

**نقشه اولیه مترو تهران****برش**

شرکت سوفرتوی فرانسه طرح ساخت مترو در تهران را به شاه پیشنهاد کرده است. در طرح آنها یک خط منطقه شرق تهران را از افسریه، که پادگان های نظامی در آن قرار داشت و محل استقرار نیروی هوایی بود، به فرودگاه مهرآباد وصل می کرد. خط دوم نیز منطقه عباس آباد را به راه آهن وصل می کرد. قرار بود تپه های عباس آباد منطقه دیپلماتیک شود، یعنی تمام سفارتخانه و وزارتخانه ها در آنجا متمرکز شوند و همه کشورها ساختمان های سفارت شان را آنجا بسازند؛ بنابراین با این فرضیه پیشنهاد احداث دو خط را می دهند و می گویند این دو تا خط را می سازیم و بعداً هم دو تا خط دیگر به این اضافه می کنیم که چهار خط وجود داشته باشد و این چهار خط بتواند در حدود روزی سه میلیون نفر را جا به جا کند. مطالبی هم درباره توسعه مترو از دماوند تا قزوین گفته می شد، اما چنین چیزی نبوده است. طرح اولیه ای که شرکت سوفرتو تهیه کرده بود و خوشبختانه الان نقشه کامل آن در مترو هست، همان خط تپه های عباس آباد به راه آهن و شرق تهران به فرودگاه مهرآباد بود. فرانسوی ها برای گرفتن این طرح از ایران آن قدر عجله داشتند که برای طراحی وقت زیادی هم نگذاشته بودند. بحث چهار، پنج میلیارد دلار پول بود و برای آنها خیلی مهم بود که بایند سریع کار را شروع کنند و پول بگیرند.



چین به دلیل اینکه می خواست صنایع نظامی خود را مدرنیزه کند، تصمیم گرفت یکسری از جنگ افزارهایش را به ایران و حتی اگر بتواند به عراق هم بفروشد و با پولی که به دست می آورد صنایع نظامی اش را نوسازی کند. شرکت نورینکو-

متأسفانه تا حالا شروع به کار نشده است. من گفتم: حاج آقا تحصیلات دانشگاهی من نفت و گاز است. من اصلاً سوار مترو نشده ام و نمی دانم مترو چیست. بهتر نیست یک مهندس راه و ساختمان یا راه آهن را انتخاب کنید؟ من هم در حد توان به او کمک می کنم. آقای هاشمی فرمودند: نه بهتر است شما مدیریت را به عهده بگیرید و از توان مهندسان استفاده کنید. بعد ادامه دادند که آقای آقازاده با روس ها صحبت کرده آنها گفته اند امتیاز نفت دریای خزر را بدهید، ما می آییم و مترو تهران را می سازیم. وزارت امور خارجه با فرانسوی ها صحبت کرده اند و آنها گفته اند ۵،۵ میلیارد دلار در کشور فرانسه سپرده بگذارید تا بپاییم و کار را ادامه بدهیم. ژاپنی ها امتیازات نفتی در خلیج فارس را خواسته اند تا بیایند و کار را شروع کنند. اگر واقعاً شما هم به این نتیجه رسیدید که باید امتیاز بدهیم تا خارجی ها بیایند و کمک کنند، پیشنهادی را که کم هزینه تر باشد و حداکثر توان کشور را نیز درگیر اجرائی کار کند و زودتر به مصلحت نبیست. پیشنهاد بدهید. پرسیدم: برای شروع کار چه چیزی داریم؟ ایشان گفت: آقای منتظری مخالف اند. دولت و مجلس هم مخالف هستند. حضرت امام، من و آقای خامنه ای موافق هستیم. امسال قیمت نفت بشکه ای هفت دلار شده و پیش بینی می کنیم درآمد کشور پنج تا شش میلیارد دلار شود. دو میلیارد دلار برای هزینه های جنگ است و دو میلیارد دلار برای اوراق کوپنی و یک تا دو میلیارد دلار برای اداره کشور می ماند. لذا ارز و ریال هم نداریم و شما باید از منابع داخلی و خارجی منابع مورد نیاز را تأمین کنید. گفتم: با این اوضاع من خودم را صالح نمی دانم مگر اینکه حضرت امام تکلیف کنند. آقای هاشمی فرستجانی گفت: خوب. بعد به آقای ساداتیان گفت: شماره تلفن حاج احمدآقا را بگیرید. بعد از یک دقیقه حاج احمدآقا پشت خط آمد و آقای هاشمی به حاج احمدآقا گفت: مطالب دیشب را راجع به مترو به آقای ابراهیمی گفتم، ایشان می گویند اگر امام بفرمایند می پذیرم وگرنه به لحاظ تخصصی خودم را واجد شرایط نمی دانم. بعد تلفن را روی بلندگو گذاشتند حاج احمدآقا فرمودند گوشی را نگه دارید. بعد موضوع را به حضرت امام گفتند. صدای حضرت امام(ره) شنیدم می شد که فرمودند: «آقای ابراهیمی به خدا توکل کنند و قبول کنند، من هم دعا می کنم، موفق باشند. لذا من پذیرفتم و نمی خواهم نظرم را برگردانم چون تکلیف شده است. لطفاً حکم من را بزنید و بفرمایید کجا بروم تا کار را شروع کنم. ایشان با ناراحتی از آقای هاشمی به آقای طباطبایی معاون اداری و مالی وزارت کشور گفتند که حکم اینجانب را به عنوان رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) و حکم آقای مهندس کاظم سیفیان را به عنوان عضو هیأت مدیره مترو بزنند و برای امضا بیاورند.

