

ایران است - اشاره به امتیاز گشتی رانی در رود کارون - عکس -  
 العمل دولت روس - تحصیل سند از شاه برای تکشیدن راه آهن  
 در ایران - فشار وزیر مختار روس در تهران - روابط حسنه  
 ایران در این ایام با انگلیس ها - سر هنری دروهندولف وزیر  
 مختار انگلیس - شاه و صدراعظم هر دو تحت نفوذ وزیر مختار  
 انگلیس - سیاست دوئین روس و انگلیس در قاره آسیا - دول  
 اسلامی از طرف انگلیسها تحبیب می شود - خطر روس - سیاست  
 انگلیس در آسیا و اروپا - دولت انگلیس طرفدار احداث راه  
 آهن در ایران است - دولت روس را مانع ترقیات ایران می -  
 داند - گرز ن از راه آهن های فرضی از شمال - شرق - غرب و جنوب  
 ایران صحبت می کند راه آهن عشق آباد - قوچان - مشهد - راه آهن  
 طهران بمشهد - اشاره به ایالت سیستان - فوآند راه آهن های جنوب -  
 راه آهن بوشهر به طهران - راه آهن محمره ( خرم شهر ) به  
 تهران - راه آهن بغداد به تهران - راه آهن جلگه فرات - اشاره به  
 امتیاز راه آهن روتر در زمان میرزا حسین خان سپهسالار - علاقه  
 سایر دول اروپائی به راه آهن ایران - دولت آلمان و راه آهن  
 بغداد - نفوذ دولت آلمان در دولت عثمانی - راه آهن ساحل  
 شمالی خلیج فارس - طرح نقشه راه آهن سرفردریک گلداسمید -  
 اشاره به راه آهن های آسیای صغیر - آرزوی لرد گرز ن برای  
 راه آهن آینده ایران - دلوزی لرد گرز ن نسبت به عقب  
 ماندگی ایران - پیش آمدهائی که بعد از انتشار کتاب لرد  
 گرز ن روی داد .

موضوع : راه آهن ایران ، پس از ورود شاه به طهران نمایندگان سرمایه داران  
 دول طماع اروپا مانند مور و ملخ بایران هجوم آورده هر يك امتیاز يك قسمتی از  
 منابع ثروت ایران را خواستار بودند از آنجمله یکی هم امتیاز راه آهن ایران بود  
 که در این باب سوابق بی اندازه زیادی از سالهای قبل موجود می باشد که من بطور  
 خلاصه در این فصل اشاره خواهم نمود .

در همان سنوات اولیه که موضوع گرفتن امتیاز تلگراف در کل بود امتیاز راه آهن نیز خواهان زیاد داشت از سال ۱۸۶۵ تا سال ۱۸۷۲ یکمده متخصصین اروپائی از ملل مختلف در تهران بودند که طالب امتیاز راه آهن ایران بودند از آنجمله فرانسویها - آلمانیها - اطریشیها و انگلیسیها هر يك بنوبه خود مایل و آرزومند بود امتیاز احداث راه آهن را در ایران بدست آورد .

در سال ۱۸۷۳ دولت انگلیس احتیاج فوق العاده پیدا کرد که يك راه آهن مخصوص به هندوستان داشته باشد آن هم اینطور در نظر گرفته شده بود که از مدیترانه شروع شده از وادی فرات یادجله عبور نموده از جنوب ایران بگذرد و از راه مکران بکراچی متصل گردد برای انجام این امر کمیسیون مخصوص پارلمانی تشکیل و مطالعه این امر را بهنده آن يك کمیسیون مخصوص واگذار نمودند در نتیجه آنچه که در ظاهر دیده می شود موضوع بامتیاز بارون جولوس رویتراخاتمه یافت و امتیاز راه آهن سرتاسر ایران را میرزا حسین خان سپهسالار بانگلیسها واگذار نمود که شرح آن با تفصیل تمام در فصل چهل و سوم گذشت .

این امتیاز که در سال ۱۲۸۹-۱۸۷۲ بانگلستان داده شد تنها راه آهن سرتاسر ایران نبود بلکه تمام منابع ثروت مملکت ایران در این امتیاز بانگلیسها واگذار شده بود از جمله کشیدن راه آهن از بحر خزر به خلیج فارس بود چون در فصل ۴۳ در این باب مفصلاً بحث شده است دیگر در این جا متعرض آن نمیشوم و می گذرم .

این امتیاز باین عریض و طویلی بمشکلات زیاد برخورد نمود از آنجمله مخالفت جدی روسها بود اما تنها مخالفت روسها این موضوع را ازین نبرد خود انگلیسها نیز غیر عملی بودن آنرا اذعان داشتند چه تمام آنها برای دادن نمایشات سیاسی بود همینکه روسها در مقابل تقاضای انگلیسها تسلیم شدند و مقاصد دولت انگلیس برآورده شد و دست روسها از افغانستان کوتاه گردید و تعهد نمودند که در آن مملکت دخالت نکنند و حدود آنرا از دایره حدود عملیات خود خارج دانسته و در نتیجه قرارداد برنس گورچاکف و گرانوویل با مضا رسید دیگر انگلیسها هم به نمایشات سیاسی خود خاتمه دادند و موضوع امتیاز راه آهن سرتاسر ایران را ازین بردند و دولت

ایران نیز چهل هزار لیره ودیعهٔ بارون روتیر را ضبط نمود که بعدها این فضا به دسر امتیاز بانک شاهی و معادن ایران حل گردید .

امتیاز راه آهن بارون روتیر در سال ۱۲۹۵ - ۱۸۷۳ بعد از مراجعت شاه از سفر اروپا باطل گردید و میرزا حسین خان سپهسالار نیز در اثر آن از مقام صدارت افتاد .

در سال ۱۲۹۱ - ۱۸۷۴ یکی از صاحب منصبان درجه عالی قسمت مهندسی دولت امپراطوری روس موسوم به **بارون فون فالکنهاگن** (۱) که در **مرجستان** هم در کشیدن بعضی خطوط آهن دخالت‌هایی داشته در طهران پیدا شد ظاهر امر این بود که خود طالب امتیاز راه آهن از جلای سعادت روس به تبریز می‌باشد ولی بعقیدهٔ لرد کرزن این امتیاز را برای دولت روس می‌خواست بدست آورد (۲) و این امتیاز بجائی منتهی نشد و نمایندهٔ دولت امپراطوری روس بقدری در گرفتن این امتیاز اصرار ورزید که شاه بخیال افتاد از دادن آن صرف نظر نماید و در اندک مدتی صحبت آن از بین رفت و در این باب لرد کرزن می‌نویسد این امتیاز یا به نفع تجارت بوده و یا به قصد تجاوزات سیاسی که دولت روس در نظر داشت و حتی صحبت این بود که بطرف بغداد نیز امتداد دهد و این برای این مقصود بود که يك روزی آن راه را بنفع خود و بر علیه ترکها بکاربرد (۳) .

در سال ۱۲۹۶ - ۱۸۷۸ **میسو آلیون** (۴) از اهل استانبول که نمایندهٔ يك کمپانی فرانسه مقیم پاریس بود امتیاز کشیدن يك خط آهن از رشت به طهران را موفق شد از دولت ایران بدست آورد این امتیاز نیز مانند سایر امتیازات در این باب عملی نگردید متعاقب آن يك مهندس اطریشی موسوم به **هر فون شرزر** (۵) داوطلب گرفتن

[1] Baron Von Falckenhagen .

[2] Persia and peraian question By Lord Curzon Vol . 1 . P \* 615 .

(۳) ایضاً صفحهٔ ۶۱۶ .

[4] Alléon .

[5] Herr von Scherzer .

امتیاز قبیل شد که رشت را به طهران باراه آهن متصل کند، حتی عملیات نقشه برداری آن نیز انجام شد ولی درخاتمه عمل چون دولت ایران حاضر نشد برای سرمایه که در این کار مصرف می شد هفت درصد تنزیل آنرا عهده دار بشود موضوع دیگر عقبه پیدا نمود .

در یک و دو سال بعد مستر وینستون (۱) وزیرمختار امریکا بقول کرزن که یک آدم متلون و در اراده خود غیر ثابت بود تقریباً موفق شد یک امتیاز راه آهن بالا بلندی از دولت ایران بدست آورد ولی این نیز در آخرین مرحله خود متوقف شد. در این تاریخ دولت انگلیس نیز جدیت داشت امتیاز یک راه آهن از کنار رود کارون علیا تا تهران را از دولت ایران بدست آورد این نیز به نتیجه نرسید .

در سال ۱۲۹۹-۱۸۸۲ مسیو بوئیتال (۲) که کارش همیشه گرفتن امتیازات بود در اوقات مختلف نیز بعضی امتیازات را از قبیل امتیاز گاز و برق تهران را برای روشنایی از دولت ایران بدست آورده بود امتیاز راه آهن رشت بطهران را که بعدها تابوشهر آنرا امتداد دهد بقول لرد کرزن (۳) بدست آورد در این امتیاز کشیدن خطوط فرعی راه آهن نیز قید شده بود و هم چنین امتیاز بکار انداختن معادن طرفین راه تا ده کیلومتر بایشان واگذار شد و مقرر بود در سال ۱۳۵۳-۱۸۸۵ شروع شده امتیاز آن بمدت نود و نه ساله باشد و پانصد هزار فرانک نیز مسیو بوئیتال، در بانک پاریس به ودیعه این امتیاز بگذارد تمام مقدمات این امتیاز بخوبی انجام گرفت ولی در آخر کار آن هم مانند سایرین نقض و باطل گردید بدون اینکه عملی روی آن امتیاز شده باشد .

باتمام این احوال فقط یک نتیجه عاید مسیو بوئیتال گردید آن این بود که در میان امتیازات بی شماری که این مرد بدست آورده بود یکی هم کشیدن راه آهن از طهران به حضرت عبدالعظیم بود احصائیه که از این راه مختصر بدست آمده بود اینکه

[1] Wintson

[2] Boital .

[3] Persia By Curzon Vol. I p. 816

در سال قریب سیصد هزار نفر به زیارت این امامزاده واجب‌التعظیم می‌روند همین يك موضوع بخصوص مسیو بواتال را تشویق نموده بود که امتیاز این خط را بدست آورد بعدها این امتیاز به يك کمپانی بلجیکی فروخته شد و يك سرمایه در حدود دو میلیون فرانک تعیین شد باین امید که این راه آهن مختصر بعدها امتداد پیدا کرده تا خلیج فارس منتهی خواهد شد (۱).

این راه آهن کشیده شد ماشین‌های آن در بروکسل ساخته شده و بطور اوراق از راه باطوم و بادکوبه وارد ایران گردید و در سال ۱۳۵۵ - ۱۸۸۸ یکسال قبل از آخرین مسافرت شاه بفرنگ افتتاح شد.

در سال ۱۳۵۶ - ۱۸۸۹ کمپانی فوق‌الذکر امتیاز تراموای شهری را نیز بدست آورد و در خیابانهای شهر طهران تراموای بکار افتاد و مجموع آن در خیابانها قریب پنج میل امتداد داشت.

لرد کرزن در آخر بیانات خود راجع باین راه آهن و خط تراموای می‌نویسد :  
 « در سال ۱۳۵۹ - ۱۸۹۱ کمپانی راه آهن ایران که اسم آن کمپانی بلجیکی است و سرمایه آن از مسکو تأمین شده است و پیش نهاد نموده اجازه گرفت که خط آهن حضرت عبدالعظیم را بطرف جنوب شرقی شهر تهران امتداد داده تا به معدن سنگ گچ و غیره برساند و معروف است که انواع معادن سنگ در آن نهبها موجود می‌باشد و طول این راه از سی کیلومتر تجاوز ننماید .

علاوه بر این مسیو بواتال يك امتیاز راه آهن دیگر بدست آورده بود آن عبارت بود از راه آهن مختصر تا معدن زغال سنگ که در دامنه کوه البرز در قریه فشم واقع است و از طهران تا آن محل هشتاد کیلومتر راه است .

لرد کرزن در کتاب معروف خود که در باب ایران نوشته است در شرح تاریخ راه آهن ایران به راه آهن محمود آباد مازندران به آمدن نیز اشاره نموده است و داستان آنرا بیان می‌کند چگونه حاجی محمد حسن امین‌الضرب امتیاز آنرا بدست آورد و خیال داشت دریای خزر را بوسیله خط آهن بطهران وصل کند .

این خط از محمودآباد تا آمل نیز کشیده شد و چندی هم کار می کرد مهندسین آنرا از بلچیک استخدام نموده بود بعدها بواسطه اختلافات که بین حاجی محمدحسن امین‌الضرب و مهندسین روی داد اینها از کارکناره نمودند بعدها هم به هرور مثل سایر کارها از بین رفت نگارنده که در سال ۱۲۹۹ شمسی در آن قسمت‌ها مسافرت می کرد عمارت ایستگاه آن در محمودآباد باقی و آهن‌های روی هم ریخته شده در هوای مازندران تقریباً فاسد شده بود .

در سال ۱۳۵۲-۱۸۸۹ یکی از اتباع دولت روس موسوم به پالاشکوفسکی (۱) از اعضاء راه آهن ماوراء قفقاز در طهران خواهان امتیاز راه آهن بود معروف است که امتیاز خط آهن از قازیان تارشت را بدست آورد.

در سال ۱۳۵۸-۱۸۹۵ دو نفر دیگر از اتباع دولت روس که کار آنها گرفتن کنترات و امتیازات بود برای گرفتن امتیاز راه آهن بطهران آمدند یکی موسوم به رافلویچ (۲) دیگر موسوم به پالیاکوف (۳) شخص اولی سابقاً قونسول ایران مقیم اودسا بوده این دو نفر طالب بودند امتیاز راه آهن و انحصار گمرکات ایران را بدست آورند پیشنهاد آنها این بود که از جلفای ارس يك خط آهن بطهران و بندرعباس و بندر محمره (خرم شهر) و طهران بمشهد کشیده شود و پیشنهاد می کردند امتیاز این خطوط باین دو نفر واگذار شود و مدتی این مذاکرات جداً در جریان بوده ولی تمام این گفتگوها منتج بهیچ نتیجه نگردید بالاخره حضرات خسته شده موضوع را ترك کردند اما در يك قسمت دیگر موفق شدند آن این بود که امتیاز مؤسسه رهنی را از شاه گرفتند طولی نکشید که در طهران این مؤسسه رهنی دایر شد و علاوه بر امور رهنی معاملات بانکی را نیز انجام می دادند بعد ها رقیب بانک شاهنشاهی ایران شد (۴) .

[1] Palashkofsky

[2] Rafflovitch

[3] M . Paliakoff

(۴) کتاب سرد کردن راجع بایران صفحه ۶۲ .

لرد کوزن در اینجا علاوه نموده گوید : « این بود تاریخ راه آهن ایران که من شرح آنرا در فوق بیان نمودم حال خواننده می تواند مواع آنرا بطور روشن در نظر بگیرد .

