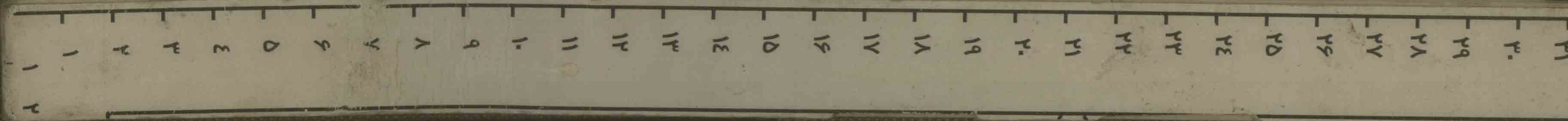


1
1
2
2
3
Q
5
A
Y
b
-1
11
A1
A1
31
Q1
51
A1
Y1
b1



جله ۱۱۵۶۴

مہات و حیات

مصنف

کاشف السلطنہ پرنس دو چاہے

بتاریخ

اوج نور ۱۳۰۱

شہر رمضان ۱۳۴۰

ماہ ۱۹۲۲

▶ مہران - مطبعہ مجلس شورای ملی ▶

- بسم الله الرحمن الرحيم -

روزی در گوشه عزالت نشسته و دربروی خود بسته با حالی افسرده و دلی پژمرده بر اوضاع وطن عزیز تاسف میخوردم و ایپانی از مرحوم میرزا فتح الله خان شهبانی رحمه الله علیه در خاطر می سرودم و بر بیچارگی نوع خود میگریستم

یار پریشان و زلف یار پریشان	شهر پریشان و شهریار پریشان
کار زمانه چه گشت درهم و برهم	مردم کارند گاه کار پریشان
نهیست پریشانی جهان همه از جبر	نیست کس از روی اختیار پریشان
کار خلایق باضطرار کشیده است	مانده دل جمله ز اضطراب پریشان
مرد خردمند گرد کار نگردد	کار چه گردد ز کرد کار پریشان
رفته برون از میان و بسته کناری	گرچه بودم در کنار کار پریشان
وای بملکی که شد زخارج و داخل	دخل پریشنده و خراج پریشان

در این بحر تفکر و غم چندان فرو رفته و غوطه ور بودم که از همه چیزم فراموشی حاصل و از خود بی خبر بودم تا گهانی در بر هم خورد و از صدای آن بخود آمده دوسمی که همیشه مشتاق صحبت او بودم وارد گردید مرا چندان از حضور خویش خور سندی داد که بکلی حالت دقایق قبلم فراموش گردید بالجمله از هر دری سخن گفتیم تا آنکه باطلبیعه از پریشانی اوضاع مملکت صحبت بهمان آمد و در مقام چاره جوئی مباحثات رد و بدل شد رفته رفته در مسائل باریک و دقیق گردیده روح مسئله را چنین شکافتیم که مبدأ و منشاء جمیع خرابی ها و بدبختیهای ایران و ایرانی

فقط از فدا شدن راه آهن است و پس نظر بر این معنی انکار نا پذیر آن دوست گرامی بر بی فبندی اهالی ایران بسی تاسف خورده (با آنکه خود او از اتباع ایران محسوب نمی شود ولی از اثر فزادی و خون پاک ایرانی که در بدن دارد بیش از هر ایرانی غم خوار این مملکت است) در تعجب ماند چگونه مردم ایران از این حقیقت بر بسته چشم پوشیده و تا امروز در فکر چاره و علاج کار میامده اند و بر این عقیده ثابت و راسخ ماند که اهالی مملکت و زمامداران امور چنانکه باید و شاید بر لزوم و منافع راه آهن پی نبرده والا چگونه از این مسئله حیاتی صرف نظر می کردند نظر بر این حال عقیده بر این داشت که تکلیف امروزه هر ایرانی وطن پرست در این است که بوسائل ممکنه عامه مردم را بر اساس خرابی و چاره کار متوجه سازد و ادای این تکلیف را اول بر عهده این بنده محول و خواهش نمود که در موضوع منافع راه آهن و لزوم و وجوب آن برای زندگانی هر مملکت خصوصاً ایران شرحی نگاشته و اشخاص منورال فکر را کاملاً متوجه اثرات آن بنماید تا بهر وسیله و قیمت که ممکن گردد موجبات تاسیس آنرا در ایران فراهم آورند لاجرم با نهایت یاسه که از نتیجه کار و این زحمت داشت خواهر، دوستانه را قبول و در مقام ایفای آن برآمد و سعی خواهد داشت که بعون الله تعالی بطور اختصار و عبارات ساده در لزوم و اثبات این مقصود شرحی بعرض برساند

فصل اول

در عالم طبیعت کلیه مخلوقات بر سه طبقه تقسیم گردیده اند جمادات
نباتات حیوانات

قسمت اول که جمادات است بسکونت ابدی و کاهی بحرکت غیر ارادی محکوم شده اند
قسمت دوم که نباتات هستند دارای حیات یعنی حرکات داخلی که قوه
نامیه باشد می باشند این حرکات بدون تغییر محل و مکان در تحت قواعد
مخصوصی است چنانکه دیده و شنیده نشده است که نبات و گیاهی از جای
بیجای دیگر برای تحصیل قوت و غذای خود یا دفع سرما و گرما حرکت
کرده باشد بحکم طبیعت غذای آن که باران و شب نم است از هوا بقدر
کفاف باو میرسد و یا بواسطه جریان آب از ریشه آن می گذرد و از مواد
ارضیه نیز بقدر لزوم برخوردار میشود و نزدیک به عالم حیوانات و انسان
دارای حرکات داخلی است و بواسطه همین حرکات است که هر يك بمناسبت
خلقت خود سالی يك مرتبه تغییر وضع داده لباس عوض می کنند بهار
و خزان دارند و هر يك دارای کلهای قشنگ و میوه جات خوش طعم و لذیذ
میباشند و اگر در حرکات داخلی آنها اندك اختلالی روی دهد می بینیم
پژمرده و فاخوش گشته راه عدم را می پیمایند پس معلوم میشود حیات هر
گیاه و نبات بسته بصحت و تنظیم حرکات داخلی اوست

اما در طبقه حیوانات که انسان اشرف ان قوع بشمار میرود علاوه بر
حرکات داخلی که در عالم نباتات ذکر شد دارای حرکات و احساسات
خارجیه مستقله و آزاد می باشد چنانکه می بینیم يك آدم اتصالا سعی و کوشش
در تحصیل معاش و موجبات تسهیل زندگانی و استراحت خود دارد و برای
دفع سرما و گرما از محلی بمحل دیگر میرود بنا بر این بقای زندگانی

هر حیوان و انسان منوط بر تنظیم و ترتیب حرکات داخلی و خارجی اوست و
از این حکم قطعی طبیعی معلوم میشود که حیات و زندگانی انسان بدون
حرکت داخلی و خارجی غیر ممکن است

در صورتیکه بقای زندگانی يك آدم بطور انفراد منوط بحرکات داخلی
و خارجی بوده باشد چگونه میتوان حیات اجتماعی را خارج از این حکم
طبیعت دانست چرا که می بینیم زندگانی بالا اجتماع دور از افک تغییر و تحریفی
در لوازم و احتیاجات زندگانی انفرادی داده باشد هزاران مرتبه بر لوازم و
احتیاجات آن افزوده است و حتی تجملات که به هیچوجه لازمه حیات انفرادی
عالم حشر نبوده امروز در حیات اجتماعی نهایت ضرورت و لزوم را پیدا
کرده پس ملاینها نفوسیکه امروز در يك شهر زندگانی می کنند بهمان
نسبت احتیاجاتشان با زندگانی انفرادی فرق کرده یعنی چندین ملاینها
بر حوائج آنها افزوده است

بعد از آنکه معلوم شد زندگانی يك ملت سی یاصد ملاینها مثل يك نفر
انسان دارای حرکات داخلی و خارجی میباشد لازم است در این موضوع
دقیق تر کشته معلوم نماییم از چه حیثیات زندگانی بالا اجتماع مشابهت با
زندگانی انفرادی دارد می بینیم چنانکه دماغ انسان حاکم بر بدن است دولت
یا حکومت هر مملکت بمنزله حاکم این بدن اجتماعی واقع گردیده و نیز
چنانکه لازمه حیات يك آدم را تنظیم دوران خون او در عروق و شرائین
حتم و شرط قرار داده اند برای این بدن اجتماعی جاده های کوچک و
بزرگ و راه های شسته و راه های آهن نیز حتم و وضع گردیده است و در
همین زمینه می بینیم که ادارات پست و تلگراف قائم مقام قوه سامعه و ناطقه
و عصبانی این بدن اجتماعی گردیده

نظر بر قبول و لزوم حرکات اجتماعی اگر به بینیم یا بشنویم که یکی از اجتماعات نوع بشر که فلان ملت یا فلان دولت نام دارد فاقد برتنظیفات و صحت در حرکات بدن اجتماعی خود گردیده بدون تردید آن ملت و دولت را مریض و محکوم بزوال میدانیم چنانکه علت زوال هر يك از ممال و دول قدیمه جز این نبوده است

چون حرکات داخلی بالا اجتماع يك ملت چندین ملهانی را مانند حرکات داخلی يك نفر قائل شدیم بایست برای حیات اجتماعی آن ملت ما قند زندقانی يك نفر آدم حرکات خارجی نیز قائل شویم و آن عبارت از تجارت بین المللی است که روابط و مرادوات اجتماعات با اجتماعات میباشد پس لازمه حیات هر ملتی بسته به تجارت که حرکات خارجی او با ملل مجاور و غیر همجوار است خواهد بود این مسئله محرز گردیده که هر ملتی از آن عظیم تر و قوی تر نبوده باشد هم نکه از حرکات خارجی خود باز ماند یعنی در تجارت خود را بروی همسایگان بست در اندک زمانی عظمت او مبدل بذلت و غنای او مبدل بر فقر و پریشانی میگردد

لهذا قادر مفعال برای احیاء ملل و اجتماعات نوع بشر افسان را مجبور به تجارت که رفع حوائج زندگانی از یکدیگر است فرموده نظر بر همین حکمت و فلسفه است که تغییرات زیاد در قطعات عالم از جهت اختلافات هوایی و منطقه و فصول اربعه ایجاد فرموده که نوع بشر در رفع احتیاجات بمحصولات مختلفه هر منطقه و مبادله با یکدیگر سعی و کوشش بنماید مثلا روسیه به برنج ایران و خرمای عربستان احتیاج دارد و ایران به فقط و چوب و پارچه های روسی محتاج است و اروپائیا برای تغذیه خود محتاج بمحصولات قطعات دیگراند و قطعات مزبوره بر صنایع کارخانهجات و آهن آلات و ماشین آلات آنها احتیاج

دارند هکذا اگر هر کدام از این ملل محصولات طبیعی و مختصی خود را از راه تجارت بدیگری مبادله نمایند می بینیم بمنتهای درجه احتیاج و سختی گرفتار میشوند

بنا بر این مقدمات طبیعی و فلسفی مسلم و مبرهن گردید که حیات و بقای هر ملت و مملکت منوط بداشتن مرادوات سریعه و سهولت در مبادلات میباشد آیا ترقیات حیرت انگیز اهالی اروپا و امریکارا که از نیمه قرن ۱۸ شروع شده است بچه حمل میتوان کرد؟ آیا ضعف و فقر و پریشانی دول مشرق زمین را که از همان تاریخ شروع گردیده بچه علت و سبب بایست تاویل کرد؟

شاید جواب این مسئله بر بعضی مشکل بوده باشد اما اگر از اطفال عامی افریقای مرکزی سبب و علت آنرا بپرسند بدون تأمل و درنگ خواهند گفت انکشاف قوه بخار و اختراع راه آهن و کشتی آتشی است

فی الحقیقه اگر اندکی در این معنی دقت نمائیم تصدیق خواهیم کرد که غیر از این هیچ علت و سببی در کار نبوده و نیست در بادی امر و وهله اول قبول این مطلب بر اهالی مشرق زمین قدری مشکل و تردید آمیز میباشد ولی اگر چشم خود را چند دقیقه بسته و در اوضاع قدیم و قدرت یکصد سال قبل و ثروت آن زمان خودشان با هر يك از دول اروپائی همان زمان معاينه نموده و بسنجند می بینند که در آن تاریخ دول مشرق زمین خصوصا ایران از هر حیث بر آنها مزیت علمی و صنعتی داشته است و قتی که سبب این همه ترقیات اروپا و این درجه تنزل اهالی مشرق زمین و ایران را درست از روی دقت بشکافیم می بینیم جز استخدام قوه بخار و اختراع راه آهن هیچ سبب و علت درین نبوده و نیست این حقیقت برجسته حسا بر ما ثابت