باید بروم؟ آقای هاشمی فرمودند: آقای محتشمی پور، وزیر کشور و رئیس مجمع عمومی مترو هستند. شما به وزارت کشور بروید من نیز هماهنگ می کنم امروز حکم شما را صادر کنند.

**مخالفت وزیر کشور**

از آقای هاشمی فرستجانی خداحافظی کردم و به سمت وزارت کشور رفتم. قبل از اینکه نزد ایشان برسم، آقای هاشمی به ایشان تلفن زده بود. به دفتر آقای محتشمی پور که رسیدم، منتظرم بودند. وارد شدم. آقای محتشمی پور بعد از احوالپرسی گفت: حیف شد، شما حرام شدید. من شما را برای استناداری خوزستان در نظر گرفته ام. بهتر است که انصراف بدهی یا بگویی استخاره ام خوب نیامد یا عذری بیاوری و به خوزستان بروی. ساخت مترو فعلاً کار مورد نیازی نیست و یک کار غیرضروری است. الان وقت ساختن مترو نیست. در این شرایط جنگ تحمیلی و کاهش درآمد های نفتی شروع یک کار لوکس و پر هزینه اصلاً به مصلحت نیست. مدت زیادی ایشان مرا نصیحت کردند تا منصرف شوم. گفتم من هم به علت اینکه الان معاون لجستیکی سازمان صنایع دفاع هستم و وظیفه پشتیبانی نیروهای مسلح را به عهده دارم و به علت اینکه اصلاً سوار مترو نشده ام و به لحاظ فنی نمی دانم مترو چیست و احساس می کردم که این کار اولویت ندارد، تمام سعی خودم را کردم که نپذیرم و شرط کردم که اگر حضرت امام تکلیف کنند، می پذیرم. بعد آقای هاشمی تلفنی با حاج احمدآقا صحبت کردند و ما هم شنیدیم و حاج احمدآقا موضوع را به امام (ره) عرض کردند و حضرت امام فرمودند آقای ابراهیمی به خدا توکل کنند و قبول کنند من هم دعا می کنم، موفق باشند. لذا من پذیرفتم و نمی خواهم نظرم را برگردانم چون تکلیف شده است. لطفاً حکم من را بزنید و بفرمایید کجا بروم تا کار را شروع کنم. ایشان با ناراحتی از آقای هاشمی به آقای طباطبایی معاون اداری و مالی وزارت کشور گفتند که حکم اینجانب را به عنوان رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) و حکم آقای مهندس کاظم سیفیان را به عنوان عضو هیأت مدیره مترو بزنند و برای امضا بیاورند.

