

ویلیام ج. اولسون*
ترجمه محمد جواهر کلام

حاج محمد حسن امین‌الضرب^۱
● طرح توسعه مازندران ●

(۱۸۹۸ - ۱۸۸۴)

در شعبان سال ۱۳۰۷ هجری قمری (برابر مارس - آوریل ۱۸۹۰ میلادی)، بازرگان ثروتمند تهرانی، حاج محمد حسن امین‌الضرب، در تهران و نقاط دیگر اعلامیه‌هایی پخش کرد و در آنها از افتتاح بندر نامبری و راه افتادن یک خط آهن در استان مازندران، در حاشیه دریای خزر، سخن گفت. اعلامیه اشعار می‌داشت که تسهیلات بندری که مشتمل بر یک لنگرگاه است، به تسریع امور تجاری کمک خواهد کرد؛ و خط آهن ۱۵ میلی که از محمودآباد واقع بر کرانه دریای خزر شروع و به شهر کوچک آمل واقع در دامنه کوه‌های البرز ختم می‌شود، هزینه‌های حمل و نقل را به حداقل خواهد رسانید. بندرگاه مذکور دارای کاروانسرا و کارگاه‌های بزرگ و انبارهای مناسب خواهد بود. خط آهن نیز روزانه یک بار و در صورت نیاز، بیشتر مورد استفاده قرار خواهد گرفت و مسافران و تجار را حمل خواهد کرد. بدین سان، پس از هفت سال تقلای شدید، «طرح توسعه مازندران» زاده شد و چهار سال بعد متوقف گردید. این پروژه هر

* William J. Olson, «The Mazandaran Development Project and Haji Mohammad Hasan...» in: *Towards A Modern Iran; Studies in Thought, Politics and Society*, ed. by Elie Kedourie and Sylvia Haim (London, Frank Lass, 1980) PP. 38 - 55.

چند عمر کوتاهی داشت، ولی بررسی آن نشان می‌دهد که طرح‌های توسعه در ایران قرن نوزدهم عموماً با چه مشکلاتی روبرو بودند. بحثی که در پی خواهد آمد، نخست تاریخ راه‌آهن مذکور را بررسی می‌کند، سپس انواع مشکلاتی را که طرح با آن روبرو گردید، یک به یک بر می‌شمارد.

طرح‌های عمران توسعه، بویژه آنها که خط‌آهن را مدنظر داشتند، در ایران نامعمول نبودند. اواخر قرن نوزدهم انباشته از چنین طرح‌هایی است. زمانی انگلیسی‌ها، روس‌ها و آلمانی‌ها و زمانی آمریکائی‌ها و بلژیکی‌ها در اندیشه ساختن یا سرمایه‌گذاری در احداث خط‌آهن بودند. خود دولت ایران عمدتاً چندین امتیاز در این زمینه به شرکت‌های مختلف بخشیده بود. مشهورترین امتیازها امتیازی بود که به شرکت رویتر در سال ۱۸۷۲ بخشیده شده بود، مع الوصف هیچ‌یک از این امتیازها از صرف خیال فراتر نرفته بود. موانع جغرافیایی، فقدان منابع مالی، نادر بودن یا فقدان مواد اولیه، موانع سیاسی خارجی و داخلی، جدا جدا یا باهم دست به دست هم داده و طرح‌ها را تعطیل کرده بودند. از تمام این طرح‌ها تنها دو طرح به مرحله ریل‌گذاری رسیده بودند.

پروژه معروفتر که تنها نتیجه ملموس یک طرح بزرگتر بود، در سال ۱۸۸۸ میان تهران و مقبره شاه عبدالعظیم، به طول ۶ میل کشیده شد. طرح دوم، یعنی خط‌آهن مازندران، در حوالی ۱۸۹۰ میلادی آغاز به کار کرد. این پروژه بر خلاف پروژه‌های بسیار دیگر، از آغاز تا انتها محصول کار پیمانکاران ایرانی بود و از بسیاری جهات پروژه‌ای یگانه، منحصر به فرد شمرده می‌شد. با وجود این در منابع مربوط به توسعه راه‌آهن در ایران از این پروژه کمتر سخن رفته است.^۱

متأسفانه منابع موجود اجازه شرح دقیقی از انگیزه‌های نهفته در پس این پروژه را نمی‌دهند، ولی مسلم است که شرایط برای رشد و توسعه این پروژه از روابط سه‌مرد، مایه گرفته است. این سه‌مرد عبارت بودند از: ناصرالدین شاه (۱۸۴۸ - ۱۸۹۶)؛ یکی از صدراعظم‌های او موسوم به علی‌اصغرخان، ملقب به امین‌السلطان؛ و حاج محمدحسن، معروف به امین‌الضرب؛ تاجر ثروتمند با نفوذ و مشاور امین‌السلطان. نقش واقعی هر یک از این مردان در این پروژه چندان روشن نیست، مع الوصف مسلم است که نقش عمده در این طرح از آن حاج محمدحسن امین‌السلطان بوده است.

از مراحل اولیه زندگی حاج محمدحسن اطلاعات کمی در دست است.

فقط همین را می دانیم که وی در حدود سالهای دهه ۱۸۵۰ با یک چمدان لباس از اصفهان به تهران آمد و در حدود سالهای ۱۸۸۰ سرمایه ناچیز خود را به یکی از بزرگترین سرمایه‌ها در ایران تبدیل کرد.^۳ در پایان این دوره او یک پیمانکاری عظیم تجاری بنا نهاده بود که در هر یک از شهرهای بزرگ و نیز در بسیاری از شهرهای کوچک ایران شعبه داشت. علاوه بر این پیمانکاری‌اش در امپراتوری عثمانی، در باتوم، باکو، مسکو و در ماری فرانس نیز شعباتی داشت. یک رشته کالاهای متنوع تجارت او را تشکیل می‌داد که گاهی تجهیزات نظامی در آنها داخل می‌شد. آئینه‌های دیواری، و وسایل تفریحی از قبیل مارچوبه‌های تازه و شراب‌های عالی برای سفره شاه، دو قلم دیگر از کالاهای تجاری او بود. او از طرف امین‌السلطان حمایت می‌شد و خود نیز به نوبه خود از تجار کم سرمایه‌تر حمایت می‌کرد و آنها را به زیر بال داشت. این حمایت گاه به صورت فراهم آوردن امکانات مالی برای تجار و گاه به صورت حل و فصل اختلافات حقوقی یا سیاسی آنها تجلی می‌کرد.

حاج محمدحسن از ارتباطات سیاسی خود برای افزایش اعتبار خویش در برابر تجار دیگر و نیز برای تأمین تخفیف‌های پرسود، تقویت شئون و مقامات رسمی خود استفاده می‌کرد. یکی از این مقامها همان لقب امین‌الضرب اوست (یعنی کسی که بر ضرب مسکوکات نظارت دارد)، که ظاهراً او را قادر می‌ساخت با کم اعتبار کردن ارز و اندوختن سود، بر ثروت خود بیفزاید. او به عنوان یک تاجر سنتی آدم بسیار موفق بود، و در اثر سعی او، طرح عمران و توسعه مازندران تا به پیش شاه هم برده شد.

حاج محمدحسن به مناسبت‌های مختلف به شاه نامه می‌نوشت و دیدگاههای خود را در مورد توسعه داخلی، دخالت خارجی و اهمیت طبقه بازرگان شرح می‌داد. این نامه‌ها، اگرچه خیلی رسمی بودند، غالباً لحنی میهن پرستانه داشتند و گاه از مأموران دولت و رجال مهم، از جمله خود شاه، انتقادات سختی می‌کردند. در یکی از این نامه‌ها حاج محمدحسن به سختی مسمود میرزا، ظل‌السلطان، والی کل اصفهان و یکی از مقتدرترین و با نفوذترین فرزندان شاه را به خاطر اخاذی و ندانم کاری به باد انتقاد می‌گیرد. در نامه‌های دیگر حاج محمدحسن از مأموران محلی که از مقام‌های اداری خود برای اخاذی از تجار استفاده می‌کنند، انتقادات سختی می‌کند و بعداً وقتی که طرح توسعه و عمران مازندران با موانعی روبرو می‌شود، شاه را در خصوص قصور در انجام تعهدات خود دایر بر حمایت فعال از طرح ملامت می‌کند.

