

باقی از شماره ۴

پنجم : آنلاین محمد ههران

آذر باریجان گنوی

- « در شماره پنجم این نشریه ضمن مقدمه ازارباب »
- « اطلاع و فضل تمنی شد که هرگاه نقشی در این بادداشتها »
- « مشاهده فرمایند برای رفع آن بوسیله نذکاریه مرا باری »
- « فرمایند تا علاوه بر چاپ و نشر آن بنام نویسنده نقش »
- « مشهود مرفوع و در چاپ مجدد آن که بصورت کتاب »
- « خاصی بسیرون خواهد آمد حتی المقدور خالی از عیب باشد »
- « اینکه نیز تقاضی میشود از این مساعدت درین نفرموده و متمنی »
- « بر نگارنده بگذارند زیرا قطع و یقین دارم که اطلاعات «
- « و بادداشت‌های بینده خالی از عیب و نقش نیست و درین که این »
- « مجموع بهمین حال باقی ماند »

محمد ههران

راههای شوسه

بعکی از آثار مدنیت مشرق ارتباط و وسائل جمل و نقل هر قوم و ملتی است
که بینان آنچه را که داراست درجه تمدن آنلت آشکار میشود. ایرانیان
بنسبت سابقه طولانی که از لحاظ قومیت و ملیت دارند در عهد باستان آماده

قرین راهها و مجهز ترین وسائل ارتباط را باقتضای زمان و مکان دارا بوده و هنگامیکه هیچیکه از ملل راقیه جهان امروز کوچکترین آثاری را در این قسمت نداشتند در کشور ایران همه گونه وسائل موجود بوده و برای لشکر کشی و مسافت و نقل انتقال کالا مورد استفاده بوده و بقایای پلهاي: پل دختر در لرستان و سد کارون در اهواز و پل دز در دزفول که مربوط بزبان ساسانیان است و هم چنین پل دختر بر روی رود قزل اوزن در نزدیکی میانه که در هشتاد سال پیش ساخته شده و ده ها بیل دیگر در حوزه آذربایجان نشانه بارزی از این آثار تندن است حتی از هزاران سال پیش تبریز مرکز خطوط ارتباطی آسیای دور و مرکزی بدریابی سیاه و مدیترانه بوده و هنوز یکی از محلات تبریز که به «شتر بان» موسوم است مظہر همان تندن دیرین است که ایرانیان آنرا دارا بوده‌اند.

مع التأسف با ظهور وسائل موتوریزه جدید بعلت تسامح اولیای امور ایرانیان دیر بفکر استفاده از آن افتادند و در شیخجه طرق ارتباطی بهمان حال سابق باقی بود راههای عربه روئیز موقعی در ایران ایجاد شده که دیگران راههای شوشه مرتب داشتند و اقدام در این امر خیانی بقدری گندبود که نه تنها مسافت و حمل کالا از ایران بخارج از کشور ایران و از خارج از کشور ایران به ایران انجام پذیر نبود بلکه در داخل این همه ممکن نیز ذهاب و آیا ب تهریز منقطع و انسالی و ساکنین هر شهر مجاورین خود را نیشناختند تو اگر گمی صفت شفیر بدهکردند باید ترک هیئت فتاوی و بنون و هر زند و خیست کنند زیرا بواسطه صورت مقرر نبودن راه و قدان وسیله امید بازگشت باقامتگاه خود را ندادند.

خوب بظاهر دازم بسال ۱۳۴۶ هجری قمری (۱۲۹۶) معمونی شفتشی با ۳۱ سال پیش، که قحطی غالب نقاط ایران را تهدید و دسته دست مردم تهران و جهی از شهرهای دیگر از گرسنگی نلف میشده در سیستان گندم خواری سه تومان بود و از زیادی عرضه و کمی تقاضا در انبارهای پیشورد افزایش زیاد نداشت.

برای حمل آن در دست نبود و سیستانی باور نداشت که به رادران و خواهران تهرانی خود از گرسنگی میمیرند. و حال آنکه در آن موقع کمتر مملکتی در اروپا و امریکا وجود داشت که از نعمت راه آهن و سایر وسائل ارتباط برخوردار نباشد.

