

بخش سی و دوم تهران ۱۸۹۰ میلادی

در این چهار سالی که از دیدار پیشین من از پایتخت ایران می‌گذرد، پیشرفت‌هایی انجام یافته است. آثاری از تمدن اروپائی به شهر رسیده و حتی در میان مردم پذیرفته شده است. در آن ایام من چند هفته در تهران اقامت کردم. اولین نکته‌ای که جلب توجه می‌کند افزایش تعداد اروپائیان مقیم تهران است. اینک مانند گذشته وجود یک غیرمسلمان فرنگی در این کشور اسلامی، باعث کنجکاوی اهالی نمی‌گردد. حتی تابلوی تعدادی از مغازه‌ها ولو به تعداد اندک، به زبان فرانسه هم نوشته شده است. تعدادی از سکنه غیر ایرانی شهر، مغازه‌های گشوده و به کسب و کار مشغولند. این احتمال وجود دارد که به زودی تهران هم شبیه قسطنطنیه شود.

مهمترین تغییرات این چند سال، احداث یک خط آهن شهری و یک راه‌آهن است که تهران را به شاه عبدالعظیم وصل می‌کند. گذشته از آن، افتتاح یک بانک انگلیسی، یک تأثر، نظافت و روشنایی خیابان‌ها، انتشار جراید، افتتاح یک کلوب اروپائی، تعدادی کافه ایرانی، سایر آثار این پیشرفت می‌باشد.

خط آهن شهری حدود دو سال پیش افتتاح شد. یک شرکت بلژیکی که در این کار سابقه طولانی و شهرت جهانی داشته و حتی در آمریکا هم فعالیت دارد، از طرف شاه مأموریت یافت تا این خط آهن را برقرار سازد. در بخش غیر بلژیکی این پروژه، روس‌ها هم سهام‌دار هستند. مسلماً پدر راه آهن روسیه پالیاکوف^۱، سهام زیادی در این شرکت دارد. مسیر فعلی آن ۳ و نیم کیلومتر است. واگن‌ها در بلژیک ساخته شده و به صورت قطعاتی به ایران حمل و در تهران سرهم می‌گردند. این شرکت ۱۰۰ رأس اسب در اختیار دارد.

اروپائیان مقیم تهران علاقه زیادی به این خط آهن نداشته و به زیرسازی آن اشکالاتی وارد می‌آورند. خط آهن طوری کشیده شده که در بیشتر نقاط حدود ۴ سانتیمتر بالاتر از خیابان است. چون اطراف ریل سنگ‌کاری نشده، در حرکت قطار اشکالاتی ایجاد می‌کند. مطابق قرارداد، شرکت موظف بود خیابان‌هایی را که خط آهن از آنها می‌گذرند سنگفرش نماید اما چون پیش‌بینی می‌کرد با این کار تردد خیابان‌ها افزایش یافته و حرکت قطارها مختل گردد از انجام آن سر باز زد و قطعات فلزی ریل‌ها را مستقیماً روی چوب‌های

۱. Paliakoff

عرضی خط آهن، قرار داد. البته شرکت از شاه خواسته بود خیابان‌ها را سنگفرش کند اما با توجه به هزینه آن، این پیشنهاد بیهوده‌ای بود.

اروپائیان به درستی معتقدند که شرکت با این کار در انجام دقیق قرارداد خود با شاه کمکاری کرده و در عوض احداث راه آهن، فقط ریل‌کشی کرده است. کاملاً بدیهی است که شرکت با این کار از نظر اقتصادی سود هنگفتی برده، زیرا این طریق ریل‌گذاری بسیار کم‌خرج‌تر از احداث خط آهن به روی چوب‌های طولی است. از این جهت این کمکاری باعث سرشکستی این شرکت شده است. این اولین باری می‌باشد که یک پروژه اروپائی در تهران پیاده می‌شود و شرکت با تقلبی که انجام داده فقط به فکر استفاده مالی خود بوده است. اکنون دولت بلژیک نماینده‌ای به تهران اعزام داشته تا در کار راه آهن نظارت کند. حرکت قطارها، که چه صبح زود و چه عصر واگن‌های آن مملو از جمعیت می‌باشد، نشان می‌دهد که سود فراوانی عاید شرکت می‌گردد. پروژه احداث دو خط آهن جدید در دست تهیه است که اولی در خیابان طویل و پر رفت و آمد لاله‌زار و دیگری در خیابانی که به دروازه قزوین منتهی می‌شوند احداث خواهد شد. اگر شاه مجدداً با این شرکت قرارداد ببندد، برای اجرای دقیق مفاد قرارداد، باید به شرکت تذکراتی بدهد تا اشکالات این پروژه که به شهر صدمه زده، در آن دو تکرار نگردد.