اول طبقه مرتجع ایران که در رأس آن ها علماء قرار گرفته اند این طبقه با هر بدعتی که نفوذ اروپا را در ایران زیاد کند مخالف می باشند هر گاه این مانع هم بر طرف شود و ملت ایران نیز در این باب ساکت و بی صدا باشد عدم قبولی دولت ایران برای تضمین سرمایه راه آهن باعث شده است که هیچ سرمایه دار اروپائی حاضر نمی شود انجام يك چنین امتیاز مورد و مشکوکی را بعهده بگیرد و آنها جرئت نمی کنند زیر بار مسئولیت مالی آن بروند و تصور می کنند که تغییر رژیم یا بیش آمدن انقلاب ملی و یا يك جنگ خارجی ممکن است تمام موضوع راه آهن ایران را زیرورو کند و تمام اثاثیه آنرا به یقعا برند .

تابع حال چندین بار این مسئله پیش آمده و طرحهای معلوم و مبینی برای راه آهن ایران پیش نهاد شده ولی چون در تمام آنها برای اینکه دولت ایران ضمانت مالی نکرده از بین رفته است بعلاوه از فهرست تمام این پیشنهادها که برای جلب سرمایه خارجی تهیه شده است که در ایران راه آهن کشیده شود کلیه این ها در انتظار سرمایه داران اروپا هیچ يك از نقطه نظر تجارتي قابل استفاده نیستند .

از طرف دیگر این را نباید تصور نمود مملکت ایران که این خط آهن از آن عبور خواهد نمود خود يك مملکت غیر قابل استفاده است و کرایه حمل و نقل مصالح راه آهن به مبالغ گزاف خواهد رسید چونکه از خارج باید حمل نمود و مشکلات کمرکات روسها را هم باید تحمل نماید و در داخله ایران نیز باید به قطر و هزار متوسل شد که آنها را حمل نماید ولی چنین تصور نباید کرد يك طریق ساده دیگر ممکن است پیش گرفت و آن طرز عمل امریکائی ها است که راه آهن را باید از نقطه بندرگاه شروع نمود که باقی مصالح خط آهن را از بندر خود راه آهن حمل نماید .

در نظر لرد کوزن کشیدن راه آهن ایران چندان اشکال عالی و یا مهندسی ندارد که نتوان بر مواع طبیعی بناهای آن غالب آمد لرد معظم تصور می کند که مانع

هم راه آهن اشکالات سیاسی است که آنرا هم روسها فراهم می‌آوردند و دولت روس دشمن جدی احداث راه آهن در ایران است در این باب چنین می‌نویسد: (۱) « من در خاتمه کتاب خود نسبت به عملیات روسها اشاره خواهم نمود و طرز رفتار دولت روس را نسبت به اصلاحاتی که ممکن است در ایران پیش بیاید مشروحاً بیان خواهم کرد .

ولی در اینجا می‌خواهم مختصراً اشاره به سیاست آن دولت نسبت به راه آهن ایران نموده باشم و این اشاره را بدون اینکه از کسی باک داشته باشم اظهار می‌کنم و ترس ندارم از اینکه کسی باین گفته من اعتراض کند این است که می‌گویم هر کس و از هر کجا که می‌خواهد در ایران بکشیدن راه آهن اقدام کند بدون تردید به مخالفت جدی دولت روس گرفتار خواهد شد رباید آن دولت را یگانه مانع عمده کشیدن راه آهن بشمار آورد و در هر قدم به مخالفت دولت روس دچار خواهد گردید مگر اینکه آن راه آهن بنفع دولت امپراطوری روس کشیده شود که طرف احتیاج تجار تی و با بکار نظامی آن دولت بخورد و شروع آن نیز یاباید از خراسان و یا از آذربایجان باشد و با اینکه اول از بحر خزر بطهران کشیده شود و خارج از این نقاط که اشاره شد شك نیست که تمام آنها به نفع روسها تمام می‌شود و در سایر خطوط هم که راه آهن کشیده شود بدون تردید روسها جداً مخالفت خواهند نمود این را نباید خیال واهی یا تصور باطل دانست بلکه عین حقیقت است و من می‌توانم از پیش آمدهائی که در این سنوات اخیر رخ داده است حقیقت آنرا بشود برسانم .

موقعیکه در سال ۱۸۸۸ وزیر مختار انگلیس در تهران از پادشاه ایران امتیاز کشتی رانی رود کارون را بدست آورد البته این امتیاز تنها برای دولت انگلیس نبود بلکه برای تمام ممالک دنیا بود که می‌توانستند مانند دولت انگلستان در رود کارون از محمره تا اهواز کشتی رانی کنند در آن تاریخ بی جهت روزنامه‌های انگلستان شروع به تعریف نمودن و شمردن محضنات این امتیاز شدند و از موفقیت سیاست انگلیس در ایران مقالات مفصل نوشتند جدی که کار به مبالغه کشید در صورتیکه مدت‌ها



بود که دولت انگلیس گرفتن این امتیاز را تقاضا نموده بود و يك امتیاز و با انحصار مخصوص برای تجارت انگلیس بشمار نمی رفت و برای نفوذ دولت انگلیس نیز تأثیرات زیاد نداشت .

همینکه روزنامه جات روسها دیدند جراید انگلیس و اروپا دارند از اهمیت آن صحبت میکنند شروع به جار و جنجال نمودند و اظهار کردند دولت روس در این بازی باخت است و جداً اصرار نمودند حتماً باید برای نگاهداشتن تعادل سیاست دولتمین برای دولت روس نیز يك امتیاز مشابه آن داده شود که جبران نماید و الا تعادل نفوذ دولتمین در ایران از بین خواهد رفت .

پرنس **دالگوروسکی** وزیر مختار روس در طهران مأمور شد منگنه فشار سیاسی را محکم و سخت تر کند و نتیجه این فشارها این شد که از شاه سندی بدست آوردند که کشیدن راه آهن را در ایران تا پنج سال موقوف نموده به هیچ کس امتیاز آن داده نشود (۱) و مقصود عمده این بود که در عرض این مدت به هیچ کس و به هیچ دولتی امتیاز کشیدن راه آهن داده نشود مگر اینکه نظیر آن امتیاز هم بدولت روس داده شود .

در سال ۱۳۵۸-۱۸۹۵ وزیر مختار تازه وارد دولت روس مسیو بوت زو (۲) دستور داشت بدولت ایران فشار آورده امتیازاتی مطابق امتیازاتی که دولت انگلیس بدست آورده است از دولت ایران برای دولت امپراطوری روس بگیرد و آن امتیازات که بدولت انگلیس داده شده بود امتیاز رود کارون - امتیاز معادن و امتیاز بانک شاهنشاهی ایران و امتیاز انحصار تنباکوی ایران بود .

بعلاوه دستور داشت تعهد پنج سال عدم احداث راه آهن را که از شاه گرفته بودند آن تعهد را برای مدت پنج سال دیگر تمدید دهند و از آنوقت دولت امپراطوری

(۱) این عمل بعد از پنج سال تکرار شد و سندهای دیگر بدست آوردند که ۱۵ سال

هم به آن افزوده شده و در سال ۱۹۱۰ مدت پایان رسید که در آن تاریخ برای اتمام آن تعهد در ایران جشن گرفتند .

روس برخود میباید که کشیدن راه آهن ایران را که ممکن بود اسباب نجات ایران باشد برای مدت ده سال عقب انداخته است . . . و در این عمل ترقی و توسعه تجارت انگلستان را همچنین پیش رفت سیاست ما را در مملکت ایران عقب انداخته است (۱) .

در این تاریخ که لرد کرزن از راه آهن ایران صحبت میکند موقعی است که روابط ایران و انگلیس روی پایه محکم دوستی و مودت گذاشته شده است شاه و صدراعظم کمالاً متعادل بنولت انگلستان شده اند سر هنری دروموندولف نازه وارد ایران شده و صدراعظم و درباریان ایران را کمالاً بطرف وعد و وعیدهای خود جلب نموده آنها را کمالاً به مواعید دولت انگلیس مقنون نموده است و ماهرانه موفق شده امتیازات رود کارون و بانک شاهی و معادن ایران را بدست آورد و قرار مسافرت سوم شاه را با اروپا داده است مخصوصاً شاهرآ به پذیرائی های مجلل و باشکوه در انگلستان خوشنود نموده است و در همین اوقات است که رقابت دولتین در آسیا با علا درجه رسیده و هر دو دولت بانهایت عجله و شتاب میکوشند در قاره پهناور آسیا هر یک برای خود امتیازات و منافع سیاسی و نظامی و تجارتمی بدست آورند .

در این تاریخ دولت انگلیس دول اسلامی عثمانی - افغانستان و ایران را کمالاً مطیع خود نموده سیاست خود را از راه دوستی و مودت بر آنها تحمیل نموده است در واقع میتوان گفت در این سنوات خطر روس برای دولت انگلیس به انتها درجه رسیده اولیای امور انگلستان ترس آنرا دارند که روسها ممکن است بایک حرکت مختصر نظامی خودشان را تا پای دیوار هندوستان برسانند و در این تاریخ است که دولت انگلستان بدوستی ایران - عثمانی و افغانستان بیش تر از سابق محتاج است در سالهای قبل خطر روسها این اندازه محسوس نبود در این تاریخ قوای نظامی آن دولت تا نزدیکی - های هرات رسیده با مختصر جنبشی آن موانع مختصری را هم که بین قوای روس و دیوار هندوستان است باسانی از میان برداشته پیش قراولان روس بندروازه هندوستان برسند .

من در فصل آینده در این موضوع صحبت خواهم نمود و اوضاع این زمان اروپا را شرح خواهم داد و در پیش نظر خواننده مجسم خواهم کرد چگونه دولت انگلیس گرفتار رقابتهای دولت روس و سایر دول بوده و اوضاع سیاست انگلستان و اروپا در آن تاریخ در چه حالی بوده است که آن دولت را مجبور نموده بود با ایران و عثمانی و افغانستان از راه صلح و دوستی پیش بیاید و آنها را از خطر روس بوحشت اندازد و از قوای آنها برای حفظ هندوستان استفاده کند .

در این تاریخ دولت انگلستان بیش از همه طالب کشیدن راه آهن در ایران بوده و مایل بود قبل از اینکه روسها در این باب اقدام نمایند سرمایه داران خود انگلستان بگرفتن امتیاز راه آهن ایران موفق شوند و پشاه و درباریان آن چنین حالی نموده بودند که روسها مایل به ترقی ایران نیستند و سعی دارند از اصلاحات ایران جلوگیری کنند و اینکه با کشیدن راه آهن مخالفت می کنند برای این است که ایران در همان حال بدویت باقی بماند دولت روس طالب يك ایران ضعیف و فاقد هر نوع قوه می خواهد و با هر اقدامی که باعث ترقی و آبادی آن باشد مخالف است .

لرد کرزن در کتاب خود راجع بخطوط آهنی که ممکن است از سرحدات ایران بداخله مملکت کشیده شود اشاره می کند می گوید: «راه آهن ایران یا از شمال یا از شرق و یا از مغرب و یا از جنوب ممکن است بداخله ایران یا سر تا سر آن مملکت کشیده شود از طرف شمال از چهار نقطه ممکن است شروع گردد .

اول این ها از گوشه شمال غربی خواهد بود که بر راه آهن تفلیس ماحق گردد و بنابراینکه از طریق ایروان - جلفا و تبریز باشد که بخط آهن تفلیس - بادکوبه متصل شود و این راه به قزوین و از آنجا بطهران وصل گردد و این همان راه پستی است که از قفقاز به پای تخت ایران منتهی می شود چنانکه سابقاً اشاره شده امتیاز این راه بیش از یکبار به روسها داده شده و مکرر گفتگوی آن بوده که به عمل نزدیک تر خواهد بود .

البته منافع این راه فقط برای محصولات روس است چونکه از داخله روسیه مستقیماً بداخله ایران خواهد رسید و شهر تبریز که مرکز مهم مال التجاره است و از

آنجا بسایر نقاط که در سر راه این خط واقع میشود تقسیم خواهد شد و از آنجا بایجان که معتبرترین و معمورترین ایالات ایران است عبور خواهد کرد و بمال التجاره روس و به تجارت واردات آن دولت فوق العاده مساعد است ولی من تصور میکنم برای مدتها این خط شروع نگردد و هرگاه هم دست بکشیدن آن زده شود باور نمیکنم از تبریز تجاوز کند و در آنجا برای مدتی متوقف خواهد شد دلیل آن نیز این است که این خط کاملاً بِنفع روسها است و سایر سرمایه‌داران توجهی بدان خط نخواهند داشت و اگر نفع مختصری هم داشته باشد تعلق بر روسها خواهد داشت چونکه نزدیکی آن بسرحد روس تجارت آنرا بایجان کاملاً به دست روسها خواهد افتاد هرگاه تجارت انگلستان بخواهد از این راه آهن استفاده کند باید این خط از تبریز عبور کند و الا نفعی برای تجارت دولت انگلیس نخواهد داشت .

از سال ۱۸۸۳ که روسها ترازیت مال التجاره را از قفقاز ممنوع نمودند مال-التجاره انگلیس تا حال از طریق طرابوزان است با این حال مقدار مال التجاره که از این راه داخل ایران میگردد این اندازه‌ها نیست که دولت انگلستان را علاقه مند کند و بهین دلیل است که میل دارد از طریق جنوب راهی بدست آورده از آنطرف استفاده کند .

همینکه بطرف قسمت شرقی ایران متوجه می‌شویم خط دیگری که ممکن است راه آهن کشیده شود آن طریق ساحل غربی بحر خزر است که از بادکوبه شروع شده از راه لنکران - آستارا - رشت و از آنجا بطهران منتهی شود و با اینکه از بندر مشهد - سرشروع شده از آنجا بیای تخت ایران برسد . . . و هر یک از این خطوط که اشاره شد هرگاه بساختن راه آهن شروع شد، و بیای تخت ایران برسد تمام منافع آنها توجه دولت روس خواهد شد ( در سال ۱۳۵۸ - ۱۸۹۵ راه بادکوبه با آستارا در نظر گرفته شد و بمقدمات آن نیز شروع نموده‌اند . )

راه آهنیکه از هر یک از این دوراه از بحر خزر بطهران کشیده شود در مقابل این خط جبال البرز واقع شده است و این یک مانع مهم بشمار میرود امتیاز راه آهن از رشت بطهران مکرر داده شده ولی بعدها آنرا لغو نموده‌اند و عملی نشده است .

