

## تلاش پادشاهان قاجار جهت تأسیس راه آهن

۳ تیر ۱۳۹۶ ساعت ۱۵:۰۸

فکر تأسیس خط آهن برای اولین بار در دوره ناصرالدین شاه به وجود آمد. وی در جریان مسافرت های خود به اروپا تحت تأثیر ظواهر راه آهن و مزایای آن قرار گرفته و بعد از بازگشت به کشور، درصدد دادن امتیازاتی به انگلیس جهت تأسیس خط آهن در ایران برآمد که شاید مهمترین آن امتیاز رویتر باشد. طی این قرارداد، امتیاز ساختن هرگونه راه آهن از دریای مازندران تا خلیج فارس به رویتر واگذار شد. اما با الغای قرارداد، این امکان به طور کلی منتفی گردید.

راه آهن به عنوان یک مکانیسم بسیار کارآمد در زمینه حمل و نقل از اولین وجوه و مظاهر توسعه صنعتی در کشورهای توسعه یافته می باشد. از این رو، موضوع راه آهن و تأثیر آن بر پیشرفت و آبادانی کشور، یکی از موارد مورد توجه کشورهای جهان سوم در قرن نوزدهم و بعد از آن بود. چنانچه بسیاری از قراردادهای استعماری بیگانگان با ایران دوره قاجار، با هدف مشارکت کشورهای چون انگلیس در تأسیس خط آهن واگذار میگردید؛ اما کشاکش و رقابت سیاسی روسیه و انگلیس مانع از دستیابی به این رؤیا در دوره قاجار گردید. با فروکش کردن این رقابتها در دوره رضاشاه، شرایط برای تحقق این آرزو مهیا گردید و تلاش رضاشاه برای تأسیس اولین خط آهن سراسری کشور به ثمر نشست؛ اما واقعیت آن است که تأسیس این ره آهن بیش از آنکه مطابق با نیازهای اقتصادی کشور باشد، در راستای سیاست های مدرنیزاسیون رضاشاه بوده و بیش از آنکه به توسعه و حمل و نقل کشور کمک نماید، به خدمت کشورهای چون انگلیس درآمد که شرح بیشتر این موضوع در نوشته پیش رو تبیین میگردد.

فکر تأسیس خط آهن برای اولین بار در دوره ناصرالدین شاه به وجود آمد. وی در جریان مسافرت های خود به اروپا تحت تأثیر ظواهر راه آهن و مزایای آن قرار گرفته و بعد از بازگشت به کشور، درصدد دادن امتیازاتی به انگلیس جهت تأسیس خط آهن در ایران برآمد که شاید مهمترین آن امتیاز رویتر باشد. طی این قرارداد، امتیاز ساختن هرگونه راه آهن از دریای مازندران تا خلیج فارس به رویتر واگذار شد. اما با الغای قرارداد، این امکان به طور کلی منتفی گردید.

البته انگلیس نیز در این دوره پیشنهادهای را جهت تأسیس خط آهن مطرح می کند، از جمله خط آهنی که از طریق ایران، اروپا را به هندوستان متصل کرده که بخشی از آن از خلیج فارس و بخش های جنوبی ایران می گذشت. «اصولاً انگلیس اعتقاد داشت که این خط آهن از شمال به جنوب کشیده شود، تا بتواند جهت حمله احتمالی به روسیه و سپس شوروی پس از انقلاب اکتبر ۱۹۱۷ م. استفاده شود.»<sup>۱</sup>

طبیعی بود که روسیه رقیب سیاسی انگلیس چنین امتیازی را مغایر با منافع سیاسی خود دیده و به مخالفت با آن بپردازد. این موضوع به قدری برای روسیه حائز اهمیت بود که طی قراردادهایی و در ازای پرداخت وام از ایران تضمین می گرفت که بدون

اجازه این کشور اقدام به تأسیس راه آهن نکند.

درواقع می توان گفت، رقابت سیاسی روسیه و انگلیس تحت عنوان «بازی بزرگ» و «بیم و هراس آنها از یکدیگر عامل بسیار مهمی در تعویق احداث راه آهن در ایران دوره قاجار بود.»<sup>۲</sup>

