

تاریخچه و مبانی رویکرد به تأسیس راه آهن در ایران

نویسنده

فانیه هویدا

بخش اول

□ رویکرد به تأسیس راه آهن در
ایران - دوره ناصری

فصل اول

الف : منورالفکران و راه آهن در ایران

ظهور انقلاب صنعتی در اروپا دو کار عمده و اساسی در عرصه تولید انجام داد، نخست اینکه بشر نیروی کار ماشین را جایگزین نیروی بازوی خویش و نیروی حیوانات کرد و خود وظیفه اداره و به کارگیری ماشین را عهده دار شد. دوم اینکه با توجه به قدرت فراوان ماشین، تولید محدود فردی به تولید انبوه تبدیل شد و از آن پس تاکنون تکثیر سریع، دائمی و نامحدود کالا و خدمات ادامه دارد. افزایش تولیدات، پیشاهنگان انقلاب صنعتی را به این فکر واداشت که ادامه تکامل صنعتی بدون دسترسی به مواد خام و انتقال کالاهای تولید شده به مناطق مصرف عملاً غیرممکن است و به همین منظور غرب در پی به دست آوردن یک وسیله حمل و نقل ویژه بود که راه آهن پا به عرصه اقتصاد اروپا نهاد و پس از آنکه سراسر اروپا و امریکا را در نوردید به سمت شرق روی آورد. مسئله ارتباط غرب و شرق از طریق یک خط آهن سراسری، راه آهن را به عرصه سیاسی وارد نمود و احداث این خطوط که به نوعی ایران را نیز در برمی گرفت به لحاظ سیاسی و اقتصادی برای دول اروپایی حائز اهمیت بود.

به لحاظ سیاسی همجواری ایران با هندوستان خود عاملی برای توجه دول اروپایی در خصوص احداث راه آهن در کشور بود، و به لحاظ اقتصادی آنان به ارزش بالقوه بازار ایران پی برده بودند و هر یک از شهرهای ایران چندان از دریای خزر و یا خلیج فارس دور بودند که حمل و نقل کالا و انسان را دشوار می ساخت و به همین خاطر مسئله حمل و نقل در نیمه دوم قرن ۱۹م در ایران برای دول اروپایی اهمیت فراوانی یافت.

در کنار درخواست دول اروپایی بایستی به وقوف روشنفکران و معدودی از دولتمردان ایرانی به فواید راه آهن نیز اشاره شود که باعث شد از نیمه دوم قرن ۱۳ه.ق ایجاد راه آهن در ایران در ردیف آرزوهای ملی ایرانیان درآید؛ آرزوی ایرانیانی که کم کم

با پیشرفت دول اروپایی آشنایی یافته بودند و راه آهن را به چشم خود دیده و متوجه اهمیت آن در اتصال نقاط دور و نزدیک به یکدیگر شده، در عین حال به ارزش حیاتی آن، چه از لحاظ اقتصادی و چه از لحاظ اجتماعی پی برده بودند. غافل از اینکه فرنگستان بعد از رسیدن به مرحله انقلاب صنعتی و تولید انبوه تمایل به استفاده از راه آهن به عنوان یک وسیله حمل و نقل سریع و ارزان پیدا کرد، در واقع انقلاب صنعتی راه آهن را به وجود آورد و راه آهن نیز متقابلاً بر میزان تولیدات افزود که به دنبال آن مسئله یافتن بازار فروش و به دست آوردن مواد اولیه قوت بیشتری یافت. افزایش تولید به انضمام حمل آنان با وسایل مختلف از جمله راه آهن به مناطق مصرف باعث شد تا تجارت برای فرنگیان سود سرشاری داشته باشد. و این در حالی بود که در ایران عصر ناصری که اولین بار مسئله راه آهن مطرح شد نه انقلاب صنعتی رخ داده و نه بحران تولید مازاد بر مصرف، فکر تولیدکنندگان را به خود مشغول کرده بود.^۱

طرفداران احداث راه آهن تصور می کردند که اگر در ایران راه آهن ایجاد شود به دنبال آن صنایع رونق خواهد گرفت، منابع زیرزمینی مورد بهره برداری قرار می گیرد، در مملکت ایجاد کار خواهد شد و به تدریج ایران به دایره ممالک متمدن گام می گذارد و بهترین وسیله ترقی و آسایش را داشتن راه آهن می دانستند و آن را سرآمد همه خوشبختیها و منشأ همه ثروت و قدرت قلمداد می کردند.^۲

لرد کرزن انگلیسی که در اواخر قرن نوزدهم به ایران آمده می گوید:

هر فرد ذی وجودی در ایران از شخص همایونی و دیگران اعتراف می نمایند به اهمیت ایجاد توسعه راه آهن در ایران واقف و نسبت به این کار علاقه مند می باشند ولی ایشان در جواب هر سؤال مربوط به آن پیوسته عبارتی مبهم پیش می کشند و می گویند: «این کار موانعی دارد» صدراعظم به من اطمینان می دهد که ایجاد خط آهن یگانه وسیله ای است که ایران دین خود را به مناسبت قدر و سیاسی که به واسطه استقبال و مهمان نوازی از شاه نسبت به اروپا دارد، ادا کند. وی می گفت که در موقع بازگشت اخیرش از سفر اروپا وقتی که از خطوط عالی اروپایی به جاده های تأثیر آور مرز ایران رسید از تفاوتی که دیده بود تقریباً به گریه افتاد. من همین نظریه مساعد و

۱. در همین بخش به تفصیل به علل و موانع این امر اشاره خواهد شد.

۲. محمد کاشف السلطنه. فواید راه آهن یا تغییرات در وضع حرکت و مسافرت و حمل اشیاء. به کوشش محمدجواد صاحبی، چاپ اول. تهران، انتشارات نقطه، ۱۳۷۳ ش. ص ۱۰۴.