قبل از اینکه روسها ماوراء بحر خزر را بتصرف خود در آورند در نظر داشتند يك خط آهن از بندرگز واقع در زاویه جنوب شرقی بحر خزر تا استرآباد و از آنجا از راه دشت گرگان به بجنورد و قوچان کشیده شود و این خط تا اندازه طرف توجیه قرار گرفت که رسیدن روسها را بمشهد نزدیک مینمود و از آنجا بسهولت میتوانستند بهرات برسند و هر گاه بخواهند در این قسمت ها داخل جنگ شوند از خراسان و عازندریان باسانی میتوانند آنوقت و مهمات برسانند و این قسمت بداخله روسیه وصل است البته چنین راهی از منافع تجارتي بکلی دور است فقط نظر تجاوز و تعدی روسها است که آنها را بکشیدن این خط واداشته بود ولی فقط راه آهن ماوراء بحر خزر که آنرا جنرال آنسکوف (۱) طرح نمود اهمیت خط فوق را از بین برد و این خط بعراتب بآن خط اولی رجحان دارد و فعلا برای روسها همه نوع وسایل را سهل و آسان نموده است که دیگر نظری بخط استرآباد - جلگه گرگان - بجنورد و قوچان ندارند .

خط دیگری که در نظر است آن عبارت از خط آهن عشق آباد بقوچان و مشهد میباشد .

لرد کرزن در این جا گوید : « هنگامیکه خود من از این خط عبور می نمودم بدقت آنرا ملاحظه کرده ام خط آهن را از قوچان به مشهد که از دشت هموار عبور میکند بسهولت می توان نا شهر مشهد امتداد داد ولی بین قوچان و عشق آباد بواسطه کوهستانی بودن آن فوق العاده مشکل است و قتیکه من از آن راه عبور می نمودم نه در قسمت روسها و نه در قسمت طرف ایران در هیچ کجا دیده نشده که راه شسه آن برای راه آهن ساخته شده باشد آنچه که بنظر می رسد و میتوان استنباط نمود این است که روسها از کشیدن راه آهن در این قسمت صرف نظر نموده اند .»

لرد مذکور علاوه می کند : « وقتی که در مشهد بودم صحبت این بود که روسها راه دیگری پیدا کرده اند که از متصرفات ماوراء بحر خزر خودشان يك راه مناسبتری که مشهد را بخط آهن ماوراء بحر خزر بخوبی می توانند متصل کنند من در مشهد برای اولین بار خبر را شنیدم که این موضوع به کمیسیون نظامی قفقاز محول شده و از طرف

[1] General Annenkoff

فرمانفرمای قفقاز به پرنس دوندوکوف کورزاکوف (۱) نیز تأکید شده که مطالعات دقیق در این باب بشود و این راه آهن به مشهد از محل موسوم بندوشاخ شروع خواهد شد که يك خط فرعی کشیده شده مشهد را بخط آهن ماوراء بحر خزر وصل کند و این خط از مقابل سرخس عبور نموده قسمتی از خط آهن روسپارا بطرف هرات تشکیل خواهد داد .

روسپارا از کشیدن این خط این نظر را دارند که بيك تیر و نشان زده باشند یعنی هم مشهد و هم سرحد افغانستان هر دو قسمت را تهدید کنند.

در بهار سال ۱۳۰۸-۱۸۹۱ اطلاع رسید که جنرال آنکوف جدیدت دارد که راه آهن از دوشاخ بسرخس کشیده شود . . . با این احوال باینکه دولت ایران نسبتاً ضعیف است ولی نسبت بمشهد خیلی علاقه مند و حساس هستند (۲).

لرد کرزن راهی دیگری که ممکن است خط آهن کشیده شود خط طهران به مشهد می داند در این باب می نویسد : « بعضی از نویسندگان اشاره نموده اند که يك راه آهن از طهران بمشهد کشیده شود مسافت این خط ۵۵۰ میل است (۱۴۶ فرسنگ) من این راه را سواره از مشهد بطهران طی کرده ام می توانم بگویم که موانع طبیعی در این راه هم وجود ندارد من شرح این راه را بخوبی داده ام و تصور نمی کنم بتوان از این راه استفاده نمود بعضی ها عقیده دارند نقاط غله خیز بین طهران و شاهرود میتواند از این خط نگاهداری کند و اتصال مشهد بطهران می تواند بمال التجاره انگلستان کمک کند آنوقت مقدار زیادی مال التجاره بخراسان وارد خواهد شد بدون تردید میزان آن بیش از میزان امروزه خواهد بود اما باید این را هم در نظر گرفت که ورود مال التجاره انگلیس بامال التجاره انگلستان و هندوستان به بازارهای خراسان باید از راه جنوبی انجام گیرد زیرا که رقابت در آن قسمت با ما غیر ممکن است نفوذ و قدرت انگلستان بهتر است عاقلانه به اصلاحات خطوط آن قسمت صرف شود نه اینکه بکوشد نفوذ از دست رفته خود را در شمال مجدداً بدست آورد .

[1] Prince Dondoukoff - korsakoff

(۲) کتاب لرد کرزن جلد اول صفحه ۶۲۷ .

اینک از سرحدات شمالی گذشته برحدات شرقی ایران متوجه می‌شوم در فصلی که در باب ایالت سیستان نوشته‌ام در آنجا اشاره نموده نشان داده‌ام برای حفظ منافع انگلستان یعنی افغانستان و رواج بازار تجارت انگلستان و هندوستان بهترین خواهد بود که راه آهن در آن قسمت دایر گردد و آنرا بخط آهن انگلستان که تا بلوچستان امتداد دارد وصل نماید و ایستگاههای دروازه - کوئتا - قلعه عبداللہ ناطقہ چمن که در امتداد راه آهن بلوچستان واقع میباشند اینها نقاطی هستند که می‌توان از آن جاها از راه فوشکی بطرف جنوبی کوههای عمران یا پیش تر بطرف شمالی راه آهن را تا ایالت سیستان امتداد داد و سهولت از آنجا هم میتوان به مراکز تجارتی مانند کرمان و یزد آنخط را کشید و باین شهرها وصل نمود .

از قرار معلوم حکومت هندوستان از امتداد این خط موافق نیست و علت هم این است که مخارج آن فوق العاده زیاد خواهد بود بعلاوه حفظ آن بس مشکل است و بلکه ممکن است از طرف شمال این خط مورد حمله واقع گردد و فایده تجارتمی آن آن نیز چندان زیاد نیست .

البته این ایراد آخر شامل تمام خطوط افرادی خواهد بود که در ایران کشیده شود و هیچ شکی نیست که هر خط آهن تازه کشیده شده برای چهار یا پنج سال اول نفعی نخواهد داشت .

از طرف دیگر منابع ثروت سرشاری که ایالت سیستان دارا می‌باشد ایجاد طریق جدیدی برای ورود مال التجاره انگلستان به بازارهای خراسان ایجاد می‌کند و هم چنین این یک راهی خواهد بود که مال التجاره ایران توسط آن راه صادر بشود به نظر من منافع این راه در آئینه نزدیکی بقدری خواهد بود که طرف توجه قرار داده شود حال دیگر من از فوائد نظامی آن صحبت نمی‌کنم چونکه قبلا در این باب اشاره نمودم .

هرگاه چنین خطی احداث شود طولی نخواهد کشید که شعبات آن از دریای هندوستان یا خلیج فارس که نقطه شروع بکشیدن آن ممکن است باشد عملی شده از پوسنی یا از کوادر و یا از جاه بهار هم ممکن است شروع شود و یا اینکه از بندر عباس

که راه تجارتمی است يك رشته که از شعبات خط فوق‌الذکر باشد شروع گردد.  
 منافع سرشار يك چنین خط آهنی برای تجارت انگلستان که در جنوب شرقی  
 ایران شروع گردد روابط تجارتمی را با ایالات مرکزی و شمال شرقی ایران ایجاد  
 خواهد نمود .

در این صورت فوائد زیادی برای دولت ایران در بر خواهد داشت و برای تجارت  
 آن دولت فوق‌العاده مفید خواهد بود و مخرج صادرات خوبی از محصولات ایران  
 مانند تریاک - پنبه و خشکبار بشمار خواهد رفت نظر خوش بینان در این موضوع این  
 است که عنقریب رشته های راه آهن شروع شده از مرکز ایران از راه اصفهان به شوشتر  
 و بالاخره از آنجا تا تهران نیز امتداد پیدا خواهد نمود و از آنجا عبور نموده به بغداد  
 وصل خواهد شد.

البته يك چنین خوش بینی و نظری فوق‌العاده جالب دقت است و عملی نمودن آن  
 باعث نجات ایران بشمار می رود .

در هر حال خوش بینی بخودی خود يك درختی است که رشد و نمو آن در آب  
 و هوای ایران تا امروز محسوس نبوده ولی با مختصر توجه قابل ثمر خواهد بود با  
 تمام این احوال من ترجیح می دهم که دنبال آن نروم و توجه چندانی بدان نداشته  
 باشم (۱) .

لرد کرزن از راه آهن دیگری نیز صحبت می نماید آن عبارت از راه آهن بوشهر  
 بتهران است می گوید : « نقشه وصل نمودن بوشهر بتهران به وسیله راه آهن مستقیم  
 يك خیالی است که من باور نمی کنم يك روزی عملی شود علت هم موانع زیاد طبیعی  
 است که بین خلیج فارس و شیراز وجود دارد رشته های کوه های بلندی در این راه است  
 که اکثر آنها تا هفت هزار پا ارتفاع دارد هر گاه بخواهند راه آهن را از این کوهها  
 عبور دهند ناچار خواهند بود آنها را سوراخ نموده عبور کنند و مخارج آن بقدری  
 زیاد خواهد بود که هیچوقت نتوان از راه بهره برداری آنرا جبران نمود .

بعلاوه خود بندر بوشهر با اینکه برای بندر بودن چندان مهم نمیباشد فعلا يك



بندری محسوب می‌شود که در جنوب طرف توجه است و تصور شده است که این نقطه يك روزی ایستگاه راه آهن ایران خواهد بود ولی غافل از این میباشند که در زمان آن موانع طبیعی زیادی وجود دارد که من بطور مختصر بدان اشاره نمودم نقطه دیگری که نزدیک بعمل است و سهولت دارد کمی بطرف غربی واقع شده این نقطه اهمیت راه بوشهر به شیراز را از بین خواهد برد ...

این راه سهل و ساده که بدان اشاره نمودم (۱) از جلگه رود کارون در طرف غربی که مرکز غله است راه آهن شروع شده بطرف پای تخت امتداد پیدا کند چنین به نظر میآید که عقاید عمومی در این نقطه مرکزیت یافته یعنی از شوشتر یا از محمره (خرم شهر) راه آهن شروع شده از خاک لرها عبور نموده به خرم آباد برود و از آنجا به بروجرد از آنجا از یکطرف به کرمانشاه یا همدان منتهی شود که بنظر آن بغداد به طهران وصل شود از طرف دیگر از راه سلطان آباد - قم به پای تخت ایران برسد .

و این بندر جدید جنوبی قریب چند صد میل به طهران نزدیک تر است حتی به اصفهان هم نزدیک تر است و این راه آن کتل ها و موانع طبیعی بوشهر به شیراز را نخواهد داشت .

علاوه بر مزایاییکه این بندر جدید از حیث جلب تمام واردات و صادرات خلیج فارس خواهد داشت يك حسن دیگری هم دارد و آن این است که این خط از مرکزیک ایالت غله خیز ایران عبور می کند .

همین مسئله بشهرهای دیگر ایران کمک خواهد بود و ممکن است تا آن دریا بجان نیز مفید باشد .

بعبارت دیگر فواید داخلی به فواید تجارت خارجی علاوه شده منافع از آنها عاید خواهد گردید هم چنین از فواید و منافع که از عبور و مرور مسافرین خواهد بود نباید از نظر دور داشت البته می دانید که در ایران مسافرتها غالباً برای زیارت قبور مرده ن بزرگ و مزار پیشوایان عالی مرتبه است و راه آهن محمره به پنج نقطه از

(۱) توجه شود نقشه راه آهن این قسمت از چه سالی کشیده شده .

اماکن متبرکه ارتباط خواهد داشت به شهر قم در شمال که مزار خواهر امام رضا است که در مشهد مدفون است بعد بکربلا و نجف و سامره که در نزدیکی فرات و دجله واقع شده اند در نجف علی بن ابوطالب در کربلا حسین بن علی و در سامره امام حسن عسکری مدفون هستند .

بالاخر از همه مکه معظمه است که هر مسلمان متعصب آرزو مند است که با آنجا رفته حاجی شود وقتی که صدها هزار نفر زن و مرد که در هر سال برای زیارت این اماکن رفت و آمد می کنند همه اینها مایل خواهند بود که باره آهن سفر کنند آ نوقت فوائد بیشماری عاید این خط خواهد گردید (۱) .

لرد محترم پس از اینکه از این خط تعریف و توصیف زیاد نموده از راه آهن بغداد بطهران صحبت می کند می گوید : « فاصله بین بغداد - طهران پانصد میل راه است و شهرهای معتبر کرمانشاه و همدان در گذر این خط واقع شده امروز مقدار زیادی مال التجاره از آن راه وارد و صادر می شود و غالب اروپائی های مقیم طهران اشیائی که می خواهند وارد کنند از این راه وارد می کنند چونکه عبور دادن آنها از کتل های بین بوشهر و شیراز خالی از خطر نیست ولی از راه بغداد مال التجاره بوسیله کشتی به بغداد وصل شده از آنجا به سهولت به طهران حمل می شود اگر چه در این راه نیز موانع طبیعی وجود دارد با این حال ممکن است بر آنها فایق آمد با وجود این به نظر من راه محمره به طهران از هر حیث بهتر از این راه می باشد .

اول به واسطه منابع ثروت محلی و حاصلخیزی آن ، دوم بآسانی رسیدن از راه دریا بایستگاه راه آهن و باین دو دلیل خط محمره بخطوط دیگر ترجیح دارد و فوائد آن به مراتب زیادتر است .

تذکر راه آهن بغداد بطهران يك موضوعی را بخاطر می آورد سابقاً در این باب مذاکرات زیاد بوده فعلا اسمی از آن برده نمی شود آن عبارت از راه آهن جلگه فرات است که از ساحل دریای مدیترانه به بغداد است که از شمال غربی ممتد خواهد شد شاید حالیه راههای دیگری در نظر گرفته شده باشد در هر صورت این خط شامل خطی خواهد بود

که از مدیترانه از راه غربی بایران ممتد می شود یعنی راه آهنی که مقصد آن هندوستان باشد و این را باید به راه آهن هند و مدیترانه موسوم نمود مقصود کلی این خواهد بود که راه آهن فوق الذکر از مدیترانه شروع شده به هندوستان امتداد پیدا کند البته راه آهن ایران نیز حلقه از این سلسله را تشکیل خواهد داد .

مقالات سراندرود (۱) و کاماندر کاهرون (۲) و عنده دیگر که در این باب نوشته اند و هم چنین راپرت کمیسیون مخصوص پارلمانی که در سال ۱۸۷۲ برای مطالعه آنها معین شده بودند افکار عمومی را تا اندازه باصل این موضوع آشنا نموده و محسنات راه آهن مخصوص به هندوستان را بیان نموده اند این خط یا از جلگه فرات و یا از جلگه دجله کشیده خواهد شد .