واگن‌ها به سه قسمت تقسیم می‌شوند و فقط قسمت میانی آنها که مخصوص خانم‌هاست سر بسته می‌باشد. به طور کل، اروپائیان از خط آهن شهری تهران استفاده نمی‌کنند. کالسکه‌چی‌ها و مسؤلان بلیط فروشی اکثراً تاتار هستند. مسافرین مطابق عادت ایرانیان، برای تهیه بلیط و پرداخت وجه آن، چانه می‌زنند. وقتی مسافری سوار می‌شود بلیط فروش از او سؤال می‌کند تا کدام ایستگاه سفر خواهد کرد. مسافر مثلاً می‌گوید تا بازار و قیمت بلیط را سؤال می‌کند. وقتی بلیط فروش می‌گوید ۳ شاهی مسافر می‌گوید من ۲ شاهی می‌دهم و بلیط می‌خواهم. بلیط فروش تهدید می‌کند که اگر او نرخ کامل را پرداخت نکند دستور توقف داده و مسافر را پیاده خواهد کرد. بالاخره مسافر با غرغر فراوان با دست راست سه شاهی را پرداخت کرده و با دست چپ بلیط را می‌گیرد. حتی بلیط فروش هم تا زمانی که پول کامل را با دست دیگر دریافت نکرده، بلیطی به مسافر نمی‌دهد. در تهران هیچ‌کس به هم اعتماد ندارد.

در مجموع سفر با این وسیله جالب است. مسافرین با صدای بلند همه‌همه کرده و سر و صدا غوغا می‌کند. سورچی همه کاره این وسیله می‌باشد. او گاهی توقف کرده و با دوستان و آشنایان خود در خیابان صحبت می‌کند. روزی من تا ایستگاه سبزه میدان سوار قطار شدم اما قطار بدون هیچ اشکال مدتی در خیابان توقف کرد. علت این بود که سورچی برای رفع عطش خود، رفته بود خیار بخرد و مسافرین مجبور بودند تا مراجعت او منتظر بمانند. در ایران کسی برای زمان اهمیتی قائل نیست و راه‌آهن تهران هم از این امر مستثنی نمی‌باشد.

همین شرکت، پروژه راه‌آهن شاه عبدالعظیم را هم در اختیار دارد. این مسیر پس از

تخریب راه آهن معدن مازندران، تنها راه آهن ایران می‌باشد. این راه آهن سه سال پیش تأسیس شده و مسافران را پس از طی فاصله یک و نیم فرسنگی، از تهران به شاه عبدالعظیم می‌رساند. این مسیر هم مانند خط آهن شهری تهران، روزهای آخر هفته پر از مسافر است. روزانه سه قطار در این مسیر حرکت می‌کند اما روزهای پنجشنبه و جمعه هر ساعت یک قطار، مسافرین و زوار را جا به جا می‌نماید. هر دو لوکوموتیوران آن، اهل روسیه می‌باشند اما سایر کارگران از تاتارهای تبریز هستند و بلیط فروش‌های داخل واگن‌ها اکثراً فارس می‌باشند.



روز ۲۴ ژوئیه من برای اولین بار با این قطار به شاه عبدالعظیم رفتم. قطار دارای ۵ واگن طولی بود که یکی از آنها واگن درجه یک و بقیه درجه دو بودند. واگن درجه یک که من در آن سفر می‌کردم بی‌اندازه تمیز و شیک بود. صندلی‌های آن روکش مخمل سرخ رنگ داشت و شیشه‌های پنجره‌های آن بالا و پائین می‌رفت. فقط ۴ یا ۵ مسافر در این واگن سفر می‌کردند اما واگن‌های درجه دو که رو باز بودند، مملو از مسافر بود. اکثر مسافرین، روحانیون و ملاهائی با عمامه‌های سفید رنگ بودند. واگنی هم ویژه زنان بود که آن هم شلوغ بود. در ایستگاه‌ها سربازانی برای حفظ نظم و ترتیب ایستاده بودند. در مبدأ، مقصد و طول مسیر هم چند پست نگهبانی وجود داشت.