حدود نیم ساعت در دفتر نشستیم تا حکم امضا شده را گرفتیم. آقای طباطبایی نیز گفت: استناداری خوزستان یا معاون وزیر و ریاست ثبت احوال که برای هر دو جا نظر حاج آقا به شما بود بهتر از مترو است. گفتم: ان شاء الله خدا کمک می کند. کجا باید بروم؟ آقای طباطبایی گفت: خیابان میرعماد در ساختمان استناداری یک نیم طبقه در اختیار مترو است. من به آقای لطفی یا تاج بخش اطلاع می دهم شما بروید آنجا. کلاً چهار یا پنج نفر بیشتر نیستند و کارها با موهبه دولت تعطیل شده است. مدتی طول می کشد یا سوابق آشنا شوید. بعد یک جلسه می گذاریم ببینیم چه کار می شود کرد که البته بعداً هم جلسه ای نگذاشتند.

متأسفانه تا حالا شروع به کار نشده است. من گفتم: حاج آقا تحصیلات دانشگاهی من نفت و گاز است. من اصلاً سوار مترو نشده ام و نمی دانم مترو چیست. بهتر نیست یک مهندس راه و ساختمان یا راه آهن را انتخاب کنید؟ من هم در حد توان به او کمک می کنم. آقای هاشمی فرمودند: نه بهتر است شما مدیریت را به عهده بگیرید و از توان مهندسان استفاده کنید. بعد ادامه دادند که آقای آقازاده با روس ها صحبت کرده آنها گفته اند امتیاز نفت دریای خزر را بدهید، ما می آییم و مترو تهران را می سازیم. وزارت امور خارجه با فرانسوی ها صحبت کرده اند و آنها گفته اند ۵،۵ میلیارد دلار در کشور فرانسه سپرده بگذارید تا بپاییم و کار را ادامه بدهیم. ژاپنی ها امتیازات نفتی در خلیج فارس را خواسته اند تا بیایند و کار را شروع کنند. اگر واقعاً شما هم به این نتیجه رسیدید که باید امتیاز بدهیم تا خارجی ها بیایند و کمک کنند، پیشنهادی را که کم هزینه تر باشد و حداکثر توان کشور را نیز درگیر اجرائی کار کند و زودتر به مصلحت نبیست. پیشنهاد بدهید. پرسیدم: برای شروع کار چه چیزی داریم؟ ایشان گفت: آقای منتظری مخالف اند. دولت و مجلس هم مخالف هستند. حضرت امام، من و آقای خامنه ای موافق هستیم. امسال قیمت نفت بشکه ای هفت دلار شده و پیش بینی می کنیم درآمد کشور پنج تا شش میلیارد دلار شود. دو میلیارد دلار برای هزینه های جنگ است و دو میلیارد دلار برای اوراق کوپنی و یک تا دو میلیارد دلار برای اداره کشور می ماند. لذا ارز و ریال هم نداریم و شما باید از منابع داخلی و خارجی منابع مورد نیاز را تأمین کنید. گفتم: با این اوضاع من خودم را صالح نمی دانم مگر اینکه حضرت امام تکلیف کنند. آقای هاشمی فرستجانی گفت: خوب. بعد به آقای ساداتیان گفت: شماره تلفن حاج احمدآقا را بگیرید. بعد از یک دقیقه حاج احمدآقا پشت خط آمد و آقای هاشمی به حاج احمدآقا گفت: مطالب دیشب را راجع به مترو به آقای ابراهیمی گفتم، ایشان می گویند اگر امام بفرمایند می پذیرم وگرنه به لحاظ تخصصی خودم را واجد شرایط نمی دانم. بعد تلفن را روی بلندگو گذاشتند حاج احمدآقا فرمودند گوشی را نگه دارید. بعد موضوع را به حضرت امام گفتند. صدای حضرت امام(ره) شنیدم می شد که فرمودند: «آقای ابراهیمی به خدا توکل کنند و قبول کنند، من هم دعا می کنم، موفق باشند. لذا من پذیرفتم و نمی خواهم نظرم را برگردانم چون تکلیف شده است. لطفاً حکم من را بزنید و بفرمایید کجا بروم تا کار را شروع کنم. ایشان با ناراحتی از آقای هاشمی به آقای طباطبایی معاون اداری و مالی وزارت کشور گفتند که حکم اینجانب را به عنوان رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) و حکم آقای مهندس کاظم سیفیان را به عنوان عضو هیأت مدیره مترو بزنند و برای امضا بیاورند.

