

در آرشيو ملي ايران، با توجه به قدمت اسناد، شمار قابل ملاحظه‌اي فرامين، احكام، دستنوشته‌هاي علما و حكام و همچنين مراسلاني از ادوار صفويه، افشاريه و زنديه موجود است. بخش اعظمي از اسناد موجود نيز مربوط به دوره‌هاي قاجاريه و پهلوي مي‌باشد كه تا به حال شمار قابل توجهي از اسناد اين برهه تاريخي توسط كارشناسان متخصص، طبقه بندي و فهرست نويسي شده كه از طريق نمايه‌هاي مشخص سهولت در دسترس محققان و پژوهشگران قرار مي‌گيرد. مجموعه‌هائي از اسناد مذكور در قالب موضوعهاي اقتصادي، اعم از قوانين و تصوينامه‌ها و قراردادها، مكنوبات و تشكيلات مؤسسات تمدني وجود دارد كه با توجه به اهميت اين اسناد، در اين گفتار سعی مي‌شود با بررسي و معرفي يك قرار داد سياسي - اقتصادي، تحت عنوان قرارنامه راه آهن تهران - شاه عبدالعظيم^۱، به بيان و تشریح داستان تاريخي ماشين دودي پرداخته شود.

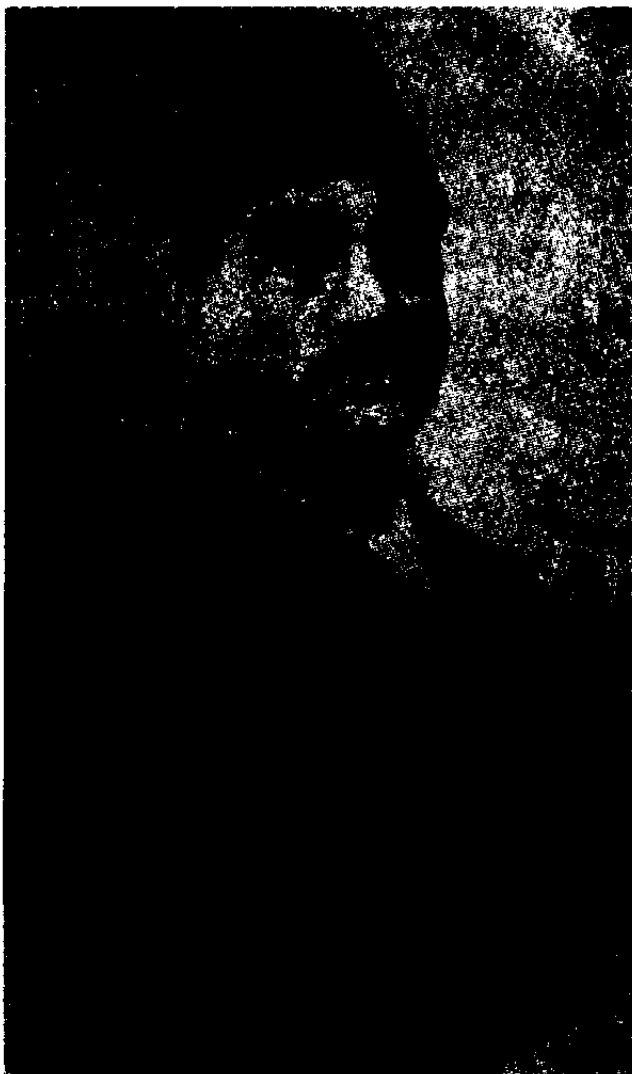
راه آهن تهران به حضرت شاه عبدالعظيم

اهميت راه آهن، از همان روزگاري كه ايرانيان به اروپا رفتند و متوجه ضرورت اتصال نقاط دور و نزديك کشورها به يكديگر شدند، محسوس گرديد. آنها، از سوني به ارزش حياتي اين پديده تمدني چه از لحاظ اقتصادي و چه از لحاظ اجتماعي، خاصه در کشور خود پي بردند. بويژه در کشور پنهانور ايران - كه كوهها، كويرها و رودخانه‌ها، بخشهاي مختلف آن را از يكديگر جدا نموده - اين وسيله مهم ارتباطي، مي‌توانست ارتباط بين مردم نواحی مختلف مثل كرد، بلوچ، تركمن و... را با يكديگر برقرار سازد. ناصرالدين شاه نيز پيش از آنكه به سفر اروپا رفته و راه آهن را به چشم ديده باشد، به ايجاد راه آهن در ايران، بسيار علاقه مند بود.^(۱) و مي‌خواست خطی واصل، بين دو ساحل بحر خزر و خليج فارس ايجاد كند و حق تمام نعمت و تربيت مملكت را در نصاب خود قرار دهد.^(۲) به همين جهت دربار ايران از حسنعلی خان امير نظام، سفير ايران در پاریس خواستار اطلاعاتي درباره راه آهن شد. نامه مفصلي كه سفير ايران در سه شنبه چهارم ذیحجه ۱۲۸۰ از لندن نوشته، گويای اين حقيقت است كه حتى دولت ايران در صدد يافتن شركت معتبر و با صلاحيتي برای تعهد اين عمل بوده است. چون اين نامه، حاكي از نحوه تفكر دولت ايران در باره احداث راه آهن است، به نقل قسمتي از آن پرداخته مي‌شود: "... در باب راه آهن، منفرداً و متفقاً آنچه از روي خيرخواهي دولت اعلیحضرت ولينعمت خود مي‌دانستيم، به عرض اوليای دولت (فرانسه) رسانده... از جوابي كه مرقوم شده بود، معلوم گرديد كه اوليای دولت نيز وقت را مقتضي دانسته اند كه به انجام اين امر عمده مشغول شوند و به همين ملاحظه اختيارنامه‌اي برای چاكران مرحمت و مقرر فرموده بودند كه چاكران از روي جد به مقدمات اين كار پرداخته، با اشخاصي كه لازم است گفتگو نمايم و گزارش را به عرض اوليای دولت برسانيم. لهذا در اين مدت چندين كمپاني^(۳) را - كه در فرنگستان به اعتبار مشهور بودند - تكليف به اين امر نموديم...^(۴) نامه حسنعلی خان در اوایل ماه ذی الحجه ۱۲۸۰ يعني ماه مه ۱۸۶۴ نوشته شد و آغاز تقاضای امتياز راه آهن در سال ۱۸۶۵ ميلادي (يعنی يك سال بعد). در تقاضای امتياز، فرانسويها و اترشيها و آلمانيها و بلژيكيها و امريكايها و انگليس و روس شركت جستند؛ تا اينكه در سال ۱۸۷۲ قرار داد معروف دولت ايران با بارون ژوليوس رويتر صورت گرفت و امتياز راه آهن نيز مثل امتياز كليۀ امور ديگر به آن طرف انگليسي داده شد. طبق اين امتياز، قرار بود كه راه آهن ايران از خليج فارس به دريای خزر كشيده شود و... اما اين قرار داد،



قرارنامه راه آهن طهران - شاهزاده عبدالعظيم

زهرا ميرزائی پری



حاج شیخ محسن خان معین الملک (مشیرالدوله)

در سفر سوم ناصرالدین شاه ۱۳۰۶ / ۱۸۸۹ به فرنگستان، میهمانیها و ضیافت‌هایی که از سوی سرمایه داران انگلیسی از وی به عمل آمد، زیادتر است از کارخانه و مراکز تولیدی مورد بازدید. سعی گردید شاه به انواع و اقسام صنایع اعم از صنایع نظامی و غیر نظامی، از تویهای عظیم گرفته تا چاقوهای راجز آشنا گردد؛ تا از یک سو مرعوب گردد و خود را ناچیز و حقیر بیابد و از سوئی به خرید آنها راغب گردد و از این راه بازاریابی شود. به نظر می‌رسد نخستین بار که در اسناد دولتی ایران سخن از راه آهن به بیان آمده است، نامه‌ای است که ناپلئون سوم، امپراتور فرانسه در تاریخ ۱۴ آوریل ۱۸۸۵م. یعنی هفت سال قبل از انعقاد اولین قرارداد راه آهن تهران - شهرری ۱۸۶۵م. پس از بازگشت فرخ خان امین الملک از سفارت فرانسه، به ناصرالدین شاه نوشته شده است. در این نامه ناپلئون سوم آورده است:

