

E H S A N N O R O U Z I

TRANSPOTTER

L'aventure de la trans-iranienne

*Traduit du persan (Iran)
par Sébastien Jallaud*

ÉDITIONS ZULMA
Paris • Veules-les-Roses

Le couverture de *Trainspotter*
a été créée par David Pearson.

Titre original :
Ghatar-Baaz
Norouzi, Ehsan

© Nashre-Cheshmeh Publishing House, 2017.

© Zulma, 2025, pour la présente édition.

La présente édition a été revue par l'auteur.

Cartes : Philippe Paraire.

Si vous désirez en savoir davantage sur Zulma
n'hésitez pas à consulter notre site.

www.zulma.fr



Le rêve du chemin de fer

Au milieu du chemin de la vie, si d'aventure vous vous retrouviez délaissé par l'amitié et l'amour, sans emploi ni projets, rien ne vous empêcherait alors – libre de tout reproche et des piqures du remords – d'explorer les passions les plus étranges, les divertissements les plus vains, ou de poursuivre des choses futiles et secrètes, des actions sans but, des passions excentriques et autres désirs bizarres. Mais être dépourvu des « aptitudes nécessaires à une vie équilibrée » ne préserve pas de la démesure ni des situations délicates.

C'est probablement ce qui m'était arrivé lorsque, à la fin du mois d'août, au lieu de renouveler mon bail, je partis avec deux sacs à dos (un grand à l'arrière et un petit à l'avant), bien décidé à suivre les rails là où ils me conduiraient, sans savoir quand je reviendrais. Car de fait, au mitan de la vie, au moment où vous commencez à vous poser les « vraies questions » et notamment les plus simples – qui ? quand ? comment ? pourquoi ? –, au moment où vous commencez à réexaminer les connaissances et les expériences que vous avez acquises tout au long de votre vie, au moment où plus rien ne vous semble être une évidence et où

vous réalisez qu’aucun clic sur un moteur de recherche ne vous apportera jamais de réponses et que les milliers de résultats ne sont la plupart du temps que des copié-collés à l’infini, au moment où les érudits nationaux ont cessé de vous en imposer avec leur polymathie et leur verbiage amphigourique, c’est alors que finalement vous vous lancez, tel un détective autodidacte, à la poursuite d’une réponse que rien ne vous garantit d’obtenir.

Un autre voyage se déroulait donc parallèlement à mon périple sur les rails depuis la gare de Téhéran à la fin du mois d’août 2016. Une sorte de voyage intérieur, en quête de réponses. D’une certaine manière celui-là aussi avait débuté à la gare de Téhéran, mais bien longtemps auparavant.

Enfant, j’étais entouré de gens férus de voitures, de football ou de super-héros qui collectionnaient des images de leurs idoles, découpées dans les magazines ou achetées en *stickers* à la bourse d’échange des gamins du quartier. Avec l’âge, leurs passions soit changeaient soit gagnaient en importance. Ceux qui ne voulaient pas y renoncer étaient pointés du doigt mais, tôt ou tard, ils finissaient par rencontrer d’autres passionnés avec qui former un club des amateurs d’automobiles ou un club de cinéphiles. En ce qui me concerne, ma route était tracée dès la crèche. Le jour où mes parents, à l’occasion de l’un de ces dîners de famille où les enfants rivalisent d’exploits, m’avaient obligé à réciter devant les invités les noms de tous mes dinosaures préférés, je réalisai que dans ce pays une différence ou une

idiosyncrasie n'est tolérée que dans la mesure où elle a d'abord été ridiculisée par autant d'auscultations, d'interrogatoires et de plaisanteries. Lorsque plus tard, à l'école primaire, je me découvris une nouvelle passion, je n'en fis part à personne de façon à m'épargner remarques et sarcasmes. À aucun moment, d'ailleurs, je n'eus ne serait-ce que le désir d'associer quelqu'un à cette nouvelle obsession malade.

À cette époque de mon enfance où tous les gamins voulaient devenir médecin, ingénieur ou pilote, mon rêve était de posséder un train et de le conduire moi-même, de dormir la nuit dans l'un de ses wagons et de prendre à bord de drôles de voyageurs dans les gares jalonnant la voie. Ce qui importe dans de telles passions, plutôt qu'un point de départ spécifique, est l'histoire de leur développement. Je me souviens dans les moindres détails, par exemple, du train électrique que mon oncle m'avait rapporté de Dubaï, avec quarante tronçons de rails, une locomotive crachant une vapeur artificielle et tirant derrière elle, tous phares allumés, cinq wagons multicolores aussi bien de marchandises que de voyageurs. Je me souviens également fort bien de l'un des premiers livres que j'ai lus, *Les Enfants du rail* d'Edith Nesbitt, l'histoire d'une famille apparemment pauvre et malheureuse mais qui se réjouissait de vivre parmi les trains et les cheminots.

