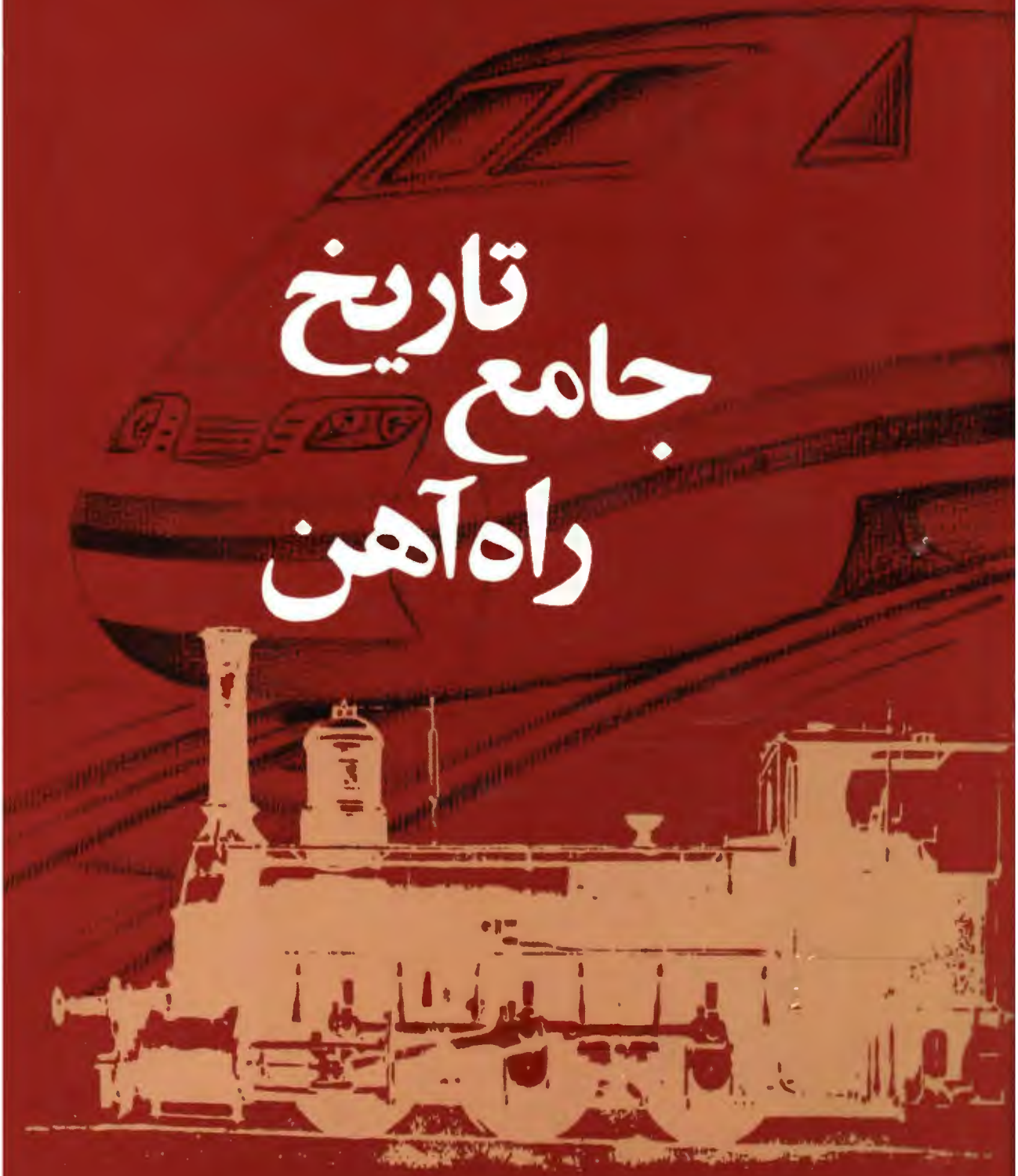
تاریخ جامع راه‌آهن



۲

تاریخ جامع راه آهن

جلد دوم

راه‌آهن ایران

انقلاب اسلامی

نویسنده:

محمدکاظم مکملی

زیرنظر:

شورای بررسی

باهمکا

کتابخانه مرکز

فرهنگ و تمدن

۲۱

۱

۱۰

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

تاریخ جامع راه آهن

جلد دوم

راه آهن ایران تا انقلاب اسلامی

نویسنده : محمد کاظم مکملی
زیر نظر شورای بررسی
با همکاری: کتابخانه مرکزی راه آهن

کتابخانه تخصصی تاریخ اسلام و ایران
۱۳۷۴

از انتشارات : روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی

۱۳۷۹

وزارت راه و ترابری
راه آهن جمهوری اسلامی ایران

- عنوان مجموعه : **تاریخ جامع راه آهن**
- عنوان جلد دوم : **راه آهن ایران تا انقلاب اسلامی**
- نویسنده : محمدکاظم مکملی
- ویراستار فنی : شورای بررسی با همکاری کتابخانه مرکزی راه آهن
- ویراستار ادبی : مژده دقیقی
- حروفچینی کامپیوتری : شرکت پایانه‌پرداز پیشرو
- لیتوگرافی : طلوع
- شمارگان چاپ اول : ۲۰۰۰ جلد
- چاپ و صحافی : چاپخانه راه آهن
- ناشر : راه آهن جمهوری اسلامی ایران - روابط عمومی
- سال انتشار : ۱۳۷۹
- قیمت جلد دوم : ۲۵۰۰ تومان

کلیه حقوق چاپ و نشر مخصوص ناشر است

فهرست نویسی‌قبل از انتشار کتابخانه ملی‌ایران

مکملی، محمد کاظم

تاریخ جامع راه آهن / نویسنده محمد کاظم مکملی؛ زیر نظر شورای بررسی(راه آهن جمهوری‌اسلامی‌ایران) ؛ با همکاری کتابخانه مرکزی‌راه آهن

تهران : راه آهن جمهوری‌اسلامی‌ایران ، روابط عمومی ، ۱۳۷۹

ج . : مصور (بخشی‌رنگی) ، نقشه ، جدول .

۲۵۰۰۰ ریال : (ج . ۱) .

ISBN 964 - 350 - 075 - 6 ۲۵۰۰۰ ریال : (ج . ۲)

فهرستنویسی‌بر اساس اطلاعات فیپا .

ص . ع . به انگلیسی: Mohammad Kazem Mokameli

Comprehensive history of the rail ways .

به ضمیمه " تصاویری‌از راه آهن ایران از ابتدای‌تاسیس تا پیروزی‌انقلاب اسلامی" .

واژه نامه .

کتابنامه .

مندرجات : ج . ۱ . راه آهن در جهان - - ج . ۲ . راه آهن ایران تا انقلاب اسلامی.

۱ . راه آهن - - تاریخ . ۲ . راه آهن - - ایران - - تاریخ . الف ، راه آهن جمهوری‌اسلامی‌ایران ، شورای‌بررسی. ب . راه آهن جمهوری اسلامی‌ایران . کتابخانه مرکزی. ج.راه آهن جمهوری‌اسلامی‌ایران ، روابط عمومی. د . عنوان .

۳۸۵ / ۰۹ HE ۱۰۲۱ / ۲ ت ۷ م

کتابخانه ملی‌ایران ۱۲۱۸ - ۷۸ م *

فهرست مطالب جلد دوم

(راه آهن ایران تا انقلاب اسلامی)

فهرست مندرجات

فصل سوم

فصل چهارم

قسمت دوم

فصل اول

فصل دوم

فهرست عکسهـــای رنگی

مقدمه جلد دوم

بسمه تعالی

پیشگفتـــار

بر کسـی‌پوشیده نیسـت که راه آهن یک سازمان گسـترده صنعتی‌و بازرگانی در بخش حمل ونقل کشور می باشـد وطبـعا عواملی کـه چرخ این مجموعه عظیم را به حرکت در می‌آورند ، تشـکیلات ، تجهـیزات و نیـروی‌انسـانی‌آن است . لیکن علاوه بر موارد فوق و به موازات انجام امور فنی و اجرای طرحهای تخصصی، طرحها وفعالیـتهـای فرهنگی نیز در مقاطع مختلف در راه آهن بمرحله اجرا درآمده است که در شـناخت این مجموعه در جامعه ، نتایج مثبت داشـته است . از آن جمله تدوین و نگارش یک دوره تاریخ جامع راه آهن را می‌توان نام برد که به حمدالله در سال ۷۷ جلـد اول آن منتشر ودردسـترس علاقـه منـدان قـرار گرفت و ضـمن آن خـوانندگان عزیز با جزئیـات تاریخی اختـراع لکـوموتیو و ایجاد راه آهن و سوابق اجمالی راه آهن درکشورهای جهان آشنا شدند .

جلد دوم آن مجموعه که هم اینک پیش روی‌خوانندگان محترم قـرار دارد به موضـوع (تـاریـخ راه آهـن ایـران) از آغـازاحـداث تا زمـان پیروزی‌انقلاب اسلامی پرداخته وانشا الله جلد سوم آن نگاهی‌به راه آهن دردوران جمهوری‌اسلامی ایران خواهد داشت که موضوعات مربوط به تغییر وتحولات بنیادی و به اجـرا در آوردن طرحهـای عمـده در طـول برنامه های‌اول و دوم توسعه اقتصـادی، اجتماعی و فرهنگی کشور را مورد بحث قرار خواهد داد.

راه آهـن ایـران از بـدو تأ سـیس ، به لحـاظ ایفـای نقش تـاریخی ویژگی های خاص در بین راه آهن های جهان داشته است ، چـرا که از همان ابتدا ، قدرتهای زمان با اعمال اغراض جهانخوارانه و دخالتهـای مخرب ، چشم طمع به راه آهـن‌تازه تأسیس ایران دوختند .

بدین ترتیب و ناخواسته راه آهن ایران به یک راه آهن تاریخ ساز مبدل شد . حوادث یک دوره پنجاه ساله در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار که به (دوره امتیازات) معروف است ، چگونگی‌ایجاد راه آهن سراسری، وقوع جنگ دوم جهانی، اشغال ایران توسط قوای متفقین و استفاده غیر متعارف از راه آهن جدید التأسیس و حوادث کوچک و بزرگ دیگر ، از نمونه های‌مهم تاریخ راه آهن میهن اسلامی‌ماست و به واسطه همین فراز و نشیب هاست که دراکثرمنابع تاریخی‌منتشره دردو قرن اخیر موضوع راه آهن به نحوی از انحاء در آنها انعکاس یافته است .

اما این اولین بار است که حوادث تاریخی‌مربوط به راه آهن با ذکر تمام جزئیات وبعنوان یک پژوهش ، جمع آوری‌و تدوین گردیده و امید ا ست حق مطلب دراین باب ادا شده باشد و لذا برای‌اقشار تحصیل کرده ومحقق ، می‌تواند مرجع مفید ، مستند و قابل اطمینانی‌باشد .

اکنون که بار دیگر فرصتی‌پیش آمده تا در عرصه فرهنگی ، کتاب حاضر به امت بزرگوار و ادب پرور و انقلابی ایران تقدیم شود . با اغتنام از این فرصت جا دارد از دست اندر کاران تحقیق ، نظارت ، تألیف ، چاپ و انتشار مجموعه تاریخ جامع راه آهن ، نیز تقدیر و تشکر به عمل آید ، علی‌الخصوص اعضای محترم کمیته نظارت بر تألیف کتاب که با وجود تغییرات در مسئولیتهای اداری آنان و بازنشستگی و یا مأموریت به دیگر سازمانها ، همچنان باعلاقه خاص درترکیب گروه ، کار تحقیق و تألیف وانتشار مجموعه را پیگیری و به سر انجام رسانده‌اند .

والسلام

راه آهن جمهوری‌اسلامی‌ایران

اعضای کمیته نظارت بر تألیف کتاب تاریخ جامع راه آهن

۱ - آقای احمد اخباری	سرپرست سابق کتابخانه مرکزی راه آهن
۲ - آقای جواد حاجیان	مدیر کل سابق دفتر مرکزی راه آهن
۳ - آقای محمد رضا دادیار	مدیر کل دفتر بازرسی راه آهن
۴ - آقای محمد رضا سبحانی	مدیرکل سابق دفتر مرکزی راه آهن
۵ - آقای حمید صدیق پور	مدیر کل دفتر روابط عمومی راه آهن
۶ - آقای حسن محمدی مطلق	مدیر کل سابق حقوقی وزارت راه وترابری

مقدمه مؤلف

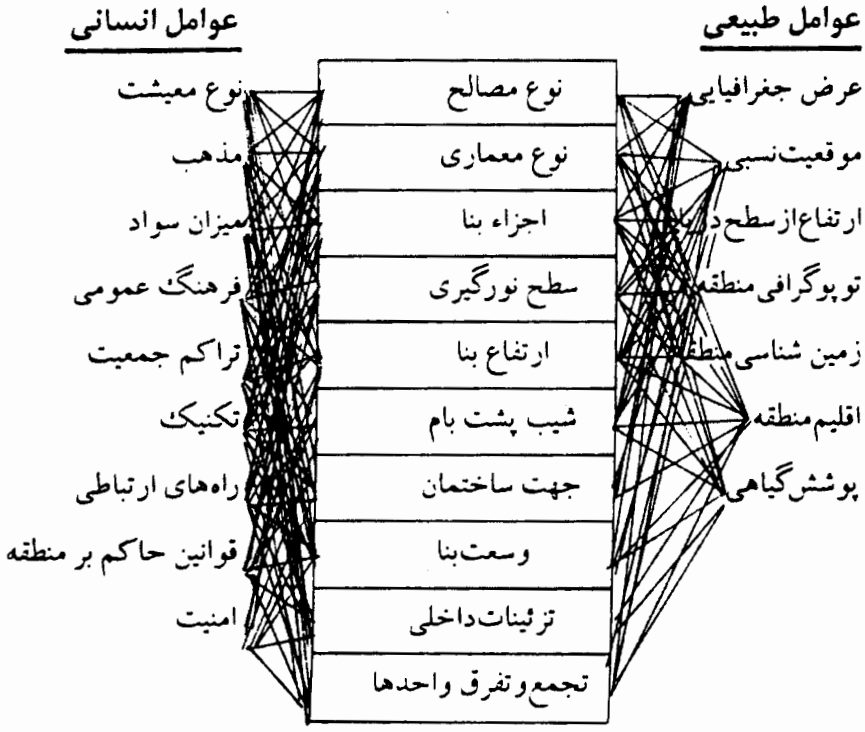
سپاس خدای را که به یاری حضرتش وبه همت وپشتکار مسئولان محترم راه آهن‌جمهوری اسلامی ایران جلد اول (تاریخ جامع راه آهن) چاپ و منتشر شد وبه مصداق «مشک آن است که خود ببوید ، نه آنکه عطار بگوید » اگر نقایص ونارساییهایی در محتوا بوده ، نفاست چاپ آنها را پوشانده است ، جز در مواردی بسیار محدود که لغزشهای چاپی و حروفچینی به چشم می‌خورد تلاش دست اندرکاران درخورنهایت تحسین است . یکی‌از این لغزشها مربوط به صفحه ۱۸ (جلد اول) در باره پیچیدگی مطالب وموضوعات جغرافیاست و آن حذف خطوط نمایانگر آن پیچیدگیهاست که در پیش نویس رعایت شده ولی در چاپ متأسفانه از تصویر حذف شده است ومواجه با تذکرات بسیاری از خوانندگان صاحبنظر بوده ام که قول اصلاح آن در جلد دوم به حضرات داده شده که در ذیل همین مقدمه ارائه می گردد.

تذکر مجدد این نکته نیز ضرور است که طی نزدیک به یک قرن که از فکر احداث راه آهن در ایران گذشته ومطالب زیادی به‌صورت نوشته و یادداشت وخاطره ومستندات درکتابها ، پرونده ها و مقالات متعدد نگاشته شده و برای همه در دسترس نیستند ، در پاره ای موارد با حفظ امانت عینا نقل و تغییر جملات را هنرتاریخ نویسی‌ندانسته ام ، بلکه هدف این بوده مجموعه ای مستند به صورت دائره المعارف در مورد احداث خطوط آهن در ایران وجهان در اختیار علاقه مندان قرار گیرد ، امید است این خدمت ناچیزمورد قبول طبع مشکل پسند آنان واقع شود وذکر خیری از نویسندگان در گذشته و در قید حیات نیز به عمل آمده باشد .

والسلام محمد کاظم مکملی

اصلاحیه

تأثیر عوامل طبیعی و انسانی در کم و کیف واحدهای مسکونی



قسمت اول

کلیات

فصل اول

مختصری دربارهٔ جغرافیای سیاسی، طبیعی و اقتصادی ایران

در این کتاب بیشتر به کم و کیف شبکهٔ خطوط ارتباطی، مخصوصاً راه‌آهن، توجه می‌شود، از این رو بهتر است در ارائهٔ کلیات جغرافیایی ایران بیشتر به نکاتی اشاره کنیم که در تمرکز انسانها در بعضی نواحی و پراکندگی جمعیت در نواحی دیگر مؤثر بوده است. برای ارتباط این نقاط تمرکز جمعیت ناگزیر باید راهها و شبکهٔ خطوط ارتباطی ایجاد شود، در نتیجه باید بیشتر به عواملی توجه کنیم که موجب سهولت یا دشواری احداث و توسعهٔ خطوط ارتباطی ، مخصوصاً راه‌آهن، می‌شود و حتی بیشتر به نکاتی بپردازیم که می‌تواند برنامه‌ریزان را در برنامه‌های بعدی و پیش‌بینی‌های اجتماعی برای توسعهٔ خطوط یاری کند.

وجود راههای ارتباطی عامل مهمی در پیشرفت اقتصادی یا توسعه‌یافتگی کشورها است. راههای ارتباطی ایران با توجه به شکل و جهت ناهمواریها و موقعیت اقلیمی، دوری و نزدیکی آبادیها، وضعیت اقتصادی هر دورهٔ تاریخی و سیاستهای مختلف داخلی و خارجی در برهه‌های زمانی مختلف احداث شده‌اند. این راهها در نوع مناسبات و تحکیم پایه‌های حکومت یا سقوط قدرتهای مسلط مؤثر بوده‌اند. در آینده نیز احداث هرگونه راه، از جاده‌های شوسه گرفته تا خطوط راه‌آهن، فارغ از تأثیرات عوامل مختلف جغرافیایی نخواهد بود. از این رو جا دارد به طور فشرده کلیاتی دربارهٔ جغرافیای طبیعی، انسانی و اقتصادی ایران بیان کنیم. فلات ایران، که کشور ایران جزئی از آن است، در قارهٔ آسیا واقع شده و از قاره‌های اروپا، و آفریقا فاصلهٔ نسبتاً متفاوتی دارد و همین موقعیت مکانی و موقع جغرافیایی، که در سرنوشت تاریخی این سرزمین و ساکنان آن تأثیر بسزا داشته، در توسعهٔ راههای ارتباطی و مناسبات کشورهای دور و نزدیک در این سه قاره نقش اساسی ایفا کرده است.

توسعهٔ شبکهٔ خطوط ارتباطی در هر ناحیه به عوامل متعدد و متنوعی بستگی دارد که مهمترین آنها ویژگیهای طبیعی و جغرافیایی و عوامل متنوع انسانی و فرهنگی است. با ذکر کلیاتی دربارهٔ جغرافیای ایران، به نحوهٔ توسعهٔ خطوط ارتباطی می‌پردازیم که پدیده‌ای انسانی مبتنی بر سایر پدیده‌های طبیعی، اعم از کوه و دشت و صحرا و دریا است. با توجه به این ویژگیها می‌توان با دقت و نگرش منطقی نسبت به برنامه‌ریزیهای آینده نیز اقدام کرد.

موقعیت نسبی و موقع جغرافیایی ایران: در جنوب غربی آسیا فلات وسیعی وجود دارد که بین جلگه‌های آبرفتی بین‌النهرین (دجله و فرات) در مغرب، کورا (ارمنستان) و ماوراءالنهر (آمودریا و سیردریا)[1] در شمال و جلگهٔ سند در جنوب شرقی واقع است. حد شرقی این سرزمین را، که فلات ایران خوانده می‌شود، افغانستان و نواحی کوهستانی بلوچستان مشخص می‌کند. کشور ایران بخش غربی این فلات وسیع است که با مساحتی معادل ۱۶۴۸۰۰۰[2] کیلومترمربع بین ۲۵ درجه و سه دقیقه و ۳۹ درجه و ۴۷ دقیقه عرض شمالی و ۴۴ درجه و پنج دقیقه و ۶۳ درجه و هجده دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ واقع شده است. از مغرب با کشورهای عراق و ترکیه و از شمال با جمهوریهای ارمنستان و آذربایجان، دریای خزر و جمهوری ترکمنستان مجاور است؛ از مشرق با جمهوریهای افغانستان و پاکستان هم مرز است و از جنوب به خلیج فارس و دریای عمان محدود می‌شود.

موقعیت مکانی ایران در جنوب غربی آسیا، بخصوص از نظر نقش ارتباطی آن در

---

۱. سیحون و جیحون.

۲. مساحت ایران در تمام منابع ۱۶۴۸۰۰۰ کیلومترمربع ذکر می‌شد. در سال ۱۳۶۵ رقم ۱۶۴۳۵۱۰ کیلومترمربع و در سالهای بعد رقم ۱۶۳۳۱۸۹ کیلومترمربع ذکر شده است (سالنامه آماری کشور، (۱۳۷۰)، مرکز آمار ایران، سازمان برنامه و بودجه، تاریخ انتشار ۱۳۷۱).

سه قارهٔ آسیا و اروپا و آفریقا، اهمیت فراوان دارد. به خاطر چنین موقعیتی است که راههای ارتباطی آن در هر دورهٔ تاریخی ثبات و اهمیت خاصی داشته است. به طور کلی جنوب غربی آسیا واحد جغرافیایی بزرگی است که با این سه قاره فاصله‌ای نسبتاً متعادل دارد؛ این قلمرو وسیع بسیار متنوع است. به نحوی که همه جا زمینهای جوان (از نظر زمین‌شناسی) را در کنار زمینهای پیر و نواحی بسیار مرتفع را در مجاورت اراضی کم‌ارتفاع و نواحی مسدود و ناپذیرا (از نظر کیفیت انسانی و جلب جمعیت) را در کنار مناطق باز و پذیرا مشاهده می‌کنیم. عربستان سعودی، بین‌النهرین سوریه و کویر مرکزی ایران نمونه‌ای از دشتهای وسیع و قفقاز و قراداغ و البرز و زاگرس و هندوکش نمونه‌ای از ناهمواریهای جوان و کوههای مرتفع آن هستند. کوههای جوان و مرتفع آسیای جنوب شرقی به خاطر اختلاف ارتفاعی که در منطقهٔ خود ایجاد می‌کنند تأثیر عمده‌ای در اقلیم منطقه دارند و مناطق جغرافیایی متفاوتی به وجود می‌آورند که ویژگیهای آنها از شمال به جنوب متفاوت است. بر روی هم در این ناحیه می‌توان از هفت منطقهٔ متفاوت نام برد:[1] آسیای صغیر، قفقاز، ارمنستان، عربستان، سوریه و بین‌النهرین. سه منطقهٔ اول بسیار کوهستانی و دارای ناهمواریهای متنوع و پیچیده‌اند و سه منطقهٔ آخر به طورکلی جلگه‌ای و هموارند. در این میان فقط ایران است که کم و بیش هر دو ویژگی را دارد، یعنی هم کوهستانی است و هم جلگه‌ای و هموار.

با توجه به این خصوصیات، اکنون به ویژگیهای طبیعی و شرایط حیات در ایران می‌پردازیم.

الف ـ ویژگیهای طبیعی

۱ ـ ناهمواریها: کوههای ایران به دورانهای دوم و سوم زمین‌شناسی تعلق دارد و

۱. ودیعی، کاظم، جغرافیای انسانی ایران (جزوهٔ درسی)، دانشگاه تهران، دانشکدهٔ ادبیات، گروه جغرافیا، ص ۳.

جهت ناهمواریها در ایران در وضعیت اقتصادی، فرهنگی و سیاسی آن کاملاً مؤثر بوده است. دو سلسله جبال اصلی ایران، یکی در شمال به نام البرز و دیگری در غرب به نام زاگرس، دو دیوارهٔ مرتفع شمال و غرب ایران را تشکیل می‌دهند؛ اولی مانع از رسیدن رطوبت حاصل از دریای خزر و دومی مانع رسیدن بخارات حاصل از مدیترانه به داخل ایران است. در نتیجه، میزان رطوبت و بارندگی در دامنه‌های شمالی البرز و دامنه‌های غربی زاگرس بیشتر است. و در این مناطق آبادیهای زیاد و شهرهای پرجمعیتی به وجود آمده است. میزان بارندگی در دامنه‌های جنوبی البرز و دامنه‌های شرقی زاگرس کم است و آبادیهای کمتری در آنها تشکیل شده است؛ با این حال، در مقایسه با دشتهای داخلی ایران پرجمعیت‌ترند. به این ترتیب، جمعیت در دامنهٔ کوههای شمالی و غربی متمرکز است . در سواحل دریای خزر، که جلگه‌های آبرفتی رودخانه‌های جبههٔ شمالی البرز است، شرایط مساعدی برای کشاورزی به وجود آمده است و این ناحیه جمعیت زیاد و اقتصاد غنی متکی بر بهره‌وری از زمین دارد. گذشته از این دو قسمت ناهمواری، در داخل ایران هرچه از دامنه‌های جنوبی البرز به سمت جنوب و از دامنه‌های شرقی زاگرس به طرف شرق پیش برویم با نواحی کم باران و گرم و صحرایی و کم‌جمعیت بیشتری روبه‌رو می‌شویم، البته به استثنای مناطق کوهستانی پراکنده در داخل ایران که با جذب اندک برف و رطوبت موجب پیدایش آبادیهای متفرق و پراکنده به صورت واحه‌های بزرگ و کوچک شده‌اند. تراکم شبکهٔ راهها نیز با تراکم پراکندگی جمعیت هماهنگ است. از طرف دیگر، ناهمواریهای ایران مانع گسترش ارتباطات بین نقاط مختلف کشور بوده است. در ناهمواریهای شمالی، هرچه به طرف شرق پیش می‌رویم، دره‌ها وسیعتر می‌شود و معابر قابل عبوری به وجود می‌آید. به همین دلیل، تهاجمات مهم به ایران همیشه از طرف خراسان و شمال شرق صورت گرفته و قبیله‌های ترک و تاتار و مغول از

سمت شمال شرق به داخل ایران سرازیر شده و بر روند تکامل فرهنگی و اجتماعی کشور تأثیر گذاشته‌اند. در حالی که دیوارهٔ شمالی در قسمت غرب فشرده و مرتفع است و سدّ غیرقابل عبوری در مقابل تهاجم اقوام دیگر از جنوب به شمال بوده است. وضع ارتفاعات جنوب ایران نیز طوری بوده که نفوذ استعمارگران دریانورد اروپایی، مثل پرتقالی‌ها و انگلیسی‌ها را به داخل ایران تسهیل کرده است.

کوههای ایران را می‌توان به چهار قسمت مهم به شرح زیر تقسیم کرد:

اول، کوههای شمالی که از آرارات در ترکیه و قفقاز شروع می‌شود، به کوههای ارسباران در آذربایجان می‌پیوندد و با کوههای سهند و سبلان و طالش به طرف مشرق ادامه می‌یابد؛ در شمال تهران کوههای البرز را در برمی‌گیرد و به سمت مشرق و خراسان به کوههای هزارمسجد، آلاداغ و بینالود متصل می‌شود؛ این کوهها به کوههای هندوکش در خاک افغانستان می‌پیوندد. مهمترین قلهٔ این رشته کوه، قلهٔ دماوند است با ۵۶۷۱ متر ارتفاع. این دیواره، مانع از ارتباط جلگه‌های سرسبز شمال و دشتهای خشک داخل ایران است و احداث تونل و صرف هزینه‌های گزاف برای ایجاد راههای ارتباطی بین این دو منطقه اجتناب‌ناپذیر بوده است.

دوم، کوههای غربی ایران که باز هم از آرارات شروع می‌شود و از سمت شمال‌غربی به جنوب‌شرقی امتداد دارد. مهمترین رشته کوههای دیوارهٔ غربی ایران عبارتند از کوههای ماکو و مور شهبدان در آذربایجان غربی، کوههای چهل چشمه و پنجه علی در کردستان، پیشکوه و پشتکوه در لرستان و زردکوه در بختیاری. مرتفعترین کوههای این قسمت کوههای زاگرس یا باطاق است که بلندترین قلهٔ آن، دنا، ۴۲۶۷ متر ارتفاع دارد و در منتهی‌الیه این رشته در شمال شرقی یاسوج قرار دارد.

سوم، رشته کوههای جنوبی، که امتداد همان کوههای غربی ایران است؛ از خوزستان

شروع می‌شود و به کوههای سیستان و بلوچستان می‌پیوندد و ادامهٔ آنها به کوههای سلیمان پاکستان متصل می‌شود. مهمترین کوههای این رشته سپیدار و میمند و بشاگرد است که در جهت غرب به شرق واقع شده‌اند.

چهارم، رشته کوههای پراکندهٔ مرکزی و شرقی که به صورت پراکنده در داخل ایران قرار گرفته‌اند و اکثراً خشک و عاری از پوشش گیاهی غنی هستند. مهمترین آنها کوههای کرکس (کاشان)، شیرکوه (یزد)، بنان (کرمان) و تفتان (بلوچستان) است.

۲ ـ ویژگیهای اقلیمی و آب و هوایی ایران: شرایط اقلیمی مناسب یا نامناسب موجب گسترش یا عدم گسترش شرایط حیات و پوشش گیاهی و زیستی و در نهایت تمرکز یا پراکندگی جمعیت در نواحی مختلف ایران شده است. به همین دلیل، ذکر عوامل مؤثر در اقلیمهای متفاوت ایران ضروری است که عبارتند از : ناهمواریها و ارتفاعات و جهت آنها، عرض جغرافیایی، جهت وزش بادها، میزان رطوبت و نزولات جوّی، میزان تبخیر و فاصله از دریاها و اقیانوسها.

