

## الگوپذیری دگراندیشان دوره قاجاریه از صنعت راه آهن آمریکا و تلاش‌های نافرجام برای ورود این صنعت به ایران

فرشته جهانی<sup>۱</sup>

سیدمحمد طاهری مقدم<sup>۲</sup>

### چکیده

گسترش روابط ایران با غرب و افزایش آگاهی ایرانیان از دستاوردهای علمی و فنی کشورهای غربی در دوره قاجاریه باعث گرایش و تمایل بسیاری از منورالفکران و اصحاب جراید برای کسب فناوری‌های جدید شد. یکی از این کشورهای غربی که موردتوجه قرار گرفت، آمریکا بود که با شتاب فراوان در مسیر توسعه و ترقی در حرکت بود. در این مقاله تلاش شده است با روش توصیفی تحلیلی و با بهره‌گیری از نشریات و اسناد منتشرنشده، برای نخستین بار پیشرفت آمریکا در زمینه صنعت ریلی و راه آهن، بازتاب آن در اندیشه مصلحان دوره قاجاریه و پیامدهای آن در جامعه ایران مورد بررسی قرار گیرد و به دنبال پاسخ به این سؤال است که علی‌رغم تمایل ایران به الگوبرداری از راه آهن آمریکا چه علل و عواملی مانع ورود سرمایه‌گذاران این کشور به ایران شد. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که اگرچه ایرانیان از دوره ناصری از طریق اروپا با راه آهن آشنایی داشتند، اما توسعه کمی و کیفی چشمگیر شبکه ریلی و قطارهای آمریکا باعث جلب توجه مطبوعات ایران به این کشور شد؛ به نحوی که به‌زودی آمریکا به‌عنوان تنها الگوی ایجاد و توسعه راه آهن موردتوجه قرار گرفت. پژوهش حاضر همچنین نشان می‌دهد که چگونه دولت‌مردان ایران برای کسب این تکنولوژی جدید تلاش کردند؛ مذاکره با سفرای این کشور و اعزام نماینده ویژه به آمریکا در دوره مظفرالدین شاه و تلاش برای انعقاد قرارداد ازجمله این اقدامات بود. اگرچه این تکاپوها به دلایل مختلف ناکام ماند اما اهمیت راه آهن را برای ایرانیان بیش از پیش آشکار کرد.

**واژگان کلیدی:** آمریکا، اصلاحات، ترقی خواهان، راه آهن، مستشاران آمریکایی، مطبوعات قاجاریه.

۱. دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام دانشگاه پیام نور تهران، ایران (نویسنده مسئول)

fereshtejahani65@gmail.com  
m.taherimoghadam@ilam.ac.ir

۲. استادیار دانشگاه ایلام، ایران

---

## *The Qajar Intellectuals Modeling from the American Railway Industry and the Unsuccessful Attempts to Bring this Industry to Iran*

Fereshteh Jahani<sup>۱</sup>

Seyed Mohammad Taheri Moghadam<sup>۲</sup>

### **Abstract**

The expansion of Iran's relations with the West and the increase of the Iranians' awareness of the scientific and technical achievements of Western countries during the Qajar period caused the tendency of many enlightened thinkers and journalists to acquire new technologies. One of these Western countries was the United States, which was moving rapidly in the direction of development and progress. In this article, an attempt has been made to analyze the progress of America in the field of rail and railway industry, its reflection in the thought of the reformers of the Qajar period and its consequences in Iranian society, for the first time, implementing a descriptive-analytical method and using unpublished works and documents. The question is, despite Iran's desire to model American railways, what causes and factors prevented the investors of this country from entering Iran. The findings of the research indicate that although Iranians were familiar with railways through Europe from the Nasser period, the significant quantitative and qualitative development of the American rail network and trains drew the attention of the Iranian press to this country. In such a way that soon America was considered as the only model for the creation and development of railways. The current research also shows how Iranian statesmen tried to acquire this new technology, negotiating with the country's ambassadors and sending a special representative to America during the Mozafaruddin Shah period and trying to conclude a contract. Although these efforts failed for various reasons, it revealed the importance of the railway to Iranians more than ever.

**Keywords:** America, Reforms, Progress Seekers, Railways, American Advisers, Qajar Press.

---

1. Ph.D. in the history of Iran after Islam, Payam Noor University, Tehran, Iran (corresponding author) fereshtejahani65@gmail.com

2. Assistant Professor, Ilam University, Iran m.taherimoghadam@ilam.ac.ir

## مقدمه

توسعه و ترقی کشورهای غربی در قرون نوزده و بیست میلادی علاوه بر حوزه اندیشه و تفکر که منجر به تغییرات اساسی در ساختار سیاسی، اجتماعی و فرهنگی این کشورها شد، در سایر ارکان و عرصه‌های زندگی آن‌ها نیز تأثیرات عمیقی به جای گذاشت. هرچه به اواخر قرن نوزده میلادی نزدیک‌تر می‌شویم سرعت تحولات به‌ویژه در حوزه‌های صنعتی و تکنولوژیکی بیشتر شده و در عین حال کانون تحولات از اروپای غربی به ایالات متحده منتقل می‌شود. این پیشرفت‌های آمریکایی‌ها به‌واسطه توسعه امکانات و تجهیزات ارتباطی چنان به‌سرعت در نقاط مختلف جهان بازتاب یافت که گروه‌های مختلف روشنفکری در سایر کشورها را به تفکر فروربرد به‌نحوی که زمینه‌های الگوبرداری از این کشور به‌عنوان بهترین الگوی پیشرفت شکل گرفت.

یکی از حوزه‌هایی که مورد توجه دولت‌مردان آمریکایی قرار گرفت و به‌عنوان یکی از نمادهای توسعه در این کشور در نظر گرفته شد راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی بود. در این دوره آمریکایی‌ها در زمینه‌های علمی و تکنولوژیکی سرمایه‌گذاری کلانی انجام داده بودند، از جمله نتایج سرمایه‌گذاری‌های آن‌ها ظهور دانشمندان و اختراع دستگاه‌ها، وسایل و صنایع بزرگ بود. این عامل سبب شد که مصلحان ایرانی دیگر رجحان و برتری مردم آمریکا به ملل اروپا را دیگر تنها از حیث ثروت ندانند، بلکه آن‌ها به این نتیجه رسیدند که آمریکایی‌ها در سایه علم، آگاهی و دانش کشور خود را به مهد بدایع صنایع و گهواره اختراعات و کشفیات تبدیل کرده‌اند. بازتاب این موضوع در مطبوعات دوره قاجاریه با هدف روشنگری از یک سو و فشار بر دولت‌مردان برای ایجاد تغییر در جامعه از سوی دیگر انجام می‌گرفت.

لازم به ذکر است که انعکاس تحولات آمریکا در صنعت ریلی در حالی بود که ایرانیان از دوره ناصری با راه‌آهن آشنایی داشته و اطلاعاتی در این حوزه از کشورهای اروپایی کسب کرده بودند و مذاکرات متعدد و بی‌نتیجه زیادی هم در خصوص احداث راه‌آهن انجام داده بودند اما آگاهی از پیشرفت این صنعت در آمریکا باعث شگفتی ایرانیان شده و چنان بازتابی در مطبوعات ایران داشت که زمینه را برای تحولات بعدی در حوزه راه‌آهن فراهم آورد. علاوه بر این به دلایلی چند تمایل و گرایش شدیدی در داخل ایران به مساعدت از آمریکا

در جریان بود: یکی این که آمریکا نه تنها در عرصه تکنولوژی و صنعت حمل‌ونقل بلکه در عرصه‌های گوناگون سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی تحولات سریع و دور از انتظاری را پشت سر گذاشته بود به طوری که حتی کشورهای اروپایی با ستایش و تحسین از این تحولات یاد می‌کردند (رحمانیان؛ جهانی، ۱۳۹۹: ۷). همچنین این کشور برخلاف برخی از کشورهای اروپایی سابقه استعماری نداشت و به علت فاصله زیادی که با ایران داشت نمی‌توانست مطامع استعماری خود را در ایران پیاده کند. این عوامل موجب شد که آمریکا به کشور مناسبی برای اخذ الگوهای تجدد و تمدن در حوزه‌های مختلف از جمله صنعت ریلی و راه‌آهن برای ایران تبدیل شود.