“ایران می‌تواند اعتقادهای قدیمی و رسوم سابق خود را دست نخورده حفظ کند و به دنیا ثابت نماید که قرآن مخالف با پیشرفت تمدن نیست؛ بدین معنی که اعلیحضرت می‌تواند در آن واحدی

بر اثر وسعت فراوان صحنه عمل و عدم قدرت صاحب امتیاز بر اقدام جدی لغو شد. در سال بعد بارون فالکن هاگن، (۵) افسر روسی برای مذاکره در باب راه آهن تبریز - جلفا - تفلیس به ایران آمد ولی کارش به جایی نرسید. در سال ۱۸۷۸ / ۱۲۹۵ق. یک ارمنی شهروند فرانسه مقیم در استانبول به نام الئون به نمایندگی از یک شرکت پارسی به تهران آمد اما مذاکراتش برای ایجاد راه آهن به بن بست رسید. در سال ۱۸۸۰ مستر وینستون، وزیر مختار ممالک متحده، به فکر امتیاز راه آهن تهران - بوشهر افتاد که از سخنان پوچ و بی ارزش درباریان نومید شد. در سال ۱۸۸۱ انگلیسیها سعی بر احداث راه آهن تهران به سواحل رود کارون داشتند و به قول لرد کرزن، برای انجام مقصود خود و تهیه مقدمات، “با شاه و صدر اعظم و سیاستمداران کله پوک ایران” رد مذاکره شدند و به هیچ نتیجه‌ای نرسیدند. (۶) این مذاکرات، تنها سبب شد که شاه قاجار بر کشیدن خط آهن تهران به زاویه مقدسه اهتمام بیش تری بورزد. ناصرالدین شاه طی سه سفر به فرنگستان، از بسیاری از آثار و مؤسسات تمدنی اروپا دیدن نمود و با جلوه‌های متعددی از فرهنگ غربی برخورد کرد. توصیف ناصرالدین شاه از مشاهده این مؤسسات و برخوردش با فرهنگ مغرب زمین در جای جای این سفرنامه‌ها منعکس است. او در سومین سفر خود به فرنگستان، از کارخانه‌ها و مراکز صنعتی بسیاری بازدید به عمل آورد و نیز بسیاری از مظاهر صنعتی مغرب زمین را به چشم خود دید. (۷) وی، در روسیه به توصیف این دستاورد تمدنی پرداخته و بیان داشته است:

“...روزی که از استامبول آغستفا سوار راه آهن شدیم، قطارهای واگون آهنی که یکی چیز بزرگ درازی مثل دیگ بخار کارخانجات ساخته بودند، میانشان خالی است. قطارها - که در هر قطاری البته دو یست سیصد از این دیگها بودند - حرکت می‌کردند و حاضر حرکت بودند. توی این دیگها از بادکوبه نفت پُر می‌کنند به باطوم می‌برند و از آنجا به فرنگستان. خیلی چیزهای بزرگ عجیبی بودند.” (۸)

او در خاطراتش در باب ترنهای شهری و سیمهای تلگراف برلن - که مشاهده کرده بود - آورده است:

“متصل از اینجا طرن می‌آید و می‌رود. اغلب این طرنها به جهت آمد و شد شهری است که از یک محله با طرن به محله دیگری می‌روند، مثلاً از سنگلج به اولداجان (عودلجان) و سرچشمه و یا از سنگلج به بازار بخواهند بروند... تا نشسته بودیم متصل طرن می‌گذشت، با چراغهای زیاد مثل مار آتشی؛ خالی از تماشا نبود...”. “در فرنگستان به همان نسبت که قطار زیاد است، خر و الاغ نایاب است.” “در فرنگستان خر غیر باغ وحش هیچ جا دیده نمی‌شود، مگر آنکه در آمستردام یک خر دیدم که به عراده بسته بودند.” اما راه آهن فرانسه تأثیر بیش تری بر روحیه و فکر ناصرالدین شاه گذاشت. او در توصیف آن آورده است:

“عجب راه آهنی، در دنیا دیگر این طور راه آهن نمی‌شود... برای طهران این جور راه آهن خوب بود. فوراً با بالوا، (۹) رئیس این راه حرف زدیم و چهار فرسنگ از این راه با ده واگن خوب برای خودمان و ده واگن برای مردم خریدیم که خود این رئیس، آدم و کمپانی روانه تهران نمایند. هر جا بگوئیم بکشند و مراجعت نمایند.”



دروازه شاهزاده عبدالعظیم

گردید. در این قرارداد نام طرفین ذکر شده است اما فاقد مهر و امضای باشد که این امر زمینه اجرائی آن را دچار اشکال می نماید. بیش از سه سال نگذشته بود که معاهده ای دیگر که مکمل و اصلاح کننده معاهده پیشین بود، بین سرتیپ محسن خان شارژ دافر ایران و "هانری اشترو سبرگ تبعه پروس، ساکن برلن منعقد گردید. این قرارداد - که مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ فصل بود - در تاریخ چهارم مارس ۱۸۶۸ م. / ۱۲۸۴ ق. در شهر لندن به امضا رسید. این قرارداد به وسیله

شهر دار لندن تأیید و امضا شد. متن قرارداد به زبان فارسی نگاشته شد. (۱۲) از تاریخ انعقاد اولین قرارداد (۱۸۶۵ م.) بیش از یازده سال نگذشته بود که بنا به اراده ناصرالدین شاه قاجار امتیاز احداث راه اندازی به شکلی عملی، در دسامبر ۱۸۸۶ م. به یک مهندس بلژیکی، موسوم به "قابوس بوآتال" اعطا گردید و ختم مقاله و تحصیل امتیاز به شیخ محسن خان یا حاج میرزا محسن خان ملقب به مشیرالدوله واگذار گردید. (۱۳) بوآتال، شرکتی برای ساختمان راه آهن مزبور تشکیل داد و سهام آن را به مقاطعه کاری روسی به نام "لازار پولیاکف" فروخت. شرکت مزبور با سرمایه پنج میلیون فرانک بلژیکی، شرکتی به عنوان "شرکت راه آهن و تراموای ایران" تأسیس نمود. سرانجام در سال ۱۸۸۸ م. / ۱۳۰۵ ق. ساختمان راه آهن مزبور به پایان رسید. مرحله احداث ساختمان راه آهن مذکور با مشکلات بسیار روبرو بود؛ کهنه پرستی، اعتقاد به اوهام و خرافات و غول آتشخوار خواندن قطار (زیرا به هنگام حرکت، از تنوره اش بخاری غلیظ بر می خاست و به همین جهت آن را ماشین دودی نامیده بودند). گرچه این راه آهن به بالا بردن میزان درآمد ملی کمی نکرده، اما بسیاری از شرایط محیطی و اجتماعی را به نفع ایران تغییر داد. چنانچه اعتماد السلطنه در خاطرات خود با اشاره به واکنش مردم تهران نسبت به راه اندازی قطار تهران - شاه عبدالعظیم

که به دین کهن نیاکانش وفادار مانده است و در ظاهر و باطن، و با حفظ جامه های ملی که تأثیر خیلی زیاد در افکار مردم دارد، طرز مالی عادلانه ای انتخاب کند که در ضمن مراعات اموال اتباعش، در آمد خزانه را منظمآ زیاد کرده باشد و تشکیلات اداری پدرا نه ای به وجود بیاورد؛ و با تاسیس راه ها و ترعه ها، منابع مملکت خود را زیاد کند ... (۱۰)