در سال ۱۲۱۱ (ذیحجة) هجری قمری که آقامحمدخان قاجار در قلعه شوش کشتند باباخان (۱) ملقب بفتحعلی خان و لیعهد و مقر حکومت و فرمانفرمانی او در شیراز بود ولازم آمد که با سرع وقت و بهترین وسیله اورا از فوت آقا محمد خان مسبوق سازند تا بفتح سلطنت نشیند و زمام امور مملکت را که مساحت آن از حال وسیعتر بود در دست گیرد بهترین وسیله بابا یوسف شاطر (۲) بود که صبح دوشنبه ۲۵ ذیحجة ۱۲۱۱ از قلعه شوش پیاده بجانب تبریز-تهران اصفهان - شیراز حرکت کرد و مشارا لیه برای آنکه با سرع وقت بشیراز وارد و فتحعلی خان را از فوت شاه ایران مطلع سازد در جائی تووقف نکرد و برای استراحت بمالش گوچکی را بگردان خود بسته و در حین حرکت با تکیه دادن سر بمالش میخوابید و با این کیفیت روز یازدهم محرم ۱۲۱۲ بشیراز وارد و پس از ۱۶ روز مأموریت خود را انجام داد.

وهم چنین در موقع فوت محمدشاه قاجار (تهران سال ۱۲۶۴ هجری قمری) ناصرالدین میرزا و لیعهد در تبریز بود و دو نفر مأمور اسب سوار مهد علیا مادر ناصرالدین میرزا پس از سه روز خبر فوت محمدشاه را بوی رسانیدند و لیعهد را نوید سلطنت دادند.

شاید اولین راه شوشه ایران راه تهران بقم باشد که در زمان مظفر الدین

(۱) - تاریخ سلطنت فتحعلی شاه همان اسم «بابا» است زیرا از چپ بر است بحساب ابتداء ۱۲۱۲ میشود

(۲) - شاطر در لغت معنای چاپک است

شاه وسیله کمپانی لبغ و اخوان با مبادرت علی اصغر خان اتابک صدراعظم انجام یافته و در برابر مخارج آن حق دریافت باج از مسافرین و مال التجاره بکمپانی مزبور گذار شده باشد.

نگارنده بعاظر دارم در سال ۱۲۹۶ شمسی برای شوشه راه تهران بدماوند که بر عهده اداره پست و اگذار شده بود مسیو وهان بلژیکی را استخدام کرده بودند و پس از دو سال راه مزبور عراوه رو گردید و قبل از آن پست تهران بدماوند وسیله قاطرهای مشهدی اسدالله الاغدار که رو بروی یامنار کار و انسرائی را با اختیار داشت حمل و نقل میشدو نیز شخصاً مشاهده کردم آنها کبر شاگرد مشهدی اسدالله مزبور در پیچ و خم هزار دره دم قاطر را بدست داشت در دنبال او راه میرفت و در خواب ناز بود! (۱)

اگر از مطلب کمی دور افتادم پوزش میخواهم بنظر اینجانب مقدمه بالا لازم بود که تاحدی سر عقب افتادگی معالم شود ولی اکنون تردیدی ندارم با سیر سریع قافله تمدن جهان ایرانیان نیز بتبعیت از سیادت باستانی و مشاهده اوضاع امروزه گپتی و تطبیق با حواچ ضروری و با وجود مهندسین عالی مقام و تحصیل کرده داخلی و خارجی هرچه زودتر عقب مانده گیهارا ترمیم و با غریزه ذاتی و استعداد نهانی آنرا تدارک و جبران خواهند نمود.

اینک برایم سرمهاب

خطوط شوشه در ایران سه نوع است:

- ۱- خط اصلی که درجه یک بشمار میآید هر ض آن کمتر از هشت متر نیست و استانهای و شهرهای مهم را بهم متصل میسازد.