در خصوص پیشینه تحقیق باید یادآور شد که هیچ پژوهشی نیز به موضوع روند آگاهی ایرانیان از تکنولوژی آمریکا به‌ویژه راه‌آهن این کشور نپرداخته است اما به‌طور کلی مقالاتی در مورد صنعت ریلی و راه‌آهن و مشکلات و موانع رشد آن در دوره قاجاریه نوشته شده‌اند که از آن میان می‌توان به «مسأله راه‌آهن در ایران عصر قاجار» نوشته داریوش رحمانیان، «راه‌آهن و ترقی از نگاه اندیشمندان ایران عصر ناصرالدین‌شاه» نوشته غلامعلی پاشازاده، «مذاکرات کنل اسمیت برای تأسیس راه‌آهن در ایران» نوشته ابراهیم تیموری اشاره کرد.

محدوده زمانی این پژوهش از زمان نخستین آگاهی ایرانیان از صنعت ریلی در آمریکا یعنی از سال‌های دهه ۱۲۶۰ق آغاز تا سال‌های پس از انقلاب مشروطه را در بر می‌گیرد. ارزیابی محتوای مطبوعات نشان می‌دهد طی یک فرایند مستمر هرچه به دوره مشروطه نزدیک‌تر می‌شویم، مطبوعات و دیپلمات‌های ایرانی در آمریکا توجه بیشتری به این موضوع داشته‌اند چنانکه پس از مشروطه نیز این بحث‌ها تداوم چشمگیری می‌یابد. اسناد منتشرنشده مرکز اسناد و دیپلماسی وزارت امور خارجه نیز بخش مهم دیگر از منابع پژوهش حاضر است که تلاش‌های نمایندگان سیاسی ایران در آمریکا جهت بهره‌مندی از دستاوردهای آمریکا در عرصه صنعت ریلی و راه‌آهن و ورود سرمایه‌داران این کشور به ایران را بازتاب می‌دهند.

بدین ترتیب مقاله حاضر در تلاش است با تکیه بر منابع فوق و مشاهدات سیاحان ایرانی، به این سؤال پاسخ دهد که/اختراعات و پیشرفت‌های آمریکایی‌ها در عرصه صنعت راه‌آهن از نگاه مصلحان و دولت‌مردان قاجاریه چگونه حاصل شد و واکنش آن‌ها چه بود؟ و آیا این

آگاهی‌ها نتایج و دستاوردهای برای این صنعت در ایران به دنبال داشت؟ پژوهش بر این فرض استوار است که ایرانیان به‌ویژه در دهه‌های پایانی حکومت قاجاریه از طریق مطبوعات و نمایندگان سیاسی ایران در آمریکا به‌گونه‌ای بی‌سابقه از تحولات صنعت ریلی آمریکا آگاه شدند و این آگاهی‌ها زمینه تحول صنعت راه‌آهن ایران در اواخر دوره قاجاریه را فراهم آورد.

### واکنش روشنفکران ایرانی در مواجهه با توسعه راه‌آهن آمریکا

به دنبال توسعه راه‌آهن، اهمیت و نقش آن در زندگی اجتماعی انسان‌ها روزبه‌روز آشکارتر می‌گشت. در واقع در آستانه قرن بیستم کمتر کشوری در دنیا وجود داشت که فاقد راه‌آهن باشد و به فواید و منافع عظیم آن آگاه نباشد. در آسیا هم گویا جز ایران و افغانستان و بعضی از متصرفات عثمانی، دیگر مناطق راه‌آهن داشتند اما با وجود فقدان راه‌آهن در ایران، عموم مردم به اهمیت نیروی بخار پی برده بودند.

فکر احداث راه‌آهن در ایران در دوره صدارت «میرزا حسین‌خان مشیرالدوله سپه‌سالار» به‌طور جدی مطرح و پیرامون آن تبلیغ زیادی شد و از آن زمان به بعد جایگاهی عمده و اساسی در اندیشه و عمل اصلاحی ایرانیان به خود اختصاص داد. «میرزا ملک‌خان ناظم‌الدوله» که از مشاوران اصلی سپه‌سالار بود در پاره‌ای از رساله‌های خود به ضرورت و فوریت تأسیس راه‌ها اشاره داشت (رحمانیان، ۱۳۹۱: ۹۴). به‌طور کلی در این دوره ترقی‌خواهان ایرانی از تأثیر راه‌آهن بر رشد اقتصاد، رشد شهرها، ارتباطات و تعامل فرهنگی و... آگاه بودند، به همین دلیل ضمن توصیف راه‌آهن و مزایای آن در کشورهای غربی و به‌ویژه آمریکا به انتقاد از وضعیت موجود در ایران پرداختند. در این خصوص روزنامه/خبر می‌نویسد: «راه‌آهن در کوتاه زمان توانسته بود ساکنان هر مرزوبوم را با یکدیگر آشنا کند» (خبر، ۱۲۹۶ق، س ۵، ش ۴۹: ۱۵۹۸-۱۵۹۷). اگر راه‌آهن وجود نمی‌داشت، برای حمل‌ونقل کالاهایی که سالانه به‌وسیله آن جابه‌جا می‌شوند می‌بایست میلیون‌ها کارگر و ده‌ها میلیون اسب به کار گرفته می‌شد (خبر، ۱۳۰۹ق، س ۱۸، ش ۳: ۵۲۵۸). از دیگر فواید راه‌آهن تأثیر آن بر آبادانی شهرها و روستاها بود. روزنامه/خبر در ۱۳۰۹ق نوشته است: «۶۰ سال پیش در شهر شیکاگو جز دو سه کلبه محقر و پست چیز دیگری مشهود نبود اما امروزه مرکز ۲۷ رشته راه‌آهن بسیار بزرگ می‌باشد.» در سال ۱۸۵۰م/ ۱۲۶۶ق یک خط آهن به این شهر

کشیده شد و این موجب سرآغاز تحول در این شهر گردید. بعد از آن که ارتباط ریلی این شهر با نیویورک برقرار شد جمعیت آن‌جا که در سال ۱۸۳۵م/ ۱۲۵۱ق تنها هزار نفر بود به یک میلیون و ۳۷۵ هزار و ۳۳۵ نفر در سال ۱۸۹۲م/ ۱۳۰۹ق رسیده است (اختر، ۱۳۰۹ق، س ۱۸، ش ۳۳: ۵۵۹۴، ۵۵۹۳). همچنین برای درک بیشتر فوائد راه‌آهن باید به نقش آن در تجارت آمریکا اشاره کرد. تجارت خارجه آمریکا در مدت ۲۰ سال یعنی ۱۸۵۲-۱۸۷۲م/ ۱۲۶۸-۱۲۸۹ق از ۵ هزار میلیارد به ۱۱ هزار و ۳۷۲ میلیارد رسید و این ترقی و پیشرفت نتیجه داشتن راه‌آهن بود (کاشف، ۱۳۷۳: ۹۰). روزنامه ناصری خاطرنشان می‌کند که «نیروی بخار مملکت را از خاک ذلت به سریر ثروت و دولت می‌رساند، تجارت و صنایع را ترقی می‌دهد» و در ادامه به انتقاد از عدم توجه ایرانیان به این صنعت مهم پرداخته و می‌افزاید: از نیویورک تا شیکاگو ۲۵ خط آهن کشیده شده است حال آن‌که در ایران هنوز ماشین بخار که مقدمه هر نوع ترقی محسوب می‌شود، وجود ندارد (ناصری، ۱۳۱۷ق، س ۶، ش ۳۱: ۶)