من در آخرین لحظه پیش از حرکت قطار به ایستگاه رسیدم. چشم‌انداز سمت چپ

مسیر، کوه‌های کم‌ارتفاعی که از البرز جدا می‌شوند، بود. منظره سمت راست، بیابانی بود که تا قزوین امتداد داشت. خارج از شهر، گله‌های بسیار بزرگی از گوسفند دیده می‌شد و تعداد حیوانات آنها خارج از شمارش بود. ایلات و روستائیان این گوسفندان را برای عید قربان به تهران می‌بردند زیرا در این روز هر خانواده ایرانی یک گوسفند قربانی کرده و می‌خورد.

پس از طی مسافتی، قطار از میان باغ‌هائی عبور کرد. بازمانده بارو به روی تخته‌سنگی که تابلوسنگ چشمه‌علی به روی آن حک شده بود، دیده شد. آنگاه برج ری را که جدیداً تعمیر شده و ارزش کاشی‌کاری قدیمی خود را از دست داده است، دیدم. در قسمت جنوبی مسیر، گنبد طلائی حرم که روی مقبره امامزاده ساخته شده، از فاصله‌ای مشاهده می‌شد. این گنبد در زیر نور آفتاب می‌درخشید و مناره‌های بلند دو طرف گنبد به طرز زیبایی نمایان بود. سفر ۱۸ دقیقه طول کشید. در ایستگاه مقصد، تعداد زیادی زائر راهی حرم بودند. در مورد این مکان مقدس من نمی‌توانم مطلبی بیان کنم زیرا ورود غیر مسلمانان به آن ممنوع می‌باشد.

چون مسیر از طرف تهران سرازیری است مدت زمان مراجعت ۲۲ دقیقه بود. روزی که من با این قطار سفر کردم روز پنجشنبه بود و قطار پس از ۱۰ دقیقه توقف به سمت تهران حرکت کرد تا زوار جدیدی را به شاه عبدالعظیم برساند. روزهای پنجشنبه و جمعه هر ساعت تعداد زیادی زوار متأثر که این وسیله راحت را برای سفر زیارتی خود انتخاب می‌کنند، به این روستای مقدس سفر می‌نمایند.

اول اکتبر ۱۸۸۸ میلادی اتفاق ناگواری در این مسیر روی داد. یک سید تصمیم داشت بدون خرید بلیط با این قطار سفر کند ولی بلیط فروش مانع شد و سید در حال حرکت قطار بیرون پرید. متأسفانه او به زیر چرخ‌های قطار افتاد و جان خود را از دست داد. ملاهای همسفر او برآشفته شده و مردم را به تلافی واداشتند. ایستگاه و قطار را آتش زده، لوکوموتیوران را زخمی کردند. شاه مجبور شد خسارت شرکت را بپردازد اما عاملین آتش‌سوزی را پیدا کرده و تمام ثروت آنها را مصادره نمود. نه تنها شرکت خسارتی ندید بلکه شاه از این ماجرا سود هم برد.

ماجرای دیگری چندی پیش از بهره‌برداری از این طرح اتفاق افتاد. سی نفر از ارامنه تصمیم داشتند واگن حمل مصالح را با هل دادن از تهران تا شاه عبدالعظیم حرکت دهند. از آنجائی که مسیر از سمت تهران سرازیری است وقتی به قسمت شیبدار مسیر رسیدند کنترل واگن از دست آنها بیرون آمد و واگن از ریل خارج شد. در نزدیکی ایستگاه شاه عبدالعظیم کارگران مشغول کار بودند و یک لوکوموتیو و چند واگن در حال حمل مصالح توقف کرده بود. لوکوموتیو فرصت نیافت از مسیر خارج شود و در برخورد این دو قطار ۱۰ تن از ارامنه جان خود را از دست داده و باقی کم و بیش صدمه دیدند.