(۱)- نگارنده مقالات مسلسلی در مجله پست و تلگراف سال ۱۳۱۲ و ۱۳۱۳! نوشته ام که مربوط بوسائل پست و تلگراف در ایران از زمان کوشش تا حالی است برای کسب اصلاح بیشتری بآن مراجعه شود.

۲. خط فرعی درجه دو - عرض آن کمتر از شش متر نیست و شهرها و قصبه های خارج از خط اصلی را به ارتباط میدهد.

۳. خط فرعی درجه سه - عرض آن کمتر از چهار متر نبوده و شهرها و قصبه های دور افتاده را بدو خط دیگر مرتبط میسازد.

آذربایجان نیز که از لحاظ سازمان راه بدو قسم منقسم است طرق سه کانه را بشرح زیر دارا است :

قسمت اول - استان سوم

نام خط	از	تا	طول خط به کیلوهتر	ملاحظات
تبریز-زنجان	تبریز	بستان آباد	۵۶	درجه ۱
	بستان آباد	میانه	۱۲۰	
	میانه	زنجان	۱۲۸	
تبریز-آستارا	تبریز	بستان آباد	۵۶	درجه ۳
	بستان آباد	سراب	۶۸	
	سراب	اردبیل	۸۶	
تبریز-اهر	اردبیل	آستارا	۶۵	درجه ۴
	آستارا	اهر	۹۵	
	اهر	کلیبر	۷۰	
اهر-کلیبر	اهر	کلیبر	۷۰	درجه ۴ در حال ۱۳۲۶ بازشده است
	کلیبر	خیاو	۷۳	
	خیاو	اردبیل	۸۵	
خیاو-هر آباد	خیاو	هر آباد	۱۳۰	درجه ۴ جدیداً برای عبور باز شده است (بسال ۱۳۲۶)
	هر آباد	میانه	۶۸	
	میانه	خیاو	۶۷	
تبریز-جلفا	تبریز	مرند	۶۸	درجه ۱
	مرند	جلفا	۶۷	
مرند-خوی	مرند	خوی	۸۱	درجه ۴

ملاحظات	طول خط به کیلومتر	تا	از	نام خط
درجہ ۴	۲۲	خسروشاه	تبریز	تبریز-مراغه
	۳۳	دهخوارقان	خسروشاه	
	۳۳	تازه کند	دهخوارقان	
	۴۴	مراغه	تازه کند	
درجہ ۴	۵۹	میاندوآب	مراغه	مراغه-میاندوآب
درجہ ۴	۵۹	شاهیندژ	میاندواب	میاندواب-شاہیندژ
درجہ ۴	۷	بندردانالو	تازه کند	تازه کنددانالو



قسمت دوم - استان چهارم

نام خط	از	نا	طول خط بکیلو متر	ملأحظات
خوی- جلفا	خوی	جلفا	۷۹	درجه ۳
خوی- مرز ترکیه	خوی	ماکو	۱۳۲	۳ «
.	ماکو	بازرگان	۱۹	۳ «
ماکو- پلدشت	ماکو	مرز- ترکیه	۳	۳ «
خوی- رضاییه	خوی	پلدشت	۵۵	۳ «
خوی- رضاییه	خوی	شاهبور	۴۶	۳ »
رضاییه- گلستانه	شاهبور	رضاییه	۹۸	۳ «
رضاییه- مهاباد	رضاییه	بندر گلام افغانه	۲۲	۳ «
مهاباد- حیدر آباد	رضاییه	بندر حیدر آباد	۷۲	۳ «
حیدر آباد- مرز عراق	مهاباد	مهاباد	۵۸	۳ «
حیدر آباد	نقده	نقده	۲۲	۱ »
.	نقده	خانه	۴۹	
خانه	خانه	مرز عراق	۱۳	گردنه شیخ
نقده- اشنویه	نقده	اشنویه	۲۳	درجه ۳
مهاباد- سردشت	مهاباد	سردشت	۱۴۱	۳ «
مهاباد- سقز	مهاباد	مهاباد و آب	۵۶	۳ «
مهاباد- سقز	بوکان	بوکان	۴۱	
بوکان	بوکان	سقز	۵۸	
خوی او اچیق	خوی	لو اچیق	۱۱۴	درجه ۳
خوی او اچیق	آواچیق	مرز ترکیه	۴۰	