برخی دیگر از مصلحان هم برای نشان دادن اهمیت راه‌آهن در پیشرفت یک کشور؛ خطوط ریلی مملکت را به انسان و راه‌آهن را به عروق و شراین تشبیه می‌کردند و می‌افزایند که حیات هر مملکتی به راه‌آهن وابسته است. اگر راه‌آهن نباشد در یک شهر به علت ارزانی و فراوانی ارزاق، کارگر پیدا نمی‌شود حال آن‌که در شهری دیگر از تنگی و کمی آذوقه اغلب از گرسنگی تلف می‌شوند (مجلس، ۱۳۲۹ق، ش ۱۳۷: ۱). روزنامه ایران در این خصوص می‌نویسد: مصداق بارز تأثیر راه‌آهن بر زیاد شدن خواروبار را باید در کالیفرنیا دید. وفور بی‌حد و حصر غله در این ناحیه نتیجه خطوط راه‌آهنی بود که از این شهر به اطراف و جوانب مختلف کشیده شده بود (ایران، ۱۲۹۰ق، ش ۱۵۲: ۶۰۶). زیرا کشاورزان اطمینان داشتند که محصولاتشان به بازارهای فروش منتقل خواهند شد و روی دستشان نخواهد ماند. این در حالی بود که به گفته «عبدالرحیم طالبوف» راه در ایران اصلاً معنا و مفهوم واقعی نداشت و هر جا را که «قاطر و الاغ لگد کوبید راه می‌نامند» وی از قول یکی از اهالی ده می‌نویسد: «حاصل مزارع خوب است چه فایده همه در بن چاه می‌پوسد» (طالبوف، ۲۵۳۶: ۳۰). روزنامه ادب هم مانند طالبوف ضمن اشاره به اهمیت راه‌آهن در ترقی تجارت با ذکر مثالی به وضع موجود انتقاد می‌کند و می‌نویسد: از ۱۵ فرسنگی تهران، زغال به تهران

می‌آمد و به قیمت جان به فروش می‌رفت و ممکن بود در فصل زمستان راه‌ها به واسطه برف مسدود شود و وجود آن مانند کیمیا نایاب گردد (ادب، ۱۳۱۹ق، س ۱، ش ۳۹: ۳۱۲). از این قبیل انتقادات به نبود راه‌آهن و ضرورت به‌کارگیری این تکنولوژی نوین در ایران به‌وفور دیده می‌شود. بدین ترتیب بنا بر باور اندیشمندان ایرانی اگر ایران می‌خواهد مانند آمریکا ترقی کند باید خطوط ریلی ایجاد کند. در حقیقت فقدان راه‌آهن به یکی از بزرگ‌ترین دغدغه‌های اصلاح‌طلبان و متجددین ایرانی تبدیل شده بود و ادعا می‌کردند عدم موفقیت کارخانه‌ها و ورشکسته شدن آنان در ایران نتیجه نبود راه‌آهن در کشور بوده است (اطلاع، ۱۳۲۱ق، س ۲۵، ش ۲۲: ۵). این‌گونه بود که مصلحان مبدأ و منشأ بسیاری از خرابی‌ها و بدبختی‌های ایران و ایرانی را فقدان راه‌آهن می‌دانستند.

در این دوره این سؤال مطرح می‌شد که دلیل ترقیات حیرت‌انگیز آمریکا و اروپا که از نیمه قرن ۱۸ شروع شده است، چیست؟ علت ضعف و فقر و پریشانی کشورهای مشرق زمین که از همان تاریخ شروع گردیده، چیست؟ روشنفکران دوره قاجاریه بر اساس شناختی که از غرب حاصل کرده بودند هرکدام دلیلی را برای این موضوع بیان می‌کردند؛ گروهی پیشرفت غرب و عقب‌ماندگی ایران را در یک کلمه به نام «قانون» می‌دانستند، این گروه اعتقاد داشتند که وجود قانون در غرب باعث پیشرفت این کشورها و به انتظام درآمدن امور آن‌ها شده است و عدم وجود قانون در ایران باعث عقب‌ماندگی ایران از قافله تمدن شده است. البته راه‌آهن از نظر این اندیشمندان از نتایج دولت قانونمند و درعین حال بسیار ضروری برای ترقی به شمار می‌رفت (مستشارالدوله، ۱۳۸۶: ۵۳؛ میرزا ملکم‌خان، بی‌تا: ۱۲۶). گروهی دیگر از نگاه فنی و تکنولوژیکی به موضوع می‌پرداختند و مهم‌ترین علت آن را انکشاف قوه بخار و اختراع راه‌آهن و به قول روزنامه *وقایع اتفاقیه* «کشتی آتش» می‌دانستند. از طرفی گسترش آشنایی ایرانیان با غرب و به‌ویژه کسب آگاهی آن‌ها از تحولات آمریکا زمینه‌ساز تغییرات عمده‌ای در اندیشه و عمل ایرانیان شد. آن‌ها با انعکاس اخباری درباره رشد کمی و کیفی صنعت ریلی آمریکا روند تحولات تکنولوژیکی این کشور را موردتوجه قرار داده و با کسب آگاهی از این پیشرفت‌ها و انتقال و انتشار آن‌ها تلاش کردند جامعه ایران را نسبت به تحولات فنی و صنعتی این کشور آگاه کنند.

### توسعه کمی حمل‌ونقل ریلی در آمریکا و انعکاس آن در مطبوعات

فناوری‌های نوین در آمریکا به‌ویژه توسعه کمی و کیفی شبکه ریلی این کشور که با سرعت شگفت‌انگیزی در حال پیشرفت بود، مورد توجه مطبوعات ایران قرار گرفت. روزنامه تربیت در این خصوص می‌نویسد: آمریکایی‌ها خیلی زود متوجه فواید و مزایای راه‌آهن شدند و فوراً به احداث و ساخت آن پرداختند و در این کار همان جرئت و جلادتی را که در سایر کارها داشتند، به کار بستند و در این راستا «نه از کوه و رودخانه اندیشه کردند نه از دره و ماهور نه از خطرات و صدمات نوظهور» (تربیت، ۱۳۲۳ق، ش ۳۶۴: ۱۸۲۶، ۱۸۲۵). این مملکت که در ابتدای کشف شدن ساکنانی وحشی داشت اینک به جایگاهی رسیده‌اند که در تمام شهرها و روستاهایشان راه‌آهن احداث کرده‌اند (اطلاع، ۱۳۰۶ق، ش ۲۳۲: ۳). در واقع پیشرفت سریع و بی‌وقفه این کشور به همین تحول، یعنی بهره‌مندی از راه‌آهن نسبت داده می‌شد.

بنا بر اطلاعات موجود پیشینه استفاده از راه‌آهن در آمریکا به سال ۱۸۰۲م/۱۲۱۷ق برمی‌گردد (کاشف‌السلطنه، ۱۳۴۰ق: ۲۷) و هر سال به مناسبت چنین روزی جشن می‌گرفتند به طوری که ۶۵ سال بعد، یعنی ۲۳ اکتبر ۱۸۶۷م/ ۲۴ جمادی‌الثانی ۱۲۸۴ق جشنی با حضور مهمانان ویژه همچون «مستر دورنت» نایب رئیس جمهوری آمریکا برگزار شد (ورن، ۱۳۱۶ق: ۱۷۱، ۱۷۰). بدون شک شرکت مقامات بلندپایه آمریکا در این مراسم نشان از اهمیت راه‌آهن در توسعه این کشور دارد.

علاوه بر موارد فوق مصلحان و روشنفکران میزان ترقی هر کشور را وابسته به مساحت و مقدار راه‌آهن آن کشور می‌دانستند. از این نظر آن‌ها از آمریکا به‌عنوان پیشرفته‌ترین کشور نام می‌بردند زیرا سرعت گسترش خطوط آهن این کشور بسیار چشمگیر بود و از این جهت طولی نکشید گوی سبقت را از تمام کشورهای اروپایی ربود. به‌طور کلی تا سال ۱۳۰۴ق مجموع راه‌آهن‌های آمریکا ۲۰۶ هزار کیلومتر ذکر کرده‌اند این در حالی بود که تمام اروپا روی‌هم‌رفته بیش از ۱۸۰ هزار و ۹۱۰ کیلومتر راه‌آهن نداشت و نکته مهم این‌که آمریکایی‌ها هنوز هم در حال توسعه آن بودند. توسعه راه‌آهن در آمریکا تا آنجا پیش رفت که حتی در همان ربع آخر قرن نوزدهم در برخی نقاط آن کشور از جمله «پورجینیا»