همانطور که اشاره شد، دیواره‌های کوهستانی ایران به شکل محسوسی در آب و هوای نقاط داخلی و جبهه‌های خارجی مؤثر است. در منطقهٔ شمالی، این ارتفاعات، سواحل گیلان و مازندران را از باد شمال حفظ می‌کند و از طرفی مانع از نفوذ رطوبت به داخل فلات ایران است. در غرب، جهت بادهای شمال و شمال‌غربی را منحرف می‌کند و سبب ریزش باران و برف مناطق مرتفع و دره‌های زاگرس می‌شود. در شرق، به دلیل ارتفاع کم مانعی بر سر راه بادهای شرقی به وجود نمی‌آورد. این ترتیب قرار گرفتن کوهستانها اقلیمهای محلی و منطقه‌ای متفاوتی را به وجود آورده است و با توجه به تأثیر این عوامل می‌توان ایران را از نظر آب و هوایی به طور کلی به چهارقسمت تقسیم کرد:

اول، اقلیم سواحل دریای خزر با آب و هوای خاص مدیترانه‌ای که ویژگیهای آن

بارندگی در بهار و پاییز و درجه حرارت معتدل است. میزان رطوبت در این منطقه زیاد است و هر چه از گیلان به طرف مازندران پیش می‌رویم، از رطوبت هوا کاسته و بر میزان گرما افزوده می‌شود طوری که میزان بارندگی سالانه در گیلان حدود ۲۰۰۰ میلیمتر و در مازندران ششصد تا هشتصد میلیمتر است.

دوم، اقلیم منطقه‌ای کوهستانی غربی. گرچه ارتفاعات غربی ایران، مانند ماسیف البرز، به طور مستقیم با منابع رطوبت تماس ندارند، آب و هوای این مناطق شباهتی به آب و هوای مناطق داخلی هم ندارد. ارتفاع زیاد و مواجهه با بخشی از هوای مرطوب اقیانوس اطلس و مدیترانه، وضع اقلیمی خاص به این منطقه بخشیده است. آب و هوای قسمت غربی ایران، صرفنظر از خصوصیات محلی و همچنین آب و هوای جلگه‌هایی که در پناه رشته کوههای عظیم قرار گرفته‌اند، حد فاصل آب و هوای نیمه صحرایی فلات داخلی و اقلیم مدیترانه‌ای سواحل دریای خزر است. در این مناطق، اختلاف متوسط درجه حرارت تابستان و زمستان زیاد است. میزان بارندگی سالانه سیصد تا چهارصد میلیمتر است و مراتع غنی دره‌ها در زمستان و کمبود آن در تابستان شیوهٔ زندگی ایلاتی و کوچ‌نشینی را در این مناطق به وجود آورده است.

سوم، اقلیم فلات مرکزی زمستانهای سرد و سخت و تابستانهای خشک و بی‌نهایت گرم که بادهای خشک شرایط اقلیمی آنها را دشوارتر می‌کند. پراکندگی عوارض زمین و ناهمواریها در داخل ایران، دو منطقهٔ مشخص آب و هوایی ایجاد کرده است: الف) منطقهٔ نیمه صحرایی غربی در دامنه‌های جنوبی البرز و شرق زاگرس و شمال کوههای جنوبی و همچنین رشته کوههای پراکندهٔ مرکزی که شرایط اقلیمی نسبتاً معتدل و اقلیم نیمه صحرایی دارند. ب) مناطق واقع در شرق نصف‌النهار ۵۲ درجه، مخصوصاً حوزه‌های پست مرکزی و شرقی و جنوب شرقی، که بیابانهای وسیع مرکزی و کویرهای

ایران را تشکیل می‌دهند و آب و هوای خشک صحرایی دارند.

چهارم، اقلیم سواحل جنوب ایران که تابستانهای بسیار گرم و زمستانهای معتدل دارد. گاه رطوبت شدید با این گرما توأم می‌شود و در قسمتی از نقاط ساحلی آب و هوای گرم و مرطوب به وجود می‌آید. گرمای شدید از اواخر خرداد شروع می‌شود و تا شهریور ادامه دارد، حداکثر گرما در اهواز به ۵۳ درجه سانتیگراد می‌رسد، بارندگی در سواحل متغیر و میزان آن در ایستگاههای مختلف متفاوت است. به طور کلی، قسمت شرقی این منطقه پربارانتر از قسمت غربی آن است.

۳ ـ منابع آب: با وجود هماهنگی کلیِ وضع طبیعی کشور، جریانهای شطی تحت تأثیر وضع توپوگرافی و اقلیم منطقه حالتهای گوناگون پیدا کرده و در هر منطقه متأثر از شرایط خاصی است. صرفنظر از موارد استثنایی، به طور کلی فصل بارندگی در ایران زمستان و بهار است و مقدار آن نیز قابل ملاحظه نیست. جریان آبها در ایران انعکاس وضع اقلیمی مناطق بر سطح خاک است. هرچند در سواحل دریای خزر رودخانه متعدد و پرآب و جریان آنها دائمی و منظم است، چنین خصوصیاتی در سایر مناطق استثنایی است. ویژگیهای عمومی رودخانه‌های ایران ضعف عمومی، فقدان قدرت جریان، طغیان ناگهانی در بهار و کاهش تدریجی آب در بقیهٔ فصلهاست که غالباً تا خشک شدن نهایی بستر رود ادامه می‌یابد.

۴ ـ خاکها: خاک به عنوان بستر رشد و نمو نباتات و پوشش گیاهی اهمیت خاصی دارد. از کل مساحت ایران، که ۱۶۵ میلیون هکتار است، حدود ۱۱۴ میلیون هکتار را کوهها، کویرها، بیابان، شهرها، رودخانه‌ها، راهها و دریاچه‌ها تشکیل می‌دهد که هفتاد درصد مساحت کشور است. فقط یک سوم کل مساحت ایران، یعنی حدود ۵۱ میلیون هکتار، برای کشاورزی قابل استفاده است که شامل اراضی زیر کشت، مراتع و

جنگلهاست. خاکهای ایران را به چند دسته تقسیم می‌کنند:

اول، خاکهای حاشیهٔ دریای خزر که حاصلخیزترین خاکهای ایران است. با اینکه دو استان گیلان و مازندران فقط حدود ۵/۵ درصد مساحت ایران را تشکیل می‌دهند، بیست درصد اراضی حاصلخیز کشور را در اختیار دارند. این دو استان حدود دوسوم محصول پنبه، هشتاد درصد محصول برنج و تمام محصول چای ایران را تولید می‌کنند. به علت میزان بالای نزولات جوّی و فرسایش و شسته شدن خاک، بهره‌برداری از خاکها در این منطقه با مشکلاتی همراه است و با استفاده از کودهای شیمیایی و ایجاد سیل‌بند و زهکشی می‌توان تا حدی با این مشکلات مقابله کرد.

دوم، خاکهای نواحی غربی کشور. به طور کلی، زمینهای نواحی غربی را می‌توان به دو قسمت تقیسم کرد: دامنه‌های ارتفاعات که بر اثر بارندگی فرسایش یافته ولی به صورت مراتع غنی در اختیار دامپروران است؛ و اراضی دره‌ها که خاکهای شسته شدهٔ دامنه‌ها در آنجا روی هم انباشته شده و جلگه‌های آبرفتی حاصلخیزی به وجود آورده است. این خاکهای سیاه رنگ یا خرمایی رنگ برای کشاورزی مناسب است.

سوم، خاکهای نواحی مرکزی ایران. این منطقهٔ وسیع شامل زمینهای حاصلخیز، اراضی حاشیهٔ کویر و دشتهای کویری است. هرجا رشته کوهی وجود داردو رودخانه‌ای جاری است اراضی حاصلخیزی از آبرفت رودها به وجود آمده است، مثل دشت ارژن و مرودشت در فارس، دشت زاینده‌رود در اصفهان و دشتهای وسیع تهران و قزوین و ورامین در پایکوههای جنوبی البرز. ولی زمینهای کویری، مثل دشت لوت و دشت کویر در داخل ایران، به علت شور بودن آب و خاک، کمی آب و فرسایش شدید، از نظر مواد آلی بسیار فقیر و فاقد پوشش گیاهی هستند.

از مجموع مطالب فوق می‌توان نتیجه گرفت که ایران به لحاظ بوم‌شناسی و شرایط

زیستی خصوصیات ویژه‌ای داردو همهٔ خصوصیات اقلیمی واحد جغرافیایی بزرگتر، یعنی آسیای جنوب غربی، در آن جمع است. به لحاظ پوشش گیاهی و انواع اقلیم و نوع معیشت انسانی نیز بسیار شبیه به سایر واحدهای آسیای جنوبی است. شمال ایران به هنگام زمستان و گاه در سایر مواقع تحت تأثیر مراکز پرفشار آسیای مرکزی و سیبری است که هوای قطبی را به آن می‌رسانند. جنوب ایران با آبهای گرم سطح کره زمین مجاور است. توده‌های هوایی که از آسمان این سرزمین می‌گذرند، با توجه به رطوبت یا خشکی منطقه، تأثیر متفاوتی دارند. پس از دوران سوم زمین‌شناسی، آبهای سطحی روز به روز بیشتر تبخیر شده و حوزهٔ آنها محدودتر شده است (دریاچه داخلی). در نتیجه طبقات نمکی زیادی در همه جا مشاهده می‌شود که بهره‌برداری از آنها در سطح زمین به سهولت امکان دارد؛ پیدایش شوره‌زار کویری و نیمه کویری نیز نتیجهٔ همین امر است. تنها در جبههٔ مرطوب پوشش نباتی به صورت انبوه درمی‌آید و پوشش نباتی اصلی در جبههٔ خشک استپی است. در نواحی جنوبی نباتات تیغدار و درختان گرمسیری و در نواحی شمالی و مناطق مرتفع درختان سردسیری نسبتاً تنومند به صورت پراکنده دیده می‌شود.

ارتفاعات ایران منبع عمدهٔ آب کوهپایه‌ها، و کوهپایه‌ها منبع عمدهٔ قناتهای روستاها و شهرکها هستند. در نتیجه، تجمع انسانها در دره‌ها و کوهپایه‌ها امری طبیعی است. پراکندگی روستاها در دشتها و تجمع آنها در مناطق درّه‌ای و همچنین توسعهٔ آنها در مناطق هموار و عدم توسعهٔ آنها در مناطق کوهستانی از مشخصات عمدهٔ مراکز جمعیت در این سرزمین است.

به این ترتیب می‌بینیم که بخش عمدهٔ جمعیت و آبادیها و مراکز تجمع انسانی ایران در قلمرو دو دیوارهٔ کوهستانی شمال و غرب کشور متمرکز است و سایر نقاط جمعیت

کمتری دارد؛ به عبارت دیگر، مناطق کوهستانی شمال و غرب کشور در حدود یک پنجم مساحت کشور را تشکیل می‌دهند در حالی که حدود سه‌پنجم کل جمعیت ایران ساکن این مناطق هستند.

رشته‌کوههای منفرد مرکزی و شمالی و جنوبی، از حدود نصف‌النهار ۵۲ درجه به سمت مشرق، سطح وسیعی از زمینها را به کویرها و شوره‌زارها می‌سپارند. این حقیقتی است که صحراها بیش از پیش آبادیها را عقب رانده و شرایط تسلط انسانی را بر زمین دشوار ساخته‌اند. در چنین شرایط نامساعدی، انسانها موفق شده‌اند خط باریکی از آبادیها پیرامون این صحراها به وجود بیاورند. حماسهٔ نبرد با اهریمن صحرا حتی در شعایر مذهبی آنها نیز بازتاب یافته است. عامل تصرف این نواحی و ایجاد این واحه‌ها عمدتاً قنات است. با این حال، عامل جغرافیایی صحرا بر تمام شئون زندگی انسانی، اعم از زراعت، صنعت، دامپروری، راهها، بازرگانی، خلق و خوی مردم و نظیر آن سایه انداخته است.

ب ـ جغرافیای اقتصادی ایران [1]

ویژگیهای جغرافیایی و طبیعی هر کشور بر کم و کیف تحولات اقتصادی آن تأثیر مستقیم دارد، اما در این بین نقش اساسی انسان، بویژه پیشرفتهای علوم و فنون و تکنولوژی، هرگز نباید از نظر دور بماند. اهمیت اوضاع طبیعی و جغرافیایی در پیشرفت جوامع بشری، گروهی از صاحبنظران و دانشمندان را به اشتباه انداخته است تا حدی که عده‌ای از آنها به جبر جغرافیایی معتقد شده‌اند. در حالی که در مورد درجهٔ پیشرفت

۱ . در این قسمت از کتاب جغرافیای اقتصادی ایران نوشته دکتر اصغر جعفری ولدانی، دانشکده امور اقتصادی، ۱۳۷۳ استفاده شده است. مؤلف محترم، که مدرس همین درس است، با دسترسی کامل به آمار موثق در ارتباط با وزارت اقتصادی و دارایی کشور، دقیقترین آمار را ارائه کرده است

جوامع، بی‌تردید باید به این نکته اشاره کنیم که علم و فن و تکنیک است که با توجه به عوامل مساعد یا نامساعد طبیعی و جغرافیایی میزان پیشرفت اقتصادی یا عقب‌ماندگی جوامع را رقم می‌زند.

همهٔ این عوامل در مورد ایران نیز مؤثر بوده است. مطالعهٔ گذشته‌های دور این مرز و بوم نشان می‌دهد با آنکه اوضاع طبیعی تقریباً ثابت مانده و تغییر چندانی نکرده است، در مقایسه با کشورهای پیشرفتهٔ آن زمان ایران از یک کشور مستقل و دارای اقتصاد شکوفا به یک کشور وابسته از نظر اقتصادی تبدیل شده است. امکانات بالقوه و بالفعل اقتصادی ایران می‌تواند با اتکا به تکنیک پیشرفتهٔ زمان کشور ما را به صورت جهش در مسیر پیشرفت اقتصادی قرار دهد. مثلاً مرز آبی جنوب کشور (۱۸۸۰ کیلومتر) که ارتباط ایران را با تمام نقاط دنیا برقرار کرده است می‌تواند با توجه به کمبود پروتئین در کشور با استفاده از تکنولوژی پیشرفته در زمینهٔ بهره‌برداری از منابع دریایی و سرمایه‌گذاری در صنایع کشتی‌سازی و ناوگانهای صیادی، کشور را از نظر تأمین پروتئین بی‌نیاز سازد. ایران همچنین منابع انرژی غنی در اختیار دارد، اعم از زغال سنگ، نفت و گاز و معادن متنوعی که مواد اولیهٔ صنایع سبک و سنگین را تشکیل می‌دهند؛ بویژه از نظر ذخائر عظیم گاز که در جهان مقام دوم دارد. اگر با تکیه بر تکنولوژی جدید گامهای اساسی در صنایع استخراج و صنایع تبدیلی برداشته شود، کشور ما در اندک زمانی به پای کشورهای پیشرفتهٔ اقتصادی دنیا می‌رسد. در قسمت مربوط به جغرافیای طبیعی، به منابع آب و خاک کشور اشاره شد که زمینه را برای ایجاد کشاورزی پیشرفته و قابل قبول فراهم می‌کند. با این حال، متأسفانه گاه کشاورزان ما همچنان به شکل سنتی و به روال آباء و اجدادی از زمین بهره‌برداری می‌کنند و محصول کار آنها قابل مقایسه و قابل رقابت با محصول کشاورزی مدرن در کشورهای پیشرفته نیست. در اینجا به

پاره‌ای از داده‌های طبیعی و امکانات اقتصادی کشور اشاره می‌شود.

۱ ـ جنگلهای ایران : جنگل از منابع مهم طبیعی است و به خاطر اهمیتش آن را «طلای سبز» نامیده‌اند. امروزه در دنیا از امکانات جنگلی حدود چهارهزار نوع استفاده به عمل می‌آورند، از ساختن میز، صندلی، در، پنجره، کاغذ، مقوا، کارتن، کبریت، فیبر و زغال گرفته تا تهیهٔ الکل صنعتی، اسید استیک، قطران، فیلم عکاسی، ابریشم مصنوعی، چسب، لاک و نظایر آن، برداشت و مصرف بی‌رویهٔ مناطق جنگلی را در همه جا با خطر ویرانی روبه‌رو کرده است؛ جنگلهای ایران نیز از این خطر در امان نمانده‌اند. سفرنامهٔ ناصر خسرو حاکی از آن است که نواحی بین اهواز و آبادان پوشیده از جنگلهای انبوهی بوده است، در حالی که امروزه اثری از آن همه جنگل وجود ندارد.

وسعت جنگلهای ایران در سال ۱۳۵۰ حدود ۱۸/۵ میلیون هکتار برآورد شده بود که ۳/۴۳ میلیون هکتار آن جنگلهای شمال، ده میلیون هکتار جنگلهای غرب و بقیه جنگلهای حاشیه کویر بوده‌اند. وسعت جنگلهای ایران در حال حاضر بالغ بر ۱۳/۷ میلیون هکتار است و مساحت جنگلهای شمال به ۱/۸۴ میلیون هکتار جنگلهای غرب به ۳/۵ میلیون هکتار تقلیل یافته است. بقیه این رقم را جنگلهای کویری تشکیل می‌دهد که با جنگل‌کاری و غرس درختان کویری برای جلوگیری از پیشروی کویر بر وسعت آنها افزوده شده است.

غنی‌ترین جنگلهای ایران در شمال کشور متمرکز است که به لحاظ بهره‌برداری صنعتی و تجاری اهمیت دارند. ظرفیت چوب قابل برداشت از جنگلهای شمال سالانه حدود سه میلیون مترمکعب است که در حال حاضر فقط ۱/۵ میلیون مترمکعب از آن برداشت می‌شود. از جنگلهای سایر نقاط ایران برای تهیهٔ هیزم و زغال استفاده می‌شود. از جمله دلایل ویرانی جنگلهای ایران می‌توان به قطع نادرست درختان، چرای بی‌رویهٔ

دام، تبدیل اراضی حاشیهٔ جنگلها به زمینهای زراعی و آتش‌سوزیهای طبیعی اشاره کرد. از سال ۱۳۴۱، اقداماتی برای احیاء جنگلها انجام شده که به هیچ وجه با میزان تخریب آنها قابل مقایسه نیست. طی شانزده سال پیش از انقلاب اسلامی ۲۹۴۰۰ هکتار و طی پنج سال پس از انقلاب ۲۲۷۰۰ هکتار جنگل‌کاری شده است. به علاوه، حدود ۴۰۰ هزار هکتار از اراضی کویری نهال‌کاری شده تا مانع از پیشرفت کویر شود و صدهزار هکتار از اراضی نیز مالچ‌پاشی شده است.

۲ ـ مراتع : تخریب مراتع به مراتب شدیدتر از تخریب جنگلهاست. عکسبرداری سال ۱۳۵۲ وسعت کل مراتع کشور را ۱۲۶ میلیون هکتار نشان می‌دهد؛ این رقم در سال ۱۳۵۶ به صد میلیون هکتار و در حال حاضر (۱۳۶۷) به نود میلیون هکتار رسیده است. گذشته از این کاهش کمّی، کیفیت مراتع نیز به شدت لطمه دیده است.

علوفهٔ حاصل از مراتع ایران حدود ده میلیون تن در سال است که نیاز دامهای موجود را برطرف نمی‌کند و هر سال مقداری علوفهٔ خشک وارد می‌شود. تعداد دامهای کشور سه برابر ظرفیت مراتع است و همین امر تخریب شدید مراتع را به دنبال دارد. علل تخریب مراتع را باید در چرای بیش از حد دام، پیشروی کویر، تبدیل مراتع به اراضی کشاورزی، بوته‌کنی برای تهیهٔ سوخت و عدم حفاظت از مراتع از سوی بخش عمومی و خصوصی جستجو کرد. در چنین شرایطی، سالانه یک تا ۱/۵ میلیارد تن از خاک مناسب کشاورزی به دلیل از بین رفتن پوشش گیاهی بر اثر بارندگی شسته می‌شود و از بین می‌رود. بیم آن می‌رود که این رقم به حدود پنج میلیارد تن در سال برسد، در حالی که برای پیدایش قشری خاک مناسب به ضخامت یک سانتی‌متر هشتصد سال زمان لازم است.

۳ ـ کشاورزی : کاوشهای باستان‌شناسی نشان می‌دهد که در ایران از گذشته‌های دور

برای کشاورزی اهمیت خاصی قائل بودند. در اوستا آمده است، «زمینهای کشت شده و بایر توسط نیروهای اهریمنی تصرف شده‌اند، لذا وظیفهٔ اولیٰ برای هر جوان زردشتی پس از ورود به محل شخم زدن و کاشت اراضی بایر و پرورش احشام است.» سقراط، فیلسوف یونانی، نیز دربارهٔ کشاورزی ایران می‌نویسد: «و شاه ایران توجه بسیار دارد که زمین به وسیله ساکنان آن کشت شود و غالباً به قسمتهای مختلف از قلمرو پهناور خویش سفر می‌کند و اگر ببیند که در ایالتی زمینهای آباد و سرسبز و درختان بارور زیاد است به مسئولان آن ایالت پاداش می‌دهد و هر وقت که می‌خواهد هدیه‌ای بدهد آن را به کسانی می‌دهد که زمین بیشتری را آباد کرده‌اند.»

گذشته از اینها، احداث قناتها، شهرها، سدّها و آب‌بندهای متعدد بر رودخانه‌ها در نقاط مختلف ایران در گذشته‌های دور حاکی از اهمیت کشاورزی در ایران باستان است. از نوشته‌های مورخان چنین برمی‌آید که در اواخر دوران ساسانی توسعهٔ سیستمهای آبیاری در خوزستان این خطه را به یکی از قطبهای کشاورزی ایران تبدیل کرده بود. در اواخر این دوره، حدود شانزده هزار هکتار از اراضی خوزستان زیر کشت نیشکر بوده و سالانه حدود ده هزار تن تولید داشته است. حتی در قرن اول هجری قلمه‌های نیشکر را از خوزستان به سایر نقاط جهان از جمله مصر برده‌اند.

حمله‌های بی‌امان اقوام بیگانه، خشکسالیها، وضع مالیاتهای سنگین، ویرانی سیستم آبیاری و کوتاهی در مرمت آنها در ادوار مختلف ضربه‌های سنگینی بر پیکر کشاورزی ایران وارد کرد با این حال، کشاورزی ما تا اوایل دورهٔ قاجار نیازهای داخلی کشور را از نظر مواد غذایی تأمین می‌کرد. پس از این دوره، کشاورزی به دلیل استعمار از تأمین نیازهای داخلی عاجز شد و در سالهای بعد وضع نابسامانی یافت تا به جایی که در آغاز دههٔ ۱۳۴۰ ایران، که یکی از صادرکنندگان محصولات کشاورزی بود، به کشور

واردکننده تبدیل شد و این وضع هنوز هم ادامه دارد.

در سال ۱۳۶۴، مبلغ ۱/۴ میلیارد دلار ارز صرف واردات مواد غذایی شد. گرچه میزان واردات مواد غذایی در سال ۱۳۶۴ نسبت به سال ۱۳۶۳ کاهش یافت، با این حال این سال حدود ۲۳/۵٪ گندم، ۲۷/۶٪ برنج، ۲۱/۹٪ جو، ۶۸/۵٪ ذرت، ۹۷/۴٪ کنجاله، ۸۸/۹٪ پودر ماهی، ۲۲/۷٪ گوشت قرمز، ۴۰/۹٪ کره، ۹۳/۳٪ پنیر، ۷۹٪ روغن خام و ۵۴/۷٪ شکر مصرفی کشور از خارج وارد شد.[۱]

با توجه به رشد سریع جمعیت، میزان واردات در آینده نیز افزایش خواهد یافت. براساس اظهارات وزیر کشاورزی، «تا سال ۱۳۷۷، که جمعیت کشور به حدود ۷۵ میلیون نفر می‌رسد به چهارده میلیون تن گندم ۲/۲ میلیون تن برنج، بیش از دو برابر تولید فعلی گوشت و لبنیات نیاز داریم که اگر از داخل تأمین نشود باید برای واردات مواد غذایی به طور متوسط سالیانه حدود چهار تا پنج میلیارد دلار بیش از مبلغ فعلی هزینه کنیم».[۲]

در سالهای پس از انقلاب اسلامی، دولت سیاستهای خاصی در زمینه کشاورزی اتخاذ کرده است، از جمله: اتخاذ تدابیری برای توجه به روستا، روستاییان و عشایر، تأمین عمده‌ترین نیازهای آنها، تأکید بر واگذاری اراضی و رفع نابرابری‌های اجتماعی در زمینه مالکیت و نظایر آن، تجدیدنظر در قیمت تضمین شدهٔ برخی محصولات اساسی و تلاش برای تهیهٔ کود شیمیایی، سموم دفع آفات و ماشین‌آلات کشاورزی.

تولیدات کشاورزی ایران : در سال ۱۳۵۲ وسعت اراضی زیر کشت ایران حدود ۱۷/۳ میلیون هکتار بود. این مقدار در سال ۱۳۵۸ به ۱۵/۹ میلیون هکتار و در سال

۱. همان، ص ۲۷.

۲. همان، ص ۲۸.

۱۳۶۷ به ۱۵/۷ میلیون هکتار رسید.[۱] علت اصلی کاهش سطح اراضی قابل کشت، توسعه اراضی شهرها، صنایع و کارخانه‌ها و شبکهٔ خطوط ارتباطی بوده است، با وجود این، در سالهای اخیر سطح اراضی زیرکشت آبی نسبت به اراضی زیرکشت دیم افزایش یافته است. وسعت اراضی کشت آبی از چهار میلیون هکتار در سال ۱۳۵۸ به ۴/۶ میلیون هکتار در سال ۱۳۶۷ رسیده در حالی که وسعت اراضی کشت دیم کاهش یافته و از ۵/۸ میلیون هکتار در سال ۱۳۵۸ به ۵/۷ میلیون هکتار در سال ۱۳۶۷ رسیده است. در اینجا لازم است به مهمترین محصولات کشاورزی ایران بپردازیم:

گندم: میزان تولید گندم در ایران همواره متغیر ولی به‌طورکلی رو به افزایش بوده است. در سال ۱۳۳۹، تولید گندم ۲/۹ میلیون تن بود که در سال ۱۳۶۷ به ۵/۷ میلیون تن رسید. بیشترین میزان تولید گندم در سالهای قبل از انقلاب شش میلیون تن مربوط به سال ۱۳۵۵ و در سالهای بعداز انقلاب حدود ۸/۲ میلیون تن مربوط به سال ۱۳۶۹ است. در حال حاضر تولید گندم پاسخگوی مصرف داخلی نیست و هر سال مقداری گندم وارد می‌شود. در سال ۱۳۵۵، ۴۰۶ هزارتن واردات گندم داشتیم؛ در سال ۱۳۶۲، این مقدار سه هزار تن افزایش یافت و بیشتر از کشورهای آرژانتین و استرالیا تأمین شده است.

جو: شرایط کشت جو مانند گندم است و بیشتر در روستاها به مصرف دامها می‌رسد. تولید جو از ۱/۱ میلیون تن در سال ۱۳۴۷ به ۲/۵ میلیون تن در سال ۱۳۶۷ رسید و استانهای خراسان، فارس و آذربایجان شرقی از تولیدکنندگان عمدهٔ آن هستند. با وجود این، برای تأمین جو مصرفی نیز به واردات متکی هستیم.

برنج: کشت برنج در ایران سابقهٔ زیادی دارد. در سال ۱۳۳۹، محصول برنج ۴۷۲

۱. همان، ص ۲۹.

هزار تن بود که در سال ۱۳۴۷ به ۹۸۰ هزار تن و در سال ۱۳۶۷ به ۱/۲ میلیون تن رسید. بیشترین مقدار تولید برنج در سالهای قبل از انقلاب ۱/۶ میلیون تن (مربوط به سال ۱۳۵۵) و در سالهای بعد از انقلاب ۲/۱ میلیون تن مربوط به سال ۱۳۶۹ بوده است. کشت آن بیشتر در استانهای گیلان، مازندران، فارس، خوزستان و آذربایجان متداول است. در سال ۱۳۵۵، بازده محصول برنج در واحد کشت، ۳/۷ تن در هکتار و در سال ۱۳۶۰ برابر با ۳/۵ تن در هکتار بوده است. تا سال ۱۳۴۰، ایران علاوه بر مصرف داخلی مقداری برنج نیز صادر می‌کرد، ولی پس از این تاریخ واردکننده بوده‌ایم؛ میزان واردات برنج در سال ۱۳۶۷ حدود چهارصد هزار تن بوده است.

ذرت: ذرت مورد استفادهٔ انسان و دام است و در همهٔ نقاط ایران، مخصوصاً در مناطقی با آب و هوای گرم و مرطوب و روزهای آفتابی، کشت می‌شود. استان سیستان و بلوچستان مهمترین تولیدکنندهٔ ذرت در کشور است و تقریباً ۸۳٪ از کل تولید ذرت کشور در این استان به دست می‌آید. در سال ۱۳۴۷، میزان تولید ذرت حدود چهارده هزار تن بود که در سالهای پس از انقلاب کاهش یافت (۱۰/۲ هزار تن در سال ۱۳۶۷). محصول ذرت جوابگوی نیاز داخلی نیست و هر سال مقداری ذرت وارد می‌شود. مقدار واردات ذرت در سال ۱۳۶۰ حدود ۸۶۹ هزار تن و در سالهای ۱۳۶۱ حدود ۶۵۱ هزار تن بوده است.

