

فابیوس بواتال

سعید بختیاری سلطانی

عضو انجمن مطالعات تاریخ پستی ایران

user35335@gmail.com

امرداد ۱۳۹۷ خورشیدی

بازنویسی: اسفند ماه ۱۳۹۹ خورشیدی

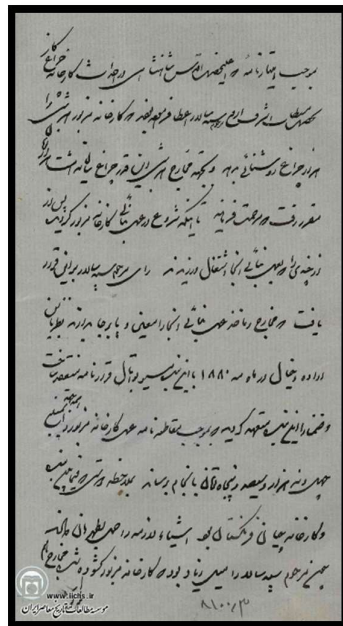
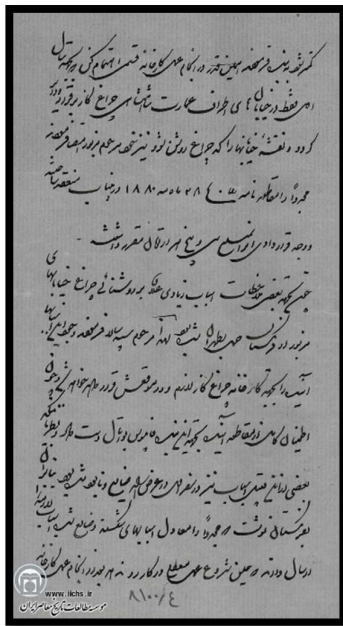
فابیوس بواتال (Fabius Boital) مهندسی فرانسوی بود که از سال ۱۸۷۰ تا ۱۸۹۰ میلادی در ایران زندگی کرده است. او در مدت اقامتش در ایران در چند شغل متفاوت ظاهر شده است. ورود او به ایران همزمان است با راه اندازی کارخانه چراغ گاز در پایتخت.

کارخانه چراغ گاز:

اعتماد السلطنه در یادداشت روز بیست و دوم رمضان سال ۱۲۹۶ قمری می نویسد:

"چون چراغ الکتریسیته توسط یکی از مهندسان روسی اختراع شده و در این سفر آخر فرنگستان فقط یکی از کوچه های پاریس به این چراغ روشن می شد و مشهود و ملحوظ نظر رحمت اثر همایون شده، مقرر فرمودند جناب امین الملک اسباب چرخ نجار و سایر لوازم این چراغ را به دارالخلافه بیاورد و چندی قبل مسیو فابیوس معلم، با اسباب و لوازم این کار به دارالخلافه رسیده و در مجمع الصنایع جنب خیابان باب همایون چرخ نجار و کارخانه چراغ را مرتب کرده بودند. در این وقت فرصت یعنی مقارن غروب روز جمعه (هفدهم رمضان) بندگان اعلی حضرت اقدس شاهنشاهی به کارخانه چرخ نجار الکتریسیته تشریف فرما شدند و به دست مبارک محض افتتاح تیمناً اول چراغ را روشن فرمودند. یک چراغ هم در خیابان باب همایون مقابل سردر الماسیه روشن شده بود که زیاده از حد اسباب حیرت و تعجب اهالی دارالخلافه شد. اختراع این چراغ زیاده از دو سال نیست که در فرانسه شده است و در این وقت کمتر از پایتخت های دول معظمه از این چراغ دارد. این دو چراغ عجالتاً نمونه است و برحسب امر اقدس اعلی مقرر است که چراغ های زیاد الکتریسیته به جهت روشن کردن بعضی خیابان های دولتی به زودی از فرنگستان خواسته شود. جناب امین الملک که همیشه از حسن خدمات خود خاطر مهر مظاهر مقدس را کاملاً راضی و مسرور دارند در انجام این خدمت و اسباب آوردن چراغ الکتریسیته و راه انداختن این کارخانه نیز زاید الوصف مورد الطاف و مراحم خسروانه گردیدند.

مسیو فابیوس مشار الیه تنها معلم راه انداختن چراغ الکتریسیته نیست بلکه در راه انداختن چراغ گاز نیز کمال مهارت را دارد. چنانکه جناب امجد اشرف سپهسالار اعظم و جناب امین الملک بالشراکه اسباب و لوازم چراغ گاز را از فرنگستان به مباشری مسیو فابیوس طلبیده و آورده اند و در حوالی لاله زار کارخانه گازی در نهایت خوبی بنا شده و عنقریب اغلب کوچه های دار الخلافه باهره هر شب با گاز روشن خواهد شد."