به‌واسطه وجود خطوط راه‌آهن زیاد، احداث خطوط جدید ممنوع اعلام شده بود (وقایع /تفاهیه، ۱۲۷۰ق، ش ۱۷۳: ۱۱۱۴). همچنین خطوط آهن آمریکا در ۱۳۰۶ق به ۲۴۲ هزار و ۳۶۷ کیلومتر، (اطلاع، ۱۳۰۶ق، ش ۲۲۳: ۴). در سال ۱۳۱۷ق یعنی آخرین سال‌های قرن نوزدهم به ۲۸۵ هزار و ۹۰۴ کیلومتر، (اطلاع، ۱۳۱۷ق، ش ۴۷۷: ۴) و در آغاز قرن بیستم به ۳۰۰ هزار کیلومتر رسید (تریت، ۱۳۲۳ق، ش ۳۶۴: ۱۸۲۶، ۱۸۲۵). نکته قابل‌توجه این‌که دولت آمریکا در ساخت و احداث راه‌آهن حداقل تا سال ۱۸۸۸م/ ۱۳۰۶ق نقشی نداشت و شرکت‌های خصوصی و کمپانی‌ها، مالک راه‌آهن به شمار می‌رفتند و آنان در تغییر و تبدیل نرخ و قیمت بلیط و غیره در حمل مسافر یا کالا صاحب‌اختیار بودند و دولت حق دخالت در این کار را نداشت. باین‌حال کمپانی‌ها موظف بودند پنج درصد از درآمد قیمت بلیط را به دولت پرداخت کنند (کاشف، ۱۳۷۳: ۹۷)

برای درک توسعه راه‌آهن در آمریکا باید مقایسه‌ای میان این کشور و دیگر کشورهای پیشرفته اروپایی صورت داد. در سال ۱۳۲۱ق اسحق مفخم‌الدوله نماینده سیاسی ایران در واشنگتن مهم‌ترین کشورهای دارای راه‌آهن را به ترتیب اهمیت آمریکا با ۳۱۸ هزار کیلومتر، آلمان با ۵۳ هزار کیلومتر، روسیه با ۵۲ هزار کیلومتر و فرانسه با ۴۱ هزار کیلومتر نام برده بود (استادوخ، ۱۳۲۱ق، ک ۱۱، پ ۵: ۱). اما به‌موجب گزارش «حاجی میرزا محمد کاشف‌السلطنه» در حدود ۲۰ سال بعد یعنی در سال ۱۳۴۰ق / ۱۹۲۱م، اروپا ۹۸۸ هزار و ۳۱۰ کیلومتر خط‌آهن، آمریکا ۶۴۸ هزار و ۴۹۱ کیلومتر، آفریقا ۵۰ هزار کیلومتر، استرالیا ۵۹ هزار و ۷۹ کیلومتر و آسیا ۲۶۱ هزار و ۲۰۰ کیلومتر خط آهن داشت (کاشف‌السلطنه، ۱۳۴۰ق: ۳۸، ۳۷). به همین ترتیب آمریکا نسبت به دیگر کشورها از بیشترین شمار قطارها برخوردار بود. روزنامه اطلاع در سال ۱۳۱۸ق شمار کل قطارهای موجود در کشورهای جهان را ۱۰۹ هزار قطار می‌داند که از این میزان تنها در آمریکا ۴۰ هزار قطار وجود داشت (اطلاع، ۱۳۱۸ق، ش ۵۳۲: ۴). در ۱۳۲۸ق مجله بهار تعداد خطوط راه‌آهن سه کشور برتر دنیا را به ترتیب آمریکا، انگلیس و روسیه نام می‌برد و می‌نویسد؛ طول خطوط راه‌آهن انگلیس و روسیه که در جایگاه دوم و سوم قرار دادند بسیار کمتر از آمریکا است (بهار، ۱۳۲۸ق، س ۱، ش ۳: ۱۸۳). بنا به نوشته نشریات این دوره رشد تکنولوژی در آمریکا به اندازه‌ای بود که هیچ کشوری نمی‌توانست با آن رقابت کند زیرا «تنها کرایه امتعه که به‌واسطه راه‌آهن

حمل‌ونقل می‌کنند بیشتر از ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون است این در حالی است که راه‌های آهن انگلیس، فرانسه و ایتالیا همه با هم این قدر امتعه حمل‌ونقل نمی‌کنند» (اطلاع، ۱۳۰۴ق، ش ۱۵۵: ۳، ۴). همان‌گونه که مشاهده شد منابع این دوره به طول خطوط راه‌آهن آمریکا بسیار توجه می‌کردند و برای نشان دادن بیش‌ازپیش این پیشرفت‌ها بحث پیشی گرفتن این کشور از دیگر کشورهای متمدنه را مطرح می‌کردند.

در ادامه گزارش‌ها روزنامه تربیت به توصیف یکی از مهم‌ترین جلوه‌های پیشرفت آمریکا در عرصه راه‌آهن یعنی ساخت راه‌آهن سان فرانسیسکو به نیویورک پرداخت، این خط‌آهن مهم‌ترین راه‌آهن آمریکا بود که از سان فرانسیسکو به نیویورک کشیده شده بود، خطی که سواحل اقیانوس کبیر را به کناره‌های اطلس وصل می‌کرد (تربیت، ۱۳۲۳ق، ش ۳۶۴: ۱۸۲۶، ۱۸۲۵). با بازتاب این‌گونه اخبار بسیاری از مصلحان و روشنفکران به این نتیجه رسیدند که دانشمندان آمریکایی بسیاری از اموری که از نظر مردمان آسیای محال و غیرممکن بود را ممکن ساخته‌اند و روزبه‌روز در حالی پیشروی برای فتح قله‌های بالاتری در زمینه علم و فناوری هستند.

### رشد کیفی صنعت ریلی آمریکا از نگاه ایرانیان

توسعه خطوط راه‌آهن آمریکا علاوه بر این‌که از نظر کمی شگفت‌انگیز بود از نظر کیفیت و ایجاد رفاه در میان مردم بسیار حائز اهمیت بود و همین موضوع نیز مورد توجه اصحاب جراید و سیاحان این دوره قرار گرفت.

در میان نشریات دوره قاجاریه روزنامه وقایع اتفاقیه نخستین نشریه‌ای است که در سال ۱۲۶۷ق در مورد کیفیت راه‌آهن آمریکا اطلاعاتی هرچند مختصر ارائه می‌دهد. در این روزنامه آمده است آمریکایی‌ها خیلی زود توانستند به لحاظ کمی و کیفی در همان نیمه قرن نوزدهم رکورد قطارهای انگلیسی را با تفاوت زیاد پشت سر بگذارند (وقایع اتفاقیه، ۱۲۷۶ق، ش ۴۵۳: ۲۷۷۹). باید توجه داشت که یکی از ویژگی‌های مهم قطارها آمریکا که در این دوره بیشتر به آن پرداخته شده است، سرعت آن‌ها بود. گفته می‌شد سرعت نخستین قطارهای آمریکا بیش از یک فرسنگ و نیم در ساعت نبود (کاشف‌السلطنه، ۱۳۴۰ق: ۲۷). اما این سرعت ناچیز با گذشت زمان افزایش یافت و طولی نکشید استفاده از قطارهایی که با

هوای فشرده کار می‌کردند، رایج شد. سرعت حرکت این کالسکه در ابتدا ساعتی ۹ میل بود (علمی، ۱۲۹۵ق، ش ۵۲: ۲. ایران، ۱۲۹۵ق، ش ۳۷۲: ۱۴۹۲)

یکی دیگر از تحولات اساسی در صنعت راه‌آهن آمریکا استفاده از چرخ‌های شمندوفر به‌جای چرخ‌های آهنی در ربع آخر قرن نوزدهم بود. استفاده از این چرخ‌ها با هدف بالا بردن سرعت قطارها و حمل بارها صورت می‌گرفت (اخترا، ۱۳۰۴ق، س ۱۳، ش ۱۱: ۳۵۶۵). استفاده از چرخ‌های شمندوفر به‌زودی با تولید لوکوموتیو جدید و خاصی برای آن کامل شد. این لوکوموتیو قادر بود هزار و ۶۰۰ متر مسافت را در ظرف ۲۲ ثانیه طی کند. این اختراع در راه‌آهن شیکاگو به «سن‌لوئی» مورداستفاده قرار گرفته بود و در نتیجه آن مسافت ۳۰۰ کیلومتری میان این دو شهر در عرض دو ساعت طی می‌شد (اخترا، ۱۳۰۹ق، س ۱۸، ش ۳۵: ۲۷۴؛ اخترا، ۱۳۱۰ق، س ۱۹، ش ۱۳: ۵۷۶۷). همان‌گونه که مشاهده گردید سرعت قطارهای آمریکایی همچون امتیاز و برتری بعدها نیز برقرار بود و معین‌السلطنه که مسافرت با حمل‌ونقل ریلی آمریکا را تجربه کرده بود در این خصوص می‌نویسد: «در این کشور قطار راه‌آهن به یک چشم به هم زدن از تیر تلگراف به تیری دیگر می‌رسد و قطارها مثل دو گلوله توپ از کنار هم رد می‌شوند.» (معین‌السلطنه، ۱۳۶۳: ۲۹۷)