از اینکه نامه ناپلئون چه میزان ضمانت اجرائی داشت، می باید با رجوع به اسناد و فرامین تصویب شده، صورت عملی این قضایا را مورد بررسی قرار داد. طبق اسناد و مدارک، اولین معاهده در این خصوص راه آهن تهران - شهری (شاه عبدالعظیم) بوده است. (۱۱) تا روزی که این قرارداد منعقد گشت، قطار به خدمت ایاب و ذهاب شهروندان ایرانی در نیامده بود. ساکنان تهران قدیم، زمانی برای تجارت و گاه زیارت حضرت عبدالعظیم ناچار به سفر بودند، همچنان استفاده از حیوانات، کالسکه و کجاوه متداول بود. شاید کم تر کسی حدس می زد که این قرارداد، پیش در آمد معاهدات اقتصادی در دنیای متری به پایه و مایه امروز برسد. این عهدنامه، از نوع ابتدائی ترین قراردادهاست، هر چند به مرحله اجراء در نیامد اما موضوع قابل اهمیتی و شاید جرقه ای اولیه در ایجاد یک رشته تسهیلات ترابری بوده که زمینه ساز تحولات و دگرگونیهای شده است. سواد قرارداد، مشتمل بر دو قسمت است. اصل قرارداد شامل یک مقدمه و چهارده فصل است؛ دفتر عمل و شروط و تکالیف آن، شامل چهارده فصل و یک جدول تعیین مبلغ کرایه، سرتیپ حاجی محسن خان، مأمور مخصوص دولت ایران، به نمایندگی از طرف شاه و آدرین دلکامبر، مهندس تبعه فرانسه و لوئی هانری بانکدار و تبعه فرانسه به تاریخ ۱۴ ژوئن ۱۸۵۲ م. / ۱۲۸۲ ق. در پاریس منعقد

چنانچه او در جانی دیگر آورده است:

شنبه ۲۸ صفر ۱۳۰۶ ق. قتل امام حسن (ع) است. از وقایع تازه چنانچه رسم است، در این ایام به زیارت حضرت عبدالعظیم می‌روند. از وقتیکه راه آهن از طهران به حضرت عبدالعظیم کشیده شده، بیش تر عبور مردم از این راه است. امروز، چهار به غروب مانده، جمعیت زیاد که به زیارت با کالسکه بخار می‌رفتند، شاگرد نانوائی که در کالسکه بخار بود، رذالت نموده، قبل از اینکه کالسکه‌ها بایستند، خود را پایین می‌اندازد که برود؛ دامن عبایش به چرخ راه آهن گیر می‌کند، می‌افتد زیر چرخ؛ پا و کمر قطع شده، فی الفور می‌میرد. مردم لجاره بی تربیت - که در این کالسکه بودند - به فرنگی رعیت روس - که بلیتها را می‌گیرد - هجوم می‌آورند که چرا تو کالسکه‌ها را نگه‌نداشتی که رفیق ما این طور شد. فرنگی هم از ترس فرار می‌کند، به اتفاق توقفگاه می‌رود. قدری پول سیاه و سفید در میان می‌باشد که مردم را مشغول کند. همینکه آنها مشغول شدند، طیانچه ششولله را به طرف آنها خالی می‌کند؛ پنج تیر خطا می‌رود یکی به سینه مرد خیاطی می‌خورد، فی الفور می‌میرد. بعد از این قتل جمعیت به طرف فرنگی هجوم می‌آورند ... حاکم حضرت عبدالعظیم می‌رسد، فرنگیها را مجروح و نیمه مجروح به خانه خود می‌برد. الواطه که می‌بینند فرنگی را بردند، کالسکه‌های راه آهن را می‌شکنند و با نفت آتش می‌زنند... به عرض شاه می‌رسانند؛ خاطر مبارک خیلی متغیر می‌شود. تا ساعت شش با امین‌السلطان و نایب‌السلطنه و وزیر نظام مشغول اصلاح این کار می‌شوند. (۱۸)

و این حادثه تا چند روز سبب تعطیل آمد و شد قطار راه آهن شد. بالاخره، پس از پاره‌ای اقدامات، دوباره راه آهن مذکور به نقلیات پرداخت. در ایام تابستان، خصوصاً در ایام متبرکه - که اهالی شهر به عزم تفریح و زیارت به شاهزاده عبدالعظیم می‌روند - مداخل راه مذکور روزی تا سیصد تومان می‌رسید. ولی، در ایام زمستان - که تردد کم است - در صدی ده آن عاید نمی‌شد. مأمورین راه مذکور تماماً ایرانی بودند. چون آنان از محافظت آلات و اسباب راه و تعمیر آنها عاجز و بی‌وقفند، بنابراین، جویهایی که در زیر لوله‌های آهنین است پوسیده و در اغلب مواقع، بسیاری از آلات به سبب عدم اعتنای مأمورین از لحاظ ارتفاع در افتاده، هر روزی وقوع مخاطراتی تازه ملحوظ می‌شد. بدین سببها از مراتب اعتبار نخستین آن راه خیلی کاسته شد و به علت عدم رعایت شرایط لازم، این راه آهن یعنی اولین قطار راه آهن پنج و شش کیلومتری ایران، برچیده شد.

پنجشنبه ۲۸ ذیحجه الحرام ۱۳۰۴ محله سنگلج. دیشب شب دوم عروسی حاجی میرزا محمد قزوینی بود و جناب میرزا جواد آقا مجتهد تبریزی، حاجی علی اکبر تاجر شیرازی با جمعی کثیر از تبار و غیره در مجلس عروسی حضور داشتند. بعد از متفرق شدن آنها، مطرب آورده، مشغول تعیش بودند... در میان مجلس صحبت از کشیدن راه آهن بود. جناب میرزا جواد آقا اظهار داشته بودند که کشیدن راه آهن در دولت علیه ایران، هم تعریف دارد و هم تکذیب دارد. برای اسباب و معاش خیلی خوب است ولی به جهت مذهب و دین خوب نیست. دولت علیه ایران باید به قدر امکان به خارجه راه ندهد بلکه آنها هم که هستند بیرون نمایند؛ زیرا بعد از چندی مذهب از میان می‌رود. قدری از این مقوله حرف زده و رفته بودند. (۱۴)

حکایت ورود ماشین دودی به عنوان یکی از مظاهر فنون و تمدن جدید، همانقدر عجیب بود که حوادث خاص و غریب و ماجراهای جانبی (جنبی) جالب و گاه دردناکی را نیز به همراه داشت. در شروع کار قطار، مردم کنجکاو تهران، برای آشنایی با پدیده جدیدی که به شهرشان آمده بود، دسته دسته به محل گار ماشین (۱۵) - که در واقع ایستگاه ماشین دودی بود - می‌رفتند، ولی هیچکس جرئت و تمایل سوار شدن آن را نداشت. بخش عمده این مقاومت و ناپاوری، ناشی از بی‌اعتمادی به حاکمان و بخشی دیگر نیز به فرهنگ و باورهای عامه مربوط می‌شد. ایستگاههای آن یکی در خیابان خراسان قرار داشت و دارای ده هزار متر مربع وسعت بوده و دیگری در حوالی مرقد حضرت عبدالعظیم (پارک رازی) میدان شهرری واقع بوده و به مساحت یک هزار متر مربع می‌رسیده و این دو ایستگاه آوازه بلندی داشته است و مردم تهران بخوبی آنها را می‌شناختند. (۱۶)