پنبه: تاریخ دقیق آغاز کشت پنبه در ایران مشخص نیست، ولی به طور قطع کشت آن در سالهای پیش از میلاد و با نام پشم سفید متداول بوده است. پنبه به علت موارد مصرف متعدد از گیاهان صنعتی و استراتژیک محسوب می‌شود؛ از دانهٔ آن روغن نباتی تهیه می‌کنند، ساقه و بوتهٔ آن به مصرف کاغذسازی می‌رسد واز تفالهٔ دانهٔ آن برای تغذیهٔ دامها کنجاله تهیه می‌کنند. مناطق عمدهٔ کشت پنبه در ایران عبارتند از: گرگان، گنبد،

مازندران و خراسان. در سالهای پس از انقلاب، سطح زیر کشت این محصول کاهش یافت؛ قبل از انقلاب سطح زیر کشت پنبه سیصد هزار هکتار بود که بعد از انقلاب به دویست هزار هکتار رسید. به این ترتیب، میزان تولید پنبه نیز در سالهای بعد از انقلاب کاهش یافته و از حدود پانصد هزار تن پنبهٔ وش به طور متوسط به حدود سیصد هزار تن رسیده است. بیشترین میزان تولید پنبه قبل از انقلاب ۷۱۶ هزارتن در سال ۱۳۵۳ و بیشترین مقدار تولید بعد از انقلاب چهارصد هزارتن در سال ۱۳۶۹ بوده است.

چای: چای در مناطق معتدل و گرم و مرطوب عمل می‌آید. در ایران در سواحل دریای خزر، بویژه در استان گیلان (لاهیجان)، شرایط مناسب برای کشت چای وجود دارد. در سال ۱۳۵۷ میزان تولید برگ سبز چای ۱۱۸ هزارتن بود که در سال ۱۳۶۲ به ۱۹۴ هزارتن و در سال ۱۳۶۷ به ۲۴۷ هزارتن رسید.

چغندرقند: اولین کارخانه قند ایران در سال ۱۲۷۲ (۱۸۹۳ میلادی) از بلژیک خریداری و در کهریزک (نزدیک تهران) نصب شده، ولی به علت رقابت شدید کشورهای صادرکنندهٔ قند و شکر به ایران بهره‌برداری از آن تا سال ۱۳۱۰ به تأخیر افتاد. در نتیجه تا سال ۱۳۱۰، به صورت صیفی در ایران کشت می‌شد و به مصرف تغذیه انسان و دام می‌رسید، ولی پس از این تاریخ کشت آن در ایران رواج یافت و بعدها کارخانه‌های دیگری نیز تأسیس شد. میزان تولید چغندرقند در ایران سالیانه سه تا چهار میلیون تن است؛ بیشترین میزان تولید در سالهای قبل از انقلاب ۵/۲ میلیون تن مربوط به سال ۱۳۵۵ و پس از انقلاب ۴/۱ میلیون تن مربوط به سال ۱۳۶۱ بوده است. از هر هشت تن چغندر قند حدود یک تن قند و شکر به دست می‌آید.

نیشکر: نیشکر معمولاً در نواحی گرم و معتدل و مرطوب عمل می‌آید و مورخان سرزمین اصلی آن را منطقه‌ای بین پاکستان و بنگلادش ذکر کرده‌اند. در حال حاضر،

تولیدکنندگان عمدهٔ نیشکر هند، پاکستان، کوبا، و هاوایی هستند. همانطور که اشاره شد، کشت نیشکر در زمان اشکانیان و مخصوصاً ساسانیان در خوزستان بسیار رایج بود. در سال ۱۳۱۳، آزمایشهایی برای احیای کشت نیشکر انجام شد که به علت وقوع جنگ جهانی دوم مدتی متوقف ماند تا آنکه با وارد کردن قلمه‌های نیشکر از هندوستان و پاکستان و کشورهای دیگر در سال ۱۳۳۳ کشت آن در اهواز و هفت تپه شروع شد.

در سال ۱۳۶۴، کل محصول نیشکر ایران حدود دو میلیون تن بو که حدود دویست هزارتن قند و شکر از آن به دست آمد (از هر ده تن نیشکر یک تن قند و شکر به دست می‌آید) در سالهای اخیر سطح زیر کشت نیشکر افزایش یافته است؛ این مقدار در سال ۱۳۶۰ برابر با ۲۱ هزار هکتار بود که در سال ۱۳۶۴ به ۲۹ هزار هکتار رسید. مقدار واردات قند و شکر در سالهای مختلف متغیر بوده و از ۱/۳ میلیون تن در سال ۱۳۵۸ (بیشترین مقدار) تا ۱۱۱ هزار تن در سال ۱۳۶۰ (کمترین مقدار) نوسان داشته است. متوسط مقدار واردات قند و شکر در سالهای بعد از انقلاب حدود چهارصد هزارتن بوده است.

توتون و تنباکو: کشت آنها در ایران بیشتر در گیلان، مازندران، گرگان، و آذربایجان‌غربی متداول است. توتون ایران از نوع مرغوب توتون در جهان به شمار می‌رود. در سالهای بعد از انقلاب تولید توتون و تنباکو ابتدا افزایش یافت و به ۲۷ هزارتن رسید، ولی بعد کاهش یافت و در سال ۱۳۶۷ به نوزده هزار تن رسید. این میزان تولید جوابگوی مصرف داخلی نیست و هر سال مقداری وارد می‌شود. در سالهای بعد از انقلاب، میزان واردات توتون و تنباکو بین ۴/۷ تا ۱۹/۷ هزارتن در سال متغیر بوده است.

دامپروری: دامپروری از رشته‌های مهم فعالیت کشاورزی و مکمل آن است و


FLAVIA

علاوه بر تأمین فرآورده‌های دامی موردنیاز مردم، مانند گوشت، شیر و پشم، در کشاورزی اهمیت بسزایی دارد؛ کود حاصل از فضولات دامها به حاصلخیزی خاک کمک می‌کند و از محصولات زائد کشاورزی، مثل ساقهٔ ذرت، کاه و تفالهٔ چغندر قند، برای تغذیهٔ دام استفاده می‌شود.

در سال ۱۳۶۷، تعداد گاوها و گوسفندهای کشور حدود ۶۸ میلیون رأس بوده است (چهل میلیون رأس گوسفند و بره). به دلیل تخریب مراتع در سالهای گذشته تعداد بزها افزایش چندانی نداشته و از چهارده میلیون رأس در سال ۱۳۵۰ به ۲۱ میلیون رأس در سال ۱۳۶۷ رسیده است، در حالی که تعداد گوسفندها در این مدت از ۲۴/۳ میلیون رأس به چهل میلیون رأس رسیده است.

در سال ۱۳۶۶، حدود ۴/۵ میلیون رأس گوسفند، ۱/۴ میلیون رأس بز و ۷۲۰ هزار رأس گاو و گاومیش در کشور کشتار شده است (حدود پانصد هزارتن) که به هیچ وجه با رشد جمعیت متناسب نیست و نمی‌تواند جوابگوی مصرف داخلی باشد. در سال ۱۳۶۶ واردات گوشت حدود دویست هزارتن بود که در مقایسه با واردات سال ۱۳۵۲ شش برابر افزایش یافته بود. همچنین واردات شیر و فرآورده‌های لبنی نیز از ۲۶ هزارتن در سال ۱۳۵۲ به حدود دویست هزارتن در سال ۱۳۶۶ رسیده و به عبارتی هشت برابر شده است.

شیلات : ایران با دسترسی به دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان و از طریق این دریا به اقیانوس هند و دریاهای آزاد جهان، و همچنین در اختیار داشتن آبگیرهای داخلی دارای منابع غنی برای صید ماهی است. افزایش شدید جمعیت و نیاز به پروتئین موجب شده که توجه بیشتری به بهره‌وری از حیوانات آبزی معطوف شود.

صید ماهی در ایران از دیرباز به صورت سنتی توسط ساحل‌نشینان دریاهای شمال و

جنوب ایران صورت می‌گرفته است. فاصلهٔ زیاد مراکز صید و مراکز مصرف در مناطق مرکزی، فقدان راههای ارتباطی لازم، کمبود و نارسایی وسایل حمل و نقل یخچال‌دار و قابلیت فساد سریع ماهی باعث شده که ماهی در تغذیهٔ ایرانیان نقش چندانی نداشته باشد، ولی اخیراً به این منبع پروتئینی توجه خاصی مبذول می‌شود.

مصرف سرانهٔ ماهی در ایران از نیم کیلوگرم در سال ۱۳۶۰ به شش کیلوگرم در سال ۱۳۶۸ رسیده است، در حالی که مصرف سرانهٔ ماهی در جهان بیش از بیست کیلوگرم در سال است. در سال ۱۹۸۰، مصرف سرانهٔ ماهی در ایسلند ۶۵۸ کیلوگرم، در نروژ ۵۸۶/۷ کیلوگرم، در دانمارک ۳۹۵/۸ کیلوگرم و در یمن جنوبی ۴۰/۵ کیلوگرم بوده است.

در سالهای قبل از انقلاب، صید ماهی چندان مورد توجه نبود و در سالهای ۱۳۴۹ تا ۱۳۵۷ متوسط صید ماهی هرگز به ده هزارتن در سال نرسید. در سالهای بعد از انقلاب، اقداماتی برای توسعهٔ ماهیگیری، مانند تکثیر مصنوعی ماهی در دریای خزر و آبگیرهای داخلی، صورت گرفت. در نتیجه، میزان صید ماهی در سال ۱۳۶۰ به حدود نوزده هزارتن و در سال ۱۳۶۵ به ۱۴۴ هزارتن و در سال ۱۳۶۸ به حدود سیصد هزارتن رسید. با این حال، سالانه مقداری ماهی نیز وارد می‌شود. به علاوه، در سال ۱۳۶۸ حدود صد هزارتن پودر ماهی برای تغذیهٔ دام وارد شده است.

۵ ـ معادن: وجود معاون در هر کشور برای توسعهٔ صنایع آن اهمیت خاصی دارد و امکانات مناسبی ایجاد می‌کند. از این نظر، وجود معادن غنی را موجب غنای کشور و تأمین‌کنندهٔ ثروت ملی می‌دانند به شرط آنکه نظام سیاسی مستقلی بر کشور حاکم باشد. در غیر این صورت، این منابع سرشار نظر کشورهای استعمارگر را جلب می‌کند و برای غارت آن یوغ استعمار و بردگی را بر گردن صاحبان این ثروت محکم خواهند کرد. در

اینجا به مهمترین معادن مورد بهره‌برداری کشور اشاره می‌شود:

زغال سنگ: استفاده از زغال سنگ در صنایع ایران با تأسیس کارخانه قند کهریزک و نیز برای لکوموتیوهای راه‌آهن حضرت عبدالعظیم شروع شد.

تا قبل از احداث کارخانهٔ ذوب آهن اصفهان، مصرف زغال سنگ در ایران نسبت به سایر کشورها بسیار کم بود. زیرا صنایع توسعهٔ چندانی نیافته بود و برای مصارف دیگر به جای زغال سنگ از نفت یا زغال چوب استفاده می‌شد.

مهمترین معاون زغال سنگ ایران در نواحی زیر واقع است: ۱. حوزه کرمان شامل مناطق پابدانا، باب نیزو و هجدک؛ ۲. حوزه جبال البرز از حوالی گیلان تا نزدیکی خراسان؛ ۳ـ حوزهٔ طبس که عظیمترین ذخایر زغال سنگ ایران را دارد.

مقدار ذخایر زغال سنگ ایران، به استثنای طبس حدود پانصد میلیون تن به طور قطعی و ۵/۳ میلیارد تن به طور احتمالی برآورد شده است. ذخایر زغال سنگ طبس سه میلیون تن قطعی و دو میلیارد تن احتمالی برآورد شده است.

از آغاز بهره‌برداری از ذوب آهن اصفهان، سالانه نهصد هزارتن زغال سنگ لازم بود که ۷۵۰ هزارتن آن از حوزه کرمان و جبال البرز تأمین می‌شد. با شروع بهره‌برداری از دومین کورهٔ باند ذوب آهن، این مجتمع سالانه به ۲/۷ میلیون تن زغال سنگ نیاز دارد.

سنگ آهن : در اکثر نقاط ایران وجود دارد. میزان ذخایر سنگ آهن ایران ۱/۷ میلیارد تن و تولید آن در سال ۱۳۶۵ حدود ۱/۸ میلیون تن بوده است.

مهمترین معادن سنگ آهن ایران از نظر ذخایر قابل بهره‌برداری به ترتیب عبارتند از: چادرملو با ۱۳۵۰ میلیون تن، چغارت با ۱۷۰ میلیون تن، گل گهر (کرمان) با ۱۴۵ میلیون تن و آنومالی شمالی با ۱۲۵ میلیون تن. به علاوه، کانسارهای وسیع دیگری در

سه چاهون، چاه‌گز، ساغند، تاریگان و میشداون وجود دارد.

مس: مس پس از آهن، دومین فلز پرمصرف دنیاست. ایران در کمربند مس جهان واقع شده و ذخایر بسیار غنی مس دارد. معادن مس سرچشمه و میدوک ، پس از معادن مس شیلی، از بزرگترین کانسارهای مس جهان محسوب می‌شوند. منابع مس سرچشمه تا عمق دویست متری شامل ۴۵۰ میلیون تن مس با عیار ۱/۱۲ درصد و تا عمق پانصد متری شامل دو برابر این مقدار است. مقدار ذخیرهٔ احتمالی این معدن را ۱/۸ میلیارد تن سنگ مس برآورد کرده‌اند. در ادامهٔ عملیات اکتشاف، معدن مس «میدوک» با عیاری بالاتر از معدن مس سرچشمه، در نزدیکی سیرجان کشف شد (در ۱۳۰ کیلومتری معدن سرچشمه). علاوه بر این مراکز، در بیرجند، قلعه زری، بایچه باغ زنجان، و آذربایجان نیز مس کشف شده است.

سرب و روی: سرب و روی در درجهٔ اول در صنایع نظامی استفاده می‌شوند. مهمترین معادن سرب و روی ایران در «انگورانِ» زنجان، «عمارتِ» اراک، «کوشکِ» یزد و «ایرانکوهِ» اصفهان واقع است. کارخانهٔ ذوب و تصفیهٔ سرب و روی در شرق زنجان تأسیس شده است که یکی از بزرگترین کارخانه‌های تولید شمش سرب و روی است.

علاوه بر این مواد معدنی در ایران معادن دیگری نظیر، کرومیت، منگنز، نمک، سنگ آهک، مرمر و مرمریت، سیلیس و کواتزیت کائولین، فیروزه و سایر منابع کانی فلزی و غیرفلزی وجود دارد.

۶ـ صنایع : صنایع ایران را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: صنایع دستی، صنایع سبک و صنایع سنگین. این نوع طبقه‌بندی صرفاً برای سهولت در آمارگیری است. منظور از صنایع دستی، صنایعی است که تمام یا قسمتی از مراحل ساخت آنها با دست

انجام می‌شود و به میراث قومی، فرهنگی و هنری مردم هر منطقه بستگی دارد. صنایع سبک صنایعی است که تولیدات آنها مستقیماً توسط مصرف‌کننده نهایی به مصرف می‌رسد و بیش از ده نفر در آنها به کار اشتغال دارند و شامل نساجی، سیمان، قند و شکر، روغن نباتی، کاغذسازی، چوب، صنایع شیمیایی، شیشه‌سازی، و تولید اتومبیل، تلویزیون، یخچال، رادیو، فریزر، ماشین رختشویی و سایر وسایل برقی است. صنایع سنگین معمولاً به صنایعی اطلاق می‌شود که تولیدات آنها مستقیماً توسط مصرف‌کننده قابل مصرف نیست، بلکه در صنایع سبک مورداستفاده قرار می‌گیرد و به کالای مصرفی تبدیل می‌شود. صنایع سبک از نظر میزان سرمایه‌گذاری، نوع تولیدات، میزان تولید و سطح اشتغال از صنایع سبک متمایزند و شامل کارخانه‌های ذوب آهن، کارخانه نورد، ماشین‌سازیها و ریخته‌گریها می‌شود.

صنایع دستی ایران عبارت است از : قالی‌بافی، قلم‌زنی روی مس و سایر فلزات (اصفهان)، منبت‌کاری (آباده و ارومیه)، خاتم‌سازی (اصفهان)، چاقوسازی (زنجان و کرند)، سوزندوزی (بلوچستان و کرمان) و سرامیک‌سازی. در این میان قالی‌بافی عمده‌ترین سهم در اشتغال و صدور تولیدات صنایع دستی دارد و چهار تا هفت میلیون نفر در این رشته فعالیت می‌کنند؛ صادرات فرش همواره یکی از ارقام صادرات غیرنفتی ایران را تشکیل می‌دهد.

اخیراً صادرات فرش ایران کاهش یافته است و می‌توان دلایل مختلفی را برای این امر برشمرد که یکی از آنها ظهور رقبای جدید مثل هند، پاکستان، رومانی و چین است. پس از انقلاب اسلامی و به موازات بالا رفتن قیمت اجناس و دستمزدها، عده‌ای سودجو با احداث کارگاههای فرش‌بافی در کشورهای همسایه، بخصوص در پاکستان و افغانستان، ریزه‌کاریهای این صنعت ظریف را به رایگان به کشورهای دیگر منتقل کردند

و با استفاده از نیروی کار ارزان و به قیمت از دست رفتن بازارهای ایران به سودهای کلانی دست یافتند. ایجاد محدودیت توسط کشورهای وارد کننده از طریق اعمال سیاستهای گمرکی در پی تحریم اقتصادی ایران، افزایش قیمت فرش ایران به خاطر بالا بودن دستمزدها و قیمت مواد اولیه و رنگرزی، ارزانی فرش کشورهای همسایه با همان کیفیت فرش ایرانی به خاطر پایین بودن دستمزدها و نرخ اجناس در کشورهای همسایه، و در نهایت مهاجرت شدید روستاییان، که تولیدکنندگان عمدهٔ فرش بودند، موجب از بین رفتن بازار فرش ایران به نفع رقبای نوپا شد.

در سال ۱۳۵۸ صنایع سبک ایران به علت کمبود مواد اولیه، کمبود قطعات یدکی، کمبود کادر متخصص و کم‌کاری ناشی از عوامل مختلف فقط با ۵۸/۳ درصد ظرفیت کار می‌کردند. وابستگی صنایع به تکنولوژی خارجی بویژه در صنایع الکترونیک، پتروشیمی، کامپیوتر و مکانیک برق شدیدتر بود. توزیع این صنایع از نظر جغرافیایی ناموزون است و بیشتر در تهران و شهرهای بزرگ متمرکزاند؛ حدود ۴۲ درصد از این صنایع در تهران، نه درصد در اصفهان ۶/۵ درصد در خراسان و ۵/۵ درصد در مازندران مستقر هستند و این امر موجب مهاجرت نیروی کار و انتقال سرمایه از سایر مناطق ایران به تهران و شهرهای بزرگ شده است.

در بخش صنایع سنگین ایران، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

ذوب آهن اصفهان: در سال ۱۳۴۶ کارهای ساختمانی این کارخانه، تجهیز معادن سنگ آهن و زغال سنگ و احداث خطوط آهن از کرمان به کارخانهٔ ذوب آهن آغاز شد. بهره‌برداری این کارخانه در سال ۱۳۵۱ با تولید ۳۸۴ هزارتن فولاد شروع شد، طرح افزایش ظرفیت کارخانه ذوب آهن اصفهان از ۵۵۰ هزارتن به ۱/۹ میلیون تن در سال ۱۳۵۲ با ساخت کوره بلند دوم آغاز شد و در ۱۳۶۲ به پایان رسید. در برنامهٔ

همکاریهای ایران و شوروی (شوروی سابق) تا سال ۲۰۰۰، توافق شده بود که ظرفیت این کارخانه به چهار میلیون تن در سال برسد.

مجتمع فولاد اهواز : در سال ۱۳۵۲، قرارداد احداث مجتمع فولاد اهواز منعقد گردید و عملیات ساختمانی آن همان سال آغاز شد. کلیهٔ قراردادهای مربوطه به طراحی، برنامه‌ریزی، نظارت و اجرای این پروژه با پیمانکاران آمریکایی، آلمانی، فرانسوی و ژاپنی منعقد شده و تا زمان انقلاب اسلامی حدود پنجاه درصد از کارهای این مجتمع پایان یافته بود. با وقوع انقلاب اسلامی، کارشناسان خارجی مجتمع را ترک کردند و ادامهٔ کارها چند سالی متوقف شد. بعدها عملیات احداث مجتمع به همت کارشناسان ایرانی از سر گرفته شد و سرانجام در اوایل سال ۱۳٦٦ به پایان رسید. در دوران تجاوز حکومت عراق، این مجتمع آسیبهای کلی دید؛ عملیات بازسازی آن در سال ۱۳٦۸، به پایان رسید و بهره‌برداری از آن آغاز گردید. ظرفیت این مجتمع ۱/۵ میلیون تن فولاد در سال است.

مجتمع فولاد مبارکه : اولین کلنگ این مجتمع در سال ۱۳٦۱ به زمین زده شد. مساحت آن پنج برابر وسعت کارخانهٔ ذوب آهن اصفهان و حدود پنجاه کیلومتر مربع و طول خط تولید آن چندین کیلومتر است. آب مصرفی این مجتمع سالیانه ۳۵ میلیون متر مکعب است و برای تصفیهٔ آن تصفیه خانه‌ای در حد تصفیه خانه شهر تهران لازم است. مقدار برق مصرفی این مجتمع نیز معادل برق مصرفی تهران است (ششصد مگاوات). مهمترین واحدهای این مجتمع عبارتند از :گندله‌سازی، واحد احیای مستقیم، کوره‌های قوی الکتریکی (فولادسازی) واحدهای ریخته گری و نورد. کل سرمایه گذاری این طرح بالغ بر شش میلیارد دلار، ظرفیت اولیه آن ۲/۵ میلیون تن و ظرفیت نهایی آن ۳/۵ میلیون تن انواع ورق است. طی سالهای مختلف تولید فولاد در داخل کشور بیست تا

۲۸ درصد از مصرف داخلی را تأمین کرده است که پاسخگوی احتیاجات داخلی نیست.

ماشین‌سازی اراک : عملیات احداث آن در سال ۱۳۴۶ شروع شد و در سال ۱۳۵۱ به بهره‌برداری رسید. ظرفیت اولیهٔ این کارخانه بیست هزارتن بود که در مرحلهٔ بعد افزایش یافت و به سی هزارتن رسید. تولیدات این کارخانه شامل انواع ماشین‌آلات مثل دیگ بخار، جرثقیل، تسمه نقاله، پل فلزی، اسکلت سنگین فلزی، برج تقطیر، تجهیزات پالایشگاهی و تجهیزات معادن است.

ماشین سازی تبریز: عملیات ساختمانی این کارخانه در سال ۱۳۴۵ شروع شد. تولید آزمایشی آن از سال ۱۳۴۸ آغاز شد و از سال ۱۳۵۱ رسماً مورد بهره‌برداری قرار گرفت. تولیدات آن عبارتند از : ماشین تراش، ماشین صفحه تراش، ماشینهای مته، ماشین فرز، پمپهای مختلف، الکتروموتور، کمپرسور، دستگاه پرس و موتور دیزل کوچک.

تراکتورسازی ایران : در سال ۱۳۴۵ عملیات ساختمانی این کارخانه در تبریز آغاز شد و تولید آزمایشی آن از سال ۱۳۴۸ شروع شد. از سال ۱۳۵۴، به جای مونتاژ تراکتورهای یونیورسال به ساخت تراکتورهای «مسی فرگوسن» انگلیسی پرداختند. از سال ۱۳۶۱، تولید موتورهای پرکینز به تعداد حدود پنج هزار دستگاه در این کارخانه آغاز شد. در این کارخانه انواع موتور برای مصرفهای صنعتی، مانند لیفتراک، پمپ آب، ژنراتور و کمپرسور هوا، نیز تولید می‌شود از تولیدات دیگر این کارخانه انواع موتور دیزل، تریلر، تیلر و کمباین است.

کارخانه آلومینیوم سازی اراک : قرارداد احداث این کارخانه با سرمایه‌گذاری مشترک ایران (۷۰٪)، پاکستان (۵۰٪) و شرکت آمریکایی رینولدز (۲۵٪) در سال ۱۳۴۸ منعقد شد. ظرفیت این کارخانه در مراحل اولیه ۴۵ هزارتن و در مرحله نهایی

نود هزارتن در سال پیش‌بینی شده بود؛ بهره‌برداری آزمایشی از آن در سال ۱۳۵۰ و بهره‌برداری رسمی از آن در سال ۱۳۵۱ آغاز شد. میزان تولید در سالهای ۵۷-۱۳۵۱، به استثنای سال ۱۳۵۳، کمتر از ظرفیت و بین هجده تا ۲۲ هزارتن متغیر بود. در نتیجه، کارخانه با زیان مواجه شد . شرکت رینولدز و کشور پاکستان میزان سرمایه‌گذاری خود را هر سال بیشتر کاهش دادند. در سال ۱۳۵۷، میزان سرمایه‌گذاری آنها به ترتیب به ۴/۵ و ۰/۵ درصد رسید. با پیروزی انقلاب اسلامی، این سرمایه‌ها مصادره شد و کارشناسان و متخصصان ایرانی ادارهٔ کارخانه را به عهده گرفتند. در سالهای بعد از انقلاب میزان تولید به ۴۵ هزارتن رسید، در حالی که میزان مصرف کشور چهار تا پنج برابر این مقدار است. در این کارخانه آلومینیوم به صورت شمش و بیلت تولید می‌شود و در کارخانه «آلوپن» در شهر صنعتی البرز قزوین انواع در و پنجره و پروفیل را از آن می‌سازند.

مجتمع مس سرچشمه: قرارداد احداث این مجتمع در سال ۱۳۵۱ منعقد شد و عملیات ساختمانی و نصب تجهیزات آن در سال ۱۳۵۲ شروع شد و تا پاییز ۱۳۵۷ بیش از ۹۵٪ آن به اتمام رسید. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، کارشناسان خارجی کشور را ترک کردند و کارشناسان ایرانی ادامهٔ کارها را بر عهده گرفتند.

این مجتمع چند واحد عظیم صنعتی شامل واحد تغلیظ، واحد مولیبدن، واحد ذوب، واحد پالایشگاه و واحد ریخته‌گری دارد. واحد تغلیظ از دی ماه ۱۳۶۰ مورد بهره‌برداری قرار گرفت؛ در این واحد سنگ مس با عیار ۱/۲ درصد به کنسانتره مس با عیار ۳۲ درصد تبدیل می‌شود. در واحد ذوب، کنسانتره مس با عیار ۳۲ درصد به مس «آند» با عیار ۹۹/۶ درصد تبدیل می‌شود، پس از آن ناخالصیهای مس آند در واحد پالایشگاه گرفته می‌شود و مس کاتُد با عیار ۹۹/۹۸ درصد به دست می‌آید. در سال

۱۳۶۸، میزان تولید این مجتمع ۲۷ هزارتن مس بود؛ علاوه بر آن، سالانه حدود چهارصد کیلو طلا و دوازده تن نقره نیز در این مجتمع به دست می‌آید.

صنعت نفت ایران : مراکز عمدهٔ استخراج نفت در ایران عبارتند از :

۱ـ حوزه خوزستان شامل مسجد سلیمان، هفتگل، گچساران، نفت سفید، پازنان، آغاجاری، لالی، اهواز، مارون و بی‌بی حکیمه؛

۲ـ حوزه خلیج فارس شامل دورود، سروش، فروزان، بهرگانسر، سلمان، رشادت، نوروز، خارک، ساسان و رستم؛

۳ـ حوزه باختران در نفت شهر؛

۴ـ حوزه استان مرکزی، سارجه قم، منطقه البرز؛

۵ـ حوزه لرستان که منطقه نفت‌خیز ماله‌کوه در شمال شرقی لرستان در سال ۱۳۴۷ کشف شد. پالایشگاههای آبادان، باختران، تهران، شیراز، تبریز، اصفهان مهمترین پالایشگاههای ایران هستند و حمل نفت از مراکز استخراج به مراکز تصفیه در داخل کشور بیشتر از طریق خطوط لوله صورت می‌گیرد.

مقدار ذخایر مسلم نفت ایران حدود ۹۳ میلیارد بشکه یا ۱۲/۷ میلیارد تن است که حدود ۹ درصد کل ذخایر جهان را تشکیل می‌دهد، پس از انقلاب اسلامی میزان استخراج نفت کاهش یافت و از ۲۷۱ میلیون تن در روز (۵/۶ میلیون بشکه) در سال ۱۳۵۶ به ۱۶۵ میلیون تن در روز (سه میلیون بشکه) در سال ۱۳۵۸ رسید. میزان استخراج نفت در سالهای ۱۳۶۹ و ۱۳۷۰، براساس سهمیه‌بندی اوپک، حدود ۱۷۵ میلیون تن (۳/۴ میلیون بشکه در روز) بوده است.

صنعت گاز در ایران : گاز به دو صورت، یکی همراه با نفت و دیگری به صورت مستقل، در طبیعت وجود دارد. ذخایر گاز مستقل در ایران در سه منطقه واقع شده‌اند:

۱ـ مخازن جنوب غربی شامل مخازن نار و کنگان در جنوب شرقی بوشهر و مخازن پارس در خلیج فارس؛

۲ـ مخازن جنوبی شامل مخازن سرخون نزدیک بندرعباس و مخازن گورزین در جزیره قشم؛

۳ـ مخازن شمال شرقی شامل مخازن خانگیران، مزدوران و گنبدلی در سرخس.

حجم ذخایر گاز ایران حدود چهارده تریلیون مترمکعب (۱۲/۵ درصد کل ذخایر جهان) است. که شصت درصد آن راگاز همراه با نفت و بقیه را مخازن مستقل گاز تشکیل می‌دهد.