علاوه بر مشخصه سرعت که از اسباب راحتی قطارهای آمریکا بود، باید به کیفیت درونی واگن‌ها و امکانات آن‌ها نیز پرداخت. یکی از نخستین اشاره‌ها به این ویژگی در روزنامه ایران در سال ۱۲۹۰ق آمده است. به‌موجب ادعای این روزنامه مزایای کیفی قطار و راه‌آهن آمریکا چنان بالا بود که چنان‌چه فردی در این قطارها می‌نشست از کالسکه‌های فرنگستان نفرت پیدا می‌کرد! در هر یک از کالسکه‌های بخار تمام اسباب فراغت و آسایش مهیا بود (ایران، ۱۲۹۰ق، ش ۱۵۴: ۶۱۴). علاوه بر جراید که قطارهای آمریکا را از نظر کیفیت برترین قطارها در دنیا می‌دانستند. برخی از سیاحان ایرانی که به آمریکا رفته بودند جزئیات بیشتری از حمل‌ونقل ریلی آمریکا و کیفیت آن را موردتوجه قرار دادند. یکی از این افراد «ابراهیم صحاف‌باشی» بود که درخصوص مشاهدات خود و در توصیف راه‌آهن آمریکا و قیمت بلیط و دیگر ویژگی‌های آن مطالب ارزنده‌ای نوشته است. وی بر این باور بود که هیچ جای دنیا قطار آهن به عظمت و شکوه آمریکا نساخته‌اند. ندیده بودم. قطارهای آمریکا

درجه‌بندی دارند و بر اساس درجه قیمت‌ها متفاوت می‌شود (صحاف‌باشی تهرانی، ۱۳۵۷: ۶۹). صحاف‌باشی در ادامه توصیف مشاهدات خود از راه‌آهن، به چگونگی استفاده مردم از راه‌آهن می‌پردازد. طبق روایت او، مسافرت در راه‌آهن آمریکا با دیگر جاها تفاوت کلی دارد و خاطرنشان می‌کند که مردم آمریکا تماماً جغرافی‌دان هستند! هیچ مسافری از آدرس نمی‌پرسد و بر اساس نقشه‌ای که در دست دارد، مسیر را طی می‌کنند. در ایستگاه‌ها به فاصله یک دقیقه جماعت زیادی خارج و داخل می‌شوند و در حقیقت «خطوط راه‌آهن آمریکا مثل تار عنکبوت زیاد است.» در این قطارها طوری اسباب راحتی مسافر را فراهم می‌آوردند که حد نداشت (همان؛ ۷۶-۷۱)

یکی دیگر از سیاحان این دوره که به توصیف راه‌آهن‌های آمریکا و کارخانه‌های لوکوموتیوسازی این کشور پرداخته است، معین‌السلطنه بود. وی ضمن شگفتی از پیشرفت‌های آمریکا در بازدید از کارخانه‌های لوکوموتیوسازی جزء به جزء به تشبیه این صنایع پرداخت و نوشت: «در کارخانه لوکوموتیوسازی آمریکا... آنچه ملاحظه می‌شود به قدری وسعت دستگاه دارد که اگر کسی به نظر دقت بخواهد این امکان را سیاحت کند امروز و ده روز دیگر به جهت تماشای این اداره کم است... این کارخانه شش هزار عمه دارد...» (معین‌السلطنه، ۱۳۶۳: ۳۱۶-۳۱۲). ارائه این توصیفات و حیرت ایرانیان از ترقی سیستم راه‌آهن آمریکا در حالی بود که از آغاز قرن بیستم تمام دنیا از طریق راه‌آهن به هم وصل شده و در نهایت رفاه و آسایش بودند و ایرانیان که تاریخی‌ترین ملت دنیا به شمار می‌رفتند با چهارپا و حیوانات بارکش در مسافرت بودند. بر این اساس بنا به نوشته مجله ایرانشهر، ایران با تمدن، ۵۰۰ سال فاصله داشت و به واسطه آنکه وسایل نقلیه آن منحصر به چهارپایان بود از آفریقا پست‌تر شمرده می‌شد (ایرانشهر، ۱۳۴۴ق، س ۳، ش ۹: ۵۹۹). چنین وضعی باعث شده بود ایران دهه‌های نخست قرن بیستم را به آمریکای قبل از تمدن تشبیه کنند (کاشف‌السلطنه، ۱۳۴۰ق: ۵۴). عقیده بر این بود که چنانچه ایران بخواهد پیشرفت کند و به سطح کشورهای پیشرفته‌ای مانند آمریکا برسد تنها باید به راه‌آهن دست پیدا کند و بس!

همان‌گونه که ملاحظه شد منابع این دوره سرعت و عمق تغییرات و کشفیات جدید

امریکا و درعین حال تأثیر هرکدام از آن‌ها را در رفاه مردم بررسی و تحلیل می‌کردند. نتیجه این گزارش‌ها سبب شد این کشور به‌عنوان الگوی توسعه و پیشرفت جایگزین اروپا شود. در این راستا و به‌ویژه بعد از دوره مشروطه دولت‌مردان ایرانی برای استخدام مستشاران یا ورود سرمایه‌گذاران آمریکایی برای توسعه و احداث راه‌آهن تلاش‌هایی را آغاز کردند.

### احداث راه‌آهن از رهگذر دیپلماسی فعال با آمریکا و موانع آن

با توجه به آن‌چه گفته شد ایرانیان از مزایای راه‌آهن به‌خوبی آگاه بودند و در حسرت بهره‌مندی از آن مقالات و گزارش‌های زیادی را منتشر کردند، برای نمونه حسینقلی‌خان سفیر ایران در آمریکا در گزارش‌هایش به شاه سعی می‌کرد پیشرفت‌های آمریکا به‌ویژه در زمینه راه‌آهن را برای وی توصیف کند و چه‌بسا او را به احداث راه‌آهن در کشور ترغیب نماید (استادوخ، ۱۳۰۶ق، ک ۲۰، پ ۳، ب ۱۲، ۱۲/۱). وی می‌نویسد: «حکایت آمریکا حکایت اروپا و مملکتین برلن و اسلامبول و لندن و پاریس و وینه نیست، اینجا جای دیگر است در راه‌آهن‌های این کشور مهمانخانه و حمام و تماشاخانه است، شهری است متحرک. در نیویورک قطار راه‌آهن بی‌شمار و راه‌ها می‌رود... من چه عرض کنم آمریکایی کجا، اروپا و غیره کجا... دوستی با این مملکت را سود عظیم بشمارید.» (استادوخ، ۱۳۰۶ق، ک ۲۰، پ ۳: ۱۳-۱۶). پیداست رسیدن این گزارش به ایران تا چه میزان تصور خوانندگان آن از آمریکا، رفاه، آسایش و برتری آمریکا نسبت به قدرت‌های اروپایی را متحول و دگرگون ساخته است و بیش‌ازپیش ایرانیان را تشویق به الگوبرداری از آمریکا کرده است؛ اما ظاهراً احداث راه‌آهن با دشواری‌های زیادی مواجه بود. برای نمونه بنجامین وزیرمختار آمریکا در ایران (۱۸۸۳-۱۸۸۵م). معتقد بود موانع و مشکلات احداث راه‌آهن در ایران به‌قدری زیاد است که نمی‌توان بر آن‌ها فائق آمد. «مهم‌ترین مشکل موضوع برگشت سرمایه است زیرا بر فرض مثال چنانچه چنین راه‌آهنی را با تمام دشواری‌ها بتوان ساخت، پول و بودجه آن را چه کسی می‌دهد؟ به‌علاوه کشیدن راه‌آهنی از مرز ترکیه یا روسیه تا تهران و نقاط دیگر ایران، با مشکلات بزرگ مهندسی و فنی توأم بوده و دولت‌های روسیه و انگلیس هر یک به‌طور جداگانه درصدد برآمده‌اند که راه‌آهنی تا هرات بکشند و در این میان برای آمریکایی‌ها ریسک بزرگی است که سرمایه خود را در ایجاد راه‌آهن در ایران به کار اندازند. از طرف