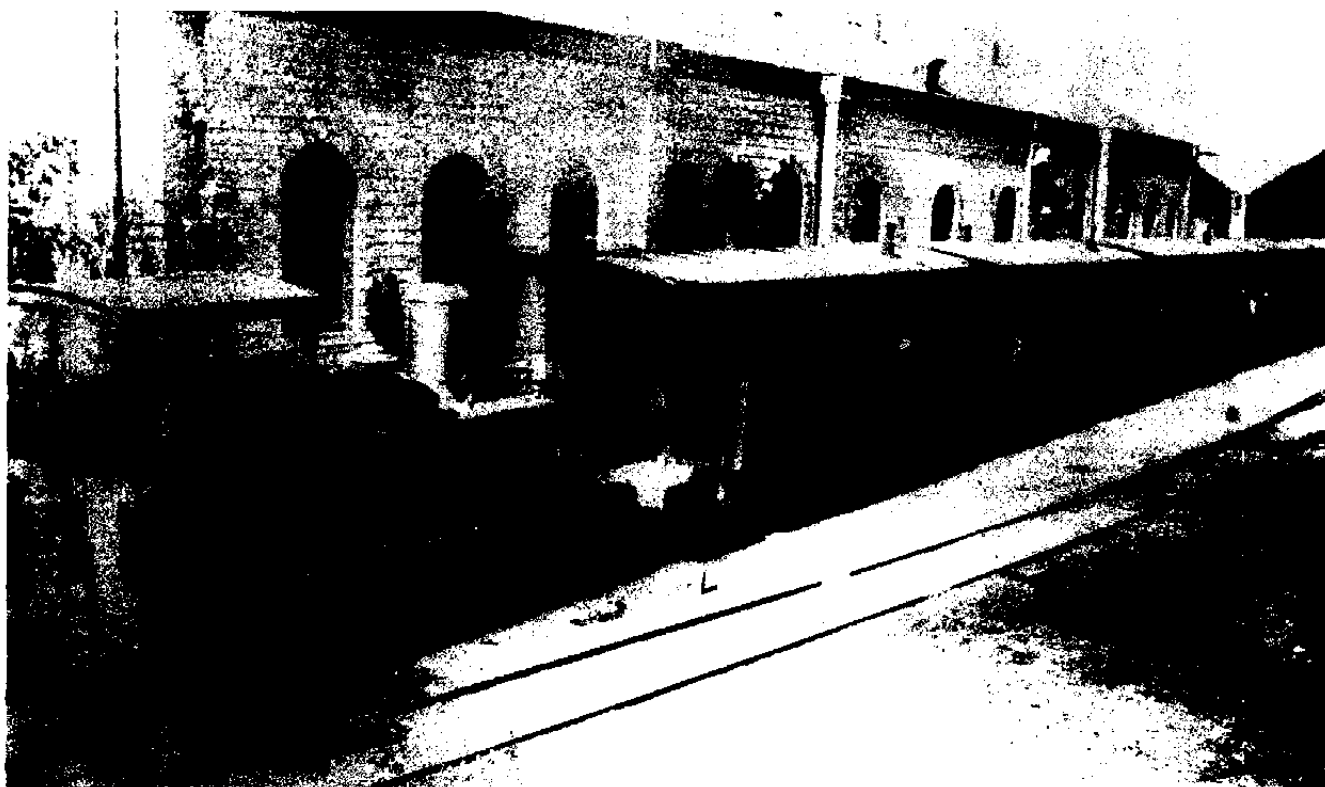
ناصرالدین شاه برای از بین بردن ترس و وحشت عمومی، دستور داد عده‌ای از سرداران و سپهسالاران در معیت وی با ماشین دودی به حضرت عبدالعظیم بروند تا ترس مردم زایل شود. عده‌ای از ملتزمین، زیر لب ذکر گفته و عده‌ای کفن به گردن انداخته بودند. این راه آهن بسی استفاده برد و بسی بی‌نظمی کرد و تلفات مسیر راه آن، بسیار بود. اعتمادالسلطنه نوشته است:

«جمعه ۲۰ رمضان ۱۳۰۵ ق. سابقاً در راپورت عرض شده است که عرابه اسباب راه آهن از خیابان چراغ گاز عبور می‌دادند. پسر یکی از عملجات کارخانه چراغ گاز زیر چرخ عرابه آمده است؛ اسب را گرفته، نگاه داشتند. بعد کسانش شش تومان گرفته، اظهار رضایت نموده، اسب را رد کردند. دیروز طفل معروض فوت

متن قرارداد

قرارنامه راه آهن طهران تا شاهزاده عبدالعظیم - سلام الله علیه (۱۹)

فیما بین حاجی محسن خان سرتیپ، مأمور مخصوص دولت ایران در پاریس، به موجب اختیاری که از جانب اعلیحضرت امپراطوری شاهنشاه ایران برای واگذار کردن راه آهن طهران تا شاهزاده عبدالعظیم به او داده شده است؛ [عجالتاً] در پاریس در خیابان آتن در سفارت ایران



ماشین دودی

منزل دارد، از یک طرف و مسیو آدرین دلکامبر مهندس، ساکنن پاریس کوچه آینو وسته، نمره ۵۳ و مسیو هانری صراف، ساکنن پاریس، کوچه پروانس، نمره ۶ از طرف دیگر، فصول آتیه مقرر شد:

فصل اول

به نام همایون (۲۰)

حاجی محسن خان سرتیپ اعلیحضرت امپراطوری شاهنشاه ایران، به موجب این قرار نامه، به کمپانی راه آهن ایران موسوم شده است و وکیل آن مسیو دلکامبر هانریش باز می گذارد به مدت نود و نه سال ساختن و به راه انداختن یک رشته راه آهن را که با کالسکه بخار حرکت خواهد کرد و از طهران به شاهزاده عبدالعظیم خواهد رفت که طول آن، تخمیناً ده هزار ذرع است و نمونه سایر راههای ایران خواهد شد.

فصل دوم

راه آهن مزبور، ساخته خواهد شد به خرج کمپانی مذکور و خواه نفع کند و خواه ضرر، بدون هیچ ضمانتی و مطالبه هیچ منفعتی و هیچ مخارجی که برای ساختن راه در کار خواهد شد. لهذا کمپانی مزبور راه، به طوری که برای حصول حسن نتیجه شایسته باشد، خواهد ساخت و به کار خواهد انداخت.

فصل سوم

بعد از انقضای نود و نه سال که مدت قرارداد راه آهن مزبور با همه مصالح آن به دولت منتقل خواهد شد، بدون عوض و مطالبه مخارج. لهذا دولت نیز به عنوان امداد و تشویق به کمپانی بدون قیمت و عوض، فقرات ذیل را باز می گذارد:

اول - مقدار زمینی را که برای راه و توابع آن ضرور و در کار است.

دویم - اجازه بریدن و آوردن چوب از جنگلهای دولتی به قدری که به ساختن راه و توابع آن کفایت کند.

سوم - به کار انداختن یک معدن ذغال سنگی را به جهت سوخت راه آهن مزبور در مدت نود و نه سال که از معادن دیگر به راه نزدیک تر باشد و معدن ذغال سنگ دیگر را که خود کمپانی مشخص نماید و همچنین زمین را [راهی را] که از معدن به راه آهن برای آوردن ذغال سنگ

ساخته خواهد شد.

چهارم- معاف بودن اسباب و ادواتی که ساختن و به کار انداختن راه آهن مزبور در کار است، از مصالح ثابت و متحرکه گمرک و حقوق دیگر امثال آن.

فصل چهارم

راه آهن مزبور از قرار رسوم متداوله راههای فرنگستان ساخته خواهد شد با جمیع لوازم آن از قبیل انبار و منزل سر راه و کارخانه تعمیر و مانع طرفین و معبر و تلگراف (۲۱) الکتریک و روشنائی منزل طهران با گاز و سایر ملزومات راه. مصالح متحرکه باید به قدری باشد که در مقام ضرورت هر روز به شش سفر از طهران به شاهزاده عبدالعظیم و شش سفر از شاهزاده عبدالعظیم به طهران کفایت کند. منزل طهران و همچنین خط راه تا شاهزاده عبدالعظیم و آبادیهائی را که راه از آنها عبور خواهد کرد، کمپانی به استحضار و اتفاق کار گزاران دولت معین خواهد نمود، به طوری که به قدر مقدور خط مستقیم باشد و از جواربی بی زبیده و دولت آباد بگذرد. ولی از برای این دو نقطه یک منزل بیش تر ساخته نخواهد شد. عرض راه اولاً برای دور رشته راه آهن ذهاب و ایاب ساخته خواهد شد ولی رشته دوم آهن گذاشته نخواهد شد و وقتی که کمپانی ضرورت و لزوم آن را مشاهده کند.