حاج محمدحسن یکی از مدافعان سرسخت منزلت تجار و در نتیجه، منزلت خودش، بود، ولی لحن نامه‌هایش نشان می‌دهد که وی صرفاً دنبال فرصت‌هایی برای افزایش منافع خود نبود. حاج محمدحسن در نامه‌هایش غالباً از نقطه نظرهای خود در مورد توسعه تجاری و صنعتی سخن می‌گفت. وی در یکی از این نامه‌ها که اندکی پس از دبدار دوم شاه از فرنگ (۱۸۷۸) نوشته شده بود، می‌نویسد: «معادن و گنجینه‌های ایران کشاورزی، تجارت و صنعت آن هستند و رهبران مملکت باید این معادن را توسعه بخشند.» به مناسبتی دیگر، در حدود سال ۸۴ - ۱۸۸۳ به شاه می‌نویسد که رفاه و سعادت مملکت به تجارتی بستگی دارد که با مردم همان کشور گردانده شود، و تنها در صورت تأمین این شرط است که مملکت می‌تواند رونقی به خود بگیرد و کارخانه‌ها ساخته شوند و معادن شناسایی و استخراج گردند؛ ولی وقتی عواید اقتصادی تنها به سرمایه‌های خارجی تعلق گیرد، ثروت به خارج از کشور صادر خواهد شد و طبقات مردم داخل از نداری رنج خواهند برد. نامه‌های حاج محمدحسن غالباً در اصرار بر شاه در مورد تسریع در امور توسعه کشور و حفظ تجارت به عنوان بخشی حیاتی از اقتصاد، لحنی صریح و قاطع دارند.

روشن نیست که چنین اندیشه‌هایی چقدر بر شاه تأثیر داشتند، ولی شاه هم، مانند بسیاری از ایرانیان زمان خویش، از تکنولوژی معاصر غربی بسیار متأثر بود. در نتیجه حمایت ناصرالدین شاه، دوره او شاهد تولد و مرگ یک رشته طرح‌های متنوع صنعتی و توسعه، و از جمله طرح توسعه عمران مازندران بود.^۴

تاریخ دقیق شروع طرح معلوم نیست، ولی در حدود سال ۱۳۰۳ ق (۱۸۸۶ میلادی) شاه امتیاز بهره‌برداری از معادن مازندران را به حاج محمدحسن واگذار کرد. حاج محمدحسن خود قبلاً در مورد وجود معدنی در مازندران به شاه نامه نوشته بود، و شاه، شاید به نیت افزایش درآمد خود، جواب مساعد داده بود. یکی از معدنی که حاج محمدحسن ذکر کرده بود، یک معدن آهن بود که در مهن، دهی در حوالی منطقه نانچ آمل در مازندران قرار داشت. ساکنان محلی این ناحیه از محصول این معدن گلوله توپ می‌ساختند و آن را به جای مالیات به دولت می‌دادند. کیفیت سنگ معدن مذکور چنان بود که حاج محمدحسن را تحت تأثیر قرار داد، و او بدو با نادیده گرفتن مشکلات مکانی، بهره‌برداری از معدن به شکل تجاری را چون رؤیا در سر پروراند. بنابراین با پیش گذاشتن و از شاه تقاضای بهره‌برداری از معدن را کرد، شاه هم امتیاز

بهره برداری را به او داد و این امتیاز او را قادر ساخت که بر ناحیه نانیج نظارت کند و از منابع معدنی آن ناحیه بهره برداری نماید.^۵

حاج محمد حسن تقریباً بلافاصله پس از گرفتن امتیاز شروع به کار کرد، به این معنی که یک مهندس خارجی معدن استخدام کرد تا تحقیقات اولیه را انجام دهد. در سال ۱۳۰۴ ق (۱۸۸۶ - ۱۸۸۷ م) کوره‌ای برای ذوب سنگ آهن خرید و چند مهندس فرانسوی برای نظارت بر کار اختیار کرد و شروع به گردآوری تجهیزات نمود. در این مرحله هنوز طراحان به فکر کشیدن خط آهن نبودند. خط آهن مذکور بعداً زاده شد و کوششی بود که هدف از آن نجات کل پروژه از تعطیل و رکود بود.

در مراحل نخست، پروژه به نظر موفق آمد. در رجب سال ۱۳۰۴ (مارس - آوریل ۱۸۸۷) حاج محمد حسن نوشت که مهندسان خارجی و خانواده‌هایشان به مازندران رفته‌اند تا کار را تحویل بگیرند، ولی دو ماه بعد، وقتی که به مازندران رفته بود تا بر عملیات نظارت کند، ناگهان نظرش عوض شد. او به پسرش در تهران نوشت که پروژه عملی نیست و به همین دلیل سفارش خرید مواد از اروپا را لغو کرده است. امین السلطان از تصمیم وی سطح شد و به حاج حسین آقا، فرزند حاج حسن امین الضرب، نوشت که شاه از جریان امر آگاه شده و ناخرسند است و می‌خواهد موقوفه را بداند. امین السلطان سپس به حاج محمد حسن درباره بعضی امور خاص تلگراف زد و پیشنهاد مساعدت کرد، و بطور سر بسته افزود که حاج محمد حسن اگر بخواهد پروژه را تعطیل کند به شهرتش آسیب جدی وارد خواهد آمد. این بحث می‌بایست حاج محمد حسن را بسیار برانگیخته باشد، چون چند روز بعد پاسخ داد که در تصمیم اش تجدید نظر کرده و علی‌رغم موانع سخت - چون حمل و نقل و جای یابی - به تلاش‌هایش در این زمینه ادامه خواهد داد. در همان حالی او امتیاز جمع‌آوری مالیات در ناحیه محمودآباد را مطالبه کرد تا بتواند جاده‌ها را مرمت کند، اسکله‌ای بسازد و کارخانه‌ای راه بیندازند. نیز درخواست کرد به او اجازه دهند زمین یک مزرعه برنج در اطراف محمودآباد را بخرد و برای جلوگیری از قحطی در محل، از صدور برنج به خارج جلوگیری کند.

در شعبان سال ق (مه ۱۸۸۷ م) امین السلطان به حاج محمد حسن خبر داد که شاه از پیشنهاد‌هایش استقبال کرده و ضمن برآورد مشکلات و موانع، در صورتی که حاج محمد حسن قول بدهد طرح را ادامه دهد با تمام درخواست‌هایش موافقت خواهد کرد. تا اینجا هیچ صحبتی از خط آهن نیست، هر چند این موانع

همه در پدید آمدن فکر احداث خط آهن و توسعه آن اهمیت فراوان داشتند. حاج محمدحسن هیچگاه بطور کامل نگفته است که چرا ناگهان از طرح مازندران دست کشیده، ولی در یک عریضه که چند سال بعد به شاه نوشته، در این مورد توضیحاتی داده است. او می گوید که بعد از سفرش به مازندران در سال ۱۳۰۴ ق ملاحظه کرد که دشواریهای حمل و نقل در مازندران قیمت سنگ آهن را بسیار گرانتر از قیمت بازار کرده است، بنابراین وی تصمیم می گیرد که به تلاش خود در این زمینه پایان دهد. ولی بعد از با خبر شدن از علاقه شاه، تصمیم می گیرد که در وسایل انجام طرح تجدیدنظری بکند. این امر او را به این فکر واداشت که نخست باید جایی در ساحل برای حمل و نقل آهن درست کند. وی نتیجه می گیرد که تنها راه برای عملی ساختن پروژه، کشیدن یک خط آهن است که حمل و نقل را تسهیل، و هزینه های ناشی از این رهگذر را کم کند.

