

امنیت به مثابه «مملکت‌داری معطوف به آسایش»؛ تأملی بر رساله قاجاری «راه نجات»

فرزاد پورسعید*

مقدمه

رساله «راه نجات» در سال ۱۲۸۶ ش، یعنی یک سال پس از انقلاب مشروطیت توسط مرتضی قلی‌خان هدایت ملقب به صنیع‌الدوله نوشته شده است. در آن دوران ایران دارای ارتش منظم و ملی نبود. وظیفه حفظ و حراست ارضی و مرزی کشور به وسیله افراد و تفنگ‌داران عشایر و اقوام مرزی انجام می‌شد. نیروی نظامی و مسلح برای تأمین امنیت راه‌های داخلی وجود نداشت و تجار نمی‌توانستند کالاهای خود را از شهری به شهر دیگر با امنیت جابه‌جا کنند. راه‌های ارتباطی بین ولایات و شهرهای کشور نیز وجود نداشت. مردم ایران در آن زمان بی‌سواد بودند و فقط ۲ درصد مردم سواد خواندن و نوشتن داشتند. تعداد افرادی که تحصیلات دانشگاهی را در غرب گذرانده بودند، به یک‌صد تن نمی‌رسید. در آن شرایط، رساله راه نجات کوششی بود از سوی صنیع‌الدوله برای تبیین مهم‌ترین مسئله آن زمان ایران که به زعم وی، مسئله امنیت بود. نوشتار حاضر به تبیین مفهوم امنیت از منظر یکی از رجال عصر مشروطه و از طریق بازخوانی رساله راه نجات می‌پردازد. این بازخوانی، بخشی از تاریخ مفهوم امنیت در ذهن و ضمیر ایرانیان را نیز بازنمایی می‌کند.

صنیع‌الدوله که بود؟

مرتضی قلی‌خان صنیع‌الدوله، از جمله افرادی بود که بدون داشتن تحصیلات سیاسی و به صرف تکیه بر قدرت سیاسی خاندان هدایت توانست وارد ساخت قدرت حکومت قاجار شود. او در شعبان ۱۲۷۳ ق در محله چال میدان تهران متولد شد. عضویت در یکی از خاندان‌های حکومت‌گر ایران، یعنی خاندان هدایت باعث شد مقدمات حضور وی در بوروکراسی قاجاریه فراهم شود. وی با تکیه بر قدرت پدر (علی قلی‌خان مخبرالدوله) و عمویش (جعفر قلی‌خان نیرالملک) و همچنین داماد مظفرالدین‌شاه بودن توانست به یکی از قدرتمندترین رجال عصر قاجار بدل شود. وی در مدرسه صنعتی برلین به تحصیل در رشته مهندسی معدن پرداخت و در مدت اقامت طولانی در اروپا، علاوه بر تحصیلات فنی و تخصص در معدن‌شناسی و مطالعات صنعتی، در مقررات و قوانین و نظامات اجتماعی اروپا به خصوص آلمان نیز اطلاعات سودمندی دریافت کرد (صفایی، ۱۳۴۴: ۵). صنیع‌الدوله در هفده‌سالگی به همراه پدرش، ناصرالدین‌شاه را در اولین سفر به اروپا همراهی کرد. وی تحصیلات خود را در رشته معدن و در مدرسه صنعتی برلین به پایان رساند و در سال ۱۲۵۹ خورشیدی به ایران بازگشت. پس از بازگشت در چند نوبت با سرمایه شخصی، در امور صنعتی پا پیش گذاشت؛ از جمله استخراج معدن، کارخانه نخ‌ریسی و کارخانه فلزکاری.

با تشدید مشروطه‌خواهی مردم ایران در دوران قاجار و گسترش اعتراض و تحسن در کشور، سرانجام مظفرالدین‌شاه تن به امضای فرمان مشروطه داد. مظفرالدین‌شاه برای اصلاح عدلیه و تدوین قوانین، فرمان تشکیل کمیسیونی را داد. در این میان، قدرت اقتصادی صنیع‌الدوله و همچنین دامادی مظفرالدین‌شاه سبب شد صنیع‌الدوله به عنوان یکی از معتمدین شاه در این کمیسیون حضور داشته باشد. در این میان، خانواده هدایت سعی داشتند با بهره‌گیری از موقعیت خویش میان درباریان و همپای آن اعتماد نخبگان متحصن که اعتبار ویژه‌ای برای دانش سیاسی صنیع‌الدوله قائل بودند، حلقه واسطه‌ای میان این دو طیف متضاد باشند. متکی بر این موضوع، در جریان‌های بعدی نیز صنیع‌الدوله ضمن پرچم‌داری طیف اعتدالی، هر گونه تندروی علیه حکومت را ناموجه می‌دانست (تشکری و چاهیان، ۱۳۹۰: ۵۷). پس از برکناری عین‌الدوله و صدور فرمان مشروطه، صنیع‌الدوله و محتشم‌السلطنه و

مخبرالسلطنه از طرف میرزا نصرالله‌خان مشیرالدوله به رستم‌آباد دعوت شدند و به اتفاق دو پسر مشیرالدوله، کمیسیونی تشکیل دادند و نظام‌نامه انتخابات را نوشتند. ریاست کمیسیون با صنیع‌الدوله بود. نظام‌نامه انتخابات روز ۲۲ رجب به توشیح شاه رسید.