مهمترین پالایشگاههای گاز ایران عبارتند از : پالایشگاههای گاز بیدبلند (آغاجاری)، خانگیران (سرخس)، کنگان (دویست کیلومتری جنوب شیراز و نزدیک ساحل خلیج فارس)، گورزین (جزیره قشم) و سرخون (نزدیک بندرعباس).

در سال ۱۳۶۴، از کل تولید گاز طبیعی سی درصد به علت عدم امکانات جمع‌آوری، سوزانده شده، چهل درصد به چاههای نفت تزریق شده و فقط سی درصد به مصرف سوخت رسیده است.

صنایع پتروشیمی : ذخایر نفت و گاز به عنوان ماده اولیه صنایع پتروشیمی اهمیت زیادی دارند و اگر فقط دو درصد از تولید نفت ایران به فرآورده‌های پتروشیمی تبدیل شود، درآمد حاصل از فروش آن دو برابر درآمد حاصل از فروش نفت خام خواهد بود. همچنین، اگر از نفت فقط برای تزریق مواد پتروشیمی استفاده شود ذخایر نفت ایران به جای بیست سال دویست سال کفایت خواهد کرد.

صنایع پتروشیمی در ردیف صنایع مادر است و تولیدات آن در بسیاری از صنایع دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد. تولیدات این صنایع بسیار متنوع است و می‌توان آنها را

به سه بخش تقسیم کرد: ۱ـ کودهای شیمیایی؛ ۲ـ مواد پلیمر، پلاستیک، لاستیکها و الیاف مصنوعی؛ ۳ـ مواد شیمیایی. ایجاد صنایع پتروشیمی در ایران در سال ۱۳۴۲، با بهره‌برداری از مجتمع پتروشیمی مرودشت شیراز، شروع شد و با تأسیس شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران در سال ۱۳۴۴ و احداث مجتمعهای متعدد به سرعت توسعه یافت. مهمترین مجتمعها و واحدهای پتروشیمی عبارتند از: مجتمع پتروشیمی شیراز، مجتمع شیمیایی رازی (بندر امام خمینی)، مجتمع پتروشیمی آبادان، مجتمع شیمیایی خارک، مجتمع پتروشیمی فارابی (بندر امام خمینی)، شرکت سهامی کربن ایران، و کارخانه پولیکا (در حومهٔ کرج).[۱]

با توجه به مطالب این فصل، باید گفت مجموعه اعمالی که انسان از طریق آنها مواد اولیه و خام طبیعی را برای خود قابل استفاده می‌کند «صنعت»، و کاری که برای تکثیر مواد نباتی و حیوانی انجام می‌دهد «کشاورزی»، و فعالیتی که برای آوردن مواد و کالاهای لازم از خارج یا فرستان مواد و کالاهای خود به نقاط دیگر انجام می‌دهد «بازرگانی» است. این قبیل فعالیتها یا هر نوع فعالیتی که موجب ازدیاد ثروت در کشور شود و در نتیجهٔ آن رفاه و آسایش مردم تأمین گردد فعالیت اقتصادی محسوب می‌شود؛ به عبارت دیگر، رابطهٔ انسانی با محیط طبیعی برای زندگی بهتر و بهره‌وری مناسب از طبیعت را جغرافیای اقتصادی می‌خوانند. اساس این فعالیتها بر استفاده از منابع کشاورزی و حیوانی، صنعت و استخراج منابع زیرزمین و در نهایت بازرگانی و ایجاد راههای اقتصادی تثبیت شده و پایدار است.

هرگونه فعالیت و جا به جایی کالا به نوع بخصوصی از راه نیاز دارد و در زمینهٔ حمل مواد سنگین و پر حجم بین قاره‌ها و کشورها از طریق آب، کشتی و در داخل خشکی،

۱. برای تهیهٔ مطالب اقتصادی از کتاب جغرافیای اقتصادی ایران، نوشتهٔ دکتر اصغر جعفری ولدانی استفاده شده است.

راه‌آهن اهمیت خاصی دارد.

ج ـ جغرافیای سیاسی ایران

در جغرافیای سیاسی هر کشور، ضمن بررسی نژاد، جمعیت، تاریخ گذشته، تغییرات مرزی و ویژگیهای جغرافیای انسانی و اقتصادی به علل تمرکز شهرها و مراکز جمعیتی، بویژه تقسیمات داخلی کشور و نوع حکومت، می‌پردازند. بدیهی است پرداختن به همهٔ این مسائل از حوصلهٔ کتاب تاریخ جامع راه آهن خارج است. در کم و کیف و تعیین مسیر خطوط راه آهن ایران، ویژگیهای جغرافیای طبیعی و اقتصادی بیشتر مؤثر است تا جغرافیای سیاسی. با وجود این، بهتر است در زمینهٔ جغرافیای سیاسی ایران به سیاست جغرافیایی توجه شود که در فصل مربوط به دورهٔ امتیازات و نیز در فصل دوم از گفتار دوم، «مقاصد سیاسی و نظامی در احداث راه آهن سراسری»، به تفصیل تشریح شده است.

کشور ایران از نظر وسعت، نوع حکومت، تقسیمات داخلی و مرزهای سیاسی در دوره‌های تاریخی مختلف، با تغییر و تحولاتی مواجه بوده است. ایران زمانی از غرب تا رود سند در هندوستان، از جنوب شرقی تا ترکیه و آخرین حد غربی آسیا از شمال تا رودهای سیحون و جیحون و منطقه ماوراءالنهر و ماوراء قفقاز گسترده بود. در دوره‌های بعد، کوچک و کوچکتر شد و در قسمتهایی از سرزمین وسیع ایران حکومتهای ملوک‌الطوایفی وجود داشت.

در زمان صفاریان، ایران از قلمرو وسیع خلفا جدا شد و استقلال تازه‌ای یافت. پس از آن، سامانیان و غزنویان نیز تقریباً بر همان محدودهٔ حکومتی صفاریان حکومت می‌کردند. در زمان مسعود غزنوی، بخشی از مناطق شمال غرب هندوستان و برخی نقاط عراق عجم نیز به قلمرو غزنویان اضافه شد. پس از این سلسله، سلجوقیان،

خوارزمشاهیان، نوادگان چنگیز و تیموریان و بعدها افشاریان بر این سرزمین حکومت کردند.

کشور ایران پیش از مشروطیت به دوازده قسمت تقسیم می‌شد که هر یک از آنها را ایالت می‌خواندند. پس از اعلام مشروطیت، ایران به چهار ایالت بزرگ و چندین ولایت بزرگ و کوچک تقسیم شد و جمعاً شامل ۲۷ قسمت بود. در هر یک از این تقسیمات، به نسبت اهمیتی که داشتند، حکّامی به نامهای والی (برای ایالت)، حاکم (برای ولایت) و نایب‌الحکومه (برای بلوک) حکومت می‌کردند. والیها مسئول حکومت مرکزی بودند و از جانب شاه منصوب می‌شدند و حکام را وزارت کشور انتخاب می‌کرد. تقسیمات ایران در این دوره عبارت بود از: ۱ـ آذربایجان، ۲ـ خراسان و سیستان، ۳ـ فارس و لارستان، ۴ـ کرمان و بلوچستان، ۵ـ گیلان و طالش، ٦ـ مازندران، ۷ـ گرگان، ۸ـ تهران، ۹ـ قزوین، ۱۰ـ همدان، ۱۱ـ خمسه (زنجان)، ۱۲ـ عراق، ۱۳ـ ولایات ثلاث (ملایر، نهاوند و تویسرکان)، ۱۴ـ قم، ۱۵ـ ساوه و زرند، ۱٦ـ کاشان، ۱۷ـ کمره، گلپایگان، خوانسار، محلات،، ۱۸ـ اصفهان، ۱۹ـ بختیاری، ۲۰ـ یزد، ۲۱ـ بروجرد، ۲۲ـ کردستان، ۲۳ـ کرمانشاهان، ۲۴ـ لرستان، ۲۵ـ خوزستان، ۲٦ـ بنادر خلیج فارس، ۲۷ـ کویرهای مرکزی.

در شانزدهم آبان ۱۳۱٦، وزارت کشور لایحه‌ای به مجلس شورای ملی پیشنهاد کرد و تقسیمات کشور ایران به این شرح تصویب شد: ایران به ده استان و ۴۹ شهرستان تقسیم شد؛ هر استان مرکب از چند شهرستان، هر شهرستان مرکب از چند بخش، هر بخش مرکب از چند دهستان و هر دهستان مرکب از چند قصبه و دهکده بود. تقسیمات استانها به صورت زیر بود:

استان یکم شامل شهرستانهای زنجان، قزوین، ساوه، اراک، رشت، شهسوار و توابع

آنها؛

استان دوم شامل قم، کاشان، تهران، سمنان، ساری، گرگان و توابع آنها؛

استان سوم شامل تبریز، اردبیل و توابع آنها؛

استان چهارم شامل خوی، رضاییه، مهاباد، مراغه، بیجار و توابع آنها؛

استان پنجم شامل ایلام، شاه‌آباد، کرمانشاهان، سنندج، ملایر، همدان و توابع آنها؛

استان ششم شامل خرم‌آباد، گلپایگان، اهواز، خرمشهر و توابع آنها؛

استان هفتم شامل بهبهان، شیراز، بوشهر، فسا، آباده، لار و توابع آنها؛

استان هشتم شامل کرمان، بم، بندرعباس، خاش، زابل و توابع آنها؛

استان نهم شامل سبزوار، بیرجند، تربت حیدریه، مشهد، قوچان، بجنورد، گناباد و توابع آنها؛

استان دهم شامل اصفهان و یزد و توابع آنها.

پس از این تاریخ، تقسیمات کشور ایران بارها تغییر کرد. زمانی به سیزده استان و دو فرمانداری کل تقسیم شد، بعدها به چهارده استان و شش فرمانداری کل و مدتی بعد به هفت فرمانداری کل نقیم شد. سرانجام در فروردین ماه ۱۳۴۹، به چهارده استان و هشت فرمانداری کل تقسیم شد و یک سال بعد بندر بوشهر نیز از استان ساحلی جدا شد و به صورت فرمانداری کل درآمد. قبل از انقلاب اسلامی، ایران به ۲۳ استان تقسیم شد و همهٔ فرمانداری‌های کل نیز به استان تبدیل شدند. پس از انقلاب، با تغییراتی اندک در حدود استانها و تقسیم استان تهران به استان مرکزی به مرکزیت اراک و استان تهران به مرکزیت تهران، تقسیمات ایران به ۲۴ استان رسید. اخیراً، با جدا شدن استان اردبیل از استان آذربایجان شرقی، تقسیمات ایران به ۲۵ استان رسیده است.

عوامل مؤثر در ایجاد شهرها عبارتند از :

۱ـ عوامل جغرافیایی: بدیهی است نواحی باتلاقی یا دارای آب و هوای نامساعد، دامنهٔ کوههای بی‌آب و علف و سواحل شطهای طغیانی برای زندگی انسانی مناسب نیست و زندگی در این نواحی مستلزم دخل و تصرف وسیع در طبیعت است. برعکس، اراضی هموار، حاصلخیز، خوش آب و هوا و دره‌های رودخانه‌ها انسانها را جلب می‌کند و به محل تمرکز جمعیت تبدیل می‌شود. همچنین محل تقاطع رودخانه‌ها، مصب رودها، کنار دریاها و دریاچه‌ها و در اطراف چشمه‌های آب‌گرم و قناتها از جمله نقاطی هستند که انسانها به آنها روی می‌آورند و وجود منابع طبیعی مثل معادن نیز در پدید آمدن شهرها مؤثرند.

۲ـ عوامل سیاسی و اجتماعی: گاهی ارادهٔ شخص یا دولت نیز در ایجاد شهری مؤثر است و نقطه‌ای را با توجه به مصالح سیاسی و نظامی در نظر می‌گیرند و برای آبادی آن تلاش می‌کنند و جماعتی یا ایلی را از نقاط دیگر به آنجا کوچ می‌دهند مانند برخی از شهرهای مرزی؛ البته در این میان نباید مقتضیات طبیعی این نقاط را از نظر دور داشت.

وجود بازار فروش کالا در منطقه‌ای موجب می‌شود که مردم برای خرید و فروش کالا از اطراف به آنجا رو بیاورند و همین امر در آبادی آن محل بسیار مؤثر است. همچنین وجود زیارتگاهها (مانند قم و مشهد) و مراکز علمی، ادبی، جهانگردی، تفرجی، ورزشی و مانند آنها از عوامل مؤثر در ایجاد شهرها هستند.

واقع شدن نقطه‌ای در سر راهها، بخصوص در محل تقاطع راههای مختلف نیز همین وضعیت را ایجاد می‌کند؛ می‌توان گفت بیشتر شهرهای ایران به همین دلیل به وجود آمده‌اند که این سرزمین محل عبور اقوام همسایه بوده است. این رفت و آمد قبایل گاهی نیز نتیجهٔ معکوس داشته و موجب از بین رفتن جنگلها و شهرهای آباد و کاهش جمعیت شده است.

به طور کلی می‌توان از این بحث نتیجه گرفت که آنچه به شدت بر ایجاد و توسعهٔ راههای ارتباطی، از جمله راه آهن در ایران تأثیر گذاشته و کمّ و کیف میزان توسعهٔ آنها را در دوره‌های مختلف تاریخی تحت‌الشعاع قرار داده است عبارت است از: ویژگیهای طبیعی به لحاظ دشواری احداث راهها و هزینه‌بری آنها برای غلبه بر کوهها، باتلاقها، دره‌ها، رودخانه‌ها و نظایر آنها؛ ویژگیهای جغرافیای انسانی و اقتصادی، یعنی ارتباط نقاط تمرکز جمعیت، اعم از شهر و روستا، که به تراکم جمعیت و فاصله از آنها بستگی دارد و این پراکندگی و تراکم به نوبهٔ خود تابع اوضاع طبیعی و اقلیمی است؛ و سرانجام اوضاع سیاسی حاکم بر منطقه؛ یعنی سیاست جغرافیایی، که گذشته‌های دور، بخصوص از زمان حکومت سلسلهٔ قاجار، تحت تأثیر سیاست کشورهای استعمارگر روس و انگلیس در منطقهٔ خاورمیانه و ایران هر اقدام زیربنایی، از جمله احداث راههای ارتباطی و راه آهن، را تحت‌الشعاع قرار داده است.

فصل دوم

راههای قدیمی ایران

همان طور که گفتیم، موقعیت جغرافیایی خاص کشور ایران موجب شده که از گذشته‌های دور اکثر راههای عمده بین خاور دور و خاور نزدیک، اعم از راههای تجاری یا نظامی و نظایر آنها از این کشور بگذرد. به همین دلیل، راه و راهسازی در ایران از همان زمانها اهمیت خاصی داشته و این منطقه از جهان همواره دارای راههای دایر و قابل استفاده بوده است.

در زمان هخامنشیان اهمیت خاصی برای راه قائل بودند، زیرا بدون راههای خوب، مطمئن و سهل‌العبور ادارهٔ کشور وسیعی که از سیحون تا آسیای صغیر و از سند تا بین‌النهرین گسترده بود امکان نداشت. هرودوت، مورخ یونانی، راههای آن زمان ایران را به تفصیل شرح داده و گزنفون، مورخ دیگری که خود آسیای صغیر را تا دجله پیموده بود، نظر هرودوت را در مورد وضعیت مناسب راههای ایران تأیید کرده است.

در دوره‌های بعد از هخامنشیان، هر چند با ضعیف شدن حکومتها، راهها نیز اهمیت خود را از دست دادند و گاه متروکه و ویران شدند، هر زمان که حکومتی مقتدر بر سر کار بود به توسعه و آبادانی راهها می‌پرداخت. وجود راههای مناسب برای حکومتهای مقتدر ضرورتی محسوب می‌شد، زیرا از یک سو در سایهٔ قشون نیرومند و با وجود امکان تردد آسان و حمل مهمات و آذوقه در موارد ضروری از مرزهای کشور محافظت می‌شد، و از سوی دیگر، امکان مبادلهٔ کالاهای تجاری و رونق بازرگانی بین نواحی دور و نزدیک در داخل و خارج از کشور فراهم می‌گردید.

در اینجا به طور فشرده به وضع راههای کشور در دوره‌های گذشته می‌پردازیم.*

* در این بخش بیشتر از دو مأخذ استفاده شده است که در متن با شماره‌های (۱) و (۲) به آنها اشاره خواهد شد: (۱) راه و راه‌سازی از دورهٔ هخامنشی تا عصر پهلوی، انتشارات وزارت راه، ۱۳۵۰؛ (۲) راههای ایران، انتشارات وزارت

راه سازی به موازات تغییرات زندگی بشر دستخوش تحول شده و در هر دوره از تاریخ حیات انسانها، متناسب با پیشرفت فنی جوامع بشری، جوابگوی نیازهای آنها بوده است. در ایامی که انسان با پای برهنه پیاده طی طریق می‌کرد به باریکه راهی نیاز داشت و از زمانی که توانست چهارپایان را تحت تسلط خود درآورد نیازمند راههای وسیعتر شد. با پیشرفت تمدن و پیدایش زندگی اجتماعی فشرده و وقوع مهاجرتهای دسته‌جمعی، انسان درصدد ایجاد راههای بهتر برآمد و از زمانی که چرخ را اختراع کرد تحولی عظیم در زندگی او صورت گرفت. در دوره‌های بعد، با اختراع ماشین بخار، لکوموتیو و مانند آن وضعیت ارتباطات کاملاً دگرگون شد.

بر اساس تحقیقات دانشمندان، از پلوتارک و هرودوت گرفته تا ژاک دمرگان، کشورهای باستانی ایران و روم و چین در درجهٔ اول، و یونان و مصر و کلده و آشور در درجهٔ دوم، راههای ساخته و تسطیح شده داشتند و کاروانهای سغد، هند و چین کالاهای آن کشور را با چهارپایان و ارابه‌های متداول در هر عصر در این جاده‌ها حمل می‌کردند. در دورهٔ هخامنشیان شعبه‌هایی از این راههای شوسه، با هدف کشورداری، هندوستان و سیردریا (رود سیحون) را به هم متصل می‌کرد و تا مرزهای حبشه و زنگبار ادامه داشت. جاده‌های ارابه‌رو عموماً دایر بود که از شمال به همدان، از خاور به بند دیلمان و از باختر به بابل و حتی فنیقیه و کرانه‌های روم (مدیترانه) منتهی می‌شد. ارابه‌های چهار چرخه از همین راهها کالای ایران را به روم می‌بردند و فلزات رومی را به ایران می‌آوردند. بر اساس تحقیقات سر پرسی سایکس، تمام ابریشمی که تا اواسط سلطنت ساسانیان از چین به ایران وارد می‌شد، از طریق جاده‌های دایری حمل می‌شد که از قرنها پیش مورد استفادهٔ کاروانیان بود. اما پس از انحطاط کشور ایران و انقراض

راه، چاپخانه ارتش، ۱۳۲۲.

امپراتوری روم و سقوط دولتهای کلده و آشور، جاده‌ها و کاروانسراها متروک ماند و بر اثر عوامل طبیعی و عدم مراقبت ویران شده و از بین رفت.(۲)

راههای کنونی ایران با تغییرات جزئی و ناشی از ضرورت زمان، کم و بیش همان مسیرهای قدیمی است که وضعیت طبیعی این سرزمین ایجاب کرده و از روزگاری که سرزمین ایران مسکونی نمی‌شد مورد استفادهٔ مردم بوده است. یکی از دلایلی که ثابت می‌کند راههای آن زمان تقریباً در مسیر راههای کنونی بوده نزدیکی شهرها و تپه‌های باستانی به شهرهای امروزی است، مانند شوش و هفت‌تپه در نزدیکی دزفول، تپه حصار نزدیک دامغان، چشمه علی در ری، تپه سیلک نزدیک کاشان و تپه گیان نزدیک نهاوند. همهٔ این اماکن، که محل دهات و قصبات و شهرهای قدیم است، به چند هزار سال پیش از میلاد مسیح می‌رسد. به علاوه، حجاریهای به جا مانده از ایلامیان در کورانگون نزدیک فهلیان و در اطراف جلگه مالامیر (ایذه کنونی در دامنه‌های غربی کوهستان بختیاری) و همچنین حجاریهای دیگری که به جای حجاریهای ساسانیان در نقش رستم به جای مانده همگی نزدیک به راههایی است که مراکز قدیم فارس، مانند استخر، را از طریق جاده‌های شیراز و کازرون و شاپور و فهلیان به خوزستان مربوط می‌کند. همین امر ثابت می‌کند که مسیر راههای بزرگ از اعصار کهن تا به حال چندان تغییر نکرده است.(۱)

راههای قدیم ایران

راههای دورهٔ مادها: تقریباً کمی پیش از آنکه حکومت ایلام (عیلام) به دست دولت آشور از بین برود، مادها در سایهٔ اتحاد قبایل مختلف، دولتی نیرومند تشکیل دادند که از نظر قدرت با دولت آشور برابری می‌کرد. کمتر از نیم قرن پس از سقوط

حکومت عیلام، دولت آشور از قوای متحد ماد و بابل شکست خورد. در ۶۱۰ قبل از میلاد پایتخت آشور، نینوا، سقوط کرد و قلمرو آن دولت بین دولتهای ماد و بابل تقسیم شد.

با قیام کورش بزرگ در ۶۵۵ ق‌م و تصرف همدان، دولت هخامنشی جانشین حکومت ماد شد. از آنجاکه پایتخت مادها شهر همدان بود، راههایی که مراکز ایالتها را به پایتخت می‌پیوست همه به شهر همدان منتهی می‌شد.

راههای دورهٔ هخامنشی: راههای دورهٔ هخامنشی همان راههای دوره ماد بود به اضافهٔ راههایی که در نتیجهٔ تصرف سرزمینهای دیگر، مانند آسیای صغیر و بین‌النهرین و قسمتهای شرقی فلات ایران، بدان افزوده شد.

در زمان کورش بزرگ اقدامات تازه‌ای برای بهبود وضع راهها و احداث راههای جدید شروع شد، زیرا برای سازماندهی کشور وسیع ایران و ارسال خبر در کمترین زمان ممکن، به راههای مناسب نیاز داشتند. از گفتهٔ هرودوت در مورد جنگ کورش با کرزوس پیداست که هنوز احداث پل معمول نشده بود.(۱)

راه شاهی ـ هرودوت، مورخ یونانی، در کتاب پنجم خود راه شاهی هخامنشی را چنین توصیف کرده است: این راه از جاهای آباد و امن می‌گذشت و در سراسر راه کاروانسرا ساخته شده بود. از لیدی (آناتولی باختری امروز) تا فریگی[1] (بخش داخلی آسیای صغیر) در طول نود و چهار فرسنگ و نیم راه، بیست باب کاروانسرا ساخته شده بود (هر پنج فرسنگ یک کاروانسرا). راه از فریگی به کنار رود هالیس[2] (قزل آیرماق) می‌رفت. در آنجا کاروان برای گذشتن از رود هالیس ناچار بود از دروازه‌ای بگذرد که

1 . Phrygi

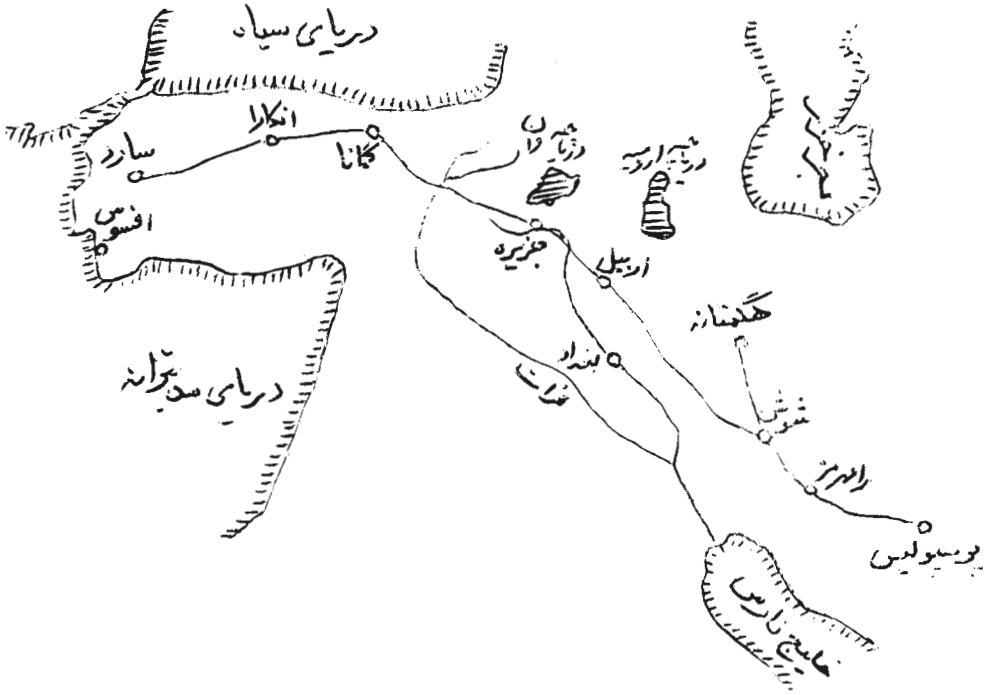
2. Halis

پادگانی قدرتمند از آن محافظت می‌کرد. کاپادوکی[1] (بخش خاوری آسیای صغیر) از رود هالیس آغاز می‌شد و تا مرز کی‌لی‌کی[2] می‌رسید. در رشته‌کوه تاوروس[3] یکصد و چهار فرسنگ راه بود که بیست و هشت کاروانسرا کنار آن ساخته شده بود. در این مرز، کاروان باید از دو دروازه می‌گذشت که دو پادگان از آن محافظت می‌کردند.

پس از عبور از مرز، کاروان پانزده فرسنگ و نیم در خاک کی‌لی‌کی راه می‌پیمود که سه کاروانسرا در کنار آن ساخته شده بود. براساس تحقیقات، راه شاهی در دامنهٔ جنوبی رشته‌کوه تاوروس به سوی اربل می‌رفت و از راه رود زاب (زه‌آب) در دامنهٔ شمالی کبیر کوه و پل گاومیشان به تنگ ملاوی می‌رسید و پس از گذشتن از پل دختر[4] به شوش منتهی می‌شد. راه شاهی از شوش به رامهرمز می‌رفت. از آنجا در امتداد رود مارون به ارگان (ارجان، ارغون امروزی) نزدیک بهبهان و فهلیان می‌رفت. سپس در امتداد رود زهره پس از گذشتن از پل مورد به پارس‌کده (پاسارگاد) می‌رسید. آن طور که هرودوت نوشته است، از سارد، پایتخت لیدی، تا شوش، پایتخت هخامنشی ۱۱۱ کاروانسرا در کنار راه شاهی ساخته شده بود. کاروان به راحتی این راه را در مدت سه ماه می‌پیمود.

1. Kappadoki
2. Kiliki
3. Taurus

۴ . در اینجا منظور از پل دختر واقع در خرم‌آباد است. در مآخذ جغرافیایی از چند پل دختر نام برده شده: «۱ـ پل دختر پلی است که شاه صفی بر رودخانه قزل اوزن در سال ۱۰۴۲ هـ ق میان میانج و زنجان ساخته که از جمله ابنیه تاریخی ایران است؛ ۲ـ پل دختر قریه در ۴۲۲ هزارگزی طهران میان برجین و میانه و آنجا ایستگاه ترن است؛ ۳ـ پل دختر نام پل بر آب کسلیان که حد فاصل میان سوادکوه و شیرگاه است (سفرنامه مازندران و استرآباد، تألیف رابینو، ص ۴۳)؛ ۴ـ پل دختر وَرجَه نام محلی کناره راه خرم‌آباد به دزفول میان قلعه حسینیه و قلعه بلارود در ۷۷۰۱۰۰ گزی طهران. (لغتنامه دهخدا، مدخل پل دختر).



نقشه ۱ ـ راه شاهی

پیش از داریوش اول، که در سال ۵۲۱ قبل از میلاد به حکومت رسید، کاروانها در قسمتهایی از این راه رفت و آمد می‌کردند، ولی داریوش اول و ایرانیان زمان او بودند که در ۲۵ قرن پیش راه بزرگ شاهی را ساختند. احداث و نگهداری این راه ۲۵۰۰ کیلومتری و نگهبانی از آن برای ایرانیان آن زمان افتخار بزرگی محسوب می‌شد.

هنگام بررسی راه شاهی به نکات قابل توجهی برمی‌خوریم که حاکی از وسعت فکر ایرانیان است:

۱ـ راه شاهی از بیرون شهرها می‌گذشت تا نگهبانی از آن دشوار نباشد و به نیروی زیادی نیاز نداشته باشد.

۲ـ بیشتر این راه از کوهستانهای سخت می‌گذشت. با آنکه برای بریدن کوه مواد محترقه

و وسایل امروزی در اختیار نداشتند، ارادهٔ ایرانیان زمان هخامنشیان و تلاش آن روزشان موجب شگفتی کارشناسان راهسازی امروز است.

۳ـ در بخشهای کوهستانی این راه، کندی راه‌پیمایی به دقت محاسبه شده بود و کاروانسراها سه تا چهار فرسنگ از یکدیگر فاصله داشتند. در حالی که براساس نوشته‌های هرودوت، فاصلهٔ کاروانسراها در بخشهای عادی همین راه در حدود پنج فرسنگ بوده است.

۴ـ چون این راه از داخل شهرها نمی‌گذشت، شورشیان و مهاجمان نمی‌توانستند برای رسیدن به هدفهای خود از آن استفاده کنند.