شروع این خط از ساحل شامات مقابل جزیره قبرس و یا از سعیدیه که سلوکید قدیم می باشد یا اینکه از اسکندرون یا از نقطه تیرا (۳) یا نقطه تریبولی یا جزیره آندراس خلاصه از این محل ها که مکرر گفته و نوشته شده است .

این راه آهن شروع شده همه جا مایل بطرف شرقی پیش رفته یا به جلگه فرات خواهد رسید و یا اینکه بطرف شمالی متوجه شده از راه حلب و یا اینکه از طرف جنوبی از راه پالمرا (۴) عبور خواهد کرد موقعیکه این خط آهن بفرات میرسد ممکن است از ساحل فرات عبور نموده به بصره ممتد شود که از آنجا به کویت کشیده شده این نقطه را آخرین نقطه و اشیای خط آهن فوق الذکر قرار بدهند و کلیه امتداد و طول این خط قریب بیستمزار میل خواهد بود ( قریب سیصد فرسنگ )

طریق دیگری نیز در نظر گرفته شده است آن عبارت از این است که موقعیکه این خط بساحل فرات میرسد از آن رود عبور نموده بطرف شرقی کشیده شده تا برسد برود دجله و از کنار آن سرازیر شده به بغداد ممتد شود و از آنجا به بصره و کویت برود،

[1] Sir W P Andrew

[2] Commander Cameron

[3] Tyre در ساحل مدیترانه

[4] Palmyra

در واقع همین طرح بود که به کمیسیون پارلمانی احاله شد و آنها مطالعات دقیق نمودند، در نتیجه مطالعات معلوم گردید که کمترین قیمت احداث این راه آهن در حدود شش میلیون لیره است در صورتیکه خیلی سبک گرفته شود و فاصله آهن‌ها هم از یکدیگر فقط یک متر باشد و هر گاه بخواهند فاصله را زیاد بگیرند مثلاً ۴ پا و هشت و نیم اینچ انگلیسی یا درست نمونه راه آهن هندوستان که فاصله آن پنج پا و شش اینچ است در این صورت قیمت تفاوت خواهد نمود ممکن است مخارج آن از هشت میلیون و پانصد هزار لیره تا به میزان ده میلیون لیره بالغ گردد انتهای آن در بصره یا کویت خواهد بود.

البته در کویت باشد بمراتب بهتر است و بلکه کویت یک بندر بسیار خوبی است در آنجا باید مجدداً بکشتی متوسل شد یا مستقیماً بکراچی برود و با اینکه از دعاغه جاسک دوباره راه آهن را شروع نموده و در امتداد ساحل مکران پیش برود تا به کراچی برسد.

این بود کوتاه ترین راه آهن که به هندوستان کشیده شود در این باب مطالعات زیاد شده عدّه احداث آنرا توصیه نموده‌اند و از سنوات ۱۸۷۵ به بعد طرفداران زیاد داشت و توجه عمومی را بعملی نمودن آن جلب کرده‌اند. (۱)

در نتیجه این مطالعات بود که در سال ۱۲۸۹-۱۸۷۲ موضوع امتیاز بارون رویتز پیش آمد و میرزا حسین خان سپهسالار امتیاز تمام خطوط آهن ایران را با کلیه منابع ثروت ایران بانگلیس‌ها واگذار نمود و در عوض شاهرآ در لندن با جلال و شکوه قبول نمودند ولی موانع سیاسی آن ایام و سیاست خود دولت انگلیس و اوضاع داخلی خود ایران و هزار مسائل دیگر که قبلاً بآن اشاره شده است از اجرای این نقشه جلوگیری نمود و حتی خود انگلیسها هم اقرار نمودند که معامله خیلی بزرگ بود و اجرای آن به مشکلات سیاسی بی شماری برخورد می کرد بعلاوه معاهده گرانویل و پرنس گرجاکف نیز تا حدی خیال دولت انگلیس را از این حیث راحت نمود.

اما این خط آهن که در آن تاریخ کشیدن آن در نظر گرفته شده بود بعد ها

(۱) کتاب لرد کرزن داجع با ایران جلد اول صفحه ۶۳۲.

دنباله های زیاد پیدا نمود حریف های دیگری از دول اروپا در صحنه سیاست شرق پیدا شدند که برای چندی تصور می شد دیگر فرصت برای دولت انگلیس باقی نیست آلماتها بعد از چندی نفوذی در دربار عثمانی پیدا کردند و انگلیسها را با سیاست یا با تهدید از میدان شرقی که مربوط بقضایای دولت عثمانی بود راندند و سالها در آن مملکت فعال مایشاء بودند ، امتیاز راه آهن بغداد را بدست آوردند همان نظری را که دولت انگلیس در سالهای بعد از ۱۸۷۵ نسبت بایران داشت آلمان ها همان را نسبت به مملکت عثمانی پیدا کردند منتهی جنگ بین المللی دولت آلمان را دست و پا بسته تحویل سیاست دولت انگلیس نمود فقط دولت فرانسه را حس انتقام طوری مقنون نموده بود که ندانست چه می کند .

من در فصل آینده که از اوضاع این ایام اروپا صحبت خواهم نمود بدموضوع راه آهن بغداد و اتفاقاتی که راجع به آن تا این اواخر پیش آمده است مختصر اشاره خواهم نمود .

در دنباله این مطالب لرد کرزن راجع به راه آهن مدیترانه به هندوستان تحقیقات زیاد نموده عقاید موافقین و مخالفین را بدقت مطالعه نموده است که داخل در آن قسمت ها خارج از موضوع راه آهن ایران است.

لرد معروف پس از اینکه از شرح و بیان راه آهن بغداد فراغت حاصل نموده مجدداً داخل در موضوع راه آهن ایران می شود یعنی راه آهنی که از جنوب ایران عبور نموده به هندوستان کشیده شود و آن بین محمره از راه خشکی تا کراچی است. در اینجا گوید : در راه آهن هندوستان که در نظر است در امتداد ساحل شمالی خلیج فارس که نقطه اول آن محمره از راه بوشهر - لنگه - بندرعباس - جاسک - گوادر - و از آنجا بکراچی کشیده شود این نیز مفید نخواهد بود چونکه این قسمت فاقد تمام وسایل حیاتی است و مناسب نمی باشد و این راه مخارج زیاد نخواهد داشت که راه آهن عبور کند و قایده از آن همه مخارج مترتب نیست و بحال ایران مفید نخواهد بود و برای انسان نیز از حیث سلامتی مضر و خطرناک میباشد .

اما دو راه دیگر می باشد که تا اندازه در آن باب مذاکره و بحث شده است از

اشخاصی که اقوال آنها قابل ملاحظه و اعتماد است از قبیل سرفردریک گلداسمید (۱) که سفارش آنها را نموده است بهتر است در این جا آنها را نیز تحت مطالعه قرار بدهم البته راه آهنی که از وادی فرات یادجمله کشیده شود این خط بطرف شرقی ممتد شده دیگر خلیج فارس را نخواهد دید داخل خاک ایران شده از طریق شوشتر یا رامهرمز یا ممکن است از حویزه و اهواز از آنجا به بهبهان برود و از این نقطه از راه کاروان درو ممتد شده به شیراز برسد و از شیراز بساحل خلیج دورا است یکی خط شمالی از راه فا - داراب به فرك - که در سال ۱۸۸۵ مستر پریس (۲) آنرا تفتیش و سیاحت نموده یا از راه جنوبی از طریق لار که هر دو به بندر عباس منتهی می شود و از آنجا از کنار خلیج و از ساحل مکران عبور نموده بکراچی کشیده خواهد شد .

اما در مقابل این خط نیز موانع طبیعی بی شماری موجود می باشد که باین سهولت و ارزانی نمی توان بر آنها فایق آمد بعلاوه این خط باید از ساحل طویل مکران عبور کند که من نمی توانم علاقه بدان نشان بدهم هر گاه باین راه توجه شود آن مقصود که عبارت از راه آهن سرتاسر ایران است به عمل نخواهد آمد یک چنین راه آهن را من مایلیم که بیشتر در طرف شمالی واقع شود هر گاه یک راه آهن بخواهند در ایران کشیده شود که از عرض مملکت ایران بگذرد این آن راه آهن نخواهد بود که مفید واقع شود .

راه آهن حقیقی ایران آن خطی خواهد بود که مراکز بزرگ زراعتی - صنعتی و تجارתי ایران را بیکدیگر وصل کند البته هر گاه بخواهند چنین راهی را ایجاد کنند قبلا باید احتیاجات دولت ایران وهم چنین دولت انگلستان را در نظر بگیرند یک همچو راهی که مفید بنظر می آید خط بغداد - کرمانشاه - بروجرد - اصفهان -

[1] Sir Frederic Goldsmid

این شخص از سال ۱۸۷۰ تا سال ۱۸۷۲ مأمور تعیین حدود بلوچستان و سیستان بود که شرح آن قبلا گذشت دولت انگلیس این شخص را بین ایران و بلوچستان و ایران و افغانستان حکم قرار داده بود .

[2] Mr . J P . Preece

یزد و کرمان میباشد من عقیده دارم که آتیه و در روزهای آینده راه آهنی که عمل بشود و با آن بتوان حمل و نقل نمود و رفت و آمد کرد این خط خواهد بود و آنچه که من درباره راه آهن سیستان گفته ام نشان می دهد چگونه این نقشه ممکن است عملی شود و آنرا به راه آهن هندوستان متصل نماید و چه اندازه فواید زیاد در بر خواهد داشت هرگاه این خط ساخته شود و وسایل ارتباط را با اروپا دایر نماید دیده خواهد شد چگونه فزون انگلستان نه تنها در کراچی پیاده خواهد شد بلکه می توان همان فزون را در سرحدات افغانستان که صحنه جنگ آینده باشد پیاده کرد .

هرگاه يك چنین راه آهنی دایر گردد و با دریای مدیترانه وصل شود و از آنجا با اروپا ارتباط پیدا کند احتیاجی دیگر نخواهد بود که از سواحل شامات راه آهنی جدید کشیده شود و همان خطوط آهن فعلی که در آسیای صغیر است ممکن است واسطه اتصال باشند فعلا سه خط آهن جداگانه در آسیای صغیر موجود است.

اول از اسکوتاری مقابل استانبول تا به اسمیت (۱) بطول پنجاه شش میل و حال مشغولند که تا آنکارا آنرا امتداد دهند .

دوم راه آهن اسمیرنا به دینار ۲۳۵ میل در داخله آسیای صغیر .

سوم يك خط مختصری بطول چهل میل که بندر مرسینا را به ادانه متصل می سازد .

البته اشکالات مهندسی در ساختن راه آهن در يك چنین مملکت کوهستانی مانند آسیای صغیر فوق العاده زیاد است و اشکال تراشی دولت عثمانی غیر قابل تحمل است و فوائد تجارتمی آن بسیار اندک می باشد ولی تصور می شود که در آینده دو خط اولی که ذکر شد بهم وصل گردد و با اینکه خط اولی امتداد پیدا کرده به راه آهن ایران که شرح آنرا من قبلا در ادم متصل گردد در این صورت امید است آن راه آهنی که این همه در اطراف آن صحبت شده است عملی شده مشاهده کنیم و اکنون های تند روشنی (۱) از کاله بندر فرانسه در دریای مانش حرکت نموده با استانبول رسیده با راه آهن

[1] Ismidt

[2] Oriental Express

آسیای صغیر متصل شود .

در آینده يك خط فرعی دریای مدیترانه را به شامات متصل خواهد نمود البته اینها در آینده نزدیک رخ نخواهد داد ولی موقع عمل وقتی خواهد بود که عمر من مدتها است به پایان رسیده است . (۱)

در پایان این مطالب لرد کرزن علاوه نموده گوید : « من طرحهای مختلفی را در راه آهن معروف به هند و مدیترانه را در این جا نقل نموده به آنها اشاره نمودم زیرا که ممکن است روزی یکی از آنها به موقع اجرا گذاشته شود مملکت ایران نیز بواسطه موقعیت جغرافیائی آن ، دل مهمی را در آن میان داشته باشد . برای اینکه آتیۀ راه آهن ایران علاوه بر اهمیت جغرافیائی مسائل دیگری هم در بر دارد .

تنها موضوع راه آهن نیست ، از آن جائیکه امروزه ایران عقب مانده است ممکن است در آتیۀ به واسطه مسائل یا پیش آمدها خود ایران در راه ترقیات آتیۀ خود جنبشهایی بکند . بنا بر این تا حدیکه ممکن باشد اظهار عقیده در باب راه آهن ایران نمود آن عقیده باید طوری باشد که تمام اطراف کار ملاحظه شده باشد و در تعیین سرحداتی که ممکن است راه آهن از آن جاها وارد ایران گردد ، آنچه لازم بود صحبت کردم و طرحهای ممکنه را که اشخاص مطلع برای کشیدن راه آهن در آن مملکت روی کاغذ آورده اند نشان دادم مخصوصاً افکار اشخاصی که خواهان سعادت مملکت ایران بودند بآنها اشاره نمودم نیت خوب آنها یا برای ایران بوده یا بنا بمصلحت و منافع خودشان در هر حال حالت عقب ماندگی ایران وعدم اطمینان در بعضی نقاط آن و مخالفت جدی دولت روس که بالاتر از همه اینهاست - عدم روح وطن پرستی - نبودن عزم و ثبات قدم در خود دولت ایران ، خلاصه کلام تمام اینها مرانعی هستند که در مقابل طرح و نقشه که برای راه آهن پیش نهاد شود جلوگیری می کنند اینها هستند که اقدام به این عمل را سالها ممکن است عقب بیندازند و منافع مالی آن را برای قرن ها خنثی کنند .



در هر حال راه آهن ایران بنا بر آن مثل معروف فعلا یا درهواست (۱) این بود تاریخچه پیش بینی های لرد کرزن راجع بر راه آهن ایران که تا سال ۱۳۵۹ - ۱۸۹۲ جمع آوری نموده است .

اما بعدها این موضوع دنباله های زیاد پیدا نمود تا قرن نوزدهم پایان برسد مسائل سیاسی دیگر پیش آمد کرد هر گاه جنگ سال ۱۹۱۴ پیش نیامده بود امروز اوضاع و احوال انگلستان در شرق وسطی شکل دیگری بخود گرفته بود روسها از شمال به وسیله راه آهن ماوراء بحر خزر خود را مالک هرات و قندهار میدانستند شاید اگر این جنگ پیش نیامده بود حال هندوستان امروزه دنگون بوده دولت آلمان نیز از آسیای صغیر به وسیله راه آهن بغداد خود را به خلیج فارس رسانده بساط امپراطوری انگلستان را که در اطراف و اکناف خلیج فارس و عربستان گسترده شده بود بکلی برچیده شده بقدرت و عظمت آن در آن نواحی خاتمه داده شده بود ولی در میدان سیاست دنیا هیچ يك از سیاسيون دول اروپا نمی توانستند با خداوندان سیاست جهان یعنی رجال مال اندیش انگلستان برابری کنند این حق تفوق و تقدم فعلا نصیب رجال بیهمتای انگلستان است .

