

رسائل قاجاری

کتاب اول



مرتضی قلی خان صنیع الدوله

راه نجات

به کوشش: هما رضوانی



نشر تاریخ ایران: ۱۹
مجموعه‌ی متون و اسناد تاریخی: ۱۶

رسائل قاجاری

کتاب اول:

راه نجات

اثر:

مرتضی قلی خان صنیع الدوله

به کوشش:

هما رضوانی



نشر تاریخ ایران (شرکت سهامی خاص): تهران، فلسطین شمالی،
۱۴۶ - طبعه سوم، تلفن: ۶۵۹۸۴۴.

- نویسنده: مرتضی قلی خان صنیع الدوله.
- اثر: رسائل قاجاری، کتاب اول: راه نجات.
- به کوشش: هما رضوانی.
- چاپ اول: تابستان سال ۱۳۶۳ هجری شمسی.
- حروفچینی و چاپ: نقش جهان.
- صحافی: نقش جهان.
- تیراژ: ۳۰۰۰ (سه هزار) نسخه.
- حق چاپ محفوظ و در اختیار «نشر تاریخ ایران» است.

معارف

موضوع آثاری که «نشر تاریخ ایران» منتشر می‌کند، اختصاص دارد به متون، اسناد، و پژوهش‌های تاریخی در باب گذشته‌ی ایران. این آثار تحت عناوین:

مجموعه‌ی متون و اسناد تاریخی مجموعه‌ی پژوهش‌های تاریخی

ارائه شوند. ویژگی این آثار، اختصاص آنهاست به زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی تاریخ ایران. هدف از نشر این آثار، شناخت کم و کیف گذران مردم است در ایران گذشته، که چسان زیستند، بر چه بودند، و بر ایشان چه رفت.

نشر تاریخ ایران

رسائل قاجاری

(مجموعه‌یی از منابع پژوهش در تاریخ فرهنگ و تفکر سیاسی، اجتماعی، و اقتصادی ایران در عصر قاجار)
«رسائل قاجاری» عنوان مجموعه‌یی است از منابع مورد نیاز جهت پژوهش در تاریخ فرهنگ و تفکر سیاسی، اجتماعی، و اقتصادی ایران در عصر قاجار. هدف از نشر این آثار، تنها ارائه مواد مورد نیاز این پژوهش و تسهیل دسترسی پژوهندگان است بدانان. طبع کتب، رسالات، و مقالات مندرج در این مجموعه، به هیچ روی دال بر موافقت یا مخالفت ما با مضمون و محتوای آنان نیست. لاجرم، جز آنچه به مشخصه‌ی تاریخی این مواد مربوط است، چیزی بیش از جانب ما گفته نخواهد شد. رد یا که قبول مضامین این آثار، که به هر صورت محصولی است از تفکر پیشینیان ما، برعهده‌ی پژوهندگان و ساعیان در پژوهش تاریخ فرهنگ و تفکر ایران است.

نشر تاریخ ایران

در احوال نگارنده

مرتضی قلی خان صنیع الدوله، فرزند علیقلی خان مخبرالدوله در سال ۱۲۷۳ ه. ق. متولد شد. پس از تحصیلات مقدماتی در تهران، در آلمان به تکمیل تحصیلات خویش پرداخت. در سال ۱۲۹۰ ق. در سفر اول ناصرالدین شاه به اروپا، از همراهان شاه بود. در ۱۲۹۷ ق. به اتفاق برادرش، مهدی قلی خان هدایت (مخبر السلطنه) به ایران بازگشت و به سمت تجویلداری تلگرافخانه تعیین گردید. مدتی بعد به عضویت وزارت معادن درآمد و در این وزارتخانه مشغول به کار شد. در سال ۱۳۰۰ ق. برای سفارش ساختن کشتی به آلمان رفت. در ۱۳۰۴ ق. ملقب به صنیع الدوله گردید. در ۱۳۰۵ ق. با احترام السلطنه، دختر مظفرالدین میرزا ولیعهد، ازدواج کرد. در سال ۱۳۱۴ ق. به نیابت پدرش، ریاست ضرابخانه و خزانه را عهده دار شد و در ۱۳۱۵ ق. معزول گردید. در سال ۱۳۱۶ ق. به وزارت قورخانه تعیین شد و مدتی بعد پستخانه زیر نظر او قرار گرفت. در ۱۳۲۱ ق. به ریاست اداره پست و گمرک منصوب شد و در همین سال کارخانه نخریسی را به تهران وارد کرد. پس از انقلاب مشروطیت، در دوره های اول و دوم از تهران به نمایندگی مجلس شورای ملی انتخاب شد. در اولین دوره، در ۱۷ شعبان ۱۳۲۴ ه. ق. رئیس مجلس گردید. در ۲۸ رجب ۱۳۲۵ ه. ق. از این سمت استعفاء داد. در ۲۶ محرم ۱۳۲۶ ق. (۱۰ اسفند ۱۲۸۶ ش.) در هیأت دولت حسینقلی خان نظام السلطنه، وزیر دارائی شد. در ۱۸ رمضان ۱۳۲۵ ق. (۴ آبان ۱۲۸۶ ش.) در هیأت دولت ابولقاسم خان ناصرالملک همدانی، وزیر فوائد عامه و وزیر فرهنگ بود و در دو کابینه متوالی نظام السلطنه (۱۶ ذی قعدة ۱۳۲۵ و ۲۶ محرم ۱۳۲۶ ق.) وزیر فوائد عامه و در هیأت دولت های ترمیمی ناصرالملک