مبنماید که ایجاد قوه بخار از حرکت دادن کشتی های عظیم الجثه باقطار
عالم و از طی الارض کردن ترنها بوسیله لوکوموتیف چنان پنج قطعه ربع
مسکون را بایکدیگر نزدیک کرده و روابط شخصی و تجارلی آنها را سریع
نموده است گویا تشکیل يك شهر و يك حوزه را داده باشد که چندین فامیل
در نهایت مهر و محبت باهم زندگانی مبنمایند و رفع حوائج زندگانی را
ازهمدیگر چنان سهل و آسان و سریع کرده اند که از قوه تصور ما خارج است
پس هر زمان که ما ایرانیان بخواهیم دارای همان زندگانی شده و داخل
در آن افجهن فامیلی گردیم و دارای همان حرکات داخلی و خارجی اجتماعی
بشویم ناگزیریم که در مملکت خودمان راه آهن داشته باشیم

فصل دوم

قطر بر موقعیت جغرافیائی ایران و ثروت های بیشمار سطحی و
عمقی بایست بحکم طبیعت این مملکت عظیم ترین مال و دول روی زمین
بوده و از جهت ثروت غنی ترین ممالک بشمار آید ولی بر عکس ضعف
و پیریشانی و فقر امروزه ایران از هر درجه که تصور شود بالا تر است
و اگر دارای چندین رشته راه آهن میبود بطور قطع دارای همه چیز بوده
و مقام دیرین خود را در میان ملل اول درجه عالم احراز میکرد
بد بخشنی ایران و ایرانی از این جهت نه بدرجه ایست که قابل
تصور و قدرت تحمل چنانچه وحشیان آفریقا و سودان از برکت راه
آهن و کشتیهای بخار امروز دارای تمدن اروپائی و ثروت بیشمار هستند
و ایرانی بد بخت بواسطه نداشتن آن محکوم بر فقر و مذلت گردیده
البته ادامه این حالت رقت انگیز به انتها درجه سخت و خجالت آور است
ولی بد بختانه حاصل همین نتیجه شوم راجع بخود ایرانی است چرا که
احدی دلتی بر بیچارگی ما نخواهد سوخت پس ایرانی بایست در اصلاح
حال خود بکوشد مقصود این است که هر وقت ایرانی بخواهد از این
لباس ذلت بیرون آمده و مثل سایر ملل حیثیت شرافت خود را محفوظ
بدارد بایست بایک جدیت و حرارت صادقانه و بایک عزم آهنین در تحصیل
موجبات این کنج سعادت (راه آهن) بکوشد و از بذل مال و جان و از
هیچ چیز مضایقه و دریغ ننماید و الا حال ما روز بروز بدتر از این
خواهد شد و هر قدر از این ذلیل تر و بیچاره تر گردیم احدی بر ما
ترحم نخواهد کرد چرا که ما را قابل و لایق همین قسم زندگانی میدانند
که تحمل و اختیار نموده ایم پس ادامه این زندگانی تا زمانی خواهد

بود که ما خود مایل و متحمل هستیم و همان روزیکه از روی فهم و غیرت
بخواهیم خودمان را از این گرداب خوارت و بیچاره گئی رهایی دهیم باواز
بلند بسایر ملل میگوئیم مراضی شده ایم که در نعمت و ثروت های بیشمار
فراوان که خداوند بر ما عطا فرموده با شما شرکت و مباداه نمائیم باین
معنی شما آنچه از محصولات سطحی و عمقی ما میخواهید و بدانها محتاج
هستید بدهیم و از شما در عوض سرمایه علمی نقدی ولوازم راه آهن
میخواهیم چنانکه تا امروز از هیچ يك افزودن و مللی که بدرجه ما بوده اند
مضایقه نکرده اند از ما هم دریغ مدارید البته یقین و مسلم است که
بترتیبات معموله و با شرایط لازمه از ما هم مضایقه و دریغ نخواهند نمود
خلاصه نتیجه کالی ما از داشتن راه آهن بردو چیز است اولاً صرفه در

مخارج ثانیاً سهولت در محمولات تا بتوانیم کرایه يك تومان را بیک قران و نیم
قران بدهیم و این تفاوت هرچه میشود فیما بین مالک و مشتری تقسیم گردد و
همین تفاوت ها مایه ثروت دول اروپا شده که امروز باین پایه و مایه رسیده اند
برای ثبوت امتیازات راه آهن لازم است میزان مصارف گزاف حمل و نقل

با حیوانات که معمول به امروز ماها و قدیم اروپائیانها بوده است بعرض برسائیم
میزان حمل با قاطر — يك قاطر جی بیش از دو قاطر نمیتواند
اداره کرده براند در صورتیکه هر کدام چهل من بار حمل نمایند هشتاد
من حمل کرده و روزی سی و شش کیلومتر که شش فرسنگ بوده باشد راه
پیموده است

یک قاطر روزی سی و شش فرسنگ
باری که در هر روز
در هر روز

مخارج يك قاطر جی در روز
مخارج دو قاطر
مخارج و مصارف تعمیر پالان و غیره

۱۱ قران

راست است که در هر روز
باری که در هر روز
در هر روز

البته باید ملاحظه این را کرد که در تمام سال این دو قاطر مشغول
کرایه کشی نتوانند بود لا اقل چهار ماه بایست چرا بنمایند پس مکاری
بایست اینقدر از این دو حیوان ضعیف دخل کرده تا مخارج تمام سال
را پس انداز نماید

میزان حمل با شتر — حمل با شتر خیلی با صرفه تر است چنانکه
معمولاً چهار شتر را يك ساربان اداره کرده میرانند و هر کدام هشتاد من
بار حمل مینمایند و در مخارج از قاطر خیلی کم خرج تر است —
يك ساربان در روز

یک شتر
باری که در هر روز
در هر روز

چهار شتر
تعمیر چوال و جهاز و غیره

۱۰
۳
۱۷

چون شتر در سال بیش از هفت ماه عادتاً مشغول حمل نیست باقی
اوقات بی کار و مشغول چراست ساربان بایست از دخل هفت ماهه مخارج
سال را با تلفات معموله پیش بینی نموده باشد اما در حمل با شتر فوراً
دیده میشود که در مخارج با قاطر نصف فرق کرده و در حمل هشت برابر
اضافه شده است

حمل با عرابه — حمل با عرابه با صرفه تر از دو قسم فوق الذکر است
مثلاً اسب که جنساً يك سوار با چند من ترك بیشتر حمل نمی کند در کشیدن
عرابه می بینیم چندین برابر شتر حمل کرده چنانکه يك عرابه که وزن
اقل آن يك صد و پنجاه من است سه برابر آن که چهار صد و پنجاه من باشد
با اضافه وزن خود عرابه که ششصد من میشود در کمال سهولت حمل مینماید
و در مخارج هم نسبتاً از دو قسم اول خیلی کم خرج تر است

و سرقا سر ضرر عمومی است چنانکه معلوم نمودیم مالک و رعیت از محصول و رفیع دست يك ساله خود نتیجه نمیگیرند تا جود در مقابل تنزیل پول که چندین ماه در سال بیکار ماند با مخارج دارالتجاره از این معامله هیچ صرفه نبرده نگاری هم هر چه کرایه گرفته است بشکم حیوانات ریخته آخر الامر سرمایه هستی خود را هم از دست داده پس بعد از فکر بسیار می بینیم تنها چیزیکه چاره جمیع این ضررها و خسارات را بنماید وضع راه آهن است و بس

مرحوم صلیح الدوله طاب ثراه یکی از اشخاصی بود که براین اساس خرابی پی برده و در رساله راه نجات تشریح این ماده را بخوبی نموده است (از دیاد ثروت هر فردی یا هر ملتی از سدره منصور است یکی آنکه از خرج بکاهیم دوم آنکه بر دخل ببزائیم و سوم آنکه هم از خرج بکاهیم و هم بر دخل ببزائیم و این مقصود حاصل نمیشود مگر از راه حفظ امنیت بواسطه اشاعه معارف و تسهیل عمل حمل و نقل اشاعه معارف مدت می خواهد و صرف مایه و بلا واسطه عایدی برای خزانه دولت ندارد اما تسهیل اسباب حمل و نقل نتیجه اش فوری است هر ساعتی که بتوانیم کرایه يك تومان را پنجهزار کنیم همان ساعت نصف کرایه را فایده خواهیم برد و اسباب از دیاد ثروت ما میشود و غرض اصلی از این لایحه تحقیق در این معنی و بقای مملکت است زیرا که با یراهی هیچیک از شعب مملکت داریرا چنانچه باید نمیتوان انجام داد موافق صورت احصائیه گمرکات در سنوات اخیره مقدار تقلبات تجارت خارجه این مملکت یعنی آن مقدار مال التجاره که از خارچ داخل این مملکت می شود و از داخل مملکت

بخارج میرود (سوی امتعه سواحل که بحساب نیامده) از جهت وزن بدو کرور خرور میرسد این دو کرور خرور متوسطا خروری ده تومان کرایه بر میدارد تا بعد از استعمال یا برعکس برحد برسد یعنی اهل این مملکت اقلا سالی بیست کرور تومان کرایه تجارت خارجه خودشان را کار سازی مینمایند و فقیر و غنی امروز این مبلغ را همه ساله میدهند کرایه مایحتاج شهرهای عمده این مملکت را از بابت امتعه داخله از قبیل کنسوم و جو و کاه و برفج و روغن و موهجات و نمک و مصالح بنائی و نجاری و غیره را این بنده از روی حساب دقیق بسالی سی کرور تومان اقلا بر آورد کرده ام پس بهمه جهت امروزه سالی پنجاه کرور تومان اهالی مراکز این مملکت صرف کرایه میکنند و در این محاسبه کرایه از نقاط جزوی که خارج از شوارع اصلی هستند بحساب نیامده زیرا که آنها در حسابیکه مادر نظر داریم داخل نمیشود حال اگر بتوانیم این پنجاه کرور وجه کرایه را نصف کنیم یعنی اسبابی فراهم بیاوریم که مردم این مملکت بتوانند به بیست و پنج کرور تومان مقدار تقلبات را که امروز طرف حاجت آنهاست حمل و نقل کنند بیست و پنج کرور دیگر در جیب آنها مینماید و اسباب از دیاد ثروتشان میشود و آنچه اسباب ثروت حالیه ممالک اروپا گردیده است همین نکرده است و باید دانست که ارزانی اسباب حمل و نقل چه فایده دارد یکی صرفه مردم از بابت وجه کرایه که بالفعل میدهند و فایده دیگر آنکه بواسطه ارزانی کرایه تجارت باضعاف مضاعف ترقی میکنند خصوصا تجارت امتعه داخله که غالبا از قبیل مصالح و حاصل فلاحت است که نسبتا کم بهاست و طاقت ادای وجه گزاف را ندارند در صورتیکه اگر ارزان باشند قابل حمل و نقل و اسباب از دیاد ثروت اهل مملکت میبرد

