

فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)  
سال بیست و یکم، دوره جدید، شماره ۱۰، پیاپی ۹۳، تابستان ۱۳۹۰

## راه آهن در ایران عصر قاجار

داریوش رحمانیان<sup>۱</sup>

سارا یارمهدوی<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۹۰/۶/۵

تاریخ تصویب: ۹۰/۱۲/۶

### چکیده

فکر احداث راه آهن در ایران از اوایل دوره ناصری به این سو مطرح بود و به تدریج رشد و گسترش یافت. هم مهندسان، شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی به شکل‌های گوناگون در سده ۱۹ این فکر را مطرح کردند و طرح‌هایی در این زمینه ارائه دادند و هم دولت‌های روس و انگلیس و بعدها آلمان در آن دوره هر یک به طریقی به مسئله راه آهن ایران توجه یافتند و با طرح‌های آن درگیر شدند. از دیگر سو، پاره‌ای از مصلحان و نوگرایان و ترقی‌خواهان ایرانی بر اهمیت راه آهن دست گذاشتند و برخی حتی راه نجات ایران را در آن دیدند و فکر احداث راه آهن را به مسأله‌ای مهم در اندیشه و عمل و برنامه‌های اصلاحی ایرانیان روزگار قاجار تبدیل کردند. با این حال، طرح‌های راه آهن در ایران یکی پس از دیگری نافرجام ماند و جز چند خط آهن پراکنده و محلی، که آن هم بیشتر در

---

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه تهران [Rahmanian@ut.ac.ir](mailto:Rahmanian@ut.ac.ir)

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ دانشگاه تهران [s.yarmahdavi@hotmail.com](mailto:s.yarmahdavi@hotmail.com)

رابطه با اهداف و منافع قدرت‌های بیگانه احداث شد، ایران نصیب چندانی از این اختراع و موهبت عصر جدید نداشت و احداث راه آهن سرتاسری ایران تا دوره رضاشاه به تعویق افتاد. مقاله حاضر می‌کوشد، ضمن ارائه گزارشی کوتاه از مسائل یاد شده، علل و عوامل تأخیر و تعویق ذکر شده را دریابد و به پرسش از چرایی و چگونگی آن پاسخ گوید. ضعف سیاسی، اداری و اقتصادی ایران از یک سو و رقابت‌ها و مخالفت‌های مانع‌آفرین دولت‌های خارجی (روس و انگلیس) از سوی دیگر، عمده علل و عوامل تأخیر احداث راه آهن در ایران بودند.

**واژه‌های کلیدی:** راه آهن، ترقی، اصلاحات، سیاست بیگانه.

#### مقدمه

مسئله راه آهن در دوره قاجار در مناسبات خارجی ایران مسئله‌ای بنیادی و مهم است و جایگاهی ویژه و معنادار در تاریخ اصلاح‌طلبی و نوگرایی ایرانیان دارد. در هر دو زمینه می‌توان به پژوهش موردی درباره نقش و جایگاه راه آهن پرداخت و به زوایای گوناگون مناسبات خارجی ایران و اندیشه و عمل اصلاحی و نوسازی ایران در آن روزگار پرتوافکنی کرد؛ بنابراین می‌توان گفت، اگرچه درباره تاریخچه راه آهن در ایران نوشته‌های گوناگون، به شکل کتاب‌های مستقل، مقالات یا برخی فصول کتاب‌ها داریم، ابعاد و زوایای گوناگون مسئله راه آهن در ایران روزگار قاجار - و پهلوی - همچنان قابل بحث، پژوهش و تحلیل است.

هنوز چند سال بیشتر از اختراع و پیدایش قطار و راه آهن، در سال ۱۲۴۳ ه ق/ ۱۸۲۸ م نگذشته بود که در سال ۱۲۴۷ ق/ ۱۸۳۱ م فکر احداث خط آهن از طریق قلمرو عثمانی تا خلیج فارس به ذهن صاحب‌منصبان و دولتمردان انگلیسی رسوخ یافت. در سال‌های بعد این فکر پخته‌تر و پرورده‌تر شد و به شکل طرح‌ها و نقشه‌هایی از سوی برخی از مهندسان انگلیسی مطرح گشت. گویا نخستین بار

در سال ۱۲۶۶ ق / ۱۸۵۰ م استفن سن<sup>۱</sup> مهندس انگلیسی هم‌زمان با صدارت امیرکبیر، برای اتصال اروپا به هندوستان به وسیله راه آهن طرحی ریخت. در طرح او راه آهن از وین آغاز می‌شد و به بغداد و خلیج فارس و سپس از راه مناطق جنوبی ایران - خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان - به سند می‌پیوست. این طرح مورد توجه دولتمردان انگلیسی قرار گرفت و به دستور لرد پالمستون<sup>۲</sup> قرار شد سفارت‌های انگلیس در استانبول و تهران آن را بررسی کنند. کلنل شیل<sup>۳</sup>، وزیر مختار وقت انگلیس در تهران، در گزارشی که برای وزارت امور خارجه انگلیس تهیه کرد، به مخالفت با آن طرح پرداخت و آن را از نظر سیاسی و نظامی تهدیدی برای موقعیت و منافع انگلیس در منطقه و هندوستان دانست. از نظر شیل، عقب‌ماندگی و ویرانی مشرق زمین، زمینه‌ساز چیرگی انگلیس بر این منطقه از جهان بوده و خواهد بود و از آنجا که احداث راه آهن باعث رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران می‌شود، نتیجه‌ای جز تزلزل موقعیت انگلیس نخواهد داشت. به دیگر سخن، منفعت انگلیس در ضعف و عقب‌ماندگی ایران است و احداث راه آهن با آن منافات دارد. شیل در گزارش خود به خطر بهره‌گیری روسیه تزاری از خط آهن ایران برای تهدید هندوستان نیز اشاره می‌کند (آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۱۶-۴۲۰). می‌دانیم که تهدید دائمی هندوستان از راه ایران و افغانستان در سده ۱۹ م به یک اصل ثابت در سیاست خارجی روسیه تبدیل شده بود و زمینه‌ساز «بازی بزرگ» و رقابت‌های دراز آهنگ روس و انگلیس در ایران و شرق بود (ترنزیو، ۱۳۶۳؛ گریوز، ۱۹۵۹). در هر حال، طرح استفن سن برای اتصال اروپا به هندوستان از طریق ایران پیش رفت و به جایی نرسید. در دهه‌های بعد نیز رقابت روس و انگلیس و هراس آن‌ها از یکدیگر عامل بسیار مهمی در تعویق احداث راه آهن در ایران بود.

احتمالاً نخستین سند از اسناد دولتی ایران که از راه آهن سخن به میان آورده، نامه‌ای است که ناپلئون سوم در آوریل ۱۲۷۴ ه / ق / ۱۸۵۸ م به ناصرالدین شاه نوشته و به طرح انگلیسی‌ها برای احداث راه آهن از استانبول به خلیج فارس و از آنجا تا هندوستان اشاره کرده است (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۳۲۱/۲). این طرح که باید در ادامه طرح استفن سن مطرح شده باشد، گذشته از

1. Stephenson
2. Palmerston
3. Sheil

اهداف تجاری از اهداف نظامی و سیاسی نیز داشت<sup>۱</sup>. اما غیر از طرح‌ها و نقشه‌هایی که به اجمال به آن‌ها اشاره شد، فکر احداث راه آهن در ایران در دورهٔ صدارت میرزا حسین خان مشیرالدوله سپهسالار به طور جدی مطرح و تبلیغ شد. از آن زمان به بعد فکر تأسیس راه آهن به یکی از آرمان‌ها و آرزوهای مهم مصلحان و نوگرایان ایرانی تبدیل شد و جایگاهی عمده و اساسی در اندیشه و عمل اصلاحی ایرانیان به خود اختصاص داد<sup>۲</sup>.