و نظام السلطنه، وزیر فرهنگ و اوقاف و در کابینه نظام السلطنه (۴ ربیع-
 الثانی ۱۳۲۶ ق.) و میرزا احمدخان مشیر السلطنه (۷ جمادی الاولی ۱۳۲۶)
 وزیر مالیه بود. در کابینه میرزا احمدخان مشیر السلطنه، وزیر دارائی شد و
 پس از مدتی کناره گیری کرد. در اغتشاشات سال ۱۳۲۷ ق. در تهران،
 صنیع الدوله و برادرش محمدقلیخان مخبرالملک به سفارت انگلیس پناهنده
 شدند و پس از مدتی که دولت وقت به آنها تأمین داد، از سفارت خارج شدند.
 در ترمیم کابینه نظام السلطنه، وزیر فواید عامه، و در کابینه بی نخست وزیر،
 در ۲۸ جمادی الثانی ۱۳۲۷ ق. وزیر فرهنگ و اوقاف و در کابینه های متوالی
 محمدولی خان سپهدار اعظم، وزیر فواید عامه و وزیر فرهنگ و اوقاف و
 بالاخره در کابینه میرزا حسنخان مستوفی الممالک (۲۵ شوال ۱۳۲۸ ق.)
 وزیر دارائی بود. صنیع الدوله در تاریخ ۵ صفر ۱۳۲۹ ه. ق.، مطابق با
 بهمن ماه ۱۲۸۹ ش. و ۶ فوریه ۱۹۱۱ م.، در سن ۵۷ سالگی، به دست یکی
 از اتباع روس به نام «ایوان» به قتل رسید.

هما رضوانی

راه نجات

تقدیمی صنیع الدوله

۲۵ شهر رمضان المبارک ۱۳۲۵

تهران - مطبعه فاروس

بسمه تعالی

«دهقان سال خورده چه خوش گفت با پسر

کای نور چشم من به جز از کشته ندروی»

به حرف کار از پیش نمی رود، و به حلوا حلوا گفتن دهن شیرین نمی شود. از این که دولت بگوید مشروطه شدم، و ملت خوشوقت شود که دولت مشروطه دارم، و هر دو دست روی هم گذاشته منتظر باشند دستی از غیب برون آید و کاری بکند، هرگز نه دوائر دولت منظم و نه حوائج ملت فراهم خواهد شد.

«سعیدیاگر چه سخندان و مصالح گوئی

به عمل کار بر آید به سخندانی نیست»

مسلم است که تحصیل نتیجه، تقدیم مقدمه لازم دارد؛ گنج بی رنج میسر نمی شود، و مزد بیکاری به کسی نمی دهند. «لیس للانسان الا ما سعی^۱». غرض آنکه: اگر بخواهیم این عرادهٔ لنگ امور را به راه بیندازیم، باید خودمان به جد کار کنیم؛ والا، کسی از خارج خارج برای ما کار نخواهد کرد. و چون بدبختانه دیگر مجال تفنن

برای ما باقی نمانده است، چنانچه ارکان دولت و افراد ملت از امروز هر يك به مقام اداء تكليف شخصيه و نوعیه خود برنیایند، دیری نخواهد گذشت که این سیل های متفق و بادهای مختلف ریشه قومیت ما را از بیخ برکنند.