اکنون باید دید بچه وسيله میتوان باین مقصود عالی رسید اسباب این کار منحصر براه آهن است اگر مراکز مملکت را باسقامت راه آهن بهمیدیکر اتصال بدهیم آن فایده که ذکر شد حاصل میشود یعنی پنجاه کروریکه امروز مردم اجرت کرایه میدهند يك مرتبه نصف میشود بیست و پنج کرور تومان همه ساله صرفه این ملت می گردد و با بیست و پنج کرور دیگر هم مخارج اداره راه آهن ادا وهم تنزیل سرمایه ان داده میشود) مرحوم صنیع الدوله در سنه ۱۳۲۵ که پانزده سال قبل می شود رساله راه نجات را بطبع رسانید و مقدار مال التجاره و مبادلات ایران را از صادر و وارد بدو کرور خروار تخمین کرده و کرایه را در خرواری بحد متوسط بنده تومان میزان گرفته بود و حال اینکه از روی احصائیه گمرکات امروز عشر ان محصولات بخارج حمل نمیشود و از طرف دیگر تجارت خارجه بر قیمت معموله خود چندین برابر افزوده و کرایه محصولات داخله هم چندین برابر نسبت بسنه ۱۳۲۵ اضافه شده این خرابی های کمر شکن مایه تمامی رعیت و ورشکستگی تجارت و ضرر مالک و مشتری گردیده است چند سال است که می بینیم يك خروار محصول خشک بار از ایران بیرون رفته يك خروار پنبه بخارج حمل نشده فلاحات ابریشم بکلی از میان رفته پشم و پرنج و سایر حبوبات بواسطه گرانی کرایه مشتری ندارد از این قرار میتوان گفت که نصف آن کرایه که مرحوم صنیع الدوله در پنجاه کرور تومان تخمین کرده بود بواسطه نبودن صادرات و خرابی دهات بکلی از میان رفته ولی در مقابل پنجاه کرور تومان از بابت کرایه امروز اضافه بر تجارت خارجه و داخله شده است که اهالی ایران مجبوراً منحمل و در مقابل این ضرر دائمی رو بتمامی میروند

در سنه ۱۳۱۵ که بیست و پنج سال قبل باشد میزان کرایه در ایران از این قرار بود

از بندر عباس تا طهران خرواری	۲۰۰	قران
از بوشهر	۱۸۰	"
از کرمانشاه	۸۰	"
از مازندران	۷۰	"
از گیلان	۱۲۰	"

و کرایه امروز که سنه ۱۳۴۰ میباشد در ایران از این قرار است

از سیستان بطهران خرواری	۹۷۰	قران
کرمان	۸۳۰	"
بوشهر	۸۵۰	"
تبریز	۳۵۰	"
رشت	۴۰۰	"
مازندران	۲۷۰	"
کرمانشاهان	۳۵۰	"

از قرار احصائیه مذکور معلوم میشود که در ظرف بیست و پنج سال چه خرابی ها و ضرر های جبران پذیر از بابت کرایه بر ملت ایران وارد شده است

تجارت امروز ما در حدود شمال بواسطه انقلاب روسیه بکلی موقوف گردیده و چون حمل مواد خام ما از ایالات شمالی تا بسرحدهای جنوبی بواسطه گران بودن کرایه به هیچوجه صرف نمیکند بایست بکلی از آن صرف نظر کرد و نیز از مراکز ایران که طهران است بخواهیم بعضی مواد خام به بنادر

فتون با مهمات آن پر کرده روانه وریشه انقلاب و فائزنی را بر باد میدهد
و متمرذین را بجزای خود میرساند

مملکتی که راه آهن داشته باشد دهات نزدیک بطرق اصلی را
فوق العاده با ثروت کرده و سایر نقاط که بواسطه بعد مسافت از این نعمت
محروم بوده اند صاحب ثروت و همه قسم رفاهت مینمایند

مملکتی که راه آهن داشته باشد تجارتی حاصل خیز آن مانند
دشت اهواز که سی فرسنگ در چهل و پنج فرسنگ زمین با چندین رود
خانه های عظیم که قابل کشت پنبه قهوه خرما نخل نیل و شکر و همه قسم
حبوبات است خالی از سکنه و لم یزرع نمیکندارد

اگر راه آهن میداشتیم دشت کرکان و دشت سپستان با آن وسعت و آن
رودخانه ها و آن خاک زرخیز که از اراضی مصر و بین النهرین مرغوب ترند
بحال امروز بایر و بی آبادی و خالی از سکنه نمی ماند

مملکتی که راه آهن داشته باشد سد های خراب آن بسته و جلگه
های لم یزرع آن مزروع و دهات خراب و ویران آن مانند مراکز ایران
آباد و مردمش از حال فقر و پریشانی نجات می یابند

اگر راه آهن میداشتیم در جمیع شهر ها لوله آهن برای مجاری
مياه کشیده مردم را از حملات امراض مسریه نجات میدادیم

اگر راه آهن میداشتیم از نعمت های سواحل دریای مازندران و
خلیج فارس متمتع گردیده و اهالی آن حدود را از نعمت و محصولات
دیگر بر خور دار مینماشتیم

اگر راه آهن میداشتیم بچندین کارخانه که منتها درجه احتیاج را
داریم رفع احتیاج میکردیم

اگر راه آهن میداشتیم صد يك کرایه امروز را برای تحصیل همان
مقدار محصولات داده و بقیه آنرا فیمابین زارع و مشتری تقسیم میکردیم
و از این راه عموم ملت صاحب مایه و ثروت میشدند

اگر راه آهن میداشتیم از جمیع معادن که سر تا سر ایران را پر کرده
و روی هم ریخته استفاده های عظیم میکردیم

اگر راه آهن میداشتیم چاه آرتیزین در جمیع نقاط بی آب حفر کرده
يك وجب زمین ایران را لم یزرع و بی آبادی نمیکندادیم

اگر راه آهن میداشتیم تجارت ایران در روی کره منتشر شده
يك قسمت از ثروت جمیع ملل بزرگ بخاک ایران ریخته می شد

اگر راه آهن میداشتیم با اندازه آدم برای کار لازم میداشتیم که چندین
برابر جمعیت بیکار امروزه ایران از نقاط خارج بایستی جلب مینماشتیم

اگر راه آهن میداشتیم بیچه سهولت و ارزانی همه ساله بتفرج
عالم رفته کسب معلومات جدیده میکردیم و همین قسم مسافرین خارج برای
تفرج و تماشای آثار قدیمه ایران می آمدند و از این راه فواید عمده
نصب تجارت و صنعت گران ما میشد (مصر در سال شانزده ملیان پاره از
تفرج مسافرین اروپائی دخل مینماید)

اگر راه آهن میداشتیم همه ساله کروورها مریض برای معالجه بابه های

نگریدند اما بعد از ایجاد و اختراع راه آهن از همان نقاطی که در سابق حمل غلات بخارج باعث ضرر میشد در صدی هفتاد منفعت بردند باین معنی در صورتیکه زارع بهمان نرخ ایام قدیم جنس خود را بفروش رسانیده صدی سی منفعت عاید نموده و مشتری در صدی چهل ارزان تر خریداری کرده بود خلاصه نظر بر ازدیاد منافع املاک قیمت اراضی ضعف گردید یعنی املاکیکه بواسطه قیمت نداشتن محصول هیچ قیمت وارزش نداشتند يك مرتبه منافع آن به سی درصد رسید و نسبت باز دیاد قیمت اراضی یکمرتبه ثروت اهالی سی برابر سابق شد

بالجمله از يك طرف كمتر جمعیت برای کار از طرف دیگر ارزانی و وفور ارزاق که بواسطه راه آهن از نقاط و دهات دوردست بکرایه خیلی کم وارد مراکز میگردد کار را بجائی رسانیده که محصول داخله اروپا کهاف مصرف اهالی را نداده مجبوراً تجارت گندم وسایر جمویات از روسیه و امریکا بممالک اروپا شروع شد قبل از فتح قوه بخار محکمترین ولایتی همیشه از ارزاق عموم منافع کزافی میبردند و بیچاره کارگر و رعیت همیشه بدست این طبقه مردم بی رحم اسیر بوده و فقیر می شدند اما بعد از باز شدن راه تجارت غله از خارج بمحض آنکه در خرواری ده فرانک بالا میرفت فجاء بوسیله تلگراف از نقاط دور طلب جنس کرده و بقدری بفاصله چند روز در بازار اروپا ارزاق ریخته می شد که یکمرتبه تسعیر پائین آمده به میزان اول میرسید ازبرکت همین اختراع عجیب است که از هفتاد و هشتاد سال باین طرف ممالک اروپا روی سختی و قحطی را ندیده و دیگر نخواهند دید

ترقی در محصول و در قیمت املاک

محصول یکجریب در خاک فرانسه	فرانک	در سنه ۱۷۹۱
(۱۰۰۰۰ ذرع مربع)	۱۴۴۰	۱۸۲۱
"	۱۵۸۰	۱۸۵۱
"	۲۰۹۶	۱۸۶۲
"	۳۰۹۶	۱۸۷۴
"	۳۹۵۹	

از روی این میزان معلوم گردید که کلیه ترقیات ملکی بعد از اختراع راه آهن و کشتی بخار حاصل شده و دفعه واحده ثروت اهالی و زارع ضعف گردید در صورتیکه مشتریان همان محصول عین همان جنس را از ایام سابق چندین برابر ارزاتر خریده اند در واقع نه مالک ارزان فروخته و نه مشتری ارزان خریده این تنزل در نرخ و ترقی املاک که نسبت باز دیاد منافع حاصل گردیده همان تفاوت کرایه قدیم است با کرایه جدید راه آهن و کشتی بخار که فیما بین زارع و مشتری تقسیم میشود

بعد از اثبات ترقیات زراعتی که در فوق بعرض رسانید باید ببینیم که این اختراع جدید چه اثری در عالم صنایع نموده است

در این موضوع می بینیم بهمان درجه خساراتیکه در عهد قدیم طبقه املاک و زارع از نداشتن راه آهن متحمل بودند صنعت گران نیز متحمل و مضرر بوده بدلیل آنکه مسافت زیاد فیما بین آبادیها و کرایه کراف مواد اولیه هر صنعتی را با اندازه گران تمام میکرد و حمل آن بقدری بر قیمت مافزود که حمل و نقل آن از محلی به محل دیگر بهچوچه صرف نمیکرد

علیهذا اهل صنعت بی بضاعت و فقیر بودند و صنایع پست و بقدر رفع احتیاج هر محل تهیه میشد

اول شرط پیشرفت هر صنعت داشتن و یا ارزان وارد کردن مواد اولیه آن صنعت است در هر مملکتی که يك صنعت رواج و ترقی کرده است بهمین سبب بوده پس برای صرفه صنایع بایست مواد اولیه را ارزان تهیه و وارد کرد نظر بر اختلاف و تنوع صنایع هر صنعتی محتاج بمواد خام مخصوصه آن صنعت خواهد بود ولی جمیع صنایع در تهیه يك ماده اولیه اشتراك دارند و آن ذغال سنگ است و از روی مناسبت اهل صنعت اسم ذغال را در میان خود نان گذاشته اند یعنی چنانکه در هر جا ارزانی و گرانی دست مزد عملجات بمناسبت ارزانی نان ارزان و گران تمام میشود در عملیات ماشین هم که بجای قوای انسانی کار میکنند ذغال سنگ حکم نان را دارد یعنی هر فایر یکی ذغال ارزان وارد نماید بهمان نسبت در کار خود تسهیل سایر همکاران منفعت میبرد بزرگترین ترقیات صنعتی دولت انگلیس نسبت بر سایر ملل اروپا بهمین واسطه بوده و هست که معدنی مثل معدن ذغال کار دیو که با معدن آهن ممزوج و خیلی نزدیک است داراست و این دو معدن که سرمایه و مواد اصلی و اولیه هر صنعت بشمار میروند با کرایه خیلی مختصر با اهل صنعت میرسانند

در ایران چندین مرتبه خواستند بعضی صنایع را بوسیله ماشین آلات توسعه داده و رواج کنند با مخارج خیلی گزاف کار خارنجاتی مثل چلوار بافی ریسمان رسی قند سازی بلور سازی آجر سازی و غیره وارد پای تخت کردند اما بواسطه ارزان وارد نکردن نان ضرر های کلی کرده و عاقبت جمیع آنها خراب و متروک ماند

در مملکت انگلیس ذغال معدن کار دیو که بهترین ذغال سنگ است بدون خاک و سنگ هرتن (سه خروار و چهل من) میباشد قبل از جنگ سه تومان ارزش داشت و تجارت آن در جمیع دنیا رواج و تاخلیج فارس مسقط و بوشهر انبارها از آن پر بود اما اهالی طهران با وجود نهایت احتیاج که اتصالا بسوخت دارند و در اطراف خیلی نزدیک از دوالی پنج فرسنگ معدن ذغال سنگ موجود است بواسطه گرانی کرایه از قرار خرواری چهارده تومان که يك تن آن چهل و پنج تومان و شش قران میشود بزرگترین تحصيل مینمایند آیا این حال امکان دارد که بتوانیم کارخانجات راه انداخته و صنایع خود را بوسیله قوه بخار توسعه دهیم و یا آنکه لااقل اهالی و سکنه پایتخت را از عسرت و سختی سوخت مرفح بدریم تصویر است محال و تا راه آهن تهیه نکنیم نباید است استفاده از ثروت های طبیعی و آسایش نوع خود را داشته باشیم