به این ترتیب، تاریخ نشان می‌دهد که راه شاهی نخستین راه بزرگ دوران باستان است. و عجیبتر آنکه چابک‌سواران ورزیدهٔ آن زمان این راه را ده روزه می‌پیمودند. هرودوت نیز اذعان کرده است که در جهان هیچ چیز سریعتر از پیکهای شاهی نیست؛ در هر کاروانسرا چابک‌سواران ورزیده برگردهٔ اسبان تندرو چشم به راه رسیدن پیک شاهی بودند تا پیام برسد و آن را بگیرند و به تاخت به کاروانسرای بعدی برسانند. در آنجا نیز چابک‌سواران آمادهٔ دیگری چشم به راه رسیدن پیک بودند. فقط با این روش راه ۲۵۰۰ کیلومتری شوش به سارد ده روزه پیموده می‌شد.(۱)

راههای ایران در عصر داریوش ـ قلمرو حکومت هخامنشی در عصر داریوش به نهایت وسعت خود رسید و این دولت بزرگترین دولتی بود که تا آن تاریخ در دنیا به وجود آمده بود. این کشور پهناور از کنارهٔ دریای سیحون تا حوالی کارتاژ در آفریقا و از سواحل دریای سیاه تا کناره‌های رود سند گسترده بود. برای ادارهٔ چنین سرزمینی و رفع نیازهای سیاسی و اقتصادی و تأمین امنیت آن، وجود راههای خوب ضروری بود. علاوه بر راه بزرگ شاهی، راههای دیگری نیز وجود داشت که کرسی ایالتی و

کشورهای تابعه را به سایر نواحی متصل می‌کرد. براساس نوشتهٔ ژاک دمرگان، این راهها عبارت بودند از:

۱ـ از همدان یا هگمتانه پنج راه به شوش، بابل، ری، گنزگ و آذربایجان امروزی می‌رفت.

۲ـ از تخت جمشید پنج راه به شوش، پری تکان[1] (فریدن اصفهان)، کرمان، بندر دیلمان، و هرمز در کنار خلیج فارس منتهی می‌شد.

۳ـ از شوش سه راه به بابل، همدان و تخت جمشید می‌رفت و شعبه‌هایی هم از بعضی از این راهها تا اصفهان و بندر دیلمان در کنار خلیج فارس امتداد داشت.

۴ـ از ری پنج راه به آذربایجان، همدان، شهر صد دروازه (هیکاتم پلیس) در جنوب غربی دامغان، مازندران و پری تکان می‌رفت.

۵ـ از دامغان کنونی یا کومش قدیم سه راه به استرآباد (زادراکرت) و ری و خراسان می‌پیوست.

۶ـ از کرمان پنج راه به تخت جمشید، پاسارگاد، هرمز، تپاله (کنار رود سند) و باختر می‌رفت.

به علاوه، راههای دیگری نیز نقاط بیشمار کشور پهناور هخامنشی را به هم متصل می‌کرد، مانند راه سارد به بندر سینوپ در کنار دریای سیاه، راه نینوا به سارد، راه بابل به سوریه و نینوا و شوش و گرا (در ساحل‌القطیف امروزی)، راههای فنیقیه به مصر و آسیای صغیر و کی‌لی‌کی و آسیای صغیر و نینوا و بابل و شوش.

از هگمتانه جادهٔ بزرگی در جهت شمال‌شرقی به طرف قزوین و سپس به طرف مشرق می‌رفت و به شهر رگه (ری کنونی در جنوب تهران) می‌رسید. شهر رگه را

۱. پری تکان (۲)، پری قطان (۱)

یونانی‌ها Rages می‌خواندند و از شهرهای مهم سرزمین ماد و از مراکز عمدهٔ راهها بود. از این شهر، جادهٔ دیگری به طرف مغرب می‌رفت. راه فرعی دیگری نیز از قزوین جدا می‌شد و به دریای گرگان می‌رسید. جادهٔ اصلی از قزوین به سوی آذربایجان می‌رفت و از دشتهای پیرامون دریاچه ارومیه می‌گذشت و از طریق تنگ رواندوز وارد سرزمین آشور می‌شد. این قسمت جاده از ماد کوچک عبور می‌کرد که هنوز ماد آتروپاتنه یا آذربایگان نام نگرفته بود. کمی دورتر، در سمت مشرق ری به طرف شمال می‌رفت و پس از عبور از دربند خزر از زیر دماوند عبور می‌کرد. بعد به سوی مشرق می‌رفت و داخل سرزمین پارت می‌شد، ازباکتریا (بلخ) می‌گذشت و در جهت شمال شرقی وارد آسیای مرکزی می‌شد یا از جنوب شرقی به هند می‌رسید.

موقعیت شوش از لحاظ مرکزیت بهتر از هگمتانه و تخت‌جمشید بود و نه به سرزمین پارس و نه به سرزمین ماد نزدیک‌تر بود؛ راهی، که از میان دشت وسیعی می‌گذشت، آن را از سمت مغرب به بابل متصل می‌کرد. راهی که به هگمتانه می‌رفت، متوجه شمال می‌شد و از قسمتهای علیای کرخه از نواحی کوهستانی می‌گذشت و به پاسارگاد و تخت جمشید می‌رسید و هنگام زمستان از مسیر طولانی‌تری از حاشیهٔ خلیج فارس عبور می‌کرد و به این دو شهر می‌پیوست. بخش عمدهٔ ثروت شوش از راه تجارت با خلیج فارس تأمین می‌شد؛ در آن زمان فاصلهٔ شوش با خلیج فارس کمتر از امروز بود.(۱)

سازمان و تشکیلات و راهداری در دورهٔ داریوش بزرگ: برای حفظ راهها و رساندن نامه‌ها و بسته‌های دولتی، دیوان یا به اصطلاح امروز وزارتخانهٔ ویژه‌ای وجود داشت که در کتابهای عربی آن را «دیوان برید» خوانده‌اند. دیوان برید دو وظیفه مهم داشت: یکی نگهداری شاهراهها و چاپارخانه‌ها در میان راهها و گماردن مأموران ویژهٔ نامه‌رسانی از قبیل پیک سواره و پیاده؛ وظیفهٔ مسلم کارکنان هر چاپارخانه مبادلهٔ کیسهٔ نامه‌ها و

بسته‌ها و نگهداری از اسبها و استرهای تندرو بود. وظیفهٔ دیگر دیوان برید فرستادن کاراگاه به گوشه و کنار کشور یا کشورهای بیگانه برای آوردن اطلاعات لازم جهت ادارهٔ کشور و آگاهی از اعمال مأموران دولتی و نحوهٔ رفتار آنها با مردم بود. در داستانهای ایرانی بنیانگذاری دیوان برید را به دارای بزرگ نسبت داده‌اند و در نوشته‌های منسوب به هرودوت تأسیس دیوان برید به داریوش بزرگ نسبت داده شده است که شاید این هر دو یک نفر باشند.

در دفترهای دیوان برید، که به مثابه وزارت راه آن دوره بود، ویژگیهای شاهراههای کشور ایستگاه به ایستگاه نوشته شده بود، به نحوی که در مرکز کشور می‌توانستند از روی آنها به طول فلان شاهراه پی ببرند و بفهمند در میان راه چند چاپارخانه، یا به اصطلاح آن زمان خان (کاروانسرا)، در کجا و با چه فاصله‌ای وجود دارد و در هر یک از آنها چند مأمور و چند اسب و استر و شتر برای نامه‌رسانی آماده‌اند. این دفترها، علاوه بر فاصلهٔ ایستگاهها بر حسب فرسنگ، خصوصیات راهها نیز نوشته می‌شد. مثلاً اینکه راه در کجا از رودخانه می‌گذرد، آیا روی آن پلی هست یا نه و اگر هست ویژگیهای این پل چیست؟ آیا راه از کویر می‌گذرد یا از سنگلاخ و شنزار؟ آیا کتلی در میانهٔ راه هست و اگر هست در کجا؟ آمارهای این دفاتر در مورد خصوصیات شاهراههای ایران چنان گسترده بوده است که پاره‌ای از آنها در کتابهای جغرافیایی دوران اسلامی نقل شده و امروز می‌توانیم از طریق آن کتابها با وضعیت شاهراههای ایران در دوره‌های هخامنشی و اشکانی و ساسانی آشنا شویم.(۱)

راههای دورهٔ اشکانی و ساسانی : در عصر اشکانیان و ساسانیان، مسیر راهها به همان ترتیب قبل بود جز اینکه به علت انتقال پایتخت نواحی شرقی به مغرب، مرکزیت راهها نیز تغییر یافت.

چون اشکانیان نیرومند شدند و قلمرو حکومت خود را در جهت مغرب گسترش دادند، شهر صد دروازه (هیکاتم پلیس) را (در نزدیکی دامغان امروزی) به عنوان پایتخت برگزیدند. اشکانیان پس از غلبه بر سلوکیان و بیرون راندن آنها از فلات ایران و تسلط بر دشت پهناور بین‌النهرین، تیسفون را در ساحل چپ دجله مقابل شهر سلوکیه، مرکز خود قرار دادند و از طرف مغرب با دولت روم همسایه شدند که امپراتوری وسیعی را تشکیل داده بود.

از آنجا که دولت روم بر تمام سرزمینهای ساحلی دریای مدیترانه و اروپای مرکزی و غربی تسلط داشت، ثروت فراوانی گرد آورده بود، در نتیجه، زندگی تجملی در آن کشور رواج یافت و محصولاتی مانند ابریشم و پارچه‌های ابریشمی و غیره خواهان بسیار پیدا کرد. راهی که این کالا را از مشرق به مغرب می‌رساند ناگزیر از فلات ایران می‌گذشت. به این ترتیب، جاده‌های ایران و راه دریایی خلیج فارس و دریای احمر از نظر اقتصادی اهمیت بسزایی یافت.

در دورهٔ اشکانیان و بعدها، در عصر ساسانیان، تجارت ابریشم در دست ایرانیان بود. رومیان هر چه تلاش می‌کردند که راه دیگری پیدا کنند و ابریشم را مستقیماً از چین وارد کنند، موفق نمی‌شدند. رقابت بر سر تسلط بر راههای بازرگانی هیچ‌گاه قطع نشد و تا پایان دورهٔ ساسانیان ادامه داشت.(۱)

راه ابریشم*

راه ابریشم مهمترین شاهراه بازرگانی در دنیای قدیم بود که از مرزهای شمالی و غربی کشور چین شروع می‌شد، از فلات ایران عبور می‌کرد و وارد بین‌النهرین می‌شد. سپس به طرف سوریه می‌رفت و به بندر انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) می‌پیوست.

* . در پایان این فصل، اجمالاً به احیای جادهٔ ابریشم در اوضاع کنونی توسط سازمان منطقه‌ای اِکو اشاره خواهد شد.

نقشه ۲ ـ جاده ابریشم

«سی ماتسین»[1] (وفات ۸۳ ق‌م)، مورخ چینی که تاریخ‌نگاران غربی او را هرودوت چین لقب داده‌اند، در فصل ۱۲۳ از کتاب تاریخ خود دربارهٔ راه ابریشم چنین نوشته است:

ووتی[2] خاقان چین، خواجه حرمسرای خود چانگ‌تین[3]، را برای جستجو به سفر خطرناکی به سوی باختر فرستاد. او با غلامش به راه افتاد و پس از عبور از استان «کانسو» به سرزمین هون‌ها رسید و نزدیک به ده سال نزد خان هون‌ها ماند. چانگ‌تین با زیرکی و تیزبینی چند و چون زندگی اجتماعی، بویژه وضعیت اقتصادی و امکان تجارت با کشورهای غربی چین را بررسی کرد و سپس از راه فرغانه به چین گریخت؛ هنگام بازگشت نمی‌دانست خاقان چین، که او را به سرزمین هون‌ها فرستاده بود، هنوز زنده است یا از دنیا رفته. نتیجهٔ گزارش او به دربار خاقان این بود که در سال ۱۲۳ ق‌م به فرماندهی لشگری منصوب و به سوی غرب رهسپار شد و پس از گسترش قدرت چین در سرزمینهای باختری راه بازرگانی چین را با آنجا گشود. بازرگانی چین با کشورهای باختری به تدریج توسعه یافت تا آنجاکه بسته‌های بزرگ ابریشم چین پس از سه سال و با پیمودن بیش از ده هزار کیلومتر راه به روم می‌رسید.

راه ابریشم از دروازهٔ یشم آغاز می‌شد واز تورفان (راه شمالی) و ختن (راه جنوبی) به کاشغر می‌رسید و از آنجا به سمرقند و سپس به مرو و بلخ می‌رفت و از شمال ایران به آسیای صغیر و روم می‌رسید.

ختن باستانی، شهری اسرارآمیز بود که چینی‌ها آن را «یوتین»[4] یا شهر غربی می‌نامیدند.

1. See-ma-tsien
2. Wu-Ti
3. Tschangtien
4. Yu-tien

کاوشهای سر اورل اشتین[1]، شرق‌شناس انگلیسی، و فرانسویان نشان داده است که این شهر باستانی در هشت کیلومتری غرب ختن امروزی واقع بوده است. در ختن، که نخستین شهر بزرگ و آباد پس از عبور از کویر بود، کالاهای هند داد و ستد می‌شد.

راه شمالی، که از تورفان می‌گذشت، مورد کاوشهای باستان‌شناسی قرار گرفته است، اما سر اول اشتین انگلیسی به خرابه‌های قلعه‌ای برخورده که بر سر راه شمالی واقع بوده است. هر دو راه در کاشغر به هم می‌رسیدند و راه ابریشم از آنجا به سوی فرغانه می‌رفت.

گذشته از این دو راه، راه دیگری نیز میان آن دو وجود داشت. سفر از چین (از دروازهٔ یشم در دیوار چین) تا کاشغر از راه تورفان (راه شمالی) هشت هفته واز راه لولان[2] و وایلی[3] هفت هفته طول می‌کشید. در فرغانه کالاها را می‌فروختند یا با کاروان دیگری از راه سمرقند و مرو و شمال ایران به پالمیر در آسیای صغیر می‌بردند، یا از طریق مرو به بلخ، هرات، نیشابور و آسیای صغیر می‌فرستادند؛ کاروانها از بلخ از راه دره خلّم و سمنگان و اندرآب، به هندوستان می‌رفتند. بهتر است ادامهٔ راه ابریشم را همراه با حکیم ناصر خسرو مروی (۴۱۴ یزدگردی) دنبال کنیم. او در سفر خود به مکه از مرو، سرخس، نیشابور، جوین، دامغان، سمنان، خوار، آفریدون (آپرین امروز)، ری، قزوین، خرزویل (هرزویل امروز، نزدیک منجیل)، خندان، سمیران (سیردان طارم)، سراب، اوجان (بستان آباد امروز)، تبریز، مرند، خوی و وان گذشته و به آسیای صغیر رفته است.[4]

1. Sir-Aurl-Stein
2 - Lou-Lan
3. Way-li

۴ سفرنامهٔ ناصر خسرو

در زمان پادشاهان اشکانی و ساسانی، علاوه بر شاهراه بزرگ جادهٔ ابریشم، راههای دیگری نیز مراکز استانها و سایر شهرهای کشور را به یکدیگر متصل می‌کرد، از جمله راهی از ری به طرف شمال غربی پس از عبور از قزوین به شیز (شهری در مراغه و زنجان)، مهمترین شهر آذربایجان (ماداتروپاتن)، وارد می‌شد؛ در آنجا به چند شاخه تقسیم می‌شد: یکی از شاخه‌ها از طریق آسیای صغیر به بنادر آن سرزمین در کنار دریای سیاه، مانند طرابوزان و سینوپ، می‌پیوست؛ شاخه‌های دیگر از طریق کردستان به بین‌النهرین و از طریق دره‌های نهرهای فرعی ارس به قفقاز می‌رفت.

راههای فرعی دیگری نیز از ری جدا می‌شد و تقریباً در مسیر راههای کنونی به ساحل دریای خزر متصل می‌شد. راهی نیز از ری به طرف جنوب می‌رفت، از قم و کاشان می‌گذشت و به شهرگیای (جی، اصفهان کنونی) می‌رسید. شعبه‌ای از آن از طریق یزد به کرمان می‌رفت. در کرمان بار دیگر منشعب می‌شد و به سیستان و سند و سواحل مکران می‌پیوست. رشتهٔ دیگری از این راه مستقیماً به طرف جنوب می‌رفت و به استخر می‌رسید و استخر خود مرکز راههای دیگری بود که به دارابگرد و گور و بیشابور و ارغان (ارجان) و بنادر خلیج مانند هرمز و سیراف (بندر طاهری کنونی) و گناوه متصل می‌شد. در این دوره نیز همدان، مانند زمان مادها و هخامنشیان، از مراکز انشعاب راهها بود، زیرا این شهر قدیمی در مسیر راه ابریشم و جادهٔ بزرگ خراسان به بین‌النهرین قرار داشت.

راهی از طریق نهاوند و بروجرد و شاپورخواست (خرم‌آباد فعلی) به شهرهای خوزستان مانند شوش، دزفول شوشتر و اهواز می‌رفت. این راه در اهواز به چند شاخه تقسیم می‌شد. یکی از این شاخه‌ها از طریق رامهرمز به ارغان و بیشابور متصل می‌شد و به این ترتیب خوزستان با شهرهای مختلف پارس ارتباط می‌یافت و از طریق رودکارون نیز

به بنادر کنار شط و بنادر خلیج، مانند ماهرویان و گناوه و دیلم، متصل می‌شد. راه دیگری از میان جبال، که حد فاصل اصفهان و خوزستان است، می‌گذشت و به اصفهان می‌رسید.

به طور کلی پادشاهان اشکانی و جانشین آنها، دولت ساسانی، برای بهبود جاده‌ها و نظم راهها بسیار فعالیت می‌کردند و برای تأمین هزینهٔ نگهداری آنها از کالاهای بازرگانی مالیاتهایی می‌گرفتند که از منابع مهم درآمد دولت بود. آنها راههایی را که از بیابانها و حاشیهٔ کویرها می‌گذشت به چاه آب و کاروانسرا و پل مجهز کرده بودند.

در جادهٔ بزرگ خراسان، که قسمت مهمی از راه ابریشم نیز از آن می‌گذشت، در محل پاطاق، بین کرمانشاه و قصر شیرین (نزدیک کرند کنونی)، آثار راهسازی دورهٔ ساسانی باقی است. بیشتر پلهای ساسانی در مناطق جنوب غربی و مغرب واقع شده‌اند، زیرا رودخانه‌هایی در این نواحی وجود دارد که راه قدیم ناگزیر باید از آنها عبور می‌کرد.(۱)

راههای عمده‌ای که از قدیم در پهنهٔ کشور وسیع ایران احداث شده بود، با تغییراتی اندک از نظر مسیر و تحولاتی قابل توجه از نظر تکامل و پیشرفت راهسازی، تقریباً در همان مسیرهای اصلی ثابت مانده‌اند که تحت تأثیر محیط طبیعی و عوامل جغرافیایی به وجود آمده بود. این راهها برای ارتباط شهرهای مهم آن زمان به وجود آمده بودند، تا امروز نیز تقریباً ثابت مانده و نقش ارتباطی خود را حفظ کرده‌اند. در دوره‌هایی از تاریخ که سلسله‌ای منقرض می‌شد و سلسلهٔ دیگری روی کار می‌آمد و پایتخت عوض می‌شد، بی‌شک راههای ارتباطی مهم یا از پایتخت جدید منشعب می‌شد و به دیگر نقاط می‌رفت، یا اینکه راههای نقاط مختلف در کشورهای دور و نزدیک و شهرهای مهم به پایتخت جدید ختم می‌شد. در اینجا به مهمترین راههایی اشاره می‌شود که روزگاران

گذشته از شهرهای مهم ایران که به ترتیب پایتخت کشور بوده‌اند منشعب می‌شده‌اند. نقشه‌های پیوست، که از کتاب جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی[1] اخذ شده‌اند راههای عمدهٔ دورهٔ عباسیان و دورهٔ استیلای مسلمانان بر خاورمیانه را نشان می‌دهند.

الف ـ راههایی که از همدان بیرون می‌رفت (۱):

۱ـ راه شمالی از همدان به سهرورد و از آنجا به زنجان (سنگان). از زنجان یک راه به طارم و راه دیگر به میانه می‌رفت. از طارم یک شاخه به خلخال و شاخهٔ دیگر در امتداد سفیدرود تا گیلان ادامه داشت و از انزلی در کنار دریا به آستارا و لنگران و باکو می‌رسید.

از میانه یک راه به اردبیل، مغان، بیلقان، باکو، دربند (باب‌الابواب سابق و ماخاچ قلعهٔ امروز)؛ و راه دیگر به اوجان (اوگان، بستان‌آباد امروز) و از طریق شمال دریاچهٔ رضاییه (کبودان سابق و اورمیه امروز) به ارمنستان، کنار دریای سیاه و آسیای صغیر می‌رسید؛ راه سوم به مراغه می‌رفت و از طریق جنوب دریاچهٔ اورمیه و تنگهٔ رواندوز به موصل، حلب و کنار دریای روم (مدیترانه) متصل می‌شد.

۲ـ راه باختری از همدان به اسدآباد، خندان، کنگاور، لوکان (نزدیک بید سرخ امروزی که راه نهاوند از آنجا جدا می‌شد)، و قرماسین (خورمشین، خورمهین، کرمانشان امروز) می‌رفت. سپس از راه خانقین به بغداد، از جایی که آب دینور به گاماسب می‌ریزد (نزدیک بیستون) در امتداد آب دینور به دینور می‌رفت و از آنجا به شهر زور (که امروز یک آبادی میان مریوان و سلیمانیه نزدیک حلبچه در خاک عراق است) می‌رسید. راه دیگری نیز از قصر شیرین به شهرزور می‌رفت. شهرزور در زمان ساسانیان شهر معروفی بود. پادشاهان ساسانی پس از تاجگذاری پای پیاده از مداین از

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمهٔ محمود عرفان.

راه شهرزور یا دینور به زیارت آتشکده آذرگشسب[1] می‌رفتند. راهی از نزدیکی بیستون به شیروان و از آنجا به سمیره و از روی کبیرکوه به عراق امروزی می‌رفت.(۱)

۳ـ راه جنوبی در بوکان (نزدیک بید سرخ) از راه باختری جدا می‌شد و به نهاوند و بروجرد (وروگرد) می‌رفت. پس از گذشتن از تنگ ملاوی (که هنوز خرابهٔ پل دختر و راه شاهی در آنجا باقی است) از پل گاومیشان (در نزدیکی محل ریختن آب کشکان به سمیره) می‌گذشت و به سمیره می‌رفت. راه شوش نیز ار تنگهٔ ملاوی جدا می‌شد.

۴ـ راه جنوب خاوری از بروجرد به گلپایگان، خوانسار و اصفهان.

۵ـ راه خاوری از همدان به کوریجان و مزدکان (مزدقان یا مزلقان امروزی)؛ از مزدکان یک راه به زرند و ری و راه دیگر به ساوه، آوه (آوج) و قم می‌رفت.

ب ـ راههایی که از پازارگاد و تخت‌جمشید و استخر و شیراز بیرون می‌رفت(۱):

۱ـ راه باختری از تخت جمشید پس از گذشتن از رودخانهٔ کر، به بیضا و گویم می‌رفت. از آنجا در امتداد رود فهلیان به ارگان (ارجان نزدیک بهبهان، ارغون امروزی) و شوش می‌رسید.

۲ـ راه جنوب باختری از شیراز به نیشابور[2] (نزدیک کازرون) و از آنجا در امتداد آب شاوور به بندر بوشهر و گناوه می‌رسید.

۳ـ راه جنوبی از استخر به شیراز، کوار و فیروزآباد (گور یا جور) و از آنجا به جم و بندر سیراف (نزدیک بندر طاهری امروز) می‌رفت.

---

۱. آتشکدهٔ اسب نر (آذر+گشن+اسب) در تخت سلیمان نزدیک مراغه

۲. شهری بوده مابین مابین و شیراز به نام «هزار» یا «ازارشاپور» که نیشابور هم به آن می‌گفتند و این نام در کتابهای قرن چهارم مکرر آمده است (جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ص ۳۰۱)

۴ـ راه جنوب خاوری دزکوار نزدیک بند بهمن از راه جنوب جدا می‌شد و به خفر (آباد شاپور، علی‌آباد امروز)، فسا، دارابگرد، تاریم، گمرون (بندرعباس امروز) می‌رفت. از خفر راه جهرم به لار و بندر لنگه و راه لار به بندرعباس نیز جدا می‌شد.

۵ـ راه خاوری از پازارگاد به هرات خوره، شهر بابک، رفسنجان، گواشیر (کرمان امروز) و جیرفت می‌رفت.

۶ـ راه شمال خاوری از پازارگاد و استخر به ابرقو (ابرکوه) و یزد می‌رفت و از راه کویر به خراسان می‌رسید.

۷ـ راههای شمالی. دو راه به سوی شمال وجود داشت: یکی راه کوتاه تابستانی از مایین، در امتداد رود کر، به آس‌پاس و ایزدخواست و از آنجا به قمشه (شهرضای امروز)، لنجان و اصفهان (راه امروزی از لاشتر می‌گذرد)؛ دیگری راه زمستانی از گردنهٔ کولی‌کش به ایزدخواست، قمشه، لنجان و اصفهان.

ج ـ راههایی که از قزوین و سلطانیه بیرون می‌رفت (۱):

۱ـ راه باختری در امتداد زنجانرود به زنجان و از آنجا به طارم و گیلان و آذربایجان.

۲ـ راه خاوری از سلطانیه به صایین قلعه (قهود سابق)، ابهر و خرقان. از خرقان یک راه به اشتهارد، شهریار و ری و راه دیگر به راه قزوین‌ـاصفهان متصل می‌شد.

۳ـ راه شمال خاوری از قزوین به الموت، طالقان، تنکابن و دریای مازندران می‌رسید.

۴ـ راههای جنوبی از قزوین به دشتابی، بویین، هجیب، زرند و ساوه می‌رفت و از آنجا، در امتداد راه امروزی اصفهان از طریق سلطانیه و پس از عبور از کوه سجاس (رشته‌کوه جنوبی دشت زنجانرود) به همدان می‌رسید.

د ـ راههایی که از اصفهان بیرون می‌رفت (۱):

۱ـ راه شمالی از اصفهان به مورچه‌خوار (مورچه خورت امروزی) و جوشقان می‌رفت و پس از گذشتن از گردنهٔ کهرود (قهرود امروز) به کاشان می‌رسید. از کاشان یک راه به خوار و خراسان و راه دیگر به قم، ساوه، ری، دره هراز و آمل می‌رفت. راه سوم به قم و ساوه واز آنجا به قزوین و همدان منتهی می‌شد. راه دیگر از جوشقان به دلیجان، نیزار، آوه (آوج) و ساوه می‌رفت که در زمان صفویان پر آمد و شد بود و کاروانسراهای زیادی در کنار این راه ساخته بودند، مانند کاروانسرای عبداله‌آباد در شمال ساوه، کاروانسرای دودهک نزدیک نیزار، کاروانسرای مورچه‌خوار و کاروانسرای نزدیک اصفهان که ویژهٔ مهمانهای بیگانهٔ شاه بود.

۲ـ راه شمال باختری از اصفهان به خوانسار، گلپایگان، سیلاخور (سیلاب‌خور)، لرستان و از آنجا به همدان و کردستان و بین‌النهرین می‌رفت.

۳ـ راه جنوب باختری از اصفهان و از طریق گردنهٔ کهفرخ (قهفرخ) به دهکرد (شهرکرد) و از آنجا به سوی جنوب باختری می‌رفت و پس از گذشتن از آب کارون (نزدیک پل شالو) به ایذه (مال‌میر) و شوش می‌رسید.

۴ـ راه جنوبی از اصفهان به لنجان و لوردکان (لردگان) می‌رفت و پس از گذشتن از سه تنگ کهگیلویه، به ارگان (ارغون نزدیک بهبهان) و از آنجا به بندر مهروبان می‌رسید. ویرانه‌های مهروبان، با نام شاه عبداله در ده کیلومتری باختر بندر دیلم به جا مانده است. ناصر خسرو مروی در بازگشت از سفر مکه از این راه گذشته است.

۵ـ راه باختری از اصفهان به نایین می‌رفت و از آنجا در جهت جنوب به یزد و کرمان، و در جهت شمال باختری به خراسان می‌رسید. ناصر خسرو در بازگشت از مکه از اصفهان به نایین، طبس، تون (فردوس امروز)، قاین، سرخس، مرورود، باریاب

(فاریاب)، سمنگان و از راه سه‌دره به بلخ رفت.

هـ راههای خراسان؛ راههایی که از بلخ (مزار شریف) و مرو و هرات و نیشابور بیرون می‌رفت (۱):

۱ـ راه بلخ به هندوستان که از بلخ به دره خلّم، سمنگان (آبیک)، بغلان، آندرآب، پروآن یا فروآن می‌رفت و از سایر راهها پرآمد و شدتر بود. از پروان یک راه به چاریکا، استالف و دره کابل و راه دیگر به سوی جنوب باختری به بامیان می‌رفت، راه سوم راهی مستقیم میان بلخ و بامیان بود.

۲ـ راه بلخ به تبت از خلّم می‌گذشت و در جهت خاور به بدخشان می‌رفت. شهر طالقان یا طالخان بر سر این راه واقع بود و راه بلخ به ترکستان خاوری از پامیر می‌گذشت.

۳ـ راه مرو به بلخ در امتداد مرغاب از مرو به سوی جنوب تا دامنه کوه می‌رفت و از آنجا در دامنهٔ کوه به سوی باختر به فاریاب (دولت‌آباد امروز) شبرقان (شی بارقان امروز) و بلخ می‌رسید

۴ـ راههای هرات به مرو. از هرات دو راه وجود داشت: یکی از شمال باختری در امتداد هریرود تا سرخس و از آنجا به مرو؛ و دیگری به سوی شمال خاوری که از کروخ و غرجستان می‌گذشت و در امتداد مرغاب به مرو می‌رفت.

۵ـ راه هرات به سیستان از هرات به سوی جنوب به اسفزار (اسب زارگ) و از آنجا در امتداد رود ارس کند به سبزوار فراه و سیستان می‌رفت.