با تصویب نظام‌نامه انتخاباتی، زمان برگزاری انتخابات اولین دوره مجلس شورای ملی فرا رسید. صنیع‌الدوله در این انتخابات به نمایندگی از صنف اعیان و ملاکین حضور داشت و برگزیده شد. اعتبار سیاسی و اقتصادی صنیع‌الدوله باعث شد پس از انجام انتخابات مجلس شورای ملی، او به اتفاق آرا به ریاست مجلس شورای ملی منصوب شود. صنیع‌الدوله در شرایطی رئیس مجلس شد که با کمک جمعی از نمایندگان عاقل و تحصیل‌کرده و آزادی‌خواه توانست با نهایت متانت و حسن نیت، وکلا را به وظیفه خود آشنا کند و مفهوم حکومت مشروطه را به مردم بفهماند و دولت، رجال و وزیران مغرور و خودسر را در برابر قدرت مجلس به تمکین و اطاعت وا دارد (صفایی، ۱۳۴۴: ۱۵). اما سرانجام ترور اتابک و همچنین تهدید صنیع‌الدوله به ترور، باعث شد وی استعفای خود را از ریاست اعلام کند.

صنیع‌الدوله در بهمن ۱۲۸۹ در ۵۷ سالگی هنگامی که در راه تقدیم اولین بودجه کشور به مجلس بود، به دست دو تبعه روسیه به قتل رسید. قاتل و همدستش پس از بازجویی به سفارت روسیه تحویل داده شدند. صنیع‌الدوله رساله‌ای دارد با عنوان «راه نجات» (به سال ۱۳۲۵ ق/ ۱۲۸۶ ش) (صنیع‌الدوله، ۱۳۶۶) و در آن راه نجات ایران از وضع موجود (در سال‌های منتهی به مشروطه) را احداث راه‌آهن معرفی می‌کند. وی در این رساله به ضرورت و اهمیت و به خصوص توجیه اقتصادی احداث راه‌آهن در ایران می‌پردازد که می‌تواند آموزنده و جالب باشد. این نوشته توسط خانم هما رضوانی تدوین و در سال ۱۳۶۳ توسط انتشارات «تاریخ نشر ایران» در ۲۸ صفحه ذیل عنوان «رسائل قاجاری» منتشر شده است.

امنیت به مثابه آسایش

امنیت یکی از کارویژه‌های اساسی نظام‌های سیاسی است که ثبات و پایداری آن را رقم می‌زند و از جمله شاخص‌های ضروری برای پیشرفت هر جامعه محسوب می‌شود. نبود امنیت، شکنندگی و ناپایداری نظام سیاسی را در پی دارد. از این رو، حکومت‌ها به شیوه‌های گوناگون

بر آن بوده‌اند تا از چالش‌های برهم‌زننده امنیت قلمرو خود جلوگیری کرده و با عوامل ناامنی بستیزند. یکی از مشکلات حکومت قاجاریه چالش‌های امنیتی بود که به علت‌های گوناگون با آن‌ها روبه‌رو بود. در این دوره، عوامل متعددی امنیت جامعه را مخدوش می‌کرد و با همه تدابیری که برخی از رجال دولت برای غلبه بر ناامنی‌ها به کار می‌بستند، امنیت پایدار پدید نمی‌آمد. ساختار سیاسی موجود (تفکر ایلی حاکمیت، بافت قومی - قبیله‌ای جمعیت، حاکمیت استبدادی شاه‌زادگان قاجاری در ایالات و...)، مؤلفه اصلی و بستر ساز ناامنی در این دوران بود. رساله «راه نجات»، در واقع، پاسخی به مسئله امنیت در دوره قاجار و به ویژه یک سال پس از پیروزی نهضت مشروطیت است. مرتضی قلی خان صنیع‌الدوله در این رساله به پرسش‌های اساسی امنیت، از جمله چیستی امنیت؟، امنیت چه کسی؟ و چگونگی تأمین امنیت می‌پردازد و از این جهت، نوشتاری منحصر به فرد است که در طول تاریخ قاجاریه، مانندی ندارد.