J'avais huit ans quand on m'emmena au parc d'attractions d'Eram. Les descriptions que mes camarades de classe m'en avaient faites m'horrifiaient d'avance : la grande roue, les autos tamponneuses, des engins

qui montent, descendent et oscillent dans les airs au point que l'on se met à crier, ou à vomir. Une fois sur place, tout était aussi délirant que prévu. Pour ne pas être la risée de tous ni faire honte à mes parents, je les laissai m'emmener à bord de ces machines infernales. Je finis cependant par découvrir une attraction qui racheta tous mes efforts de patience : un petit train qui s'élançait dans un sombre tunnel. Si j'avais connu son existence plus tôt, je n'aurais pas perdu le moindre centime ni la moindre minute dans les autres attractions. Une fois à bord, je concentrai toute mon attention sur la locomotive et sur le plaisir que m'offrait le voyage, n'éprouvant que du mépris pour les dispositifs ridicules censés épouvanter les passagers.

Aucun de ces événements ne fut en soi déterminant ; mais ils se succédèrent et entretinrent la flamme de ma passion. Plus tard, les scènes à bord de trains dans les *Sherlock Holmes* et les *Hercule Poirot* me poussèrent à devenir un fin détective. J'étais sidéré de constater que Sherlock Holmes connaissait par cœur les horaires de tous les trains à l'arrivée et au départ de Londres. Mais plus étonnant encore était qu'il existât autant de trains dans une seule et même ville ; tous à l'heure par-dessus le marché. Les intrigues policières avaient bien évidemment leur place durant le trajet, aussi bien lorsque Sherlock Holmes et Watson observaient le paysage depuis le train en lisant le journal et fumant la pipe avant de se remettre à parler de l'enquête que lorsque les voitures devenaient le théâtre des crimes les plus mystérieux. Mais mettre la main

sur davantage de matériaux susceptibles d'alimenter ma passion était néanmoins très difficile, il fallait être bien chanceux pour trouver chez un brocanteur la moindre photographie de train dans une vieille revue.

Ma première confrontation réelle avec un train me désespéra à plusieurs titres. Les wagons n'étaient pas propres comme dans les films et, au lieu d'être plongée dans un bain de vapeur (je ne connaissais pas alors la différence entre les trains à vapeur et ceux au diesel), la gare était emplie d'odeurs nauséabondes et ensevelie sous la crasse, les mégots de cigarettes et les flaques d'huile. Aucune série télévisée ne m'avait non plus révélé l'existence de cette terrifiante passerelle qui relie les wagons entre eux. La porte coulissante une fois ouverte, il fallait enjamber deux plaques de métal entre lesquelles on voyait les rails défiler à une vitesse farouche. Certes, les parois élastiques me paraissaient sûres, mais ma crainte était d'être aspiré sous le train à travers l'étroite brèche qui traversait la passerelle et de finir broyé dans le vacarme métallique de la machine.

Ces premières déceptions ne découragèrent toutefois pas ma vocation ferroviaire. Durant ma première année au lycée, près de la place de Vali-Asr, je décidai un jour en guise de révolte contre ma famille de faire un détour par la gare. Et, depuis lors, pour me consoler dans les mauvais jours aussi bien que pour célébrer mes petits succès, je me rends sur le pont qui surplombe la gare de Téhéran et j'observe les trains qui passent. Ce belvédère donnant sur mon lieu de prédilection a su juguler les plus déchirantes déceptions amoureuses

et les échecs les plus éprouvants de mon existence, en m'offrant à chaque fois la manifestation de la possibilité d'un départ : je me disais qu'il suffirait de monter à bord de l'un de ces trains, qu'importe la destination, et de fixer le paysage à travers la vitre jusqu'à ce que mes préoccupations se dissolvent, jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'un cadre ouvert sur le monde, et moi, installé dans la voiture à une distance rassurante. Un travelling cinématographique qui m'emporterait avec lui au lieu de se dérouler devant moi.