میرزا ملکم خان ناظم‌الدوله که از مشاوران اصلی سپهسالار بود و در آن زمان طرفدار و مروج فکر جلب و جذب سرمایه‌های خارجی از راه دادن امتیاز بود. او در پاره‌ای از رساله‌های خود به ضرورت تأسیس و گسترش شبکهٔ راه‌ها و از جمله راه آهن اشاراتی داشت. قانون پنجاه و چهار ماده‌ای که او به پیوست رسالهٔ کتابچهٔ غیبی یا دفتر تنظیمات نوشت، به ضرورت و فوریت تأسیس راه‌ها اشاره داشت (ملکم و محیط طباطبایی، بی تا: ۴۸-۴۹). در رسالهٔ اصول ترقی تأکید می‌کرد، اولیای دولت ایران باید بدگمانی به کمپانی‌های خارجی را کنار بگذارند و جمیع کارها و بناهای عمومی و از جمله ساخت راه‌های آهن را به آن‌ها واگذارند<sup>۳</sup>.

۱. نخستین قراردادنامه دربارهٔ راه آهن در ۱۴ ژوئن ۱۸۶۵/۱۲۸۱ ه ق در پاریس میان نمایندهٔ ایران و نمایندهٔ فرانسه بسته شد، اما هرگز به مرحلهٔ امضا نرسید. سه سال بعد پیرو همان قراردادنامه، معاهده‌ای بین سرتیپ محسن خان شارژدافر، نمایندهٔ ایران در لندن با هانری اشتروسبرگ (Henry strousberg) تبعهٔ پروس در لندن امضا شد. برای مشاهدهٔ متن قراردادنامه نخست (نک: میرزایی پری، ۱۳۸۴: ۶).

۲. برای اطلاع بیشتر گزارش سفیر ایران در انگلیس، مشیرالملک را به وزیر خارجه در خصوص احداث راه آهن در ایران با عنوان «راه آهن سازی در ایران» (۱۳۲۹ق)، ببینید که نسخهٔ اصلی آن اکنون به ش ۹۳-۱۰۹۳، در سازمان اسناد و کتابخانهٔ ملی موجود است. دربارهٔ ضرورت و فایدهٔ احداث راه آهن، روزنامه‌ها نیز تبلیغ می‌کردند و به نوبهٔ خود در رواج فکر تأسیس راه آهن مؤثر بودند؛ برای نمونه روزنامهٔ *حبل‌المتین* آورده است: «...راه آهن که امروز برای ترقیات ملک و ملت حکم روح و روان دارد و محال است مملکتی که راه آهن ندارد در میدان ترقیات امروز پای نهد.» (بنگرید (حبل‌المتین، ۱۳۲۴: ۹).

۳. ملکم در آن مقطع از ضرورت و فوریت جلب و جذب سرمایه‌های خارجی به تأکید و اصرار سخن می‌گفت و در انعقاد قرارداد معروف رویتز نیز نقش مهم و بسیار مؤثری داشت و بنا بر پاره‌ای روایات و شواهد مبالغی به عنوان دلالتی از رویتز و نمایندگان او نیز گرفته بود. به همین سبب، پاره‌ای از منابع و پژوهشگران به او به چشم یک شیاد و شارلاتان طماع و پول‌پرست نگریسته‌اند که حاضر بود در راه کسب منافع شخصی از منافع، مصالح دولت و میهن خویش درگذرد. پاره‌ای نیز او را مروج و مبلغ اصلی اندیشهٔ واگذاری امتیازات در عصری می‌دانند که به عصر بی‌خبری یا عصر امتیازات معروف شده است. اما باید گفت، او بعدها از واگذاری بی‌رویهٔ امتیازات و اخذ قرضه از بیگانگان انتقاد می‌کرد. از آنجا که نوشتار حاضر جای بحث

ملکم در همان رساله نوشت:

«به جهت ساختن راه آهن ایران از شوشتر تا تهران، اگر دولت علاوه بر هر نوع امتیاز ده کروور هم پول نقد بدهد، باز کروورها منفعت دولت خواهد بود.».

در فهرست خلاصه‌ای نیز که از احکام قطعی ناشی از اصول کتابچه اصول ترقی آورد، این حکم را نیز گنجانده که: «باید راه آهن ساخت» (اصیل، ۱۳۸۱: ۱۹۲ و ۱۹۵).<sup>۱</sup> در همان دوره صدارت سپهسالار، میرزا یوسف خان مستشارالدوله تبریزی، که یکی دیگر از مشاوران او بود، درباره طرح احداث راه آهن به طور جدی مطالعه کرد و دو نقشه جداگانه در این باره ریخت؛ یکی از آن دو، نقشه «پروژه ناصری راه آهن قم» نام داشت که درباره احداث راه آهن از تهران به عبدالعظیم و از آنجا به قم بود. دیگری «طرح راه آهن خراسان» درباره ساخت راه آهن تهران - مشهد بود (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۲۷ - ۳۳۱).<sup>۲</sup> در دوره‌های بعد، فکر ضرورت و فوریت احداث راه آهن بیش از پیش رشد

تفصیلی در این باره نیست، به ناگزیر به همین اشارات کوتاه بسنده می‌کنیم. درباره مباحث و مسائل یاد شده بنگرید به: راین، ۱۳۵۳؛ خان ملک ساسانی، ۱۳۷۹؛ اصیل، ۱۳۷۶؛ نورایی، ۱۳۵۲؛ الگار، ۱۳۶۹.

۱. در جایی از رساله اصول ترقی درباره اهمیت و ضرورت ساخت آمده است:

«دول فرنگستان آنچه پول و قدرت و اعتبار و کفایت دارند، همه را صرف ساختن راه می‌کنند، زیرا هیچ راهی نیست که منافع آن بالمآل صد مقابل زیادتر از مخارج ساختن آن نباشد... بدون راه نعمات طبیعت همه بی‌فایده است. بدون راه زراعت مفلوک؛ بدون راه معادن معدوم؛ بدون راه جنگل‌ها ضایع؛ بدون راه تجارت فانی؛ بدون راه خلق یک ملک همه گدا و زندگی همه سخت‌ترین با رذلت است... اگر در ایران راه می‌داشتیم، فقط گمرک پنبه ما از مالیات امروز ایران بیشتر می‌شد. نمی‌توان به حساب آورد که در همین سی سال گذشته ایران به واسطه نداشتن راه چه ضررهایی متحمل بوده و از چه دریای منافع، خود را محروم ساخته است. اگر اولیای دول آسیا معانی این مسأله راه را به قدر اطفال مدارس فرنگستان شکافته و فهمیده بودند، حالا صد بار راه‌های آسیا ساخته شده بود...» (اصیل، ۱۳۸۱: ۱۷۷ - ۱۷۸).