فصل پنجم

در صورتی که دولت بخواهد قبل از انقضای قرارنامه مالک راه شود، بعد از بیست و پنج سال از تاریخ اتمام راه آهن حق ابتیاع خواهد داشت، به قرار ذیل:

اول - دو میلیون (۲۲) و پانصد هزار فرانک مخارج راه را به کمپانی خواهد داد.

دوم - منافع مبلغ مزبور را از تاریخ اتمام راه تا روز ابتیاع از قرار صد و شش در صورتی که از راه حاصل نشده باشد یا اگر کم تر حاصل شده باشد، کسر آن را (جمله نامم).

سوم - منفعتی چنان که در خرید و فروش املاک رسم است، از روی مداخل راه تا انقضای مدت قرارنامه معین و داده خواهد شد. در تشخیص منفعت مزبور اگر در میانه و کلای دولت کمپانی اشکالی پیش آید، و کلای مزبور، و کیلی رامعین خواهند نمود که قرار داد او مقبول طرفین خواهد بود.

فصل ششم

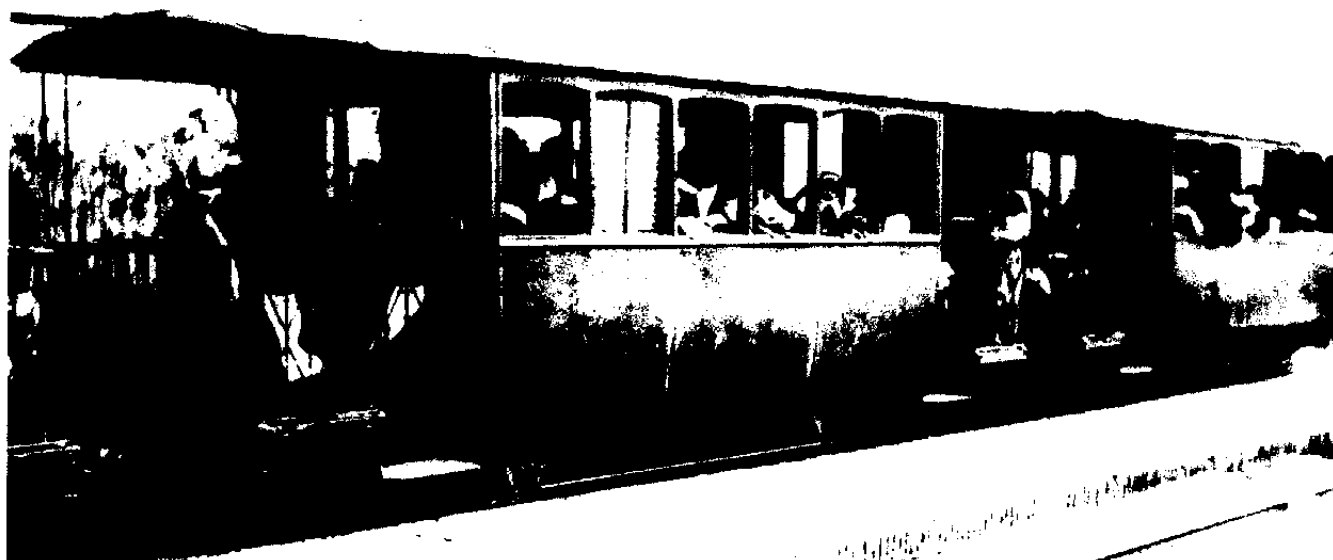
مانند شرط اصلی و عمده این قرارنامه، مقرر است کمپانی که وکیل آن مسیو آدرین دلکامبر و مسیو هانریست، از برای راههای آهنی که در مملکت ایران ساخته خواهد شد، از حال تحریر تا بیست و پنج سال حق امتیاز خواهد داشت ولیکن فقط به شروط مساویه. پس باید دولت در ظرف یک سال شروط کمپانیهای دیگر را - که برای ساختن راههای دیگر به او عرض می شود - به کمپانی مزبور معلوم نماید. (۲۳)

فصل هفتم

در صورتی که دیگر کمپانیهای متعدد این حق امتیاز را برای ساختن یک راه دیگر یا راههای متعدده برای خود تحصیل کنند، مقرر است که دولت غدغن خواهد کرد که کمپانی یا کمپانیهای دیگر از تنخواهی که صرف راه خواهند کرد، صد و سه به کمپانی حاضر بدهند و با آنها قرار داده در منزلی که در طهران ساخته خواهد شد، شراکت کرده، همانجا را منزل راه خود قرار دهند، و از این بابت به عنوان شراکت و خسارت، یکصد هزار فرانک به کمپانی مزبور بدهند. در صورتی که کمپانیهای دیگر نخواهند منزل راه شاه عبدالعظیم را منزل راه خود قرار دهند، باید به عنوان خسارت دو میلیون به کمپانی راه مزبور بدهند و علاوه بر این، اعمال مهندسی که در راههای دیگر برای راه آهن و تشخیص خط آن به عمل آورده و تحصیل اطلاعاتی را که برای مقدمات راه آهن کرده و بر روی کاغذ آورده اند، از کمپانی مزبور از قرار هزار ذرعی هزار فرانک ابتیاع نمایند و کمپانی مزبور، جمیع نقشه ها و طرحها را - که مهندسین امر حاضر کرده اند - به آنها باز خواهد گذاشت. در صورتی که خود دولت بخواهد یک راه یا راههای متعدده آن به خرج خود بسازد، مختار است ولی به شرط آنکه با کمپانی مزبور شراکت و اتفاق کند. (۲۴)

فصل هشتم

راه آهن مزبور از تاریخ ورود اسباب و مصالح راه به طهران تا انقضای مدت شش ماه باید تمام شده و به راه بیفتد؛ مگر در صورتی که مانع طبیعی و عایق مجبوری روی دهد و ثابت شود که به واسطه تعلل و اهمال کمپانی نبوده است. حمل و نقل اسباب و مصالح راه از فرنگستان الی بندر ایران و از آنجا تا طهران به عهده خود کمپانی خواهد بود ولی اگر راه خشکی از بندر تا طهران طوری باشد که حمل و نقل مقدور نشود، باید دولت راه را طوری بسازد که به واسطه عراده، حمل و نقل میسر شود و اگر اسباب و مصالح راه در اول (۲۵) یا در بین زمستان به طهران برسد، به عهده ای که در فوق برای اتمام راه شده است، چهار ماه دیگر علاوه خواهد شد، و همچنین اگر از قرار نرخ و اجرت متداوله در



ماشین دودی

مملکت، کمپانی نتواند به قدر کفایت عمهه پیدا کند، در دیر ساخته شدن راه مؤاخذه نخواهد شد؛ مگر در صورتی که دولت به قدر ضرورت عمهه بدهد و اجرت آنها را کمپانی بر عهده خواهد گرفت.

فصل نهم

به ضمانت معمول داشتن قرارنامه حاضره، کمپانی متعهد می شود که از تاریخ امضای قرارنامه الی انقضای مدت شش ماه، سیصد هزار کیلوگرم (۲۶) گرم آهن حاضر و ساخته به محل راه آهن بفرستد و مقرر است که آهنهای مزبور مال دولت خواهد بود؛ در صورتی که راه آهن در موعده مقرر ساخته نشود.