Depuis le pont surplombant les voies, je pouvais, au gré de l'arrivée et du départ de chaque train, assister au début ou à la conclusion d'innombrables histoires dont tous ces gens qui arrivaient en ville ou la quittaient étaient les acteurs. Même les trains les plus délabrés revêtaient des airs grandioses comparés à tout le reste. Cette magnificence ne résultait pas seulement de leurs dimensions : ils portaient en eux le rêve de milliers de destinations futures et celui de milliers de destinations passées. Ces trains étaient en eux-mêmes l'incarnation d'un rêve ancestral. Je voulais poursuivre ce rêve, le rêve du chemin de fer.

« Monsieur, je poursuis un rêve, le rêve du chemin de fer. » Sans savoir véritablement ce que je désirais et où me mènerait ma curiosité, voilà exactement ce que je déclarai au directeur des relations publiques de la compagnie ferroviaire nationale après avoir enfin obtenu un rendez-vous et m'être rendu à leur siège non loin de la place d'Argentine. Je m'expliquai d'une traite durant un quart d'heure, pendant que le jeune

responsable de la région nord m'écoutait en silence derrière son bureau, vraisemblablement occupé à déterminer si j'étais fou ou en train de l'embobiner.

Mes paroles paraissaient tout droit sorties d'un songe. « Mon vœu le plus cher est de pouvoir, pendant un an, me dévouer aux trains corps et âme. Passer mes journées à la bibliothèque et aux archives du chemin de fer et lire tout ce qui existe. Je veux visiter toutes les gares, m'entretenir avec tous les employés et avec tous les retraités, enregistrer leurs souvenirs, monter à bord de tous les trains de voyageurs et de tous les trains de marchandises. » Bien évidemment je tus mon intention de baptiser toutes les locomotives, de retracer leur histoire individuelle, voire de m'en approprier une que j'appellerais Rossinante et à bord de laquelle j'explorerais le monde des rails. En revanche, je précisai que je ne voulais pas d'argent ni aucune compensation ; ma seule requête était qu'ils me laissent vivre une année entière sur le réseau ferré.

Le directeur s'empara du téléphone et ordonna à son secrétaire de faire venir trois individus dans son bureau. J'imaginai qu'ils allaient se saisir de moi et me jeter à la porte. Deux femmes et un homme entrèrent. « Nous sommes à votre entière disposition, et vous assisterons dans la mesure du possible », dit le directeur en se levant de son siège pour me signifier la fin de notre rendez-vous. Ils me fournirent une tonne de brochures gratuites, mais aucune ne me procura autant de plaisir que le pin's officiel de la compagnie ferroviaire dont on me fit cadeau. Après avoir pris congé, je l'accrochai

à ma poitrine en attendant l'ascenseur. Un employé, un homme de petite taille au pas traînant, entra en chaussons dans l'ascenseur et, avant que nous ayons atteint le rez-de-chaussée, me dit : « Voyons ce qu'il y a à déjeuner aujourd'hui. Hier ce n'était pas fameux. » Il était neuf heures et demie du matin.

Les fous du rail

Nombreuses sont les langues et les cultures qui possèdent un mot spécifique pour désigner un individu tel que moi. Les Anglais parlent de *trainspotter* ou d'*anorak*, les Américains de *train buff*, les Français, en recourant au suffixe *-pathos*, au sens de « maladie » ou d'« affection », ont les *ferrovipathes* (soit, les « malades du rail »). Dans la langue ourdou, on dit *rayl-ke-shaydâii*, « les fous du rail ». Mais lorsque mes proches apprirent que j'avais l'intention d'entreprendre ce voyage, les plus polis d'entre eux dirent simplement que j'étais « toqué ».

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, ceux qui ont eu le plus de mal à croire qu'il puisse exister un tel hurluberlu étaient les cheminots eux-mêmes. La question que la plupart d'entre eux m'ont posée était : combien ce projet va-t-il te rapporter ? Ils ignoraient que le ferrovipathe se contente d'un plaisir désintéressé. Il se satisfait de la jouissance éprouvée à être des heures assis au bord d'une voie ferrée, tendu dans l'attente de ces quelques secondes durant

lesquelles le train sera visible, dans l'attente de la vibration qui s'emparera des rails au moment de son approche imminente, exalté par le désir de sentir la formidable bourrasque générée par le passage de la machine, voire, pour les plus chanceux, d'entendre le sifflement continu et le roulement des bielles de la locomotive. Il y a ceux qui enregistrent les bruits que font les trains ou qui les filment et les photographient, il y a ceux qui connaissent le nom de tous les modèles de locomotives ainsi que toutes leurs caractéristiques techniques ; mais durant ces brefs instants, la majorité d'entre nous ne pouvons que rester pétrifiés et mutiques. Peut-être est-ce la raison pour laquelle, en Angleterre, *trainspotter* en est venu à désigner un individu oisif et désœuvré.