بدو آ باید دانست که تکلیف دستگاه دولت، به ریاست شخص سلطنت، در هر مملکتی که باشد محافظت جان و مال اهالی آن مملکت است؛ به عبارت اخری: حفظ امنیت. و این نگهبانی بردو قسم است: یکی بلاواسطه، و دیگری به واسطه. اما، حفظ امنیت بلاواسطه به دو اسباب صورت می پذیرد: یکی آنکه، دولت عدهیی قوه حربه و نظمیۀ تدارك می نماید، و بدان قوه حدود ملك را از هجوم دشمن خارجی و شوارع داخلی را از دستبرد دزدان و راهزنان حفظ می کند. دیگر اینکه، تشکیل دستگاه معدلتی می نماید که بدان وسیله مردم از تعدی و تخطی به ملك و مال یکدیگر به دسایس و حیل ممنوع باشند.

اما، حفظ جان و مال مردم به واسطه منوط است به تسهیل اسباب تحصیل معاش آنها. و این قسمت از حفظ امنیت نیز از دو راه حاصل می شود: یکی، به تعلیم آنها در مدارس و تربیت آنها در صنایع و حرف، که بتوانند به آبرومندی نانی به دست آورده محتاج به دزدی و دغلی نباشند. دیگر، به ساختن راه برای آنکه اهل مملکت مایحتاج زندگانی خود را به ارزانی و آسانی از راه دور و نزدیک بتوانند حمل و نقل کرده، مایه آسایش خودشان را فراهم آورند.

اهمیت این قسم از نگهبانی، کمتر از حفظ امنیت بلاواسطه نیست. بالفرض، در مملکتی قوه حربه و نظمیه به اندازه‌ی تکمیل شده باشد که مافوق آن متصور نباشد. ولی، از مردمش به علت نادانی غیر از ناوه‌کشی و عملگی کاری برنیاید؛ و یا به واسطه بی‌راهی، از مسافت قلیل هم مایحتاج خود را حمل و نقل نتوانند و به این جهات بیچاره بمانند. باز جان آنها در مخاطره است؛ هر چند امنیت بلاواسطه به سرحد کمال رسیده باشد.

بنابراین، هر مملکتی برای آنکه اهالی آن در آسایش باشند، چهار چیز لازم دارد: اولاً، قوه حربه و نظمیه برای حفظ مال و جان مردم بلاواسطه. ثانیاً، تشکیل دستگاه معدلت برای حفظ اهالی از تعدی به یکدیگر از راه دسیسه و حیل. ثالثاً، تأسیس دائره معارف برای آموختن راه کسب به اهالی. رابعاً، راه برای جلب مایحتاج از راه دور و نزدیک.

این احتیاجات چهارگانه را حوائج عمومی یا مشترک گویند، و دستگاه دولت برای آن تشکیل شده است که رفع این حوائج را بکند. لیکن، برای این کار صرف مقداری جان و مال لازم است؛ یعنی: وقت و مال. اما، چون دولت از خودش مالی ندارد که بلاعوض صرف رفع حوائج ملت بکند، و از خارج مملکت هم کسی را نمی‌تواند بیاورد که حفظ حدود و ثغور مملکت را بکند، پس برعهده خود ملت است که مخارج و اجزائی را که برای رفع حوائج خود لازم دارد به دولت بدهد، و انجام آن را از دولت بخواهد. یعنی: به عبارت دیگر، از برای حفظ مال و جان، صرف

مال و جان لازم است. و این قاعده در عالم مسلم است که بدون صرف وقت، که همان جان است، و مال انتظار نتیجه نمی‌توان داشت. برزگر تا تخم نکارد و صرف وقت نکند، حاصلی به‌انبار نخواهد برد؛ و تاجر تا مایه و وقت صرف نکند، سودی حاصل نمی‌کند.

از این مقدمه معلوم شد: ملت حوائجی دارد که باید برآورده شود. و برای این کار باید صرف مال کند. و چون این حوائج راجع به تمام اهل مملکت است، پس باید در دادن مخارج همه بلااستثناء سهم و شریک باشند و همه بر ذمه خودشان واجب بدانند که به قدر سهم خود در مخارج مشترک شرکت نمایند.

امروزه، ملت ایران يك مقدار مالی می‌دهد و دولت هم به يك شکلی صرف همان حوائج مشترکه مردم می‌کند. اما، نه دادن مردم در تحت قاعده منظمی است، و نه مصارف دولت. بسیاری از مردم هیچ نمی‌دهند، یا کمتر از آنچه باید بدهند می‌دهند، و بعضی دیگر زیاد از اندازه استطاعت. از آن طرف، دولت هم بعضی از حوائج را انجام می‌دهد، و برخی را معطل و انجام نداده می‌گذارد. به این واسطه، حال معاش اهل این مملکت پریشان و غیر منظم است و روزبه‌روز بدتر می‌شود. پس، اولین تکلیف هیئت جامعه دولت و ملت به نمایندگی مجلس مقدس شورای ملی رفع این نواقص است؛ و باید کلیه این امور را در تحت نظم و قاعده درآورده و انجام آن را کارگزاران دولت برعهده بگیرند.