اطمینان بخش راز والی خراسان و از ایلیخانی قوچان و شاهزادگان و هر فردی که با وی سر این صحبت باز کردم شنیده‌ام.^۱

در میان شاهزادگان قاجاری بودند افرادی که اعتقاد داشتند: «صنعتی بهتر از راه آهن خلق نشده است و در هر مملکتی که راه آهن نباشد، روح نیست، قدرت نیست، قوت نیست و علم نیست.»^۲

این در حالی بود که ناصرالدین شاه به عنوان یکی از مقتدرترین شاهان قاجار و حتی جانشینش در سفر به فرنگ مزایای راه آهن، را از قبیل اتصال نقاط دور و نزدیک به یکدیگر، سرعت قطار و حمل و نقل کالا با حجم و وزن زیاد و حمل و نقل قشون و مسافر را به چشم سر دیده بودند.^۳

ایرانیان اروپادیده در دوره قاجار، خواسته یا ناخواسته عامل ورود تازه‌های غرب به ایران بودند و با مطرح کردن فواید راه آهن تمایل به احداث این پدیده را در ایران دوره قاجاری افزایش می‌دادند. در روزنامه اختر آمده است:

راه آهن برای هر مملکتی یکی از بزرگ‌ترین علایم آبادی و نیک‌بختی است. این راه از هر جا که می‌گذرد پای تا سر همه جا تخم ثروت می‌پاشد. هر سرزمینی که پی سپر چرخهای «لوکوموتیف» این آیت با هر طی الارض گشت خاکش رشک عنبر و سنگش هموزن گوهر شد. به هر جا که رسید سعادت و مدنیت را ارمغان آورد. از مقدم فرخنده آن یگانه واسطه ترقیات، تاریکیها روشن و خارها گلشن گردید.^۴

از جمله فواید مطرح شده از جانب روشنفکران دوره ناصری و مظفیری می‌توان به موارد ذیل اشاره داشت:

۱. جلوگیری از قحطی و افزایش محصولات کشاورزی؛ راه آهن از بروز قحطی در نقاط مختلف جلوگیری می‌کرد. آن هم به این ترتیب که مواد غذایی را از یک نقطه به

۱. جرج. ن. کرزن. ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳ ش. چاپ چهارم، جلد اول، ص ۷۷۹.

۲. مسعود میرزا، ظل السلطان. خاطرات ظل السلطان یا سفرنامه فرنگستان. به اهتمام حسین خدیو جم. تهران، انتشارات اساطیر، ۱۳۷۵ ش. چاپ اول، ص ۶۳.

۳. روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه در سفر سوم فرنگستان، به کوشش اسماعیل رضوانی؛ فاطمه قاضیها. تهران، انتشارات سازمان اسناد ملی ایران، ۱۳۶۹ ش. ص ۱۳۰ و ۲۱۱.

۴. روزنامه اختر، سال ۲۲، سه‌شنبه محرم ۱۳۱۳ ق/ ۲۴ ژوئیه ۱۸۹۵ م، شماره ۵۵، ص ۷۶.

نقطه دیگر به سرعت حمل می‌کرد. عدم ارتباط سهل مناطق با یکدیگر در دوره فاجاریه باعث می‌شد تا زمانی که در یک منطقه محصول گندم به وفور یافت می‌گردید در منطقه دیگر در نزدیکی همان ناحیه مردم از گرسنگی جان بدهند. برای مثال در سال ۱۲۹۶ در کرمانشاه و حوالی آن گندم در انبارها می‌پوسید و خریداری نداشت آن هم به این دلیل که به واسطه گرانی حمل و نقل اگر اهالی منطقه می‌خواستند از چند فرسنگی گندم به شهر حمل کنند، کرایه آن بیش از قیمت گندم تمام می‌شد چنانکه یکی از خوانین کرمانشاه که تصمیم به حمل غله به شهر را گرفت چاروادار به منظور حمل غله خان خرواری پنج قران کرایه می‌خواست و این در حالی بود که در کرمانشاه یک خروار گندم همان پنج قران قیمت داشت و همین مسئله باعث شد تا گندم‌کاران محصول اضافی خود را به دلیل سختی عمل حمل و نقل به آب قراسو^۱ بریزند و در همان زمان در آذربایجان مردم از گرسنگی می‌مردند و نرخ غله به خرواری چهل و پنج تومان هم رسید و بسیاری از فقرا که استطاعت خرید غله را نداشتند یا به خارج مهاجرت کردند یا جان دادند. این در حالی بود که با استفاده از وسایل حمل و نقل مناسب مردم یک شهر را می‌شد از گرسنگی نجات داد و یکی از دلایلی که در فرنگستان قحط و غلاء رخ نمی‌داد و انسانها از گرسنگی نمی‌مردند سبب آن تسهیل نقلیات و در واقع استفاده از راه آهن بود چرا که راه آهن در یک سفر آذوقه و خوراک یک ماهه یک مملکت بزرگ را از مسافت دور در مدت زمان محدودی انتقال می‌داد که خود از قحطی جلوگیری می‌کرد، در حالی که بعد از قحطیهای پی‌درپی که سخت‌ترین آن قحطی ۱۲۸۹ ق بود و نصف بیشتر مردم ایران را تلف کرد و اکثر بلاد و دهات را ویران کرد و خالی از سکنه نمود هیچ اقدام جدی برای جلوگیری از این گونه بلا یا انجام نگرفت.

حمل و نقل سریع و ارزان محصولات کشاورزی نیز می‌توانست باعث افزایش تولید گردد چرا که زارع هنگامی که می‌دید محصول او به فروش می‌رسد و هرچه محصول تولید کند مشتری خواهد داشت، روزبه‌روز به زراعت راغب‌تر می‌شد و با صدور محصولات کشاورزی به خارج در عوض، طلا و نقره یا متاع دیگر که اسباب مایحتاج او بودند را به داخل وارد می‌کرد، علاوه بر آن قیمت ملک وی نیز افزایش می‌یافت.^۲ به این

۱. رودخانه‌ای در کرمانشاه.

۲. روزنامه اختر، سال ۲۲، سه‌شنبه ۲۴ جمادی‌الاولی ۱۳/۱۳۱۲ نوامبر ۱۸۹۷، شماره ۱۴، ص ۲۲؛ محمد کاشف‌السلطنه. همان، ص ۷۲-۷۴.

ترتیب راه آهن نه تنها از قحطی جلوگیری می کرد بلکه باعث افزایش محصولات کشاورزی نیز می گردید.

۲. افزایش حجم تجارت؛ ابتدایی ترین طرز حمل و باربری به وسیله انسان است. یعنی انسانها تا مدتها با استفاده از قوه بدنی و عضلات مبادرت به حمل و نقل اشیا می کردند و بعد از آن از نیروی چارپایان در خصوص حمل و نقل استفاده شد. از روی تخمین یک انسان حداکثر تا ده من بار را در طول چهار فرسنگ در روز می تواند حمل کند. اگر از نیروی حیواناتی، نظیر قاطر و شتر استفاده می شود این حجم افزایش می یابد. یک قاطر قادر است که روزانه چهل من بار را تا شش فرسنگ حمل کند و شتر توانایی حمل هشتاد من بار را در مسافت شش فرسنگ در روز دارد.