طبیعی است که وقوع این حوادث از محبوبیت این راه‌آهن به شدت کم کند اما با گذشت زمان اکنون مردم این داستان‌ها را فراموش کرده‌اند و از این وسیله استفاده می‌نمایند. حالا

با گذشت مدتی، اهالی از اهمیت این وسیله و راحتی سفر با قطار آگاه شده‌اند و حتی عقب مانده‌ترین اهالی و مرتجع‌ترین اقشار شهر هم با این وسیله راحت به زیارت می‌روند. اما افتتاح بانک‌شاهی ایران^۱ هم اروپائیان مقیم تهران را خوشحال نکرد. افتتاح این بانک باعث شد قیمت اجناس و لوازم ضروری زندگی به شدت افزایش یابد. حتی کم اهمیت‌ترین کارمندان غیرایرانی این بانک نظیر منشی‌ها و حسابداران، حقوق‌های ۱۵۰۰ تومانی، معادل ۷۵۰۰ کرون سوئد، دریافت می‌کنند و این در حالی است که هیچ‌یک از اروپائینی که در خدمت دولت ایران هستند چنین حقوقی ندارند. سرمایه بانک ۴ میلیون پوند استرلینگ است و گفته می‌شود مقدار زیادی از آن در معادن ایران و سایر شرکت‌های بزرگ، سرمایه‌گذاری شده است.

تابستان سال ۱۸۹۰ میلادی بانک اقدام به چاپ اسکناس کرد. این اولین باری بود که در ایران اسکناس به جریان می‌افتاد. ارزش کوچکترین اسکناس دو تومان است. اسکناس‌ها بسیار زیبا و شکیل می‌باشند اما ایرانیان علاقه‌ای به داشتن آن نشان نمی‌دهند و هنوز هم اسکناس در خارج از تهران اعتبار ندارد.

این بانک تا اطلاع ثانوی مسئول کنترل ارزش پول ایران است و معاملات خوبی انجام می‌دهد اما این خوشحالی دوام زیادی نخواهد داشت زیرا برای حفظ تعادلی که ایرانیان در تمامی امور کشوری خود باید داشته باشند، در ماه اکتبر یک بانک روسی در تهران تأسیس خواهد شد. رقابتی که به این ترتیب پدید می‌آید احتمالاً باعث پائین آمدن قیمت‌ها شده و باعث خوشحالی اکثر اروپائیان مقیم تهران بشود. بانک شاهی در تبریز و اصفهان شعباتی دارد و در صدد است در تمامی شهرهای بزرگ ایران در طول مسیرهای تجاری، شعباتی ایجاد نماید. سومین شهری که دارای بانک شود به احتمال زیاد مشهد خواهد بود. آنگاه کرمان، شیراز و کرمانشاه شهرهائی هستند که به این شبکه بانکی انگلیسی خواهند پیوست. در مجموع این عمل، باعث افزایش نفوذ انگلستان در ایران خواهد شد. به نظر می‌رسد کارمندان، به ویژه رؤسای ارشد این بانک، مأموریت‌های سیاسی هم داشته باشند زیرا تمامی آنها مانند جاسوسان، کوچکترین نکات را به دولت انگلیس گزارش می‌دهند.

خیابان‌های تهران نسبت به ۵ سال پیش خیلی بهتر شده و از نظر آبیاری و نظافت، بیش از گذشته به آنها رسیدگی می‌شود. بطور کل خیابان‌ها بسیار زیباتر به نظر می‌رسند و مانند دیگر شهرهای ایران در گوشه و کنار آنها اجساد حیوانات مرده دیده نمی‌شود. تعداد زیادی از آنها عریض‌تر گشته و به طول آنها اضافه شده است. تعدادی از خیابان‌ها مستقیم و بسیار طولانی می‌باشند که این نکته در سایر شهرهای ایران به ندرت دیده می‌شود.

خیابان‌های اصلی شهر روشنائی دارند. ابتدا برای این کار از شمع استفاده می‌شد. آن را درون محفظه‌ای قرار می‌دادند تا باد آن را خاموش نکند. اما مأمورین روشنائی از شغل ۱. اولین بانک ایران که در سال ۱۲۶۹ خ با فرمان سلطنتی ملکه ویکتوریای بریتانیا و با امتیاز دولت ایران تأسیس گشت و اولین اسکناس را در ایران منتشر نمود. در سال ۱۳۰۹ خ امتیاز انحصاری حق نشر اسکناس به مبلغ ۲۰۰ هزار لیره توسط رضا شاه خریداری و به بانک ملی ایران واگذار شد.