پس از آنکه معلوم شد مردم حوائج مشترك عمومی دارند که

از انجام آن ناگزیرند، و مصارف آن را که عبارت از بذل مال و جان است باید خود از عهده برآیند، مسلم است که هر قدر بیشتر صرف این حوائج کنند نتیجه بهتری حاصل خواهند نمود. چنانچه، مرد دهقان اگر بخواهد از خدمت به زمین خود صرفه کند، یعنی: به جای دوشخم يك شخم نماید و از ریختن خاشاک قصور ورزد و هنگام آبیاری عوض هفته [بی] يك بار دو هفته يك بار آب دهد، بدیهی است که در وقت حاصل حال او چه خواهد بود. و این نکته را عقلای روزگار به درجه شبوت رسانیده اند که هر قدر مصارف عمومی مملکتی زیادتر باشد، حال اهل آن مملکت نیز بهتر خواهد بود؛ و برعکس، ممالکی که در مصارف عمومی خودداری دارند، اهلش همه فقیر و مسکینند.

از ممالك قطعه اروپا، انگلیس و فرانسه به عده هر سری از افراد نفوس مملکت بیست تومان خرج مصارف عمومی می کنند. آلمان بیست و پنج تومان؛ اطریش سیزده تومان؛ ایتالیا یازده تومان؛ اسپانیا ده تومان؛ روسیه نه تومان؛ و عثمانی چهار تومان. اگر مملکت ایران می توانست به قدر آلمان خرج مصارف عمومی کند، سالی قریب ششصد کرور تومان مالیات و مطابق آن اسباب حفظ امنیت می داشت. و اگر لامحاله به اندازه همسایه مغربی مالیات می داد، باز به سری چهار تومان تعلق می گرفت که مجموعاً قریب صد کرور تومان می شد. و حال آنکه، با تمام تعدیات متصوره، امروزه اهل مملکت ما زیاده از سری يك تومان به همه جهت از گمرك و غیره نمی دهند. معین است که با این مبلغ، آن شکلی که مملکت باید اداره

شود میسر نیست. مثلاً: این مملکت باید اقلاً پنجاه هزار قشون مستعد صحیح دائم الحضور داشته باشد، تا بتوان امنیت آن را به قسمی که باید حفظ نمود. و موافق مخارجی که دول مذکوره فوق صرف قشون می کنند، هر نفری از نفرات قشونی آنها، از صاحب منصب و سرباز سواره و پیاده، بر روی هم در آلمان و فرانسه سری سیصد تومان، در عثمانی یکصد و بیست تومان مخارج برمی دارد. لهذا، برای تشکیل قشونی مانند قشون همسایه غربی، به عده پنجاه هزار نفر، اقلاً باید سالی دوازده کرور تومان وجه نقد مصارف نمود. نسبت مخارج قشونی به سایر مخارج مملکتی، در ممالک مختلفه از يك خمس الی يك ثلث کلیه مخارج است. پس، در صورت اول می باید مملکت ایران اگر دوازده کرور خرج قشونی داشته باشد، شصت کرور کلیه عایداتش باشد تا شعب دیگر مملکت داری را هم متناسب با قوه حربیه خود بتواند اداره نماید. درین زمینه اگر بخواهیم قائل به تطویل شویم، کتابی می توان نوشت. در اینجا، مقصود فقط اشعاری بود که هوطنان بدانند در جاهای دیگر چگونه امور خودشان را مرتب کرده و می کنند.

حال، باید دید به چه شکل می توانیم تأسی به آنها کرده در اصلاح حال خود بکوشیم. شاید مطالعه کنندگان این ورقه بگویند آن ممالک مردم باثروتی دارد که مالیات زیاد می توانند بدهند، و مردم این مملکت فقیرند و از عهده بر نمی آیند. جواب این فقره آن است که مردم آن ممالک، مانند همین مملکت، در سوابق ایام فقیر و کم بضاعت بودند. حسن تدبیر مملکت داری اسباب ازدیاد ثروت