حاج محمدحسن شروع به سفارش تجهیزات راه آهن کرد و پس از آن، با رضایت اکراه آمیز شاه، از شعبان ۱۳۰۴ ق (اواخر آوریل مه ۱۸۸۷) مازندران را ترک گفت و از طریق اروپا به باکو رفت. در ژوئن همان سال وی باکو را به قصد مسکو ترک کرد. در مسکو از امین السلطان پیغامی دریافت کرد دایر بر اینکه شاه، هم با کشیدن خط آهن میان محمودآباد و آمل و هم با کشیدن خط آهنی درشکوه رو میان آمل و نانیج برای حمل سنگ آهن، موافقت کرده است. شاه زمین لازم برای حق راه را به حاج محمدحسن اعطا کرد و چندی بعد نیز، شاید محض همراهی با طرح احیا شده، امتیاز ساختن جاده ای از آمل به تهران را به حاج محمدحسن واگذار کرد.

حاج محمدحسن زمانی که در مسکو بود، نخستین تلاشهایش را برای واداشتن خارجیان به سرمایه گذاری در طرح انجام داد و با تعداد نامشخصی از بلژیکی های دست اندرکار وارد گفتگو شد که ماحصل آن نوشته شدن پیش نویس یک قرارداد برای کشیدن یک خط آهن از محمودآباد به تهران بود. این پیش نویس قرارداد ظاهراً از حمایت شاه برخوردار نشد. دلیلش هم شاید این باشد که دخالت خارجی مورد قبول شاه نبود و او از واکنش خصمانه روس ها نسبت به سرمایه گذاری خارجی در ایران می ترسید.^۶

حاج محمدحسن مدت زیادی در مسکو نماند و در ژوئیه همان سال به بلژیک رفت و در آنجا برای دست یافتن به تجهیزات راه آهن با یک شرکت

بزرگ بلژیکی، «کوکریل اند کمپانی»^۵، قراردادهایی بست. حاج محمدحسن مقادیر معتناهی مواد خرید، که برخی افلام آن عبارت بود از: یک لکوموتیو با قوه بخار و قابل حرکت در روی ریل ۱/۴۳۵ متری؛ سه واگن حمل مسافر؛ ریل؛ چندانصالی؛ تیر و مقداری از تجهیزات دیگر. همچنین ۱۰ میل سیم تلگراف، ۶۰ جعبه ابزار معدنکاری، مقادیری قوطی، یک کوره و پنج جرثقیل (یکی بزرگ و متحرک) برای تخلیه بار کشتی‌ها. او دو تن از مهندسان شرکت کوکریل را ناظر عملیات پژوهش اولیه در مورد وضع جاده و نصب پایه کرد و انواع مختلفی تجهیزات نظامی برای ارتش و نیز بعضی جنس‌های بخصوص - چون مارچوبه، شراب و آینه - برای میز و خانه شاه و اعیان خریداری نمود. وقتی این کارها را انجام داد، در محرم ۱۳۰۵ (اواخر سپتامبر یا اوایل اکتبر ۱۸۸۷) به مازندران بازگشت و منتظر وصول اجناس شد. به محض رسیدن او، امین‌السلطان تلگرافی گرم و تبریک آمیزی به وی مخابره کرد و اطلاع داد که وی تمام تأمینات لازم برای رسیدن سائم کالاها را از روس‌ها گرفته است. اما چند روز بعد، امین‌السلطان در تلگرافی به حاج محمدحسن، از وی درخواست کرد که تمام اطلاعات موجود در مورد افلام زیر را در اختیارش بگذارد: (۱) مقدار ریل خریداری شده، (۲) مسیر خط آهن؛ و (۳) تعداد خارجیان استخدام شده. امین‌السلطان به حاج محمدحسن اطلاع داد که تأمین امنیت لازم برای کالاها به این اطلاعات بستگی دارد. حاج محمدحسن در پاسخ مفصلی اظهار داشت که خط آهن از ۲۰۰ متری ساحل محمود آغاز خواهد شد و پس از طی مسیری به آمل خواهد رسید. مسافت آن نیز ۱۷ هزار ذرع (حدود ۱۰ میل) خواهد بود. علاوه بر آن، نوشت که او ۲۰ هزار ذرع ریل خریده و برای اطمینان بیشتر، ۱۴ هزار ذرع ریل کوچک برای حمل و نقل سنگ آهن از معدن به آمل که از طریق واگن‌های اسب کش صورت خواهد گرفت، تهیه کرده است. در مورد مهندسان هم نوشت که او دو مهندس از بلژیک و یک مهندس مشاور در باکو استخدام کرده تا بر عملیات ساختن کوره، لنگرگاه و دیگر طرح‌های مربوطه نظارت کنند. آشکار است که این اطلاعات روس‌ها را راضی می‌کرد، زیرا آنها می‌خواستند مطمئن شوند که خارجی‌ها در این قضیه دخالت ندارند و خط آهن به هیچ عنوان در اختیار خارجی‌ها قرار نخواهد گرفت. در ۲۷ صفر (نوامبر ۱۸۸۷)، حاج محمدحسن

به امین‌السلطان نوشت که وی به تهران بازگشته است و همه چیز بخوبی پیش می‌رود. ولی بزودی اوضاع تغییر کرد و رو به بدی نهاد.

در هفتم ژانویه ۱۸۸۸ حاج محمدحسن نامه‌ای از یکی از مهندسان در مازندران دریافت کرد که اشعار می‌داشت همه چیز بر وفق مراد نیست. او نوشته بود که بعضی از روستائیان محلی به کارگران حمله کرده‌اند و آنها را کتک زده‌اند؛ بعلاوه در حمل مواد ضروری و عبور آنها از گمرک روسیه تأخیرهایی هست، و اینها کار را به حال وقفه درآورده است. او در ادامه می‌گفت که قرارداد میان حاج محمدحسن و شرکت کوکریل در ماه مارس به سر خواهد آمد و اگر شرکت نخواهد قرارداد را تمدید کند افراد شرکت ناگزیرند کشور را ترک کنند. این مسئله یکی از مسائل فراوانی بود که طرح راه‌آهن را در مدت کوتاه عمر خویش دچار مشکلات فراوانی کرد و عاقبت سبب مرگ آن شد.

در این مورد خاص، امین‌الضرب به شاه نامه نوشت و ضمن درخواست کمک از او، این نکته را گوشزد کرد که خط‌آهن ادامه همان جاده قدیمی محمودآباد به آمل است و در طول آن دو روستا قرار گرفته است. از قرار معلوم ساکنان این دو روستا، به تحریک فردی به نام محمدخان سرتیپ، که قصد خرید زمین آن مناطق را داشت، به سرکارگران، مهندسان و کارگران حمله‌ور شده می‌خواستند جلوی پیشرفت عملیات کشیدن خط‌آهن را بگیرند. حاج محمدحسن از این امر شکایت می‌کند و از شاه می‌خواهد قول صریحی بدهد که در آینده چنین دخالت‌هایی صورت نگیرد. مدرکی در دست نیست که نشان دهد این بادداشت حاج محمدحسن پاسخی در خور گرفته باشد^۷، ولی اندکی بعد، در جمادی‌الاول ۱۳۰۵ ق (ژانویه - فوریه ۱۸۸۸) شاه فرمانی صادر کرد و مفاد یادداشت حاج محمدحسن در رمضان ۱۳۰۴ ق (مه - ژوئن ۱۸۸۷) مبنی بر اعطای اختیار برای ساختن یک خط‌آهن (و یک خط واگن‌رو اسبی از معدن نانج) را پذیرفت. فرمان تصریح می‌کرد که خط‌راه‌آهن و زمینهای دو طرف آن - که حریم جاده قدیمی هستند و از میان جنگل گالش پل می‌گذرند و مالک خصوصی ندارند - به مدت ۹۹ سال به حاج محمدحسن واگذار می‌شوند. اگرچه انتظار می‌رود که این امتیازات می‌بایست موقعیت حاج محمدحسن را محکمتر کرده باشند، ولی برعکس، نتایج مطلوبی به بار نیاوردند. فی‌المثل در مه همان سال امین‌السلطان مجبور شد به حاکم مازندران نامه بنویسد و دستور بدهد که ساکنان محلی را از اغلال در فعالیت‌های

دست اندر کاران طرح باز دارد. با وجود این، مشکلات ادامه یافت.