حدود نیم ساعت در دفتر نشستیم تا حکم امضا شده را گرفتیم. آقای طباطبایی نیز گفت: استناداری خوزستان یا معاون وزیر و ریاست ثبت احوال که برای هر دو جا نظر حاج آقا به شما بود بهتر از مترو است. گفتم: ان شاء الله خدا کمک می کند. کجا باید بروم؟ آقای طباطبایی گفت: خیابان میرعماد در ساختمان استناداری یک نیم طبقه در اختیار مترو است. من به آقای لطفی یا تاج بخش اطلاع می دهم شما بروید آنجا. کلاً چهار یا پنج نفر بیشتر نیستند و کارها با موهبه دولت تعطیل شده است. مدتی طول می کشد یا سوابق آشنا شوید. بعد یک جلسه می گذاریم ببینیم چه کار می شود کرد که البته بعداً هم جلسه ای نگذاشتند.

در زمان جنگ نزدیک ۳/۵ میلیارد دلار به مهمات و اسلحه و جنگ افزار به ایران فروخت. زمانی که هواپیماهای عراقی با ارتقاع بالا می آمدند و پالایشگاه و نیروگاه اصفهان را می زدند یا به تهران حمله می کردند، ضد هوایی های ما کارساز نبودند و نمی توانستند کاری انجام دهند، اما موشک کرم ابریشمی که قذافی داده بود، در اصفهان به کار رفت و یک هواپیمای عراقی را که در ارتفاع بالای ۳۰ هزار پا بود، زد که باعث شد دیگر هواپیماها به آن سمت نیایند، به دلیل اینکه فهمیدند که لیبی یا چین موشک کرم ابریشم به ایران داده است و می تواند به ارتفاع های بالای ۳۰ هزار پا موشک شلیک کند

داخلی کار احداث مترو شروع شود.

**دعوت برای قبول مدیرعاملی مترو**  
من در صنایع دفاع با موفقیت داشتم کار می کردم و تقریباً در بخش های مهم کار از جمله افزایش ظرفیت باروت سازی، صنایع موشکی، صنایع الکترونیکی، تقویت ساخت داخل، صنایع هواپیماسازی و هلی کوپتری و برنامه ریزی و بودجه حضور داشتم. آقای مهندس ترکان واقعاً اعتماد زیادی به من داشتند و حمایت زیادی هم از من می کردند. فرصت خوبی هم داده بودند و من هم تمام وقت کار می کردم. چون قبلاً در جبهه حضور داشتم، می فهمیدم مفهوم اینها برای جنگ یعنی چه و تدارک بموقع و متناسب برای جنگ چه معنی دارد. در همین ایام که کارها در حال پیشرفت بود و پس از تصمیم آقای هاشمی فرستجانی برای پیشبرد کار متروی تهران با استفاده از نیروهای داخل کشور، یک روز از دفتر رئیس مجلس شورای اسلامی با من تماس تلفنی گرفتند و گفتند امروز ساعت ده صبح به مجلس بروم. من به آنجا رفتم و رئیس دفتر ایشان گفت: حاج آقا با شما کار دارند. بعد از چند دقیقه انتظار وارد اتاق آقای هاشمی فرستجانی شدم و سلام کردم. بعد از یک احوالپرسی کوتاه، گفت: من آبرو گذاشته ام و موضوع احداث مترو را در نمازجمعه با مردم مطرح کرده ام. یک سال و نیم است به هر کسی که می گوئیم، می آیند و می گویند نمی شود و باید امتیازی به خارجی ها بدهیم وگرنه نمی توانیم. دیشب به اتفاق سران قوا خدمت حضرت امام(ره) بودیم و موارد مختلفی مطرح شد.