شرایط انعقاد قرارداد احداث کارخانه چراغ گاز در تهران با آقای فابیوس بوتال

راه آهن تهران - رشت:

در سال ۱۸۸۲ میلادی برابر با ۱۲۶۱ خورشیدی، فابیوس بوتال متخصص کارخانه چراغ گاز تهران که امتیازاتی از قبیل تاسیس کارخانه برق و گاز در تهران را از دولت ایران گرفته بود؛ امتیاز ساختن راه آهن رشت به تهران را تحصیل نمود. طرح پیشنهادی او این بود که خط مزبور تا بوشهر امتداد یابد. این امتیاز به تدریج و به صورت خاص گرفته شد، بدین ترتیب که امتیاز استخراج زغال سنگ فشنند را گرفت. پس از آن کشیدن خط آهن از فشنند تا تهران را عنوان کرد و اختیار آن را نیز گرفت. در این امتیاز قید شده بود که امتیاز معادن دو طرف خط هم تا ده کیلومتر از هر طرف به بوتال تعلق دارد و قرار بود که این خط از راه آهن به رشت برسد. بوتال برای این کار پانصد هزار فرانک به عنوان ودیعه امتیاز در بانک پاریس گذاشت و با زحمت زیاد مشغول کار گردید. اما روسها حمل مال التجاره اروپا را از طریق قفقاز به ایران مانع شدند و دیگر لوازم نتوانست به ایران وارد شود و از اینرو خط آهن بوتال هم دچار وقفه شد. دولت وقت ایران در عوض، امتیاز احداث راه آهن تهران - ری و نیز احداث و توسعه تراموای داخلی تهران را به او داد.

در اثر امتیاز نامه رمضان ۱۳۰۵ قمری، ۳۰ می ۱۸۸۸ میلادی، دولت ایران به مدت ۹۳ سال این حق را به بوتال داد تا در شهر تهران تراموا (تراموای اسبی) احداث کند. در آغاز شرکت فعالیت ساختمانی خود را محدود به ایجاد خط قدیمی اسبی تهران و خط آهن تهران به شاه عبد العظیم کرد. راه آهن اسبی در تهران در سه خط امتداد می یافت:

- ۱- از ابتدای لاله زار تا سبزه میدان در خیابان بوذرجمهری
- ۲- از میدان توپخانه که بانک شاهنشاهی ایران در آن قرار داشت تا خیابان چراغ گاز و از آنجا به دروازه شاه عبد العظیم با انشعابی به طرف بازار.
- ۳- از میدان توپخانه به دروازه قزوین.



تهران، خیابان چراغ گاز (امیر کبیر فعلی) در سمت راست تصویر، سردر عمارت (کارخانه) چراغ گاز (USINE A GAZ) دیده می شود. در مقابل کارخانه، دو واگن تراموای اسبی با انبوه مسافران قرار دارد. واگن سمت راست مختص خانم ها است و واگن سمت چپ به آقایان اختصاص دارد.



تهران، دروازه قزوین، خط چهار واگن اسبی (توپخانه - دروازه قزوین)

تهران، میدان توپخانه، ایستگاه مرکزی تبادل بین خط های واگن اسبی

شرکت دارای امکانات ذیل بود:

۲ واگن تراموا، ۴ درشکه، ۴۰ راننده، ۳ بازرس، ۴۸ نعل بند، ۲۰ سقا، ۱۶۴ اسب.

قیمت بلیط برای فاصله های کوتاه ۵ شاهی و برای فاصله های طولانی ۱۰ شاهی بود. بهای بلیط تهران - شاه عبد العظیم ۱۵ شاهی بود. طول مسیر راه آهن برابر ۷۸۰۰ متر بود. حد متوسط سالانه مسافر به ۶۲۵۰۰۰ نفر می رسید که در آمد ناخالصی برابر ۴۶۰۰۰۰۰ قران داشت.

البته بواتال هم خودش این کار را انجام نداد بلکه امتیاز خود را به شرکتی با نام "شرکت بلژیکی راه آهن و تراموای ایران" که با سرمایه دو میلیون فرانک در بلژیک تاسیس شد؛ فروخت.

هنوز دو سال از دایر شدن راه آهن تهران - حضرت عبد العظیم نگذشته بود که بعضی خارجیان که از واگذاری امتیاز آن به دولت بلژیک ناخشنود بودند و بیم آن داشتند که این رشته سر دراز یابد به صورت پنهانی در صدد تحریک مردم علیه بلژیکی ها برآمدند و سرانجام گروهی حادثه جو را برای افروختن آتش فتنه برانگیختند تا آنکه در یکی از روزهای زیارتی بر سر خرید بلیت بین آنان و کارکنان راه آهن مشاجره و بالاخره زد و خورد در گرفت. اوباش به اتاق های ایستگاه که در آغاز کار سخت پاکیزه و مزین بود ریخته، روکش صندلی ها و پرده های مخمل را دریدند، آئینه های بزرگ و شیشه درها و واگن ها را در هم شکستند و بعضی اشیا را به یغما بردند.

مسیو بواتال به وزارت خارجه شکایت برد و از سفارت بلژیک نیز نوشتند که چون این کار توهین به دولت و شخص سلطان است باید دولت ایران ۳۰۰ هزار تومان به عنوان خسارت بپردازد و وزیران وقت نیز برای اظهار معذرت به سفارت بیایند.