۶ـ راه هرات به هندوستان از طریق راه بکوا به داور زمین و هندوستان می‌رفت. راه دیگری از فراه به سمت بُست (محل ریختن «ازقنداب» به «هیلمند») و قندهار منتهی می‌شد و از آنجا به سوی هندوستان می‌رفت. راهِ میان آسیای باختری و هندوستان به

بست می‌رسید؛ از آنجا یک راه به سوی شمال خاوری به پنجاب و راه دیگر به سولقان منتهی می‌شد.

۷ـ راه نیشابور به مرو پس از گذشتن از کوه ریوند (بینالود امروز) از توس و سناباد (مشهد امروز) به سرخس و از آنجا به مرو می‌رفت.

۸ـ راه نیشابور به هرات از زائه (تربت حیدریه) یا فریمان به باخزر و از آنجا در امتداد هریرود به هرات می‌رسید.

۹ـ راه نیشابور به شمال از قوچان به اشک‌آباد (عشق‌آباد امروز) و از آنجا به سوی شمال می‌رفت.

۱۰ـ راه نیشابور به دریای مازندران از نیشابور به اسفراین می‌رفت. در آنجا یک راه از گردنهٔ فیروزه به بجنورد و راه دیگر به چمن بید می‌رفت و تا جنگل ادامه داشت و از درون جنگل در امتداد آب دهنه به اینشکلی، تنگران، جرجان (نزدیک گنبدکاووس امروز) منتهی می‌شد. این راه از جرجان به سوی دریای مازندران یا دریای کاسپین (دریای خزر) می‌رفت.

۱۱ـ راه نیشابور به ری از دشت جوین به قومس یا از بیهق (سبزوار خسروگرد و مزینان) به قومس (شاهرود، دامغان و سمنان امروز) و از آنجا به خوار می‌رفت و از سر درّه خوار به ری می‌رسید. سپس نزدیکی بستام (بسطام)، راهی از جاجرم و نردین به استرآباد (گرگان امروز) می‌رفت. از خوار راه دیگری در امتداد نمرود یا هبله رود به فیروزکوه واز آنجا در امتداد رود تالار (تالاب رود) به مازندران می‌رسید.

۱۲ـ راه نیشابور به جنوب از ترشیز (کاشمر امروز) یا از زاوه (تربت حیدریه) به جویمند می‌رسید. یک راه از تون (فردوس) و طبس (گلشن) به یزد و نایین و راه دیگر به قاین و بیرجند می‌رفت. از بیرجند یک راه به سوی باختر به نای‌بند و کرمان و راه دیگر

به سوی جنوب سیستان وجود داشت.

و ـ راههایی که از کرمان و بلوچستان خارج می‌شد (۱):

راه هندوستان از بُست به سیستان، بم و خبیص (شهداد امروز)؛ و راه بلوچستان از جالک (جالق) و مگس در امتداد رود بمپور به جیرفت می‌رفت. از جیرفت یک راه از رودبار به بندر هرمز (میناب امروز) و راه دیگر از جیرفت به سیرجان، بردسیر و کرمان می‌رسید. راهی نیز از سیرجان به فارس وجود داشت.

ز ـ راه کنارهٔ شمال:

این راه از جرجان (نزدیک گنبدکاووس) به استرآباد (گرگان امروز، خرکوران (اشرف پیشین و بهشهر امروز)، سارویه (ساری) مام‌تیر (یا ممطیر، بارفروش پیشین و بابل امروز)، آمل، چالوس، تنکابن و لاهیجان می‌رفت. از آنجا به دیلمان و گیلان و از گیلان به خلخال و آذربایجان منتهی می‌شد.

راههای ایران پس از اسلام

پس از آنکه طومار سلطنت ساسانیان به دست سپاهیان مسلمان درهم پیچیده شد، وضع راه و راهسازی دگرگون گردید. تا آن زمان احداث و نگهداری راهها، که مهمترین وسیله برای لشگرکشی و توسعهٔ تجارت هستند، زیرنظر مستقیم شاهان بود. پس از انقراض حکومت شاهنشاهی ایران، راهها بر اثر اغتشاشات داخلی و عدم توجه به استراحتگاهها و پلها به مرور تحت تأثیر عوامل طبیعی رو به ویرانی نهادند.

پس از نفوذ و توسعهٔ اسلام و استقرار آرامش در داخل کشور، این نوع کارها و آبادانیها شکل دیگری پیدا کرد. کارهای خیر عام‌المنفعه جزء شعایر دین اسلام بود و آنچه قبلاً شاهان و دولتها انجام می‌دادند، اینک جهاد و وظیفهٔ دینی و اخلاقی تلقی

می‌شد. با ترویج دین اسلام، این فکر هر روز بیش از پیش عملی می‌شد. آثار پلها و کاروانسراها، دروازه‌ها و راههای مهم، که در عصر خلفا در صدر اسلام ساخته شده، تا امروز باقی است. این قبیل کارهای خیر عام‌المنفعه هنوز هم بین مسلمانان رواج دارد، بویژه که راز بقای این قبیل آثار، پرداختن به امر خیر دیگری است به اسم وقف. افراد خیّر با وقف قسمتی از دارایی و مایملک یا عایدی مزرعه و باغ و ده و مغازه و کاروانسرا امکانات تعمیر و نگهداری و احیا و نوسازی آثار ساخته شده را فراهم می‌آورند.

در دورهٔ استیلای مغول بر این سرزمین، ابتدا بسیاری از شهرهای آباد و پرجمعیت و دهات چنان با خاک یکسان شد که تامدتها دیگر کشاورز و تاجری نبود تامسافرتی صورت گیرد و نیازی به راه مطمئن وجود داشته باشد. به استثنای راههای موردنیاز ارتش و لشگرکشیها، سایر راهها ویران و متروک شد، ولی این وضع چندان نپایید مغولان پس از فراغت از لشگرکشی و خونریزی و آشنایی با فرهنگ غنی ایران، با استفاده از دانشمندان و کارگزاران ایرانی کم‌کم به آبادی و مرمت ویرانیها، از جمله در شهرها و راهها و پلها، پرداختند. بویژه در دورهٔ نوادگان چنگیز برای ادارهٔ کشور وسیعی که از چین تا بین‌النهرین و از ترکستان تا دریای عمان و خلیج‌فارس گسترده بود به راههای ارتباطی خوب احتیاج داشتند. در آن زمان پایتخت کشور تبریز بود و راههای مهم بازرگانی بین چین و هند و دریای سیاه و آزوف از این شهر منشعب می‌شد. این راهها عبارت بودند از:

۱ـ راه چین قسمتی از راه بزرگی بود که برای تجارت ابریشم چین از آن استفاده می‌شد و به راه ابریشم معروف بود. این راه از ولایت «توان هونگ» در چین به ولایت «کان سو» می‌رفت، از آنجا وارد ترکستان شرقی امروزی می‌شد و از راه بیش بالیغ و

آلمالیغ و اترار به سمرقند و بخارا می‌رسید. در بخارا، شاخهٔ اصلی آن از راه مرو و گرگان به ری می‌رفت و از آنجا به قزوین و زنجان و تبریز و ایروان می‌رسید. از ایروان یا به طرابوزان یا به یکی از بنادر شام منتهی می‌گردید. شاخهٔ فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از آنجا به سرای وهشترخان و سرانجام به‌کنار شط دُن و بنادر دریای آزوف می‌رسید.

۲ـ هند و سند از طریق پیشاور و کابل و بلخ و خوارزم به سرای وهشترخان و بنادر و تجارتخانه‌های جنوا و ونیز متصل می‌شد.

۳ـ راه دریایی هند به بندر هرمز که از طریق خشکی از بند هرمز به‌کرمان و گرگان و خوارزم و در این محل به راه فوق متصل می‌شد. به دنبال اختلافهای تجار ایتالیایی و «جانی بیک خان»، خان دشت قبچاق، بندرهای دریای سیاه از دست آنها خارج شد و این راه تقریباً متروک ماند. در حالی که به دلیل حضور ایلخانان در آذربایجان و مرکزیت آنجا، همهٔ راهها به این ناحیه منتهی می‌شد، بویژه که آذربایجان بر سر راههای عمدهٔ دشت قبچاق، خوارزم، ایران، عراق و دریای مدیترانه قرار داشت. در عهد مغول و از زمانی که تبریز پایتخت ایلخانان شده بود، نه تنها بزرگترین تجارت ایران، بلکه از مهمترین مراکز تجاری دنیای آن زمان بود و به اندازهٔ بغداد در دورهٔ خلفای عباسی اعتبار داشت.

در دورهٔ حکومت ایلخانان، همهٔ راههای کاروانی خاور دور، هند و کنارهٔ دریای مدیترانه، دشت قبچاق، ایران و عراق به تبریز منتهی می‌شد و انواع کالاهای این نواحی در آن شهر داد و ستد می‌شد. سه راه مهم بین تبریز و خلیج فارس بدین شرح بود:

ـ راه بصره و بغداد که از معابر کوههای کردستان می‌گذشت و به مراغه می‌رسید. این راه از مراغه به پایتخت منتهی می‌شد.

ـ راه بندر سیراف (بندر طاهری کنونی) به شیراز، اصفهان، کاشان، قم، ری، قزوین، زنجان و تبریز.

ـ راه هرمز، کرمان، یزد و کاشان که در کاشان به راه دوم می‌پیوست.[۱]

پس از ایلخانان تیموریان به حکومت رسیدند. به گفتهٔ هارولد لمب، نویسنده کتاب زندگی تیموریان در زمان تیمور «کلیه کاروانسراها و مهمانخانه‌ها تعمیر گشت، جاده‌ها تسطیح شد و همواره طرق و شوارع را باز نگاه می‌داشتند به نوعی که در سختترین زمستانها نیز معابر کوهستانی بسته نمی‌شد...»

گلاویخو، سفیر اسپانیا در دربار تیمور، در یادداشتهای خود به وضع جاده‌ها و چاپاران آن عصر اشاره می‌کند: «در راه خراسان برای کاروانسراها از راه دور آب چشمه را از زیر زمین می‌آوردند، در طرق وسیع حتی یک سنگریزه هم دیده نمی‌شد، در استاسیونها غذاهای تازه و اسبان تازه نفس همیشه موجود بود، به فرمان امیر در هر ایستگاهی اسبان متعدد نگاه می‌داشتند و تعداد آنها بسته به اهمیت موقع بوده، گاهی به صد و دویست چاپار می‌رسید، راه پستی تا شهر سمرقند به همین ترتیب کشیده می‌شد، در صحاری سوزان و بی‌آب و علف کاروانسراها ساخته و لوازم زندگانی از هر جهت در آنجا آماده شده بود، چاپارها با سرعت هرچه تمامتر می‌تاختند و از فرو ماندن اسبها نگرانی نداشتند...»

در آغاز حکومت سلسلهٔ صفویه، راهها بار دیگر تا حدی ویران شد، زیرا در هر گوشهٔ این سرزمین پهناور هر کسی مدعی قدرت بود و آتش ناامنی همه جا زبانه می‌کشید. در ترکستان قبایل ازبک حکومت تشکیل داده و خراسان را به صحنهٔ تاخت و تاز خود تبدیل کرده بودند؛ شهرهای پرنعمت و پرجمعیت و آباد آن سامان مانند

۱. راههای ایران، انتشارات وزارت راه، چاپخانه ارتش، ۱۳۲۲، ص ۳۰ به بعد.

مشهد، نیشابور، سبزوار، اسفراین تا حدود کرمان ویران شده بود. کناره‌های خلیج فارس و جزایر آن تحت نفوذ اروپایی‌ها و بویژه پرتقالی‌ها بود. در ایالتهای مهم، مانند مازندران، فارس و لرستان، رؤسای ایلات به خودسری پرداخته بودند و حکومت ملوک‌الطوایفی به وجود آمده بود. در مرزهای شمال غربی و غرب، ترکان عثمانی از ضعف حکومت مرکزی و نفاق داخلی استفاده می‌کردند و هر روز دامنهٔ نفوذ خود را توسعه می‌دادند. سر سلسلهٔ صفوی، شاه اسمعیل، زمام امور را در چنین احوالی به دست گرفت که نه دولت ضعیف توان لشگرکشی داشت و نه مردم بی‌مایه و پریشان می‌توانستند بازرگانی را رواج دهند. در نتیجه، راهها یا متروک بود و یا ویران شده بود.

پادشاهان صفوی، بخصوص شاه عباس، توانستندبا جنگهای پی در پی مرزهای ایران را از یک طرف به ماوراءالنهر و از طرف دیگر به رودخانهٔ فرات، از شمال به قفقاز و از جنوب به خلیج فارس، برسانند. شاه عباس کشور را از وجود بیگانگان پاک کرد و سپس به اصلاحات پرداخت. احداث راههای امن که لازمهٔ توسعهٔ بازرگانی و آبادانی کشور است، مهمترین این اصلاحات بود.

شاه عباس دستور داد، تمام آسایشگاههای راهها که رو به ویرانی بود، تعمیر شود. با رعایت آب و هوا و سایر مقتضیات محلی، آنچه در راههای جدید لازم بود از نو ساختند و چون کالاها، بویژه ابریشم که از همه مهمتر بود، از راه جنوب ـ فارس و لارستان و بندر عباس ـ حمل می‌شد، این راه تا اصفهان یکی از بزرگراههای مهم بود و با وجود تمام موانع طبیعی از هر جهت برای عبور قافله‌ها و بازرگانان آماده شده بود. ادامهٔ این جاده از پایتخت به ساوه و قزوین و سپس به سمت مرزهای غربی کاملاً دایر بود. راه فیروزکوه تا بهشهر (اشرف سابق) و راه کناره از گرگان تا لاهیجان و طالش و آستارا، که با اصول علمی و مهندسی وقت ساخته شد، به لحاظ ساخت از مشکلترین راهها بود.

هنوز می‌توان زیرسازی و سنگفرشها و سایر آثار این جاده‌ها را در نقاط مختلف کشور مشاهده کرد.

پس از دورهٔ صفویه و همزمان با ضعف حکومتهای مرکزی، بار دیگر وضع راهها و امنیت آنها دچار اختلال شد. در دورهٔ قاجار حکومت وقت که قادر نبود راههای مناسب احداث کند، ساختن راهها را به مؤسسات مختلف داخلی و خارجی واگذار می‌کرد.

پس از این تاریخ، با ورود اتومبیل و خودروهای موتوری، تحولی عظیم در زندگی جوامع در سطح جهان، از جمله در ایران، زمینهٔ راه و راهسازی و احداث بزرگراهها و راههای آسفالته و اتوبانها به وجود آمد. ذکر این تحولات و جزئیات اقدامات مهمی که در چند دههٔ گذشته بخصوص پس از انقلاب اسلامی ایران، صورت گرفته به کتاب جداگانه‌ای نیاز دارد و در این مجال اندک و تحت عنوان راههای قدیمی ایران نمی‌گنجد. با این حال، ذکر این نکته ضروری است که بیشتر راههای امروزی هم بر راههای مهم قدیمی منطبق است، زیرا مسیر راههای جدید نیز مثل راههای قدیم، تا حدی تابع عوارض زمین و شرایط طبیعی جغرافیایی است که از گذشته‌های دور تاکنون تغییر چندانی نکرده است.

احیای جاده ابریشم توسط سازمان منطقه‌ای «اکو»*

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نقش اساسی و خط‌مشی سیاسی ایران در منطقه به منظور ایجاد بلوک تجاری واحدی متشکل از کشورهای اسلامی، یا به عبارتی یک بازار مشترک اسلامی، مطرح می‌شود. برای روشن ساختن موضوع، منطقه استراتژیکی

*. برای اطلاع از سابقه و نقش اکو به فصل اتحادیه‌های بین‌المللی از جلد اول رجوع شود.

آسیای شمال غربی را از نظر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران مورد بررسی قرار می‌دهیم، در این زمینه، به نقل از مقالهٔ دکتر هوشنگ امیر احمدی، رئیس مرکز مطالعات خاورمیانه در دانشگاه «راتگرز»، می‌پردازیم:

«در دوران موجودیت اتحاد شوروی، مرزهای شمالی ایران، مرز خاورمیانه نیز شناخته می‌شد. اکنون مرزهای این منطقه گسترش یافته و ناحیهٔ جدیدی را دربرگرفته است که خوداز خاورمیانهٔ جغرافیای پیشین بزرگتر است. ایران نیز به جای قرارگرفتن در زاویهٔ خاورمیانه، اکنون در مرکز این محدودهٔ جدید واقع شده و حیطهٔ عمل آن به طرز چشمگیری گسترش یافته است. هر چند روابط ایران با آن ابر قدرت در مرز شمالی، یعنی اتحاد جماهیر شوروی، اغلب رمزآمیز و ناآرام بود، امروزه سیاستگذاران پیشبرد کارها را با نیم دوجین دولت تازه استقلال‌یافته ولی واجد اهمیت سیاسی درآسیای مرکزی و منطقهٔ قفقاز حتی دشوارتر می‌یابند. از دههٔ ۱۹۹۰، یعنی از آن هنگام که ایالات متحده دیدگاه قدیمی خویش را در مورد ایران به عنوان یک حائل استراتژیک میان اتحاد شوروی و منطقهٔ خلیج فارس کنارگذاشت، محیط سیاستگذار منطقه‌ای ایران حتی پیچیده‌تر شده است.

«در این بخش به فرصتها و تنگناهایی خواهیم پرداخت که ایران در ابتکارات سیاست خارجی سه جانبه وکنش و واکنش خود در قبال آسیای شمال غربی با آن رو به روست. منظور ما از آسیای شمال غربی محدوده‌ای جغرافیایی شامل ترکیه و آسیای مرکزی و جمهوریهای منطقهٔ قفقاز در اتحاد شوروی سابق است. هر چند مجاورت جغرافیایی و وجود منافع مشترک منطقه‌ای به نفع ایران است، نشانه‌های بسیار و غالباً متناقضی وجود دارد که کارشناسان را در رابطه با چشم‌انداز روابط میان ایران و همسایگان شمالی‌اش سر درگم می‌کند. از جمله اصلیترین این نشانه‌ها روابط پیچیده میان ایران و همسایهٔ

خاور میانه‌ای و غیر عربش، یعنی ترکیه، است. با وجود این دشواریها، سیاستگذاران در امر سیاست خارجی ایران به نحو فزاینده‌ی در زمینهٔ ایجاد روابط چند بعدی دو جانبه و چند جانبه جدید و گسترده میان دولتهای منطقه فعال شده‌اند.

«در روابط دو جانبه ایران با جمهوریهای آسیای مرکزی و منطقهٔ قفقاز بیش از سی تفاهم‌نامه و موافقت‌نامه امضا کرده است که عمدتاً در زمینه تجارت، حمل و نقل، ارتباطات، بانکداری و انرژی می‌باشد. برای مثال کمک به توسعه منابع انرژی منطقه، همچنان برای جمهوریهای شوروی سابق، که فاقد نقدینگی هستند، بالاترین اولویت را داراست. در کنفرانسی که سال ۱۹۹۳ در مورد همکاری در زمینهٔ انرژی در آسیای مرکزی و منطقهٔ قفقاز در تهران برگزار شد، صنعت نفت و گاز به عنوان یک محور ممکن برای بسط پیوندها میان ایران و این جمهوریها اعلام گردید. در سال ۱۹۹۲ ایران با ارمنستان، ترکمنستان، آذربایجان و اوکراین یک سلسله موافقت‌نامه‌های دو جانبه برای ساخت پالایشگاه و تأمین نفت امضا کرد.

«قرار است ایران تا سال ۱۹۹۶ برای ارمنستان یک خط لوله گاز احداث کند. ترکمنستان نیز موافقت نامهٔ مقدماتی در مورد همکاری با ایران در زمینهٔ ساخت یک خط لولهٔ گاز به اروپا امضا کرده است. قرار است ایران یک بخش ۱۳۵۰ کیلومتری از خطی راکه از ترکمنستان شروع می‌شود و پس از گذشتن از خاک ایران به ترکیه می‌رسد بسازد. ایران همچنین در برابر دریافت سه میلیارد مترمکعب گاز، ۵/۶ میلیون تن نفت خام به این جمهوری خواهد فروخت. همکاری با جمهوری پارسی زبان تاجیکستان در زمینهٔ نفت، گاز، بانکداری، صنایع و دیگر زمینه‌ها نیز پیگیری می‌شود. در اواخر اوت ۱۹۹۲، موافقت‌نامه‌های دیگر از جمله برای ساخت راه‌آهن نیز با «نیازوف»، رئیس جمهور ترکمنستان که از ایران دیدار می‌کرد، به امضا رسید. ایران فرصتهایی برای ادامهٔ

تحصیل در اختیار دانشجویان آذری قرار داده و به منظور افزایش ارتباطات میان دو همسایه سیصد خط تلفن ایجاد کرده است. طرحهایی دو جانبه با قزاقستان شامل راه‌آهن، خطوط کشتیرانی در دریای خزر و ارتباطات هوایی می‌باشد.

«جمهوری اسلامی ایران عمدتاً از طریق سازمان همکاری اقتصادی (اکو) روابط چند جانبه‌ای با همسایگان شمالی خویش ایجاد کرده است. «اکو» در سال ۱۹٦٦ به وسیله سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه تحت عنوان «سازمان توسعه و همکاری منطقه‌ای» (آر.سی.دی) ایجاد شد و پس از یک دورهٔ مهجور ماندن گذرا، بر اثر انقلاب اسلامی در سال ۱۹۷۹؛ بار دیگر در سال ۱۹۸۵ احیا شد. تصمیم چشمگیر سازمان دایر بر گسترش دامنهٔ خود از طریق پذیرش آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان و تاجیکستان به عضویت سازمان که در طول نخستین نشست سران در تهران از شانزده تا هفده فوریه ۱۹۹۲ (۲۵ تا ۲٦ اسفند ۱۳۷۰) گرفته شد، یک تحول عمده بود. در این اجلاس برای فعالیت در جهت کاهش سیستماتیک محدودیتهای تجاری، تأسیس بانک توسعهٔ منطقه‌ای، ایجاد بازار مشترک کشاورزی،و نهادینه کردن آموزش کارشناسان و مبادلهٔ دانشجویان توافقهایی حاصل شد. بانک مزبور با سرمایهٔ اولیهٔ سیصد میلیون دلار برای کمک به جمهوریهای نوپا در زمینهٔ تلاشهای اصلاحی‌شان تأسیس شد. امید می‌رود که این اقدامات و سایر تدابیر موجب افزایش پیوندهای اقتصادی و تقویت امنیت منطقه گردد.

«در پی این تلاش عظیم، ایران برای ایجادگروه دولتهای دریای خزر در هفده فوریه ۱۹۹۲ ابتکار دیگری انجام داد. ایران همراه با فدراسیون روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان یک منطقه همکاری را با هدف مشخص ایجاد یک منطقه نیرومند تجاری شکل داده است. هدف دیگر این گروه‌بندی، برخورد با مسألهٔ افزایش سطح آب

دریای خزر، بزرگترین دریای بستهٔ جهان، و گسترش ارتباطات میان دولتهای عضو است. به علاوه، این گونه ابتکارات در سطح ملی را تدابیر مهمی در سطح درون ملی تکمیل می‌کند، زیرا هر یک از استانهای مرزیِ آذربایجان، گیلان، خراسان و مازندران موافقت‌نامه‌های دو جانبهٔ نفتی، فنی، ترانزیتی، اقتصادی و فرهنگی با جمهوریهای مورد بحث منعقد نموده‌اند.

«برای شرکای تجاری ایران نیز چشم‌انداز فتح باب با شوروی سابق از حیث سرمایه‌گذاریهای مشترک، خصوصاً در زمینهٔ نفت، گاز، پتروشیمی، بانکداری، حمل و نقل و ارتباطات راه دور، جالب توجه است. برای نمونه در نشست وزرای راه و ترابری، که در آوریل ۱۹۹۲ در قزاقستان برگزار شد، ایران، چین و چند جمهوری آسیای مرکزی برای اجرای طرح «جاده ابریشم» که بر اساس آن آسیا از طریق یک شبکهٔ پیشرفته راه‌آهن در امتداد راه تاریخی ابریشم به اروپا متصل خواهد شد توافق کردند. در همین نشست تصمیم گرفته شد که در گردهماییهای بعدی در مورد بسط پیوند اقتصادی و فرهنگی میان طرفهای حاضر بحثهای اساسی صورت گیرد. انتظار همکاری سه جانبه مشابهی میان ایران، جمهوریهای آسیای مرکزی و یک ابرقدرت خارجی نیز می‌رود. تا این زمان، گزینه‌های ایران را آلمان و ژاپن تشکیل می‌دهند.[1]»

«در نخستین اجلاس کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری اعضاء سازمان همکاریهای اقتصادی (اکو) با بررسی دو پیشنهاد جمهوری اسلامی ایران دربارهٔ تأسیس شرکت هواپیمایی (اکوایر) و توسعهٔ خطوط هوایی بین کشورهای عضو به صورت پرواز منظم هفتگی، که با حضور کشورهای پاکستان، ترکیه، ازبکستان، تاجیکستان،

۱. امیراحمدی، هوشنگ، «سیاست خارجی منطقه‌ای ایران»، ماهنامه سیاسی و اقتصادی، سال هشتم، شماره اول و دوم، مهر و آبان ۱۳۷۲، صفحه ٦.

گرجستان، قزاقستان، آذربایجان، افغانستان و جمهوری اسلامی ایران در تهران تشکیل شد، بررسیهای لازم صورت گرفت. در صورت تصویب پیشنهاد ایران، مرکز این شرکت در تهران خواهد بود و فعالیت آن در حمل و نقل بار و مسافر و پست بین کشورهای عضو متمرکز خواهد شد. این شرکت با یکصد میلیون دلار سرمایه‌گذاری کشورهای عضو (اکو) تأسیس خواهد شد. مشکل عمده فعلی اعضا را در همکاری هوایی، آماده نبودن فرودگاههای بعضی از کشورهای عضو برای پروازهای بین‌المللی ذکر کرده‌اند.[۱]»

۱. هفته‌نامهٔ جهان اقتصاد، سال اول، شماره ۴۳، دوشنبه ۲۴ خرداد ۱۳۷۲، ص ۲.

فصل سوم

موانع طبیعی و سیاسی ایجاد راه آهن در ایران

مشکل احداث خط آهن در ایران پیش از احداث خط آهن سراسری، بیشتر مشکل اقتصادی و ضعف مالی و خزانهٔ همیشه مقروض و خالی قاجار بود تا عوامل طبیعی و سیاسی. موانع طبیعی در مقابل تکنیک تسلیم می‌شد و موانع سیاسی، بویژه سیاستهای خارجی به این صورت بود که دولتی یا کشور همسایه‌ای سیاستی منفی اعمال می‌کرد، کشور دیگر به خاطر تأمین منافع خود اصرار به احداث خطوط آهن داشت.

شاهان خوشگذران قاجار، بی‌خبر از پیشرفتهای علمی سایر کشورهای جهان، با استقراضهای استقلال بر باد ده به سفرهای بی‌ثمر به اروپا می‌پرداختند و با مشاهدهٔ پدیدهٔ جدیدی به نام راه آهن در اروپا، به هوس احداث آن در ایران افتاده بودند. آنها نه به فکر اصلاحات و تأمین رفاه عامه بودند و نه در پی توسعهٔ اقتصادی کشور، بلکه این کار صرفاً هوسی شاهانه بود. در دورهٔ قاجار، چند خط آهن کوتاه و محلی احداث شد که در فصلهای آینده به آنها اشاره خواهد شد. علاوه بر مانع اساسی، یعنی ضعف بنیه اقتصادی کشور و فقدان امکانات مالی برای احداث خط آهن، موانع دیگری هم به صورت مشکلات طبیعی و هم به صورت مشکلات سیاسی وجود داشت که در اینجا به آنها می‌پردازیم.

الف ـ موانع طبیعی : تشریح کلیات جغرافیایی ایران نشان داد که در شمال و غرب کشور دو دیوارهٔ بلند کوهستانی و صعب‌العبور به نام‌های البرز و زاگرس وجود دارد. این ناهمواریها خود عامل جذب رطوبت و تأمین آب برای رودخانه‌های ایران و در نتیجه جذب جمعیت‌اند. همانطور که گفتیم، $\frac{۳}{۵}$ کل جمعیت ایران در محدودهٔ این ناهمواریها متمرکز است و برای ایجاد ارتباط سریع، مطمئن و آسان بین مراکز تمرکز جمعیت در این دو ناحیه به راههای خوب از جمله راه آهن نیاز است. با این حال،

ارتفاعات و کوههای سر به فلک کشیده خود عامل بازدارنده و مانعی مهم در راه توسعهٔ خطوط آهن است. احداث این خطوط در صورت ضرورت، هزینهٔ توسعه و احداث خطوط را به نحو قابل ملاحظه‌ای بالا می‌برد، زیرا تنها با حفر تونلها و احداث پلهای پر خرج امکان‌پذیر است.

از سوی دیگر، در داخل ایران با مناطق صحرایی خشک و آبادیهای بسیار پراکنده مواجهیم. اوضاع اقلیمی نامساعد و وجود اقلیم صحرایی با بادهای دائمی و ریگهای روان که خطوط آهن را می‌پوشانند، کمبود آب لازم برای ایستگاهها و شهرکهای طول مسیر، مقرون به صرفه نبودن احداث خط آهن بین نقاط کم جمعیت مناطق کویری، و تکنیک ضعیف دوره‌های گذشته موجب شده است که احداث و توسعهٔ خطوط آهن در مناطق کویری ایران با مشکل عمده‌ای رو به رو باشد. پس از احداث خطوط آهن سراسری و اتصال شمال غرب و شمال شرق ایران از طریق راه آهن و ایجاد ارتباط بین تهران و جنوب شرق ایران، بویژه به دلیل تأسیس کارخانه‌های ذوب آهن و استخراج مس سرچشمه، ناگزیر خطوط آهن در مناطق کویری از قم تاکرمان احداث شد و پس از پیروزی انقلاب اسلامی از طریق خط بافق ـ بندرعباس ادامه یافت. با این حال، این کار چندان ساده نبود و با غلبه بر مانع طبیعی صحرا امکان‌پذیر شد. در برنامه‌های بعدی توسعهٔ این خطوط نیز، که با هدف احیای جاده ابریشم و اتصال آسیای میانه به سواحل دریای عمان پیش‌بینی شده و در دست مطالعه و اجراست برای غلبه بر موانع طبیعی به همتی والا نیاز است.