۲. در سال ۱۲۸۶ ق نیز رساله‌ای به نام کتابچه بنفش درباره احداث راه آهن ایران نوشت و به شاه عرضه کرد (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۳). در این کتابچه، که نسخه‌ای از آن به شماره ۴۳۰۸، (۱۳۳۱/۲/۴)، در کتابخانه ملک نگهداری می‌شود، میرزایوسف خان طرحی در دوازده بند درباره تعهدات متقابل دولت ایران و کمپانی راه آهن ارائه داده است. آدمیت درباره اهمیت راه آهن در نگاه مستشارالدوله نوشته است: «مستشارالدوله در نشر تمدن غربی، کشیدن راه آهن را مقدم بر هر کار دیگری می‌دانست و می‌پنداشت که با ایجاد آن ایران یک‌باره گلستان خواهد شد». از تفلیس ضمن نامه‌ای ۲۴ شوال ۱۲۸۱ ه. ق. به وزیر امور خارجه نوشت: «تمهید مقدمات جمیع ملزومات مملکتی و دولتی ابتدا راه آهن است». در گزارش رسمی دیگری ۵ رمضان ۱۲۸۰

کرد؛ اگرچه باید گفت، در اندیشه اصلاحات دوره قاجار طرح تغییر یا اصلاح نظام سیاسی در اولویت بود و مسئله راه آهن و امثال آن در وهله دوم قرار داشت و فقط در سال‌های پس از مشروطه و اواخر قاجار بود که در این باره یک جابه‌جایی روی داد.

از میان کسانی که درباره ضرورت و فوریت احداث راه آهن قلم زدند و این فکر را تبلیغ و ترویج کردند، می‌توان از محمد کاشف‌السلطنه و مرتضی‌قلی‌خان صنیع‌الدوله یاد کرد.

کاشف‌السلطنه در سال ۱۳۰۶ ق / ۱۸۸۹ م رساله *تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل‌اشیاء و فواید راه آهن* را هنگام مأموریت در پاریس نوشت و در آن، دیدگاه خود را درباره نقش و تأثیر محوری و بنیادی راه آهن در پیدایش و توسعه تمدن جدید شرح داد. او بعدها رساله دیگری به نام *حیات و ممات* در این باره نوشت که در سال ۱۳۰۱ ش / ۱۳۴۰ ق / ۱۹۲۲ م به چاپ رسید (کاشف، ۱۳۷۳؛ کاشف‌السلطنه، ۱۳۰۱). صنیع‌الدوله، نخستین رئیس مجلس شورای ملی ایران نیز در سال ۱۳۲۵ ه ق / ۱۹۰۷ م رساله مشهور *راه نجات* را به چاپ رساند و دیدگاه‌های خود را درباره فواید راه آهن و تأثیر آن در نجات و ترقی ایران در آن به کوتاهی درج کرد (صنیع‌الدوله، ۱۳۶۳؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۲۸-۳۱؛ ملکوتی، ۱۳۲۷: ۲۰-۲۱؛ معزی، بی‌تا). در سال ۱۳۲۸ ق / ۱۹۰۹ م شماری از رجال ایرانی به منظور برپایی یک شرکت ایرانی که بتواند با سرمایه خود، راه آهن در ایران احداث

---

می‌گوید: «این مسئله به تجربه رسیده و به هیچ وجه محل تردید نیست که راه آهن و کشتی بخار تولید کار می‌کند؛ اگر چه در صحرای ترکمان و دریاچه شاهی باشد. علاوه بر این ایجاد راه آهن در ایران در عرض سه سال حالت ایران را بالکلیه منقلب خواهد کرد؛ یعنی برای نظم و ترتیب مملکت و ملت مقوی‌ترین اسباب خواهد شد. یک کلمه، ایران گلستان خواهد شد» (همان، ۱۸۳-۱۸۴). آدمیت در همین کتاب به نقش ملکم نیز در ترویج فکر ضرورت احداث راه آهن و اصرار متمادی او در این باره اشاره‌ای دارد (همان، ۱۰۶).

۱. لازم به ذکر است که کاشف‌السلطنه نخستین کسی است که کشت چای را در ایران رواج داد و به همین سبب به پدر چای ایران معروف شده است. نخستین رساله علمی درباره کشت چای را با مشخصات ذیل نوشت و منتشر کرد: (کاشف‌السلطنه، ۱۳۲۶. درباره زندگی او ر.ک: ثریا، کاظمی، ۱۳۷۲؛ شهبازی «به یاد مرحوم کاشف‌السلطنه»، گیلانشهر، ش ۶: ۴؛ ش ۸: ۲؛ ذاکری، س ۱۷، ش ۵۰۸: ۱-۲). گفتنی است، نسخه خطی رساله *فواید راه آهن* در کتابخانه آیت‌الله مرعشی نجفی قم نگهداری می‌شود و در فهرست نسخ خطی همان کتابخانه از نسخه دیگری با نام اصول تمدن یاد شده است که به شماره ۷۸۱۹ نگهداری می‌شود و طبق توضیحات نویسنده فهرست رساله اصول تمدن بر پایه این دیدگاه نوشته شده است که پیشرفت صنایع و رواج تمدن در هر کشوری منوط و موکول به ایجاد و احداث راه‌های شوسه و راه آهن است.

کند، کمیسیونی به نام «کمیسیون نجات» تشکیل دادند و پیشنهادی در این باره به مجلس شورای ملی تقدیم کردند، ضمن آن، به طرح تشکیل بانک ملی ایران و اینکه دولت ایران می‌تواند از آن طریق در سرمایه‌گذاری برای احداث راه آهن شرکت کند، اشاره نمودند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۲۱-۲۴). در همین دوره پاره‌ای از روزنامه‌ها احداث راه آهن را در کنار برنامه اصلاح مالیه، مهم‌ترین برنامه‌ای که دولت می‌بایست در پی اجرای آن باشد، عنوان می‌کردند؛ برای نمونه، روزنامه حکمت چنین می‌نوشت: «حکومت ایران هم اکنون دو کار مهم در نظر دارد: نخست اصلاح مالیه و دوم کشیدن راه آهن»<sup>۱</sup>. البته در عهد ناصری چند طرح برای احداث راه آهن در ایران از سوی چند مهندس خارجی ارائه شد که هیچ‌یک به جایی نرسید. «بارون دونورمان»<sup>۲</sup> بلژیکی در سال ۱۲۹۲ ق/ ۱۸۷۵ م طرحی به پیوست رساله «تاریخ مخترعات راه آهن ارائه کرد. وی در توجیه طرح خود نامه‌ای جداگانه برای شاه ایران نوشت و در آن از فواید راه آهن در تربیت و ترقی ملت و انسجام ملی سخن گفت. نقشه او شامل دو رشته راه آهن شمالی و غربی بود. رشته شمالی از مرز آذربایجان به تبریز و تهران می‌رسید. رشته کوتاه دیگری هم بندر خرمشهر - محمره - را به راه آهن بین‌النهرین می‌پیوست (آدمیت، ۱۳۶۲: ۳۳۲)<sup>۳</sup>. در همان اوان یک مهندس اتریشی به نام «شرزر»<sup>۴</sup> طرح راه آهن مرکزی ایران را پیشنهاد کرد (مکملی، ۱۳۷۹: ۲۴۸/۲). یک مهندس فرانسوی به نام «آلتون»<sup>۵</sup> نیز در سال ۱۲۹۵ ق/ ۱۸۷۸ م نقشه راه آهن رشت - تهران را کشید (همان، ۲۵۶/۲؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۱۸). چند سال بعد وزیر مختار آمریکا هم طرحی ارائه داد که آن نیز نافرجام ماند. استفن سن انگلیسی نیز که در دوره امیر کبیر در سال ۱۲۶۶ ق/ ۱۸۵۰ م طرح اتصال راه آهن اروپا را به هندوستان از وین تا بغداد و سند ارائه داده بود، در این زمان طرح راه آهن آناتولی را ریخت و پیشنهاد کرد که دنباله آن به ایران کشیده شود و به هندوستان بپیوندد. در سال ۱۲۹۹ ق/ ۱۸۸۲ م