در نمونه دیگری، حاج محمدحسن مجبور شده بود اختلاف میان یکی از نمایندگان بومی و یکی از کارشناسان خارجی، به نام برانت* را حل کند. حاج محمدحسن نامه‌ای از دو تن از مأموران محلی خود (سیداسدالله و سید محمود) دریافت کرد که در آن به او شکایت برده بودند که مهندس مشاور خارجی یکی از وسایل موتور را در عوض حقوق عقب‌افتاده دستیاران خود، ضبط کرده است. این دو سید ادعا می‌کردند که این عمل، قطار را از حرکت باز داشته است. در همان حال، برانت، مهندس مشاور نامه‌ای مفصل نوشت و در آن از دشواریهای فراوانی که به وسیله اعمال محلی حاج محمدحسن - نظیر این دو سید - آفریده می‌شود، شکوه کرد. برانت ادعا کرد که این افراد و مأموران محلی حاج محمدحسن، علی‌رغم توصیه‌هایش، ۵۰ هزار تراورس زیر استاندارد خریده‌اند و به همین علت تنها ۱۵۰۰ متر از جاده ریل گذاری شده است. برانت همچنین می‌گفت که بعضی از مأموران محلی سعی دارند با راه انداختن دعوا، خارجیان را مجبور به برگشتن به میهن خود بکنند. آنها همچنین لم می‌دهند و از خارجیان بدگویی می‌کنند. برانت آنها را متهم می‌کرد که حاضر نشده‌اند ریل و سایر اجناس را از قایقها تخلیه کنند، در نتیجه بسیاری از مواد گران‌قیمت به علت ماندن در هوای آزاد خراب شده‌اند و از بین رفته‌اند. گذشته از این، برانت شکایت می‌کرد که مأموران محلی حاج محمدحسن با شرکت حمل و نقل در باکو دعوا کرده‌اند و او شک دارد که شرکت حمل و نقل مذکور اصلاً اجناس دیگری بفرستد. او همچنین آنها را متهم می‌کرد که دخالت‌هایی در کار می‌کنند و سعی کرده بودند موتور را به دست کسی بپارند که کار با آن را نمی‌داند. برانت گزارش داد که یک روز، وقتی که داشت چای می‌خورد، مأموران محلی حاج محمدحسن سوار لکوموتیو شدند و در عرض یک ساعت آن را به چنان روزی انداختند که تا یک ماه کار نمی‌کرد، و او مجبور شد قطعات خراب شده را به باکو بفرستد و موتور را دوباره راه بیندازد. وی در پایان می‌گفت که یکی از این مأموران، یعنی سید محمود، همه کاری می‌کند تا اروپائیان را وادار به ترک محل کند و خود زمام کار را به دست گیرد. و نوشت که اگر اوضاع به همین منوال پیش برود، اروپائیان «که عادت به نظم و تبعیت دارند»، منطقه را ترک خواهند کرد.

* Brandt

نتیجه این درگیری‌ها و نامه نوشتن‌ها ثبت نشده است، ولی چنین تنشهایی همچنان ادامه داشت. در اکتبر ۱۸۸۸ یکی از مهندسان خارجی که به وسیله حاج محمدحسن استخدام شده، نوشت که سید محمود هنوز همچنان کارشکنی می‌کند، ولی خط‌آهن، به یمن تلاشهای حامیان محلی شریف آن، احتمالاً در دسامبر ۱۸۸۸ یا ژانویه ۱۸۸۹ به پایان خواهد رسید. چنانکه اوضاع بعداً نشان داد، دید این مهندس خوشبینانه بود و مسایل و مشکلات آن‌قدر ادامه یافت که عاقبت همه تلاشها را فلج کرد.

تاریخ واقعی تکمیل خط‌آهن درست معلوم نیست، اما احتمال آن هست که عملیات استفاده از آن در شعبان ۱۳۰۷ ق (مارس ۱۸۹۰ م) آغاز شده باشد، زیرا حاج محمدحسن طی اعلامیه‌ای که در همین ایام منتشر شد، افتتاح بندر «ناصری» - برگرفته از نام ناصرالدین شاه - را اعلام کرد و از بندر و تسهیلات آن شرحی به دست داد. افتتاح بندر و خط‌آهن یک دستاورد برجسته بود ولی بدبختانه این طرح چندان نپایید، چه مشکلات موجود پروژه را از فعالیت باز داشت.

مسائلی که طرح در سال‌های بعد با آن روبرو شد، متنوع و ناکام‌کننده بود. رقابت‌های کوچک ادامه یافت و شروع به کار خط‌آهن، مشکلات را افزایش بیشتری داد. در شوال ۱۳۱۱ ق (آوریل ۱۸۹۴)، نماینده حاج محمدحسن در مازندران - مهدی حسن - نوشت که تسهیلات بندری نیاز به تعمیر و مرست دارند و قطار از خط خارج شده و کارگران مجبور شده‌اند که موتور لکوموتیو را برای تعمیر به محمودآباد ببرند. در مه همان سال، نماینده حاج محمدحسن به حال شکوه نوشت که هر وقت قطار، که دوباره به راه افتاده، از روی ریل‌ها می‌گذرد، تراورس‌ها که پوسیده شده‌اند، شکسته‌تر می‌شوند و اینکه ساکنان آن اطراف پیچ‌های خط را باز می‌کنند و تراورس‌ها را می‌دزدند. در ماه جمادی‌الثانی ۱۳۱۲ ق (دسامبر ۱۸۹۴)، مهدی حسن نوشت که قطار در پنج ماه تنها دو بار کار کرده؛ پنخ‌هایی از خط به حال خرابی کامل درآمده و افراد محلی همچنان پیچ‌های خط را باز می‌کنند و می‌دزدند. با وجود این مشکلات، حاج محمدحسن همچنان سعی می‌کرد پروژه را از خطر تعطیل نجات دهد.

عاقبت، در اواخر سال ۱۳۱۲ هجری قمری (۱۸۹۴ - ۱۸۹۵) به نماینده خود دستور داد که به محافظان خط، که برای حفاظت و حراست خط استخدام شده بودند، و نیز به کارگران دیگر حقوق نپردازد. وی همچنین دستور داد که

تمام اجناس و انبارهای معدن و کارگاه را جمع کنند و به تهران بفرستند. اگرچه این دستورها می‌بایست به منزله بسته شدن دفتر عملیات راه‌آهن تلقی گردند، ولی نامه‌های مورخ ۱۳۱۴ هـ ق (۱۸۹۶ - ۹۷ م) از اخبار غم‌انگیزتری حکایت می‌کردند.

یکی از نمایندگان حاج محمدحسن، که برای بررسی وضع به مازندران فرستاده شده بود، در نامه‌ای می‌نویسد که افراد محلی به انبارهای شرکت رخته کرده‌اند، آنها همه چیز را می‌زدند: تراوس، پیچ، میخهای ریل و... آنها اگر می‌توانستند راهی برای حمل و پنهان کردن ریل‌ها پیدا کنند، هیچ چیز از خط‌آهن برجا نمی‌ماند. در یک نامه رقت‌آمیز دیگر، همین فرد می‌نویسد که او فکر جمع کردن ریل‌ها را در خاطر داشته است، ولی این امر فقط در صورتی میسر است که بخش‌هایی از خط تعمیر شوند و کارگران بتوانند به نقاط پست و دورافتاده برسند؛ اگر وی خط‌آهن را تعمیر کند دیگر نیازی به رها کردن ریل‌ها نیست، ولی اگر ریل‌ها را به جای خود بگذارد و خط را تعمیر نکند، افراد محلی سرانجام راهی برای دزدیدن آنها پیدا می‌کنند. این وکیل می‌نویسد که واقعاً نمی‌داند چه کند، و صلاحدید و مشورت می‌طلبد.