بطور کلی راههای شوسته آذر بايجان از شهر يور ۱۳۲۰ تا آذر ۱۳۲۵ کمتر رسید کی شده و بيشتر استفاده از آن گردیده است در نتيجه نواقص زبادي داشته واژ سال ۱۳۲۶ اقدام برفع نواقص آن گردیده وهم اکنون دنبال ميشود آنچه معلوم است در برنامه سال ۱۳۲۸ تعمير خطوط فعلي واحدات خطوط جدید نيز منظور نظر و دنباله اقداماتي که در سال ۱۳۲۶ و ۱۳۲۷ شده تعقيب خواهد شد و مازذ کر جزئيات آن خودداری ميكنيم

راه آهن و سكشيرانی آذر بايجان

قبل از ظهور جنگ بين الملل (۱۹۱۴-۱۹۱۸) ساختمان راه آهن تبريز بجلفا و تبريز به شرفخانه از سال ۱۹۱۳ و سيله دولت تزاری روسیه شروع و بسال ۱۹۱۶ پایان رسید.

راه آهن مزبور از تبريز تا صوفيان بطول ۳۱ کيلومتر برای هردو خط يكی و از صوفيان تا جلفا بطول ۱۱۵ کيلومتر واژ صوفيان تا شرفخانه بطول ۴۵ کيلومتر دو خط ميشود مجموع اين راه آهن ۱۹۸ کيلومتر ميباشد. عرض خط (بين دورابل) باستاندارد ۱۵۲۴ متر مطابق سیستم راه آهن روسیه ميباشد در صورت يك عرض خط باستاندارد بین الملل ۱۴۳۵ را متر است.

اين راه آهن تا سال ۱۹۳۱ که قرارداد ايران با دولت شوروی منعقد گردید وبالنتيجه بدولت ايران واگذار شد تحت اختياز دولت شوروی بود واژ آن استفاده نظامي و بازرگاني مينمودند از آن بعد بدولت ايران تحويل و بهره هرداری ميشد تا سال ۱۹۴۱ (شهر يور ۱۳۲۰) که بازمورداستقاده دولت شوروی برای حمل مهمات جنگي و افراد نظامي قرار گرفت.

قبل از شهر يور ۱۳۲۰ راه آهن مزبور دارائي زير را از حيث تعدادها گون و لکوموتیو و سایر اموال واجد بوده است: واگون مسافري ۱۰ دستگاه - واگون پستي / ۴ دستگاه واگون مسقف

۲۳۷ دستگاه واکون لبه‌دار ۵۵ دستگاه مخزن ۲۴ دستگاه مجموع ۳۴۸ دستگاه
بعلاوه ۱۵ دستگاه لکومویتو داشته است که ۱۲ دستگاه آن قابل استفاده
و بهره‌برداری بوده و ۳ دستگاه قرسوده در واقعه سوم شهریور ۹۳۰ از اختیار
ناحیه راه آهن آذربایجان خارج و تحت تصرف نیروی شوروی درآمد و بدأ
طبق موافقت حاصله بین دولتین ایران و شوروی اموال منقول و غیر منقول موجوده
را که جمعاً ۱۲۶ دستگاه واکون و ۷ دستگاه لکومویتو سالم و ۱۱ دستگاه
لکومویتو فرسوده و از هم باشیده که بعضی از آنها غیر قابل استفاده و
مرخی محتاج به تعمیر اساسی بود روز سوم مهر ماه ۱۳۳۵ در مقابل صورت مجلس
براه آهن ایران تحویل و پس از آن در تاریخ مختلف بشرح زیر واکونهای
دیگری را بمحض صورت مجالس مسترد داشته‌اند