L'âge d'or de la *ferrovipathie* est cependant révolu. À l'apogée des trains à vapeur, au début du ^{xx}e siècle, chaque locomotive était une pièce unique. On savait que telle locomotive avait été conçue par tel ingénieur, chacune avait son nom gravé sur la carlingue. En réalité, avant la production en série et les premières lignes de montage, il n'existait pas deux engins fabriqués d'après le même modèle et selon le même processus. En ce temps-là, les gens se targuaient d'avoir aperçu telle ou telle locomotive et se faisaient une gloire d'avoir vu le *Flying Scotsman*. Cette pratique consistant à observer le passage des trains et à noter leur nom devint si courante qu'en 1942, en Angleterre, Ian Allan publia un petit répertoire sous le titre *ABC* où les noms de toutes les locomotives du

pays étaient inventoriés. Ce petit livre sacré devint le compagnon indispensable de tous les ferroviathes : après avoir aperçu un nouveau modèle, ils pouvaient cocher son nom dans le répertoire (en mentionnant le lieu et l'heure de leur observation) et ajouter ainsi un trophée à la liste de leurs conquêtes.

L'introduction des trains diesel et électriques, de même que celle des lignes de montage et la production en série, rendirent possible, au grand dam des puristes, l'existence d'une même locomotive en une centaine d'exemplaires. Mais tout n'est pas fini. Les anciennes locomotives qui ont été préservées sont remises en circulation de temps à autre (la gare se transformant alors en rendez-vous de ferroviathes), et les trains d'aujourd'hui continuent de réunir des passionnés au bord des voies.

Mon musée imaginaire

Pendant de nombreuses années, le pont de Javadieh fut pour moi l'équivalent d'un musée imaginaire des chemins de fer iraniens : un lieu où je pouvais contempler à loisir toutes sortes de locomotives diesel. Lorsqu'il fut détruit, la nouvelle passerelle piétonnière devint à son tour mon lieu de prédilection. Il y a deux ans, une chose inédite, surgissant dans ce paysage familier de locomotives, marqua le début de mon aventure sur les rails. La distance était telle que je n'arrivais pas à me convaincre de ce que mes

yeux voyaient. Je revins le lendemain sur la passerelle en apportant cette fois-ci une paire de jumelles que mon grand-père (un chasseur invétéré) m'avait léguée. C'était bien cela : une locomotive à vapeur, non seulement entière mais en parfait état.

Ce n'était pas la première fois que je voyais un tel engin. J'avais visité plusieurs musées ferroviaires (ou dédiés aux transports) dans divers pays, et j'avais même eu la chance de me promener sept heures durant dans la vaste cour du musée des chemins de fer d'Éphèse, alors fermé au public, parmi quatre-vingts locomotives à vapeur, ainsi que des vieux wagons et du matériel ferroviaire en tous genres. Je pus même me glisser à l'intérieur de chacune des locomotives. Les deux gardiens du musée, assis dans leur guérite, ne semblaient pas prêter attention à ce que je trafiquais dans la cour. Il n'existait pas même alors de billet d'entrée pour le musée... Sans être importuné par le personnel, je fus ainsi libre de visiter le wagon réservé à Atatürk et de me rouler dans son lit qui donnait sur une croisée drapée de la bannière ottomane.

En Iran, en revanche, je savais que les locomotives à vapeur, placées après la révolution sous la responsabilité des Bakhtiari (malheureusement dépourvus de la moindre compétence ferroviaire), avaient été démontées et vendues à des fonderies, pour quatorze rials le kilo. Lorsque je pus m'assurer grâce aux jumelles que j'avais bien sous les yeux une locomotive à vapeur d'il y a au moins soixante, soixante-dix ans, je fus aussitôt assailli de questions : où avait été cette

locomotive jusqu'alors, quel sort lui était réservé et comment m'approcher d'elle ? Y en avait-il d'autres comme celle-ci, éparpillées à droite et à gauche dans le pays ?