برای این نامه جوابی پیدا نکردیم، ولی فرد می‌تواند سرنوشت ریل‌های رها شده را حدس بزند. و این بود نایتکه ه. ل. رابینو در ۱۹۰۸ نوشت:

«... خط‌آهن قدیم، که تنها وسیله ارتباطی میان مازندران و آمل بود، جایش را به جاده‌ای داده است تنگ و کم‌رفت و آمد؛ تیغ و گون‌های آدم را از هر سو تهدید می‌کنند...»^۸

از فرار معلوم در سال ۱۳۱۶ ق (۱۸۹۸ - ۱۸۹۹) قدم نهایی برای نجات پروژه برداشته شد، چه در این تاریخ حاج محمدحسن قراردادی با دوتن از اتباع روس: نیکلای نیکلایویچ کورناکف و فیودور بوکراویچ نیاکی‌یف^۹ در مورد طرح بست. قرارداد مذکور مسئله تأسیس شرکتی برای بهره‌برداری از امتیاز حاج محمدحسن در مورد معدن سنگ‌آهن را پیش می‌کشید و در این مورد و نیز در مورد خط‌آهن حقوقی را مطرح می‌ساخت. فرار بود حاج محمدحسن بابت امتیاز خود پولی دریافت کند: نصف نقد و نصف به صورت سهام. مقدار این پول براساس ارزیابی مالی که توسط دو ارزیاب مستقل، به

* Nicolai Nicolaiavich Kornakof

** Fiodor Yokrovich Niakief

اضافه یک ارزیاب انتصابی از طرف امین السلطان، صورت خواهد گرفت، تعیین خواهد شد. ارزیاب انتصابی به صورت حکم عمل خواهد کرد و این در صورتی است که راه دیگری برای توافق وجود نداشته باشد. روس‌ها متعهد بودند که هشت ماه بعد از این تصمیم کارها را بدست گیرند و با اقدام به تأسیس یک شرکت، مواد و اسلنامه آن را تدوین کنند. حاج محمدحسن باید امتیاز را تجدید کند؛ بکوشد که آن را تا ۷۰ سال دیگر قابل استفاده سازد و برای ملحق شدن خارجیان به طرح اجازه بگیرد. اگر وی در انجام این امور توفیق نیابد، روس‌ها حق خواهند داشت به مفاد قرارداد عمل نکنند یا آن را فسخ کنند.

علل واقعی شکست این اقدام جدید، که می‌توان آن را آخرین تلاش حاج محمدحسن برای جبران خسارات مالی بی‌شمار خویش تلقی کرد، بدرستی معلوم نیست. ممکن است مفاد آن به نظر شاه خوش نیامده باشد یا ممکن است خود روس‌ها که مخالف قرارداد بودند، در اجرای آن کارشکنی کرده باشند. این بود تا اینکه حاج محمدحسن در شعبان ۱۳۱۶ هجری قمری (دسامبر ۱۸۹۸ میلادی) درگذشت و با مرگ خود هر گونه شانس موفقیت برای احیای پروژه را مبدل به یأس کرد. با این واقعه، خط آهن و طرح توسعه مازندران هم در جنگل بزرگ گم شد و جز نشانه‌هایی ناچیز اثری از آن برجای نماند.

□ □ □

عدم توفیق این طرح توسعه یک رویداد جدا و برکنار از مسایل محیط نبود. همچنانکه پیشتر گفته شد، بسیاری از خارجیان، و ایرانیان نیز تصور می‌کردند که این طرح‌ها به نظر عملی نمی‌آیند. طرح توسعه و عمران مازندران فرصت یگانه‌ای بدست می‌دهد تا به‌طور دقیق‌تر علل احتمالی شکست چنین طرح‌هایی را بررسی کرد.

اوضاع خارجی و داخلی ایران در اواخر قرن نوزدهم به گونه‌ای بود که برای چنین طرح‌هایی مشکلات فراوانی ایجاد می‌کرد. محیطی که این طرح‌ها در آن عرضه می‌شد، آکنده از مسایل و دشواریهایی بود که از اساس با این طرح‌ها مابینت داشت. این مسائل را می‌توان به حداقل سه مقوله عمده تقسیم کرد: مشکلات سیاسی بین‌المللی؛ دشواریهای محیطی محلی و رقابت‌های سیاسی داخلی.

رقابت‌های سیاسی بین‌المللی موضوعی است که در ایران قرن نوزدهم نقشی برجسته بازی می‌کرد. اصطکاک منافع سیاسی و تجاری، بویژه میان روس‌ها و انگلیس‌ها عاملی بود که در موفقیت یا عدم موفقیت طرح‌هایی از قبیل طرح توسعه و عمران مازندران تأثیر فراوانی داشت. اینکه ایران به دههٔ دوم قرن ۲۰ پا بگذارد و هنوز راه‌آهن نداشته باشد، چیزی است که بخشی از آن به رقابت روس و انگلیس مربوط می‌شد.^۱ ولی ناکامی طرح توسعه و عمران مازندران را نمی‌توان یکسره به مخالفت یا دخالت این دو قدرت بزرگ نسبت داد. هر چند طرح ممکن بود شکست بخورد، ولی هیچیک از این دو کشور عملاً مخالف آن نبودند، زیرا هیچ طرحی در ایران قرن نوزدهم بدون حمایت مالی و تأیید آنان عملی نبود. در واقع، روس‌ها هنگامی که اطمینان یافتند که خط‌آهن در اختیار خارجیان قرار نخواهد گرفت، گسترش آن را تأیید کردند و اجازه دادند که تجهیزات ضروری آن از روسیه تأمین گردد. در همان حال نیز از ایران در مورد ساختن راه‌آهن خارجی مهلت می‌خواستند. روس‌ها ظاهراً از شرکت خارجی‌ها در طرح می‌ترسیدند و به‌طور آشکار با این طرح مخالفتی نداشتند.

از سوی دیگر، انگلیسی‌ها نسبت به طرح علاقه‌ای نشان نمی‌دادند و در مواردی اطلاعات نادرستی از آن داشتند. سرآرتور نیکلسون، شارژ دافر انگلیسی در تهران، در اکتبر ۱۸۸۷ به لرد سالسبوری نوشت که حاج محمدحسن تهران را بدون اجازه ترک گفته، و اینکه رابطه‌اش با شاه شکرآب شده، زیرا او سعی کرده بود مردم را متقاعد کند که آن قدرت را دارد که شرکتی تأسیس کند که اهداف دیگری را دنبال کند...» نیکلسون همچنین گزارش داده بود که پروژه معدن راه به جایی نبرده است.^۲ این گزارش حدود پنج ماه پس از اینکه حاج محمدحسن سعی کرده بود در تصمیم‌اش دایر بر رها کردن پروژه تجدید نظر کند و با اجازه شاه به اروپا سفر کرده بود نوشته شده است.

دیپلمات‌های انگلیسی اعزامی و گزارش‌هایشان در مورد پروژه خط‌آهن چیزی نمی‌گویند. بهترین گزارش انگلیسی از خط‌آهن در گزارش محرمانه‌ای

آمده است که به وسیله ای. ف. لای،^{۱۰} سفیر بازرگانی سفارت انگلیس در تهران نوشته شده و عنوانش: «گزارش در مورد خط آهن در دست احداث میان محمودآباد و آمل» می باشد. این گزارش که در نوامبر ۱۹۸۸ نوشته شده^{۱۱}، خلاصه جالب و دقیقی از طرح و مشکلات آن به دست می دهد، ولی به نظر نمی آید که انگلیسی ها علاقه و منافع چندانی در طرح داشته باشند. نه روس ها و نه انگلیسی ها، شاید به خاطر اینکه معتقد بودند خط آهن دیر یا زود با عدم موفقیت روبرو خواهد شد، چندان اعتراضی به آن نداشتند.

علل عدم توفیق طرح توسعه و عمران مازندران اغلب از داخل ایران نشأت گرفته اند. مسایل محیطی محلی و رقابت های سیاسی داخلی، موانع بزرگی برای طرح بودند و طرح برای مقابله با آنها قدرت کافی نداشت.