۱- روز ۳۰ آبان‌ماه ۱۳۲۵ واکون مسقف ۴۱ دستگاه واکون لبه‌دار

۲ دستگاه جمعاً ۴۴ دستگاه

۳- روز ۳ آذر‌ماه ۱۳۲۵ واکون مسقف ۲۰ دستگاه واکون لبه‌دار

۴ دستگاه جمعاً ۴۳ دستگاه

۵- روز ۱۲ آذر‌ماه ۱۳۲۵ واکون مسقف ۲۵ دستگاه واکون لبه‌دار

۵ دستگاه جمعاً ۳۰ دستگاه

۶- روز ۱۹ خرداد ۱۳۲۶ واکون مسقف ۲۹ دستگاه واکون لبه‌دار ۱۴

۶ دستگاه جمعاً ۴۳ دستگاه

۷- روز ۱ تیر ۱۳۲۶ واکون مسقف ۲۰ دستگاه واکون لبه‌دار

۷ دستگاه جمعاً ۴۷ دستگاه

۸- روز ۲۲ مرداد ۱۳۲۶ مخزن ۱۶ دستگاه جمماً ۱۶ دستگاه

جمع ۱۸۳ دستگاه

تحویلی ۳ مهر‌ماه ۱۳۴۵ ۲۳۶ دستگاه

جمع کل ۳۰۸ دستگاه

بنابراین از ۳۴۸ دستگاه واگونهای مسورد بحث تعداد ۳۰۸ دستگاه بشرح بالا تحویل وضمناً ۷ دستگاه از مخزن‌های اداره راه آهن برای جبران خسارت ۲ دستگاه مخزن دولتی که در سانحه روز ۶ فروردین ماه ۱۳۲۶ از بین رفته بود برای آهن شوردوی واگذار و بقیه کعبارت از ۱۷ واگون مسقف و ۱۷ واگون لبه‌دار میباشد مسترد نشده است که با سایر خسارات واردہ نسبت باموال منقول وغیر منقول ووسائط تقلیلیه مورد ادعای است از ۳ مهر ماه ۱۳۲۵ که راه آهن آذربایجان از طرف مقامات شوردوی تحویل گردید تا ۲۱ آذر ماه ۱۳۲۵ تحت نظر همکراتهای آذربایجان بوده و پیش آمدهای قابل ذکر در این مدت عبارتست از:

- ۱- جمع آوری خط سابق تراموای شهری و فروش قیمتی از رایل و آهن

آلات آن

«توضیع آنکه مقداری از رایلهای مزبور شهرداری واگذار شده است».

۲- فقدان شش دستگاه تلفن.

۳- یک دستگاه دوچرخه و سه دستگاه اتو میل دوج و زیس و چیب که دو دستگاه اتو میل دوج و زیس بدست آمده است چون در راه آهن مزبور و کشتیرانی در یاچه رضایی نواقص زیادی موجود است لهذا سفارشات پدولت شوردوی و اطلس دیزل برای خرید اشیاء و تعمیر لکوموتیو داده شده ولی هنوز به نتیجه نرسیده است.

قسمت کشتیرانی در یاچه رضایی نیز از سوم شهرپور ۱۳۲۰ و تاسوم مهر ماه ۱۳۲۵ که نیروی شوردوی در ایران اقامات داشته علاوه بر انجام وظائف داخلی (حمل و نقل مسافر و کالای بازرگانی) حمل محمولات نظامی و افراد آرتیش سرخ را طبق مقررات مخصوص از شرکت‌های بر رضایی و بالعکس و سایر بنادر دیگر بلند رضایی انجام داده است ولی در نتیجه کمپوتکام و نیومونی و چهارمین نجیب‌پور کافی

فرسودگیهای در قسمت کشتی موتوری و باری مشهود است.
فعلاً کشتیهای زیر در دریاچه رضاییه مورد استفاده حمل مسافر و کلام نداشت.
اندازه کشتی