با اختراع ارابه یک اسب به تنهایی می توانست چهار صد الی پانصد من بار را در مسافت ده فرسنگ روزانه حمل کند و این اختراع (استفاده از ارابه) که قبل از استفاده از نیروی بخار بود سه فایده بزرگ را در پی داشت: اول سرعت در حرکت، دوم؛ کثرت حمل مال التجاره و سوم تخفیف در کرایه. استفاده از قوه بخار تمام آن ترقیات و حرکات سریعه قدیم را باطل و متروک ساخت و این در حالی بود که بعد از اختراع راه آهن، کالسکه آن در هر ساعت پانزده الی بیست فرسنگ مسافت را طی می کرد و اگر در مدت بیست و چهار ساعت آن حرکت، مدام انجام می گرفت طی مسافت راه آهن به ۳۶۰ الی ۵۴۰ فرسنگ می رسد که با این سرعت قطار می توانست از هر نقطه عالم هزاران انسان و خروارها بار را به نقطه ای دیگر حمل کند.^۱

۳. افزایش ثواب دنیوی و اخروی برای سازندگان آن. در روزنامه حبل المتین آمده است: «...اگرچه تجار فرنگستان نخست ملاحظه و حساب مال التجاره را کرده آنگاه اقدام به عملیات راه آهن می نمایند، ولی تجار دیندار ایران باید اول به امید کسب ثواب این راه را نگاه کنند...»^۲

۴. بالا رفتن سطح فرهنگ جامعه؛

... بدیهی است که در هر نقطه که مسافرین زیاد ورود کنند عادات و رسوم اهالی خیلی نزدیک به عادات آنها می گردد و قهراً عواید سرایت می کنند همان طور که در

۱. همانجا، ص ۵۴-۵۹.

۲. روزنامه حبل المتین، سال ۱۲، ۲۲ رجب ۱۳۱۳۲۲ اکتبر ۱۹۰۴، ص ۸

عتبات عالیات ایرانیان نفوذ غربی بخشیده و اغلب اهالی نیز صاحب عواید ایرانی شده‌اند.

پس اگر راه آهن ایران از شمال به جنوب ساخته شود و سالیانه چندین میلیون مسافرین و سیاحین اروپایی از آن راه عبور کنند کمتر اثری که از وجود و عبورشان مترتب و ظاهر می‌شود همان تمدن و تربیت و علوم و فنون و صنایع و نغایس است. خلاصه مدتی نمی‌گذرد که ایران اروپایی کوچک یا فرانسه بزرگ می‌گردد. حاجت به شرح نیست که در این صورت راه بحری کاسته شده و بنادری که در طول چندین هزار فرسخ واقعند همه بی‌رونق و کم ثروت می‌شوند و در عوض بلاد داخله ایران خصوص آنها که در عرض خط راه واقعند صاحب ثروت می‌گردند، ایران مثل یک گنج‌خانه پراز پول می‌گردد، و انواع و اقسام فواید عاید ما می‌گردد...^۱

۵. ایجاد کار برای بیکاران؛ ساختن راه آهن باعث جذب هزاران بیکار می‌شود و حتی بعد از راه‌اندازی آن به منظور تعمیر و نگهداری آن باز نیاز به نیروی انسانی بود. چنانکه در راه آهن حضرت عبدالعظیم بعد از احداث، چیزی حدود دویست نفر مستخدم در آن مشغول به کار بودند و اگر راه آهن از جلفا یا انزلی به بوشهر یا بندرعباس ساخته می‌شد یکصد هزار کارگر آنجا مشغول به کار می‌شدند که اگر موجب آنها در مجموع ماهی بیست تومان فرض می‌شد، سالیانه چیزی حدود بیست و چهار کرور تومان در جامعه به گردش می‌افتاد که این مبلغ باعث جلب و ازدیاد ثروت در مملکت می‌گردید. حتی دولت می‌توانست بدون اینکه مخارج گزافی تحمل نماید کارگر ارزان به این منظور فراهم آورد مخصوصاً لشکریان را در اوقات امنیت می‌توانست به این کار وادار سازد، یعنی هنگامی که سرباز مشق و تکلیف ساخلوی نداشت، اگر مبلغ مختصری بر مقرری او اضافه می‌شد به رضا و رغبت به راهسازی مشغول می‌گردید و حتی دولت می‌توانست که گدایان سالم و مقصرین توانا را مجبور نماید که تحت نظر سربازها به کار مشغول شوند به طوری که مبلغ گزافی از ثروت ایران، که صرف این قبیل اشخاص می‌شد و هیچ نفعی از وجودشان عاید دولت نمی‌گردید صرفه‌جویی شده و به این ترتیب هم دولت صرفه می‌برد و هم مردم فقیر به کار می‌افتادند و احوالشان بهبود می‌یافت و حتی مجازات

۱. روزنامه حبل‌المتین، سال اول، ۱۲ شوال ۱۳۲۵/نوامبر ۱۹۰۷، شماره ۱۶۵، ص ۱.

مقصرین هم به واسطه به کار گرفتن آنان بهتر صورت می گرفت.^۱

۶. افزایش درآمد دولت از طریق اخذ تذکره عبور و مرور؛

... سالیانه تقریباً پنجاه کرور تومان قیمت تذکره مرور که برای مسافری و عابری از دو طرف لازم می شود عاید دولت و ملت خواهد گردید و این منبع ثروت ابداً سرمایه و زحمت نیز لازم ندارد گنج رایگان است که به مفت از حسن موقع جغرافیایی ایران به چنگ می آید چنانکه تنگه سوئز به واسطه موقعش بود که سهامش بی اندازه ترقی کرد و از پنجاه فرانک پانصد فرانک رسید و گرنه راه آهن سیبر با آن همه درازی و مصارف زیاد شاید در سال صد هزار مسافر را حمل و نقل نکند.^۲