در پاسخ به این پرسش‌ها، آنگونه که از متن رساله راه نجات برمی‌آید، صنیع‌الدوله اولاً، امنیت را به لحاظ مفهومی به «آسایش» تحویل می‌کند و آن را محصول یا ماحصل مملکت‌داری معطوف به آسایش می‌داند. ثانیاً، مرجع امنیت را «مردم ایران» معرفی می‌کند و معیار آن را توانایی مردم برای برخورداری از زندگی توأم با آسایش برمی‌شمارد و ثالثاً، شیوه تأمین امنیت نیز به نظر وی، «تولید ثروت» است.

بر این اساس، صنیع‌الدوله، امنیت را به دو گونه مختلف تقسیم می‌کند که عبارتند از «امنیت باواسطه» و «امنیت بی‌واسطه». وی وظیفه حکومت را حفظ جان و مال مردم، یا به عبارتی حفظ امنیت می‌داند. به بیان صنیع‌الدوله: «حفظ امنیت از دو راه به دست می‌آید: اول: بی‌واسطه. دوم: باواسطه. اول: حفظ امنیت بی‌واسطه: از دو راه به دست می‌آید: الف: حکومت به وسیله نیروی نظامی، مرزهای کشور را از هجوم بیگانگان و راه‌های داخل را از دستبرد دزدان و راهزنان حفظ کند. ب: با تشکیل دستگاه معدلت (عدالتخانه یا قوه قضائیه) از تعدی و تجاوز مردم به یکدیگر و اموال همدیگر جلوگیری کند. دوم: حفظ امنیت باواسطه: یعنی تسهیل اسباب معیشت مردم. این بخش از امنیت نیز از دو راه حاصل می‌شود: الف: تحصیل در مدارس و آموزش و یاد دادن حرفه و صنعت، برای اینکه با آبرومندی نانی به دست آورند و به دزدی و دغل نپردازند (احساس کرامت و شخصیت بکنند). ب: ساختن راه‌های ارتباطی برای

اینکه مردم مملکت نیازهای زندگی خود را از دور و نزدیک بتوانند حمل و نقل (جابجا) بکنند و زندگی با آسایشی داشته باشند (رونق تبادلات کالا و تجارت برای رفع نیازهای اولیه زندگی و به منظور آسایش).

صنایع‌الدوله در این رساله می‌نویسد امنیت فقط داشتن نیروی نظامی نیست، وقتی کشور آموزش و پرورش درستی ندارد تا مردم تخصصی برای نان‌درآوردن کسب کنند و وقتی کشور راه‌های مناسبی ندارد تا مردم معیشت خود را تأمین کنند، امنیت وجود ندارد. به بیان وی: «بالفرض در مملکتی قوه حریبه و نظمیه به اندازه‌ای تکمیل شده باشد که مافوق آن متصور نباشد، ولی از مردمش به علت نادانی [عدم تخصص] غیر از ... عملگی کاری برنیاید و یا به واسطه بی‌راهی [عدم جاده‌کشی] از مسافت قلیل مایحتاج خود را حمل و نقل نتوانند و به این جهات بیچاره بمانند. باز جان آن‌ها در مخاطره است، هرچند امنیت بلاواسطه [نظامی] به سر حد کمال رسیده باشد.» صنایع‌الدوله در این رساله شرح می‌دهد که سرانه مصارف عمومی (یعنی بودجه عمومی) در ایران بسیار ناچیز است و دلیلش این است که مردم فقیرند و نمی‌توانند مالیات چندانی دهند. باید راهی یافت تا در کوتاه‌ترین زمان بتوان بودجه عمومی را از طریق مالیات بالا برد. او جمله درخشانی دارد؛ می‌گوید: «تمام رمز مملکت‌داری همین است که باید در مملکت تولید ثروت نمود... یعنی اسبابی فراهم کرد که ثروت اهل مملکت رو به تزاید گذارد تا بتواند متناسب با مکت خود مالیات زیاده‌تری بدهند.» اما تعلیم و تربیت زمان‌بر است، می‌ماند «جاده‌سازی». می‌گوید راه نجات ایران این است که در اسرع وقت راه‌آهن ساخته شود و شرح می‌دهد از این طریق سالی میلیون‌ها تومان از جیب مردم ذخیره می‌شود و می‌توان آن را روانه بودجه عمومی کرد، ضمن اینکه با گسترش راه‌ها تجارت داخلی سریع‌تر می‌کند؛ اما بیش از همه تأکید دارد بودجه این کار نه از خارج، بلکه از جیب مردم ایران باید تأمین شود. رضاشاه ۲۰ سال بعد، همین ایده را برای احداث راه‌آهن به کار بست.