آنها شد؛ به طوری که حالیه به سهولت از عهده مالیات گزاف برمی آیند. و تمام رمز مملکت داری همین يك فقره است که باید در مملکت تولید ثروت نمود؛ یعنی: اسبابی فراهم کرد که ثروت اهل مملکت رو به تزاید گذارد تا بتوانند متناسب با مکت خود مالیات زیادتری بدهند. از دیاد ثروت هر فردی یا هر ملتی از سه راه متصور است: یکی آنکه از خرج بکاهیم؛ دوم آنکه بردخل بیفزائیم؛ و سوم آنکه هم از خرج بکاهیم، هم بردخل بیفزائیم. و این شق اخیر اکمل وجوده است و تمام قوه را باید صرف این راه نمود. و این مقصود حاصل نمی شود، مگر از راه حفظ امنیت به واسطه، چنانکه در مقدمه ذکر شد. یعنی: 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 پنج هزار کنیم، همان ساعت نصف کرایه را فایده خواهیم برد و اسباب از دیاد ثروت ما می شود. و غرض اصلی از این لایحه تحقیق در این معنی و رسیدن به این مقصود است، که در نظر این بنده وسیله منحصره حیات ملی و بقای مملکت است. زیرا که با بیراهی هیچ يك از شعب مملکت - داری را چنانچه باید نمی توان انجام داد. موافق صورت احصائیه گمرکات در سنوات اخیر، مقدار نقلیات تجارت خارجه این مملکت، یعنی: آن مقدار مال التجاره که از خارج داخل این مملکت می شود و از داخل مملکت به خارج می رود، سوای امتعه سواحل که به حساب نیامده، از حیث وزن به دو کروار خروار می رسد. این دو

کرو و خرورار متوسطاً خروراری ده تومان کرایه برمی دارد تا به مراکز استعمال یا برعکس به سرحد برسد. یعنی: اهل این مملکت اقلاسالی بیست کروور تومان کرایه تجارت خارجه خودشان را کارسازی می نمایند، و فقیر یا غنی امروز این مبلغ را همه ساله می دهند. کرایه مایحتاج شهرهای عمده این مملکت را از بابت امتعه داخله، از قبیل: گندم و جو و کاه و برنج و روغن و میوه جات و نمک و مصالح بنائی و نجاری، این بنده از روی حساب دقیق به سالی سی کروور تومان اقلا بر آورد کرده ام. پس، به همه جهت، امروزه سالی پنججاه کروور تومان اهالی مراکز این مملکت صرف کرایه می کنند؛ و در این محاسبه، کرایه از نقاط جزوی که خارج از شوارع اصلی هستند به حساب نیامده. زیرا که آنها در حسابی که ما در نظر داریم، داخل نمی شوند. حال، اگر بتوانیم این پنججاه کروور وجه کرایه را نصف کنیم، یعنی: اسبابی فراهم بیاوریم که مردم این مملکت بتوانند به بیست و پنج کروور تومان آن مقدار نقلیاتی را که امروز طرف حاجت آنها است حمل و نقل کنند، بیست و پنج کروور دیگر درجیب آنها می ماند و اسباب از دیاد ثروتشان می شود. و آنچه اسباب این ثروت حالیه ممالک اروپا گردیده است، همین نکته است. و باید دانست که ارزانی اسباب حمل و نقل دو فایده دارد: یکی صرفه مردم از بابت وجه کرایه که بالفعل می دهند؛ و فایده دیگر آنکه به واسطه ارزانی کرایه تجارت به اضعاف مضاعف ترقی می کند. خصوصاً، تجارت امتعه داخله که غالباً از قبیل مصالح و حاصل فلاح است، که نسبتاً کم بها است و طاقت ادای وجه کرایه گزاف را ندارد.

در صورتی که اگر کرایه ارزان باشد، قابل حمل و نقل و اسباب
ازدیاد ثروت اهل مملکت می گردد.

اکنون باید دید به چه وسیله می توان به این مقصد عالی رسید.
اسباب این کار منحصر به راه آهن است. اگر مراکز مملکت را به
استعانت راه آهن به یکدیگر اتصال بدهیم، آن فایده که ذکر شد
حاصل می شود. یعنی: پنجاه کروری که امروزه مردم اجرت کرایه
می دهند، یک مرتبه نصف می شود، 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 و هم تنزیل سرمایه آن داده می شود.

فاصله بین مراکز عمده این مملکت، با اتصال به سرحداث از
هر جهت هزار فرسخ می شود. مخارج ساختن راه فرسخی یکصد
الی یکصد و بیست هزار تومان است. پس، ساختن تمام هزار فرسخ
دویست الی دویست و چهل کرور تومان سرمایه لازم دارد، که
سالی دوازده کرور تومان تنزیل آن می شود.