- | | |
|---|-------|
| ۱ - کشتی بهلوي دارای دو موتور هر یک بقوه ۱۱۰ اسب نوع موتور دیزل | ۲۴×۳۴ |
| ۲ - « شاهپور » یک « » - « » ۱۱۰ « » (منتظر تعمیر) | ۳۰×۵ |
| ۳ - « آهنی » یک « » ۸۰ « » - بولیندر | ۲۵×۴ |
| ۴ - « ایران » یک « » ۸۰ « » - | ۲۵×۴ |
| ۵ - « اخگر » یک « » ۸۰ « » - | ۱۵×۴ |
| ۶ - « رضاییه » یک « » ۲۰ « » آوانس | ۱۸×۲۰ |
| ۷ - « گلمانخانه آهنی دارای ظرفیت ۸۰ مسافر و ۱۰۰ تن بار | ۲۸×۲۰ |
| ۸ - « شرفخانه » ۱۰۰ « » ۸۰ « » و ۱۰۰ « » | ۲۸×۲۰ |
| ۹ - « شماره ۱۱۰ » ۲۰ « » ۱۵۰ « » و ۱۵۰ « » | ۲۸×۲۰ |
| ۱۰ - « خورشید » ۱۵۰ « » - - | ۴۰×۸ |
| ۱۱ - « تبریز چوبی » ۲۵۰ « » « منتظر تعمیر » | ۴۰×۸ |
| ۱۲ - « شاهی چوبی » ۱۰۰ « » - - | ۳۰×۶ |
| ۱۳ - « آهنی مدادیت دارای ظرفیت ۸۰ تن بار | ۲۵×۶ |
| ۱۴ - « مهاباد » ۸۰ « » - | ۲۵×۶ |
| ۱۵ - « استخر » ۸۰ « » - | ۲۵×۶ |
| ۱۶ - « مراغه » ۸۰ « » - | ۲۵×۶ |
- که جمیعاً ۶ فروند موتوری و ۳ فروند مسافری و باری و ۷ فروند باری است.

در جریان سال ۲۴-۲۵ چیزی بسازمان کشتیرانی اضافه نشده است.

استانداران آذربایجان

نگارنده میل داشت در این مجموعه آماری نیز از استانداران آذربایجان تهیه نماید و هر گاه ممکن باشد تاریخ اشتغال و تاریخ خاتمه خدمت هر یک را با مختصری از خدمات آنها ذکر نماید ولی با تفصیل که در استانداری شد

این منظور حاصل نگردید. زیرا اعتذار داشتند که در دوره پیکساره آذر ۲۴ تا آذر ۲۵ به کلی بایگانی استانداری آشفته و یا از میان رفته است اتفاقاً آقای باقر صفر نیگلو پیشخدمت استانداری که مدعی ۳۶ سال سابقه خدمت است صورتی داشت که بایینجانب ارائه نمود و نام ۸۷ نفر بدون ذکر ابتدا و انتهاء و سمت رسمی هر یک در آن دینه میشد از صورت مذبور نسخه که بعبارت «خدماتیکه چاکر باقر صفر نیگلو پیشخدمت ایالت و استانداری نموده ام از قرار ذیل است، شروع میشد برداشم پس از رسیدگی واضح شد :

اولاً - صورت مذبور ابتداء مربوط به ۱۳۳۰ هجری قمری است زیرا اولین استاندار نام شجاع الدوله ذکر است که مشار اليه از محرم ۱۳۳۰ تا سال ۱۳۳۵ هجری قمری در آذربایجان حکومت و فرمانفرمانی داشت و در سال اخیر الذکر بعلت کسالت سلطان که در گلوی او ظاهر شده بود به تفلیس برای معالجه و عمل حرکت کرد و در همانجا فوت نمود
ثانیاً - بعضی از افرادی که در صورت مذبور ذکر شده استاندار نبوده برای مدت کمی سر برستی کرده اند بدون آنکه حکم رسمی داشته باشند و برخی باسم فرمانداری باستهای دیگر در غیبت استاندار و یا در موقع تعویض استاندار موقتاً کفالت داشته اند

ثالثاً - بعضی از افراد یاد شده استاندار و والی آذربایجان بوده و برخی فقط استاندار استان سوم بوده اند و استاندار استان چهارم که مرکز آن رضائیه بوده دیگران ماموریت داشته اند که نگارنده تا حال صورت کامل و صحیحی از آنها بدست نیاورده است