خود سوءاستفاده کرده و شمع‌های نیمه در محفظه‌ها روشن می‌کردند. هنوز پاسی از شب نگذشته بود که شمع‌ها خاموش شده و خیابان‌ها در تاریکی فرو می‌رفتند. سپس برای روشنی خیابان‌ها از گاز استفاده شد و در کنار خیابان‌های اصلی شهر، تیرهای چراغ‌گاز نصب گشت اما چون شرکت مسئول در کار خود کوتاهی کرد این پروژه هم شکست خورد و تیرها برداشته شدند. پس از مدتی مجدداً تیرها را نصب کرده و اینک از چراغ‌های نفتی استفاده می‌کنند. از جمله مشخصه‌های خیابان‌های تهران یکی هم روشن کردن چراغ‌ها



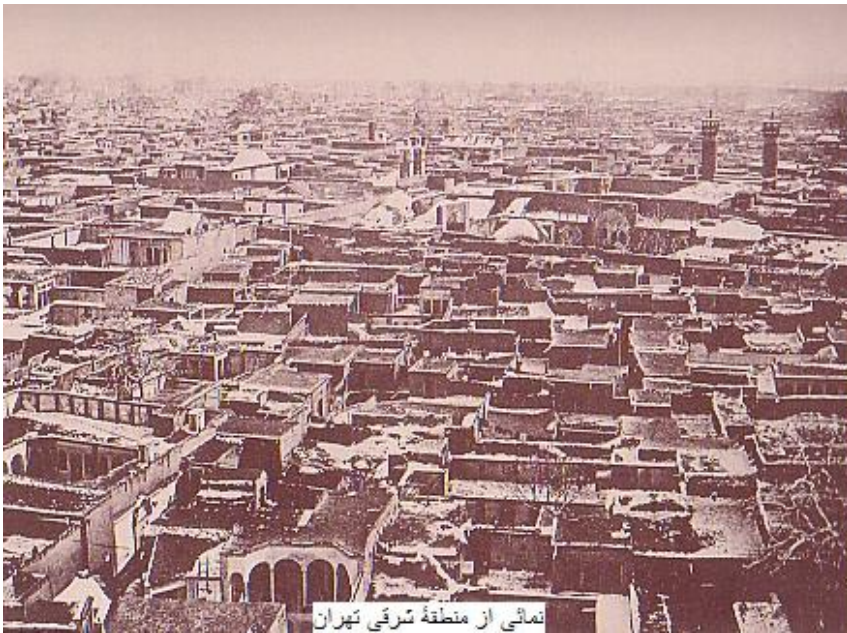
مدتی پیش از غروب آفتاب است، زیرا ایرانیان از تغییر روشنایی هوا هنگام غروب خوششان نمی‌آید. در خیابان شمس‌العماره و قصرهای شاه، برای روشنایی از چراغ‌های برقی استفاده می‌شود.

از جمله تازمگی‌های تهران یکی هم افتتاح دو هتل با رستوران به سبک اروپایی می‌باشد. در چند خیابان شهر، تعدادی کافه‌های ایرانی شبیه کافه‌های اروپایی تزئین شده است. در مورد تأثر جدید تهران بعداً مطالبی بیان خواهم نمود. هدف کلوب اروپائیان مشخص است و تابستان‌ها به زرگنده نقل مکان می‌کند.

وجود پلیس در تهران تازگی ندارد و ۱۱ سال پیش توسط رئیس پلیس فعلی تهران کنت مونت‌فورت ایتالیایی تأسیس شده است. چند جمله درباره آن می‌نویسم. کل نیروی پلیس تهران، با رؤسا و امرا ۴۰۰ نفر می‌باشد. این رقم در مقابل جمعیت ۲۰۰ هزار نفری تهران نیروی قابل ملاحظه‌ای نیست. شهر به شش منطقه تقسیم شده و هر منطقه ژنرال و سرهنگ خود را دارد. هرگاه سرقتی رخ دهد و تلاش پلیس برای دستگیری سارق بی‌نتیجه

بماند، پلیس باید خسارت مسروق را بپردازد. چون مبلغ خسارت، از حقوق تمامی نفرات پلیس کسر می‌شود، آنها بسیار هوشیارانه عمل می‌کنند تا سرقتی صورت نگیرد. به گفتهٔ بارون مونت‌فورت آنها رد پای سارق را بسیار سریع پیدا می‌کنند.