۷. بالا رفتن درآمد مردمان شهرهای بین راه؛

... منافی که از ورود و خروج مسافری عاید می شود و فهمیدن اهمیت این نفع موقوف است به اینکه چند دقیقه در وضع عراق عرب دقت کنید که با وجودی که مسافریش منحصر به زوار ایرانی است و غیر از ایرانی چندان کسی بدانجا مسافرت نمی کند مگر عده بسیار قلیلی از هندوستان و افغانستان و با این حال چقدر سالیانه پول بدانجا ریخته می شود و چه قسم آباد و معمور است. یک کاروانسرا در عرض راه کرایه نفری پنج شاهی دارد و ماکولات و علوفه و گاه و جو و کلیه آنچه در آنجا پیدا می شود به قیمت اعلی به فروش می رسد و مالیه عثمانی از برکت مسافری ایرانی چندین کرور فایده می برد. حالا وقتی که بنا شود اهالی اروپا با آن نزاکت و پول فراوان از ایران عبور کنند اگر ششی یک قران پول کرایه منازل آنها را در شهرهای وسط راه و در دو ساحل شمالی و جنوبی حساب کنیم سه کرور تومان خواهد شد در هر شهری صدها مهمانخانه بنا شد. انواع ماکولات به خصوص میوه جات به بهترین وجهی نقد خواهند گشت. جزئیات را شرح دادن لازم نیست همین قدر باید دانست که از نمک گرفته تا برنج و روغن و تخم مرغ و شیر و میوه و دخیلیات و شیرینیها و مرکبات و مرطبات و لبنیات و غیره زیاده از دو بیست کرور به طور حتم در سال پول به ایرانیان خواهند داد و از همه مفت تر آب است که در سال بیست کرور پول آب جوی به ما عاید خواهد گردید البته هر مسافری یک تحفه نیز همراه خواهد برد قالیچه زیاد به فروش خواهد رسید سایر منسوجات نیز مصرف

۱. روزنامه جبل المتین، سال اول، ۱۹ شعبان ۱۳۲۵ / سپتامبر ۱۹۰۷، شماره ۱۲۶، ص ۱-۲.

۲. همانجا، ص ۲.

خواهد شد.^۱

۸. ترقی قیمت اراضی، خصوصاً آن اراضی که محل عبور و مرور خط آهن یا محل توقف قطار است؛

ترقی قیمت اراضی خصوصاً آن اراضی که محل عبور خط یا محل توقف ترن و استاسیون واقع شوند که امروز آنها بایر و بی قیمت است و آنها نیز که قیمت و صاحبی دارند به قدری جزیبی است که قابل ثروت شمردن نیست ولی در آن وقت شاید در بسیاری از نقاط یک ذرع زمین به سیصد تومان تقدیم شود و نه تنها یک ذرع و دوزرع که محل نصب آهن است چنین باشد بلکه از چهار جهت تا حد بعیدی صاحب قیمت می شوند.^۲

۹. به کار افتادن معادن در ایران؛

[احداث راه آهن در ایران] قیمت اشیایی که برای ساختن راه یا مرمت کردنش لازم می شوند چون سنگ و چوب و تیر و آهک و اسبابهای آهنین و آنچه برای ساختن استاسیون و بنایی به کار می رود نه در ابتدا خیلی زیاد و در اوقات دیگر نیز تا حدی ضروری می شود.

قیمت زغال^۳ سنگی که صرف احداث قوه و حرکت دادن ترن می گردد که علی التخمین نزدیک، سالیانه صد کرور می شود.^۴

۱۰. افزایش عمر اهالی مملکت؛

یکی دیگر از فواید راه آهن زیاد شدن عمر اهالی ایران است. مسلم است نفع زیاد، کار زیاد لازم دارد. کار زیاد وقت می خواهد. اگر یک نفر عملی یک ساعت کار بکند دویست خشت حمل می کند و پنج شاهی مزد می گیرد وقتی ده ساعت مشغول شد کارش ده دفعه بزرگتر و مزدش نیز ده مرتبه مضاعف می شود پس خیلی سعی باید کرد که وقت زیاد شود تا کار و مزد نیز بزرگتر و زیادتر گردند و هیچ متاعی پر قیمت تر از وقت نیست و هیچ خسارتی بالاتر از تلف کردن وقت پیدا نمی شود امروز من می خواهم بروم از هندوستان متاع خریده، به ایران وارد کنم یا از ایران جنسی خریده به هندوستان برده بفروشم این مسافرت سه ماه وقت لازم دارد یک

۱. همانجا.

۲. همانجا.

۳. در متن «ذغال»

۴. همانجا.

ماه برای رفتن و یک ماه برای برگشتن و یک ماه جهت توقف مخارج خودم و خانواده‌ام، مثلاً از قرار ماهی صد تومان سیصد تومان می‌شود. و از عمرم که فی‌المثل شصت سال است سه ماهش تلف می‌گردد ولی کارم فقط همان یک ماه توقف است زیرا که دو ماه دیگر در وسط راهم و هیچ ثمری بر وجودم مترتب نیست خرج سه ماه و عمر سه ماه در ازای کار یک ماه واقع می‌شود و فی‌الحقیقه این ایامی که در عرض راه هستم از عمرم محسوب نمی‌شود، زیرا که وجودم عاطل است و منشأ هیچ اثر نیست. پس اگر در عرض سی سال همه ساله چنین سفری بکنم سی تا دو ماه یا پنج سال از وقتم تلف شده یا عمرم پنج سال کوتاه‌گشته است ولی اگر راه آهن دایر باشد این دو ماه رادرده روز طی می‌کنم و پنجاه روز دیگر را صرف کاری دیگر نموده فایده و منفعت به قدر پنجاه روز حاصل می‌نمایم.

مثال دیگر؛ در پنجاه سال قبل برای ادای فریضه حج دو سال وقت لازم بود یعنی از وقتی که از خانه خارج می‌شوند تا دوباره وارد همان خانه گردند دو سال طول می‌کشید و امروز خیلی کمتر است و اگر همه راهها جاده آهن باشد نهایت سه ماه وقت مصرف خواهد شد اگر عمر مسافرا شصت سال فرض کنیم آن ایام سی یک عمرش یعنی یک قسمت از سی قسمت زندگی وقت این مسافرت می‌شد و در صورت دویم یک قسمت از دویست و چهل قسمت عمر صرف می‌شود پس در بقیه مدت می‌تواند به کارهای دیگر مشغول شود و هزار نوع ریح حاصل کند و در سایر اوقات هم بیکار باشیم لازم نیست عمر را در بیابان و طویله صرف کنیم و با مکاری و جلودار محشور باشیم در خانه خود آسوده می‌خوابیم و مشقت نمی‌کشیم. یک مسئله دیگر نیز در کار است که مشقت عمر را کوتاه می‌کند و مرگ را با دم نزدیک می‌سازد. خصوصاً برای اشخاصی که به زحمت معتاد نیستند و صدمه نخورده‌اند و سفر در این راههای صعب‌العبور و کاروانسراها و آب شور و سایر تلخیها عمر را کوتاه می‌کند به عکس سفر در راه آهن و مهمانخانه‌های پاکیزه برعکس انسان را فربه و خوش دماغ می‌سازد.^۱

۱۲. ازدیاد نفوس؛ برای مثال راه آهن حضرت عبدالعظیم به جای هزار بارکش و پانصد آدم در عرض راه کار می‌کند و به این ترتیب پانصد نفر به اعضای مملکت اضافه می‌شود. فایده دیگر راه آهن زیاد کردن آدم است و این کار منحصر به راه آهن هم نیست غالب

۱. روزنامه حبل‌المتین، سال اول، شنبه ۱۶ شوال ۱۳۲۵/۲۳ نوامبر ۱۹۰۷، ش ۱۶۸، ص ۱.