تقریباً هر طرح توسعه در ایران ناگزیر بود با شرایط محیطی مقابله کند، و طرح توسعه مازندران هم از این قاعده برکنار نبود. اول از همه مسئله زمین منطقه بود که پر بود از کوه های بلند با شیب تند، جنگلهای انبوه و باتلاقهای پشه زار دوم شرایط آب و هوا: بارانهای موسمی سنگین و رطوبت فراوان که کار را متوقف می کرد و یکی از عوامل پوسیدگی بود. آبهای فراوان و ساکن منطقه عامل مساعدی برای رشد پشه های مالاریا بودند. از این گذشته، ارتباطات ضعیف و جمعیت پراکنده بود. فقدان نیروی فنی در ایران، فقدان تجربه و فقدان تجهیزات را باید به این عوامل افزود. حاج محمدحسن مجبور بود مهندس از خارج بیاورد و تجهیزات خط آهن و معدنکاری را از خارج وارد کند. همچنین ناگزیر بود همه انواع ذخایر لازم - از چاقو، چنگال، نبر، بیل گرفته تا غذا - یعنی بجز چوب تقریباً همه چیز را از خارج تهیه کند. در یک مورد حاج محمدحسن مجبور شده بود به علت نداشتن چکش و بیل کار را بنخواهاند. او حتی مجبور بود نیروی کار را از مناطق دیگر - چون تهران و کاشان - تهیه کند^{۱۲}، چون مازندران جمعیت ناچیزی داشت. بیشتر این کارگران مالاریا زده بودند و همین سبب تأخیر بیشتر در کار می شد. با وجود این حتی کارگران سالم و ناماهر هم مسئله ساز بودند. کار آنها سبب می شد که نمایندگان حاج محمدحسن از دستشان شکایت کنند و بگویند: «آنها هر روز مشغول کارند و با کار آنها جاده هر روز کج و معوج تر می شود.» علاوه بر همه اینها، رطوبت باعث می شد که تراورس ها زودتر بپوسند و به این علت قطار مرتباً از خط

خارج شود - از جمله یک بار در نهر پراز آبی سقوط کند.

این مسائل به تنهایی کافی بود که مجریان طرح را به این فکر وادارد که پروژه را تعطیل کنند و از خسارات بیشتر جلوگیری کنند، ولی آنچه پروژه را به تعطیل کشاند تنها مسائل محیطی - از این قبیل که برشمردیم - نبود. رقابت‌های کوچک محلی و اختلاف بر سر منافع سیاسی، دشواریهای بیشتر می‌آفرید.

همچنانکه پیشتر گفته شد، انواع مختلف رقابت‌های محلی جلوی پیشرفت کار را می‌گرفتند. نمایندگان حاج محمدحسن همه مورد اعتماد و درستکار نبودند، و چند کارگر محلی ظاهراً قصد داشتند ترتیبی بدهند که کارهای مختلف پروژه را خود قبضه کنند. بعضی دیگر کارهایی می‌کردند که برای کارگران دیگر ایجاد مزاحمت می‌کرد، به طوری که حاج محمدحسن مجبور می‌شد دوستانش را به کار بگمارد. بعضی از این افراد، نظیر سید محمود، در کار مهندسان خارجی دخالت‌هایی می‌کردند و سعی داشتند منافع خود را پیش ببرند. ولی تنها اینها مانع کار نبودند. خود حاج محمدحسن نیز گاهی با مأموران حکومت محلی اختلاف پیدا می‌کرد و کار به سنیزه می‌کشید.

در چند مورد حاج محمدحسن به ناصرالدین شاه یا امین‌السلطان نامه نوشت و از دخالت و مخالفت مأموران محلی شکایت کرد. یکی از این مأموران، به نام میرزا عبدالله خان میرپنجه، حاکم مازندران، مزاحمت‌های فراوانی ایجاد کرد.^{۱۳} میرپنجه از حاج محمدحسن در محل بدگویی می‌کرد و او را تنها یک «تاجر فماش» می‌دانست، از آن طرف نیز بعضی از وکلای حاج محمدحسن را می‌ترساند و تهدید می‌کرد. حاکم مازندران از پروژه بد می‌گفت و حتی مردم را تشویق می‌کرد که در کار حاج محمدحسن اختلال کنند. در نتیجه، پاره‌ای از اهالی محل شروع به اذیت و آزار وکلای محلی حاج محمدحسن یا بعضی بازرگان تحت حمایت او کردند. اگرچه حاج محمدحسن شاه را به یاد وعده‌هایش در مورد حمایت از طرح می‌انداخت، ولی ناکامی‌ها و مشکلات طرح سرانجام عزم شاه را رو به تحلیل بردند.

نخستین نشانه از نارضایی شاه را می‌توان در حاشیه نامه‌ای دید که حاج محمدحسن به شاه نوشته بود. در حاشیه نامه چنین آمده است:

«آدم خجالت می‌کشد. چند هزار دستور راجع به اینها [کارهای میرپنجه] داده بودم. وقتی میرپنجه آخرین بار اینجا بود به او گفتم چه باید بکند و او هم

موافقت کرد و همه چیز به خوشی تمام شد. حالا چه پیش آمده؟ این اتفاقات چیست؟ من نمی‌توانم گزارش‌های مفصل بخوانم. تو [مقصود امین السلطان] آنها را ببین و دستورات لازم را به آنها بده و در آینده با این چیزها مزاحم من نشو. خودت آنچه را که لازم می‌دانی انجام بده. لازم نیست با من صحبت کنی.»

بعد از این واقعه شاه دیگر مایل نبود با وی از طرح صحبت کنند و فرامین امین السلطان ظاهراً وضع را عوض نکرد، زیرا گماشتگانی که از طرف حاکم مازندران حمایت می‌شدند همچنان به حمله به نمایندگان جامع محمدحسن و فریب دادن روستائیان تحت حمایت وی ادامه دادند. علاوه بر همه این مسائل، دشمنان حاج محمدحسن در دربار نیز دست به یکی کردند تا تلاش‌های او را عقیم سازند.^{۱۴} رابطه او با امین السلطان دشمنانی برایش آفرید و قدرتش مایه حسادت دیگران شد. فقدان یک قدرت مرکزی، وجود دستگاه حمایتی ناهماهنگ و نظام خرید مقام که اعمال نفوذ را ممکن می‌ساخت، به ایجاد وضعیتی منجر گردید که در آن دود پایه‌ترین افراد در مناطق محلی می‌توانستند در سیاست‌های رهبران کشور کارشکنی کنند یا این‌گونه اقدامات را عقیم سازند. این جنبه از کار هر طرحی را دشوار و پر مخاطره می‌ساخت.

انباشته شدن این مسائل و بی‌میلی شاه نسبت به حمایت از طرح، که با افزایش مشکلات هر دم بیشتر می‌شد، هیچ امیدی برای تقویت و ادامه طرح خط‌آهن باقی نگذاشت، ولی حاج محمدحسن، شاید به خاطر نجات سرمایه‌اش، به تلاش خود برای فعال ماندن طرح ادامه داد.^{۱۵}

در محرم ۱۳۱۰ هـ.ق (اوت ۱۸۹۲)، حاج محمدحسن با روس‌ها - بانک تجارت و حمل و نقل روسیه - گفتگو درباره یک قرارداد را آغاز کرد. شرکت مذکور علاقه‌مند بود که در برخی جنبه‌های طرح مشارکت کند - مثل ساختن بندرگاه در محمودآباد و یک جاده پیشنهادی از مازندران به تهران که قبلاً برای آن برنامه‌ریزی شده بود ولی به علت مخالفت با آن متوقف مانده بود. حاج محمدحسن به شاه نامه نوشت و با ترغیب او به تصویب این قرارداد جدید، شاه را به یاد خسارات متحمل شده انداخت و این نکته را به وی یادآور شد که طرح مازندران را صرفاً به این خاطر ادامه می‌دهد که شاه دستورش را داده و حمایت از آن را تضمین کرده است. حاج محمدحسن نوشت که شرکت روسی وجوه مربوط و مهندسان را تأمین خواهد کرد و اگر شاه اجازه دهد، دارایی و ماترک موجود طرح را تحویل خواهد گرفت. حاج محمدحسن افزود که وی نگر

نمی‌کند حکومت روسیه با طرح مخالفت کند، زیرا راه آهن شهرهای مهم را به هم وصل نمی‌کند. حاج محمدحسن نسخه‌ای از قرارداد پیشنهادی را به نزد شاه فرستاد و از وی درخواست کرد آن را تصویب کند تا وی - یعنی حاج محمدحسن - بتواند قدری از خسارات مالی خود را جبران کند و کشور آباد شود. برای این نامه پاسخی پیدا نکردیم و حاج محمدحسن از تلاش خود نتیجه‌ای نگرفت. بی‌علاقگی یا مخالفت روس‌ها نسبت به شرکت غیرایرانیان در طرح، هر گونه امیدی را نسبت به زنده ماندن طرح از بین برد.

