



خط آهن سراسری در ایران

مریم السادات حسینی |

چاپ اول

۱۴۰۰



مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران (پژوهشکده تاریخ معاصر)

- سرشناسه: حسینی، مریم السادات، ۱۳۶۱-
عنوان و نام پدیدآور: خط آهن سراسری در ایران/
مریم السادات حسینی؛ ناظر علمی موسی فقیه حقانی؛
به سفارش مؤسسه شهید آیت الله دستغیب شیراز.
مشخصات نشر: تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر
ایران، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری: ۹۶ص: مصور، نمونه.
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۸۷۰۹-۴۳-۵
وضعیت فهرست نویسی: فیبا
یادداشت: کتابنامه بصورت زیرنویس.
یادداشت: نمایه.
- موضوع: راه آهن - ایران - تاریخ
Railroads- Iran - History
موضوع: ایران - تاریخ - پهلوی، ۱۳۰۴ - ۱۳۵۷
Iran - History- Pahlavi 1925-1978
موضوع: شناسه افزوده: مؤسسه شهید آیت الله دستغیب
شناسه افزوده: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران
رده بندی کنگره: HE۲۳۴۸
رده بندی دیویی: ۲۸۵/۰۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی: ۸۵۶۵۱۴۷
اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیبا

خط آهن سراسری در ایران

| نویسنده: مریم السادات حسینی | ناظر علمی: دکتر موسی فقیه حقانی |

نشانی: تهران، خیابان ولی عصر (عج) خیابان شهید فیاضی (فرشته)، نیش چناران، شماره ۱۵

صندوق پستی: ۱۹۳۹۵/۱۹۷۵ | تلفن: ۲۲۰۰۳۴۶۹ | دورنگار: ۲۲۶۰۲۰۹۶

حروفچینی و صفحه آرایی: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: مؤسسه بوستان کتاب قم

چاپ اول: ۱۴۰۰ | تعداد: ۱۰۰۰ | قیمت: ۳۰۰۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۸۷۰۹-۴۳-۵



به سفارش مؤسسه شهید آیت الله دستغیب شیراز

نشانی مرکز توزیع: نمایشگاه و فروشگاه دائمی سرای تاریخ

خیابان ولی عصر (عج)، خیابان شهید فیاضی (فرشته)، شماره ۱۱

نمبر: ۲۲۶۰۲۰۹۶ - ۰۲۱ | نشانی وب فروشگاه: www.iichstore.ir

سفارشات: ۰۲۱-۲۲۶۰۵۰۷۳ و ۰۲۱-۹۳۳۳۹۰۷۵۵

www.iichs.ir | infoiichs.org

| کلیه حقوق این اثر متعلق است به مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران |

فهرست مطالب

مقدمه.....	۷
پیشینه طرح راه آهن در ایران.....	۱۱
۱. خط آهن سراسری: ضرورت و حالش.....	۱۱
۲. طرح ها و نظرها.....	۱۷
۳. امتیاز راه آهن و رقابت های خارجی در قرن نوزدهم.....	۱۹
۴. امتیاز رویتر.....	۲۳
۵. قدرت های بزرگ و احداث راه آهن در ایران.....	۲۶
پهلوی اول و خط آهن سراسری در ایران.....	۳۵
۱. برنامه نویازی و خط آهن سراسری.....	۳۶
۱ - ۱. موافقان و مخالفان راه آهن در مجلس شورای ملی.....	۳۸
۱ - ۲. منابع مالی تأمین سرمایه احداث راه آهن.....	۴۳
۲. رضاشاه و راه آهن.....	۴۷
۲ - ۱. احداث راه آهن.....	۴۷
۲ - ۲. ملاحظات شخصی و سیاسی شاه.....	۵۱