هنوز معلوم نیست قرن بیستم میلادی رجالی مانند بیژمارك بوجود بیاورد و چندی اوضاع اروپا را منقلب کند .

این قبیل رجال پیدا خواهند شد یانه هنوز که اثری ظاهر نیست اگر هم بوجود آیند فقط يك یادو نفرند ولی رجال سیاسی انگلستان یکنفر و ده نفر نیستند گوئی خداوند لایزال چشم فضل و عنایت خود را بآنها معطوف داشته در هر دوره و زمان عده زیادی از این مردان راهی بآنها سهم می دهد که دیگران با اینکه در مرکز اروپا و در همه فعلی علم و دانش قرار گرفته اند از این سهم این قدرها بهره ندارند .

در سهوا ت قرن نوزدهم با آخر برسد خودشان را بچند فرسخی هرات رسانیدند انبای راه آهن آنها بد نقطه كوشك رسید که از آنجا بهرات دیگر چندان راهی نیست آلمانها هم امنیاز راه آهن بغداد را در سال ۱۹۵۲ بدست آوردند با جدیت تمام

مشغول بودند خودی بخلیج فارس برسانند .

در ایران نیز روسها اقدامات نمودند تا اینکه کشیدن راه آهن بکلی تا سال ۱۹۱۰ موقوف گردد و امتیاز آن دیگر بکسی داده نشود (۱) از حیث نفوذ و قدرت نیز روسها بعد از قضیه امتیاز تنباکو جلو افتادند و نفوذ انگلیسها طوری که اوضاع و احوال این زمان نشان می دهد عقب رفت بقول نویسندگهای انگلیسی دوباره ایران کاملاً بدست روسها افتاد .

از طرف دیگر نیز سلطان عبدالحمید خود را بدامن آلمانها انداخت تمام امتیازات مملکت عثمانی بدست آلمانها افتاد و هر چه هم انگلیسها دست و پا کردند آلمانها ایستادگی نموده جداً از انگلیسها جلوگیری کردند و حتی آنها را تهدید نمودند که از صحنه سیاست قلمرو دولت عثمانی کنار بروند (۲) من در فصل بخصوص باین مسائل اشاره خواهم نمود که چگونه در سال ۱۳۰۹ - ۱۸۹۲ ایران و عثمانی هر دو مملکت از تحت نفوذ انگلستان خارج شدند و دوحریف پرزور یکی از شرق و دیگری از طرف غرب بخلیج فارس هجوم می آوردند دولت انگلیس چگونه خود را در میان دو دشمن قوی مشاهده می نمود خوش بختی انگلستان و بد بختی روس و آلمان این بود که بیزمارک مرد میدان سیاست دنیا از معرکه جهانی بیرون رفت دیگر کسی نبود جای او را بگیرد و نگذارد این دولت جوان پرزور و کم تجربه در سیاست از هم جدا شوند و باهم دشمنی کنند و قوای نیرومند دو مملکت را بیجان یکدیگر اندازند که هر دو دولت را فدای سیاست غدار انگلستان بکنند .

ایران و عثمانی نیز هر دو بجزای اعمال خود رسیدند شهریار ایران با صدراعظم خود و سلطان عبدالحمید با درباریان خود هر يك بفراخور دخالت و افکار خود گرفتار

- (۱) در جایی ندیدم که روسها این سند را تا سال ۱۹۱۰ گرفته باشند ولی در کتاب والتاین چیروول موسوم به مسائل شرقی و وسطی می نویسد دولت ایران را روسها مجبور کردند تا سال ۱۹۰۵ کشیدن راه آهن در ایران موقوف باشد چیروول صفحه ۲۸۸ .
- (۲) کتاب سرادوردگری ۲۵ سال در سیاست جلد اول صفحه ۱۰ .

عذاب و شکنجه های سخت سیست شدند دربار ایران با تمایل خود یروسها و سلطان عثمانی برای نزدیکی خود با آلمانها .

پس از این دیگر راحت نبودند همان مجامع سری که در فصل گذشته بدانها اشاره شده بکار افتاد ایران را بطرف مشروطیت و انقلاب کشیدند مملکت عثمانی را نیز بدست ترکان جوان غیور دادند در هر دو مملکت فکر آزادی و تغییر رژیم که برای برهم زدن دنیائی کافی میباشد بجریان افتاد - شد آنچه نباید بشود ا

# فصل شصت و دوم

سیاحان معروف که در سالهای آخر سلطنت ناصرالدین شاه در ایران مسافرت نموده‌اند

مستر بنجامین وزیر مختار دولت متحده آمریکا - کتاب او -  
توقف او در ایران - مقدمه کتاب - از راه تفلیس ، بادکوبه  
وارد انزلی میشود - فصل دوم کتاب - کشتی شاهنشاهی در  
انزلی از او استقبال میکند - در انزلی جنرال محمد تقی خان  
مهماندار از او پذیرائی می‌کند - شرح مسافرت از انزلی به  
بیره بازار - حاکم رشت در بیره بازار خیر مقدم می‌گوید به اتفاق  
به رشت می‌آیند - توقف او در رشت - از ذوق و سلیقه ایرانی  
در رشت تمجید می‌کند - در رشت قونول روس او را به شام  
دعوت می‌کند - تلگراف شاه با حضور او - کالسه سلطنتی تا  
منزل آقا بابا او را استقبال می‌کند و با تعجیل وارد تهران می  
شود - فصل سوم کتاب او راجع به مناظر طبیعی ایران - از  
گذشته ایران تجلیل می‌کند - بترقی آتیه ایران امیدوار است -  
می‌گوید امروز ایران را نمی‌شناسند - از ثروت طبیعی و از  
معادن آن صحبت می‌کند - جهانگیرخان وزیر صناعت و معادن  
ذغال سنگ - جغرافی طبیعی ایران - زندگی ایرانی - از ایران  
تعریف می‌کند - از محیط آرام ایران خوشنود بوده - پیش بینی

می کند این محیط آرام طولی نمی کشد جای خود را به يك محیط پرسر و صدا خواهد داد - از بیلاقات شهیران و عمارت های تهران و اطراف تهران شرحی می نویسد - نژادهای مختلفی که در ایران هستند - در فصل هفتم از اوضاع و احوال داخلی ایران صحبت می کند - شاه و خانواده شاه - از آقامحمد خان و فتحعلی شاه بعد از ناصرالدین شاه بحث می کند - قتل میرزا تقی خان امیر رايك اشتباه بزرگ شاه می شمارد - اعمال خشن شاه را انقیاب می کند - سلطان مراد میرزا - حاجی فرهاد میرزا - از حکومت برادرشاه عزالدوله بد می گوید - درجائی مینویسد این شاهزاده چه روحی پلید داشت - نسبت به شاهزادگان و حکام عقیده خوب اظهار نمی کند - ظل السلطان - صفات ناپسند او - ولیعهد ایران - نایب السلطنه کلهران میرزا - اشاره به داستانی که درباره شاه شنیده بود - وزراء و درباریان ایران - میرزا یوسف مستوفی الممالک - میرزا سعیدخان مؤتمن الملک وزیر امور خارجه - وزراء دیگر - از وزیر مالیه صحبت می کند - وزیر انطباعات - روزنامه های ایران - از صنایع الدوله ( اعتماد السلطنه ) صحبت می کند - از امین الدوله بسیار تعریف می کند - یحیی خان مشیرالدوله - میرزا سعیدخان وزیر امور خارجه - سیاست او - شرحی از صفات او - میرزا محمودخان ناصرالملک - رفتار ناصرالملک با روسها - تعریف از لار - تعریف از صنایع ظریف ایران - فرق مذهبی و فلسفی ایران - منابع ثروتی ایران - تجارت با امریکا - دلوزی نسبت به ایران - روس و انگلیس را مانع ترقی ایران میدانند - معادن طلا و نقره - معدن فیروزه - صید مروارید - محصول داخلی ایران - اشاره به محصول تنباکو - تریاک و ابریشم - رقابت - های دول اروپا با تجارت امریکا - راجع به احداث راه آهن در ایران - راجع به قوانین شرعی و عرفی ایران بحث می کند - اوضاع سیاسی ایران - وضع اجتماعی ایران - ثروتمندان و نهبی دستان - جواهرات سلطنتی - از تجار ایران تعریف می کند - ملت ایران برای ترقی خود می کوشد - علمای مذهبی -

از فساد اخلاق کارگذاران دولت سخن می‌گویند - سیاست روس در ایران - تجارت روس - تجارت ایران - از بندر محمره (خرمشهر) صحبت می‌کند - دسایس روسها در ایران - اشاره بمسافرت شاه به خراسان در سال ۱۳۵۰ - ۱۸۸۳ - اشاره به مذاکرات قرارداد سری با دولت روس - سرخس - اشاره به ایوبخان افغانی - نقشه روسها برای تصرف هرات - نظریه‌نپاتی روس برای هندوستان - میرزا یحیی خان مشیرالدوله - خطاهای روس وانگلیس را می‌شمارد - اشاره به افغانستان - عبدالرحمن خان - خطر برای انگلستان - بعد از اشاره به زوال دولت عثمانی داخل در موضوع ایران می‌شود - از قشون تعریف می‌کند - از استحکامات ایران سخن می‌گویند - نصیحت به دولت انگلیس برای دفاع هندوستان با ایران اتحاد کند - روابط ایران با آلمان - بیژمارک و سیاست ایران او - مصاحبه مؤلف با یک سیاستمدار ترك - بدولت روس توصیه میکند ایران را بحال خود گذارد - نسبت بایران و ایرانیان احسانات بسیار نیک اظهار می‌دارد

این قسمت از تاریخ دوره اخیر سلطنت ناصرالدین شاه تکمیل نمی‌شود مگر اینکه باشخاص معروف خارجی که در ایران بوده و یا در این سنوات در ایران سیاحت نموده‌کنایی راجع باوضاع واحوال این ایام نوشته‌اند اشاره بشود .  
 عدد زیادی از این اشخاص در ایران بوده و کم و بیش باوضاع ایران آشنا بودند هر یک بفرخور اطلاعات ومعلومات خود چیزهایی راجع باین زمان نوشته‌اند صورت اسامی آنها را اردگرزن معروف در اول کتب خود در صفحه ۱۷ و ۱۸ ثبت نموده است اگر چه باغلب آن کتب دست رسی نداشته‌امی چند جلد از معتبرین آنها در دست است می‌توان بطور مختصر بهر یک اشاره نمود .

از جمله اشخاص معروف و مردان سیاسی که بایران آمده و مدتی در مأموریت سیاسی خود در تهران اقامت داشته‌اند یکی اولین وزیر مختار دولت متحده امریکا

مستر بنجامین می باشد (۱) این شخص از سال ۱۳۰۰ - ۱۸۸۲ تا سال ۱۳۰۳ - ۱۸۸۵ قریب چهار سال در ایران بوده کتابی نوشته موسوم به ایران و ایرانیان که در سال ۱۳۰۵ - ۱۸۸۷ در لندن بطبع رسیده خود مؤلف در مقدمه کتاب چنین می نویسد :

« در زمستان سال ۳ - ۱۸۸۲ به موجب تصویب کنگره رئیس جمهور مرا به سمت وزیر مختاری دولت متحده امریکا در ایران مأمور نمود و در سال ۱۸۸۵ بواسطه روی کار آمدن دسته دموکرات مجدداً بزندگانی عادی خود مراجعت نمودم و این پیش آمد بر حسب جریان امور سیاسی است که در امریکا معمول است و این کتاب نتیجه مأموریت سیاسی من می باشد. » (۲)

مستر بنجامین در بهار سال ۱۳۰۰ - ۱۸۸۲ از راه باطوم به تفلیس و از آنجا به بادکوبه اعزام می شود در این بین ماحزقیات تمام ، تمام اوضاع و احوال این قسمت را شرحاً می نویسد .

راه آهن این قسمت مخصوصاً از تفلیس تا بادکوبه در همان اوقات تازه افتتاح شده بود می نویسد :

« خوش بختانه این راه آهن تقریباً ده روز قبل از ورود من برای مسافرت افتتاح شده بود والا عوض بیست و چهار ساعت مسافرت پاراحتی می بایست در گاریهای روس به زحمت زیاد از راه پر خطر عبور نمود و هفته ها طول داشت تا انسان به مقصد برسد . »

مؤلف ما شرحی از بادکوبه می نویسد و عکس یکی از آثار صنعتی ایران را که عبارت از یک سردر مسجد است در صفحه ۱۷ کتاب نشان می دهد و آن شهر را یکی از شهرهای ایران می نامد و می گوید چندی قبل شهر بادکوبه یکی از قلاع سرحدی

[1] Mr . S . G . W . Benjamin .

(۲) این کتاب بفارسی ترجمه شده نگارنده نسخه خطی آنرا در نزد آقای حاجی حسین آقا ملک دیده است ولی تا حال بطبع نرسیده و در یکی از نمرات مجله مهر نیز دیده شد که از آن کتاب اسم میبرد و مختصر شرحی در احوال میرزا سعید خان وزیر امور خارجه ایرانرا ذکر میکند .

ایران بوده و دارای بهترین بندری است که در ساحل دریای خزر است و علاوه می کند امروز نیز شهر بادکوبه مثل این است که يك شهر ایرانی است و روسها عاقلانه بهیچ وجه در آداب و رسوم مسکنه آن دخالت نکرده اند .

در روز ورود به بندر انزلی ( بندر پهلوی ) کشتی شاهنشاهی ایران که همیشه در بندر مزبور بوده با استقبال وزیر مختار امریکا می رود و او را با همراهان سوار نموده با احترام در ساحل پیاده می شوند و در عمارت تالستانی شاه که تا این اواخر هم سرپا بوده منزل می دهند (عکس عمارت فوق الذکر که پنج طبقه بوده در صفحه ۲۵ کتاب رسم شده است).

در انزلی مهماندار دولت ایران موسوم به جنرال محمد تقیخان منتظر ورود وزیر مختار امریکا بوده با اعزاز و احترام تمام از ایشان پذیرائی می کند .

از انزلی توسط همان کشتی سلطنتی عازم پیره بازار می شوند و در دهانه سفید رود از کشتی پیاده شده سوار قایق می شوند . در این جا می گوید قایق را باطناب يك عده جمال بشانه می کشیدند و هر آن فریاد باغلی یا محمد آ نها بلند بود و شرح مختصری نیز از پیره بازار می نویسد .