C'est pour résoudre cette énigme qu'après m'être décidé à prendre le train de vingt et une heures en direction de Tabriz je me rendis dès neuf heures du matin à la gare de Téhéran pour consacrer ma journée à ladite merveille. Mais rien ne se déroula comme prévu. « Cette lettre ne nous a pas été notifiée », voilà ce que je me vis rétorquer lorsque je montrai au secrétariat de la gare de Téhéran l'autorisation que j'avais réussi à obtenir au prix de mille peines. Et le papier, sans un merci ni un au revoir, me fut plus ou moins jeté au visage. Je m'assis dans la salle d'attente et posai mes deux sacs à dos à mes pieds. Ma colère ne dura que la première heure. Il me restait onze heures jusqu'au départ de mon train pour éprouver toutes sortes d'émotions : la rage, le regret, le désespoir. J'aurais tout aussi bien pu marcher jusqu'au métro, monter dans la rame et retourner chez moi et à mon train de vie. Qu'est-ce que j'avais imaginé qu'il se passerait durant ce voyage ?

Dans les profondeurs du métro

Au comble de l'abattement, lorsque le corps et l'esprit renoncent et cèdent face à l'adversité, une autre dimension du monde apparaît subitement et on

prend conscience que ce qui avait l'air d'une masse indivisible est en réalité plein de nuances indécelables au premier regard. Je pris conscience que mon voyage n'avait pas commencé lorsque j'étais entré dans la gare, mais bien plus tôt, au moment où je quittai la station de métro Gholhak. Tous ces lieux faisaient partie intégrante du monde ferroviaire. L'espace dans lequel je me trouvais – la gare de Téhéran – constituait un point sur le tracé de mon voyage, certes, mais ce point était aussi et surtout la concrétisation d'un idéal vieux de soixante-dix ans dont j'avais parcouru un tronçon d'histoire en empruntant le métro.

La ligne n° 1 du métro (notamment entre Toopkhaneh et Gholhak) résulte en quelque sorte des premiers pas du chemin de fer iranien. Plusieurs projets, sans suite pour la plupart, furent envisagés pour développer la première petite ligne qui reliait Téhéran au sanctuaire de Shah-Abdol-Azim (à Shahr Rey, dans la banlieue sud de Téhéran), construite sous le règne de Nassereddine Shah à l'époque où le train était surnommé la « machine fumante ». Dès l'instant où, après être sorti de chez moi, j'avais mis le pied dans la station Gholhak, j'étais en fait entré dans l'épopée du chemin de fer iranien...

Je déposai mon bagage à la consigne, sortis de la gare et rebroussai chemin afin de passer les onze heures avant le départ en déambulations à travers le métro et la ville de Shahr Rey, confiant que la magie du rail me viendrait en aide après cette déconvenue. Moi qui m'étais imaginé sautant d'un train à un autre dans la

gare de Téhéran, les conducteurs de trains me révélant leurs astuces, et un aiguilleur venant me prendre sous son aile : « Viens, mon garçon ! À ta tête on voit tout de suite que tu es un fou du rail. Viens, c'est ton jour de chance, tu vas actionner l'aiguillage. Regarde, comme ça ! » Tous mes espoirs étaient ruinés.

Pour tuer le temps, je me fis conduire en taxi au parc Kossar, espérant jeter un coup d'œil à la petite locomotive de Shahr Rey qui y est exposée. Alors que j'étais immobile au milieu du parc, essayant d'imaginer à quoi ressemblait cet endroit cent trente ans auparavant, le petit train du parc d'attraction d'Eram me revint en mémoire : l'analogie ne résultait pas tant de la dimension des deux locomotives que du fait qu'elles ressemblaient plus à un jouet qu'à un moyen de transport.

Le chariot à vapeur

Dès le début du règne de Nassereddine Shah (en 1848), on trouve mentionnée dans de nombreux récits de voyages d'ambassadeurs ou d'étudiants iraniens revenus d'Occident, à côté des anciennes merveilles de l'Europe, une invention nouvelle qui subjuguait littéralement ces observateurs : le *chariot à vapeur*. Ils enjoignirent à leurs compatriotes de ne s'épargner aucune peine pour l'acquérir dans les plus brefs délais. À une époque où la puissance de l'Occident s'était toujours incarnée dans le fusil et le canon, le *chariot à vapeur* se distinguait comme une

invention apparemment au service de la société civile, voire des classes laborieuses (si tant est qu'elles aient les moyens d'en faire usage). Voici ce qu'en dit l'un d'eux dans ses souvenirs de voyage :