ارزیابی طرح و نحوه اجرای آن	۵۷
۱. لحاظ نشدن منافع استراتژیک و ارتباطی ایران	۵۷
۲. ضررهای اقتصادی ایران	۶۲
۳. راه آهن در خدمت اشغالگران ایران	۶۴
نتیجه گیری	۶۷
اسناد و تصاویر	۶۹
اسامی اشخاص، اماکن، احزاب، جمعیت ها و	۸۷
اشخاص	۸۹
اماکن	۹۱
احزاب، جمعیت ها و	۹۵

مقدمه

ایجاد و توسعه راه‌آهن در ایران را باید از پروژه‌های راه‌سازی دانست که به‌عنوان یکی از اقدامات پهلوی اول در حوزه توسعه صنعتی با بحث‌ها و انتقادات زیادی مواجه بوده است. برخلاف آنچه گفته می‌شود، رضاشاه مؤسس نخستین خط آهن ایران نبود. پروژه راه‌آهن در ایران از دوره قاجار در ایران مطرح و تلاش‌هایی برای احداث آن صورت گرفته بود.^۱ چنانکه نخستین خط آهن در ایران در دوره ناصری در ۱۲۲۷ش از رشت به بندر انزلی و بندر پیربازار احداث شد. پس از آن خط تراموایی میان تهران و شاه عبدالعظیم به طول تقریبی نه هزار کیلومتر زده شد. خط آهن محمودآباد به آمل نیز از دیگر تأسیسات پروژه احداث راه‌آهن در دوره ناصری بود. با وجود اهتمام ناصرالدین‌شاه به احداث خط آهن سراسری در ایران، مانع بزرگی برای نیل به این مقصود وجود داشت که آن همانا شرایط بین‌المللی و فشار قدرت‌های جهانی آن دوران یعنی روس و انگلیس بر ایران بود.

۱. پیر آوری، تاریخ معاصر از تأسیس سلسله پهلوی تا کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲، ترجمه محمد رفیعی

عدم تمایل روس و انگلیس به احداث خط آهن سراسری در ایران مانع از به سرانجام رسیدن پروژه‌ها و قراردادهای راه‌آهن در ایران می‌شد. چنانکه روس‌ها طی قراردادی با ناصرالدین‌شاه او را وادار ساختند به مدت ده سال اقدامی برای ساخت راه‌آهن در ایران انجام ندهد. لرد کرزن در کتاب خود به این مطلب اشاره می‌کند که ناصرالدین‌شاه با فشار و تهدید روس‌ها ناچار شد سندی را امضا و تسلیم کند که تا ده سال در ایران امتیاز راه‌آهن به احدی ندهد و به هیچ دولت یا شرکت خارجی اجازه ندهد تا ده سال خط آهن در ایران بسازد.^۱ از این رو باید توجه داشت که ساخت پروژه راه‌آهن دو ایران کاملاً به منافع و خواست قدرت‌های بزرگ وابسته بود. بعد از جنگ جهانی اول با تغییراتی که در سیاست‌های جهانی این قدرت‌ها ایجاد شد ساخت راه‌آهن می‌توانست در راستای مصالح آنها قابل استفاده باشد. به‌ویژه بعد از کودتای ۱۲۹۹ش و روی کار آمدن رضاخان توسط انگلیسی‌ها، منافع روس و انگلیس در ایجاد یک حکومت باثبات واقع شد. پیش از روی کار آوردن رضاشاه نیز، انگلیسی‌ها به دنبال احداث یک راه‌آهن شمالی - جنوبی در ایران بودند، ولی احمدشاه با آن مخالفت کرده بود، چرا که خط آهن اصلی که دربردارنده منافع اقتصادی و تجاری برای ایران باشد را خط آهن شرقی - غربی می‌دانست و خط آهن شمالی - جنوبی را صرفاً دارای جنبه نظامی و سوق‌الجیشی برای روس و انگلیس محسوب می‌کرد. در واقع آنچه براساس اسناد و مدارک از روابط تجاری و اقتصادی ایران در آن زمان قابل بررسی است نشان می‌دهد که چنین