۱. حکمت. ۱۶ ربیع الثانی ۱۳۲۶/ ۱۶م ۱۹۰۸م. سال ۱۵. ش ۹۱۰: ۹.

2. Baron de norman

۳. اصل رساله به زبان فرانسه است که توسط میرزا هارتون مترجم به فارسی ترجمه شد. نک: (ایرج افشار، ۱۳۸۱).

4. Scherzer

5. Alléon

یک فرانسوی به نام « فابیوس بوآتال»<sup>۱</sup> امتیازنامه راه آهن رشت- تهران- بوشهر را به دست آورد که آن نیز به جایی نرسید (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۳۲ به بعد؛ محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۳۲۱-۳۲۴/۲؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۶۶۲/۲).

در قرارداد رویت<sup>۳</sup> که در سال ۱۲۸۹ق/ ۱۸۷۲م در صدارت سپهسالار منعقد شد، یکی از امتیازات مهمی که واگذار شده بود، امتیاز انحصاری ساخت راه آهن سرتاسری ایران از دریای مازندران به خلیج فارس بود. این هدف در واقع مهم‌ترین هدف درکسب امتیاز رویت بود (مکملی، ۱۳۷۹: ۱۱۷/۲). این امتیاز در زمان و شرایطی واگذار می‌شد که روس‌ها گام‌های بلندی در راه سلطه بر آسیای مرکزی و نزدیک شدن به افغانستان بر می‌داشتند و در راه تأسیس راه آهن ماورای خزر نیز

### 1. Fabius boital

۲. لرد کرزن نیز در کتاب خود شرحی مفصل پیرامون مسائل راه آهن ایران و طرح‌ها و امتیازات یاد شده آورده است و علت نافرجام ماندن همه آنها را مخالفت و کارشکنی روسیه معرفی می‌کند (کرزن، ۱۳۶۷: ۷۷۹-۸۱۰/۱). کرزن همچنین در شرح موانع احداث راه آهن در ایران به مخالفت دسته ارتجاعی در ایران و پاره‌ای ملام‌های حامی ایشان با هرگونه فکر تازه‌ای که باعث پیشرفت و نفوذ اروپا در کشور شود اشاره می‌کند (همان، ۷۸۸). فریدون آدمیت در شرحی که پیرامون تلاش‌های سپهسالار و مستشارالدوله برای پیشبرد طرح احداث راه آهن نوشته، ضمن اشاره به مخالفت پاره‌ای از عناصر مذهبی و تلاش مستشارالدوله برای جلب حمایت جناح روشنفکر و نواندیش روحانیت می‌نویسد:

«جناح روشنفکر روحانیت نه تنها مخالفتی با ساختن راه آهن نداشت، مقوی آن فکر بود. این نکته‌ای است بسیار بامعنی که گروه مجتهدان در مهم‌ترین کانون‌های مذهبی چون قم و مشهد و تبریز به حکم «عقل» و «جریه» هواخواه راه و راه آهن شدند. پس رأی لرد کرزن انگلیسی که طبقه ملایان را هم‌دست «گروه مرتجعان» و مخالفان «هرگونه نوآوری» شمرده برای ما نامعتبر است. کرزن سنجش تاریخی نداشت، و وجهه نظرهای کلاً متمایز جناح مختلف دستگاه روحانیت را نیز نمی‌شناخت. چنین می‌انگاشت که عالمان دین یکسره با هر نوجویی سر ستیز دارند. اما نه چنین بود.» (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۳۱).

همچنین هشت فقره از فتوای علمای و مجتهدان آن روزگار در تأیید و بلکه تأکید و ضرورت احداث راه آهن در ایران در کتاب مکتوبات و بیانات سیاسی و اجتماعی شیعه دوره قاجار چاپ شده است.

### 3. Reuter

می‌کوشیدند. این مسئله با توجه به ترس دائمی انگلیسی‌ها از توسعه نفوذ روسیه به سوی هند، حساسیت ویژه‌ای برای لندن داشت.<sup>۱</sup>

رویتر که برای بهره‌برداری از امتیاز بزرگ خود به پشتیبانی دولت انگلیس نیاز داشت، نامه‌ای در توجیه قرارداد خود در پیوند با منافع و موقعیت انگلیس در منطقه به وزارت امور خارجه انگلیس نوشت و وزارت امور خارجه انگلیس نیز در این باره و به ویژه درباره طرح راه آهن ایران از «اداره هند» پرس‌وجو کرد. اداره هند در پاسخ به وزارت امور خارجه انگلیس، به گزارشی استناد کرد که یک سال پیش از آن سر هنری راولینسون<sup>۲</sup> تهیه کرده و در آن ضمن اشاره به خطرات مسیر راه آهن شمال به جنوب - راه آهن دریای مازندران به خلیج فارس - از مسیر شرقی - غربی راه آهن ایران دفاع کرده و آن را متناسب با موقعیت و اهداف دولت انگلیس در ایران و منطقه شناخته بود. در همین اوان مسئله راه آهن بین‌النهرین نیز در دولت و مجلس انگلیس مطرح بود. وزارت امور خارجه انگلیس به درخواست رویتر پاسخ منفی داد. رویتر کار خود را به گونه‌ای دیگر پیگیری کرد و در سال ۱۲۹۰ ق/ ۱۸۷۳ م درخواستی را مطرح کرد که در آن طرح احداث راه آهن سرتاسری ایران به مسیر شرقی - غربی که به خط آهن عثمانی می‌پیوست تغییر کرده بود. طرح جدید رویتر با طرح راولینسون منطبق بود که دریای مدیترانه را از طریق استانبول و تهران به هندوستان می‌پیوست. با این حال، پاسخ دولت انگلیس منفی بود و ترجیح می‌داد که در طرح‌های جاه‌طلبانه رویتر، که سخت حساسیت روس‌ها و پاره‌ای نیروهای داخلی ایران را برانگیخته بود و سرانجام نیز زمینه‌ساز سقوط سپهسالار گشت، دخالت نکند. چندی بعد رویتر به همان مسیر شمال - جنوب

---

۱. لرد کرزن در کتاب خود شرحی درباره راه آهن ماوراء خزر و گسترش نفوذ روسیه در آسیای مرکزی در دهه‌های آخر سده ۱۹ م آورده است (کرزن، ۱۳۶۷: ۱۲۸-۱/۱۳۶). همچنین درباره فشار فزاینده روسیه در اواخر سده ۱۹ م و تأثیر آن در سیاست انگلیس ر.ک: ترنزیو، ۱۳۶۳ و:

Persia and the Defence of India, 1959: 1884-1892.