« De toutes les choses, la plus extraordinaire est le chariot à vapeur. Il est équipé de compartiments admirables et de fauteuils dont le confort et la fabrication ne laissent rien à désirer. [...] Il se transporte aux quatre coins du royaume à la vitesse d'une étoile filante et est toujours prêt à l'emploi. [...] La vitesse de croisière du chariot à vapeur est miraculeuse, il parcourt cent lieues par jour, faisant se rejoindre le septentrion et le midi. [...] Dieu tout-puissant a octroyé une telle puissance et de si grands moyens aux rois d'Occident qu'ils sont en mesure de créer tout ce qu'ils veulent. D'abord le bateau à vapeur, maintenant le chariot à vapeur, et chacun à des milliers d'exemplaires, capables de parcourir cent lieues par jour sans souffrir de blessures, sans être retardés par les intempéries, sans se fatiguer, sans être incommodés par la neige, le froid et la chaleur, et tout en transportant à bord le plus large arsenal sur terre. »

Mais force est de constater que le chemin de fer fut une cause funeste pour ses zélateurs. Mirza-Youssef-Khan Mostachar-ol-Doleh – auteur d'une célèbre épître adressée au gouvernement (rédigée après un séjour à Paris) – esquaissa un projet de construction d'une ligne de chemin de fer entre Mashhad et Téhéran. Il réussit même à obtenir du clergé une *fatwa* décrétant que les chemins de fer étaient *halal*. Ces vues réformistes menèrent Mostachar-ol-Doleh

directement dans les prisons du shah. Il en sortit presque aveugle et décéda peu de temps après sa libération.

Vingt ans plus tard, un autre employé de l'ambassade d'Iran à Paris, Mirza-Mohammad Kachef-ol-Saltaneh, rédigea à son tour une longue épître intitulée : *Les Changements et les progrès dans le domaine du voyage et du transport de marchandises, suivi des Avantages du chemin de fer*. Lorsque l'Iran se serait doté d'un chemin de fer, imaginait-il, « les fonctionnaires de Téhéran pourraient arriver à midi à Ispahan, y remplir leurs fonctions, boire ensuite le thé avec leurs amis à Shiraz, se rendre depuis Shiraz jusqu'à Kermanshah pour visiter les vestiges historiques de Taq Bostan, dîner avec leurs proches à Hamedan et, enfin, revenir à Téhéran juste avant le lever du soleil pour être à leur poste à l'heure accoutumée ».

Devenu à son tour la cible de poursuites, il décida de fuir sa patrie et voyagea en Inde. Une fois revenu en Iran, il se consacra à la culture du thé (gagnant la réputation de « père de la culture nationale du thé »). Malgré les apparences, lui non plus n'échappa pas à une fin tragique : au début du règne de la dynastie Pahlavi, son automobile se serait, dit-on, écrasée dans un ravin. Des témoins affirmèrent toutefois qu'un impact de balle était visible sur la tempe de Kachef.

Quant à Morteza-Qoli Sani-ol-Doleh, il fut assassiné par un ressortissant russe. Auteur d'une épître en défense du chemin de fer, intitulée *La Voie du salut*, il fit approuver, alors qu'il était président du premier Majles,

le Parlement iranien, après la révolution constitutionnelle, un projet de loi prévoyant un impôt sur le sucre pour financer la construction d'une ligne ferroviaire. Ces dispositions furent finalement appliquées vingt ans plus tard, durant la première monarchie Pahlavi...

Tous ces personnages au destin tragique s'accordaient pour voir dans le chemin de fer « une nécessité publique » et « une entreprise lucrative ». Si les expressions auxquelles ils recoururent (telle que « la voie du salut »), pour expliquer le caractère indispensable d'un chemin de fer en Iran, peuvent paraître aujourd'hui excessives, leur argumentation n'en demeure pas moins assez juste et peut être resituée dans le contexte de l'époque. Leur raisonnement est peu ou prou le même : en premier lieu une exposition des principales objections à la création du chemin de fer, auxquelles sont, dans un second temps, apportées des réponses. Mais plutôt que du génie de leurs auteurs, cette pléthore d'arguments réformistes tirait son origine du fait que le chemin de fer répondait tout bonnement à leurs attentes ; en outre ils avaient pu s'inspirer des succès et des échecs des autres pays ayant implanté cette nouvelle technologie chez eux (le train existait non seulement en Europe, en Russie, en Amérique, au Canada et en Chine mais aussi dans les colonies, par exemple en Inde, au Brésil, au Mexique et en Afrique).