چون این خبر به شاه رسید سخت برآشفته و گفت جواب سفارت بلژیک داده خواهد شد. همان روز داماد خود آقا سید زین العابدین امام جمعه را احضار کرد و ماجرا را با وی در میان نهاده چاره کار را از او خواستار شد. روز بعد امام جمعه نامه ای به سفارت بلژیک نوشت که شاه این امر را به من رجوع کرده است و لازم است برای مذاکره نماینده فرستاده شود.

مسیو بواتال و دو نفر از اعضای سفارت بلژیک در منزل امام جمعه حاضر شدند و با کمک مترجم به مذاکره پرداختند. امام جمعه اظهار داشت: دولت تقاضای شما را پذیرفته و بدان عمل خواهد کرد آنگاه رو به محرر خود کرده گفت تا تلگرافی چند به عنوان آقایان علمای عتبات و ولایات تهیه کند که از امروز سوار شدن به راه آهن حرام است. چون مترجم، نمایندگان دولت بلژیک را از چگونگی کار، آگاه ساخت آنان زبان به اعتراض گشودند. امام جمعه در جوابشان گفت با آنچه شما خواسته اید موافقت شده اینک ما نیز تکلیف خود را انجام می دهیم. بلژیکی ها که دیدند کار دشوارتر شد و هرگاه به چنین امری اقدام شود خسارتشان جبران ناپذیر خواهد بود ناچار از در مسالمت در آمدند و پس از گفت و گوی بسیار نمایندگان سفارت رضایت نامه سپرده محضر امام جمعه را ترک گفتند.



سید میرزا زین العابدین تهرانی (ظهیر الاسلام) امام جمعه طهران در دوره ناصری و مظفری، داماد ناصر الدین شاه (شوهر ضیاء السلطنه دختر ناصرالدین شاه)

پس از ساعتی آقا زین العابدین نزد شاه رفته جریان را به اطلاع رسانید و شاه یک حلقه انگشتری گران بها از راه قدردانی او را ارزانی داشت.

اداره پست:

پس از این، به مدت سه سال اداره پست ایران در اجاره آقای فابیوس بواتال درآمد و ایشان اجازه چاپ تمبر داشت و از سال ۱۸۸۵ تا ۱۸۹۰ اقدام به چاپ تمبر نمود. تمبرهای شیر و خورشیدی، ناصرالدین شاه چهار قلم و دور الوان از جمله این تمبرها است.



تمبرهای چهار قلم (چهار جور) بواتال، ۱۸۸۵ میلادی

این سری به سفارش بواتال (رئیس پست) در چاپ خانه سلطنتی وین در اطریش برای عرضه به مجموعه داران چاپ شد.



تمبرهای دور الوان بواتال (معروف به کلاه کوتاه) ۱۸۸۶ میلادی

(مجموعه آقای ویلیام هاروتیونیان)

سری دور الوان (چاپ اول) بدلیل مصرف پست و علاقمندی کلکسیونرها تمام شد. بواتال با توجه به درخواست خرید این سری از طرف علاقه مندان، با کمی تغییر در کلیشه های اصلی و رنگ تمبرها، سفارش چاپ مجدد این سری را به چاپ خانه دولتی وین اطریش داد.

بواتال در میانه سال های ۱۸۸۸ و ۱۸۹۰ میلادی، چاپ مجدد تمبرهای شیر و خورشیدی کاردی را به شرکتی خصوصی (احتمالاً شرکت بلات Blot) در پاریس سفارش داد. تمبرهای شیر و خورشیدی اولیه ایران، سالها بود که از دایره مصرف پستی خارج و منسوخ شده بودند. او برای عرضه این تمبرها به مشتریان، در صدد چاپ مجدد این تمبرها به روش تایپوگرافی برآمد.



نمونه ای از مینی شیت تمبر شیر و خورشیدی، یک شاهی سیاه، چاپ بواتال

مدرسه آلیانس فرانسه:

از آخرین فعالیت های بواتال در ایران می توان به عضویت پیوسته وی در مدرسه آلیانس فرانسه در تهران، به سال ۱۸۸۹ میلادی اشاره کرد.

نوشته های منتشر شده:

مهندس فابیوس بواتال چند جلد کتاب نیز نوشت. فهرست کتاب های او به این قرار است:

L'Inondation-poème 1856

La navigation-poème 1875

Nasser-ed-Din Schah et la Perse 1878

Le Theatre en Perse 1886

بین مایه ها:

- ۱- غلامرضا ورهرام، نظام سیاسی و سازمان های اجتماعی در عصر قاجار، تهران، نشر معین، ۱۳۸۵
- ۲- لرد جُرج ناتانیل کرزن، ایران و قضیه ایران، جلد اول، تهران، ۱۳۴۷
- ۳- داریوش رحمانیان، مقاله مساله راه آهن در ایران عصر قاجار، ۱۳۹۱
- ۴- سعیده بوغیری، مقاله نخستین موسسات آموزش زبان فرانسه در ایران: آلیانس فرانسه.

5- Mehrdad Sadri, Persiphila, Iran Philatelic Reference, Qajar Dynasty, 2007