آنچه می‌توان افزود، فهرستی از مسائل و مشکلات داخلی کشور در آن زمان است. میان کارشناسان خارجی اختلافات بر سر حقوق وجود داشت - به همین سان برخوردهایی با صاحب امتیازان دیگر بر سر حقوق مالکیت، و بحث‌ها و رقابت‌های کوچک و بی‌شمار و نیز نمونه‌های پایان ناپذیری از دله‌زدی. حاج محمدحسن چند نامه تلخ به شاه نوشت که بخوبی گویای ناکامی و شکست وی بود. با وجود این، و به رغم تمام این مشکلات، حاج محمدحسن تا زمان مرگ همچنان در پی این بود که راههایی برای اجرای طرح خود پیدا کند. شخصیت و طاقت او در دوام طرح توسعه مازندران نقشی بس با اهمیت داشت.

با این همه، علاقه حاج محمدحسن به حفظ و گسترش تجارت داخلی برای اجرای طرحی با وسعت طرح توسعه مازندران، کافی نبود. او تاجر سنتی بسیار موفق بود، ولی شجاعت و تهور به تنهایی برای غلبه بر مشکلات کافی نیست. «طرح توسعه»، آن چنانکه حاج محمدحسن آن را می‌فهمید، به چیزی بیش از تهور و مقابله با خطر احتیاج داشت. چنین طرحی بیش از همه به برنامه‌ریزی دقیق و شالوده لازم - یعنی ارتباطات، مهارت در کار، بازار، و حمایت سیاسی - نیازمند بود. طرح توسعه و عمران مازندران، نظیر بسیاری از طرح‌های آن زمان، از نوعی ساده‌دلی و ساده‌اندیشی متأثر بود - این اعتقاد که نیات حسنه می‌توانند «دانش» را جبران کنند. طرح اصلی معدن درکی ساده از واقعیت‌های اقتصادی جامعه‌ای صنعتی را نشان می‌دهد. طراحان آن فکر می‌کردند می‌توانند روی معدن کار کنند و عوایدی به هم بزنند، در حالی که می‌بایست می‌فهمیدند که خبرگی سنتی یا فرمان‌های سلطنتی نمی‌توانند از پس نارسایی‌های حمل و نقل، کار تخصصی، قواعد بازار و قدرت حکومتی برآیند. حاج محمدحسن، غالباً شب هنگام، کوشش می‌کرد که شرایط لازم را به وجود آورد، ولی وی هنوز درک روشنی از مسائل نداشت و از منابع لازم برای تغییر دادن وضع بی‌بهره بود. ■

● یادداشتها:

۱) بخش اعظم منابع این مقاله از اسناد شخصی و خانوادگی اصغر مهدوی در تهران گرفته شده. حاج محمدحسن پدر بزرگ دکتر مهدوی است و دکتر مهدوی اینک آرشبو عظیمی از نامه‌های پدر بزرگش، دفاتر و سجلات وی دارد. مکاتبات ذکر شده در متن مقاله منقول از این اسناد است که در متن به آنها تک‌تک اشاره نشده است. از دکتر مهدوی سپاسگزارم که اجازه دادند از این اسناد استفاده کنم و مرا در خواندن این نامه‌های اغلب ناخوانا باری کردند.

۲) تاریخ منظم توسعه راه‌آهن در ایران هنوز نوشته نشده است، ولی در گوشه و کنار اشاره‌هایی به آن شده. ایران و قضیه ایران، تألیف جرج کرزن، جلد اول (نیویورک، ۱۹۶۶) ص ۲۰ - ۶۱۹، هنوز یکی از بهترین منابع در این زمینه است. [نگاه کنید به ترجمه فارسی این کتاب به قلم غلامعلی وحید مازندرانی، در ۲ جلد (تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی)].
کتاب فیروز کاظم‌زاده: روسیه و انگلیس در ایران، ۱۸۶۴ - ۱۹۱۴، مطالعه‌ای در امپریالیسم (به انگلیسی) و مقاله‌اش تحت عنوان: «امپریالیسم روس و راه‌آهن ایران» در مجله Harvard Slavic Studies (1957) گزارش میهن‌دوستانه‌ای از توسعه راه‌آهن در ایران و رقابت‌های بین‌المللی به دست می‌دهد، ولی در هیچ یک از این منابع ذکری از راه‌آهن مازندران نمی‌کند.

کتاب چارلز عیسای، تاریخ اقتصادی ایران ۱۸۰۰ - ۱۹۱۴ (به انگلیسی از انتشارات دانشگاه شیکاگو، ۱۹۷۱) مجموعه‌ای است از منابع مقدماتی مفید برای تحقیق در این زمینه. این کتاب اگرچه اطلاعاتی در مورد راه‌آهن ایران دارد، ولی مانند منبع پیش، از پروژه مازندران صحبتی نمی‌کند. [رک ترجمه فارسی تحت همین عنوان به قلم یعقوب آژند (تهران، گستره، ۱۳۶۲)].

نگارنده پاره‌ای از منابع فارسی را دیده است که ذکری از طرح مازندران کرده‌اند ولی نه به تفصیل. این منابع عبارتند از: محمدحسن‌خان

اعتماد السلطنه، روزنامه خاطرات اعتماد السلطنه، به کوشش ایرج افشار، ج ۲ (تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۰)، عبدالله مستوفی، شرح زندگانی من یا تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه، ۳ جلد. چاپ دوم (تهران، زوار، بی تاریخ). آثار دیگر که درباره پاره‌ای جنبه‌های سرمایه‌گذاری و مسائل توسعه در ایران بحث می‌کنند از قرار زیرند:

Bradford G. Martin, German - Persian Diplomatic Relations, 1872 - 1912, Mouton and Co; Gravehage, 1959.

Marvin Entner, Russo - Persian Commercial Relations, 1818-1914,

University of Florida Monographs, 1965.

[رک ترجمه فارسی تحت عنوان روابط بازرگانی ایران و روسیه، ۱۸۱۸ - ۱۹۱۴ به قلم عطاءالله نوریان (تهران، انتشارات دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، ۱۳۵۱).]

A. P. Thornton, «Brintish Policy in Persia, 1858 - 1890» in: The English Histaoricalrecaal Review, Vol. LXX No 174 (1955), PartII pp. 55 - 71;

Rose Louise Greaves, Persia and Defense of India, 1884 - 1892;

Thomas P. Brockway, «Britain and Persian Bubble: 1888 - 1892» in: The Journal of Modern History, Vol. XIII, No. 1 (March, 1941) pp. 36 - 47;

Graham storey, Reuters' Century, 1857 - 1951, Max Parrish (London, 1951) PP. 71 - 86;

L. E. Frechtling, «The Reuter Concession in Persia,» in: The Asiatic Review (July, 1938), Vol. 34, No. 19, pp. 519 - 33.

(۳ این اطلاعات از منابع زیر فراهم آمده است:

C. P. Churchill, Biographical Notices of Persian Statesmen and Notables (September, 1909), pp. 7 - 8.

مهدی بامداد، تاریخ رجال ایران (تهران، زوار، ۱۳۴۵) جلد ۳، ص ۳۲۸ - ۶۲

مهدیقلی هدایت، خاطرات و خطرات (تهران، زوار، ۱۳۲۲) ص ۱۰۰ و ۴۸۸

(۴) برای اطلاع از این طرح ها رک:

- محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، المآثر و الآثار (تهران، کتابخانه سنایی، بی تاریخ) ص ۵۳ - ۹۱.