در مورد مترو قرار شد شما مسئولیت را بپذیرید و کار را شروع کنید. اگر شما به این جمع بندی برسید که نمی توانیم مترو را خودمان احداث کنیم، راه حلی که کمترین هزینه را داشته باشد پیشنهاد بدهید. من گفتم: حاج آقا من الان معاون لجستیکی سازمان صنایع دفاع و رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان آب منطقه تهرانم و روزانه حدود هجده ساعت کار می کنم. روی صنایع موشکی و جنگ الکترونیک برنامه ریزی می کنم و کار پشتیبانی نیروهای مسلح را انجام می دهم. شاید بیش از دوازده ساعت در روز آنجا هستم و چند ساعت هم در سازمان آب منطقه تهران و حدود چهار ساعت هم می خوابم. وقتی نمی ماند که یک کار جدید را شروع کنم. آقای فرستجانی گفت: هر دو کار را با هم انجام بده. گفتم: شدنی نیست. حجم کار در آنجا بالاست. آقای فرستجانی گفت: موضوع شروع کار احداث مترو در این مقطع بسیار مهم است و من تکلیف می کنم شما کار مترو را شروع کنید؛ زیرا مترو کمتر از کمک برای جبهه نیست، به سه دلیل: یکی اینکه اگر ما الان احداث مترو را شروع کنیم پیامی برای دنیا دارد که ما به فکر اینکه روزمان را به شب برسانیم نیستیم، بلکه به فکر این هستیم که برای بیست تا پنجاه سال آینده برنامه ریزی کنیم، نکته دوم اینکه اگر مترو را شروع کنیم، پناهگاه بزرگی برای مردم تهران است؛ بتوانند به کوه بزنند اینجا بهرغم موشک باران یا بمباران باید بمانیم و کشور را اداره کنیم. جنگ ممکن است بیست سال طول بکشد. مترو یک پناهگاه مهم است. نکته سوم این است که پیمانکارها و نیروهای متخصص بیگار هستند و اگر کار جدی را شروع نکنیم، خیلی از آنها از کشور می روند و زمانی که برای بازسازی نیاز داریم این نیروها را در اختیار نخواهیم داشت. با احداث مترو برای پیمانکاران و مشاوران کار ایجاد شده و تحرک و فعالیتی که در سطح شهر شروع می شود، امید ایجاد می کند. علاوه بر این با احداث مترو تصادفات کاهش می یابد و تخت های بیمارستان ها برای مجروحان جنگ آزاد می شود و از اتلاف وقت مردم جلوگیری می شود. من دو سال پیش موضوع را در نمازجمعه مطرح کرده ام، ولی

**عکس: ایرنا**

حفار زوکور هم در سالن ۲۵ نمایشگاه بین المللی تهران متروکه می شود و به طور کلی از سال ۱۳۶۰ طرح ساخت مترو کاملاً متوقف می شود.

**طرح مجدد موضوع ساخت مترو در سال ۱۳۶۳**  
در سال ۱۳۶۳ گزارشی درباره توقف احداث مترو به آقای هاشمی فرستجانی، رئیس مجلس شورای اسلامی می دهند و در جلسات نمایندگان تهران مطرح می شود. آقای هاشمی فرستجانی پیشنهاد می کند یک کمیته پنج نفره از نمایندگان تهران در مجلس شورای اسلامی تشکیل شود که کارآمدی مترو در ایران را بررسی کنند. آقای دکتر هادی، دکتر حسن روحانی، هادی غفاری، دکتر اسرافیلیان و دری نجف آبادی تعیین می شوند و بعد از بحث های فراوان به این نتیجه می رسند که مترو برای تهران یک ضرورت اجتناب ناپذیر است و باید انجام شود. بعد از یک سال به این جمع بندی رسیدند و بعد از آن جناب آقای هاشمی فرستجانی، رئیس مجلس وقت به این جمع بندی می رسند که

توقف طرح مترو به دلیل منافی که در جهت صرفه جویی در وقت مردم، کاهش تلفات جانی، کاهش آلودگی هوا، احداث پناهگاه اساسی، کاهش تصادفات، کاهش مصرف بنزین، دارو و مواد پاک کننده و ایجاد نظم و انضباط در فرهنگ رفت و آمد مردم داشته، ظلم به ملت بوده است. در نتیجه در سال ۱۳۶۳ در نمازجمعه موضوع را با مردم در میان گذاشتند. آقای آقازاده به روسیه می رود، اما روس ها برای اینکه مترو را شروع کنند، امتیاز نفت در دریای خزر را می خواهند. با اتریشی ها در حاشیه جلسات آپک صحبت می کنند. اتریشی ها هم برای اینکه کار را شروع کنند، ۳،۵ میلیارد دلار درخواست می کنند. با فرانسوی ها صحبت می شود و آنها می گویند باید هم امتیاز میدان گازی پارس جنوبی را بخواهند. اینها باعث می شود که جناب آقای هاشمی فرستجانی از جلسه کنده می شود و تصمیم بگیرد که با امکانات