از دیگر موانع طبیعی مهم، وجود رودخانه‌های پر آب در نواحی شمال و غرب و مسیلهای رودخانه‌های فصلی درمناطق کویری و خشک داخل ایران با طغیانهای فصلی است که احداث انواع پلهای پرهزینه را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. از این گذشته شوره‌زارها

و مناطق باتلاقی دشتهای کویری به نوبهٔ خود می‌تواند مانع بزرگی در راه توسعهٔ خطوط آهن ایران باشد.

عوامل مثبت سیاست داخلی، غلبه بر موانع طبیعی و اقتصادی را ضروری ساخته است: سیاستهای محرومیت‌زدایی دولت در استانهای محروم؛ سیاستهای خارجی و سیاستهای منطقه‌ای از قبیل اهداف پیشنهادی ایران در سازمان اقتصادی «اکو» در زمینهٔ احداث جادهٔ ابریشم و ایجاد ارتباط آسان و مطمئن بین جمهوریهای جدیدالاستقلال آسیای میانه و جمهوری اسلامی افغانستان با دریای عمان و خلیج فارس؛ انجام برنامه‌های توسعهٔ اقتصادی کشور و دستیابی به معادن مهمی مانند معدن مس سرچشمه و معادن آهن و ذغال سنگ در نواحی داخلی ایران قابل ذکر است.

ب ـ موانع اقتصادی : احداث راه آهن در ایران مستلزم صرف سرمایهٔ هنگفتی بود. متأسفانه در دورهٔ قاجار، با توجه به ضعف اقتصادی مملکت و استقراضهای مکرر برای سفرهای متعدد و پرخرج ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه، تأمین هزینهٔ احداث راه آهن و سرمایه‌گذاری در این زمینه عملاً مقدور نبود و ناگزیر به کمکهای مالی کشورهای بیگانه متکی بودند که خود لطمهٔ جبران‌ناپذیری به استقلال ملی وارد می‌کرد. از طرف دیگر، وضعیت خاص ناهمواریهای شمال و غرب کشور و وجود دره‌های بزرگ و بیابانهای خشک و کم آبی که این خطوط باید از آنها عبور می‌کرد، موجب می‌شد غلبه بر این موانع طبیعی با صرف مخارج سنگین امکان‌پذیر باشد. در آن دوران، برآورد برای احداث خط سراسری، چه از شمال به جنوب و چه از شرق به غرب، در حدود بیست میلیون لیره بود. بدیهی است با ناتوانی حکومت و ضعف بودجهٔ دولت، که در سال به زحمت به چند کرور تومان می‌رسید، تهیهٔ چنین مبلغ گزافی برای دولت و ملت ایران نه تنها امکان نداشت، بلکه از تصور آنها نیز خارج بود.

کورش هخامنشی، تأسیس شد و در زمان شاهنشاهی هخامنشیان (۵۵۸-۳۳۱ قم) توسعهٔ زیادی یافت. پس از سقوط حکومت هخامنشیان و حملهٔ اسکندر به ایران، سلوکیه‌ها و اشکانیان (۲۵۰ قم -۲۲۸ م) روی کار آمدند و سپس نوبت به ساسانیان (۲۴۲-۶۴۲ م) رسید، ولی در سال ۶۴۲ میلادی، لشگریان ایران در جنگ نهاوند از اعراب مسلمان شکست خوردند و زمام امور کشور به دست مسلمانان افتاد و از این تاریخ، حکومت ایران به فرمانروایان دست نشاندهٔ ایرانی یا عربی سپرده می‌شد که خلیفه تعیین می‌کرد. با حملهٔ مغول این وضعیت ملوک‌الطوایفی از بین رفت و از ۱۲۵۸ میلادی که هلاکوخان مغول بغداد را فتح کرد، تاج و تخت ایران به دست خارجیان افتاد. دوران حکومت سلسلهٔ صفوی (۱۵۰۲-۱۷۵۳ م) و عصر شاه عباس اول دورهٔ پیشرفت علم و فرهنگ بود. در این دوره، اوضاع کشور از هر حیث بهبود یافت، ولی بعد از صفویه دوران هرج و مرج و بی‌ثباتی بود تا در اواخر قرن هجدهم حکومت ایران به دست سلسلهٔ قاجار افتاد و این سلسله تا ۱۹۲۵ در ایران حکومت کرد.

وضعیت سیاسی ایران در دورهٔ قاجار در این بحث بسیار مهم است. در زمان سلاطین قاجار، که هرگز قادر به دفع تعرضات خارجی نبودند، رقابت بین دولتهای بزرگ خاورمیانه شدت گرفت و ایران دستخوش این رقابت و بازیچهٔ سیاستهای دولتهای بزرگ شد. در این میان دو دولت روس و انگلیس سهم عمده‌ای داشتند؛ روسیه در شمال هم مرز ایران بود و انگلیس با تسلط بر هندوستان همسایهٔ جنوبی ایران محسوب می‌شد و ایران کشوری حائل بین این دو کشور استعمارگر آزمند بود.

روسیه از زمان پتر کبیر درصدد دستیابی به آبهای گرم از طریق خلیج فارس بود و انگلیس تسلط روسیه را بر خلیج فارس برای موقعیت خود در هندوستان خطرناک می‌دید. در نتیجه، اساس سیاست قرن نوزدهم ایران، توازن قدرت روس و انگلیس در

کشور بود و این وضع فقط در صورت قدرت‌نمایی کشور ثالثی تغییر می‌کرد. از ۱۸۰۰ تا ۱۹۱۴ تنها دو بار چنین وضعی پیش آمد: یک بار در اوایل قرن نوزدهم در زمان ناپلئون، و بار دیگر در اوایل قرن بیستم، در زمان امپراتوی آلمان. هدف هر دو دولت فرانسه و آلمان از بسط نفوذ خویش در ایران تسلط بر هندوستان برای مقابله با قدرت انگلیس بود. در هر دو بار انگلیس برای شکست حریف با روسیه سازش کرد. و ایران از این سازشها صدمات زیادی دید. در غیر این صورت، انگلیس با دفع تعرضات روسها و جلوگیری از پیشروی آنها به سوی خلیج فارس، حافظ استقلال ایران بود؛ البته هدف اصلی این اقدام حفظ هندوستان بود. در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، استقلال و تمامیت ارضی ایران زمانی به مخاطره می‌افتاد که دو دولت انگلیس و روس برای دفع حریفی تازه با هم کنار می‌آمدند و از رقابت دست می‌کشیدند؛ در جنگ جهانی نیز همین وضع تکرار شد.

در سال ۱۸۰۰، انگلستان با عقد قرارداد معروف به «پیمان اتحاد ملکم» به یک پیروزی سیاسی نائل شد. یکی از مواد این پیمان، اخراج فرانسویان از ایران بود. با اینکه در آن تاریخ حضور فرانسویان در ایران اهمیت داشت، در نظر فتحعلی شاه تعهدات انگلستان به دفاع از ایران در مقابل روسیه مهمتر بود و در سال ۱۸۰۲ هنگام جنگ با روسیه که دولت انگلیس را در اجرای تعهدات خویش سست دید، تصمیم گرفت بار دیگر با فرانسه متحد شود. به همین دلیل، سرهنگ «رومئو»، نمایندهٔ اعزامی ناپلئون، وارد مذاکرات شد و در ماه مه ۱۸۰۷ قرارداد اتحاد فرانسه و ایران معروف به پیمان «فین کنشتاین» منعقد شد. در این قرارداد، مفاد پیمان سابق بین دو دولت تصریح شده بود. پس از آن، یک هیئت نظامی فرانسوی به فرماندهی ژنرال گاردان به ایران آمد. دو ماه بعد که ناپلئون و الکساندر، تزار روس، در تیلیست سازش کردند، این عمل از نظر

دولت ایران خیانت و پیمان‌شکنی تلقی شد و هیئت اعزامی فرانسه اهمیت خود را از دست داد. تنها کار ژنرال گاردان این بود که با شرایطی که از نظر ایران عادلانه نبود،بین دولتهای ایران و روس واسطهٔ صلح شد.

بعضی از سیاستمداران انگلیسی معتقد بودندکه فرانسه هیچ‌گاه خطری جدی برای هندوستان محسوب نمی‌شود و خطر صرفاً از جانب روسیه است. به همین دلیل، «سر هارفورد جونز» در سال ۱۸۰۵ اولین پیمان اتحاد را با ایران منعقد کرد که صریحاً علیه تجاوزات دولت روس تنظیم شده بود. شاه ایران که از پیمان‌شکنیِ تیلیست سخت رنجیده بود، از این پیمان خرسند شد. در نتیجهٔ این پیمان، حفظ تمامیت ارضی و استقلال ایران جزء اصول مسلم سیاست خارجی انگلستان قرار گرفت و دولت انگلیس با اعزام قشون ارسال مهمات به مرز قفقاز برای جلوگیری از تهاجمات دولت روس به ظاهر به قول خود عمل کرد.

این همکاری تازه شروع شده بود که ناپلئون در سال ۱۸۱۲ به روسیه لشگر کشید و انگلیس، که در آرزوی شکست فرانسه بود، با روسیه از در دوستی درآمد. نتایج سوء این سیاست به زودی در ایران آشکار شد چه از یک سو انگلیس به تعهدات خود عمل نکرد و در مورد اختلافهای دو دولت ایران و روس فقط وعدهٔ میانجیگری داد واز طرف دیگر، روسیه که وضع را مساعد دید ایران را به شدت تحت فشار گذاشت و در ۱۸۱۳، با تحمیل معاهدهٔ گلستان، شهرهای دربند، باکو، شکی، شیروان، قره‌داغ و قسمتی از طالش را ضمیمهٔ خاک خود کرد؛ دولت ایران همچنین از کلیهٔ دعاوی خود نسبت به گرجستان، داغستان، مینگرلیا و آب‌خازی صرفنظر کرد و دریانوردی در دریای خزر را به روسیه واگذاشت.

پس از آنکه انگلیس از جانب فرانسه آسوده‌خاطر شد، در ۱۸۱۴ پیمان دیگری

نظیر پیمان اتحاد «هارفورد جونز» با ایران منعقد کرد. با این حال، روسیه عهدنامهٔ گلستان را وسیلهٔ تشدید نفوذ خود قرار داد و می‌خواست با تصرف سراسر ایران به آبهای گرم دست یابد. به همین دلیل، در ۱۸۲۹ بار دیگر با ایران وارد جنگ شد و با تحمیل عهدنامهٔ ترکمانچای، اراضی ایروان و نخجوان را به تصرف درآورد و مرزهای خود را تا رودخانهٔ ارس رساند. هر چند دولت انگلیس در این وقایع تا حدی با ارسال مهمات و کمک مالی به ایران کمک کرد، دولت روسیه امتیازات مهمی در زمینهٔ بازرگانی و کاهش عوارض گمرکی و استقرار کاپیتولاسیون به دست آورد و در حقیقت در قبال تضمین منافع سلسلهٔ قاجار، ایران را تحت‌الحمایهٔ خویش ساخت.

پس از آن، دولت روسیه به فکر توسعهٔ اراضی خود از جانب آسیای مرکزی افتاد و در سالهای ۱۸۶۸، ۱۸۷۳ و ۱۸۷۶ خانات بخارا، خیوه و خوقند را تصرف کرد؛ مقارن همین احوال در مناطق ماوراء خزر نیز به پیشروی ادامه داد و یکی از استحکامات ترکمنستان را متصرف شد؛ مرو و «پنج ده» را نیز در ۱۸۸۴ به تصرف درآورد. این فتوحات به زیان ایران بود، زیرا ایران نسبت به این نواحی ادعای مالکیت داشت. به این ترتیب، روسیه از شمال شرق با ایران هم مرز شد و دولت ایران ناگزیر رودخانهٔ اترک را به عنوان مرز مشترک دو کشور به رسمیت شناخت.

در همان زمان که روسیه از هر سو بر وسعت خویش می‌افزود، انگلیس درصدد کسب امتیازات اقتصادی در ایران بود و در ۱۸۷۲ یکی از اتباع این کشور به نام «بارون ژولیوس دورویتر»[1] یک امتیاز مطلق هفتاد ساله از ناصرالدین‌شاه گرفت که به موجب آن حق داشت راه آهن سراسری را از دریای خزر تا خلیج فارس احداث کند. همان گونه که در قسمت امتیازات ذکر خواهد شد، این امتیاز تحمیل ناروایی بود علیه استقلال

۱. نگاه کنید به امتیاز بارون ژولیوس دورویتر در فصلهای آینده (فصل اول از قسمت دوم گفتار دوم)

و تمامیت ارضی ایران که خوشبختانه به مرحلهٔ عمل درنیامد، زیرا در ۱۸۷۳ که ناصرالدین‌شاه هنگام مسافرت به اروپا در سنت‌پترزبورگ به سردی مورد استقبال قرار گرفت، بر اثر فشار دولت روسیه ناگزیر امتیاز رویتر را لغو کرد. برای جبران این امتیاز، دو امتیاز دیگر به انگلیس داده شد: اول، امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی با حق نشر اسکناس و دوم امتیاز انحصار دخانیات. برای جلب رضایت روسها دو امتیاز نیز به آنها دادند: یکی، امتیاز تأسیس بانک استقراضی و دیگری امتیاز احداث راه آهن آذربایجان. روسها به این دو امتیاز هم قانع نبودند و در داخل ایران همچنان به تحریکات می‌پرداختند.

در ۱۸۹۶ که ناصرالدین‌شاه به قتل رسید، آیندهٔ کشور مبهم و خزانه خالی بود. سفر پر خرج مظفرالدین‌شاه به اروپا نیز وضع را بدتر کرد تا حدی که دولت ایران در ۱۹۰۰ مجبور شد ۲۲ میلیون روبل (منات) قرض کند. دو سال بعد نیز وام دیگری گرفت و در نتیجه نفوذ حکومت تزاری در ایران به حدی رسید که به عنوان تضمین پرداخت طلب خویش عواید گمرکات ایران را به دست آورد.

در آغاز قرن بیستم، کشور ایران از نظر سیاسی به دو علت متلاطم بود: یکی به علت احتیاج مبرم به اصلاحات و دیگر به خاطر خبر انقلاب ۱۹۰۵ روسیه، تا اینکه حکومت مشروطه در ایران برقرار شد. دولت روسیه این امر را نتیجهٔ تحریک انگلیسی‌ها می‌دانست و به همین دلیل از روابط حسنهٔ خود با دولت انگلیس در ۱۹۰۷ استفاده کرد و در ۱۹۰۸ محمدعلی‌شاه را، که شخصی مستبد و خودخواه بود، به کودتا و برانداختن حکومت مشروطه واداشت. البته این پیروزی دوامی نیاورد و در ۱۹۰۹ طایفه‌های بختیاری قیام کردند و تهران را متصرف شدند؛ محمدعلی‌شاه از سلطنت خلع شد و پسرش احمدشاه زمام امور را به دست گرفت.

در این زمان روسیه و انگلیس از توسعهٔ نفوذ آلمان بیمناک بودند و ضمن سازش درصدد حل اختلافات خود برآمدند؛ در مورد تبت و افغانستان و ایران نیز به توافقهایی رسیدند. به موجب این توافقها دولت روسیه متعهد شد وضع موجود را در افغانستان (که منطقهٔ نفوذ انگلیس بود) بپذیرد و طرفین تعهد کردند که تبت را منطقهٔ بی‌طرفی بدانند و هیچ کدام در آن ناحیه دخالت نکنند؛ ایران نیز باید به سه منطقه تقسیم می‌شد: منطقهٔ نفوذ روسیه که علاوه بر پنج ولایت شمالی، بخشی از نواحی مرکزی و شهرهای قم و کاشان و یزد را نیز دربرمی‌گرفت و تهران نیر در این منطقه قرار داشت؛ منطقهٔ جنوب شرقی ایران، یعنی ایالتهای سیستان و بلوچستان، منطقهٔ نفوذ انگلیس بود؛ و قسمت جنوب غربی که منطقهٔ بی‌طرف محسوب می‌شد.

هر چند طرفین قرارداد رسماً بر استقلال و تمامیت ارضی ایران تأکید داشتند، انتشار آن باعث خشم شدید ایرانیان شد و دموکرات‌ها، که متمایل به انگلیسی‌ها بودند، از آنها روگردان شدند به آلمان گرویدند. دولت آلمان نفوذ اقتصادی و سیاسی خود را بویژه بین دموکرات‌ها، که در دستگاه دولت یا خارج از آن بودند، توسعه داد. این دوستی نه تنها ایران را از فشار دولت روس نجات نداد، بلکه برعکس این دولت براساس قرارداد ۱۹۰۷ بر تجاوزات خود، بویژه در شمال افزود.

در این اوضاع که ایران سعی داشت به مداخلات خارجی خاتمه دهد، اختلافهای آلمان و متفقین تشدید می‌شد. پاره‌ای قراردادهای کوچک هم که در فاصلهٔ سالهای ۱۹۱۰ تا ۱۹۱۴ بین طرفین منعقد شد، تأثیر مهمی در اوضاع نداشت. در ۱۹۱۰، در ملاقاتی که بین نیکلای دوم، تزار روس، وویلهلم، امپراتور آلمان، در پوتسدام صورت گرفت، در مورد انطباق منافع روس و آلمان در ایران مذاکره شد، ولی این ملاقات منجر به عقد پیمانی نشد. در نوزده اوت ۱۹۱۱، قراردادی در پترزبورگ منعقد شد که به

موجب آن دولت آلمان منطقهٔ نفوذ روسیه را تلویحاً به رسمیت شناخت و در مقابل روسیه اجازه داد که آلمان راه آهن بغداد را تحت شرایط خاصی در شمال ایران ادامه دهد.

در جنگ ۱۹۱۴، بی‌طرفی ایران بر اثر اتحاد روسیه و انگلیس نقض شد. در نتیجه، روسیه نواحی شمال ایران و سپاهیان هند و انگلیس مناطق نفت خیز جنوب را اشغال کردند. قوای مسلح ایران از دو قسمت تشکیل می‌شد: بریگارد قزاق که تحت فرمان افسران روس قرار داشت و ژاندارمری که تحت فرمان افسران سوئدی بود و هر دو تابع قدرتهای خارجی بودند. قشون ایلیاتی نیز چندان مطیع حکومت مرکزی نبودند و احمدشاه شانزده ساله هم جوانتر از آن بود که بتواند مانع از تاخت و تاز دولتهای بیگانه در داحل کشور شود و ضامن بی‌طرفی ایران باشد.

نخستین میدان نبرد، کشورهای اروپایی بود و خاور میانه در درجهٔ دوم اهمیت قرار داشت، زیرا فتح و شکست در این منطقه در سرنوشت اروپا مؤثر بود. دولت آلمان سعی داشت در منطقهٔ خاورمیانه، ایران و افغانستان را نیز وارد جنگ کندو سفیر آلمان در ایران، «پرنس فن‌رس»، روابط دوستانه‌ای با رؤسای حزب دموکرات داشت و با توجه به احساسات شدید ضد روس و انگلیس در آنها، شرایط برای دوستی با آلمان مساعد بود. سیاست فن‌رس به نتیجه رسید و در ۱۹۱۵ مستوفی‌الممالک، نخست وزیر ایران، قرارداد اتحاد محرمانه‌ای با آلمان منعقد کرد. در مقابل، دولت آلمان ضمن وعدهٔ کمک اقتصادی و مالی و تضمین تمامیت ارضی و استقلال ایران تعهد کرد هر وقت شاه از ایران فرار کند، او را در خاک آلمان پناه دهد.

فن‌رس مصمم شد ژاندارمری و ایلات را با خود همراه کند. ژاندارمری تحت فرمان افسران سوئدی بودند و آنها نیز نسبت به آلمان نظر مساعد داشتند. در نتیجه «کنت

کانتز»، وابستهٔ نظامی آلمان، برای جلب اعتماد مردم به سراسر ایران سفر کرد و ستاد ارتش آلمان برای کمک به او یک هیئت نظامی به ایران اعزام داشت. این هیئت به ریاست شخصی به نام «کلین»، به تجهیز ایلات لرستان و کردستان پرداخت. هیئت دیگری نیز به ریاست «زوگمایر» مشغول اقدام در اصفهان و کرمان شد؛ و هیئت سومی به ریاست «بیاخ» در یزد و بلوچستان دست به کار شد؛ و سرانجام «واسموس»، کنسول آلمان، قبایل قشقایی و بختیاری و تنگستانی جنوب را تحریک کرد و در سراسر کشور علیه دولتهای روس و انگلیس دست به تحریکات زدند. مقارن نوامبر ۱۹۱۵، اقدامات ضد انگلیسی و ضد روسی افزایش یافت و قوای روس و انگلیس نیز دست به کار شدند. دولت ناچار شد نسبت به انتقال پایتخت به اصفهان اقدام کند و مقدمات امر فراهم شد. سفارتخانه‌های آلمان، اتریش و عثمانی قبل از دیگران از تهران خارج شدند و موقتاً در قم مستقر شدند، ولی احمدشاه بر اثر فشار سفرای روس و انگلیس از این تصمیم منصرف شد. در ایران میان عمال آلمان در ایران، فقط واسموس توانست از اقدامات خود بین ایلات جنوب نتیجه بگیرد و موجب زحمت انگلیسی‌ها شود.

در اواخر جنگ جهانی اول، ایران وضع خاصی داشت. روسیه که از جنگ و انقلاب داخلی فرسوده شده بود، از فشار خود به ایران کاست. در مقابل، انگلیس قدرت بیشتری پیدا کرد و به فکر الحاق ایران به مستعمرات خود افتاد. به همین دلیل، سایر متفقین را مجبور کرد از پذیرش هیئت نمایندگی ایران در کنفرانس صلح پاریس خودداری کنند و لرد کرزن، وزیر امور خارجه انگلیس، به سرپرسی کاکس، سفیر آن دولت در ایران، دستور داد که برای انعقاد پیمانی وارد مذاکره شود که تفوق سیاسی انگلیس را در ایران تثبیت کند. به موجب قراردادی که در نهم اوت ۱۹۱۹ در لندن به امضا رسید، دولت انگلیس دو میلیون لیره به ایران وام داد و اقدام به اعزام مستشاران

نظامی و اقتصادی برای ادارهٔ قشون و مالیه کشور کرد. این قرارداد ایران را به یک کشور تحت‌الحمایه تبدیل می‌کرد و همین مسئله موجب تنفر و انزجار دموکرات‌ها شد و اقداماتی علیه انگلیسی‌ها آغاز گردید تا در اواخر سال ۱۹۱۹ که قوای انگلیس تخلیهٔ نواحی مرزی روسیه را آغاز کرد و در ۱۹۲۰ قشون خود را در ایران کاهش داد و سرانجام در ژانویه ۱۹۲۱ سربازان خود را از ایران خارج کرد.

پس از جنگ جهانی اول، بین شوروی و ایران روابط خوبی برقرار شد و دولت انقلابی روسیه در ۱۹۱۸ از کلیه دعاوی و امتیازات حکومت تزاری در ایران صرفنظر کرد. در ۱۹۲۰، مذاکراتی بین نماینده ایران و دولت شوروی برای عقد پیمان مودت در مسکو آغاز شد. در ۲۶ فوریه ۱۹۲۱، قرارداد مودت منعقد شد و ۹ ماه پس از امضا پیمان، در اکتبر ۱۹۲۱، قشون شوروی اراضی ایران را تخلیه کردند. ایران که در این تاریخ کشور ضعیفی بود، به دو علت موفق شد استقلال و حاکیت خود را حفظ کند: یکی وضع همسایگانش و دیگری قدرت و مهارت سیاسی رهبران کشور در این دوران.

موضوع احداث راه‌آهن وسیله‌ای مطمئن برای بسط نفوذ اجانب بود. تلاش کشورهای اروپایی در قرن نوزدهم برای صف‌آرایی و دسته‌بندی، بویژه در سی سال آخر قرن (۱۸۷۸-۱۹۰۷)، و سعی در تجهیز نظامی خود همه و همه به خاطر تقسیم اراضی و سایر قاره‌ها و استثمار مللی بود که در نظر اروپاییان با آنها در یک سطح از تمدن نبودند. هدف اصلی برنامه‌های توسعهٔ ارضی آنها کشور وسیع چین، قاره آفریقا، ممالک عثمانی بخش مهمی از ممالک آسیای مرکزی و غربی یا به عبارتی خاورمیانه بود که ایران نیز جزئی از آن محسوب می‌شد.

با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و اوضاع سیاسی جهان، بویژه در عصر قاجار، باید گفت لزوم ایجاد راه آهن قبل از اینکه به لحاظ بهبود وضع اقتصادی ایران مطرح

باشد، مطمح نظر دولتهای بزرگی چون انگلیس، روس، آلمان و فرانسه بود. آنها احداث راه آهن را در جهت حفظ موقعیت سیاسی و اقتصادی خود در آسیا و تضمینی برای نقشه‌های استعماری‌شان برای دستیابی به شرق و قلب آسیا تلقی می‌کرد. این دورهٔ سه‌ساله شاهد عقد قراردادها و پیمانهای محرمانه بین دولتهای اروپایی بود؛ انگلیس و فرانسه پیش از سایرین دست به کار شده بودند، اما آلمان دیر به فکر افتاده بود و زمینهٔ تازه‌ای برای دست‌اندازی وجود نداشت. از این رو، با حمایت از کشورهای کوچک که چند کشور بر سر تصرف آنها کشمکش می‌کردند، در صدد بسط نفوذ سیاسی و اقتصادی خود بود، این امر مرهون سیاستهای ماهرانهٔ بیسمارک بود که موقعیت آلمان را بین سایر دولتهای بزرگ تحکیم کرد و این کشور را در صف اول دولتهای اروپایی قرار داد. با این حال، پس از بیسمارک کسی نبود که سیاستهای او را ادامه دهد. پس از کنگرهٔ برلین، بیسمارک کم و بیش موفق شد مستعمراتی در خارج از اروپا برای آلمان فراهم کند و به سرزمین عثمانی نیز دست انداخت. البته آلمان با دولتهای روس و انگلیس از طریق تجاوز به اراضی آنها طرف نمی‌شد، بلکه آنها را در مقابل هم قرار می‌داد و خود نقش میانجی را بازی می‌کرد یا رابطهٔ انگلیس و فرانسه را تیره می‌کرد تا خود در این میان سود ببرد.

توسعهٔ نفوذ سیاسی و اقتصادی در کشورهای دیگر مستلزم فعالیتهای ظاهر فریبی بود که در عین حال موقعیت سیاسی و اقتصادی کشور استعمارگر را تضمین کند. از این رو، کسب امتیازات در زمینهٔ احداث جاده و راه آهن و بهبود وضع مالی این کشورها فقط ظاهر امر بود. در واقع، به دست آوردن امتیاز گمرکات و استخراج معادن و دستیابی به سایر منابع اقتصادی و بازار تجاری این کشورها و تجهیز و تعلیم قشون ممالک مستعمره برای دولتهای بزرگ مسابقه‌ای محسوب می‌شد. هدف اساسی احداث راه آهن در

کشورهایی نظیر ایران و عثمانی از اینجا آشکار می‌شود. اهمیت احداث راه آهن بغداد یا ترکیه و ادامهٔ آنها به سوی ایران، انگیزهٔ کشمکشهای سیاسی بین دولتهای بزرگ بود.

در این قسمت، برای آشنایی خواننده، ابتدا به خلاصه‌ای از تاریخ راه آهن ترکیه می‌پردازیم، سپس به هدف سایر دولتها از احداث راه آهن در ایران اشاره می‌کنیم و در پایان ضرورت احداث راه آهن را در ایران از نظر خود ایرانیان تشریح خواهیم کرد.

راه آهن آسیای صغیر : امتیاز احداث خط ازمیر به آیدین را در ۱۸۵۶ و امتیاز احداث خط آهن ازمیر به قصبه را در ۱۸۶۳ به انگلیسی‌ها داده بودند. سلطان عبدالعزیز هم به فکر افتاد برای سهولت رفت و آمد به شکارگاه حیدرپاشا، که راه آن صعب‌العبور بود، خط آهنی تا حیدرپاشا احداث کند. به همین دلیل، عده‌ای از مهندسان آلمانی را که در بخش اروپایی کشور عثمانی مشغول احداث راه آهن بودند احضار کرد و دستور داد خط آهنی از محل شکارگاه تا «اسمد» در کنار دریای مرمره احداث کنند. عملیات احداث این خط در ۱۸۷۱ شروع شد. در ۱۸۸۶، یک شرکت آلمانی امتیازی به دست آورد که به موجب آن می‌توانست این خط را به آنکارا وصل کند؛ این خط به راه آهن آناتولی معروف شد. به این ترتیب، آلمانی‌ها توانستند اولاً خط حیدرپاشا را احداث کنند و ثانیاً آن را تا آنکارا ادامه دهند. مدت این امتیاز ۹۹ سال بود و موفقیت بزرگی برای آلمان به شمار می‌رفت. عملیات احداث این خط چهار سال طول کشیدو ابتدا انگلیسی‌ها نیز در این شرکت سهیم بودند، ولی بعدها بین دولت‌های انگلیس و آلمان اختلاف نظر بروز کرد و در ۱۸۹۳ انگلیسی‌ها از شرکت خارج شدند و سهم آنها را آلمانی‌ها خریدند. در ۱۸۹۳ آلمانی‌ها دو امتیاز دیگر از دولت عثمانی گرفتند که به موجب آنها می‌توانستند خطی از آنکارا به قونیه از طریق اسکی‌شهر احداث کنند و خط دیگری نیز از آنکارا به قیصریه دایر سازند که مجوز احداث ادامهٔ آن را از سیواس به

دیار بکر و از آنجا به دجله و بغداد نیز به دست آوردند.