کارخانجات و دستگاههای بخاری و الکتریکی حتی عرابه و درشکه‌ها مال و آدم زیاد می‌کند توضیح آنکه برای یافتن پنج ذرع پارچه یک نفر آدم باید ده ساعت مشغول کار باشد پس برای پنج هزار ذرع هزار نفر آدم لازم است که در ده ساعت کار کنند یا یک نفر در عرض ده هزار ساعت کار کند یعنی یا باید کارکن را زیاد کرد یا وقت را یا هر دو را ولی با یک دستگاه بخاری یک نفر آدم در مدت همان ده ساعت پنج هزار ذرع پارچه بیرون می‌دهد و همچنین است در سایر مشاغل میکانیکی که یک اسب در عرض یک روز صد من بار را به مسافت شش فرسخ نقل می‌کند ولی اگر آن را به یک ماشین فنی ببندیم و راه صاف باشد پانصد من بار را تا دوازده فرسخ مسافت حمل می‌کند و همین قسم است مثلاً راه آهن حضرت عبدالعظیم در عوض هزار بارکش و پانصد آدم در عرض روز کار می‌کند پس گویا پانصد نفر آدم در مملکت زیاد شده‌اند در حالی که مخارج صد نفر را مثلاً بیشتر نباید بدهیم.^۱

البته مقصود این نبود که اختراع راه آهن جانشین قوای انسانی گردد بلکه در تمام بلادی که راه آهن به کار افتاد افراد خادم در راه آهن و حیوانات بارکش نیز افزایش یافته بود.^۲

۱۳. سهولت تنظیم امور داخله ایران و لشکرکشی به سرحدات؛ چرا که اولین وسیله ترقی ملت تأمین و تنظیم امور داخلی بود. خصوصاً برای مملکتی مثل ایران که اغلب عشایر و ایلات مسلح و دارای روحیه اغتشاش بودند که خود باعث ناامنی طرق و شوارع و دهات و حتی شهرها می‌شد و واضح بود که تأمین فوری امنیت جز به وسیله ساختن راه آهن میسر نمی‌شد.

... دیگر از فواید راه آهن سهولت تنظیم بلاد داخله و لشکرکشی به سرحدات است. امروز اگر شیراز مغشوش شود و قشون منظم هم در طهران حاضر باشند و به عجله تمام حرکت کنند باز تا خود را به حدود اغتشاش برسانند یک ماه طول می‌کشد و نوشداروی پس از مرگ می‌گردد. اگر صد هزار قشون در یکی از سرحدات فراهم کنیم و اردو برپا نماییم با این سختی راه در عرض دو ماه از نداشتن و نرسیدن آذوقه یا همه تلف می‌شوند یا متفرق می‌گردند و اگر بنخواهیم آذوقه مرتب بدانها برسانیم

۱. روزنامه جبل‌المتین، سال اول، ۱۶ شوال ۱۳۲۵/نوامبر ۱۹۰۷، شماره ۱۶۸، ص ۱-۳؛ کاشف‌السلطنه، همان، ص ۵۳.

۲. روزنامه جبل‌المتین، سال اول، ۱۶ شوال ۱۳۲۵/نوامبر ۱۹۰۷، شماره ۱۶۸، ص ۱-۳؛ کاشف‌السلطنه، همان، ص ۵۳.

علی‌التحقیق دویست هزار شتر و قاطر متصل باید مشغول آذوقه‌کشی باشند. سوابق ایام اگر سلطانی لشکرکشی کرده به ملک اجانب هجوم می‌نمود و چاره‌ که در مقابلش می‌کردند آن بود که قری و مزارع عرض راه را خالی کرده یا آتش می‌زدند حتی شهرهای جلوداری را نیز از مردم و ماکول تخلیه می‌نمودند و در اطراف نیز دستهای سواره مأمور می‌کردند که مانع از حمل آذوقه و علوفه شوند و به همین تدبیر دشمن را عاجز کرده فرار می‌دادند.

بعد از آنکه راه‌آهن اختراع شد هر دولتی که در وقت جنگ شعب راه‌آهنش را زیادتر می‌کرد فتح برایش آسان‌تر میسر می‌شد. گویند که در جنگ هفتاد [۱۸۷۰] که بین فرانسه و آلمان روی داد آلمانیها هفت شعبه راه در پهلوی یکدیگر ساختند و بدین سبب به فرستادن آذوقه و مهمات عسگری و قشونی کمک کاملاً موفق شده هر یک قدم که جلو می‌آمد فوراً راه‌آهن را نیز امتداد می‌دادند.^۱

۱۴. سهولت مسافرت به منظور بیلاق و قشلاق برای اهالی ایران؛ در روزنامه خاطرات عین‌السلطنه آمده است:

این طهران خراب دو فصل بیش ندارد، زمستان و تابستان، از اول پاییز تا اول بهار زمستان است و باید در اطاق تاریک کوچک زیر کرسی یا نزدیک بخاری نشست از اول بهار تا آخر تابستان باید به شمیران رفت و فصل تابستان گرما و پشه و مگس و جانورهای دیگر از قبیل مار و عقرب و رطیل زندگی را به آدم حرام می‌کنند. باید به هر سمت که بشود فرار کرد... تا راه‌آهن در ایران کشیده نشود کار این پایتخت خوب نمی‌شود. زمستان لب دریا و جاهای خوب برود و تابستان به شمیرانات و جاهای باصفای ایران که بهترین مملکتهاست.^۲

اینها فوایدی بود که به زعم روشنفکران دوره قاجاری احداث راه‌آهن در مملکت به ارمغان می‌آورد و هدفشان از بیان این فواید تشویق و ترغیب دولت قاجار به احداث راه‌آهن بود. و حتی در این خصوص خطوط متعددی را به عنوان خط سیر راه‌آهن پیشنهاد می‌کردند و تعیین این خطوط تنها از سوی ایرانیان نبود بلکه در پاره‌ای موارد این خطوط را خود اروپاییان مطرح می‌ساختند.