**توقف ساخت مترو پس از انقلاب**  
پس از انقلاب و خروج فرانسوی ها، طرحی برای توقف مترو تهیه و به آقای بهزاد نبوی داده شد که آن زمان وزیر مشاور در امور اجرایی بود. او طرح را به هیأت دولت برد و با مصوبه دولت در اواخر ۱۳۶۰ طرح مترو متوقف و ساختمان دفتر مرکزی آن به وزارت کشور واگذار شد و ماشین آلات را به شهرداری دادند و با حدود دویست نیرویی که آن زمان مترو داشت، تسویه حساب کردند و همه مرخص شدند. محل مترو نیز در اختیار استناداری قرار گرفت. بعد از مدت کوتاهی استناداری با کمبود جا مواجه شد؛ بنابراین نقشه ها را که در یکی از اتاق های بزرگ زیرزمین نگهداری می شد، به یک سبزی فروشی نزدیک ساختمان دفتر مرکزی در خیابان میرعماد می فروشند، او هم این نقشه ها را می خرد و در داخل مغازه ای که انبار صندوق های خالی میوه را نگه داری می کرد، می گذارد و پس از برش به ایجاد مناسب، داخل کاغذ این نقشه ها سبزی می پیچد و به مشتریان می دهد.

نقشه هایی که باقی مانده بود، بیشتر بلورینت ها و نقشه های کارگاهی و برای مقاطع تونل و ایستگاه های تپه های عباس آباد بود که در حد چهل پنجاه درصد کار سفت کاری سه ایستگاه انجام شده بود. پس از فروش نقشه های مترو، محل نگه داری آن نقشه ها را به نمازخانه استناداری تبدیل کرده بودند. بعد از اینکه طرح ساخت مترو متوقف شد، دو دستگاه حفاری که با طراحی شرکت سوفرتو و شرکت زوکور اینترنشنال آمریکا ساخته شده بود، به بندرعباس می رود و به انبار ارسال می شود و آقای بهزاد نبوی دستور می دهد که این دو دستگاه را به عنوان کالای متروکه ببرند و به عنوان ماده کمک ذوب، در ذوب آهن اصفهان ذوب کنند، اما به دلیل اینکه بار ترافیکی بوده و به صورت قطعات ۸۰ تنی و ۸۷ تنی بوده، عملاً امکانش به طور فیزیکی میسر نمی شود. دستگاه دیگر

**نخستین خطوط مترو در جهان****برش**

اولین متروی دنیا را در لندن به طول ۶ کیلومتر احداث کردند. بین مجلس و کاخ سلطنتی تونلی احداث و ریل گذاری کرده بودند و از یک واگن چوبی و دو تا اسب استفاده می کردند. هنگامی که بحث های مهم سیاسی و امنیتی در مجلس انجام می شد و برای اینکه یکی دو نفر از کسانی که نماینده یا رابط بودند، بتوانند سریع اخبار را به ملکه و دربار برسانند، از این مترو استفاده می شد و از این طریق بعد هم نظر ملکه و دربار را بگیرند و به مجلس برگردند تا تصمیماتی که می گیرند هماهنگ با نظر دربار باشد. بعد از مدتی برای اینکه بحث های خیلی مهمی پیش می آید و زمان رفت و برگشت طولانی بوده و مشورت هایی که باید انجام می شده، به این فکری افتند که یک لکوموتیو بخاری را قرار بدهند تا با سرعت بیشتری از آن ۶ کیلومتر بتوانند رفت و آمد کنند. بنابراین در طول مسیر چند تا چاه در خانه های در مسیر لکوموتیو می زنند و دودکش هایی را می سازند تا لکوموتیو بخاری بتواند به جای واگن اسبی تردد کند. به این ترتیب، هم واگن بزرگ تر استفاده می کنند و هم بین دربار و مجلس سریع تر ارتباط برقرار می شود. مزیت دیگر آن هم این بود که دور از چشم خبرنگارها و مردم ارتباط بین مجلس و کاخ سلطنتی برقرار می شد و دربار می توانست روی تصمیمات و قانون گذاری ها کنترل داشته باشد. بدین ترتیب بعدها می بینند این سیستم مفید و کارآمد است و آن را برای مردم شهر توسعه می دهند و تونلی می زنند. به این ترتیب حدود ۱۳۸ سال پیش اولین خط را می زنند و مردم از آن استفاده می کنند.