پس از آن می نویسد والی یا حاکم رشت و يك عده دیگر مارا در پیره بازار استقبال نمودند بعد از برگذار شدن تشریفات معمولی با اتفاق حضرات به رشت می آیند در راه رشت می نویسند استقبال شایانی از ما شد همه جا مردم ایستاده مارا تماشایی کردند تا اینکه به محل والی نشین رسیده در آنجا پیاده شدیم .

وزیر مختار شرحی از مهمانی حاکم رشت و ملاقات خود با کلر گذار فرانسه دان و سلیقه های او شرحی می نویسد بعد بپذیرائی خود در رشت اشاره کرده گوید در رشت از ما به بهترین وضعی که می توان گفت بی نظیر بود پذیرائی کردند .

از چیزهایی که اسباب تعجب وزیر مختار بوده این است که می نویسند ایرانیها حال دل برای سندی هستند غذا را دیگر با دست نمی خورند بلکه کارد و خشکال استعمال می کنند غذای آنها بسیار خوب است از غذاهای فرانسویها نیز عده را انتخاب نموده اند .



وزیر مختار تعریف زیادی از سلیقه و ذوق ایرانی نبوده آنها را تمجید می کند می گوید من باید در اینجا صادقانه اعتراف کنم که روح و ذوق صنعتی من در توقف موقتی رشت بیشتر محفوظ شده رضایت خاصاً نمود تا آن چیزهاییکه من در امریکا دیده و مشاهده نموده بودم .

مؤلف در رشت از طرف قونسول روس بشام دعوت می شود در این تاریخ قونسول روس مسیو ولاسوف بوده (۱) و عیال انگلیسی داشته وزیر مختار گوید از طرف خان ایشان پذیرائی کامل بعمل آمد .

وزیر مختار گوید در همان شب از طرف والی اطلاع رسید که شاه تلگرافاً خواسته است که وزیر مختار امریکا زودتر به طهران حرکت کند والی امیاب مسافرت او را فراهم می آورد در این باب می گوید با کجاوه و تخت روان و مال و پنه با یک وضع غریبی خانم ها و کسان خود را روانه نمودم و خود با مال چاپاری عازم طهران شدم .

در دوشنبه بازار که اولین چاپارخانه بوده تلگرافی از شاه می رسد در آن اشاره شده بود چون این اولین وزیر مختار دولت متحده امریکا است که وارد پایتخت ایران می شود ، شاه حکم کرده است که بانهایت جلال و شکوه در موقع ورود ایشان استقبال شود مؤلف گوید من به مهماندار خود گفتم تشکرات مرا بعرض اعلیحضرت شهریار ایران برساند .

کالسکه سلطنتی تا منزل آقا بابا با استقبال آمده بود از آنجا با کالسکه بغزومین می آید در ورود بطهران استقبال مجللی از ایشان بعمل می آید .

مؤلف در فصل سوم کتاب از مناظر طبیعی ایران صحبت می کند و این قسمت از تحقیقات او بسیار جالب دقت و توجه می باشد و در ضمن مطالب دلچسپی می نویسد .

[1] Vlas'of .

این شخص بعد ها یعنی در سال ۱۸۸۹ قونسول مشهد شد و این اولین تاریخ بود که با قونسول خارجی در مشهد مقوم شد انگلیسی ها هم در همین تاریخ به مشهد قونسول شدند .

می نویسد؛ افکار مردمان باعالم و دانش از شنیدن کلمه ایران بهیجان می آید اسامی کوروش - داریوش و خشایارشا همه در نزد ما معروف می باشند هر محصلی در دانشگاه مدتها وقت خود را در تاریخ جنگ های ایران و یونان مشغول می کند و برای کسانی که هرگز ایران را ندیده اند خیلی مشکل است ملت ایران را بشناسند ملتی که چنین شهriاران دولت آنرا تشکیل داده و بر آن ساطت نموده اند .

ظهور پادشاهی این ملت قریباً قبل از میلاد بوده تا امروز حیات ملی و استقلال خود را حفظ نموده برای قرن ها نیز امرار حیات خواهد نمود .  
ایران تمدن مخصوص بخود بوجود آورده دارای روح سرشاری بوده تشکیلات سیاسی بی نظیری داشته است .

اینها در اوقاتی بوده که هنوز ستاره درخشان اقبال با عظمت روم در افق تاریخ جلوه نداشته و بر آن پرتوافکن نشده بود ستونهای بنای فنا ناپذیر تخت جمشید مدتها قبل از ستونهای بنای پارتنون<sup>(۱)</sup> برافراشته شده بود و هنوز هم آنها بزرگترین رقیب ساختمان های حیرت انگیز دوره صنعت و معماری عصر طلائی یونان متمدن می باشد .

اگرچه امروز از مجد و عظمت تاریخی آن کم شده و قسمتی از خاک آن بدست یگانگان افتاده است ولی اوقاتی بوده که از رود نیل تا سواحل سند و از رود دون تا دریای هندوستان در تحت نفوذ و اقتدار شهriاران آن ممالک بوده است با این حال هنوز هم يك مملکت نسبة معظمی می باشد و مقدار خاک قاعرو آن دو برابر وسعت خاک فرانسه است قوای دفاعی ملت ایران پس از گذشتن دو هزار و پانصد سال هنوز هم در حال رشد و نمو می باشد کمتر آثار ضعف در آن دیده می شود .

مؤلف در اینجا عجل عقب ماندن ایران را شرح می دهد و می گوید این در گذشته بود حال دیگر طولی نخواهد کشید ایران نیز در شاهراد ترقی قدم خواهد گذاشت

[1] Parthenon

معبد مینروا Minerva در آتن که در سال ۴۲۲ قبل از میلاد ساخته شده اینک

خرابه های آن باقی است .

اوضاع و احوال نشان می‌دهد که در قضا یای آینده دنیا مملکت ایران هم رل‌های مهمی بازی خواهد کرد چیزی که قابل ملاحظه است این است که ایران کنونی هنوز شناخته شده است، هنوز يك نقشه حسابی عمای برای ایران تهیه نکرده‌اند، موضوعات علمی و طبقات الارضی آن تحت مطالعه قرار نگرفته کسی اطلاعی از آنها ندارد تعجب در این جا است یکی از علمای طبقات الارض انگلستان از من سؤال می‌نمود آیا آثار و علائم ذغال سنگ در ایران ظاهر شده‌است یا نه ؟

مؤلف از منابع ثروت طبیعی ایران و از معادن آن بطور مشروحی صحبت می‌کند و از فراوانی معادن ذغال سنگ مخصوصاً آهن و سرب شرحی می‌نگارد و در این باب گوید هر گاه بخواهند در ایران راه آهن بکشند صرفه در این خواهد بود که آهن آن از معادن خود استخراج شود .

علاوه می‌کند ذغال سنگ چندان وقتی نیست که در ایران شناخته شده ولی از زمانهای پیش این معادن را در ایران می‌شناختند معلوم نیست چه شده که از نظرها محو شده آنرا فراموش نموده‌اند و تمام منابع طبیعی و ثروت سرشار معادن آن از خاطرها فراموش شده است .

مؤلف در این جا شرحی از جهانگیر خان وزیر صناعت ایران صحبت می‌کند و از قول او نقل می‌کند که در سفر مازندران جهانگیر خان دیده بوده که کولی‌ها از ذغال سنگ استفاده می‌کنند و از معادن آن سؤال کرده بود جداً ابا داشتند از اینکه معادن آنرا نشان بدهند حتی در مقابل تهدید نیز حاضر نبودند نشان بدهند از کجا آنرا بدست آورده‌اند بعد مایوس شده بر آنها جاسوس معین کرده بودند تا اینکه باز حمت زیاد مکن آنرا دانسته استفاده نموده‌اند و پس از این واقعه معادن بسیار و تمام نشدنی در ایران پیدا شده است .

مؤلف در این جا داخل در جغرافی طبیعی ایران شده مقداری از آن صحبت می‌نماید و اطلاعات بس مفید و جامعی در قسمت کتاب خود می‌نویسد و در دنباله این فصل شرحی از تاریخ و از وضع طهران می‌نگارد و این شرح تا صفحه ۱۵۹ کتاب امتداد پیدا می‌کند در این قسمت داخل جزئیات زندگی ایرانی شده با نظر متعطفانه و عزیزی

از نظریات خصمی آنها را شرح می‌دهد پیداست که نگارنده کتاب يك روح و نظر نيك بين نسبت بايران داشته و هر موضوعی را که می‌نگارد عاری از تعصب می‌باشد من سفرنامه‌های عده زیادی از اروپائیا که بايران -سافرت نموده و بعدها مشاهدات خودشان را بشکل کتاب درآورده به دنیا نشان داده‌اند در دست داشته آنها را بدقت مطالعه نموده‌ام العاف می‌دهم هیچ يك از آنها باین اندازه در مطالعات و مشاهدات نظریات خود نسبت باین مملکت خوش بین نبوده .

این مؤلف باذوق و خوش قریحه ما به هرچه که در ایران مصادف شده و یا هر موضوعی را که مربوط بايران بوده یا هر آداب و رسوم ایرانی را مطالعه نموده یا هر قطعه یاوصله صنعتی را تماشا کرده یا هر بنای قدیمی ایرانرا ملاحظه نموده همه را بايك نظر باز و فکر روشن یا منطبق ساده ظاهر و باطن آنها برشته تحریر درآورده است بطور خلاصه میتوان گفت جنبه نيك آنچه را که دیده نگاشته است اگر در ضمن تحقیقات خود بجنبه‌های نا مناسب اخلاق ملی ایرانی برخورد نموده است آنها را هم با يك عبارات روشن و بیطرفانه که هیچ زندگی نداشته است بیان نموده است هرگاه معایبی را هم مشاهده نموده آنها را از ایرانی نمیداند و عذر اصلی را از کنار ماندن ایران میدانند که از ترقیات روز افزون غرب در عرض تمام قرن نوزدهم بی اطلاع بوده و در ضمن هم دشمنان قوی پیدا کرده که مانع ترقی مملکت ایران شده‌اند و مانع شده‌اند از اینکه ایران وسائل ارتباط خود را با دنیا فراهم آورد و با آنها آمیزش کند .

مؤلف ما از محیط آرام و بی‌سر و صدای ایران فوق‌العاده تعریف نموده خود را مقنون بیک چنین محیطی معرفی می‌کند و از محیط های پر سر و صدای اروپا و امریکا شکایت دارد و این آرامی محیط ایران را يك نوع نعمتی می‌شمارد و می‌گوید اعصاب دماغی انسان در يك چنین محیطی راحت و آسوده است و در دماغ انسان يك نوع فرح و شادی ایجاد می‌نماید ، این نعمت‌گرانها در محیط های اروپا و امریکا نیست جار و جنجال در آن بجایا روز بروز درازدیاد است اعصاب دماغی دیگری لازم دارد که انسان بتواند در آن -ساها زندگی کند .

اما پیش پینی می‌کند که دیر بازود ایران نیز گرفتار این سر و صدای ماشین و

کلر خانجات خواهد گردید .

فصل پنجم کتاب تعریف شمیرانات و عمارت‌های طهران و اطراف طهران است در فصل ششم از نژادهای مختلفی که در ایران هستند صحبت می‌کند در فصل هفتم از اوضاع و احوال داخلی ایران حکایت می‌کند در این قسمت در جزئیات امور داخلی و شمه از اخلاق و عادات ایرانیان صحبت می‌کند .

فصل هشتم کتاب وقف تاریخ زندگانی شاه و خانواده شاه است ابتدا از سلاطین معروف تاریخی ایران شرحی می‌نگارد بعد داخل در تاریخ سلطنت قاجار میشود از آقامحمدخان و لطفعلی خان زند مختصر اشاره می‌کند بعد بشرح حال ناصرالدینشاه می‌پردازد و از اشتباه او که منجر بقتل امیر نظام شده صحبت می‌کند بعد علاوه کرده گوید شاه بعد از قتل امیر نظام فوق‌العاده نادم و پشیمان و بسیار متأسف شد بعدها دیگر در عزل رجال خود بقتل آنها اقدام نمی‌کرد با اینکه اغلب آنها خائن و قابل اعدام بودند . (ص ۱۷۵)

در صفحه دیگر راجع باخلاق تند و خشن شاه چنین می‌نویسد : « واقعه مهم غربی که بعد از مسافرت اخیر شاه روی داد این است ، هنگامیکه شاه عزم رفتن به حضرت عبدالعظیم داشت فوج ساخلوی طهران بواسطه نرسیدن مواجب و جیره فرصتی بدست آورده خواستند عریضه در این باب بشاه تقدیم کنند کسانیکه جیره و مواجب این سربازان بدست آنها بود از موضوع مطلع شده خواستند جلوگیری کنند و نگذارند عریضه آنها بشاه برسد در این بین نزاع برخاست و چند سنگ در آن میان پرتاب شده و به کالکه شاه اصابت نمود شاه غضبناک شد بر گشت حکم کرد سربازان را حاضر کنند کسیکه واقعه را به چشم خود دیده بود برای من حکایت کرد و گفت اطراف ارك از دحام شده جمعیت زیادی جمع شده بود شاه با حال غضب در حالیکه از موضوع هیچ اطلاعی نداشت ولی از جان خود هراسناک بود دوازده نفر را در مقابل او حاضر کرده بودند امر داد آنها را طناب اندازند در يك چشم برهم زدن هر ۱۲ نفر را بطناب انداختند .

شاه بعد از چند روز دیگر عازم اروپا گردید ولی این خبر که نمونه از اعمال

بی رحمانه او بود قبل از خودش در همه جا منتشر شده بود در پای تخت های اروپا و در دربارهای دول باو حالی نمودند که این يك حرکت وحشیانه بوده که مربوط بادوار بربریت بوده است (ص ۱۷۱) .

در جای دیگر از سلطان مراد میرزا و حاجی فرهاد صحبت می کند و از برادر شاه عزالدوله تعریف می کند و در عین حال میگوید با تمام این محسنات که برای او شمرده این شخص هنگامی که حاکم کرمانشاهان بود امر داد در حضور خود او هفتده نفر را بطناب انداختند و همچنین موقعیکه حاکم همدان بود این شخص بیش از هر حاکمی اسباب زحمت سفارت امریکاز فرام می نمود در ملاقاتها و بازدیدها بسیار خوش برخورد است رفتارش بسیار خوب و دوستانه می نمود وقتی که راجع به پیش آمد همدان صحبت می شد خود را بدون تفصیر معرفی می کرد و قبول نمی کرد هرگز چنین حکمی را داده است که نسبت بانباغ دولت امریکا در همدان این اندازه بد رفتاری شود خود را منزله می دانست ولی مدتها وقت لازم داشت انسان بداند چه روح پلیدی در سرشت این شاهزاده است . (ص ۱۸۲)

از سایر شاهزادگان و حکام نیز صحبت میکند و عقیده خوبی نسبت به آنها اظهار نمی کند مقداری هم از تزلزل السلطان صحبت می کند از صفات او می شمارد و در ضمن می گوید نروت هنگامی گرد آورده است و علاوه می کند ظل السلطان دوستی نزدیکی با انگلیس ها دارد و نسبت به روسها نظر خوب ندارد هرگاه بتاج و تخت ایران برسد روابط او با روس ها تیره خواهد شد آنها را مجبور خواهد کرد نیتشان را ظاهر کنند و از تمدنیات خودشان نسبت با ایران دست بکشند .