دربادی امر، چنان به نظر می آید که ما این وجه اعتبار دوازده
کرور را از کجا بیاوریم تا صاحبان سرمایه پول خودشان را به ما
بدهند و ما بتوانیم راه بسازیم؟ راست است؛ امروزه، ما چنین محل
اعتباری نداریم. ولی، لازم هم نداریم. زیرا که هزار فرسخ راه آهن
را در یک روز و یک ماه و یک سال نمی توان ساخت، بلکه اقلاً
شش هفت سال مدت لازم دارد. و هر قسمتی از آن که ساخته شود،
محل اعتبار می شود برای قست دیگر. خصوصاً، اگر از قسمت های
پرفایده شروع نمائیم. پس، اگر در ابتداء یک قسمت صد و پنجاه

فرسخی را در مد نظر در آوریم، و مخارج ساختن آن را مثلاً به چهل کرور تومان بر آورد کنیم، وجه اعتباری که برای تحصیل سرمایه لازمه این قسمت باید موجود شود با وجه استهلاک دو کرور تومان می شود. و تمام وجه ضمانتی که برای شروع به این امر بزرگ لازم است، همین دو کرور تومان است که باید هر ساله معیناً موجود باشد، و به صاحبان سرمایه نموده شود تا پول خود را بی درنگت بدهند و شروع به این مقصد حیاتی بشود.

این وجه ضمانت را از کجا بیاوریم؟ مسلم است که اهالی مملکت باید این وجه را بدهند. اما، به چه شکل؟ این بنده محل آن را از راهی معین کرده ام که زحمتی برای مردم نداشته باشد. و در اینجا نمی خواهم شرح آن را بدهم، تا ابتدا در مجلس وزراء و شورای ملی مذاکرات لازمه این مطلب به عمل بیاید. اگر موافقت حاصل شد، بعد علناً طرح کرده به سمع اهالی می رساند.

حاصل آنکه: اهل مملکت برای حصول این امر مهم سالی دو کرور تومان می دهند. اما، چه فایده می برند؟ اولاً، سی کرور از چهل کرور مزبور به مصرف اجرت و مصالح می رسد که در داخله باید صرف و تحصیل شود، و ده کرور دیگر را باید در خارجه مصالح کار خرید. پس، اگر هر ساله صد و پنجاه فرسخ راه بسازیم، سالی سی کرور تومان وجه نقد داخل این مملکت می کنیم که میان تمام طبقات، از عملة مزدور تا مهندس و سایر اجزاء، تقسیم می شود و مایه ازدیاد ثروت اهل مملکت می گردد. پس از تمام شدن قسمت اول، فوراً چهار کرور تومان صرفه کرایه برای اهالی حاصل است.

و به علاوه، وجه ضمانت قسمت دوم آماده می‌شود. یعنی: از آن ساعتی که قسمت اول دایر شد، ملت سالی دو کروور تومان می‌دهد و چهار کروور تومان صرفه می‌کند. لهذا، دو کروور تومان صرفه ملتی خالص دارد. در صورتیکه، سی کروور هم وجه نقد اجرت برده است. به این ترتیب، پس از تمام شدن تمام خطوط، یعنی: هزار فرسخی که ذکر نمودیم، در عرض شش هفت سال اولاً یکصد و هشتاد کروور تومان وجه نقد داخل مملکت و میان اهالی تقسیم شده؛ یعنی: به ثروت آنها افزوده است. و اگر تصور نمایم این سرمایه در دست هر کس که باشد، در مملکت ما که پول ارزشی زیادتر دارد، در ثانی برای صاحبانش از قرار ده یک فایده حاصل خواهد کرد. پس، سالی هیجده کروور تومان دخل برای اهل مملکت خواهد داشت. و علاوه بر این، اهل مملکت سالی بیست و پنج کروور تومان صرفه کرایه خواهند برد. بنابراین، فایده مستقیم اهالی از ساخته شدن این راه سالی متجاوز از چهل کروور تومان خواهد بود. و در مقابل این فایده، فقط سالی دو کروور تومان وجه ضمانت برای ساختن قسمت اول راه تقبل کرده و می‌دهند. و تا این فداکاری را نکنند، به این نتیجه نمی‌توانند برسند.

آنچه ذکر نمودیم، فایده‌ای است که امروزه به موجب حساب معین می‌توانیم به هر کس طالب باشد ثابت کنیم. یعنی: اگر شبهه پس از مطالعه این لایحه داشته باشند، سؤال کنند و جواب مسکت بشنوند.

اما، اثری که راه آهن در آبادی مملکت دارد و فوایدی که

از این راه حاصل می‌شود، بکلی از حد احصاء خارج است و باید قیاس به سایر ممالک نمود. ملل اروپا به سحر یا معجزه به این مقام ثروت و تمول امروزی نرسیدند. فقط، نکته آبادی مملکت را درك نموده، شروع به کار کردند و به مقامی که می‌بینید رسیدند. و مسلم است آن ساعت که مردم سالی چهل کرور از دیاد ثروت حاصل کردند، ده يك آن را، که سالی چهار کرور باشد، برای مصارف عمومی خواهند داد. و به این شکل، خزانه دولت مملو شده، بهتر و خوشتر حوائج عمومی مملکت را اداره می‌کند.