2. Henry rawlinson

برگشت و عملیات ساخت راه آهن در مسیر رشت- تهران را آغاز کرد. اما الغای قرارداد رویتز این عملیات را نیمه کاره نهاد (فرچلینگ، ۱۳۶۹: ۲۶۹-۲۷۹؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۲/۱۹۸).

چندی بعد با ظهور قدرت آلمان و توسعه روزافزون آن به سوی شرق و تهدید موقعیت انگلیس در منطقه و به ویژه در خلیج فارس مسئله راه آهن سرتاسری ایران و مسیر آن دچار تغییرات مهمی در راهبرد دولت انگلیس شد. پیش از آن بسیاری از مأموران و دولتمردان انگلیس با طرح راولینسون موافقت و همراهی داشتند و آن را با گسترش نفوذ و اقتدار دولت انگلیس در منطقه هماهنگ می‌پنداشتند، اما پس از وارد شدن آلمان به معادلات منطقه و به ویژه پس از مطرح شدن طرح راه آهن برلین- استانبول- بغداد از سوی آنان در اواخر قرن ۱۹، طرح راولینسون به فراموشی سپرده شد و احداث راه آهن شرقی- غربی در ایران برای موقعیت و منافع انگلیس خطراتی به مراتب بیش از احداث راه آهن شمال- جنوب به همراه داشت. رقابت‌ها و چالش‌های مربوط به این مسئله و متصل کردن راه آهن اروپا به خلیج فارس خود از علل و زمینه‌های بسیار مهم جنگ جهانی اول بود و پیش از آن از عواملی بود که با توجه به تهدید شدن موقعیت منحصر به فرد انگلیس‌ها در خلیج فارس، به نوبه خود زمینه‌ساز هم‌گرایی سیاست روس و انگلیس در منطقه و انعقاد قرارداد معروف ۱۳۲۵ق/ ۱۹۰۷م شد (فرامرزی، ۱۳۴۶؛ لیتن، ۱۳۶۷: ۲۶۳-۲۶۴).

چندی پس از لغو قرارداد رویتز، یکی از افسران و مهندسان دولت روسیه به نام فالکن هاگن<sup>۳</sup> در سال ۱۲۹۱ق / ۱۸۷۴م برای گرفتن امتیاز راه آهن جلفا- تبریز به تهران آمد. درخواست فالکن هاگن کاملاً سیاسی بود و به نقشه‌های دولت روسیه برای نفوذ هرچه بیشتر در ایران مربوط می‌شد.

۱. فرچلینگ به این نکته مهم اشاره می‌کند که انگلیسی‌ها بعد از امتیاز ملغاً شده رویتز به عنوان بهانه‌ای برای جلوگیری از واگذاری امتیاز راه آهن به دیگران از سوی دولت ایران بهره‌گیری کردند. همچنین برای مطالعه یک بررسی جامع، مستند و تحلیلی پیرامون پیوند مسئله راه آهن سرتاسری ایران با قرارداد رویتز (ر.ک: آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۳۵ به بعد).

۲. فکر کشیدن راه آهن به خلیج فارس از طریق قلمرو عثمانی نخستین بار از سوی انگلیسی‌ها پیش آمد. در سال ۱۸۳۱م یک صاحب‌منصب جوان انگلیسی این طرح را پیشنهاد کرد که با استقبال لرد پالمستون روبه‌رو شد و حتی امتیاز آن نیز گرفته شد، اما چون سرمایه لازم برای اجرای آن فراهم نشد، به جایی نرسید. بعدها که کانال سوئز ساخته شد، این فکر دوباره با شدت بیشتری مطرح شد (محمود، ۱۳۶۷: ۶/۶۹).

پیشنهادها و درخواست‌های او در حقیقت زیر نظر صدراعظم روسیه پرنس گورچاکف<sup>۱</sup> مطرح می‌شد و به همین سبب با مخالفت دولت ایران روبه‌رو شده و به کندی پیش می‌رفت. از آن سو، دولت انگلیس معترض بود تا هنگامی که تکلیف نهایی امتیاز رویتر معین و معلوم نشود، دادن هر امتیاز دیگری در مورد راه آهن غیر قانونی و ناموجه خواهد بود. این عوامل باعث شد که سرانجام طرح نهایی امتیازنامه فالکن هاگن به امضا نرسد و آن طرح تنها به صورت یک پیشنهاد باقی بماند.<sup>۲</sup> چندی بعد دو قدرت رقیب در برابر چالش قدرت نوظهور آلمان که موقعیت هر دو را در ایران و منطقه تهدید می‌کرد، به تدریج به هم‌گرایی روی آوردند و سرانجام قرارداد ۱۳۲۵ق/۱۹۰۷م را به امضاء رسانیدند.<sup>۳</sup> این مسئله تا حدودی به طرح‌های راه آهن شرق و خلیج فارس و به ویژه طرح معروف راه آهن برلین - بغداد مربوط می‌شد. در سال ۱۳۰۶ق / ۱۸۸۹م شاه ایران زیر فشار سنگین و فزاینده روسیه به صدور فرمانی تن داد که به موجب آن دولت ایران متعهد می‌شد که تا مدت پنج سال بدون رضایت و اجازه روسیه امتیاز راه آهن شمال ایران را به هیچ کشور دیگری واگذار نکند. چند سال پیش از آن، در سال ۱۳۰۲ق/۱۸۸۵م دولت ایران امتیاز احداث راه آهن در شمال ایران را به آلمان‌ها واگذار نموده و پس از روبه‌رو شدن با واکنش تند و سخت روس‌ها به ناچار آن را لغو کرده بود. در همان سال، ایران دو فروند کشتی از آلمان‌ها خریداری کرده و با ملوانان آلمانی در آب‌های خلیج فارس به کار انداخته بود.<sup>۴</sup>

#### 1. Gorchakov

۲. آدمیت بررسی جامع و مستندی درباره امتیازنامه فالکن هاگن انجام داده است (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۶۹-۳۸۵). درباره امتیازنامه‌های رویتر و فالکن هاگن و رقابت‌های سخت روس و انگلیس در خصوص امتیاز راه آهن ایران همچنین (ر.ک: کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۱۳۷۱؛ ترنزویو، پیوکارلو، ۱۳۶۳؛ مارتین و براد فورد، ۱۳۶۳؛ آزاد و امید، ۱۳۶۷؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۱۴-۱۷؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۱۹۸/۲).

۳. درباره قرارداد ۱۹۰۷م و زمینه‌های شکل‌گیری آن افزون بر کتاب‌های پیش‌تر یاد شده کاظم‌زاده و ترنزویو بنگرید به:

(Platt Churchill, 1939؛ نیز ر.ک: رحمانیان، ۱۳۸۸).