از سفاکی ظل السلطان نیز صحبت می کند و می گوید یکی از اشخاص مستبد و خودسر می باشد و می گوید البته با دزدان و رهنان و سرکشان باید چنین معامله نمود ولی تاجر منقول اسفهان چند گناهی داشت که بکشتن او فرمان داده است .

من شنیده ام زیادتی از این تاجر گرفته بود و نمی خواست پس بدهد او نیز به صهران رفته شاه نامه فر شده نیز امر داد پول این تاجر را بدهند بی حاره بانسای امر شاه با یاد میدواری فوق العاده بنصفهان مراجعه نمود و حکم شاهرا بد

شاهزاده ارائه داد .

خل السلطان چند نایب بحکم نظر انداخته بتاجر خطاب نمود عجب جرئتی داشته من تصور نمی کردم شما دارای يك چنین دل قوی باشید من خیلی میل دارم دل پر جرئت شما را معاینه کنم و جرئت را از تو فراگیرم بعد رو کرد به آده های خود بیایید دل این شخص را بیرون آورده به من نشان بدهید فوری بیچاره تاجر را در حضور او کشته قلب او را بیرون آورده در يك بشقاب به نظر شاهزاده رسانیدند (ص ۱۸۲) .

مؤلف قدری هم از ولیعهد حرف میزند در صورتیکه او را هرگز ندیده بود می گوید در اوقاتی که من در طهران بودم اتفاق بیفتاد که ایشان بهای تخت بیایند من فقط مکاتبات رسمی با او داشتم بسیار مرد آرام و ساکنی بوده معروف است که قوای دماغی او خیلی ضعیف است و مرد متعصب می باشد معروف است تمایل او بطرف روسها است البته طبعاً باید سیاست او این باشد ولی تصور می رود این تمایل او روی سیاست و مصلحت باشد در این تمایل صمیمی نیست (ص ۱۹۰) .

پس از این چند سطری از نایب السلطنه کامران میرزا صحبت می کند می گوید فعلاً قشون و بای تخت ایران در اختیار اوست ممکن است بعد از مرگ شاه اسباب رحمت برادر خود بشود هر گاه پول و کمک دول علاقمند زیاد شد کامران میرزا خالی از خطر نیست محسناتی که برای او می شمارد این است که می گوید این شاهزاده گاه گاهی مهمانیهای بس عالی می دهد .

مؤلف گوید این سه برادر رقیب یکدیگرند ولی شاه بخوبی توانسته تعادل را بین آنها نگاه دارد که نتوانند در امور مملکت اختلال کنند .

بعد داخل در اعمال و اخلاق شاه شده رفتار و عادات او را شرح می دهد در این جا داستانی را ذکر می کند که قابل تذکر می باشد بد نیست عین آن در این جا نقل شود .

مؤلف پس از آنکه از اخلاق زشت درباریان و اطرافیان شاه صحبت می کند قصه خوش مزه را از گزارشات شاه شرح می دهد می نویسد : « يك روزی

سلطنت آباد بادر باریان خود صحبت می نمود بفکرش رسیده گفت انوشیروان بعدالت معروف است ، آیا من عدالت ندارم و پادشاه عادل نمی باشم ؟

در جواب همه ساکت شدند شاه با این صحبت را تکرار نمود چون معمولاً باید يك جوابی باین سؤال شاه داده شود حکیم الممالک جان خود را کف دست گرفته عرض کرد بلی قبله عالم انوشیروان را عادل میدانستند چونکه او عادل بود .

شاه با اوقات تلخی تمام سؤال نمود مگر ناصرالدین شاه عادل نیست ؟ این بار کسی دیگر جرئت جواب دادن نداشت بعد از قدری تأمل و سکوت بدون اینکه کلمه بگوید بادر حرکت چشم و ابرو جواب داد .

این بار دیگر حوصله شاه تنگ شده با غضب تمام گفت : . . . شده بد عمل ها من خوب می فهمم هر گاه اطرافیان انوشیروان از امثال شما مردم بودند هرگز او در دنیا بعدالت معزوف نمی شد .

تعمه تفضیلم نموده متفقاً عرض کردند بلی قبله عالم حقیقت امر همین است که اعلی حضرت اقدس همایونی فرمودند .

فصل نهم کتاب شرح احوال وزراء و درباریان ایران است این در اوقاتی بوده که میرزا یوسف مستوفی الممالک صدر اعظم ایران بوده می نویسد صدر اعظم فعلی شصت سال است که بدولت خدمت می کند .

بعد از وزراء صحبت می کند ، وزیر امور خارجه ایران که در آن تاریخ میرزا سعیدخان مؤتمن الملک بوده است .

از وزیر تجارت ، وزیر صنایع و علوم که قورخانه نیز ضمیمه وزارت او بوده است ، وزیر تلگراف و معادن این دو شغل يك وزیر داشتند ، بعد وزیر مالیه که ضرابخانه نیز ضمیمه وزارت او بوده راجع به وزیر مالیه می نویسد این وزیر مقدار زیادی بد نروت شخصی خود افزوده است یعنی عقیده دارند که از مقدار فلزات قیمتی که اردست از می گذرد چیزی گاشته می شود بعد از صنایع الدوله وزیر انطباعات صحبت می کند می نویسد دستور مطبوعات ایران نیز سپرده باوست ولی ایران مطبوعاتی ندارد فقط دو روزنامه دارد . یکی در دو هفته يك مرتبه ، دیگری ماهی یک مرتبه منتشر می شود یکی



از این جرائد موسوم به (اکود پرس) (۱) است که از سال ۱۳۰۳ - ۱۸۸۵ شروع شده یکی دیگر روزنامه مصور است که هر نمره عکس یکی از رجال معروف در آن رسم شده است .

مطالب آن عموماً راجع به شکار رقتن شاه است هر دو این روزنامه چاپ سنگی است (ص ۲۳۱) .

از صنایع الدوله که صحبت می کند می نویسد این مدت ها در اروپا بوده زبان فرانسه را بخوبی صحبت می کند نسبتاً نظریات عالی نشان میدهد فوق نظریات اشخاص شرقی است ولی این تفوق فکری که نشان می دهد مصنوعی است و عمق ندارد در قلب خود کاملاً شرقی است از اهمیت او به واسطه اخلاقی که داراست کاسته شده است این اخلاق او در طهران نیز عاری از ملامت نیست ، از مرحوم امین الدوله بسیار تعریف می کند .

از یحیی خان مشیرالدوله شرحی می نگارد می گوید کمی قبل از حرکت من در طهران در ماه جون ۱۸۸۵ این شخص که سالها وزیر عدلیه بود از شغل خود با وضع بسیار بدی استعفا داده است علت هم این بود که اصرار داشتند او را به وزارت خارجه منصوب کنند چونکه این محل در سال ۱۸۸۴ بدون وزیر بود معروف است این شخص از طرفداران جدی دولت روس است بهمین دلیل هم بود که این مقام باو داده نشد هم چنین شایع بود مبلغ گزارفی بعنوان قرض از روسها پول گرفته است چونکه به واسطه داشتن يك زندگانی مجلل که فعلاً داراست محتاج پول می باشد .

روابط من با او همیشه دوستانه بوده است بدون تردید این آدم فاضل ترین و مؤدب ترین و خوش قلب ترین رجال تهران بوده برادر او وزیر لشکر است و یکی از صاحب منصبان عالی رتبه قشون ایران محسوب می شود و دارای صفات بسیار نیکی است و بسیار خوش محضر میباشد و بدون آرایش رفتار او نسبت به امریکائی های مقیم ایران دوستانه است .

در بهار سال ۱۸۸۴ مشیرالدوله تمام امریکائی های مقیم طهران را در عمارت

مجلل خود به ناهار دعوت نمود .

این عمارت بسیار عالی و مجلل است و مبلغ يك ميليون دولار خرج این عمارت شده است .

مؤلف این کتاب پیش از هر کس از مشیرالدوله صحبت می کند و سوابق او را شرح می دهد . (ص ۲۲۶)

از مرحوم میرزا سعیدخان وزیر امور خارجه چنین می نویسد : « در موقع ورود من بطهران این شخص وزیر امور خارجه ایران بوده وی مردی است مسن و غالباً طرف میل شهریار خود بوده اگرچه مرد فوق العاده نیست ولی مرد بدی هم نمی باشد این شخص غالب صفات رجال ایران را دارا بود ، و اخلاقاً متین و در عزم خود ثابت و در عین حال مؤدب بود اما در تصمیم خود مردد است شاید این هم در اثر سیاست وقت باشد این تعلل و تسامح او را در کار بیشتر به سیاست او می توان نسبت داد نه به خصل و اخلاق طبیعی او .

امروزه در مملکتی مانند مملکت ایران با احتیاط فوق العاده باید رفتار نمود که نه از دوستان سست پیمان ملالت رسد و نه از دشمنان پر کینه بدی آید فعلاً از هر دو طبقه در ایران اکثریت دارند کسیکه زمام امور وزارت خارجه را در دست دارد باید مآل اندیش - جسور - متین و دقیق باشد مانند خود شیطان ، این صفت تعلل و تأخیر انداختن کار و دیر تصمیم گرفتن او تمام وزراء مختار خارجه را بغیظ و غضب انداخته بود بدون تردید این حالت ذاتی و طبیعی میرزا سعید خان نبود و بر من یقین حاصل شده بود که میرزا سعید خان این رویه را بهترین سیاست برای ایران شناخته است که دفع الوقت برای ایران بهترین طریق عمل میباشد . پس از اینکه سالها این رویه را پیش گرفته و عمل نمود این رویه دیگر برای او يك نوع طبیعت ثانوی بشمار میرفت و برای او مشکل بود تصمیم قطعی یا فوری بگیرد و حتی در مسائل ساده و بدون ضرر نیز این رویه را تعقیب می نمود .

در سنوات اخیر عمر او این عادت تصمیم نگرگتن در کار به مهارت مخصوص شرقی طوری توأم شدیدی که سفراء خارجی در طهران تماماً عصبانی شده تپیدند نمودند

که بعدها حاضر نخواهند شد مسائل سیاسی را با وزارت امور خارجه ایران مذاکره کنند بلکه مستقیماً بخود شاه مراجعه خواهند نمود ولی نظر باینکه شاه علاقه مخصوصی باین شخص نشان می‌داد و خدمات او را همیشه در نظر داشت راضی نشد او را معزول کند و گذاشت تا آخرین روز حیات خود در وزارت امور خارجه ایران بماند و میرزا سعید خان در اوایل سال ۱۳۵۳ - ۱۸۸۵ به رحمت ایزدی پیوست . (ص ۲۲۷)

مؤلف کتاب بیش از هر کسی از میرزا سعیدخان صحبت می‌کند چون با او سر و کار زیاد داشت بیشتر از صفات این مرد می‌نویسد پس از آنکه طرز ملاقات وزراء مختار خارجه را با وزیر امور خارجه ایران شرح می‌دهد مجدداً بشرح احوال میرزا سعید خان می‌پردازد از حفا بستن ریش تا تسبیح گرداندن او صحبت میکند و او را از اولاد حضرت رسول میداند و او را خیلی صبور و بردبار معرفی می‌کند مخصوصاً یکدستانی هم از او نقل می‌کند و آن راجع به تغیر و تشدد سفیر روس بوده که در اطاق قدم زده تعلیمی خود را با غیظ بالا و پائین می‌آورد در این بین از دست او رد شده پپای میرزا سعید خان امابت نمود میرزا سعیدخان بدون اینکه تغیر حالت بخود بنهد چوب را برداشته بدست وزیر مختار روس داده و او را از اطاق بیرون نمود (۱) (ص ۲۱۹) .

داستان دیگری نیز راجع باذیت و آزار امریکائیهای همدان اشاره می‌کند در آن از رشوه گرفتن عزالدوله برادر شاه و سهم دادن او به میرزا سعید خان شمه بیان می‌کند ، می‌گوید آرامنه و یهود از بودن امریکائی‌ها در همدان ناراضی بودند و بحاکم محل پول می‌دادند، حاکم و کسان او را وادار می‌کردند بیچند نفر امریکائی که در همدان بودند آزار برسانند و علاوه می‌کند شش ماه قبل از فوت میرزا سعیدخان مکاتبات زیاد

(۱) این داستان مربوط به میرزا آقاخان نوری است که شرح آن در جلد اول کتاب گذشت روابط میرزا سعیدخان با روسها حسنه برد تصور نمی‌رود چنین حادثه در زمان میرزا سعید خان رخ داده باشد . تاریخ قاجاریه تألیف واتسون صفحه ۴۱۶ .

بین وزارت امور خارجه ایران و سفارت امریکا رد و بدل شد و موضوع هم این بود مقصرین بر حسب قرارداد رسمی طرفین باید تنبیه شوند چون حاکم همدان برادر شاه بود و از مردم پول گرفته بود و سهمی هم ممکن است به میرزا سعیدخان رسیده باشد این بود که چندان مؤثر نمیشد در هر حال میرزا سعیدخان سخت در فشار طرفین بود از یکطرف برادر شاه و از طرف دیگر سفارت امریکا که جداً تنبیه اشرار را خواهان بود وزیر امور خارجه هم نمیخواست برادر شاه را از خود برنجاند .

پس از آنکه چندین بار به نفع ما احکام صادر نمود و در پنهانی ناسخ آنها را به همدان فرستاد بالاخره مجبور شد برای چندی از طهران خارج شود باین نیت که زیارت میرود روز قبل بمن خبر داده بود که حکم صادر خواهد نمود که اشرار همدان را تنبیه کنند برای اینکه بقول خود وفانکنند عازم زیارت شد بعد در شهر منتشر شد که وزیر امور خارجه را در راه دزد زده هرچه همراه داشت برده اند حتی مهر وزارت امور خارجه را باین عنقر حکم تنبیه اشرار همدان را نداد من ناچار بودم موضوع را به منشی وزارت امور خارجه که صدیق الملک بود مراجعه دهم و خود وزیر امور خارجه باین عناوین از دادن حکم رهائی یافت تمام سکنه طهران باین واقعه خندیدند . (ص ۲۳۲)

پس از میرزا سعیدخان محمودخان ناصرالملک وزیر امور خارجه ایران شد این انتخاب هم در اثر نفوذ ظل السلطان بود ناصرالملک مدتها از طرف دولت ایران وزیر مختار لندن بود و به آداب و رسوم اروپائی آشنا شده بود ، علاقه مخصوصی بانگلیس ها نشان می دهد دلیل آن هم این است که نوّه خود را فرستاده در او نیورسیته اکسفورد تربیت شود (۱)

(۱) اینکه اشاره می کنند میرزا ابوالقاسم خان ناصرالملک است که بعدها در ایران همه کاره شده هر گاه کسی تاریخ مشروطیت ایران را بنویسد باعمال این شخص برخورد خواهد کرد .