فصل پنجم

در ترقیات تجارت

جمع امتیازات و سرعت در حرکت راه آهن بسنه بردو چیز است یکی حرکت بیستون لو کو مو تیف و یکی دو خط آهن البته باید تصدیق کرد در بدو امر و شروع باین اختراع راه آهن سرعت و اهمیت امروزه را نداشته و متدرجا تکمیل شده است

در بدو امر استعمال خط آهن در فرانسه و حرکت ماشین در روی آن بواسطه مسبو کرنه و شد که برای حمل لویه های وزین بکار میبرد رفته رفته سهولت و قدرت آن جلب توجه علماء فن را نموده مسبو گری بوال برای حمل سایر اشیاء این الت را بکار برد و با کمال زحمت در ساعتی يك فرسنگ و ربع راه می پیمود

در ممالك انگلیس و امریکا در سنه ۱۸۰۲ میلادی شروع بساختن راه آهن نمودند و اول ماشینی که مسبو استنفاست تکمیل نمود در ساعتی يك فرسنگ و نیم بیشتر راه نمیرفت و هر چه بر سرعت و قدرت آن اضافه گردید بهمان نسبت بر منافع مسافرت و حمل مال التجاره افزود تا در سنه ۱۸۷۳ در مملکت اسپانی سرعت آن باندازه رسید که هر ساعتی ۲۲ الی ۲۵ کیلومتر طی می کرد و در خاک فرانسه ۲۸ الی ۵۳ کیلومتر طی مینمود

در خاک انگلیس سرعت آن از ۳۸ الی ۵۵ رسید

برای صرفه اوقات در حرکت و مسافرت این فکته را نباید از

نظر دور نمود که با وجود سرعت حرکت ماشین در روی خط آهن اغلب اوقات بواسطه انحراف و اعوجاج راه مسافری از سرعت آن کمتر استفاده مینمایند زیرا که مسافت طی شده باراه آهن خیلی بیشتر از فاصله است که میتوان بخط مستقیم پیمود پس در مملکت هر چه خطوط آهن بیشتر یکدیگر را قطع نمایند و از انحرافات راه اجتناب کنند بهمان درجه و نسبت صرفه در اوقات مسافرت کرده اند چون این مسئله محرز و ثابت است در آن بحث نمی کنم اختراع راه آهن بدو نسبت اقوام و ملل دنیا را با یکدیگر نزدیک نموده است اول بواسطه سرعت در مراد و اشتراك در منافع چنانکه بذكر آن پرداختیم دوم در اینکه مسافرت را راحت و ارزاتر از هر زمان نموده است برای اثبات این مطلب لازم است مختصری از وضع سابق ذکر نموده با ترقیات امروزه مقایسه و مقایسه نمایم

یکصد سال قبل يك کالسه پستی بادو اسب یا يك دلهرانس در خاک فرانسه از قرار چهار فرانك و نیم در سی کیلو متر یا پنج فرسنگ کرایه داشت و در سایر ممالك اروپا از همان کالسه و دو اسب در مسافت مذکور پنج فرانك کرایه میکردند

در خاک انگلیس يك کالسه دواسبه برای هر میل (هزار و شصت و نه متر) نه پنس (پنج شاهی) کرایه می گرفت و کالسه چهار اسبه در هر کیلومتر ۱۵ پنس (سه قران و پانزده شاهی) کرایه داشت و علاوه در هر منزل که اسب عوض می کردند دوشلنك (شش قران) انعام سورچی و نه پنس (دو قران و پنج شاهی) انعام مهتر مانند تعرفه دریافت میشد

مسافرت امروز که باراه آهن با يك سرعت برقی در نهایت استراحت میشود با حرکت سابق و آفهمه زحمات و معطلی و مخارج گزاف بین راه

وقتی مقایسه و مقابله بنمائیم معلوم میشود بجه اندازه از هربابت و هر جهت با صرفه و استراحت شده است

میزان مسافرت قدیم را در کیلومتر تقریباً چهارده و پانزده سانتیم (صدم فرانک) که معادل یک قاز است حساب کردیم و امروز باراه آهن همان مسافت را با ۲ سانتیم میتوان پیمود

میزان کرایه کیلومتری در جمیع ممالك اروپا و غیره همیشه در تغییر است و هر کمپانی یک تعرفه جداگانه برای حمل مال التجاره و مسافر اتخاذ نمینماید ولی از روی احتیاطیه عموم که میزان گرفته ایم معلوم شد که تا سنه ۱۸۶۶ تعرفه مملکت فرانسه و بلژیک از جمیع ممالك اروپا کمتر بوده است تعرفه مسافرت با یرن سریع السیر

ساقتم (یک قاز)
درجه اول هر کیلومتری ۵
درجه دوم ۲

تعرفه مسافرت باراه آهن در بعضی ممالك اروپا ۱۹۱۱

روسیه در هر ورس	یکشاهی	کاپک روبل
مسافر درجه ۱	۲۲	
"	۱۶	
"	۹	
"	۵	
در یک صد ورس		
درجه ۱	۳۷۵	
"	۲۲۵	
"	۱۵۰	
"	۷۵	

در مملکت انگلیس (یک قاز و نیم) پنس
مسافر درجه اول در کیلومتر ۱ ۲ ۲

" ۲ ۱ ۱
" ۳ ۳۰۰ ۵۰۰

مملکت فرانسه
مسافر درجه اول در کیلومتر ۱ ۲ ۲

" ۲ ۱ ۱
" ۳ ۳۰۰ ۵۰۰

مملکت المان در کیلومتر (یک قاز و نیم) فنیک
درجه ۱ ۲ ۲

" ۲ ۱ ۱
" ۳ ۳۰۰ ۵۰۰

مسافرت امروزه را با وضع قدیم که با اسب و کالسکه بود اگر مقایسه نمائیم گذشته از استراحت و سرعت و هزار لذایذ دیگر می بینیم در کرایه و معارف صدی دویست و سصد صرفه پیدا کرده است

حالا بایست معلوم نمود که راه آهن نسبت بمحمولات طرز قدیم چه امتیازات و صرفه را حایز است چون میزان کرایه مال التجاره را با اوضاع قدیم سابقاً حساب کردیم امید است که از خاطر قارئین محترم محو نشده باشد در اینجا میخواهیم از میزان حمل امروز که باراه آهن می شود گفتگو نمائیم در خاک فرانسه و المان هر تن (سه خروار و چهل من) در ۱۸۶۶ از ۳ الی ۲۷ سانتیم کرایه دریافت میشد این تفاوتها در میزان کرایه نسبت بسرعت آنها فرق می نماید

يك واكن در بسته مال التجاره كه وزن آن ده فن می بود با راه آهن سریع السیر هر كیلومتری از قراو دو فرانك هر فرانك (معادل يك قران است) الی دو فرانك و نیم كرایه معمولاً گرفته میشد

برای حمل ارذاق مسبو کریستس وزیر فواید دولت فرانسه در سنه ۱۸۷۶ میگوید (میخواهد میزان تعرفه های مال التجاره فرانسه و سایر دول اروپا در حمل غله و غیره بدانید از چه قرار است) نرخ حمل آنها در مملکت فرانسه هر تن (سه خروار و چهل من) (در كیلومتر ۱۰۰۰ متر) از ۳ الی ۸ سانتیم (صدم فرانك) در انگلیس از ۱۴ الی ۱۹ در بلژيك از ۳ الی ۱۶ در المان از ۵ الی ۱۰ سانتیم است از این قرار معلوم میشود كه تعرفه فرانسه و بلژيك از همه دول اروپا ارزانتر میباشد كه از ۳ الی ۸ و از ۳ الی ۱۶ سانتیم تجاوز نكرده است این تفاوت اقل و اكثر نسبت بسرعت در نرها است

تعرفه حمل مال التجاره در ۱۹۱۱ از قراو ذیل است

در مملکت روسیه كرایه ده فوت (هر فونتی پنج سیر و نیم) در مسافت ۳۰۰ ورس تا سنه ۱۹۱۱ ۱۷ كاپك برای هر ۲۵ ورس اضافه بر ۳۰۰ ورس اول يك كاپك قیم دریافت میدارند

در خاك انگلیس كرایه يك تن در كیلومتر يك پنس
در خاك فرانسه كرایه يك تن در كیلومتر ۲ سانتیم
در خاك المان كرایه يك تن در كیلومتر ۲ فنك

تا این درجه كه در تحقیق و تمیین نرخ محمولات پرداختیم كافیست حالا بایست معلوم كرد از صرفه در كرایه و ترقیات كه امروز بواسطه اختراع راه آهن در عمل فلاح و صنایع حاصل گردیده نسبت به عالم تجارت

دول چه تأثیری بخشیده است

میزان تجارت ۱۸۵۳ الی ۱۸۷۳ را بعرض میرساند

ترقی حاصله

۱۸۷۲	۱۸۵۳	تفاوت حاصله
انگلېس ۱۵۸۰۳	ملېان ۸۰۰۰	ملېان ۲۰۱
فرانسه ۹۲۵۸	۳۰۷۲	۱۲۶
المان ۷۴۵۴	۳۳۰۰	۱۲۶
بلژيك ۴۹۷	۱۹۳	۲۷۷
روس ۲۹۱۳	۷۹۵	۲۶۷
اطريش ۲۵۱۷	۸۰۰	۲۱۵
ايطالي ۲۴۲۰	۶۱۰	۲۹۰
هولاند ۲۳۴۳	۱۲۶۲	۸۵
دانمارك ۱۰۷۰	۲۱۷	۳۹۳
سوېدن وروس ۱۰۲۰	۴۰۰	۱۵۵
اسپاني ۹۵۵	۳۵۰	۱۷۳

از این احصایه معین میشود كه در ظرف بیست سال ترقیات كلی در

تمام تجارت دول اروپا بهمرسیده است

از سنه ۱۸۷۳ تا ۱۹۱۳ كه چهل سال میشود صورلی از تجارت بعضی از دول را بعرض میرساند كه واقعا مایه تعجب و تحیر خوانندگان خواهد شد كه در ظرف این مدت قلیل تدریجا چگونه تجارت آنها باین پایه ارتقا

یافته البته در اینجا دیگر از ملبان صحبت نمیرود میزان تجارت هر کدام به
ملباردها میرسد

ملبان	سنة ۱۹۱۳	ملبارد فرانك
دولت انگلیس	۲۹۰۰۰	دولت فرانسه
دولت فرانسه	۱۵۰۰۰	دولت آلمان
دولت آلمان	۲۵۰۰۰	دولت بلژیک
دولت بلژیک	۴۰۸۳	

نتیجه جمیع صغری و کبری که از مقدمات تاریخی و درجات ترقی
فلاحی و صنعتی و تجارتی که از روی دقت تعیین نموده و از نظر قارئین
محترم گذرانید براین بوده و هست که اثرات معجز نمای راه آهن را با اسناد
صحیح و نصب العین نموده باشد تا بر احدی مجال تردید باقی نماند و از روی
بصیرت و عقیدت قبول فرمایند که جمیع ترقیات در صنایع و فلاح و ثروت
و قدرت اروپائیان فقط مبنی بر استخدام قوه بخار و ایجاد راه است

و چنان این مسئله در جمیع امور هر دولت و ملت شرکت و اثرات
محسوس دارد که ترقی و عظمت هر دولت را میتوان نسبت باز دیاد راه آهن
آن فهمید برای ثبوت این مسئله و بدست آوردن این میزان لازم می بینیم
راه آهن های دول اروپا را ذیلا قلمداد کنم

مقدار خطوط راه آهن دول اروپا تا سنة ۱۹۱۹

(کیلومتر)	انگلېس
۳۸۵۰۵۵	آلمان
۱۲۴۳۱۹	اٹریش
۰۴۳۳۷۹	هولاند
۰۰۳۴۰۰	بلژیک
۰۰۴۶۶۲	سویس
۰۰۰۵۵۵	پرتوگال
۰۰۲۹۸۳	یونان
۰۰۲۳۴۹	فرانسه
۰۵۴۰۶۷	اسپانی
۰۱۵۰۹۱	ایتالی
۰۲۲۹۳۸	سویس
۰۰۵۷۲۷	سود
۰۱۴۹۷۱	فروژ
۰۰۳۱۷۷	دانمارک
۰۰۴۱۱۳	روسیه اروپا
۰۰۷۹۰۶	ترکی اروپا
۰۰۶۸۶۳	رومانی
۰۰۳۸۴۳	بلغاری
۰۰۲۷۰۳	هنکری
۰۰۳۱۸۱	جمع کل
۷۶۱۷۸۲	