فصل دهم

هر وضعی را که کمپانی در ساختن و به کار انداختن راه اختیار کند، مقرر است که در نزد دولت در نیک و بد اتمام انجام و معمول شدن قرار دارد در قید مسئولیت است. دولت نیز از جانب خود حمایت و اعانت خود را در هنگام ساختن راه و مدت کار کردن آن دریغ نخواهد فرمود و به کمپانی از شورش و خرابی راه اطمینان می دهد و مقرر خواهد فرمود که مراقبت کرده، به واسطه شرارت و یا بی مبالائی و عدم احتیاط مسافرین، سانحه و صدمه براه و مترددین نرسد. در هر صورت وضع است که کمپانی در سوانح و حوادث وارده راه مسئولیت ندارد، مگر در آنهایی که از خود راه یا از بی مبالائی به مباشرین کمپانی واقع شود نه از اتفاقاتی که به واسطه اسباب خارجی که خارج از قره کمپانی و مباشرین آنها باشد، وارد شود. در صورت وقوع بعضی از اشکالات فیعابین، مباشرین کمپانی و کارگذاران دولت در ساختن و به کار انداختن و امورات متعلقه راه آهن در رفع آنها و در مطالب قبل از آنکه به وسایل خارجه و دیپلماتیک (۲۷) پردازد، باید به دولت عرض و اظهار نمایند و چاره جوئی از دولت کنند. در صورتی که با دولت اشکالی پیش آمد، قطع و فصل آن را رجوع به دو وکیل که یکی از جانب دولت و یکی از جانب کمپانی معین می شود، خواهد شد. در صورتی که وکلای جانبین متفق الرای نباشند، وکلای مزبور متفقاً وکیل سومی (۲۸) معین خواهند کرد و قرارداد او، مطاع و مقبول طرفین خواهد بود.

فصل یازدهم

وضع ساختن و به کار انداختن راه مزبور به واسطه دفتر دیگری - چنانکه رسم است - به امضای طرفین خواهد رسید، مقرر خواهد شد.

فصل دوازدهم

مقرر است که فیما بین طهران و شاهزاده عبدالعظیم، راه آهن دیگر ساخته نخواهد شد.

فصل سیزدهم

از تاریخ به کار افتادن راه مزبور، کمپانی به عنوان مالیات اراضی، همه ساله مبلغ دو هزار فرانک به دولت خواهد داد. از قرار قسط سه ماهه و از سایر عوارض و مالیات معاف خواهد بود.

فصل چهارم

در پاریس به سه نسخه در ۱۴ ماه ژوئن ۱۸۶۵ نوشته شد. محل امضا: حاجی محسن خان محل امضا: مسیو هانری محل امضا: مسیو دلکامبر تفویض راه آهن از تهران الی شاه عبدالعظیم (س).

دفتر عمل

شروط و تکالیف

فصل اول. در باب ساختن و نگاهداری و مراقبت راه.

ماده اول

به جهت مصالح ساختن و به کار انداختن راه آهن، حاجی محسن خان سرتیپ اظهار می کند: اولاً زمینی که راه به روی آن ساخته خواهد شد، نه ریگ روان است و نه باتلاق، بلکه زمین سخت است و در بین راه شط و رودخانه نیست و جانی که تعب کننده شود، ندارد. زمین مزبور هموار است. اشکالاتی که مابعد اعمال فوق العاده برای ساختن بدنه راه باشد، ندارد. دویم؛ در نزدیکی راه، ریگ برای پوشانیدن چوبهای راه موجود است. همچنین سنگ و مصالح ساختن راه، موجود و به قیمت مناسب می توان تحصیل کرد.

سیم؛ جنگلهای دولتی - که کمپانی اجازه دارند از آنها چوب ببرند - به جهت ساختن راه و توابع آن تخمیناً چهل و هشت کیلومتر مسافت دارد و در دهی است که بسهولت می توان حمل و نقل کرد.

چهارم؛ در هشت کیلومتری طهران، معدن زغال سنگی است که پیداست و به کار راه می آید. پنجم؛ اجرت دست، کم تر از مملکت فرانسه است و نه زیادت.

ماده دوم

مقرر است که ماده سیم قرارنامه در باب چوب - که کمپانی اجازه دارد از جنگلهای دولتی قطع کند - مشتمل است به آخشابی (۲۹) که از برای ساختن راه و متعلقات آن ضرور است از قبیل چوبهایی که به عرض راه گذاشته می شود و از برای سد طرفین راه لازم است و از برای بناهایی که متعلق به راه است مانند کارگر خانه و انبار و امثال آن، بالجمله آخشابی که از برای ساختن شصت کالسکه واگن (۳۰) کفایت کند؛ ولیکن مقرر است که این اجازه بریدن آخشاب، فقط مشتمل است بر آخشابی که به جهت ساختن راه ضرور است نه به جهت نگاهداری راه در آینده.

ماده سیم

حالت راه و توابع آن، سالی یک مرتبه بلکه زیادتر در صورت وقوع سوانح و اتفاقات ملاحظه خواهد شد به واسطه مأموری که از جانب دولت معین خواهد شد که همان شخص مأمور، مواظب ساختن راه و کارکردن آن نیز خواهد بود با خرج دولت.

ماده چهارم

مخارج نگاهداری و مرمت راه - خواه عادی باشد و خواه فوق العاد - بتمامه به عهده کمپانی خواهد بود و کمپانی مجبور خواهد بود بر اینکه راه و مصالح آن را در حالت خوب نگاهدارد.

فصل دوم: در باب ترتیب و ترکیب کالسکه ها. (۳۱)

ماده پنجم

کالسکه ها، منقسم به پنج مرتبه خواهند بود:

اول - کالسکه های درجه اول سرپوشیده و داخل آنها بتمامه تشک (۳۲) و پستی و پنجره های آن از جامهای سنگی خواهد بود. دویم - کالسکه های درجه دوم سرپوشیده و با پنجره های جام سنگی خواهد بود ولیکن پستی نخواهد داشت و نشیمن (۳۳) آنها تشکدار خواهد بود.

سیم - کالسکه های درجه سیم سرپوشیده و پنجره های وندیکی (۳۴) خواهد داشت و در داخل آنها تشک پستی نخواهد بود و نشیمن آنها از چوب ساده خواهد بود.

چهارم - کالسکه های درجه چهارم - که آنها را نیم تخت یا امپراطوری می گویند - سرپوشیده خواهند بود، ولیکن طرفین آن بسته نخواهد بود و نشیمنهای آنها بی تشک و از چوب ساده خواهند بود. زنان و اطفال در این درجه راه نخواهند داشت و فقط کالسکهای درجه اول را در زمستان گرم خواهند کرد.

فصل سیم

ماده ششم

اشخاص و مأمورینی که بدون کرایه تردد خواهند کرد، از قرار تفصیل ذیل است:

اول - مهندسین و مواظبین و مأمورینی که از جانب دولت به مراقبت راه معین خواهد شد.

دوم - عملجات تلگرافیه (۲۵)

سیم - صاحب منصبان بزرگ و زار تخانه های مختلفه.

چهارم - اشخاصی که حامل نوشتجات دولت خواهند بود؛ ولیکن برای اینکه از معافی مزبور بهره مند گردند، مأمورین سابق الذکر، باید بلیطی از دولت در دست داشته باشند به استحضار کمپانی که در آن بلیط، مناصب و شأن آنها و درجه ای که باید در آن سفر کنند، مشخص شود و در صورتی که برای ادای تکلیف سفر کرده باشند.

ماده هفتم

عموم اهل نظام که تنها به جهت خدمت سفر کنند یا مرخص خانه باشند یا بعد از انجام مدت خدمت از نوکری معاف شده، به خانه خود بروند، نصف کرایه خواهند داد؛ لیکن برای اینکه از این امتیاز بهره ببرند، باید تذکره از دولت در دست داشته باشند که شأن و منصب کالسکه ای که در آن باید سفر کنند، نوشته باشند.

ماده هشتم

قشونی که با فوج حرکت کند، نصف کرایه را خواهد داد.

ماده نهم

هرگاه دولت بخواند قشون یا مهمات حربیه به یکی از نقاطی که در سر راه آهن است حمل کند، کمپانی مجبور است که بدون امهال و اهمال به نصف کرایه، اسباب حمل و نقل را در مسیر راه آهن [که] موجود است، به اختیار دولت باز گذارد.