بدین ترتیب آرزوی تأسیس خط آهن به مثابه عقده ای ناگشوده به دوره رضاشاه کشیده شد و با فروکش کردن رقابت های سیاسی دو کشور مداخله گر روسیه و انگلیس، زمینه و امکانات لازم جهت تحقق این هدف امکان پذیر گشت. این شرایط فرصت خوبی برای رضاشاه ایجاد نمود تا در راستای برنامه مدرنیزاسیون به ساخت خط آهن مبادرت نماید. این برنامه که ساخت و احداث برخی از مظاهر دنیای صنعتی را ایجاب می نمود، بر پایه ی تقلید از غرب و نیز از بین بردن بخشی از وجوه سنتی و فرهنگی کشور قرار داشت. ساخت راه آهن سراسری نیز با توجه به این شرایط در دستور کار رضاشاه قرار می گیرد. البته پیش از آن، خط آهن کوچکی میان تهران و شهرری (حضرت عبدالعظیم) وجود داشت که توسط یک شرکت بلژیکی احداث شده بود، همچنین یک خط آهن که از جلفا (واقع در آذربایجان شوروی) به تبریز می رسید که علاوه بلااستفاده بودند؛ اما طرح خط آهن سراسری کشور، در سال ۱۳۰۵ تصویب می گردد.

یکی از پیشنهاد دهنده گان اصلی این طرح، مهدی قلی هدایت بود. وی در کتاب «خاطرات و مخاطرات» خود در این رابطه می نویسد: «اول اسفند ۱۳۰۵ من پیشنهاد راه آهن را به مجلس بردم. من الغرائب، مصدق السلطنه مخالف شد که در عوض قندسازی باید دایر کرد. راه آهن منافع مادی مستقیم ندارد...»<sup>۳</sup> بعد از مطرح شدن طرح خط آهن سراسری، برخی از نمایندگان از جمله دکتر مصدق به مخالفت با آن پرداختند. طبق طرح قرار بود محل هزینه خط آهن از مالیات شکر و قند باشد. اما مصدق معتقد بود «به جای آنکه این اندوخته مالی که باید به دشواری تهیه شود، صرف کشیدن راه آهن و مخارج سنگین آن شود، درست تر آن است که همین کار را با هزینه بسیار کمتری از طریق کشیدن جاده های سوله فراوان تأمین کرد.»<sup>۴</sup>

درواقع استدلال مخالفین از این جهت بود که راه آهن سراسری بیش از آنکه منافع تجاری و اقتصادی داشته باشد، طرحی شتابزده و تقلیدی بوده و مطابق با شرایط کنونی کشور نمی باشد.

با این حال و علیرغم تمام مخالفت ها طرح مزبور تصویب و اولین کلنگ ساختمان آن در سال ۱۳۰۶ در تهران زده شد. این خط آهن بعد از ۱۱ سال (۱۳۱۷) به بهره برداری رسید.

اما همانطور که مخالفین استدلال کرده بودند راه آهن سراسری نه تنها منافع اقتصادی خاصی برای ایران نداشت، بلکه بعدها به ضرر خود رضاشاه و برکناری او از قدرت نیز تمام شد؛ چنانچه در جنگ جهانی دوم این راه آهن یکی از راه های مهم متفقین جهت ارسال تجهیزات نظامی و غیرنظامی به شوروی بود. در این رابطه با توجه به دشواری هایی که حمل تجهیزات و تدارکات نظامی به اتحاد شوروی از طریق سایر راه ها وجود داشت و دارا بودن مزیت ها و امکانات مناسب تر راه آهن و راه شوسه خلیج فارس به شوروی، ایران و استفاده از راه های آن مورد توجه جدی متفقین قرار می گیرد. ۵ اهمیت ایران و راه ارتباطی آن به حدی ضرورت داشت که بعدها چرچیل نیز به آن اذعان کرده و گفته بود «ایجاد یک راه ارتباطی از طریق ایران برای تماس گرفتن با شوروی اهمیت فوق العاده ای داشت.»<sup>۶</sup> این در حالیست که رضاشاه علیرغم آنکه در جنگ جهانی دوم اعلام بیطرفی کرده بود؛ اما به امید پیروزی آلمان ها، مخفیانه از این کشور حمایت می نمود. بنابراین راه آهن سراسری ناخواسته به خدمت متفقین درآمده و موجبات شکست قطعی آلمان و نارضایتی متفقین از وی و در نهایت برکناری او از سلطنت را ایجاد کرد.

این موضوع باعث شد که رضاشاه نیز در نهایت خود از ساخت این راه آهن اظهار پشیمانی کرده و آن را اشتباهی بزرگ اعلام

نماید. تاج الملوک یکی از همسران رضاشاه در این رابطه می گوید: «یادم هست که رضا دو سه روز بعد از اشغال ایران به من گفت: «تاجی جان ما خبط (اشتباه) بزرگی کردیم که پل ورسک را منهدم نساختمیم... رضا تا پایان عمر همیشه غبطه می خورد که چرا پل ورسک را، خراب نکرده و راه متفقین را نبسته است.»

آدرس مطلب :

<https://www.cafetari.kh.com/news/35984/آهن-راه-تأسیس-جهت-قاجار-پادشاهان-تلاش>