برای کشیدن راه آهن در مملکت ایران لازم است اول يك خطه که از هر جهت دارای منافع و مصالح عدیده بوده باشد اتخاذ کرده و از آن شروع نماییم بمقیده نویسنده و جمعی از ارباب بصیرت چنین رسیده است که نافع ترین و مهم ترین خطوط آهن برای ایران خط فاصله فیما بین سیستان و تبریز است و کشیدن این خط بجهاتی بر سایر خطوط مرجح است و بعد از اتمام و انجام این خط بکشیدن سایر خطوط مثل بغداد بطهران و یا از محمره بطهران بایست پرداخت و متدرجا جمیع سرحدات مملکت را بمرکز اتصال داد و نیز بنادر بحر خزر و خلیج فارس را بمرکز مربوط نمود

نصف
مستقیم

چون گفتیم خط فاصله فیما بین سیستان و تبریز مقدم بر خطوط دیگر است لازم گردید که اهمیت و امتیازات آنرا بعرض برسانم

۱ — خط سیستان به تبریز اتصال جمیع خطوط اروپا با ایران و هندوستان را حائز خواهد بود و ایجاد این خط روابط ایران و اروپا را مستقیم مینماید و همچنین هندوستان و ترکستان را با ایران رابطه مستقیم خواهد داد

۲ — این خط آهن گذشته از اینکه جمیع مراکز عمده اروپا را با ایران و آسیای مرکزی متصل خواهد ساخت شهرها و مراکز عمده ایران را بیکدیگر متصل و مربوط خواهد نمود مثل سیستان مشهد طهران تبریز — ۳ — بواسطه ایجاد این خط بندر شمالی عمده ایران و آسیای مرکزی بندر باطوم میشود چرا که اقصر فاصله فیما بین اروپا و ایران و هندوستان شمالی است

و بواسطه راه آهن روسیه در نهایت خوبی و راحتی میتوان شش روزه از طهران به لندن و کمتر از این مدت بسایر پایتخت های اروپا مسافرت کرد و هشت روزه از کلکته بلندن رفت و برعکس از لندن به پاریس و وینه باسلامبول و بغداد بطهران شش روزه و هشت روزه به کلکته مراجعت کرد

۴ — چون معلوم گردید که اتصال خطوط هندوستان از نقطه سیستان و طهران به تبریز اقصر فاصله فیما بین لندن پاریس و بران و سایر نقاط اروپاست در آتیه نزدیک ممکن است که حمل و نقل اروپا بایران و هندوستان و شرق اقصی از همین خط معمول گردد

نقل از روزنامه آتیس

متر X دوشنبه ساعت هشت و سی و پنج دقیقه از لندن حرکت کرده روز پنجشنبه ساعت ده و بیست دقیقه بعد از ظهر وارد باد کوبه گردید و صبح روز شنبه ساعت شش و نیم از لندن تا انزلی در ساعت شش روز و نیم وقت گذرانید در صورتیکه قریب ده ساعت در نقاط بین راه توقف نموده بود بنا براین مسافر مذکور در پنج روز و نصف طی این مسافت را کرده است اگر راه آهن تبریز به نقطه دوزاب وصل شود و راه اروپا به هندوستان از وسط ایران متصل و مستقیم گردد بطور راحت می توان از لندن به کلکته هشت روزه مسافرت کرد مسافر مذکور از لندن به فکین فلسطین بران و ارسوی السینکو برسلا و راستوف باد کوبه مسافرت نموده بود و امروز راه نزدیک تر از آن را میتوان اختیار کرد و نکته دیگر در طول مدت این مسافرت کندی و بطؤ در حرکت راه آهن های روسیه است

اگر راه مسافرت اروپا با آسیای مرکزی باز شود ممکن است بطوری بر سرعت حرکت ترافیک روسیه افزود و بقسمی موافق مسافرت را مرتفع نمود که طی این مسافت را به نصف آن مدت برسانیم (چون عرض راه آهن هندوستان که به نقطه دوزاب رسیده است يك متر می باشد و فاصله و یا عرض دو خط آهن تبریز که به عرض خطوط راه آهن های روسیه ساخته شده است يك متر و چهل سانتیمتر است لابد و ناچار بایست در خاک ایران تبدیل قرن مسافر و مال التجاره بشود گذشته از ملاحظات چند که در اینجا از ذکر آن خودداری مینمائیم نظر با حباء پایتخت ایران و استفاده مردم این نقطه مقتضی چنین است که راه دوزاب بهمان عرض خود تا طهران بیاید و راه تبریز هم بهمان عرض تا طهران کشیده شود و در این نقطه که مرکز و پایتخت مملکت است قرن آسیائی به قرن اروپائی تبدیل گردد) میزان ترقی و ثروت هر دولت را میتوان به نسبت مساحت و مقدار راه آهن آن بخوبی فهمیده برای ثبوت این مسئله يك چند از دول اروپا را بالمثل ذکر مینمائیم

دول	مساحت کيلومتر مربع	مقدار کيلومتر راه آهن
افگلېس	۱۵۱۰۱۵	۳۸۵۰۵۵۵
بلژيك	۲۰۴۵۱	۰۰۴۶۶۲
فرانسه	۵۵۰۹۸۵	۰۵۴۰۶۷
آلمان	۵۶۰۷۴۳	۱۲۴۳۱۹
روسیه اروپ	۵۰۵۰۰۰۰	۰۵۷۹۰۹

این نظریه را قدری وسعت داده میزان جمیع خطوط راه آهن را در جمیع پنج قطعه عالم نسبت بوسعت سطح آن قطعات می سنجیم

کیلومتر خط آهن

۹۸۸۳۱۰

۶۴۸۴۹۱

۵۰۰۰۰

۵۹۰۷۹

۲۶۱۲۰۰

اروپا ده ملیان کيلومتر مربع
امريکا سی و هشت ملیان کيلومتر مربع
افریقا سی و هشت ملیان کيلومتر مربع
استرالای یازده هزار و سیصد کيلومتر مربع
آسیا چهل و پنج ملیان کيلومتر مربع

از روی این صورت معلوم می گردد که بعد از افریقا فقط آسیا با آن وسعت از جمیع قطعات دیگر عالم خراب تر و از ترقیات امروز بیشتر دور افتاده است

در این موقع لازم است ترقیات ملل و دول آسیا را نسبت بمقدار راه آهن هر کدام بطور تحقیق شرح دهیم

چین ۱۸۰۰۰ کيلومتر (که فعلا جمیع لوازم افرا در خود چین می سازند معروف ترین کارخانه راه آهن سازی آن مملکت هنینان در جوار بندر هنگو بفاصله دو پست فرسنگ از مصب رود یانگ شی کبان (رود آبی رفک) که در واقع وسط خاک چین بوده واقع است این کارخانه معروف روزی بیست هزار نفر عمه کارگر و آهن ساز دارد که جمیع ادوات راه آهن را در آن کارخانه تهیه می نمایند و مهندسین این کارخانه جمعا چینی هستند و خطوط راه آهن چین نسبت به جمعیت و آبادی مملکت بقدری منافع دارد که سالی متجاوز از يك صد فرسنگ از منافع زاینده راه آهن خطوط جدید می سازند و نقشه فعلی زمامداران چین در این است که ناسیصد هزار کيلومتر راه آهن بسازند و عقیده امریکائیه بر این است که اسهام شرکت راه آهن چین از جمیع سهام شرکت راه آهن دنیا

نافع لرو معتبر تر است

هندوستان نصد هزار کبلو متر راه آهن دارد و هر سال مقدار هزار و دویست کبلو متر بر آن اضافه میکنند و جمیع آلات آن در شهر جمشید پور و کار خانه ذاقای فارسی تهیه و متجاوز از هشتاد هزار عمه در آن کار خانه مشغول کار هستند

دولت سپام دوازده هزار کبلو متر راه آهن دارد و بواسطه ایجاد راه آهن از جمیع قروتهای طبیعی خود کاملاً استفاده مینماید و از سی سال قبل بنای تمدن امروزه را گذاشته و عمایق خطوط راه آهن خود را از طرف شرق بخطوط یونستان چین و از طرف مغرب بخط آهن آسام متصل خواهد کرد

ژاپون یا کره ۱۲ هزار کبلو متر راه آهن دارد

بین النهرین هجده هزار کبلو متر

روسیه آسیائی یکصد و چهار هزار و دویست و شصت و یک کبلو متر راه آهن دارد

آسیای صغیر دو هزار و سیصد و هشتاد و دو کبلو متر

شامات دو هزار و هشتصد کبلو متر

ایران یکصد و شصت کبلو متر راه آهن دارد

کلبه خطوط آسیا دویست و شصت و یک هزار و دویست کبلو متر میشود ۲۰۰۰۰۰۰۰

و قبحه آسیای باین وسعت و جمعیت را به سایر قطعات عالم بسنجیم می بینیم از همه نسبتاً کمتر راه آهن دارد و از همین میزان که بدست

آوردیم معلوم میشود بجه اندازه از سایر طبقات عالم از تمدن دور و از قروت های طبیعی خود محروم مانده است

از روی همین نسبت و بهمین جمعیت اگر ایران را بسایر قطعات و دول آسیا نیز مقایسه بنمائیم می بینیم از جمیع قطعات و دول آسیائی چندین مرحله و مرتبه عقب مانده و با اینهمه قروتهای به شمار بیچاره و بدبخت ترین مخلوق کره ارض واقع شده است در هر خط عالم که راه آهن کار میکند لازم و ملزوم آن راه های شسه است و چون سابقاً بعرض رسانیده بود که راه شسه برای مملکت ایران خیلی گران و تعمیرات آن فوق العاده گرانتر تمام میشود و وعده داده بودم که طریق ساختن و بطور صرفه نگاهداشتن آنرا بعرض رساند اینك موقع آن رسیده که بوعده خود وفا نماید طریق ساختن راه شسه که مقرون بصرفه دولت ایران بوده باشد این است که

در سال چند ماهی لافل نصف قشون را مامور بساختن راههای شسه بنمایند و همچنین تعمیرات آنها را هم بر عهده قشون موکول بدارند امروز هیچ کمپانی برای ساختن راه شسه حاضر نیست یعنی مخارج آن نسبت بر منافعت بقدری زیاد است که احدی زیر يك چنین بار نمی رود و جز این طریق هیچ راهی برای تعمیرات خرابی شوسه های موجوده ایران و ساختن جاده های جدید که عرض شد دیگر ندارد و این طریق معمول به جمیع دول است چنانکه جمیع راه های شسه آهن که متعلق بدولت است در همه جا بدست قشون ساخته و تعمیر میشود متأسفانه می بینیم چند سال است دولت می خواهد راه شسه طهران گیلان مشهد سبستان قزوین و کرمانشاهان را تعمیر کند هر وقت کمسیون کرده و حساب مخارج و دخل آنرا موازنه مینمایند معلوم میشود که نسبت بدخل مخارج زیاد دارند ناچار دولت از

در سال چند ماهی لافل نصف قشون را مامور بساختن راههای شسه بنمایند و همچنین تعمیرات آنها را هم بر عهده قشون موکول بدارند امروز هیچ کمپانی برای ساختن راه شسه حاضر نیست یعنی مخارج آن نسبت بر منافعت بقدری زیاد است که احدی زیر يك چنین بار نمی رود و جز این طریق هیچ راهی برای تعمیرات خرابی شوسه های موجوده ایران و ساختن جاده های جدید که عرض شد دیگر ندارد و این طریق معمول به جمیع دول است چنانکه جمیع راه های شسه آهن که متعلق بدولت است در همه جا بدست قشون ساخته و تعمیر میشود متأسفانه می بینیم چند سال است دولت می خواهد راه شسه طهران گیلان مشهد سبستان قزوین و کرمانشاهان را تعمیر کند هر وقت کمسیون کرده و حساب مخارج و دخل آنرا موازنه مینمایند معلوم میشود که نسبت بدخل مخارج زیاد دارند ناچار دولت از