۴. درباره تلاش‌های ناصرالدین شاه برای تشکیل نیروی دریایی در خلیج فارس با کمک آلمان‌ها (ر.ک: بیانی، ۱۳۷۵؛ راتین، ۱۳۵۰؛ ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۹۹-۳۰۰؛ نشأت، بی تا: ۶۶۲-۶۶۳). درباره تلاش‌های آلمان‌ها برای نفوذ در خلیج فارس در اواخر سده ۱۹م و اوایل سده ۲۰ (ر.ک: مارتین، ۱۳۶۳؛ وادالا، ۱۳۶۴: ۵۶-۶۰؛ الهی، ۱۳۶۸: ۸۰-۸۳).

چندی پس از صدور فرمان ناصرالدین شاه، در سال ۱۳۰۷ق/۱۸۹۰م موافقت‌نامه‌ای میان ایران و روسیه به امضا رسید که طی آن دولت ایران متعهد شد تا مدت ده سال در زمینه احداث راه آهن یا واگذاری امتیاز به دیگران هیچ اقدامی نکند و پس از انقضای مدت مزبور، درباره تمدید مدت این موافقت‌نامه دوباره با دولت روسیه گفت‌وگو کند (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۲۲۲).<sup>۱</sup> روس‌ها در دهه‌های آخر سده ۱۹ و اوایل سده ۲۰ چنان مخالفتی با احداث راه آهن در ایران داشتند که حتی با امتیازات اتباع خود نیز مخالفت می‌کردند و چندین مورد از امتیازات اتباع خو را نافرجام نهاده و به شکست کشاندند (لیتن، ۱۳۶۷: ۹۳؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۲۴-۲۵)؛ برای نمونه، طرح بازرگانان و صنعتگران روسی برای احداث راه آهن سرتاسری شمال به جنوب - دریای مازندران - خلیج فارس - که در سال ۱۳۰۵ق/۱۸۸۸م عرضه شده بود، از سوی دولت روسیه با کارشکنی روبه‌رو شد و ناکام ماند.

دولت روسیه همچنین در سال ۱۳۱۸ق/۱۹۰۰م با طرح یکی از اتباع خود به نام ساخانسکی<sup>۲</sup> برای ایجاد یک رشته خطوط آهن در شمال ایران مخالفت کرد و او را ناکام گذاشت (فرچلینگ، همان: ۲۸۰-۲۷۹؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۲/۳۵۸)<sup>۳</sup> در سال‌های ۱۳۰۷ق/۱۸۸۹م و ۱۳۱۷ق/۱۸۹۹م کسانی به نام‌های پلاسخفسکی<sup>۴</sup>، خمیاکف<sup>۵</sup> و تریاکف<sup>۶</sup> امتیازاتی گرفتند که هیچ‌یک به جایی نرسید. در سال ۱۳۲۷ق/۱۹۰۹م نیز ریتیش<sup>۷</sup> نامی در راه تحصیل امتیاز خط آهن الکساندروپل و ایروان به قزوین،

۱. کاظم‌زاده زمینه‌های امضای این موافقت‌نامه را در صفحات پیش از آن به شرح آورده است. در این باره کرزن نیز توضیحاتی آورده تا نشان دهد که مانع اصلی بر سر راه پیشرفت طرح راه آهن در ایران سیاست روسیه تزاری بوده است (کرزن، ۱۳۴۰: ۷۹۱/۱-۷۹۳). مهندس ترسکینسکی در کتاب خود که نخستین اثر درباره تاریخ راه آهن ایران است تأکید می‌کند که رقابت‌های روس و انگلیس در ایران، به واسطه همسایگی ایران با هندوستان، علت اصلی تحقق نیافتن نقشه احداث راه آهن در ایران دوره قاجار بود (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۹-۱۰). برای آگاهی بیشتر از دامنه فعالیت‌های وی در این زمینه بنگرید: (مصالحه‌نامه فیما بین نجم‌الدوله و حاجی میرزا آقا فرشی با مسیوطرسین اسکی در جهت حفظ ابنیه و راه آهن، ۱۳۴۰ه ق. ش ۸۱۳-۸۱۹).

## 2. Sakhanski

۳. کرزن نیز از تلاش‌های نافرجام و بی‌نتیجه پاره‌ای از اتباع روسیه برای گرفتن امتیاز راه آهن و احداث آن در ایران در سال‌های ۱۸۹۰ و ۱۸۸۹م یاد کرده است (۱۳۶۷: ۷۸۸/۱).

## 4. Palashkovskii

## 5. Khomiakov

## 6. Tretiakov

## 7. Rittikh

تهران، اصفهان، شیراز و بندرعباس تلاش کرد که آن نیز به نتیجه‌ای ختم نشد (جمالزاده، ۱۳۷۶: ۸۸-۸۹؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۲۴-۲۷؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۳۳۱/۲).<sup>۱</sup>

در سال‌های پایانی سده ۱۹م آلمانی‌ها در پیوند با طرح راه آهن برلین - بغداد به امتداد راه آهن خانقین تا تهران نیز می‌اندیشیدند و در تلاش بودند تا امتیازاتی از دولت ایران بگیرند (لیتن، ۱۳۶۷: ۱۵۵).<sup>۲</sup> در سال ۱۳۲۸ق/ ۱۹۱۰م که مدت تعهدنامه ایران در برابر روسیه برای عدم واگذاری امتیاز راه آهن به دیگران به پایان رسید، دویچه، بانک آلمان مأموری به ایران فرستاد تا امتیاز خط آهن خانقین - تهران را تحصیل کند؛ اما واکنش تند روس و انگلیس و صدور یادداشت ۲۶ ربیع‌الاول ۱۳۲۸ق/ ۷ آوریل ۱۹۱۰م، که به موجب آن دولت‌های یاد شده ایران را از اعطای هرگونه امتیازی به اتباع دولت‌های دیگر که به منافع سیاسی و نظامی آنان لطمه و صدمه وارد آورد، منع کردند، تلاش‌های آلمانی‌ها را بی‌نتیجه نهاد. چندی بعد بر اساس قرارداد پتسدام، که در همان سال بسته شد، دولت‌های روس و آلمان توافق کردند که اگر تا چهار سال دیگر راه آهن‌های روس به خانقین متصل نشود، دولت آلمان حق خواهد داشت که راه آهن استانبول، بغداد و خانقین را تا تهران بکشد (جمالزاده، همان: ۸۹؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۲/۴۲۳-۴۲۴).<sup>۳</sup> چهار سال بعد وقوع جنگ جهانی اول این مسئله را به طور کلی متفی کرد؛ بنابراین طرح احداث راه آهن در ایران، به ویژه طرح احداث راه آهن سرتاسری چه در مسیر شرقی - غربی و چه در مسیر شمالی - جنوبی، با مانع سخت و استوار سیاست بیگانه برخورد کرد و تا زمان رضاشاه که اوضاع و احوال ایران و جهان دیگر شده بود به تعویق افتاد.

۱. برای مطالعه بیشتر در این باره (ر.ک: مارتین، ۱۳۶۳: ۵۱ به بعد).

۲. درباره سیاست آلمان در قبال راه آهن ایران، پاره‌ای از روزنامه‌های آن زمان گزارش‌های در خور توجهی درج کردند:

حکمت، جمادی الثانیه ۱۳۲۶/ ۳۰ ژوئن ۱۹۰۸م. ش ۹۱۳: ۱۰-۱۲؛ جبل‌المتین، ۱۳۲۴/ ۲۴ آگست ۱۹۰۶م. ش ۳: ۱۳.