دیگر نمی‌توان امیدی به بهره‌برداری از چنین راه‌آهنی داشت زیرا مردم مناطق اطراف خط آهن به قدری فقیر و بی‌چیز هستند که توانائی خرید بلیط و سوار شدن در قطار را ندارند و حمل وسایل راه‌آهن یعنی ریل و ماشین‌آلات لازم در داخل ایران از جاده‌های باریک و کوهستانی هزینه زیادی دارد.» بنجامین در ادامه ذکر موانع احداث راه‌آهن در ایران می‌نویسد که برای گرفتن امتیاز راه‌آهن بایستی در ساختمان راه‌آهن با شاه شریک شد و راه‌آهن را به نام او ساخت تا سر هر سال بتوان مبالغی از وی بابت اقساط راه‌آهن بگیرند. دیگر راه‌حلی که بنجامین ارائه داده بود ساخت و تولید وسایل حمل‌ونقل ریلی در داخل ایران بود (بنجامین، ۱۳۶۳: ۳۲۹. مجلس، ۱۳۲۸ق، ش ۷۷: ۱)

درخصوص چندوچون برخوردار شدن ایران از راه‌آهن بحث و گفت‌وگوهای زیادی در مطبوعات در جریان بود. برخی از آن‌ها از جمله روزنامه/ختر در ابتدا بر این باور بودند که ایران بدون کمک کمپانی‌ها دیگر می‌تواند، راه‌آهن احداث کند بنابراین هیچ احتیاجی به کمپانی‌های بیگانه نبود! و می‌توان ظرف پنج سال بدون دخالت بیگانه موفق به انجام این کار شد (ختر، ۱۳۹۶ق، س ۵، ش ۴۹: ۱۵۹۸، ۱۵۹۷). چند سال بعد در سال ۱۳۰۴ق زمانی که بحث اعطای امتیاز راه‌آهن به بیگانگان جدی شد همین روزنامه ضمن ابراز تأسف از چنین امری، بنا به ملاحظات «دولت‌خواهی و وطن‌پرستی» اعلام کرد چنانچه ناچار به تن دادن به اعطای امتیاز به بیگانگان شویم بایستی اولویت را به کمپانی‌های آمریکا، استرالیا، آلمان و غیره داد که در فواصلی دور از ایران قرار داشتند (ختر، ۱۳۰۴ق، س ۱۳، ش ۳۶: ۳۷۶۹). روزنامه/ختر زمانی این مطلب را نوشت که یک سال قبل از آن یعنی ۱۳۰۳ق ناصرالدین‌شاه قصد داشت امتیاز دو خط راه‌آهن تهران- بوشهر و تهران- مشهد را به «مسیو وینستون» آمریکایی بدهد (ختر، ۱۳۰۳ق، س ۱۲، ش ۴۹: ۳۳۶۴). اما بنا به قول «لرد کرزن» در آخرین مرحله کار مانعی پیدا شد (کرزن، ۱۳۶۲: ۷۸۳) و وینستون در حالی تهران را ترک کرد که نتوانسته بود امتیاز راه‌آهنی از ایران کسب کند (اطلاع، ۱۳۰۶ق، ش ۲۲۰: ۲). بدون شک یکی از مهم‌ترین دلایل عدم موفقیت نماینده آمریکا در ایران در کسب امتیاز احداث راه‌آهن سیاست‌ها و مواضع روس و انگلیس بود (مجلس، ۱۳۲۸ق، ش ۷۷: ۱) و همان‌گونه که جان فوران به‌درستی اشاره می‌کند: تعمق در رشته توافقی‌هایی که برای احداث خطوط تلگراف آهن در سال‌های ۱۲۶۹/۱۸۹۰ش تا جنگ جهانی اول

ممنوعیت ایجاد می‌کرد، نشان می‌دهد بریتانیا و روسیه برای حفظ منافع خویش در ایران به چه ترفندهایی متوسل می‌شده‌اند (فوران، ۱۳۸۸، ۱۷۵).

باین‌حال تمایل به احداث راه‌آهن در ایران هم‌چنان ادامه داشت و مظفرالدین‌شاه با اطلاع از قطار برقی در آمریکا مشتاق اطلاع از چنودچون و در صورت امکان راه‌اندازی آن در ایران شده بود و به این منظور نماینده‌ای را به آمریکا فرستاد، این نماینده یک انگلیسی به نام «جانمارسِدِن وُرد» بود که از ۱۵ سال قبل در دربار ایران خدمت می‌کرد. روزنامه *تویپیکا/ستیت جورنال*، در ۱۶ اوت ۱۹۰۰م/ ۱۹ ربیع‌الثانی ۱۳۱۸ق، با تیتیری با عنوان «شاه خواهان واگون برقی است» در این خصوص نوشته بود که قرار است این نماینده طی دو هفته به بررسی شبکه واگن برقی نیویورک بپردازد تا زمینه‌های سفر با چنین وسیله‌ای را در مسیر تهران تا بندرگاهی دریای خزر فراهم آید. در صورت عملی شدن این برنامه، در حقیقت این مسیر ۹۳ مایلی طولانی‌ترین خط آهن برقی آسیا خواهد شد. وُرد هم‌چنین اعلام کرده بود که برای بازدید از کارخانه لوکوموتیو سازی «بالدوین» به فیلادلفیا خواهد رفت تا گزارشی پیرامون امکان استفاده از این نوع لوکوموتیو در مسیر خط آهن جدید تهران تا خلیج فارس تهیه نماید (ایرانیان از نگاه آمریکاییان، ۱۳۹۷: ۶۱، ۶۰). از نتیجه این بررسی‌ها اطلاعی در دست نیست اما ظاهراً این مأموریت نتیجه‌ای در پی نداشته است. باین‌حال چند سال بعد در سال ۱۳۲۱ق اسحق مفخم‌الدوله در گزارشی به وزارت خارجه از تعیین وزیرمختار جدید آمریکا در ایران که از نزدیکان رئیس‌جمهور آن کشور بود خبر داد و ادعا کرد رئیس‌جمهور آمریکا به وی دستور داده نهایت تلاش خود را برای احداث راه‌آهن در ایران، به کار گیرد (استادوخ، ۱۳۲۱ق، ک ۱۱، پ ۵: ۱). اما عملاً این خوش‌بینی‌ها به نتیجه‌ای ختم نشد.

بعد از انقلاب مشروطه که مناسبات ایران و آمریکا به‌واسطه سفرای فعال ایران در واشنگتن وارد فصل تازه‌ای شده بود تلاش برای بهره‌مندی ایران از پیشرفت‌های آمریکا در زمینه راه‌آهن هم‌چنان ادامه داشت. در این راستا، علیقلی خان نبیل‌الدوله در نامه‌ای به وزارت خارجه از ملاقات خود با «مستر وایت» مجری راه‌آهن فیلیپین و دیگر سرمایه‌داران آمریکایی و موافقت آن‌ها برای حضور و مشارکت در بهره‌برداری از منابع طبیعی ایران خبر