تحتل يك چنین مخارج گزاف از تعمیرات لازمه آن جاده ها صرف نظر کرده و بهمان حال خرابی باقی میگذارد با وصف این حال نمایند دولت از ساختن و نگاهداشتن راه شش که مایه حیات شهر های کوچک دهات و قصبات است صرف نظر بنماید و از تعمیر راه و جاد های ولایتی که ملهونها لیره و روبل صرف آنها کرده اند منصرف گردیده و بحال خرابی باقی گذارد و سال بسال بدتر بشود تا بجائیکه بهیچوجه قابل استفاده نبوده باشند چون دولت ایران لا اقل همیشه سی هزار قشون تحت سلاح دارد یعنی سی هزار مرد کارگر فدائی ذخیره کرده و آنها را از هر جهت مرفه و مکفا نموده است نیابت جمیع اوقات آنها را بحركات نظامی مشغول و مصروف بدارد اگر در این زمینه هم خدمتی بدولت و ملت کرده باشند نتیجه واقعی آن نصیب خود و اقوام آنها خواهد بود و بهمین وسیله دولت میتواند در اندك زمانی جمیع شهر های ایران را بهم مربوط نموده و همیشه قابل استفاده بنماید نظیر بر مصارف فوق العاده راه شش و تعمیرات انصالی آن در بعضی ممالك راه آهن کوچکی وضع کرده و بجای شش بکار میبرند این قسم راه آهن معروف به شمن دوفر د کودیل است کشیدن این راه آهن از ساختن راه شش به مراتب ارزانتر و مفیدتر است چرا که این راه آهن چندان تسطیح ارضی و استحکام جاده لازم ندارد همین قدر جاده کاروان رو باشد میتوان روزی چندین فرسنگ از آن راه آهن کشیده و فوراً قرن های مسافر و مال التجاره در روی آن بحرکت آیند عرض این راه یا فاصله دو خط آهن آن از پنجاه الی هفتاد و پنج صدم متر است دو خط آهن این قسم راه آهن بواسطه بسته های آهنین بیکدیگر متصل شده و بواسطه دهانه قطعات ریل که غالباً شش متر

ساخته
بکار
رفت

طول دارند بیکدیگر وصل گردیده هر قدر بخواهند امتداد داده میشود این قیمل راه آهن اغلب در کارخانجات و معادن بکار میرود و برای رابطه نقاط و شهر های کوچک بیکدیگر خیلی معمول است و نیز در موقع جنگ برای حمل آذوقه و مهمات جنگی و نفرات قشونی بکار میبرند و بهر اندازه که قشون پیش میرود بهمان نسبت و لزوم بفوریت این راه از عقب اردو کشیده می شود و اگر عقب نشینی اختیار شود فوراً برمی چسبند بزرگترین امتیاز این راه آهن در این است که مشکلات عملی راه آهن معمول را ندارد و بهمان درجه و میزان رفع احتیاج می کنند

امتیاز دیگر این راه آهن نسبت به راه شش در این است که هر قدر در جاده شش مصرف شود دور ریخته باید فرش کرد چرا که دو مرتبه امکان ندارد آن را جمع آوری نمایند و حال آنکه راه آهن د کودیل که در هر زمین ممکن است بکاربرد عبارت از دو خط آهن موقتی ولو کوموتیف و واگون های مخصوص اوست که بفوریت از جائی بجائی نقل و بکار میرود و يك امتیاز فنی در این قسم راه آهن منظور است که در راه های معمول نیست و آن از بلندی ها و سرازیرهای کوه و جلگه بالا رفتن و پائین آمدن این راه است که مانند مار در صحرا و کوه پایه حرکت مینماید

بملاحظه سهوات در کشیدن و سرعت در سیر این راه آهن و کم خرج بودن آن و حمل و نقل بهر نقطه بهترین سیستم است برای ایران یعنی در نقاطی که راه شش با آن مصارف و تعمیرات بایست ساخت اگر از این راه آهن کشیده شود از هر جهت بصره و صلاح نزدیکتر خواهد بود خلاصه از مطلب و نکات اصلی قدری دور افق دیدیم چون در اهمیت

خطوط اولیه و اصلیه ایران که لزوما بین المللی هستند گفته کو می کردیم از يك خط مهم و عمده فراموشی روی داد که در آلبه خیلی نزدیک بانجام خراهدرسید و آن خط آهن ایالات جنوبی ایران است که از دوزاب بکرممان و محمره و اتصال آن براه آهن بغداد که بندر غربی ایران و آسپای شرقی اسکله حیدر پاشا در بفر و الکساندرت در بحر مدیترانه است خواهد بود

در حقیقت آسپای مرکزی و شرقی نسبت بممالک اروپا دارای سه بندر عظیم خواهند بود یکی در بحر اسود بندر باطوم یکی حیدر پاشا در بفر و دیگری بندر الکساندرت در بحر سفید آنروزی که این سه بندر را باسپای مرکزی و شرقی مربوط و متصل نمایند اول روز ترقی تجارتی و صنعتی و اقتدار مشرق زمین خواهد بود

فصل هشتم

در منابع ثروت ایران

برای تشکیل کمیافی راه آهن ایران و با استقراض بر مایه خارجی لازم است قبلا منابع و چشمهای ثروت ایران را بعالمپیان معرفی کرده و بنمایش در آوریم تا در تاسیس شرکت مایه اطمینان شرکاء و در موقع استقراض مایه اعتبار دولت بوده باشد

ثروت ایران که بحمد الله لایمناهی است بر دو قسم میباشد یکی سطحی و دیگری عمقی است آنکه سطحی است محصولات طبیعی و فلاحتی این آب و خاک است که بطور اعلی و وافر در جمیع قطعات ایران بعمل میاید مثل

غلات و حبوبات

گندم - جو - ذرت - نخود - ماش - باقلا - سیب زمینی - برنج و غیره

میوه جات

قبسی - آلوپالو - گردو - بادام - پسته - انجیر - انگور - خرما - زیتون - کرچک - انار - هلو - زرد آلو - به - خربزه - هندوانه

محصولات تجارتی

پنبه - پشم - ابریشم - تریاک - انقوزه - کتیرا - نبل - روغن - فی شکر - چغندر

چوب

شمشاد - بلوط - گردو - نوسه - اژاد - و غیره

يك محصول عمده که بر ثروت سطحی ایران اضافه شده است چای میباشد البته در توارینج این واقعه ثبت و ضبط است که در سنه ۱۳۱۹ این محصول و ثروت جدید بدست بنده فکارنده از هندوستان بایران ارمغان و

در ایالات شمالی این مملکت بنای امتحان و ترویج گذاشته شد اما مقصود اصلی از تحمل این زحمت که سالها دراز بطور کم نام در شهر پالمپور و کانکراوالی و کوهستان هممالیا برای تحصیل و تربیت این گیاه بسربرد فقط براین نیت و مقصود نبود که بطور امتحان ثابت نماید که خاک ایران قابل این کشت و زرع میباشد بلکه مقصود اصلی از زحمات فوق الطافه براین بوده و هست که مملکت ایران را از خرید چای خارجه که همه ساله بنا بر قیمت گمرکات ورودی قرب دوازده کرویر تومان تنها از این راه پول ایران خارج میشود مسدود نموده و از این طریق خدمتی بوطن خود نموده باشد و بعلاوه سی کرویر تومان هم بروسیم و خارجه بفروش برسانیم خلاصه بیست و یک سال است که در این راه زحمت میکنیم و حتی المقدور ترویج و توسعه این محصول را در خاک گیلان بدرجه رسانیده که جای گیلان یکی از محصولات مملکتی بشمار می آید و به تصدیق اهل خبره از جمیع اقسام چای های هندی و چینی و غیره که بایران می آورند بهتر و اعلی تر است با این حال مع هزاران تاسف از عدم مساعدت اولیاء امور نتوانست به نتیجه اصلی و اساسی که رفع احتیاج ایران از تجارت جای خارجه بوده باشد موفق گردد و در ظرف این مدت در تجدید هر کابینه اقدامات لازمه را در این موضوع بعمل آورده و حتی بمجلس شورای ملی هم عرض و تعهدات خود را در انجام این خدمت تقدیم کرده است تا امروز از هیچ يك از مقامات متوصله جوابی تحصیل نکردید چون منعت شخصی و آئی شامل این پیشنهاد مهم نبود در نظر اولیاء امور و زمامداران مملکت به هیچوجه مورد توجه و قبول واقع نگردید و از این خدمت بزرگ چنانکه باید نتیجه واقعی گرفته نشد و همه ساله این ملت فقیر برای عادت و احتیاج باین برك خشك مجبور است دوازده کرویر تومان بهر فلاکت و بختی است فراهم کرده در مقابل آن بخارجه بفروستند

نمره	نوع معدن	محل معدن	نمره	نوع معدن	محل معدن
۱	مس	زیاران قزوین	۱۸	مس	قریه دنبلی طالقان
۲	"	سمنان	۱۹	"	قریه ارجن سلطانیه
۳	"	سبزوار	۲۰	"	کوه کبلوه خرم آباد
۴	"	طارم علیا	۲۱	"	سخت دره نیشابور
۵	"	دامان	۲۲	"	مهرام کرمان
۶	"	کوه مسگران قم	۲۳	"	دره ملا علی
۷	"	جوشقان کاشان	۲۴	"	در بند سر رودبار طهران
۸	"	کوه آنورید آباد کاشان	۲۵	"	کلاک
۹	"	مور آسپان کرمان	۲۶	"	قویه و دردار سمنان
۱۰	"	قریه وان مازندران	۲۷	"	سر چشمه مغان مشهد
۱۱	"	یوانات فارس	۲۸	"	نحیه مغان مشهد
۱۲	"	بلوک فسا	۲۹	"	دامنه کوه ظهیری فارس
۱۳	"	قراجه داغ	۳۰	"	جبال بید هند کاشان
۱۴	"	قریه امام آباد خلخال	۳۱	"	مور آسپان کرمان
۱۵	"	قریه ریکلو ترشیز	۳۲	"	بین کرمان و بم
۱۶	"	نربت جبدری	۳۳	"	افارک یزد
۱۷	"	بیار چند شاهرود	۳۴	"	کوه بی بی شهر بانو

در این
کتاب که
عند
مستند
است
عمر
الکرم
نزد
مستند
است
عند
مستند
است

نمره	نوع معدن	محل معدن	نمره	نوع معدن	محل معدن
۳۵	س	نیریز در قریه پتند	۵۲	آهن	بافت کرمان
۳۶	«	خاره تبریز	۵۳	«	تابیغ نور مازندران
۳۷	«	انگوران خسته	۵۴	«	ماسو امروست
۳۸	«	کبکلی طهران	۵۵	«	نیریز فارس
۳۹	«	سپاه کوه ورامین	۵۶	«	چهار محال اصفهان
۴۰	«	قریه بیج نور	۵۷	«	هنرکانها مازندران
۴۱	«	ساری مازندران	۵۸	«	مدی سرقی کردستان
۴۲	«	کلوت شورابه جندی	۵۹	«	قمشه کاشان
۴۳	«	جاقرق مشهد مجفرن	۶۰	«	کلاسه سرگل تربت
۴۴	«	سپاه پوشی طارم	۶۱	اکسیددوفر	جزیره هرمز
۴۵	«	اعنت برغان	۶۲	منکنز	بهریز کرمان
۴۶	«	قاسم آباد اسفراین	۶۳	کوکرد	جوشقان و محال افشار
۴۷	«	اخلد خراسان	۶۴	«	اردبیل
۴۸	«	کلک طهران	۶۵	«	انوه لارستان
۴۹	«	دوشان تپه	۶۶	«	اهدم دشتستان
۵۰	آهن	طارم	۶۷	«	قریه کرشته لار فارس
۵۱	«	سور سمنان	۶۸	«	کوه کلویه لارستان