۳. درباره تلاش‌های «دویچه اورینت بانک» آلمان برای نفوذ در ایران دوره مشروطه که فراتر از فعالیت‌های صرف بانکی به تشکیل شرکت‌های صنعتی و بازرگانی و حتی به تأسیس خطوط آهن نیز می‌اندیشید، (ر.ک: مارتین، ۱۳۶۳: ۱۷۰ به بعد)؛ گفتنی است، پاره‌ای از صاحب‌نظران و پژوهشگران طرح راه آهن بغداد و خلیج فارس را پایه و اساس طرح پان‌ژرمنیسم عنوان کرده‌اند. (ر.ک: وادالا، ۱۳۶۴: ۵۵-۵۶؛ فرامرزی، ۱۳۴۶).

تا زمان رضاشاه و اقدام او به احداث راه آهن سرتاسری ایران در مسیر شمال- جنوب، آنچه ایران از راه آهن داشت به شرح ذیل بود: راه آهن تهران- حرم حضرت عبدالعظیم به طول ۶ کیلومتر که در سال ۱۳۰۰ق/ ۱۸۸۳م احداث شده بود<sup>۱</sup>. راه آهنی که حاج محمد حسن امین الضرب میان معادن نایب- بابل- بندر محمود آباد در سال ۱۳۰۸ق / ۱۸۹۰م به طول ۱۶ کیلومتر کشیده و نیمه کاره و متروک مانده بود (اقبال آشتیانی، ۱۳۱۵: ۱۵۲). راه آهن جلفا- تبریز با یک شاخه از صوفیان به بند شرفخانه که در سال ۱۳۳۱ق/ ۱۹۱۳م به بانک استقراضی روسیه داده شد و تا سال ۱۳۳۵ق/ ۱۹۱۶م ساخته شد (همانجا؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۳۵۳/۲) و در طول جنگ جهانی اول از سوی روسها برای اهداف و امور نظامی مورد بهره‌برداری قرار گرفت<sup>۲</sup>. راه آهن میرجاوه تا دزداب (زاهدان) نیز که انگلیسی‌ها در دوره جنگ جهانی اول برای اهداف نظامی ساختند و سعی داشتند که آن را تا مشهد نیز ادامه دهند، هیچ‌گاه محقق نشد.

راه آهن رشت- پیربازار (بیله بازار) به طول ۹ کیلومتر توسط روسها در سال ۱۳۳۶ق/ ۱۹۱۷م ساخته شد؛ راه آهنی که شرکت نفت انگلیس و ایران برای عملیات خود از درخزینه تا مسجد سلیمان کشیده بود. همچنین روسها در طول جنگ جهانی اول شاخه‌ای از راه آهن قفقاز را از راه ماکو به شهر بایزید در عثمانی کشیدند. پاره‌ای راه آهن‌های کوتاه نیز در سال‌های پیش از رضاشاه کشیده شده بود که در آن زمان متروک مانده بودند (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۲/۳۳۷-۳۲۴؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۳۱-۵۹؛ ملکوتی، ۱۳۲۷: ۱۵-۲۰؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۲/ ۱۱۸-۱۱۹).

### نتیجه‌گیری

اگرچه فکر احداث راه آهن در ایران، چه به شکل پراکنده و چه به شکل سرتاسری، پیشینه‌ای دراز داشت و در مقاطعی خود قدرت‌های بیگانه نیز همراه با مصلحان و نوگرایان ایرانی در پی آن

۱. نجفقلی معزی طول این خط راه آهن را تا ۸ تا ۹ کیلومتر ذکر کرده است (معزی، بی تا: ۵). در پاره‌ای از منابع دیگر نیز طول این خط متفاوت و بین ۹ تا ۹ کیلومتر ذکر شده است.

۲. درباره راه آهن جلفا- تبریز رک: (ویلهم لیتن، ۱۳۶۷: ۱۱۲-۱۱۴؛ ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۳۳-۵۱؛ ملکوتی، ۱۳۲۷: ۱۶-۱۸؛ نجفقلی معزی، بی تا: ۶؛ اقبال آشتیانی، ۱۳۱۵ش، ۱۵۱). همچنین (رک: شروع عملیات احداث راه آهن در مرز ایران و روسیه (جلفا) و نحوه ورود آن به ایران).

بودند؛ ضعف و ناتوانی سیاسی، اداری و اقتصادی و علمی ایران از سویی و کارشکنی‌های پی‌درپی بیگانگان و شرایط پیچیده ناشی از موقعیت ویژه ایران و خلیج فارس در سیاست منطقه‌ای و جهانی و مناسبات بین‌المللی از سوی دیگر، به ویژه در رابطه با رقابت‌های درازآهنگ روس و انگلیس و بعدها آلمان، مانع از پیشرفت یا عملی شدن طرح‌های احداث راه آهن در ایران شد. همچنین فکر احداث راه آهن در ایران اگرچه در اندیشه اصلاحی روزگار قاجار جایگاهی نسبتاً درخور توجه یافت، در قیاس با اندیشه و آرمان قانون‌خواهی و تغییر یا اصلاح نظام سیاسی بسامد بسیار کمتر و پایین‌تری داشت و تحت‌الشعاع آن قرار گرفت؛ در نتیجه، ضعف اراده و توان درونی با موانع بیرونی ناشی از رقابت‌های بیگانه دست به دست هم داد و ایران را از پیشرفت در زمینه راه آهن باز داشت و محروم کرد.

### منابع

- آدمیت، فریدون. (۱۳۶۲). *امیر کبیر و ایران*. تهران: خوارزمی.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۵۱). *اندیشه ترقی و حکومت قانون*. تهران: خوارزمی.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*. تهران: سخن.
- اصیل، حجت‌الله. (۱۳۸۱). *رساله‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله*. تهران: نشر نی.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۷۶). *زندگی و اندیشه‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله*. تهران: نشر نی.
- *اصول تمدن*. (بی‌تا). رساله خطی. کتابخانه آیت‌الله مرعشی. ش ۷۸۱۹.
- افشار، ایرج. (فروردین ۱۳۸۱). «آغاز ترجمه کتابهای فرنگی به فارسی». *مجله ایران شناسی*. ش ۵۳.
- اقبال آشتیانی، عباس. (۱۳۱۵). *کلیات جغرافیای اقتصادی*. تهران: شرکت چاپ رنگین.
- الگار، حامد. (۱۳۶۹). *میرزا ملکم‌خان*. ترجمه مرتضی عظیمی. تهران: شرکت سهامی انتشار و انتشارات مدرس.
- الهی، همایون. (۱۳۶۸). *خلیج فارس و مسائل آن*. تهران: قومس.