اگر تاجری به ادارهٔ پلیس آمده و سرقتی را گزارش دهد، باید در حضور ملائی به خاطر انجام سرقت و مبلغی که از او به سرقت رفته سوگند یاد کند. از آنجائی‌که شاکیان می‌دانند که در نهایت، پلیس خسارت آنها را جبران خواهد کرد اغلب ارزش سرقت را دو و حتی ده برابر گزارش می‌کنند تا مبلغ قابل‌توجهی نصیبشان گردد. در بعضی موارد هم



اصلاً سرقتی در کار نیست و آنها فقط برای اخاذی به پلیس مراجعه می‌نمایند. به این خاطر پلیس از گزارش دهنده اقرار می‌گیرد. این اقرار اغلب با انجام فلک بر پاهای برهنهٔ شاکی همراه است. وقتی تاجر اعلام می‌کند که مثلاً ۱۰۰ تومان از وی سرقت شده، پس از اینکه پاهای او در فلک قرار می‌گیرد، این مبلغ به ۲۰ تا ۳۰ تومان کاهش می‌یابد. وقتی پلیس ضربه زدن به پاهای وی را آغاز می‌کند دائماً از ارزش خسارت کاسته می‌شود و در نهایت او به ۵ تومان رضایت می‌دهد. وقتی که پلیس احساس می‌کند که او به مبلغ اصلی نزدیک شده است، مبلغ بلافاصله به وی پرداخت می‌گردد.

سرقت از مغازه‌ها تا ۵ سال زندان دارد اما سایر سرقت‌ها مثلاً سرقت از روی اجبار در مورد مواد غذایی مجازات کمتری دارد. شاه مجازات شدید و خشن را در تهران ممنوع کرده اما در سایر نقاط ایران، هنوز هم این گونه مجازات انجام می‌شود و گوش یا دست

سارق را قطع می‌کنند. به ویژه در اصفهان، شاهزاده ظل‌السلطان والی آن، در سخت‌گیری مشهور است. در زمان رئیس پلیس فعلی در تهران سه نفر گردن زده شده‌اند. هر سه نفر به خاطر قتل در شرایط ویژه به کیفر اعمال خود رسیده‌اند و گرنه مجازات انجام قتل در تهران، معمولاً ۱۰ سال زندان است.

مترجم مخصوص شاه، عالیجناب اعتمادالسلطنه وزیر مطبوعات، وزیر اخبار و ادبیات نیز می‌باشد. گذشته از آن او سردبیری نشریه‌های تهران را نیز به عهده دارد. او یکی از تحصیلکرده‌ترین مردان ایران بوده و چندین گزارش و مقاله تدوین کرده است. او در چند نقطه ایران به کار باستان‌شناسی مشغول می‌باشد. حضور او در کنار شاه ضروری است زیرا او مسئول ترجمه گزارش‌های اروپائی برای شاه می‌باشد. هنگامی که شاه صبحانه صرف می‌کند، او قسمت‌هایی از روزنامه‌های فرانسوی را که مورد علاقه شاه است برای وی خوانده و آنها را بلافاصله به زبان فارسی ترجمه می‌کند.

در تهران سه نشریه منتشر می‌شود. هفته نامه ایران، ارگان رسمی دولت بوده و در باره شاه، دولت و اتفاقات پایتخت اخبار و مقاله می‌نویسد. گاهنامه اطلاع مقالات سیاسی



روزنامه‌های اروپائی را ترجمه و چاپ می‌کند. این گاهنامه نسبت به نشریات ترکی و روسی میان‌ه‌وتر می‌باشد. سوم ماهنامه شرف است که مقالات و عکس‌هایی از مردان معروف ایران و اشخاصی که در رابطه با ایران می‌باشند را به چاپ می‌رساند. عکس‌های این ماهنامه بسیار زیباست و با توجه خاصی تنظیم و چاپ می‌شود. در شماره ماه ژوئیه سال ۱۸۹۰ میلادی، عکسی از کاپریوی^۱ و من چاپ شد. نشریه "اکو دو پرس"^۲ از چند سال پیش تعطیل شده است. نشریه ایران یک بار در هفته، اطلاع دو بار در هفته و ماهنامه شرف یک بار در ماه منتشر می‌گردد.

در مورد پیشرفت‌های ایران در چند سال اخیر مطالب زیادی وجود دارد که حکایت از حرکت رو به جلوی پایتخت دارد اما من به این مقدار بسنده می‌کنم. باید گفت که بیشتر این پیشرفت‌ها کاملاً مشهود نیست. تلاش تهران برای رسیدن به شهرهای اروپائی در ظاهر دیده می‌شود اما هرگز تهران را به عظمت اصفهان زمان شاه عباس نخواهد رساند و اصفهان کماکان مروارید شهرهای ایران در قلب کشور است.

۱. Caprivi. ۲. Echo de Perse.