نمره	نوع معدن	محل معدن	نمره	نوع معدن	محل معدن
۶۹	کوکرد	بوسکان کازران	۸۶	گل سرشور	ننگ ننگ
۷۰	«	صاین قلعه افشار	۸۷	«	خورمچ دشتستان
۷۱	«	اردبیل	۸۸	«	داراب
۷۲	«	سمنان	۸۹	مومپای	مون کرد
۷۳	«	بهریز کرمان	۹۰	«	نازکان
۷۴	«	کوه دماوند	۹۱	«	یزد
۷۵	«	اهدم سبستان	۹۲	«	قزوین
۷۶	زاج	بلوک سبزه فارس	۹۳	«	بجنورد
۷۷	«	عباسی	۹۴	سنگ مرمر	اردستان
۷۸	«	لارستان	۹۵	«	فرج آباد
۷۹	فیروزج	خاجستان ساوه	۹۶	«	همدان
۸۰	«	بلوک فسا	۹۷	«	جویین
۸۱	«	نمشابور	۹۸	«	طاهر آباد کاشان
۸۲	«	طیس	۹۹	«	ارماده کاشان
۸۳	«	رفسنجان	۱۰۰	سنگ یشم	سمنان
۸۴	فیروزه کوه	جنوب طهران	۱۰۱	سنگ اسپا	سبستان
۸۵	گل سرشور	بلوک اردکان فارس	۱۰۲	«	تنگابین

تبریز ۱۳۰۱ هجری قمری
 شماره ثبت ۱۵۰
 شماره ثبت ۱۵۰
 شماره ثبت ۱۵۰

نمره	نوع معدن	محل معدن	نمره	نوع معدن	محل معدن
۱۷۱	نمک	طارم	۱۸۹	آبی معدنی	لاریجان و اطراف دماوند
۱۷۲	"	ساوه	۱۹۰	"	آب معدنی
۱۷۳	"	بهشتان خمسه	۱۹۱	"	شلف رودبار و غیره
۱۷۴	"	طارم علیا	۱۹۲	"	خرقان
۱۷۵	"	رودبار قزوین	۱۹۳	"	یوزباشی جای
۱۷۶	"	سرخه سمنان	۱۹۴	"	سرخه آب معدنی
۱۷۷	"	نجم آباد	۱۹۵	سنگ پنبه	کرمان
۱۷۸	"	طالقان و غیره	۱۹۶	نقره	در جمیع معادن - رب کم و بیش مخلوط است
۱۷۹	چینی	خاک علی آباد طهران	۱۹۷	"	جبال سهند و قرب زنجان
۱۸۰	نفت	دنکابن	۱۹۸	طلا	مشهد کوه سنگی
۱۸۱	"	قوچان	۱۹۹	"	زنجان
۱۸۲	"	آذربایجان	۲۰۰	"	مکران
۱۸۳	"	شوشتر	۲۰۱	"	عراق
۱۸۴	"	قسم جزیره	۲۰۲	"	حوالی دامغان
۱۸۵	"	مسجد سلیمان	۲۰۳	روی	پس قلعه شمیران
۱۸۶	سویعات دوسود	علی آباد و رامین	۲۰۴	ذبیق	محال افشار
۱۸۷	شوره	دراغاب نقاط بطور وافر	۲۰۵	خاک سبمن	جنوب طهران
۱۸۸	آبی معدنی	اردبیل سراب مشکین			

این صورت معادن که بعرض رسانید عשרی از اعشار معادن مملکت ایران محسوب قیست زیرا که بواسطه فقدان عمل تفتیش معادن مستور مانده و فقط صورت مزبور عبارت از معادنی هستند که طبیعت ظاهر کرده و بروی خاک عرض وجود نموده و بهمان حال دست نخورده باقی هستند فعلا استفاده از آنها بهیچ قسم زحمتی ندارد فقط چیزی که مانع است داشتن موجبات حمل و نقل آنها است

امروز در روی کره زمین پر قیمت ترین معادن معدن نفت است و بنا بر عقیده معدن شناس متخصص (معدن نفت در کره زمین به شکل کمر بندی خلق شده که از کالیفرنیا و مکزیک بهمان مدار امتداد با انگلستان و رومانی یافته و از آنجا بروسمه ایران بهرمانی و ژاپون منتهی شده است ولی گسل این کمر بندی و منبع عمده و اصلی آن در ایران واقع است و فقط باد کوبه را از فشار این مرکز میداند و عقیده مهندس مذکور بر این است که بایست در نقاط مفصله ذیل در شمال ایران مغان و اردبیل تا تبریز در خاک کپلان آستارا لاهیجان نکابین مازندران و استرآباد تا نزدیکی مشهد در ایران مرکز یوزباشی جای جنوب طهران (در ورامین آثار نفت ظاهر گردیده) و سمنان در جنوب ایران نازکان داراب مودشت دالکی سپستان مسجد سلیمان اهواز و غیره (حفر چاه کرده و از استخراج این ثروت بی پایان استفاده کامل نمود

معدن نقطه که فعلا کمپانی دارسی در جنوب ایران نزدیکی رام هرمز کار میکند شعبه از منبع دشت اهواز محسوب است که مستر جارلز گرنوی رئیس کمپانی مذکور در ۲۸ دسامبر ۱۹۲۱ در منچستر هوز نطق مفصلی ایراد کرده و راجع بمنافع و عملیات حیرت انگیز آن معدن چنین نقل می

کند (من خیلی خورسند هستیم بگویم که چاه های نفت ایران هنوز بهیچ وجه از مقدار تولیدیه آنها کاسته نشده است و بعلاوه نقاط دیگری که دارای منابع هنگفت نفت میباشد کشف شده است و بحتمل متعجب شوید اگر بگویم که مجموع محصول ده ساله این یک چاه چهار میلیون تن (سه خروار و چهل من) یا ۲۶ هزار چلپک بوده است این چاه حالیه روزانه دو هزار تن نفت میدهد و بطوریکه میدانم هیچ چاه نفتی در هیچ معدن دنیا این اندازه محصول ندارد و از این قبیل چاه ها خیلی متعدد داریم و استخراج این معدن و این مقدار محصول هنگفت چندان خرجی ندارد یعنی عشر مخارجی است که در سایر معادن نفت میشود) نا امروز سه دهانه چاه بیشتر حفر نکرده اند و دو عدد آنها بسته و فقط از یک چاه نفت فوران دارد و در روز دو هزار تن حاصل اوست

نه فقط معدن نفت ایران دارای این اهمیت و ثروت است بلکه است سایر معادن آن از قبیل آهن و مس و سرب و ذغال و غیره نیز دارای همین اندازه اهمیت و ثروت هستند چرا که با نداشتهن اسباب و بی علمی هر کس کار کرده در یک من سنگ از نیم من الی سه چهار یک فلز پاک استخراج کرده است

باز هم با کمال تأسف عرض میکنم اگر راه آهن میداشتیم از جمیع معادنی که سر تا سر ایران را پر کرده و در روی هم ریخته است چه استفاده های عظیم کرده و چه ثروتهای بی پایان میداشتیم

فصل نهم

در طریق آبادی ایران

ایران امروز را مثل امریکای قبل از تمدن بایست فرض کرد چرا که بقدر ده یک ضرورت آبادی و وسعت مملکت رعیت و کارگر ندارد و اکثریت این عده قبل هم بجای آنکه در مملکت آبادی کنند مایه خرابی شده اند مثل ایلات بادیه نشین و جنگلهای ما و اما سکنه دهات که زارع و فلاح مملکت را تشکیل داده است بطور ناقص بعضی عملیات فلاحی می نمایند و ابتدا از علم فلاحت سر رشته ندارند اگر بخواهیم این چند طبقه سکنه ایران را از راه معارف و تعلیم در مدارس حاضر کار نماییم اولاً یک قرن مدت و چندین ملبارد پول لازم خواهد داشت که امروز هیچ کدامش برای ما میسر نیست پس بایست برای اساس تمدن و آبادی مملکت و تعلیم سکنه راه عملی و سریعی پیدا کرد که ما را بزودی بمقصود برساند

چون برای آبادی خاک زر خیز و سمیع ایران چندین برابر امروز سکنه لازم داریم ناچار هستیم که از خارج جلب نماییم آیا بهتر نیست که بجای مردم وحشی اشخاص تربیت شده عالم جلب نموده باشیم ؟ آیا بهتر نخواهد بود به بعضی ملاحظات و نکات حی المقدور آن اشخاص از نژاد ایرانی بوده باشند ؟ البته هر آدم عاقل و صاحب رای سالم تصدیق این مطلب را خواهد کرد

ایران و ایرانیان را مژده میدهم که وجود فارسبان هندوستان که از نژاد پاک و خالص ایرانی هستند سرمایه بزرگی برای ما تهیه شده هر گاه عقل و بصیرت و مال بینی زمامداران امور مملکتی اقتضا نماید می توانند از این سرمایه طبیعی ذوال فایده و بیخودی استفاده نمایند چون بعضی از هموطنان بر محاسن طبیعی و مقدمات تاریخی این سرمایه و ذخیره اجدادی توجه نفرموده اند لذا لازم میدانم که مختصری در این زمینه بعرض برساند و فی الجمله معرفی کرده باشد

بعد از انهدام سلطنت و عظمت سلاطین فارس جمعی از نجیب و معبدین ایرانیان قدیم محض فرار از آتش غضب فاتحین ایران و حفظ کیش و آئین خود ناچار از هجرت بممالک دور و نزدیک شدند و قسمت بزرگی از آنها بسوی هندوستان کوچیدند و در قطعات مغربی و شمالی آن کشور قوطن اختیار کردند

گروه فارسبان امروزی هندوستان اولاد و احفاد همان مهاجرین می باشند و هنوز هم بنام پارسی معروف اند و زبان قدیم و کیش خود را از دست نداده اند

جمعیت هندوستان ششصد و چهل کرور بشمار میاید که خمس جمعیت تمام کره ارض محسوب میشود از این جمله یکصد هزار فارسی و از نژاد ایرانی بشمار میاید البته این عده قلیل در زمینه آن عدد کثیر مملکت و طرف نسبت و تمایش نبایدست بوده و لیکن این عده قلیل چندان امتیازات فضلی و اوقات شخصی و سبادت نژادی از خود بروز داده اند که از هر جهت برتری و در همه جا مقام سروری احراز نموده و چنانکه شایسته این نژاد عالی مقام میباشد در هر مرتبه و کار گوی شرافت و سبقت را از سایرین ربوده و در جمیع امور سیاسی و اقتصادی در درجه و رتبه

اول واقع شده اند چنانکه حیات و قدرت هر مملکت بسته بر قلم قضاوت تجارت و صنایع آن مملکت است در هندوستان تقریباً این قوا انحصار به نژاد پارسی یافته است رئیس هر روز نامه و معلم هر دارالعلوم فارسی بهترین طبیب ها فارسی بهترین و کلای عدله فارسی بزرگترین قضات محاکم فارسی وزرای اغلب سلطنت های هندوستان فارسی رئیس اغلب ادارات انگلیسی فارسی تجارت خانهای عمده و کمپانی های بزرگ جمعا فارسی هستند در واقع روح اداری و اقتصادی هندوستان بدست فارسبهاست سبب علو این مقامات بواسطه فطانت و ذکاوت فطری و حفظ دیانت و صحت در عمل آنهاست و این خصایص حسنه تنها میراثی بود که این قوم توانست از اجداد و نیاکان شرافتمند خود برداشته راه فرار اختیار نمایند خلاصه شهر بمبئی که در تمام سلطنت انگلیس بعد از لندن دارای عظمت و اهمیت فوق العاده شده است بنای فارس و مرکز تسوطن و زندگانی آنها میباشد حسن کفایت و قدرت فارسبان در جمیع امور شرقی خصوصاً هندوستان محتاج بمعرفی نیست

یکی از فارسبان معروف هندوستان جمشید جی ناتا است متجاوز از یکهزار کرور روپیه سرمایه دارد و انواع کار خانجات و ادارات صنعتی احداث نموده مخصوصاً در شهر جدید جمشید پور که مرکز بزرگ آهن و پولاد سازی شرق محسوب است جمیع ادوات راه آهن را در آنجا درست مینمایند قریب هشتاد هزار نفر عملجات و کارگران آن کارخانه می باشد و همه روزه بروست و شعبات آن کارخانه افزوده میشود و عمیقاً قریب بیای کارخانه معروف بگروپ خواهد رسید

وایضا خانواده معروف به سردین شایقی است که در شهر بمبئی رئیس جمیع

کارخانجات پارچه بافی و ریسمان ریزی است و متجاوز از پنجاه هزار عمده در روز مشغول کارند