اینکه با نقل عین صورت مذبور بدون ضمانت صحت تمامی آن بایین قصحت خاتمه داده و با اطلاعاتی که نسبت بغالب آنان دارم نظر بیانشکه

موضوع از بحث سلسه مقالات اینجانب خارج است. بهمین مقصد در این قسمت
اکتفا می‌کنیم

۱۴. اسماعیل خان امیر لشکر	۲۱. قائم مقام	۱. شجاع الدوله
۱۵. ساعد السلطنه	۲۲. مجد السلطنه	۲. اعتماد الدوله
۱۶. مصدق السلطنه	۲۳. معزز السلطنه	۳. سردار ناصر
۱۷. ساعد السلطنه	۲۴. قائم مقام	۴. ارفع السلطان
۱۸. اسماعیل خان امیر لشکر	۲۵. میرزا آقا فرشی	۵. سردار رشید
۱۹. امیر نصرت	۲۶. فرید الدوله	۶. سردار فاتح
۲۰. عبدالخان طهماسبی	۲۷. حشمت السلطنه	۷. هر قائم مقام
۲۱. سرتیپ کوبال	۲۸. محاسب الملک	۸. مقتدو الدوله
۲۲. سرهنگ بقائی	۲۹. سپهسالار	۹. نظام الملک
۲۳. سرتیپ محمد حسین خان ابرم	۳۰. امیر مسعود	۱۰. نظم السلطنه
۲۴. مشایخی	۳۱. سردار معضد	۱۱. سردار فاتح
۲۵. شریف الدوله	۳۲. امیر مسعود	۱۲. سردار رشید
۲۶. بنان الدوله	۳۳. سردار انتصار	۱۳. قائم مقام
۲۷. سردار فاتح	۳۴. مشاور السلطان	۱۴. امیر السلطنه
۲۸. منصور الملک	۳۵. امین الملک	۱۵. بصیر السلطنه
۲۹. مهندب السلطان	۳۶. عین الدوله	۱۶. شریف الدوله
۳۰. حشمت السلطنه	۳۷. ساعد الدوله	۱۷. امامقلی میرزا
۳۱. نصرة الملک	۳۸. کفیل ساعد السلطنه	۱۸. مصباح الدوله
۳۲. نادر میرزا	۳۹. مخبر السلطنه	۱۹. مجتشم السلطنه
۳۳. آقای سعیمی	۴۰. صاحد الشامنه	۲۰. مصباح الدوله

۶۱	نادر میرزا	۷۹	احمدی	۷۰	کلهر فرماندار
۶۲	کیهان	۸۰	مبصر روشنی	۷۱	مستوفی
۶۳	برهان الدوّله	۸۱	ونوق السلطنه دادور	۷۲	هدایت
۶۴	فهیم الملک	۸۲	محتشمی فرماندار	۷۳	اردلان
۶۵	برهان الدوّله	۸۳	نگجو	۷۴	فهیمی
۶۶	عضدی	۸۴	قضایای شهریور	۷۵	عضدی
۶۷	عضدی	۸۵	کمیسیونها	۷۶	موتفی
۶۸	کاظمی	۸۶	دولتشاهی	۷۷	احمدی
۶۹	عصفندی	۸۷	بیات	۷۸	ظفر الدوّله
ضمنا بصورت بالا باید علاوه نمود					
۱ - دکتر جاوید تا ۲۰ آذر ۱۳۲۵					
۲	سرتیب هاشمی از ۲۱ آذر ۱۳۲۵	۱۳۲۵	که وارد تبریز شده تا ۱۴ دی سال		
۳	منصور الملک از ۱۵ دی سال ۱۳۲۵ تا ۲۳ تیر ۱۳۲۷	۱۳۲۷	که بطهران احضار شد		
۴	محمد مهران پیشکار دارانی (نگارنده)	۱۳۲۷	از ۲۴ تیر ۱۳۲۷ تا ۱۵ مهر		
۱۳۲۷ بست کفالت					
۵	فهیم الملک فهیمی	۱۳۲۷	از ۱۶ مهر ماه		