۱. روزنامه جبل‌المتین، سال اول، شنبه ۱۶ شوال ۱۳۲۵/ق ۲۳/ نوامبر ۱۹۰۷م، ش ۱۶۸، ص ۲.

۲. قهرمان میرزا، عین‌السلطنه. روزنامه خاطرات، به کوشش مسعود سالور؛ ایرج افشار. تهران، انتشارات اساطیر، ۱۳۷۴ش. چاپ اول، ص .

ب: خط سیر راه آهن در ایران

در ارتباط با خط سیر راه آهن در ایران معدودی بر این نکته اصرار می‌ورزیدند که خط سیر راه آهن به صورت مستقیم باشد و حتی المقدور از پیچ و خمهای راه اجتناب شود چرا که خط مستقیم باعث کوتاه شدن فاصله میان مناطق می‌گردید ولیکن با این تأکید، پاره‌ای از مواقع از خطوط مستقیم که منفعت تجاری نداشت چشم‌پوشی کرده و خط پیچ‌دار را که از بلاد آباد و پرجمعیت می‌گذشت ترجیح می‌دادند و یا اینکه به واسطه موانع طبیعی، مثل کوهها و رودخانه‌های عریض و باتلاقها و مردابها و شوره‌زارهای وسیع که عبور از آنان غیرممکن بود و یا اینکه مخارج زیاد داشت از خط مستقیم صرف نظر می‌کردند و راههای پر پیچ و خم را به خط مستقیم ترجیح می‌دادند.

به این دلایل ممکن بود که طول زمان و مسیر بر آنچه طول حقیقی و واقعی آن بود مضاعف شود طرفداران خطوط مستقیم، راه آهن را به جهت منافع و روابط تجاری و مملکتی ایران لازم می‌دانستند و آن را متضمن فواید بی‌شمار به حساب می‌آوردند. خط شمال به جنوب ایران دو دریای مازندران و خلیج فارس را به هم متصل می‌کرد. طرفداران این خط اصرار داشتند که این خط آهن حتی المقدور به صورت خط مستقیم رسم شود آن هم به دلایل:

اول؛ سرعت در اتمام کار

دوم؛ صرفه‌جویی در مخارج آن، و این خط آهن را «خط آهن مادر» لقب دادند و نقطه آغازین و پایانی این خط را، راه رشت و بندر بوشهر قرار دادند. آن هم به این دلیل که این دو بندر در ایران معروف و معمورتر از سایر بنادر بود و این در حالی بود که آنان به واسطه عدم اطلاع از جغرافیای ایران این دو نقطه را انتخاب کرده بودند. موانع طبیعی میان این دو نقطه مانع اصلی در ایجاد این خط بود. خط مستقیم دیگری نیز پیشنهاد شد به طوری که از وسط ایران می‌گذشت و فاصله‌اش هم نصف فاصله رشت - بوشهر بود، خط بین بندر آمل و شوشتر بود.^۱ در مقابل احداث این خط آهن سراسری، معدودی علاقه‌مند به احداث راه آهن کوچک و یک رشته بودند و اعتقاد داشتند بعد از اینکه

۱. محمد کاشف‌السلطنه، همان، ص ۴۲-۴۳.

مداخل زیاد شد به احداث راه آهنهای دیگر اقدام شود.^۱
 مهندسین نظر به تشخیص منافع و اهمیت خطوط، جاده های آهنی را که می شد در
 ایران احداث کرد و یا به نوعی ایران را در برمی گرفت به سه قسم، تقسیم کرده بودند:
 ۱. مکانی ۲. عمومی ۳. بین الدول.

مقصود از راه آهن مکانی، خطوط کوچکی بود که به منظور ترویج عمل زراعت و
 گسترش تجارت قصبات و دهات با یک شهر بزرگ تر رسم می شد. راه آهن عمومی،
 خطی بود که از اول سرحد مملکتی آغاز می شد و اکثر شهرهای مهم را به یکدیگر
 مربوط می ساخت. از همه مهم تر، خط آهن بین الدول بود که چندین پایتخت را به
 یکدیگر مربوط می ساخت و فواید آن بی نهایت بود و برای هر مملکت و دولتی مهم تر و
 نافع تر، همین خط آهن بود که راه تجارت خارج را به آن مملکت و تجارت آن مملکت را
 به خارج، باز می کرد و ایران از این حیث در بهترین نقاط عالم قرار داشت، چرا که از هر
 نقطه اروپا که به آسیای وسطی و یا منتهی الیه آن قطعه که خاک چین و ژاپن بود، اگر
 تصمیم به سفر بری گرفته می شد و آن هم به خط مستقیم، به غیر از عبور از ایران چاره
 دیگری نبود.^۲ در واقع احداث این خطوط برای ایران حائز اهمیت بود.

مسیرهایی را که امکان راه اندازی راه آهن در آنجا به مقصد ایران و یا در خود ایران
 وجود داشت، (باتوجه به جهتی که قصد ورود یا عبور از این سرزمین بود) می توان به
 چهار دسته شمالی، جنوبی، غربی و شرقی تقسیم کرد. این مسیرها عبارت بودند از:
 ۱. تفلیس - تبریز - تهران، ابتدا در زمان ناصرالدین شاه امتیازی برای کشیدن این خط
 به روسها داده شده بود. این راه آهن لاقط برای صنایع روس فوایدی که داشت این بود
 که راه مستقیمی بین خاک روسیه و تبریز بود که در ایران بزرگ ترین مرکز تجارتي به شمار
 می رفت و دره های غنی و حاصلخیز آذربایجان را به دنیای خارج باز می کرد و وسیله
 تسهیل ورود کالای وارداتی روس به ایران می شد. ایجاد چنین خطی به دلیل فایده
 یکجانبه آن به قدری محسوس بود که مانع ابراز علاقه پایتختهای دیگری در خصوص
 احداث این خط آهن می شد.

۲. بادکوبه - لنکران - رشت - تهران^۳

۳. ترابوزان - تبریز - تهران؛ این خط آهن اگر به بندرعباس امتداد می یافت امکان

۱. روزنامه جبل المین، سال سیزدهم، ۱۶ شعبان ۱۳۲۳/ق ۱۶/ اکتبر ۱۹۰۵م، شماره ۸، ص ۱۸.

۲. محمد کاشف السلطنه، همان، ص ۱۱۴. ۳. کرزن، همان، جلد اول، ص ۷۹۶.