سر آرتور هاردینگ در کتاب خود موسوم به « یک دیپلمات در شرق » از احوال او می نکارد در موقع خود بیاید صفحه ۷۷

اگرچه اقامت او در ایران و تأثیر آب و هوای آن در وجود او قدری کندی تولید نموده است ولی با این حال در عزم و تصمیم به مراتب از وزیر امور خارجه گذشته بهتر است این شخص دارای اراده متین و محکم است و رفتار او تا حدی موقرانه است و این صفات او اثرات خود را در وزارت امور خارجه ایران بخشیده است و حال سفارتخانه های خارجی هم در روابطشان با ایران فهمیده اند که دولت ایران هم يك دولتی است و منتظر است حیثیت و احترام آن کاملاً رعایت شود و اثرات این در سفارت روس بهتر محسوس شده است چونکه عادت کرده بودند بامیرزا سعیدخان با تحکم و خشونت رفتار کنند و او را همیشه حاضر می کردند بر طبق میل آنها رفتار کنند نمونه آن معاهده موهن سال ۱۸۸۴ بود که با روسها بسته شد ولی در این اوقات وزیر مختار روس فهمیده بود که رفتار عوض شده است و این رفتار جدی و جسورانه را مانند يك ضربت سیلی در صورت خود تصور مینمود.

در این زمان که روابط آنها با افغانها تیره شده (۱) خیلی مضحك به نظر می آمد و قتیکه دیده می شد وزیر مختار روس با مترجم خود با قیانه های گرفته از وزارت امور خارجه بیرون می آیند این ها در اثر ملاقاتهایی بوده که با ناصر الملک داشتند.

مؤلف و مقداری هم از میرزا عبدالوهاب خان آصف الدوله صحبت میکند و او را دشمن جدی روسها معرفی می کند و می گوید « فعلاً او والی خراسان است و مخصوصاً او را به آن ایالت فرستاده اند چونکه روسها به آن نواحی نظریات سیاسی دارند و روسها بدتر از او در ایران دشمن ندارند.

در موقعیکه روابط روسها در نتیجه جنبش و حرکت آنها بطرف هرات با ایران تیره شده بود والی خراسان احکام مؤکدی صادر نمود که تجارت در سرحدات شمالی

(۱) اشاره بموضوعات پنج دهه است که افغانها آنجا را بتصرف خود در آوردند و انگلیس-

ها خود را میان انداخته جنرال لمزدون را بایکمه بعنوان کمیسیون سرحدی برای حکمیت بین روس و افغان بمحل مذکور فرستادند و شرح آن در فصل ۵۲ صفحه ۱۳۲۴ گذشت این واقعه در سال ۱۸۸۵ خاتمه یافت.

ایران موقوف گردد چونکه در آن تاریخ روسها می کوشیدند بوسیلهٔ تجار ایرانی اهالی خراسان را بر علیه شاه بشورانند و چند نفر از تجار که از اطاعت این احکام سرپیچی کردند معدوم شدند . e (ص ۲۳۵)

مؤلف در فصل دهم کتاب از مسافرت خود به لار و پشتکوه و محل های بیابانی صحبت می کند .

فصل یازدهم کتاب راجع بصنایع ظریفهٔ ایران است این قسمت کتاب از نقطه نظر تحقیقات تاریخی و علمی در صنایع ایران بنظر نگارنده بهترین قسمت کتاب است از آنجائی که مربوط به موضوع ما نیست متأسفانه از ذکر نظریات و تحقیقات مؤلف صرف نظر می شود .

فصل دوازدهم کتاب راجع به فرق مذهبی و فلسفی در ایران است که در این مملکت وجود دارد .

در فصل سیزدهم راجع به تعزیه داری و شرح ایام عاشورا و مراسم عزاداری محرم و صفر است .

هر چند مطالب و مندرجات این فصول خالی از اهمیت نیست ولی داخل در شرح آنها نمی شوم .

در فصل چهاردهم کتاب از منابع ثروت ایران و محصول و تجارت آن صحبت می نماید و راجع به تجارت ایران و امریکا می گوید : « مملکت ایران خیلی کنار افتاده و از امریکا بسیار دور است و بهمین جهت هم تجارت ایران با امریکا بسیار اندک می باشد و امریکا نیز از محصولات ایران و منابع ثروت آن اطلاعات کمی دارد و ممکن است فایده زیادی از ایجاد تجارت مستقیم بین این دو مملکت به دست آید کشف معادن سرشار و ذغال سنگ این مملکت کهن سال عامل مهم ترقی آن خواهد شد .

در این باب قبلاً اشاره نموده ام هر گاه مملکت ایران منابع ثروت دیگر هم نداشته باشد باین ارزانی مزد که در ایران است ممکن است در حیط تجارت افتاده بدین وسیله ترقی نموده سعادت مند گردد .

ایران در این وضعیت بدی که گرفتار آن است این وضعیت مانع عمده برای صادرات محصول طبیعی ایران ایجاد نموده است این يك بدبختی بزرگ برای ایران است که هرچه برای ترقی تجارت خود می‌کوشد در مقابل بمخالفت های جدید روس و انگلیس مصادف می‌شود .

این که دولت انگلیس است با اینکه دوست و متحد دولت ایران بشمار می‌رود هرگز اجازه نمی‌دهد در هندوستان ترقی تجارتی پیدا شود که با ذغال سنگ لانگشور رقابت کند ، اما اینکه دولت روس است این دولت اساساً سیاستی را پیش گرفته است که با هر اقدامی که برای ترقی و سعادت ایران است مخالفت کند و دشمنی ورزد .

از معادن طلا و نقره در ایران خبری نیست اگرچه دلایلی در دست می‌باشد که در زمانهای قدیم مقداری از این فلزات بدست آورده‌اند هر گاه تحقیقات جدی بعمل آید ممکن است معادن تازه بدست آید .

معادن سرب بسیار است و به سهولت استخراج می‌شود . و معدن شناسان اروپائی اخیراً آثار زیادی از این معادن و از معادن فلزات متفرقه بدست آورده‌اند . ( ص ۴۵۷ )

مؤلف در این جا به شرح معادن فیروزه و محصول آن می‌پردازد و شرحی از انواع آن می‌تکارد می‌نویسد : معادن فیروزه در اجاره مخبرالدوله وزیر تلگراف و معادن است رسالی هشتاد هزار دلار اجاره می‌دهد و پنجاه هزار دلار هم برای اجاره صید مروارید خلیج فارس می‌دهد در سابق عایدات دولت ایران از صید مروارید بسیار زیاد بود ولی اخیراً بطور محسوس تنزل نموده است علت آن هم این است که صدف مروارید در قسمت‌های کم عمق تقریباً تمام شده است چونکه از روی نادانی برای نفع شخصی در تمام سال مشغول صید آن هستند در صورتیکه باید بگذارند در فصل خود به صید مشغول گردند این‌ها باید از هندوستان تقلید کنند .

صید مروارید در آبهای هندوستان فقط در فصل معلوم و معینی صورت می‌گیرد نه در عرض تمام سال، در این هیچ تردیدی نیست که در قسمت های عمیق خلیج فارس صدف زیادی موجود است ولی غواصها بآن عمق نمی‌توانند غوص کنند معروف است

اسباب مخصوص از اروپا برای صید آورده‌اند ولی ایرانی‌ها نمی‌توانند از آنها استفاده کنند. « (ص ۴۵۹)

در دنباله این موضوع مؤلف داخل در جزئیات محصول ایران شده راجع به محصولی که در خاک پر عرض و طول ایران بعمل می‌آید بحث می‌کند من از ذکر آنها صرف نظر می‌کنم ولی حق این بود که تمام این فصل بدقت ترجمه شده در این جا نقل شود چه در یک قسمت از تحقیقات بس جالب توجهی نموده است مخصوصاً در محصول تنباکو - ترناک و ابریشم در این موضوعات تحقیقات مؤلف بس قابل مطالعه می‌باشد بخصوص محصول ابریشم که تاریخ آنرا از سال ۱۲۹۵ میلادی مطابق سال ۶۸۹ هجری قمری شرح می‌دهد (ص ۴۱۴).

پس از آنکه از موضوع محصولات ایران مفصلاً بحث کرده داخل در رقابت‌های تجارتهای دول می‌شود که در بازارهای ایران با تجار امریکا اعمال می‌شود. اولاً بروسها اشاره می‌کند و می‌گوید با اینکه با دولت متحده امریکا اظهار دوستی می‌نمایند ولی در ایران با روسیه که بتوانند با تجارت آن مخالفت می‌کنند همین‌طور به مخالفت انگلستان نیز اشاره می‌کند بعد شرحی از مخالفت جدی وزیر مختار آلمان (۱) می‌نگارد می‌گوید در این اوقات دولت آلمان نیز داخل در رقابت تجارتهای با امریکا شده است فعلاً آلمان هم در ایران بر علیه تجارت امریکا می‌باشد و حتی از ضدیت وزیر مختار آلمان اسم می‌برد و می‌گوید « بالاخره لازم شد دولت امریکا از پرس بیژمارک سؤال کند علت این همه مخالفت علنی با تجارت امریکا چیست. » (ص ۴۳۳)

در باب احداث راه آهن در ایران می‌نویسد « مکرر عقیده مرا در باب احداث راه آهن ایران خواستند و سؤال نموده‌اند آیا ممکن است در ایران با سرمایه امریکا راه آهن کشیده شود من این موضوع را زیاد مطالعه نموده‌ام نتیجه این است که با مشکلات فعلی غیر ممکن است در ایران راه آهن کشیده شود و هر چه جنب امتیازی هم بدست بیاید فایده از آن راه آهن بدست نخواهد آمد مگر اینکه قبلاً



اطمینان حاصل شده باشد که سود خوبی بآن سرمایه خارجی داده خواهد شد . ۴ (ص ۴۳۵) .

فصل یازدهم کتاب راجع به قوانین شرعی و عرفی است که در ایران معنول می باشد .

فصل شانزدهم کتاب شرح مسافرت مؤلف با همراهان خود بدعاوند بوده که از راه خاتون آباد ایوانکی به دعاوند رفته است .

در فصل هفدهم اوضاع سیاسی ایران را شرح می دهد من مختصری از مندرجات این فصل را در اینجا نقل خواهم نمود .

در مقدمه می نویسد : « حالت امروزه ایران یکی از موضوعات مهم عالی سیاست بشمار می رود و اهمیت آن مدام در تزايد است نزدیکی دولت روس باین مملکت که سنسال و مقاصد معلوم و معین آن دولت نسبت بایران کافی است که باین مسئله اهمیت مخصوص بدهد و توجه از باب سیاست را باین موضوع جلب کند اما وقتیکه خود ایران را در نظر بگیریم که خود یکی از دسته های ذی نفعی است که در پیشرفت روسها به طرف هندوستان عازم است و طهران نیز یکی از مراکز دسایس است که در حل قضیه های شرقی دخالت عملی دارد در این صورت خیلی مفید خواهد بود که از اوضاع سیاسی و نظامی مملکت ایران در حال حاضر اطلاعاتی که لازم است دارا باشیم . » (ص ۴۷۰)

مؤلف در این جا داخل در شرح احوال ناصرالدین شاه شده از اوایل سلطنت او صحبت می کند می نویسد : « حال سی و هشت سال است این شاه سلطنت می کند در اوایل سلطنت او ایران در حال انقلاب بود و بزودی همه را ساکت و آرام نمود و هرات را نیز فتح کرد و در مملکت ایران امنیت را برقرار نمود فعلا در ممالک شرق مملکتی نیست که بامنیت مملکت ایران باشد .

در این مملکت وسیع که سکنه آن بسیار اندک است امنیت کلاما برقرار است که نظیر آن در تمام مملکت عثمانی پیدا نمی شود و با فراغت تمام می توان در آن مسافرت کرد و امنیت آن تشریباً نظیر ده همان امنیتی است که در مملکت امریکا برقرار است .

گاهگاهی که پست را در راه سرقت می‌کنند این هم موقعی است که پول زیادی همراه دارد با این حال من هیچوقت از راه زنی در ایران هنگامیکه در آن اقامت داشتم چیزی در این باب نشنیدم، موقعیکه کمیسیون سرحدی انگلستان در سال ۱۸۸۵-۱۸۸۴ برای حل مسائل سرحدی افغانستان در آن نواحی اقامت داشتند ماهیانه هشتاد هزار دلار از طهران به خراسان و از آنجا به سرحد افغانستان حمل می‌شد بدون اینکه دیناری از آن سرقت بشود در صورتیکه حامل این همه پول فقط یک نفر اروپائی و دو یا سه نفر همراهان او بودند من این مطلب را برای آن اظهار می‌کنم که اخبار دروغ را که این همه بر علیه دولت ایران انتشار می‌دهند وجداناً تکذیب نموده باشم. ایران قرضی ندارد بشون حقوق کافی نمی‌رسد البته این از تقصیر اولیای امور و از پرطمعی کلرکنان قشون است پول ایران بیش از پول ما بیدر می‌رود در صورتیکه جیره و مواجب سرباز ایرانی فوق‌العاده کم است با این حال تناسب آنها با جیره و مواجب قشون‌های اروپائی متناسب است و بطور خوبی برای رفع احتیاجات یک چنین ملتی در یک چنین اقلیمی کافی می‌باشد ولی مشروط بر اینکه قبل از رسیدن به دست سربازهای ایرانی نصف آنرا متصدیان پرداخت جیره و مواجب قشونی برای خودشان اختصاص ندهند این را نیز باید تصدیق نمود که متصدیان پرداخت دزد قشونی منحصر به مملکت ایران نیست.

رعایای شهریار ایران فقیر نیستند کمتر علائم فقر فوق‌العاده مشاهده میشود البته همه را باید بطور تناسب در نظر گرفت هرگاه رعایای ایران با کارگران آن مملکت دو نلک وقت خودشان را صرف کلر کردن بکنند بدون تردید برای خانواده خود و مسائل زندگانی خوبی فراهم نموده علاوه بر این مبلغی هم پس‌انداز خواهند کرد و باین تناسب اوضاع زندگانی آنها هیچ کمتر از طبقه کلرگر اروپا نخواهد بود.

گدای گرسنه و عریان در ایران به مراتب کمتر از ممالک استانبول و ایتالی میباشد دارندگان ایرانی به واسطه تعلیمات مذهبی‌شان به مراتب زیادتر به محتاجین رعایت می‌کنند باید از نظر دور نداشت که در هیچ جای دنیا محیطی را پیدا نمی‌کنید که در آنجا فقر و فاقه وجود نداشته باشد، ما نیز از گدایان نصیب داریم در مملکت