يك مطلب باقی است که در این جا باید ذکر کرد، که مبادا شبهه برای کسی حاصل شود. ممکن است بعضی اشخاص همچو تصور بکنند پنجاه کروری که امروز کرایه می‌دهیم، به جیب اهل این مملکت می‌رود. و اینکه نویسنده این اوراق می‌گوید سالی بیست و پنج کرور از صرفه کرایه منفعت کلیه ملت می‌شود، غلط است. منتهی این است که اشخاصی صرفه کرایه می‌برند؛ ولی، اشخاصی دیگر که امروز کرایه کشی می‌کنند و آن بیست و پنج کرور صرفه آنهاست، در آن صورت بی‌بهره می‌مانند و ضرر می‌کنند. به عبارت اخری: از جیبی به جیب دیگر می‌رود.

این اعتراض بکلی بی‌اساس است. زیرا که از پنجاه کروری که امروز به بهای کرایه از جیب ملت بیرون می‌رود، فقط اجرت و تنزیل سرمایه خرید مال بارکش به جیب کرایه کش می‌ماند؛ بقیه آن که این بنده به هشت عشر تخمین کرده‌ام، یعنی: چهل کرور از پنجاه کرور، از شکم حیوانات بارکش می‌گذرد و ابداً فایده به

احوال کسی ندارد. اما، آن اجرت و تنزیل سرمایه خرید قاطر و شتر، بر فرض که بعد از ساخته شدن راه آهن دیگر به وجود آنها حاجتی نباشد، در هر حال برای صاحبش باقی می ماند. زیرا که آن شخص کرایه کش چه قاطر داری کند چه مستخدم راه آهن شود، به اجرت خود می رسد و حیوانات بارکش خود را می فروشد و پولش را به کاری می زند که فایده بر آن تعلق بگیرد. اما، علوفه حیوانات بارکش، یعنی: جو و گاه، همیشه قیمت دارد؛ چه به مال بارکش بدهند، و چه جو را در سرحد فروخته لیره و امپریال دریافت نمایند. وقتی که راه باشد، تمام این کارها سهل است، و گاه بی مصرف آن قریه دور از آبادی هم فوراً به واسطه سهولت حمل و نقل قیمت پیدا کرده حمل به محل حاجت می شود.

در این موقع، بطور متعرضه نکته [یی] را درج می کنیم که شاید بسیاری بدان برخورده باشند. از اشخاص رعیت منش خیلی شنیده می شود که کرایه کشی و مال داری خیلی کار با صرفه است و دخل زیاد دارد. و این فقره، بسیاری از اربابان را به طمع می اندازد که قاطر و شتری خریده از آن فایده زیاد متمتع شوند. پس از خریدن و یکی دو سال نگاه داشتن، یک روز در کمال تغییر به مباشرشان حکم می کنند هر چه از قاطر و شتر باقی مانده، ببر و به هر قیمتی که می خردند بفروش و مرا از ضرر دائمی آن خلاص کن. چرا اینطور است؟ به دلیل آنکه، شخص رعیت خودش دنبال یکی یا دو مال بارکش حرکت کرده، تمام سال را کرایه کشی می کند و می بیند در آخر سال با دو بیست تومان سرمایه، صد تومان

فائده برده است. بیچاره خیال می کند قاطر سری سالی پنجاه تومان فائده دارد. و این مطلب را ارباب طماع باور کرده، دچار خسارت می شود. و غافل است که آن صد تومان، سالی هفتاد و دو تومانش اجرت شخصی آن رعیت است که در گرما و سرما هر روزه از کوه و کیل بالا و پائین رفته، و فقط به مواظبت شخصی و عرق جبین سالی بیست و هشت تومان از بابت دویست تومان سرمایه اش توانسته است حاصل کند، که اگر تنزیل هم می داد به این فایده می رسید. ولی، چون بی کار است قوه کار خودش را با سرمایه توأم می کند، و از هر دو جهت يك مبلغی حاصل می نماید که کفاف حال او را می دهد. ولی، برای ارباب همان بیست و هشت تومان باقی می ماند. چرا که تن دیگری باید در کار باشد. و چون خودش حضور ندارد که از مالش مواظبت کند، این بیست و هشت تومان را هم مباشر بامقداری علوفه مالها تناول کرده، پس از اندک مدتی مالها از پای می افتند و منجر به فروش و ضرر می شود.