داد (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۲۰، پ ۱: ۵۹۸). او تلاش‌های خود را با این امید ادامه داد که دولت ایران بالاخره وی را مأمور جذب سرمایه‌های آمریکایی‌ها کند و بدین‌وسیله آنان را راضی به ساختن تراموای شهری در ایران نماید. در همین خصوص در ۹ جمادی‌الاول ۱۳۲۹ق در گزارشی به وزارت خارجه نوشته بود که کمپانی معتبری پیدا کرده است که علاقه‌مند به ایجاد تراموای برقی باری و مسافری است و تأکید کرده بود که آمدن این مهندس به ایران مقدمه‌ای برای انجام کارهای بزرگ‌تر و ساخت راه‌آهن‌ها و غیره خواهد بود (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۲۰، پ ۱: ۲۸۲). اما به‌رغم مکاتبات و نامه‌نگاری‌های فراوان علیقلی‌خان به وزارت خارجه، این وزارتخانه از دادن پاسخی روشن و قطعی به وی خودداری می‌کرد (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۳۹، پ ۱: ۶۰۶). وی در گزارشی دیگر به وزارت خارجه نوشته بود که در سفر به نیویورک در ۲۱ صفر ۱۳۲۹ق با بسیاری از سرمایه‌داران بزرگ از جمله «مستر مارویک» دیدار کرده است که بعد از شنیدن منابع ثروت طبیعی ایران آن‌ها متمایل به روابط با ایران شدند. وی در گزارش خود به نکته بسیار مهمی اشاره کرده است و آن این‌که روس و انگلیس همواره سعی کرده بودند که ایران را نزد دیگر کشورهای خارجی، کشوری ورشکسته جلوه دهند تا هیچ کشوری متوجه ایران نشود. ظاهراً سرمایه‌داران مورد اشاره علیقلی‌خان نیز تحت تأثیر این تبلیغات قرار گرفته بودند زیرا علیقلی‌خان با ارائه آمار و ارقام و شرحی از ثروت‌های ایران تلاش کرده بود تبلیغات سوء را برطرف کند (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۲۰، پ ۱: ۵۰۱، ۵۰۰). علیقلی‌خان بعد از مسافرت به نیویورک و دیدار با سرمایه‌گذاران و راه‌آهن‌سازان در گزارش خود نوشت همگی این‌ها حاضرند که همه نوع خدماتی در ایران به عهده بگیرند اما علیقلی‌خان در این مذاکرات قویاً تأکید می‌کرد که «دولت مشروطه ایران در فکر دادن امتیازات به احدی نیست بلکه می‌خواهد خود به‌تدریج راه‌آهن برای مملکت خود بسازد و به دست خود مشغول استخراج و توسعه صنعت بشود و ایران مال ایرانیان است.» وی در پایان این گزارش از دولت می‌خواهد دستورالعمل‌هایی راجع به این امور برای وی ارسال کنند تا بداند از چه راه و چگونه به سرمایه‌گذاران آمریکایی مذاکره کند (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۲۰، پ ۱: ۶۰۷). از چندوچون این مذاکرات اطلاعی در دست نیست اما به نظر می‌رسد مذاکرات علیقلی‌خان در شرایطی بود که دولت ایران تا این زمان هنوز تصمیم قطعی درخصوص جلب همراهی سرمایه‌داران آمریکایی اتخاذ نکرده بود.



در ادامه تلاش‌های ایران برای احداث راه آهن به کمک آمریکا، ظاهراً در سال ۱۹۱۹م/ ۱۳۳۸ق امتیازی به «کمپانی پیرسون آمریکایی و پسران» داده شد. این موضوع از نامه‌ای که «نصرت‌الدوله فیروز» خطاب به سندیکای راه‌های ایران نوشته بود، روشن می‌شود. او در این نامه آورد «در تعقیب یادداشت مورخه ۲ دسامبر ۱۹۱۹/ ۹ ربیع‌الاول ۱۳۳۸ق که آقای س. پیرسون و پسران (اداره کنترات کنندگان) به این‌جانب داده‌اند و همچنین راجع به ایجاد راه‌های آهن ایران که از طرف آن سندیکا بود اجازه دارم پاسخ دهم که دولت متبوعم از این‌که به واسطه الحاق و اشتراک کمپانی (ویکرز آرم استرنگ ویث ورث) با سندیکا بر تشییع مبانی سندیکای مزبور افزوده شده خشنود و خرسند است و حق سندیکای راه آهن ایران را که به موجب مواد حق انتخابی که به تاریخ ۲۴ ربیع‌الاول ۱۳۳۱ و موافق مراسله مورخ ۱۹ مارس ۱۹۱۴ وزیر امور خارجه راجع به ایجاد خط محمره-خرم آباد به وی داده شده است به رسمیت می‌شناسد. همچنین دولت ایران به سندیکای راه آهن حق انتخاب می‌دهد که خطی با تهیه کلیه وسایل از خانقین به تهران از راه کرمانشاه، همدان، قزوین بسازد و یک شعبه تا انزلی واقع در کنار بحر خزر بر آن بیفزاید و یا آن‌که خط را از خانقین به همدان و تهران از هر طریق دیگری که بالاخره پس از معاینه و نقشه برداری در موضوع آن قطعی شود، ایجاد نماید» (استادوخ، ۱۳۳۸ق، ک ۵۲، پ ۱۳: ۲۷-۲۳). از قرار معلوم این تدابیر نیز راه به جایی نبرد و تمام تلاش‌ها برای ورود سرمایه‌داران آمریکایی برای احداث راه آهن در ایران و دادن امتیازی به آن‌ها بی‌نتیجه ماند. پس از آن تلاش‌های حسین علایی دیگر سفیر ایران در واشنگتن برای جذب سرمایه‌گذاری آمریکایی‌ها در ایران نیز بدون نتیجه باقی ماند (ساکما، ۱۳۴۰/۴۷۰۹: ۱۵، ۱۴).

نکته مهم این‌که تلاش‌های دیپلماتیک برای جلب مساعدت آمریکایی‌ها نسبت به سرمایه‌گذاری در ایران منحصر به دیپلمات‌های مقیم آمریکا نبود بلکه برخی سفرای ایران در اروپا هم در این تلاش‌ها سهیم بودند. در این رابطه و در همین زمان (۱۳۰۲ش). باید به گزارشی از سفیر ایران در «برن سوئیس» توجه کرد. وی در گزارشی به وزارت خارجه اعلام کرده بود که امروزه تنها مملکتی که می‌تواند از حیث امور اقتصادی و مالی به سایر ممالک دیگر کمک نماید، آمریکا است. در این راستا سفیر ایران در برن ضمن مذاکره با «مسیو شراور» آمریکایی آن‌ها را ترغیب به حرکت به ایران کرد (استادوخ، ۱۳۰۲ش، ک ۳۶، پ ۱۶:

۶۰). اما با وجود این، اقدام عملی از جانب آمریکایی‌ها صورت نگرفت. این تلاش‌ها حتی در اواخر دوره قاجاریه هم ادامه داشت برای نمونه سردار سپه به «مستر بنت» نایب رئیس کمپانی «یولن» آمریکا گفته بود: «... به من کمک کنید تا خطوط راه‌آهن در این کشور ایجاد کنم.» (معتصم‌السلطنه، ۱۳۴۵: ۱۹۴). اما ماجرای قتل مازور ایمبری باعث شد شرکت نفتی سینکلر به بهانه نداشتن امنیت جانی نیروهای خود، ایران را ترک کند. بدین ترتیب تلاشی دیگر برای احداث راه‌آهن توسط سرمایه‌گذاران آمریکایی در ایران توسط برخی عوامل داخلی و انگلیس، عقیم ماند. ناگفته نماند علاوه بر کارشکنی‌های انگلیس ضدیت روس‌ها هم از دیگر موانع احداث راه‌آهن در ایران به کمک آمریکایی‌ها بود. علیقلی‌خان بر این باور بود که مخالفت با مستر شوستر به این دلیل بود که روس‌ها نمی‌خواستند امتیاز راه‌آهن‌های ایران به سرمایه‌داران آمریکایی داده شود (استادوخ، ۱۳۲۹ق، ک ۳۹، پ ۱۸: ۴۹). این در حالی بود که در این دوره نشریات، نمایندگان سیاسی ایران در آمریکا و سیاحان یکصدا بر ضرورت الگوبرداری از آمریکا و توجه به این کشور تأکید می‌کردند برای نمونه روزنامه *چهره‌نما* نوشت: «اتحاد و اظهار دوستی با آمریکا ایران را به راه‌های آهن و کارخانجات معتبر می‌رساند ... و می‌توان اغلب کارهای ایران را به قوه مادی و ادبی آمریکایی‌ها انجام داد» (چهره‌نما، ۱۳۲۹ق، س ۸، ش ۱۲: ۷، ۶). روی هم‌رفته باید گفت اگرچه ایرانیان از قدیم‌الایام با قدرت‌های بزرگ اروپایی انگلیس، فرانسه، آلمان، اسپانیا و ... در ارتباط بودند اما توسعه حیرت‌انگیز آمریکا و پشت سر گذاشتن قدرت‌های اروپایی در کلیه عرصه‌ها از سوی این کشور باعث شد که آمریکا به قطب آمال و آرزوهای ایرانیان تبدیل شود. این کشور کم‌کم به الگویی برای ایران تبدیل شد و گرایش اصلاح‌طلبی در ایران با الهام از تحولات آمریکا رشد کرده و پیش می‌رفت.