- امیرخیزی، اسماعیل. (۱۳۵۱). «یادداشت‌های امیرخیزی (درباره اصل و نسب امیرکبیر)». **مجموعه تاریخ**. خاطرات وحید. ش ۱۶.
- باری یر، جولیان. (۱۳۶۳). **اقتصاد ایران**. مؤسسه حسابرسی سازمان صنایع ملی سازمان برنامه.
- براد فورد، جی. مارتین. (۱۳۶۳). **تاریخ روابط ایران و آلمان**. ترجمه پیمان آزاد و علی امید. تهران: موسسه پیک ترجمه و نشر.
- بیانی، خانبابا. (۱۳۷۵). **پنجاه سال تاریخ ناصری**. تهران: علم.
- ترسکینسکی، آنا تول. (۱۳۲۶). **تاریخچه مختصر راه آهن ایران**، بنگاه راه آهن دولتی ایران.
- ترنزیو، پیو کارلو. (۱۳۶۳). **رقابت‌های روس و انگلیس در ایران و افغانستان**. ترجمه عباس آذرین. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- جمالزاده، محمد علی. (۱۳۷۶). **گنج شایگان؛ اوضاع اقتصادی ایران**. تهران: بنیاد موقوفات افشار.
- **حبل‌المتین**. ۱۲ جمادی‌الثانیه ۱۳۲۴/۳. آگست ۱۹۰۶م، سال سیزدهم. ش ۱.
- **حبل‌المتین**. ۳ رجب‌المرجب ۱۳۲۴/۲۴. آگست ۱۹۰۶م، سال چهاردهم. ش ۴.
- **حکمت**. ۱۵ ربیع‌الثانیه ۱۳۲۶/۱۶ مه ۱۹۰۸م. سال شانزدهم. ش ۹۱۰.
- **حکمت**. غره جمادی‌الثانیه ۱۳۲۶/۳۰ ژوئن ۱۹۰۸م. سال شانزدهم. ش ۹۱۳.
- خان ملک ساسانی، احمد. (۱۳۷۹). **سیاستگران دوره قاجار**. تهران: مگستان.
- ذاکری، عبدالحسین. «محمد چایکار کاشف السلطنه». **سایبان**. سال هفدهم. ش ۸۵۰.
- راثین، اسماعیل. (۱۳۵۳). **میرزا ملکم‌خان**. تهران: صفیعلیشاه.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۵۰). **دریانوردی ایرانیان**. تهران: [بی‌نا].
- رجبی، محمدحسن. (۱۳۹۰). **مکتوبات و بیانات سیاسی و اجتماعی علمای شیعه دوره قاجار**. ج ۱. تهران: نشرنی.
- رحمانیان، داریوش. (۱۳۸۸). **مقدمه مجموعه مقالات ایران و سیاست جهانی در آغاز قرن بیستم**. زیر نظر داریوش رحمانیان. تهران: خانه کتاب.

- \_\_\_\_\_ (۱۳۸۶). «خودآگاهی تاریخی، نخستین گام ترقی». *ویژگی‌نامه همایش ایران و سیاست جهانی در آغاز قرن بیستم*. ضمیمه کتاب ماه تاریخ و جغرافیا. ش ۱۱۴.
- شهبازی، حسن. «به یاد مرحوم کاشف السلطنه». *گیلان‌شهر*. س ۱. ش ۶: ۴. ش ۸.
- صنیع الدوله، مرتضی قلی خان. (۱۳۶۳). *راه نجات*. به کوشش هما رضوانی. تهران: تاریخ ایران.
- طباطبایی، محمد محیط. (بی تا). *مجموعه آثار میرزا ملکم خان*. تهران: انتشارات علمی.
- فرامرزی، احمد. (۱۳۴۶). *راه آهن اروپا و خلیج فارس*. تهران: ابن سینا.
- فرچلینگ، ل. ای. (۱۳۶۹). «امتیاز رویت در ایران». مندرج در: *تاریخ اقتصادی ایران*. ویراستار: چارلز عیسوی. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.
- کرزن، ن. جرج. (۱۳۶۷). *ایران و قضیه ایران*. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- کاشف السلطنه. (ثور ۱۳۰۱). *مجله حیات و مemat*. طهران: مطبعه مجلس شورای ملی.
- کاشف السلطنه، حاجی محمد میرزا. (۱۳۲۶). *رساله دستورالعمل زراعت چای*. رشت: مطبعه عروه الوثقی.
- کاشف، محمد. (۱۳۷۳). *تغییرات و ترقیات در وضع حرکت و مسافرت و حمل اشیا و فواید راه آهن*. به کوشش محمدجواد صاحبی. تهران: میراث مکتوب.
- کاظم زاده، فیروز. (۱۳۷۱). *روس و انگلیس در ایران*. ترجمه منوچهر امیری. تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- کاظمی، ثریا. (۱۳۷۲). *حاجی محمد میرزا کاشف السلطنه (چایکار)*. پدر چای ایران. تهران: نشر سایه.
- لیتن، ویلهلم. (۱۳۶۷). *ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی (۱۹۱۹-۱۸۶۰م)*. ترجمه مریم میراحمدی. تهران: معین.
- محبوبی اردکانی، حسین. (۲۵۳۷). *تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران*. ج ۲. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- محمود، محمود. (۱۳۶۷). *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹*. تهران: اقبال.

- *مصالحه نامه فیما بین نجم الدوله و حاجی میرزا آقافرشی با طرسین اسکی (۱۳۴۰ ق)*.  
رسالة خطی. ش ۸۱۳. سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران.  
- معزی، نجفقلی. (بی تا). *راه آهن ایران*. [بی جا]: [بی نا]
- مکملی، محمد کاظم. (۱۳۷۹). *تاریخ جامع راه آهن*. ج ۲. تهران: راه آهن جمهوری اسلامی ایران.
- ملکوتی، مجتبی. (۱۳۲۷). *راه آهن ایران*. تهران: چاپخانه خواندنی ها.
- *مصالحه نامه فیما بین نجم الدوله و حاجی میرزا آقافرشی با طرسین اسکی (۱۳۴۰ ق)*.  
رسالة خطی. ش ۸۱۳-۹. سازمان اسناد و کتابخانه ملی.  
- میرزا یوسف خان. *کتابچه بنفش*. نسخه خطی. به ش ۴۳۰۸. ش ثبت ۴ اردیبهشت ۱۳۳۱.  
کتابخانه ملک.
- میرزایی پری، زهرا. (۱۳۸۴). «راه آهن تهران-شاهزاده عبدالعظیم». *مجله گنجینه اسناد*. ش ۵۹.  
- میلسپو، آرتور. (۱۳۵۶). *مأموریت آمریکایی ها در ایران*. ترجمه حسین ابوترابیان. تهران: پیام.  
- نشأت، صادق. (بی تا). *تاریخ سیاسی خلیج فارس*. [بی جا]: شرکت نسبی کانون کتاب.
- نورایی، فرشته. (۱۳۵۲). *تحقیق در افکار میرزا ملکم خان ناظم الدوله*. تهران: شرکت سهامی کتابهای جیبی.
- وادالا، ر. (۱۳۶۴). *خلیج فارس در عصر استعمار*. ترجمه شفیع جوادی. تهران: کتاب سحاب.
- ویلسون، آرنولد. (۱۳۶۶). *خلیج فارس*. ترجمه محمد سعیدی. تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- یغمایی، اقبال. (۱۳۴۷). «مرتضی قلی خان صنیع الدوله». *مجله آموزش و پرورش*. س ۴۰. ش ۱.
- Rogers Platt Churchill. (1939). *The Anglo- Russian convention of 1907*. The Torch press at Cedar Rapids. Iowa.
- Greaves, Rose Louise. (1959). *Persia and the Defence of India*. 1884-1892. A Study in the Foreign Policy of the Third Marquis of Salisbury. London: University of London