تجربه سایر ممالک ثابت کرده است که به واسطه ساخته شدن راه آهن، اسباب های حمل و نقلی که پیش در آن خاک رائج بوده از کار بازنمی مانند، بلکه حاجت به وجود آنها بیشتر می شود. زیرا که راه آهن از شاهراه می رود، و قرائی که چند فرسخ از راه به کنار واقعند، امتعه خود را باید به سر راه بیاورند. و به واسطه سهولت عمل حمل و نقل، بر نقلیات آنها به اضعاف مضاعف افزوده می شود، و چارپایانی که پیش در شاهراه کار می کردند، بعد در این راهها سیر خواهند کرد و امتعه نقاط جزو را سر راه می آورند. و

به این شکل، آن توهمی که در بی کار ماندن مکاریان ممکن است حاصل شود، و سابقاً اشعاری نمودیم، از میان می‌رود؛ و این از اثر راه آهن است در آبادی مملکت، که سابقاً ذکر نمودیم. و هزار يك فوائد آن را در آبادی و مملکتداری احصاء نمی‌توان کرد. اشخاصی که فی الجمله بصیرت به احوال و اوضاع امروزی عالم دارند، بدون ادله و براهین می‌دانند که اول وسیله آبادی و سعادت هر مملکتی راه است. یعنی: به شکلی که به قیمت نازل بتوان حمل و نقل امتعه نمود. نه آنکه فقط ادای راهداری گزاف سربارگرایه گزاف گردد؛ چنانچه گرفتار شده‌ایم. ولی، برای آنکه خاطر عموم اهالی مسبوق به فوائد این کار باشد، این اوراق را نگاشتیم، و برای هر گونه توضیحی نیز حاضریم. و امیدواریم بلکه به توفیق الهی و تأیید ارکان دولت و عموم ملت، به زودی موفق بشویم و این خدمتی که آن را اسباب نجات و مایه تجدید حیات این مملکت می‌دانیم، وسی سال است برای انجام آن دامن همت به کمزده‌ایم، از عهده برآئیم و به آرزوی دیرینه برسیم.

مرتضی قلی

چون در مقدمه ذکر کردیم که کارهای این مملکت را خود اهالی این مملکت باید بکنند و دیگران برای ما کار نخواهند کرد، به مناسبت این مطلب نواب مستطاب والا، شاهزاده ایرج میرزا جلال الممالک، قطعه [بی] به رشته نظم در آورده بود. بی موقع ندیدیم که در اینجا به سبیل خاتمه درج شود.

• برزگری کشته خود را درود
 بارکش آورد بر آن بارکرد
 در سرره تیره گلی شد پدید
 هرچه بر آن اسب نهیب آزمود
 برزگر آشفته از آن سوء بخت
 گه لگدی چند به یابو نواخت
 هاقبت از شور و شغب خسته ماند
 راه به ده دور بد و وقت دیر
 زار و حزین مویه کنان موکنان
 کای توکننده در خبیر ز جای
 هاتفی از غیب به دادش رسید
 نك تو بدان بیل که داری به بار
 تا منت از لطف کنم یاوری
 برزگر آن کرد و دگر ره سروش
 حال بنه بیل و برآور کلنگ
 گفت شکستم چه کنم گفت خوب
 گفت برفتم همه از بیخ و بن
 تا شوم الساعه مددکار تو
 مرد نیاورده به شلاق دست
 زین مدد غیبی گردید شاد
 کای تو مهین راهنمای سبل
 گفت سروشش به تقاضای کار

تاچه خود از بدو عمل کشته بود
 روی ز صحرا سوی انبار کرد
 بارکش مرد در آن گل طپید
 چرخ نجیبید و نبخشید سود
 کردتن و جامه به خود لخت لخت
 گه دوسه مشت از زبر چرخ آخت
 باب رهائیش به رخ بسته ماند
 کس نه به ره تاشودش دستگیر
 کرد سر عجز سوی آسمان
 برکنم این بارکش از تیره لای
 کامدم ای مرد مشو ناامید
 هرچه گل تیره بود کن کنار
 بار خود از لای برون آوری
 آمدش از عالم بالا به گوش
 برشکن از پیش ره آن قطعه سنگ
 هرچه شکستی ز سرره بروب
 گفت کنون دست به شلاق کن
 باز رهانم ز لجن بار تو
 بار ز گل برزگر از غم برست
 وز سر شادی به زمین بوسه داد
 نيك بر آوردیم از گل چو کل
 کار ز تو یاوری از کردگار.