(۵) امتیازی که در سال ۱۳۰ ه ق (۱۸۸۵ - ۸۶) اعطا شد، هفت بخش داشت. فرمان، امتیاز و حق بهره برداری از معادن آهن، مس، زغال و زمین اطراف معادن تا شعاع ۱۰ فرسخی (تقریباً ۳۵ میل) را به حاج محمدحسن می بخشید. محصول معادن تا ۵ سال از عوارض و مالیات معاف بود. تنها فلزی که از نظارت شرکت معاف بود طلا بود. شرکت حق داشت هرگونه زمین بی صاحب و متروک را مورد استفاده قرار دهد و زمین های اطراف معدن را برای کار کشاورزی به کار گیرد. خارجی ها از مالکیت زمین محروم بودند و شاه قول داده بود که توجه خاصی به شرکت نکند، طوری که کسی نتواند در کارهای آن دخالت کند.

(۶) دولت روسیه در طول دوره مورد بحث نسبت به فکر احداث خط آهن فکر خاصی نداشت ولی می کوشید که شمال ایران را از سرمایه گذاری خارجی دور نگه دارد. مأموران ایرانی از نگرانی روس ها باخبر بودند و بنابراین سعی می کردند با احتیاط عمل کنند. وقتی حاج محمدحسن به اروپا رفت، از امین السلطان دستور گرفت که روس ها را مطمئن سازد که وی دوست آنهاست و چیزی متافع آنها را تهدید نمی کند. دانستن اینکه روس ها نگران چنین چیزهایی هستند می توانست هر نوع اندیشه ای را در مورد امتیازاتی که یک طرفشان خارجی است از بین ببرد.

(۷) در پشت مسوده این نامه حاج محمدحسن یادداشتی برای شاه نوشت که شاید در نسخه نهایی نامه هم آمده باشد. در این یادداشت وی ماهیت بعضی از قضایا را برای شاه شرح داده است. در پاسخ درخواست های پیوسته شاه مبنی بر عدم تعجیل در کار، حاج محمدحسن نوشت که وی به مواعقی برخورد کرده است که می تواند تلاش دو میلیون مردم ایران را فلج کند: «هر وقت کسی سعی کرده کاری بکند، اطرافیان از سعی کرده اند زندگی اش را بسوزانند، هر وقت کسی سعی کرده کاری برای مملکتش بکند، گماشتگان دولت سرمایه شده مشوش گشته اند، و وقتی دیگران این واکنش را ببینند دیگر نمی خواهند خود را وارد امور کنند... بدین ترتیب هیچ پیشرفتی صورت نمی گیرد. در همین زمان بود که حاج محمدحسن شکایت از محمدخان سرتیب را آغاز می کند.

8) H. L. Rabino, Mazanderan and Astarabad, Luzac and Co. (London, 1928) p. 32

[نیز نگاه کنید به ترجمه فارسی همین کتاب به قلم غلامعلی وحید مازندرانی. چاپ سوم (تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵).]
 ۹) نزاع بر سر منافع سیاسی و سوق الجیشی می‌رفت که طرح‌های تجاری یا توسعه‌ای این طرف یا آن طرف را به حال تعلیق در آورد. روس‌ها از بابت موقعیت‌شان در شمال ایران نگران بودند و دیپلمات‌های انگلیسی دغدغه امنیت هند را داشتند. هر دو جانب به دقت مراقب بودند که آن دیگری امتیاز خاصی کسب نکند. این رقابت تنش‌هایی چند و توطئه‌هایی عجیب آفرید. داستانی جالب این رقابت را در کتاب زیر می‌توان خواند.

Arthur Hardinge, A Diplomatist in the East, Jonathan Cape Ltd, 1928, pp. 278 - 9.

با وجود این، رقابت یادشده نتایج وخیمی برای ایران داشت و یکی از دلایل عمده‌ای بود که ایران تا اواخر دهه ۱۹۲۰ نتوانست اقدامی برای کشیدن خط آهن به عمل آورد.
 برای اطلاع از فعالیت روس‌ها در این مورد، رک:

F. Kazemzadeh, Russia and Britain in Persia.

برای اطلاع از سوادهای انگلیس رک:

Further Correspondence Respecting the Affairs of Persia, part XXXII, FO 416155, «Memorandum on the Trans - Persian Railway» pp. 11 - 32

10) Nicolson - Salisbury, FO 601487, 17 October 1887.

11) FO 881, item 5728.

۱۲) کارگر برای طرح توسعه مازندران، به دلیل مشکلات اقتصادی ایران، آسان فراهم می‌شد. دهه ۱۸۸۰ و دهه ۱۸۹۰ از نظر اقتصادی برای ایران سالهای بی‌برکتی بودند. در این سالهای نرخ ارز تا حد نقره تنزل کرد و رکود در ارزش نقره مشکلات اقتصادی فراوانی در کشور پدید آورد. برای گزارشی از این مشکلات رک فصل اول همین کتاب. نیز مقاله زیر:

Robert Mc Daniel, «Economic Change and Economic Resiliency in 19th Century Iran» in: Iranian Studis, Vol. IX, No. 1, Winter 1971, pp. 36 - 49.

۱۳) میرزا عبدالله خان، انتظام الدوله برادرزن شاه بود. شاه، بر خلاف قوانین اسلامی، دو خواهر میرزا عبدالله خان را به زنی گرفته بود. این رابطه انتظام الدوله با سرای شاه ممکن است او را به تشدد بیشتر تشویق کرده باشد. از این گذشته، نظام متداخل قدرت و خرید مقام احتمالاً وضعیت را مشکل می کردند.

شاه نخست حکومت مازندران را به پسر سوم خود، میرزا (نایب السلطنه) بخشید که این یک بعداً حق خود را به انتظام الدوله فروخت. به این ترتیب میرزا عبدالله خان از چاکران کامران میرزا بود، در حالی که امین الضرب تحت الحمايه امین السلطان بود. امین السلطان و کامران در دربار رقیب یکدیگر بودند و خصومت آنها و رقابت و دسایس دسته های گوناگون ممکن است یکی از دلایل تیرگی روابط حاج محمدحسن و انتظام الدوله بوده باشند...

دربار مسابلی که این رقابتها و رقابتهای مشابه در دربار پدید می آورد داستان های فراوانی هست. منابع زیر از این جمله اند:
 ادوارد جی. براون، یک سال در میان ایرانیان، ص ۱۷۶ - ۱۷۹ (چاپ انگلیسی).
 جرج ن. کرزن، ایران و قضیه ایران، جلد دوم، ص ۲ - ۶ (چاپ انگلیسی).
 نیز مقاله زیر:

A. K. S. Lambton, «The Tobacco Regie: Prelude to Revolution»,
 in *Studia Islamica*, Vol. XXII, pp 112 - 157 and Vol XXIII,
 pp. 71 - 90

۱۴) اسمعیل مهجوری، تاریخ مازندران. (ساری، ۱۳۴۵) جلد ۲، ص ۲۱۲.
 ۱۵) در این مورد برآوردهای درستی در دست نیست. مهدیقلی هدایت در خاطرات و خطرات، ص ۱۰۰ می گوید که کل سرمایه گذاری ۷۵۰/۰۰۰ تومان بود. حاج محمدحسن جایی می گوید که وی نخست ۸۰/۰۰۰ تومان و بعد ۴۰/۰۰۰ تومان سرمایه گذاری کرده است. جمع کل سرمایه، بر اساس رسیدهای موجود، در حدود ۱۰۰/۰۰۰ تومان بوده است. این ارقام احتمالاً ناقص اند و بنابراین ممکن است بس بیشتر از اینها خرج شده باشد.