ماده دهم

کمپانی مجبور است که نوشتجات دولت را بدون کرایه حمل کند و به جهت این، یک حجره از کالسکه های درجه دوم را روزی دو دفعه در ایاب و ذهاب به اختیار اداره پستخانه خواهد گذاشت، برای اینکه کاغذ و نوشتجات را در آن حمل کند؛ و همچنین اشخاصی را که به جهت این خدمت مأمورند، در صورتی که دولت بخواند از برای خدمت پستخانه، کالسکه مخصوص داشته باشد، باید خود بسازد و نگاهداری کند و وزن آن بار بیش از پنجهزار کیلوگرم نباشد.

ماده یازدهم

کمپانی باید کالسکه هایی را که از برای محل محبوسین معین است، در مقام ضرورت با حرکات عادیة یومیه روانه کند و کالسکه های مزبور را دولت باید خود ساخته و نگاهداری کند قراول و مأمورین محل محبوسین و همچنین خود محبوس، نصف کرایه درجه دوم را خواهند داد و لیکن از خود کالسکه ها کرایه مطالبه نخواهد شد.

فصل چهارم در باب تعیین کرایه

ماده دوازدهم

در افتتاح راه کرایه ای که در سر راه آهن گرفته خواهد شد، از قرار لیست [است] که در ذیل ذکر خواهد شد؛ ولیکن کمپانی مختار خواهد بود که هر وقت بخواند کرایه مقرر را تخفیف بدهد به استحضار کارگزاران (۳۶) دولت.

تعیین مبلغ کرایه

از طهران به عبدالعظیم و از آنجا به طهران

ملاحظات	درجه چهارم	درجه سوم	درجه دوم	درجه اول
مسافری از قراول نقری	۰/۵۰ فرانک	۰/۷۵ فرانک	۱/۲۵ فرانک	۲ فرانک نصف کرایه

اطفالی که کم تر از پنج سال داشته باشند، نصف کرایه خواهند داد و زنان و اطفال به درجه چهارم نمی توانند نشست. مسافری تا وزن سی کیلو غرام (گرم)، اسباب کرایه نمی دهند؛ هر قدر از وزن مزبور تجاوز کند، هر پنج کیلو رده سانتیم کرایه خواهند داد.

دواب و چهارپایان: صنف اول صنف دوم صنف سوم

صنف اول: عبارت است از گاو، گاو میش، اسب، شتر، قاطر ۷۵ فرانک

صنف دوم: گوساله و خر و امثال آن (فرانک)

صنف سوم: گوسفند، بره، بزغاله ۷۲۵ فرانک

صنف اول امتعه: عبارت است از فلزات ساخته یا نساخته، پشم و پشمینه، چوب ساخته.

صنف دوم: گندم، آرد، آهک، سنگ معادن، زغال چوبی و معدنی، چوب بخاری، سنگ مرمر.

صنف سوم: مصالح بنائی از قبیل سنگ و خشت، خاک و ریگ و غیره.

۲/۵۰ کالسکه دو چرخه یا چهار چرخه که از یک طرف نشیمن داشته باشد.

۲/۲۵ کالسکه که در دو طرف نشیمن داشته باشد.

سایر اشیا.

مقرر است که کرایه های فوق مضاعف خواهد بود در صورتی که بخواهند به سرعت مسافرین حرکت کنند از طهران یا از شاه عبدالعظیم تا منزل میان راه یا از منزل و وسط راه به طهران یا شاه عبدالعظیم نصف کرایه را خواهند داد.

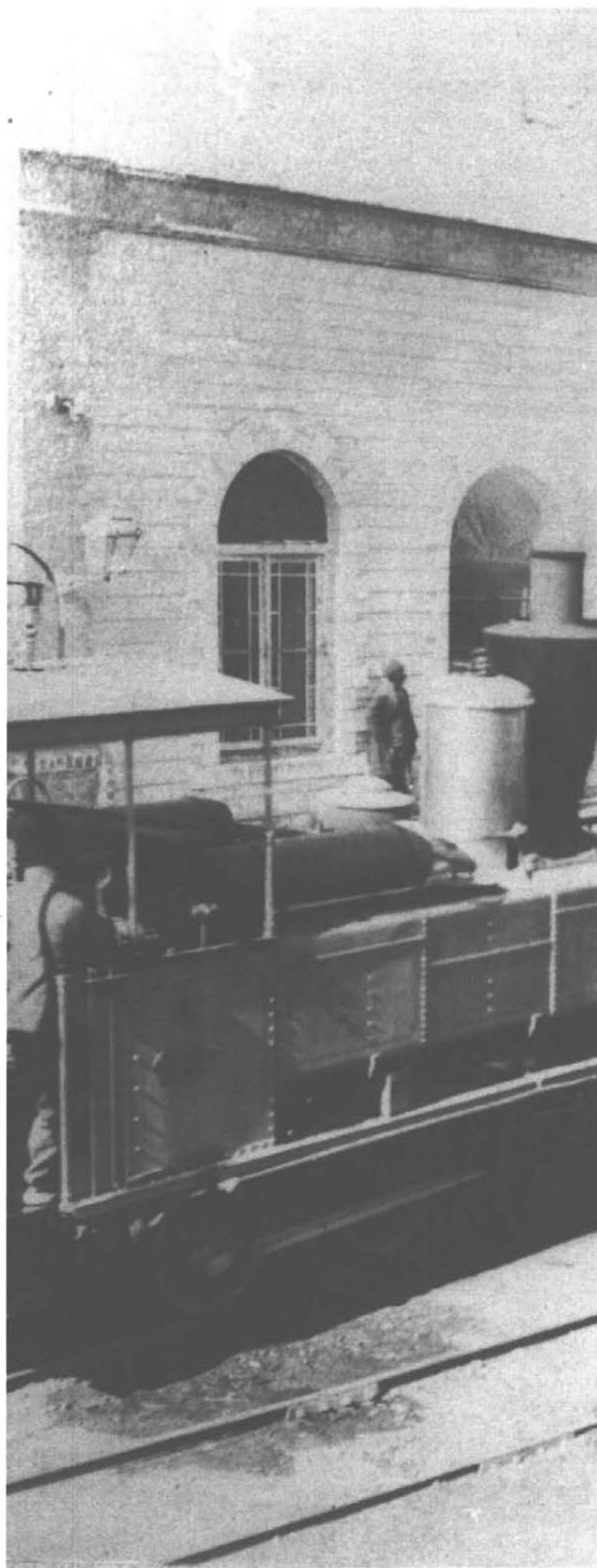
از برای راه آهن باید از طرفین مانعی ساخته شود چنانکه در راههای آهن فرنگستان متداول است. دولت نیز از جانب خود از برای مواظبت راه و امن و آسایش مترددین و کار کردن راه و عملجات آن، احتسابی مقرر خواهد فرمود که مأمورین آن مواظبت می نمایند. در صورتی که از مباشرین کمپانی خطائی از قبیل قتل ... صادر شود، موافق قانون مملکتی در حق آنها رفتار خواهد شد.

دولت، می تواند سیمهای تلگرافی خود را به چوبهای تلگرافخانه راه آهن نصب نماید بی آنکه اجرتی بدهد ولیکن مرمت و نگهداری سیمهای دولتی، به عهده دولت خواهد بود.