۱. جورج کرزن، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱، انتشارات بنگاه ترجمه

نظری درست بوده و نفع ایران در خط آهنی شرقی - غربی بوده است. بنابراین در دوران احمدشاه، راه آهن در ایران احداث نشد. انگلستان به دنبال احداث خط آهنی مطابق با منافع خود بود. منافع انگلیس در حفظ هندوستان و یا حمله احتمالی به روسیه شوروی ایجاب می کرد خط آهن در مسیر شمال و جنوب کشیده شود. همین منافع انگلستان موجب شد تا در پی روی کار آوردن دولتی مدرن و باثبات در ایران باشد که تأسیساتی جدید همچون راه آهن را در راستای منافع و خواست قدرت های بزرگ ایجاد کند. از همین رو بعد از روی کار آمدن رضاشاه در ایران احداث راه آهن شمالی - جنوبی در دستور کار دولت قرار گرفت. طرح چنین خط آهنی را نیز یک مهندس روسی به نام آناتول ترسکینسکی که قبلاً طرح خط آهن جلفا - تبریز را داده بود، می دهد. از این روست که احداث چنین خط آهنی را با توجه به سیر وقایع مربوطه، باید در مدار منافع قدرت های بزرگ بررسی کرد. جالب است که از همان آغازین سال سلطنت رضاشاه، طرح احداث خط آهن توسط او مطرح شد. و وزارت فوائد عامه در سال ۱۳۰۴ش به سرپرستی داور مأمور می شود تا کمیسیونی برای مطالعه هزینه ها و مسیرهای راه آهن سراسری در ایران تشکیل دهد. بر این اساس، طرحی تهیه و توسط مجلس تصویب می شود. در این طرح، معین می شود که منابع تأمین چنین پروژه ای از جیب مردم ایران و از مالیاتی که بر قند و شکر و جای مصرفی مردم وارد می شد تأمین گردد. در سال ۱۳۰۶ش اولین کلنگ ساختمان راه آهن سراسری در تهران محل فعلی ایستگاه تهران بر زمین زده شده و از همان زمان رسماً ساختمان راه آهن از سه نقطه جنوب و مرکز و شمال توسط آلمان آغاز و این خط آهن در شهریور

۱۳۱۷ش افتتاح می‌شود. با توجه به تاریخ و روند احداث راه‌آهن در ایران از دوران قاجار تا پهلوی و نوع روابط و منافع قدرت‌های بزرگ در این امر، احداث خط آهن در ایران را نمی‌توان فارغ از این چشم‌انداز مورد بررسی قرار داد. مسیر احداث خط آهن و بی‌توجهی به منافع ملت ایران در آن، نحوه تأمین منابع مالی پروژه و اعمال نظر شخصی شاه در انجام آن ازجمله مواردی بوده که در این راستا باید مورد تبیین و تحلیل واقع شود. این در حالی است که برخی از این پروژه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اقدامات توسعه‌مدارانه دولت پهلوی اول یاد می‌کنند. اما باید توجه داشت که مسلماً جایی که منافع قدرت‌های بزرگ مطرح است، منافع ملی ایران محلی از اعراب ندارد. از این رو ضروری است به شبهات درخصوص منافع پروژه راه‌آهن برای منافع ملی ایران پاسخ داده شود. بر این اساس سؤالی که در این خصوص می‌تواند مطرح شود این است که آیا پروژه احداث خط آهن سراسری در دوران پهلوی اول در راستای منافع ملی ایران تحقق یافته است؟ در پاسخ باید گفت به نظر می‌رسد با توجه به مسیر خط آهن و نحوه تأمین منابع آن و نفوذ و سلطه‌ای که روس و انگلیس بر ایران داشتند چنین پروژه‌ای در راستای منافع قدرت‌های بزرگ طراحی و اجرا شده و در همان راستا نیز در جنگ جهانی دوم مورد استفاده قرار گرفت.