کشیدن آن تا به کراچی، سرحد هندوستان وجود داشت. اگر این طرح عملی می شد از اول خاک آسیا تا انتهای آن بدون تغییر قطار امکان مسافرت ایجاد می شد. این خط از نوع خطوط بین الدول بود.

۴. الکساندرت - بغداد - شوشتر؛ این خط نیز از جمله خطوط بین الدول محسوب می شد.^۱

۵. مشهدسر - تهران؛ روسها هنگام ساختن راه آهن تفلیس - بادکوبه، ایستگاه «آجی کا بول» که در هفتاد میلی غربی باکو است را بنا کردند که ظاهراً به امتداد آن خط به سمت ایران بی نظر نبودند. بین بنادر بحر خزر و تهران رشته های رفیع البرز قرار داشت که مانع عظیمی برای ایجاد راه آهن به شمار می رفت. امتیاز راجع به خط رشت تا تهران چند بار اعطا شد، ولی به مرحله اجرا درنیامد.

۶. جلگه گرگان؛ پیش از آنکه روسها منطقه ماوراء بحر خزر را تصرف کنند تأسیس خط آهنی درگز که در جنوب شرقی دریای خزر واقع بود به استرآباد و از آنجا هم از میان جلگه گرگان به نواحی بجنورد و قوچان مورد نظر کارشناسان جنگی روسیه واقع شده بود که بدان وسیله دسترسی آسان به مشهد یا هرات را برای لشکرکشی تأمین می کرد که در عین حال حمل مواد و محصولات خراسان و مازندران را برای لشکرکشی تأمین می کرد. همچنین حمل مواد و محصولات خراسان و مازندران و اجناسی که از خود روسیه می رسید را تسهیل می کرد. چنین خطی البته هیچ گونه اثر و سود تجارتي نداشت و فقط برای نقشه های نظامی مفید بود و تمام قصد و خیال مربوط به این خط بعد از فتح ماوراء بحر خزر توسط روسیه متروک شد و روسها با احداث خط آهن ماوراء بحر خزر چنان وضع تسلط آمیز درخشانی نسبت به خراسان احراز کرده بودند که دیگر به راه آهن اضافی نیازی نبود تا وسیله تسهیل و پیشروی آنان به طرف مشهد یا هرات باشد.

۷. عشق آباد - قوچان - مشهد؛ ساختمان راه آهن در جلگه هموار آن نواحی کار آسانی بود. در راه های آباد هر دو طرف روس و ایران بین عشق آباد و قوچان چیزی برای کشیدن خط آهن پیش بینی نشده بود و این امر نشان می داد که دولت روس تمایلی به این کار نداشت.

۸. دوشک - سرخس - مشهد؛ این طرح به یک کمیته اختصاصی نظامی در قفقاز

۱. محمد کاشف السلطنه، همان، ص ۱۱۵.

ارجاع شده بود و این خط فرعی روسی از ایستگاه دوشک در مسیر خط آهن ماوراء بحر خزر تا مشهد بود. چنین راه آهنی موجب تسهیل دسترسی روسیه به هرات می‌گردید که بدین ترتیب با یک تیر دو نشان می‌زدند، یعنی هم مشهد دچار تهدید می‌گردید و هم مرز افغانستان به خطر می‌افتاد.

۹. مشهد - تهران؛ این خط که از بیابانهای جدا افتاده غیرمزروع می‌گذشت شاید به لحاظ اقتصادی اهمیت چندانی نداشت ولیکن به لحاظ مذهبی مورد توجه بود.^۱ ارتباط راه آهن تهران به مشهد باعث می‌شد که بدون تردید کالای انگلیسی زیادتر به بازارهای خراسان برسد اما شاهراه وارداتی اجناس هند و انگلیس از طریق جنوب ایران بود، چرا که در آن حدود راه رقابت برای دیگران مسدود بود و عقل و صلاح انگلیس ایجاب می‌کرد که در اصلاح و بهبود جاده‌های جنوب تلاش کنند. خط آهن تهران به خراسان از خراسان دو شعبه می‌گردید، یکی متصل به راه آهن روس در مرو می‌شد آن هم به منظور مسافرت به شمال مملکت چین و یا از وسط آن از صحرای مغولستان گذشته وارد پکن می‌گردید و دیگری از خراسان به کابل و در پیشاور تمام می‌شد و مربوط به خطوط شمالی هندوستان می‌گردید. این خط نیز از خطوط بین‌الدول محسوب می‌شد.^۲

۱۰. راه آهن سیستان؛ منافع انگلیس و توسعه تجارت هند و انگلستان در آن نواحی، ایجاد خط آهنی را در آنجا کاملاً ایجاب می‌نمود که با خط آهن مرزی بلوچستان اتصال یابد، ولیکن حکومت هند با ساختن خط آهن فوق مخالفت می‌کرد آن هم به این دلیل که مخارج احداث هنگفت بود به علاوه امکان حمله جناحی از شمال به آن راه وجود داشت و بهره‌عاجل تجارتهی نیز نداشت. این دلیل آخری نسبت به خطوطی که یک رشته بود بدون استثنا صادق بود، هیچ خط آهنی از سه تا چهار یا پنج سال فایده‌تجارتی نداشت.

۱۱. راه آهن گوادر یا چاه‌بهار - تهران؛ این خط مزایای عمده‌ای برای تجارت وارداتی انگلستان داشت و موجب استفاده خود ایران جهت صادرات تریاک و پنبه و خشکبار می‌گردید.

۱۲. بوشهر - تهران؛ طرح اتصال بوشهر به تهران با خط آهنی مستقیم از طریق شیراز،

۱. رجوع کنید به: مستشارالدوله و مسئله راه آهن در همین بخش.

۲. کرزن، همان، جلد اول، ص ۷۹۶-۷۹۷؛ محمد کاشف‌السلطنه، همان، ص ۱۱۵.

فکری بود که به واسطه موانع طبیعی عظیم بین شیراز و دریا هیچ‌گاه عملی نمی‌شد. یک رشته کوهستانهای متوازی این دو نقطه را از یکدیگر جدا می‌ساخت و فقط با هزینه سنگین و بی‌اندازه آن هم بدون انتظار بهره‌عاجل شاید قابل اجرا می‌شد. این نکته که بوشهر به عنوان عمده‌ترین بندر جنوب، لزوماً در انتهای خط آهن سراسری ایران قرار می‌گیرد بدون توجه به موانع طبیعی در نظر گرفته شده بود.