### نتیجه‌گیری

با کسب آگاهی از پیشرفت‌های غرب در زمینه شبکه ریلی و راه‌آهن، مطبوعات ایران در دوره ناصری و مظفری به این موضوع عطف توجه نمودند. در این راستا پیشرفت‌های سریع آمریکا در این زمینه اسباب شگفتی ایرانیان و انتقاد از وضع حمل‌ونقل ایران را موجب شد به نحوی که بسیاری از متجددان و منورالفکران تنها راه گذار ایران از عقب‌ماندگی و ورود به



دروازه تمدن را در ایجاد راه‌آهن می‌دانستند. از طرفی توسعه راه‌آهن در آمریکا باعث شد این کشور در رشد کمی و کیفی راه‌آهن و قطارهای مسافری و باری به‌عنوان کشور نخست و پیشتاز مطرح گردد و همین موضوع باعث شد نگاه ایرانیان از اروپا به سوی آمریکا متمایل شده و این کشور را به‌عنوان یکی دیگر از الگوهای خود برای ایجاد و توسعه راه‌آهن در نظر بگیرند. در این راستا اصحاب جراید تلاش کردند با تشریح شبکه ریلی آمریکا و تاثیراتی که بر پیشرفت و رفاه مردم این کشور داشته دولت‌مردان را برای کسب این تکنولوژی جدید و ورود راه‌آهن به ایران ترغیب کنند.

بعد از دوره مشروطه به دلیل اهمیت این موضوع نماینده‌ای برای بررسی جذب سرمایه‌گذار آمریکایی به این کشور فرستاده شد، اما این مأموریت نیز دستاوردی به همراه نداشت. علاوه بر این تلاش‌های دیپلمات‌های سیاسی ایران در آمریکا به‌ویژه از دوره مشروطه به بعد هم به دلایلی چون کارشکنی‌های روس و انگلیس، هزینه‌های گزاف مالی و مهم‌تر از همه عدم پیگیری وزارت خارجه ایران ناکام ماند. این اقدامات اگرچه در عمل تحولی ایجاد نکرد اما از بُعد نظری و تأثیر آن بر افکار ایرانیان بسیار موثر واقع شد، چرا که مردم با شناخت و آگاهی‌هایی که از پیشینه پیشرفت راه‌آهن در اروپا، آسیا و به‌ویژه آمریکا به دست آورده بودند با منافع ایجاد راه‌آهن آشنا شده و این شناخت‌ها منجر به این شد که راه‌آهن به‌عنوان مطالبه‌ای در افکار عمومی ایرانیان تبدیل شود و بستری برای تحولات بعدی در این زمینه گردد و درنهایت این تلاش‌ها در دوره رضاشاه به ثمر نشست، بنابراین باید اذعان داشت که احداث راه‌آهن به‌هیچ‌وجه بدون الهام گرفتن از آمریکا صورت نگرفت.

## منابع

### کتاب‌ها

- ایرانیان از نگاه آمریکاییان. ایران عهد قاجار در روزنامه‌های آمریکا، (۱۳۹۷)، ترجمه علیرضا ساعتچیان، تهران، پارسه.
- بنجامین، س.ج.و (۱۳۶۳)، ایران و ایرانیان عصر ناصرالدین شاه، مترجم حسین کردبچه، تهران، جاویدان.
- صحاف‌باشی‌تهرانی، ابراهیم (۱۳۵۷)، سفرنامه، به کوشش محمد مشیری، چاپ اول، تهران، شرکت مولفان و مترجمان ایران.
- طالبوف، عبدالرحیم (۲۵۳۶)، کتاب احمد، با مقدمه و حواشی باقر مومنی، تهران، شبگیر.
- فوران، جان (۱۳۸۸)، مقاومت شکننده، تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سالهای پس از انقلاب اسلامی، ترجمه احمد تدین، تهران، رسا.
- کاشف، محمد (۱۳۷۳)، تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل‌انثیا و فواید راه‌آهن، تهران، نشر نقطه.
- کاشف‌السلطنه، میرزا محمد (۱۳۴۰)، ممات و حیات، تهران، مطبعه مجلس شورای ملی.
- مستشارالدوله، میرزا یوسف‌خان (۱۳۸۶)، رساله یک کلمه، به کوشش علیرضا دولتشاهی، بال، تهران.
- معین‌السلطنه، حاج میرزا محمدعلی (۱۳۶۳)، سفرنامه تسیکاگو، به کوشش همایون شهیدی، چاپ اول، تهران، علمی.
- میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله (بی‌تا)، مجموعه آثار میرزا ملکم‌خان، به کوشش محمد محیط طباطبایی، تهران، علمی.
- ورن، ژول (۱۳۱۶ق)، سفر هشتماد روز دور دنیا، ترجمه محمدحسین خان فروغی، چاپ سنگی، تهران، شرکت طبع کتب.

## مقاله‌ها

- رحمانیان، داریوش؛ جهانی، فرشته، «بازتاب نظام آموزشی آمریکا در اندیشه ایرانیان دوره قاجاریه و نتایج آن جستارهای تاریخی»، *مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*، ۱۳۹۹، ش ۱، شماره پیاپی ۱.
- رحمانیان، داریوش، «راه‌آهن در ایران عصر قاجار»، *مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*، ۱۳۹۱، ش ۱۱، شماره پیاپی ۱۱.

## نشریه‌ها

- *روزنامه اختر* (۱۳۰۹ق)، سال ۱۸، شماره ۳۳
- *روزنامه اختر* (۱۲۹۶ق)، سال پنجم، شماره ۴۹
- *روزنامه اختر* (۱۳۰۹ق)، سال ۱۸، شماره ۳
- *روزنامه اختر* (۱۳۰۳ق)، سال ۱۲، شماره ۴۹.
- *روزنامه اختر* (۱۳۰۴ق)، سال ۱۳، شماره ۱۱.
- *روزنامه اختر* (۱۳۰۴ق)، سال ۱۳، شماره ۳۶.
- *روزنامه اختر* (۱۳۰۹)، سال هفتم، شماره ۲
- *روزنامه اختر* (۱۳۱۰ق)، سال ۱۹، شماره ۱۳.
- *روزنامه ادب* (۱۳۱۹ق)، سال اول، شماره ۳۹.
- *روزنامه اطلاع* (۱۳۰۴ق)، شماره ۱۵۵.
- *روزنامه اطلاع* (۱۳۰۶ق)، شماره ۲۲۰.
- *روزنامه اطلاع* (۱۳۰۶ق)، شماره ۲۲۳.
- *روزنامه اطلاع* (۱۳۰۶ق)، شماره ۲۳۲.
- *روزنامه اطلاع* (۱۳۱۷ق)، شماره ۴۷۷.

- روزنامه اطلاع (۱۳۱۸ق)، شماره ۵۳۲.
- روزنامه اطلاع (۱۳۲۱ق)، سال ۲۵، شماره ۲۲.
- روزنامه ایران (۱۲۹۰ق)، شماره ۱۵۲.
- روزنامه ایران (۱۲۹۰ق)، شماره ۱۵۴.
- روزنامه ایران (۱۲۹۵ق)، شماره ۳۷۲.
- روزنامه تربیت (۱۳۲۳ق)، شماره ۳۶۴.
- روزنامه چهره‌نما (۱۳۲۹ق)، سال ۸، شماره ۱۲.
- روزنامه علمی (۱۲۹۵ق)، شماره ۵۲.
- روزنامه مجلس (۱۳۲۸ق)، شماره ۷۷.
- روزنامه مجلس (۱۳۲۹ق)، شماره ۱۳۷.
- روزنامه ناصری (۱۳۱۵ق)، سال ۴، شماره ۱۲.
- روزنامه ناصری (۱۳۱۷ق)، سال ۶، شماره ۳۱.
- روزنامه وقایح/تفاهیم (۱۲۷۰ق)، شماره ۱۷۳.
- روزنامه وقایح/تفاهیم (۱۲۷۶ق)، شماره ۴۵۳.
- روزنامه اختر (۱۳۰۹ق)، سال ۱۸، شماره ۳۵.
- مجله ایرانشهر (۱۳۴۴ق)، سال سوم، شماره ۹.
- مجله بهار (۱۳۲۸ق)، سال اول، شماره ۳.

#### اسناد

- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)، سند شماره ۲۴۰/۴۷۰۹.
- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، ۱۳۲۱ق، کارتن ۱۱، پوشه ۵.

- ... ۱۳۰۶ق، کارتن ۲۰، پوشه ۳.
- ... ۱۳۲۹ق، کارتن ۲۰، پوشه ۱.
- ... ۱۳۲۹ق، کارتن ۳۹، پوشه ۱.
- ... ۱۳۳۸ق، کارتن ۵۲، پوشه ۱۳.
- ... ۱۳۰۲ش، کارتن ۳۶، پوشه ۱۶.