محل امضای حاجی محسن خان؛ محل امضای مسیو هانری؛ محل امضای مسیو دلکامبر
سواد، مطابق اصل است.
پایان متن اسناد

پی نوشتها:

- ۱- ایران و مسئله ایران: ترجمه جواهر کلام، ص ۲۶۴، ترجمه وحید، ص ۲۷۹.
- ۲- المآثر و الآثاره ص ۹
- ۳- اصل: کوبانی.
- ۴- امیر نظام در سفارت و انگلیس ۷۹ تا ۸۴
- ۵- Falken hangen .
- ۶- ایران و جهان - از قاجار تا پایان عهد ناصر: عبدالحسین نوانی، صص ۶۸۰-۶۷۶.
- ۷- روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، ایرج افشار، صص ۲۰۲-۲۰۱.
- ۸- نگاهی به روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه در سفر سوم به فرنگستان، جلد سوم، صص ۱۱۰-۱۱۲.
- ۹- ظاهر این همان فایوس بوئال، باید باشد که همراه با سیهالار به ایران آمده بود و در مبارزه برق و ماشین و صنایع سر رشته داشت نه آن مسیو بوئال که امیر نظام در نامه خود وی را رئیس احتساب شهر پاریس معرفی کرده و نوشته است که منصب ژنرالی دارد و همه وقت در باب حفظ و احترام سفار تخانه دولت به محتسبین شهر پاریس تاکیدات لازمه را به عمل آورد. (ص ۴۲ عبدالحسین نوانی).
- ۱۰- تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران: حسین مجبوری اردکانی، جلد ۳.
- ۱۱- احمد بیرشک در کتاب گاهنامه تطبیقی سه هزار ساله، معتقد است که اولین راه آهن در سال ۱۲۶۷ و دومین از ۱۲۹۱ تا ۱۲۹۴ و راه آهن سراسری از ۱۳۰۶ تا ۱۳۱۷ ساخته شده است.
- ۱۲- اصل این قراردادنامه، در دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه ثبت و ضبط شده است. رجوع شود به راهنما و مشخصات معاهدات دو جانبه ایران با سایر دول ۱۸۰۷-۱۹۷۹/۱۳۷۵-۱۳۸۵ش.
- ۱۳- محسن خان یا حاج میرزا محسن خان پسر شیخ کاظم تاجر ۱۳۱۷-۱۳۲۵ق. از کارمندان وزارت امور خارجه، وی در سال ۱۳۷۲ق. به لقب خانی و به حاج میرزا محسن خان ملقب شد. مدتی به سمت شازر دافر (کار دار) سفارت ایران در لندن تا سال ۱۲۸۶ق. منصوب گردید، سپس به وزیر مختاری مقیم انگلیس تعیین شد. در سال ۱۲۹۰ق. ملقب



حاج شیخ محسن خان معین الملک (مشیرالدوله)

۱- که برای کشیدن خط آهن به عمل آورده اند - اعم از مطالعات و نقشه‌هایی که بر روی کاغذ آمده، باید به طور رسمی به مبلغ هزار ذرعی هزار فرانک از کمپانی تهیه کنند و کمپانی (انحصار کننده) مجموعه نقشه‌هایی را که مهندسين آنها آماده کرده‌اند، در اختیار آنها قرار خواهند داد و اگر دولت تمایل داشت راه بسازد، آزاد است به شرط اینکه با کمپانی انحصار کننده مشارکت داشته باشد.

۲۵- اصل: امل.

۲۶- اصل: کیلو گرام.

۲۷- اصل: دیپلماتیکه.

۲۸- اصل: سیعی.

۲۹- اصل: اختشاب (چوبها)، فرهنگ معین جلد (اول)، جمع خشب.

۳۰- اصل: واقون.

۳۱- اصل: کالسگها.

۳۲- اصل: دوشک.

۳۳- اصل: صندلی.

۳۴- توضیح: پنجره را در شهرستان نهاوند، سابق بر این "وندی" [Vanadi] می‌گفتند که همخوان است با واژه "وندیک" مزبور در فرانسه و "ویندو" در زبان انگلیسی به معنای

پنجره (علی سوری).

۳۵- اصل: تلغرافیه.

۳۶- اصل: کار گزاران.

قرادنامه راجه امیر طهران شاهزاده عجب العظمی سلام الله علیه

فیما بین صاحب محسن خان مرتب با امیر مختصر دولت لاجون دربارس بر حسب ساریه ازجا

علیه حضرت امیراطرفه ... راجه راجه که در کون راجه امیر طهران شاهزاده عجب العظمی

داده که پس در دربارس در میان گون تمیزت در آن منزل در آن

و سوادین دلخواه غیر شکر کن این کوبه از غورسته بر آن ... و سوادین در صورت کبیرا

کوبه پروردگار ... از طرف غیر فصول لیه بهرستند

فصل اول

صاحب محسن خان مرتب با امیر مختصر دولت لاجون دربارس بر حسب ساریه ازجا

کبیرا در دربارس منعقد و بچانه راجه امیر طهران شاهزاده عجب العظمی

باز سوادین در صورت کبیرا ... در آن زمان در آن ...

دار طهرانی بنابر امامیه در این قولیه است
و نمونه سایر راهها در این قولیه است

فصل دوم

در این قولیه در حق قولیه است بجز کتب مذکور حول لغت کتب
در این قولیه است بجز کتب مذکور در این قولیه است
بجز کتب مذکور در این قولیه است بجز کتب مذکور
بجز کتب مذکور در این قولیه است بجز کتب مذکور

فصل سوم

بعد از نقصان نمودن این صورت قدر و کثرت در این قولیه است
در این قولیه است بجز کتب مذکور در این قولیه است
در این قولیه است بجز کتب مذکور در این قولیه است
در این قولیه است بجز کتب مذکور در این قولیه است

صوم - ۱۲ باره بریدن و خوردن خوب در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
در تفسیر آن که است کند

سوم - ۱۳ باره بریدن و خوردن خوب در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
نموده در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
شخصی نماید در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول

چهارم - ۱۴ باره بریدن و خوردن خوب در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
در کار است در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول

فصل چهارم

در آن که فرموده که در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول
در مظهرها شکر تعبیر کنه فصل اول

۱۷



ماده دوازدهم

کسی را که در راه از کسب علم محروم است در تمام ضرورت هرگاه
 عاریه بوسه برده که در کتب معتبره در علم است به خود خرد و کلامی که قوی
 و مایه علم محسوب می‌شود و جوهر عظیم نصبت کرده و به هم را خوانند و در این
 زود خوانند که در علم خود را به دست

فضل چهارم در باب تعیین کردی

ماده دوازدهم

در وقتیکه رگ کرده و در سر زده که در کتب معتبره در علم است و در زمان ذکر خود
 دیگران را نمی‌خواند و به هر وقت بخواند که در کتب معتبره در علم است
 کار کرده از آن است

سنگین سنگ کرده

در طهران عیون العظم و دندانها طهران

در بهار ۴۵ در بهار ۴۵ در بهار ۴۵

صفحه ۱۰۲۵ ۱۰۲۵ ۱۰۲۵
۲۰ ۲۰ ۲۰
زنگنه زنگنه زنگنه

صفحه ۱۰۲۵ ۱۰۲۵ ۱۰۲۵
۱۰ ۱۰ ۱۰
زنگنه زنگنه زنگنه

صفحه ۱۰۲۵ ۱۰۲۵ ۱۰۲۵
۱۰ ۱۰ ۱۰
زنگنه زنگنه زنگنه

۱۰۲۵ ۱۰۲۵
زنگنه زنگنه

تقریباً هکذا درون مضاعف خولم بود در صورتیکه بخوانند در صورتیکه
 حرکت کنند از طهران یا از شمس العظیم تا منزل میان راه یا منزل
 وسط راه طهران یا از بعد لعظیم نصف کور را خوانند و داد

که کور را آج به از طریق نهر خسته شود جمله دستها را آج و دستها را اول دستها را
 از جانب خود از کعبه بگردانند و امن برین مترددین و کار کردن را در عجمت سال
 خولم فرود آمدن در آن طبعش نماند و صورتیکه از زمین یک خطی از زمین قدر
 صد و شصت گز تا آنکه مکتوب در حق آنها قرار ختم شد

در وقت تیرانه سیمها در نزد خود بود که بسیار مکتوب فرزند را آج نصب نماید که در آن بدین
 صورت نگاه دارد و در سیمها در وقت تیرانه خولم بود

مدرسه در محققان - مدرسه مسیو از سر مدرسه مسیو در کاشمر

سولویط بن احمد است محرر ص ۵۷