در واقع، یکی از مباحثی که سال‌ها اصلاح‌گرایان به عنوان پایه رشد و شکوفایی از آن یاد می‌کردند، بحث ساخت راه بود. در آن دوره از میان مظاهر زندگی اروپائی، راه بیش از همه روی مصلحان ایرانی تأثیر گذاشته بود و آنان اخذ آن را برای ترقی ایران لازم می‌دانستند. آن‌ها با خروج از ایران، دنیای جدید را با نوعی نگاه مقایسه‌ای می‌نگریستند. مخصوصاً اینکه بیشتر

افرادی که قصد سفر به اروپا را داشتند، با عبور از خاک ایران، وارد خاک روسیه می‌شدند و به محض ورود به اولین بندر روسیه، با وسایل ارتباطی سریع و نظام حمل و نقل قانون‌مند و برنامه‌ریزی‌شده، روبه‌رو می‌شدند. این نظام حمل و نقل مناسب و باکیفیت، با سیستم جاده‌های ایران مقایسه می‌شد و روشن‌فکران با عقب‌ماندگی ایران از لحاظ حمل و نقل از همان ابتدا آشنا می‌شدند. اصلاح‌گران به این نتیجه رسیدند که راه، نشانه عصر جدیدی در ارتباطات است و می‌تواند تمام راهبردهای نظامی و اقتصادی و تجاری را متحول کند و مدرن‌شدن بخش‌های صنعت، کشاورزی، علوم، نظام، دیوان‌سالاری و بخش‌های دیگر در گرو توسعه و ایجاد راه است. نوشتن کتابچه در مورد مزایای راه و راه‌آهن، نوشتن نامه‌های محرمانه از اوضاع جاده و ریل دنیای غرب به شاه قاجار و چاپ مقالات متعدد در مورد راه در روزنامه‌ها، از مهم‌ترین اقدامات این جریان اصلاحی به شمار می‌رفت. افرادی همچون میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله، میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، میرزا محمد کاشف‌السلطنه، محمدحسن‌خان اعتمادالسلطنه و مرتضی قلی‌خان صنیع‌الدوله با نوشتن نامه‌ها و کتابچه‌هایی عملاً به جرگه طرفداران ایجاد راه درآمدند. این افراد با تشریح شرایط کشور، برای ساخت راه و سرمایه‌گذاری لازم برای ایجاد چنین پروژه‌هایی، مباحثی را مطرح کردند. در میان روزنامه‌ها نیز روزنامه‌های اختر و حبل‌المتین بیش از سایر روزنامه‌ها در مورد راه‌سازی در ایران مطلب نوشتند و سعی کردند از تمام ابعاد سیاسی و اقتصادی، ساخت راه را در ایران بررسی کنند. این روزنامه‌ها به تجربه تاریخی دیگران به دید الگو می‌نگریستند و اعتقاد داشتند رشد و تمدن بدون ایجاد راه در شرق بی‌معناست.

نتیجه‌گیری

بی‌ثباتی و آشفتگی در جامعه و مشکلات اقتصادی و مقاومت دربار و هیئت حاکمه در برابر تحولات و اصلاحات به ویژه در امور مالیه باعث شد نسلی در میان نخبگان سیاسی قاجار و مشروطه‌خواه به وجود آید که امنیت و توسعه را مقدم بر آزادی می‌دانستند. این گروه عمدتاً از جناح راست و محافظه‌کار قاجار بودند که در فرنگ درس خوانده بودند و مخالف تندروری جناح چپ و رادیکال مشروطه‌خواه به شمار می‌رفتند و غالباً در زمره شاهزادگان قجری بودند که بعدها زمینه را برای دیکتاتوری رضاخانی با هدف به پایان رساندن هرج و مرج در جامعه

ایرانی آماده کردند. آن‌ها گمشده ایران را امنیت می‌دانستند که در سایه رفاه و آسایش و ثروت همگانی تحصیل و تأمین می‌شود. مرتضی قلی خان صنیع‌الدوله از جمله همین رجال و کارگزاران بود که رساله «راه نجات» او به خوبی می‌تواند مفهوم امنیت را در ذهن و ضمیر این طیف از نخبگان ایرانی دوره قاجار نشان دهد. صنیع‌الدوله از جمله پدران و عقبه جریانی است که امروز با عنوان تکنوکرات‌های راست محافظه‌کار و معتقد به پیشرفت تدریجی و با اولویت‌های غیرسیاسی شناخته می‌شوند.

منابع

- تشکری، علی اکبر و چاهیان، علی اصغر (بهار و تابستان ۱۳۹۰) «نگرشی بر نقش صنایع‌الدوله در نوسازی صنایع و استقرار نظام پارلمانی»، جستارهای تاریخی، صص ۷۵-۵۱.
- صفائی، ابراهیم (۱۳۴۴) رهبران مشروطه: صنایع‌الدوله، تهران: شرق.
- صنایع‌الدوله، مرتضی قلی‌خان (۱۳۶۶) راه نجات، به کوشش هما رضوانی، تهران: تاریخ ایران.