۱۳. محمره (خرمشهر) - بروجرد - تهران؛ معدودی بر این عقیده بودند که یگانه خط آهن ایران که امکان سود تجارتي داشت خط آهنی بود که از شوشتر (به احتمال بیشتر شاید محمره) شروع و از میان لرستان به خرم‌آباد و بروجرد منتهی می‌شد و از آنجا به آسانی به کرمانشاه، همدان و خط تهران و بغداد ارتباط می‌یافت و از طرف دیگر با سلطان‌آباد و قم و مآلاً به تهران وصل می‌گردید و به این ترتیب بندر جنوبی ایران چند صد میل به پایتخت نزدیک‌تر می‌شد و مانع عظیمی هم مانند کتل راه کاروانی بوشهر - شیراز در کار نبود. علاوه بر آن تجارت وارداتی، صادراتی ایران را به سمت خلیج فارس معطوف می‌ساخت و از میان غله‌خیزترین نواحی ایران می‌گذشت و در آبادانی شهرها تأثیر بسیار می‌نمود و به این ترتیب خط سیر تجارت هم داخلی و هم خارجی می‌شد و از مازاد محصولات داخلی مقداری هم به خارج صادر می‌گردید.^۱ اگر خط آهن محمره احداث می‌گردید دسترسی آسان به پنج بارگاه مقدس آسان می‌شد، یعنی قم در شمال که آرامگاه حضرت معصومه بود، بارگاه کربلا و نجف و سامرا که همه در مجاورت فرات و دجله قرار داشتند. بالاتر از همه راه مکه باز می‌شد.

۱۴. بغداد - تهران؛^۲ مسافت بین بغداد و تهران ۵۰۰ میل بود. شهرهای عمده کرمانشاه و همدان در سر راه آن قرار داشت. مقدار زیادی کالا از این راه به خارج حمل و نقل می‌شد ولی از لحاظ بار و یا مسافر استعداد محمره - تهران را نداشت و از نواحی حاصلخیز عبور نمی‌کرد و ارتباط آسان آن به دریا مقدور نبود.^۳

مسافتی از خط راه بغداد به تهران که در خاک عثمانی بود، یعنی از بغداد به خانقین هیچ اشکالی نداشت و بیش از صد و پنجاه کیلومتر نبود موضوع اصلی در قسمت ایرانی

۱. البته نظر کرزن را در این خصوص بایستی با احتیاط پذیرفت چرا که در درجه اول منفعت این راه عاید خود دولت انگلستان می‌گردید.

۲. اگر خط آهن بغداد - تهران به کار می‌افتاد بیشترین منفعت را آلمانها از این احداث می‌بردند. به مبحث رأی

آلمان برلین - بغداد مراجعه شود. ۳. کرزن، همان، جلد اول، ص ۷۹۸-۸۰۱

بود که آن را می‌توان به پنج قسمت فرض کرد به صورت ذیل:

— از تهران به قم صد و بیست کیلومتر؛

— از قم به سلطان‌آباد صد و بیست و چهار کیلومتر؛

— از سلطان‌آباد به بروجرد هفتاد و سه کیلومتر؛

— از بروجرد به کرمانشاه دویست و چهل و سه کیلومتر؛

— از کرمانشاه به خانقین صد کیلومتر

اکثر زوار ایرانی از این راه به کربلا و نجف می‌رفتند و عدد زائرین ایرانی از طبقات مختلف، هر سال تقریباً به سیصد هزار نفر می‌رسید. علاوه بر این بسیاری از شیعیان در بستر مرگ وصیت می‌کردند که نعش آنها را به کربلا حمل کنند و آنجا به خاک بسپارند. یکی از مهندسین فرانسوی معتقد بود که می‌توان شعبه‌ای از این راه جدا کرد به طوری که آن شعبه بندر محمره را که واقع در کنار خلیج فارس بود به پایتخت وصل می‌کرد و تقسیمات آن شعبه راه از این قرار پیش‌بینی شده بود:

— از بروجرد به خرم‌آباد چهل و نه کیلومتر که کوهستانی بود ولیکن بدون اشکال زیاد.

— از خرم‌آباد به دزفول به شوشتر پنجاه کیلومتر فاصله بود.

— از شوشتر به اهواز هشتاد و پنج کیلومتر که در آنجا نفت بسیار بود.

از اهواز به محمره که زمین هموار بود و راه آهن خیلی کم‌خرج. احداث این خط در درجه اول کار زیارت عتبات عالیات را آسان می‌نمود.

طرفداران احداث راه آهن در ایران نظرات مختلفی به منظور واگذاری امتیاز این احداث بیان داشتند. معدودی بر این امر تأکید می‌ورزیدند که راه آهن به دستگیری مهندسین و استادان ایرانی ساخته شود و اگر به قدر کفایت پیدا نمی‌شد آن‌گاه از مسلمین بلاد خارجه و بعد از آن از پارسیان زردشتی مقیم هندوستان استفاده گردد. چرا که موجب مهندسان ایرانی و مسلمین تبعه خارجه یا پارسیان کمتر از مهندسان اروپایی برآورد شده بود.^۱

حتی در این راه سعی در ترغیب علما نیز انجام گرفت، چنانکه طالبوف در یکی از نوشته‌هایش تصویری خیالی از راه آهن «الکیترا» تبریز - مراغه، ارائه می‌دهد که در ششم

۱. جبل‌المتین، سال هشتم، ۲۵ جمادی‌الاول ۱۳۱۹ هـ. ق/۱ سپتامبر ۱۹۰۱ م، ش ۴۶، ص ۱۳-۱۴؛ مأخذ پیشین، سال سیزدهم، ۱۶ شعبان ۱۳۲۳ ق/۱۶ اکتبر ۱۹۰۵ م، ص ۱۸-۱۹.

صفر سال هشتادم ولادت ناصرالدین شاه افتتاح می شد. قطار طالبوف در تجهیزات بی نظیر بود، رستوران، تلگرافخانه، کتابخانه، واگون حمام با آب سرد و گرم برای انجام امور شرعی، واگون مسجد که قطار به هر طرف که روانه می شد روی مصلی همیشه به قبله بود.^۱ در واقع وی با اشاره به این نکته که این صنعت جدید به هیچ وجه مانعی در انجام فرایض مذهبی ایجاد نخواهد کرد، سعی در جلب نظر علما داشت.

۱. عبدالرحیم طالبوف. احمد، تهران، انتشارات شبگیر، ۲۵۳۶ شاهنشاهی، چاپ دوم، ص ۱۷۹.