و قبیله اشخاص معروف دیگر هستند که صاحب بانکهای بسیار معتبر و تجارت خانهای عظیم میباشند گذشته از مقامات علمی و فراست جیبلی که اول سرمایه شرافت نوع بشر است جنس فارسبان هند بهنگارم اخلاق و حب نوع پرستی و بذل در خیرات عام المنفعه معروف و باین صفات شناخته شده اند

از مقامات مذکور گذشته فارسبان در عوالم سیاسی خدمات بزرگ نسبت به هندوستان نموده اند اشخاص نامی معروف در میان ایشان بسیار یافت شده است از روی واقع میتوان گفت که استقلال دولت انگلیس در هندوستان تا درجه از حسن سلوک و کفایت فارسبان میباشد

این قوم وطن پرست بنا اینهمه نعمت و سروری و قدرت که امروز در هندوستان و مشرق زمین دارا شده اند همیشه آرزوی وطن اصلی و ایران که مهد شرافت نمایان خود میدانند بوده و هستند و جز خدمت و پرستش باب و خاک موطن قدیم اجدادی آرزویی ندارند

در این موقع که دولت ایران از همه چیز بیشتر باشخاص عالم و کاردان احتیاج دارد خوب است از وجود هموطنان اصلی خود همه نوع استفاده بنماید فارسبان امروز هندوستان مثل گنجی است دست نخورده که کانس و کپخسرو برای يك چنین روز بد بختی ایران و دیعه و ذخیره گذاشته باشند لهذا ارباب سیاست و بصیرت را سزد که از این و دیعه روز کار ایران و ایرانبان را بهره مند و سعادت مند سازند و وراث غائب ایران را برتنقسم ما ترك اجدادی دعوت نمایند

چون گفته شد که عمده جمیع فارسبان در هندوستان پیش از یکصد هزار نمی باشند بر فرض که جمیع این عمده بوطن اصلی خود معاودت نموده و تابعیت اصلی خود را اختیار نمایند بهمین اندازه خواهد بود که در امور اقتصادی ایران دخالت و شرکت جویند و بهیچوجه برای آبادانی قطعات وسیعه غیر مسکونه ما مثل دشت سیستان دشت گرگان و دشت اهواز و غیره کافی نخواهد بود اما برای آبادی و مسکون نمودن قطعات فوق الذکر که هر کدام چندملیان سکنه لازم دارند چاره دیگر باید اندیشید

۱ - باید در تکثیر توالد و تناسل جنس ایرانی ترتیبات حفظ الصحه عامه را کافلا رعایت کرد که عمده نقراتی ما روز بروز رو بازیداد گذارد
۲ - بواسطه خطوط راه آهن بالای مبرم قحطی که بدترین ناخوشی های مهلك مملکت است از ایران برطرف نمود

۳ - سکنه امروزه را از مهاجرت بخارجه ممنوع داشت یعنی برای آنها اسباب کار و راه معیشت را بطوری فراهم نمائیم که مجبور به هجرت نکردند چنانکه جمیع شهر ها و آبادی های حدود خارجه ایران مثل قفقاز ترکستان بلوچستان از جنس ایرانی تشکیل شده و بتازگی رو بهر بستان و بین النهرین گذارده فوج فوج بآن صفحات رفته نوطن اختیار مینمایند

۴ - راه دیگر از برای آباد کردن و مسکون نمودن قطعات غیر مسکونه ایران این است که مهاجرین اروپائی را که همه ساله ملیان ها باطراف و اکناف عالم هجرت میکنند و جمیع نقاط غیر مسکونه عالم را مثل امریکا استرالیا و افریقا را آباد و متمدن نموده اند جلب بایران بنمائیم و دردشت های اهواز گرگان سیستان و در جمیع دهات و قصبات جای دهیم چنانکه گفتیم دولت بایست برای کشیدن راه آهن استقراض کلی بنماید

برای جلب مهاجرین اروپائی نیز بایست ملایان ها استقراض کند چه آنکه مهاجرین مذکور خود ادا کننده این استقراض خواهند بود

از آنجا که مهاجرین هر مملکت همیشه اشخاص صحیح المزاج کارکن با غیرت عالم میباشد با اعتماد هنر و قدرت و علم خود جلای وطن کرده و وطن جدیدی اختیار میکنند نظر بر این صفات سرمایه - مادت ایران جلب مهاجرین اروپائی خواهد بود و عجب در این است که این قبیل مهاجرین همینکه وطن جدیدی اختیار کردند قبول تابعیت محلی را کرده با نهایت جد و جهد وظایف و خدمت بوطن ثانوی را فرض خود دانسته و چنان جان نثاری در حفظ حقوق وطن جدید می نمایند که انه وطن اجدادی آنها بوده است

مللی که بواسطه کثرت نفوس و کمی کار همه ساله بیشتر از سایر ملل اروپائی هجرت اختیار مینمایند آلمانی ایتالیائی اسپانیولی و ایرلندی و هلندی هستند

در خاتمه این رساله از هموطنان عزیزم جدا تمنی و استدعا می کنم لطف فرموده اندکی بحال رقت انگیز امروزه وطن و هموطنان بیچاره توجه فرموده لحظه از این خواب شبیه بمرگ بخود آیند و بیش از این ستم و حقارت و انواع بد بختیها را برجنس خود روا ندارند و این مملکت نازنین را باین حال ذلت و فقر و پریشانی باقی نگذارند

اگر این حقایق انگار نا پذیر که در طی مقالات این رساله بعرض رسانید جزئی اقری در قلوب ارباب بصیرت و زمامداران امور فرموده باشد بیک همت مردانه که سزاوار عظمت و آزاده گی این ملت قدیم بوده و میباشد حرکتی بخود داده ایران را از این گرداب فلاکت و انحس

خلاصی خواهند بخشید

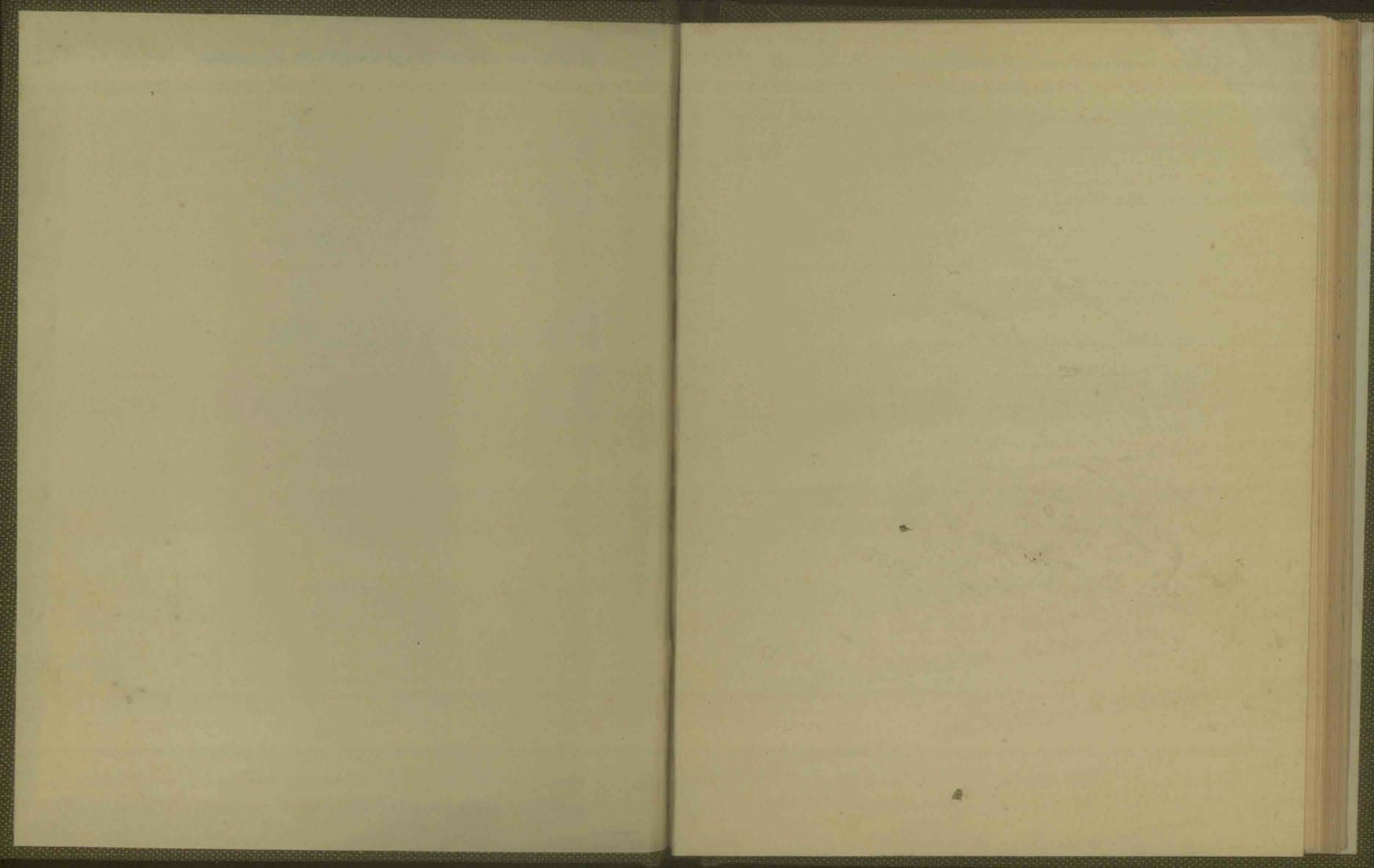
هر چیزی را در عالم وجود حد و درجه هست والله مصائب و بدبختی ایرانی از حد تصور و تحمل گذشته و نزدیک است باخرین عمق پرتگاه عدم برسیم و جز ننگ و عار در تاریخ عالم اسمی از خود باقی نگذاریم لایقیدی و سهل انگاری بس است کسب و جهات ملی و عوام فریبی انتهای دارد تا بکی منافع عامه را بایست فدای منفعت شخصی نمود و تاچه حد لازم میدانید از جهالت و بدبختی این يك مشت مردم بیچاره استفاده شخصی بنمائید تا جزئی نفس و رفق باقی است در فکر چاره و علاج برائیم ای مدیران سیاست ایران و ای زمامداران امور مملکتی مرحمت فرموده بطور دقت و دیده حقیقت بر مطالب این رساله توجه نموده درست ملاحظه فرمائید جمیع مراتب بد بختی و بی چارگی ما از چه حادث شده آیا بعد از آنهمه دلائل فلسفی و اسناد اقتصادی که بعرض رسانیده است باز هم تشخیص مرض مشکل و علاج آن نا معلوم و غیر ممکن بنظر می آید؟ چنانکه از روی اسناد ثابت و مسلم نمود چاره جمیع امراض و بدبختی های ایران و ایرانی منحصر بایجاد چند رشته راه آهن است و بس و غیر از این هیچ و هیچ راه و چاره دیگر ندارد

چون در این موضوع احدی را مجال انگار و تردید باقی نمانده است امید عاجل براین داریم که رجال عالی مقام و زمامداران وطن پرست علاوه مند باین آب و خاک چنانکه شایسته و در خور همت خود بدانند در ایجاد چند رشته راه آهن تا سرحد امکان و آخرین قدرت مالی و جانی بکوشند تا جامه ذلت و حقارت بپوشند همت الرجال تعلق الاجبال

جای

(حامی بی کار)

صفحه	سطر	غلط	صحیح
۱	۳	بیجار کی	بیجاره کی
۱	۱۱	پریشنده	پریشیده
۵	۱۲	هم نکه	همپنکه
۵	۱۲	در	درب
۱۶	۱۷	ایرن	ایران
۲۳	۱۹	اخترع	اختراع
۲۸	۱۷	پنج شاهی	دوقران و پنج شاهی
۳۱	۴	کریسل	مسبو کریستفل
۳۱	۱۵	برای	و برای
۳۲	۴	۱۸۷۲	۱۰۸۷۳
۳۸	۱	۹۸۸۰۳۱۰	۷۶۱۰۷۸۲ کیلومتر
۳۹	۴	تاقا	تازا
۴۴	۲	منابك	در منابع
۴۴	۱۷	افتاده	اقسام تنباکو و توتون
۴۸	۷		
۴۸	۸		سنگ مرمر
۵۲	۵	بهیج	هیج



TF

145

1-12

2V