در ۱۸۹۳، دولت عثمانی امتیاز راه آهن ازمیر به قصبه را، که انگلیسی‌ها تا علی‌شهر ساخته بودند، از آنها پس گرفت و به فرانسوی‌ها واگذار کرد. آنها نیز این خط را تا «افیون قره حصاری» ادامه دادند. در این نقطه، خط ازمیر به خط آناتولی می‌پیوست اما آلمانی‌ها با این امر مخالف بودند، زیرا به عایدات خط آناتولی لطمه می‌زد. به هر حال، خط ازمیر، در چند ذرعی خط آناتولی متوقف شد. فرانسوی‌ها به اتصال این دو خط اصرار داشتند، ولی دولت عثمانی به اعتراضهای شرکت فرانسوی توجه نکرد و این دو خط متصل نشدند. سرانجام فرانسوی‌ها شرایط پیشنهادی آلمانی‌ها را پذیرفتند و با اینکه شرکت اسم اصلی خود را حفظ کرد، این قسمت نیز در اختیار آلمانی‌ها قرار گرفت؛ دولت عثمانی نیز موافقت کرد دو خط به هم وصل شود.

امپراتور آلمان در ۱۸۹۸ به استانبول سفر کرد و یک سال بعد قراردادی بین دولت عثمانی و دکر زیمنس[1] امضا شد که به شرکت آناتولی اجازه می‌داد راه آهن قونیه تا خلیج فارس را ادامه دهد. کمیسیونی از مهندسان آلمان همراه با سرکنسول آلمان، استمریخ[2]، برای بازدید از این راه حرکت کردند و کشتی جنگی آلمان برای بررسی و انتخاب محل مناسبی به منظور احداث آخرین ایستگاه راه آهن بغداد به خلیج فارس اعزام شد. دولت عثمانی نیز اقداماتی جدی برای جلب قبیله‌های سواحل اروندرود و خلیج فارس انجام داد تا آنها را تحت سلطهٔ سلطان عثمانی درآورد.

در شانزده ژانویه ۱۹۰۲، سلطان عثمانی قرارداد راه آهن بغداد را تصویب کرد. این قرارداد کاملاً به نفع آلمان بود و مدت آن ۹۹ سال پیش‌بینی شده بود؛ همچنین در مورد احداث سایر خطوط راه آهن نیز برای این شرکت حق تقدم قائل شده بود. احداث

1. Siemens
2. Stemrich

این خط با مخالفت سایر دولتها، بویژه انگلستان، رو به رو شد و مسائل سیاسی حادی را در خاورمیانه ایجاد کرد. مخالفت سه دولت روس، انگلیس و فرانسه تا سال ۱۹۱۰ که قرارداد پوتسدام منعقد شد، ادامه داشت. در این زمان سیاست دولت آلمان پیشروی به سوی شرق[1] بود و طرح احداث خط آهن استانبول به مشرق در آسیای صغیر و اتصال آن به بغداد و کویت (خلیج فارس) نیز از این سیاست سرچشمه می‌گرفت. این امتیاز و امتیازات متعددی که دولتهای اروپایی بعدها در ایران به دست آوردند و به مرحلهٔ عمل درنیامدند از همین سیاست متأثر بودند؛ علت شکست طرحها نیز سیاستهای دولتهای بزرگ در منطقه بود.

علل شکست طرحهای راه آهن ترکیه و ایران ـ دولت روسیه از سالها پیش نقشهٔ دستیابی به آبهای گرم و دریاهای آزاد را از طریق خلیج فارس در سر می‌پروراند. انگلستان، که شبه قاره هند و مستعمرات مهمی را در جنوب و جنوب شرقی آسیا در اختیار داشت، تسلط روسیه بر خلیج فارس را خطری عظیم برای موقعیت خود می‌دانست و همواره در فکر حفظ استقلال ایران بود تا یک کشور حائل و بی‌طرف بین روسیه و انگلستان وجود داشته باشد. در حالی که روسیه درست عکس نظر انگلیس را داشت، یعنی تضعیف و بلعیدن ایران برای دستیابی به خلیج فارس.

همانطور که گفتیم، دولت آلمان تازه دست‌اندازی به خاک کشورهای خاورمیانه را آغاز کرده و کم و بیش نظر دولت عثمانی را نیز جلب کرده بود. نفوذ چشمگیر آلمان در ترکیه موجب نگرانی دولتهای روس و انگلیس بود. در همان زمان که نمایندگان شرکتهای تجاری انگلستان در ترکیه با کمک سفیر انگلیس در ترکیه در صدد کسب امتیاز راه آهن آسیای صغیر بودند، شرکتهای آلمانی نیز با کمک وزیر مختار آن کشور

1. Drang Nach Esten

به دنبال این امتیاز بودند. ناگهان دولت آلمان به دولت انگلیس اخطار کرد که چون آلمان با ترکیه سرگرم مذاکره در مورد احداث راه آهن است، از رقابت برای تحصیل امتیاز احداث راه آهن خارج شوند، در غیر این صورت کنسول آلمان در قاهره از حمایت از دولت انگلیس در قضایای مصر امتناع خواهد کرد. دولت انگلیس به خاطر حفظ منابع خود در مصر، که بدون کمک آلمان عملی نبود، ناگزیر از میدان رقابت خارج شد و به انتظار نشست تا در موقع مناسب ضربهٔ کاری را به حریف وارد کند. سرانجام دولت انگلیس احساس کرد که حکومت عثمانی ضعیف شده و دولتهای روس و فرانسه به قسمتهای مهمی از آن چشم دوخته‌اند. از سوی دیگر، شاهد نفوذ فوق‌العادهٔ آلمان در ترکیه در اواخر قرن نوزدهم بود. در ۱۸۹۵، «لرد سالزبری» به نمایندگی از طرف دولت انگلیس تقسیم سرزمینهای عثمانی را بین دولتهای اروپایی به دولت آلمان پیشنهاد کرد، ولی آلمانی‌ها که تصور می‌کردند نفوذشان در ترکیه به سرعت گسترش می‌یابد و بهتر است این سرزمین را به تنهایی در اختیار داشته باشند، نسبت به این پیشنهاد نظر مساعد نشان ندادند.

از سال ۱۸۷۶ تا ۱۸۸۰، لرد سالزبری با اقدامات جدی و مؤثری حکومت عثمانی را به دولت انگلیس متمایل ساخت. توسعهٔ آلمان از زمان بیسمارک آغاز شده بود، ولی دوراندیشی او مانع از آن بود که موجبات نگرانی انگلستان فراهم شود. پس از بیسمارک، ویلهلم دوم برای تسلط بر آسیای صغیر و رسیدن به خلیج فارس شتاب داشت و این چیزی نبود که دولتهای روس و انگلیس به آسانی بپذیرند. حتی پیشنهاد سال ۱۸۹۵ در مورد تقسیم عثمانی دولت آلمان را راضی نمی‌کرد. این مسئله هیجانی عظیم در دربار کشورهای فرانسه و روس و بویژه انگلیس به وجود آورد و دولت آلمان زمانی به اهمیت موضوع پی برد که کار از کار گذشته و کوشش برای ایجاد آرامش در

افکار عمومی متلاطم آن روزگار بی‌فایده بود و فقط جنگ جهانی می‌توانست به آن خاتمه دهد. به این ترتیب، روشن است که علت اصلی شکست طرح راهِ آهن بغداد ضعف مالی حکومت عثمانی، انصراف این دولت، خواست ملت یا تردید در ضرورت احداث این راه آهن نبود، بلکه علت اصلی آن فقط منافع اقتصادی و سیاسی و استعماری دولتهای بزرگ بود، همان طور که احداث آن نیز به خواست دولت عثمانی بستگی نداشت[1].

یکی از نویسندگان انگلیسی در کتابی موسوم به هرج و مرج بین‌المللی از ۱۹۰۴ تا ۱۹۱۴[2]، در تشریح علل جنگ جهانیِ اول احداث راه آهن بغداد را یکی از علل این جنگ می‌داند و می‌گوید:«این امتیاز یکی از علل عمدهٔ تولید حرص و آز و دشمنی و نزاع بین دول معظم اروپا گردید. فرانسه، روس، انگلیس، و اطریش هر یک برای خود در سرزمین ناامن و غیر منظم دولت عثمانی، که نصف آن در اروپا و نصف دیگر در آسیا واقع بوده، به مرور یک حد و حدودی قائل بودند و اسم آن را منافع نفوذ و حقوق مخصوص نام داده بودند و هر یک از اینها در حد خود قرار گرفته مراقب و مواظب رقبای دیگر خود بود که از او جلو نیفتد. هرگاه یکی از آنها به نوایی می‌رسید یا امتیازی تحصیل می‌نمود، فوراً سایرین نیز از حدود خود خارج شده از دولت عثمانی که سخی‌ترین دول به شمار رفته بود مطالبهٔ همان میزان بذل و بخشش را می‌نمودند که در حق آن یکی مرحمت شده است و تا نمی‌گرفتند آرام نمی‌نشستند چون که به حیثیت و شرافت ملی و ابهت و عظمت کشور آنها شکست وارد می‌آمد.

«دولت فرانسه خود را حامی و حافظ مسیحیان ممالک عثمانی معرفی نموده بود،

---

۱ برای تهیهٔ خلاصهٔ تاریخ سیاسی بیشتر از منبع زیر استفاده شده است: تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس، محمود محمود، جلد ششم.

۲ همان، ص ۱۵۵۳.

دولت انگلستان خود را پاسبان طرق هندوستان معرفی کرده به علاوه برای خود مقام سیاسی و اقتصادی نیز قائل بود، دولت اطریش خود را مستحفظ و پاسبان خطوط «سالونیک» معرفی می‌کرد، دولت امپراتوری روس خود را حامی حقوق ارامنه و اسلاوهای جنوب اروپا قلمداد کرده بود به علاوه حافظ مذهب مسیحی معرفی می‌نمود. با تمام این احوال، قراردادهای ظاهری و باطنی بین آنها برقرار بود...

«بعدها دو عامل دیگر پیدا شد و آنها نیز به جرگهٔ حضرات داخل شدند، این دو عامل عبارت بودند از دولت ایتالی و دولت آلمان. ایتالی از روز اول همدست اطریش شده و در عین حال رقیب و مدعی دولت اطریش بود و ادعا می‌کرد که حالت بالکان را حفظ خواهدکرد.»

با این حال، فکر احداث راه آهن و امتیازی که به آلمان داده شده بود، موجب ناخرسندی سایرین شد.

فکر احداث راه آهن در قلمرو عثمانی تا خلیج فارس ابتدا در سال ۱۸۳۱ توسط انگلیسی‌هامطرح شد و پس از ۲۵ سال لرد پالمرستون و لرد استراتفورد دوردکلف [1] آن را تأیید کردند و این امتیاز راگرفتند، ولی به علت مسائل مالی به مرحلهٔ عمل درنیامد وقتی فرانسوی‌ها کانال سوئز را احداث کردند، موضوع راه آهن این منطقه بار دیگر مطرح شد، زیرا برای ارتباط مستقیم با هندوستان وجود راه دیگری زیر نظر مستقیم انگلستان لازم بود. ولی در ۱۸۷۵ که لرد «بیکانز فلد» سهام خدیو مصر را در کانال سوئز خرید، موضوع احداث راه آهن بار دیگر فراموش شد.

همان طور که قبلاً گفتیم، خط آهن حیدرپاشا به اسمد بعدها احداث شد و توسعه یافت. در ۱۸۸۸، آلمان اقدامات خود را آغاز کرد و امتیاز احداث راه آهن آنکارا را

1. Lord Stratford de Redcliffe

به دست آورد. در ۱۹۰۳، آلمانی‌ها امتیاز دیگری گرفتند که این خط را تا خلیج فارس ادامه دهند و همین مسئله موجب دسیسه‌ها، اشکال‌تراشیها، ترسها و تهدیدهایی شد که سیاست بین‌المللی نام گرفت و تا ۱۹۱۴ ادامه داشت. هر یک از دولتها به بهانه‌ای با احداث این خط مخالفت می‌کردند: شرکتهای انگلیسی در مورد احداث این خط اشکال‌تراشی می‌کردند. اولاً، بیم داشتند که به عایدات خطوط دیگر، از جمله راه آهن شرکت انگلیسی ازمیر، لطمه وارد شود. ثانیاً، شرکت انگلیسی دیگری که امتیاز کشتیرانی در رود دجله را داشت و حمل و نقل در آن رودخانه را در انحصار خود درآورده بود مدعی بود که با ایجاد این خط آهن عایدات آن شرکت از بین خواهد رفت. ثالثاً، شرکتهای حمل و نقل انگلیسی مدعی بودند که احداث راه آهن بغداد به آنها خسارت وارد می‌کند.

روسها معتقد بودند که این خط با راه آهن سیبری رقابت خواهد کرد. آنها نگران بودند که اگر بین‌النهرین انبار غله دنیا شود، سرنوشت گندم ملاکین روسیه چه خواهد شد؛ اگر نفت بین‌النهرین استخراج شود، نفت روسیه چه خواهد شد؛ اگر آلمان به ایران دست یابد، به تجارت روسیه در این منطقه لطمه وارد خواهد شد. ولی مسئله اساسی این بود که روسها به قسمتهای آسیایی سرزمین عثمانی چشم داشتند، بخصوص به نواحی سواحل دریای سیاه، و حضور دولت آلمان در خاک عثمانی موجب نگرانی آنها بود.

فرانسوی‌ها معتقد بودند که احداث این خط موجب می‌شود راه هندوستان از طریق بندر مارسی بلااستفاده شود و به صادرات ابریشم لیون زیان وارد آید.

با این حال، آنچه باعث شده موضوع احداث راه آهن منجر به جنگ شود مسائل اقتصادی نبود، بلکه این مسائل سیاسی بود که آتش جنگ را برافروخت. دولتهای اتحاد مثلث (انگلیس، فرانسه، روس) از نیات باطنی آلمان بیمناک بودند. با اینکه تجارت

خارجی آلمان به سرعت گسترش یافت و این کشور محتاج مواد اولیه و بازارهای تازه بود و از طرفی مستعمرات محدودی داشت، دولتهای اتحاد مثلث از این لحاظ چندان نگران نبودند. ترس آنها از این بود که دولت آلمان با اتکا بر قدرت نظامی روزافزونش از این خط آهن برای حمله و دفاع استفاده کند. این راه آهن آلمان را به ایران نزدیک می‌کرد و نفوذ اقتصادی این کشور را تا هندوستان گسترش می‌داد. این خط از سویی با دستیابی به خلیج فارس، راه دریایی هندوستان را مورد تهدید قرار می‌داد و از سوی دیگر، از طریق ارمنستان به سرحدات روسیه نزدیک می‌شد، قدرت نظامی دولت عثمانی را تقویت می‌کرد و حمل و نقل نفرات را به سهولت امکان‌پذیر می‌ساخت.

به این ترتیب می‌بینیم که بیم از نحوهٔ استفاده از این راه در آینده، دولتهای اتحاد مثلث را مرعوب کرده بود، زیرا هدف اساسی از احداث چنین راههایی سهولت دسترسی به مناطق تحت‌الحمایه و استفاده از منابع اقتصادی جوامع عقب مانده بود، ولی با احداث خط آهنی نظیر خط آهن بغداد سر و کلهٔ آلمانی‌ها در آبهای اقیانوس هند پیدا می‌شد. این عده نه تنها مثل سکنهٔ هندی و مسلمان آن نواحی عقب مانده نبودند، بلکه مانند خود انگلیسی‌ها به فنون سیاست آشنا و به سلاحهای پیشرفته مجهز بودند. در این صورت یا کار انگلیسی‌ها در آن نواحی به پایان می‌رسید یا ادامهٔ سیاست آنها دچار اشکال می‌شد.

هدف بیگانگان از احداث راه آهن در ایران

نیت بیگانگان برای احداث راه آهن در ایران می‌توانست دلایل متعددی، به جز توجه به منابع اقتصادی ایران، داشته باشد. دولتهای بیگانه هرگز نظر مساعدی نسبت به پیشرفت فرهنگی و اقتصادی ایران یا سایر کشورهای تحت سلطهٔ خود نشان نمی‌دادند مگر آنکه سود بیشتری را برای خود پیش‌بینی می‌کردند. در اینجا به برخی از عوامل مهم در زمینهٔ

احداث راه آهن از نظر بیگانگان می‌پردازیم:

۱ـ تظاهر به دوستی و تفاهم و به اصطلاح دولتخواهی برای کسب امتیازات بیشتر و تاراج منابع اقتصادی کشور تحت سلطه وتأمین بازار مطمئن برای عرضهٔ محصولات صنعتی خود.

۲ـ تهدید و ارعاب حریف در میدان مسابقات استعماری یا کسب امتیازی جدید در مقابل امتیازی که حریف کسب کرده بود. این مسئله را می‌توان بارها در مورد علل شکست امتیازات متعدد راه آهن مشاهده کرد.

۳ـ تأمین راههای ارتباطی مطمئن و سهل‌الوصول برای اتصال منابع داخلی ایران به پایگاههای منطقهٔ نفوذ خود.

به این ترتیب، می‌بینیم که دولت انگلیس به شدت به احداث راه آهن در منطقهٔ جنوبی ایران اصرار داشت تا با هندوستان راه ارتباط سریع و آسان داشته باشد. روسیه نیز در صدد بود خط آهنی از سواحل دریای عمان به سمت شمال احداث کند و آن را به راه آهن ماوراء دریای خزر متصل نماید تا دسترسی به آبهای گرم برایش آسان شود، ولی این تصمیم با هدفهای سیاسی، نظامی و اقتصادی دولت انگلیس مغایر بود. آلمانی‌ها نیز خیال خط آهن بغداد، کویت و خلیج فارس را در سر می‌پروراندند. این هدفها به نوبهٔ خود، تلاشهای سیاسی و کشمکشهای شدیدی را بین دولتهای ذینفع به دنبال داشت و هر یک سعی می‌کرد در میدان مسابقه استعماری خود را در مقابل حریفان آماده‌تر کند. آنها با استفاده از اطلاعات سودمندی که محققان، سیاستمداران و صاحبنظران آنها در نقاط مختلف تهیه کردند خط‌مشی کلی سیاسی خود را مشخص می‌نمودند.

لرد کرزن در سفرهای متعدد خود به نقاط مختلف ایران، به تحلیل موقعیت سیاسی انگلستان در آسیا پرداخت و پیشنهادهایی برای تحکیم موقعیت انگلستان در این نواحی

ارائه کرد. او در سال ۱۳۰۷ هجری قمری (۱۸۸۹ میلادی)، به خراسان سفر کرد و نتیجهٔ مطالعات خود را در جلد اول کتابش دربارهٔ منافع دولتهای روس وانگلیس در سیستان و خراسان به تفصیل شرح داد. او می‌گوید:«فعلاً روسها در این ایالت به واسطهٔ راه آهن ماوراء بحر خزر خود تفوق پیداکرده و حالیه هرات منظور نظر آنهاست. برای اینکه انگلیسی‌ها بتوانند منافع خودشان را در این نواحی حفظ کنند، لازم است دولت انگلیس نیز منافع سیاسی خودشان را حفظ نموده و از از دست دادن آن جلوگیری کنند.»

کرزن در این زمینه پنج راه حل قابل اجرا پیشنهاد کرد:

۱ـ «نمایندگان سیاسی انگلیس باید برای این نواحی معین شوند تا اینکه آنها بتوانند راه تجارتی عمدهٔ این ایالت راکه از طرف جنوب است حفظ کنند.»

۲ـ «راهی که از کرمان به طرف شمال است و در سر راه این نقاط واقع است«راور، نهبند و تون» این یک راه عمده از خلیج فارس به مشهد است، این راه را می‌توان با مختصر مخارجی آباد کرد...»

۳ـ «راه بلوچستان انگلیس به سرحد ایران است که هیچ به خاک افغانستان مربوط نیست یعنی راه کوئتا(کویته)ـ سیستانـ بیرجند. این یک راه قابل استفاده است که به وسیله آن می‌توان نفوذ تجارتی انگلیس و هندوستان را توسعه داد.»

۴ـ «تلقین بعضی مسائل است به امیر افغانستان، البته این تلقیتات نباید روی زمینه‌های اقتصادی باشد، چون که امیر عبدالرحمن این نوع مسائل را مسخره خواهد کرد و اعتنایی به آنها ندارد، مگر اینکه روی زمینه اصلاحات مالی آن هم بر حسب قوانین و تقاضای ما عنوان نشود، بلکه باید گفت که وضع فعلی به حال رعایای امیر خطرناک و برای دوستان او زیان‌آور است.»

۵ـ «اما چاره پنجم که آخرین وسیله ما می‌باشد و در این باب بعدها مفصلاً بحث

خواهم نمود و آن راجع به سیستان است. اینکه دولت انگلیس یک راه آهن جنوبی بسازد که رقیب راه آهن ماوراء بحر خزر باشد که در شمال کشیده شده، این راه آهن که از جنوب ساخته بشود، دولت انگلیس را قادر خواهد نمود که با روس‌ها در هر موقع که پیش بیاید رقابت کند.»

لرد کرزن به تشریح موقعیت ویژهٔ سیستان و بلوچستان می‌پردازد و مسیرهایی را برای راه آهنی پیشنهاد می‌کند که بتواند با راه آهن ماوراء بحر خزر رقابت کند. او برای سیستان و بلوچستان اهمیت بخصوصی قائل است. این مسئله وقتی به اوج میرسد که رجال انگلیسی از نیت دولت روس برای جلب نظر دولت ایران در مورد موافقت با احداث راه آهن تا ساحل دریای عمان مطلع می‌شوند و اظهار نگرانی می‌کنند و در صدد ارائهٔ راه حل مناسبی برمی‌آیند.

در ۱۹۰۷، سرآرتور نیکولسن در یادداشتهای خود نوشت:«متجاوز از سی سال است حکومت هندوستان از دو تهدید سخت نگران است: اول استقرار دولت روس در خلیج فارس؛ دوم دست‌اندازی به ایالت سیستان. ترس از این است که مبادا روس‌ها در مجاورت سرحدات هندوستان پیدا شوند.»

ولی پیش از او لرد کرزن در ۲۱ ماه سپتامبر ۱۸۹۹ این موضوع را به نحو روشنتری در گزارش خود تشریح می‌کند:«حکومت هندوستان نمی‌تواند بدون ترس و وحشت، آن دورنمای آینده روس‌ها را در نواحی شرقی و جنوبی ایران مشاهده کند.» لرد کرزن دو راه حل برای جلوگیری از این خطر پیشنهاد می‌کند؛ اول، موافقت و همکاری بین دولتهای روس و انگلیس به منظور برقراری نظم در ایران و ایجاد یک کشور مستقل. او می‌گوید:«ما نمی‌توانیم به قول و قرارهای کتبی اعتمادی داشته باشیم که در آینده ایران محفوظ خواهد ماند... روسها برای ایجاد اصلاحات در ایران علاقه ندارند، بلکه علاقه

آنها به زوال ایران است. آرزوی نهایی آن دولت این است که مملکت و مردم ایران ضعیف و بیچاره به دام روس گرفتار آیند.

«راه حل دوم، تقسیم ایران است به دو منطقهٔ نفوذ، این طرح نیز دارای ضررهایی چند است. در تعیین منطقهٔ نفوذ، شمال به علاوهٔ پایتخت ایران در منطقهٔ نفوذ دولت روس واقع خواهد شد. عملی نمودن این طرح نیز هرگز مانع روسها نخواهد گشت که به طرف بغداد سرازیر نشود، این یک موضوعی است که ما از آن متنفر و گریزان هستیم.»

با وجود تمام این خطرات، کرزن توصیه می‌کند که این امر به آزمایش گذاشته شود.

با توجه به امتیازات راه‌آهن به لحاظ سهولت ارتباطات در داخل کشور و با وجود داوطلبانی که طی نیم قرن برای احداث آن پیدا شد، این مسئله مطرح می‌شود که چرا راه آهن ایران ساخته نشد. همان طور که گفتیم، احداث راه آهن در ایران با چند مانع اساسی مواجه بود که هر یک از آنها برای جلوگیری از این اقدام کافی بود تا چه رسد به مجموع آنها که با ضعف و بی‌ارادگی حکومتها (سلاطین قاجار) توأم شده بود و در حالی که دنیا در تسخیر راه آهن بود، ایران را از این نعمت محروم می‌ساخت. نفوذ دولتهای روس وانگلیس به طور خاص در ایران و رقابت شدید آنها، مانع بزرگ احداث راه آهن در ایران بود.

لرد کرزن مخالفت دولت روسیه را مانع بزرگ احداث راه آهن در ایران می‌داند و در این مورد نظری اغراق‌آمیز دارد: «هرکس و از هر کجا که می‌خواهد در ایران به کشیدن راه آهن اقدام کند، بدون تردید به مخالفت جدی دولت روس گرفتار خواهد شد... مگر اینکه آن راه آهن به نفع دولت امپراتوری روس کشیده شود که طرف احتیاج تجارتی اوست و به کار نظامی آن دولت بخورد و شروع آن نیز یا باید از خراسان و یا از آذربایجان باشدو یا اینکه اول از بحر خزر به تهران کشیده شود... و در سایر خطوط هم

که راه آهن کشیده شود بدون تردید روس‌ها جداً مخالفت خواهند نمود.»

یکی از رجال سیاسی معروف اروپا، که خود نیز دربارهٔ راه آهن ایران مطالعاتی دارد، گفته است: «اینکه موضوع راه آهن در این مدت متمادی در ایران به یک نتیجه قطعی نرسید تقصیر طبیعت نیست که در مقابل این مسئله موانع بزرگی ایجاد نموده است، بلکه مانع عمدهٔ آن حرص و آز بشر است که محرک و مانع اصلی بوده و تا حال نگذاشته است راه آهن ایران دایر شود. حل این مسئله تا امروز مربوط به اشکالات فنی و علمی آن نبوده که بتوان در روی مهندسین این فن یا با مقاطعه‌کاران حل نمود، بلکه موضوع اساساً یک مسئله سیاسی است که باید در دفتر وزرا و سفارتخانه‌ها حل شود. راه آهن ایران فعلاً بازیچهٔ دست اشخاصی است که لفافه‌ای از دسیسه و تزویر بر آن پیچیده و صورتی بس عجیب و غریب و بغرنج بدان داده‌اند.

اگر نوشته‌هایی را که بین سفارتخانه‌های تهران و دربارهای دول معظم اروپا و مخصوصاً با وزارت خارجه لندن و پطرزبورگ راجع به مسئله راه آهن ایران ردوبدل شده بخواهند جمع نموده و برای تماشای عمومی آتش بزنند لااقل یک هفته مدت سوختن آنها طول خواهد کشید.»

فصل چهارم

راه آهن ایران در یک نگاه؛ از پیدایش تا پیروزی انقلاب

تاریخ کارهای گذشتگان را قضاوت می‌کند و آنچه ما دربارهٔ کارهای امروز افراد می‌نویسیم شمه‌ای از خدمات آنهاست که تفصیلاً آنها را باید در آینده در کتابهای تاریخ خواند. بیش از ۱۲۰ سال است که احداث خط آهن در ایران از مهمترین آرزوهای ایرانیان بوده است. از نیمهٔ دوم قرن نوزدهم میلادی رفت و آمد بین ایران و اروپا بیشتر شد و ارتباط مادی و معنوی شرق و غرب رو به توسعه گذاشت. اولین پدیده‌ای که از مظاهر تمدن اروپایی نظر اندیشمندان ایران را جلب کرد، راه آهن و فواید آن در پیشرفت تمدن و ترقی همه جانبهٔ کشور بود. در آن زمان، هر کسی که در ایران دوراندیش و دارای نظری صائب بود و به میهن خود علاقه داشت راه آهن را برای ترقی و تعالی ایران و پیوستن این کشور به کاروان تمدن پیشرفتهٔ آن روز دنیا ضروری می‌دانست.

نظریات و گفته‌های رجال سیاسی و اندیشمندان قبل از مشروطیت یا مرامنامهٔ احزاب و برنامهٔ هیئتهای دولت در آن زمان حاکی از آن است که احداث راه آهن آرزوی همهٔ میهن پرستان بوده است و این پدیدهٔ جدید علم و صنعت را از مهمترین وسایل پیشرفت ایران محسوب کرده‌اند.

در آن عصر، راه آهن بی‌تردید ستون فقرات تمدن هر ملتی محسوب می‌شد. اگر به نتیجه کار راه آهن و منافع متعدد اقتصادی و سیاسی آن در دنیا کمی دقت کنیم، به حقیقت این گفته پی خواهیم برد. به علت همین فواید متعدد راه آهن بود که پس از اختراع با سرعت فراوان در تمام ممالک عالم گسترش یافت و هر کشور براساس شرایط خود از شبکهٔ خطوط آهن در خاک خود بهره‌مند گردید.

نظری اجمالی به نقشهٔ دنیا نشان می‌دهد که فلات ایران مانند پلی است بین شرق و

غرب و از دیرباز معبر بین‌المللی بوده است؛ از یک سو، تنها راه ارتباط اروپا با هندوستان و شرق دور، و از سوی دیگر، بهترین طریق ارتباط آسیای مرکزی با شرق نزدیک بوده است. تا قبل از افتتاح کانال سوئز ایران تنها راه تجارت اروپا و هندوستان بود و تقریباً در تمام نقاط کشور خطوط کاروان‌رو دایر بود. در زمان صفویه، به دلیل اهمیت تجارت ابریشم ایران در اروپا، اهمیت معبر فلات ایران به مراتب بیشتر شد. بعدها که وسایل حمل و نقل و خطوط ارتباطی در مغرب زمین و سایر ممالک پیشرفته توسعه یافت و راههای جدید دریایی و زمینی ایجاد شد، متأسفانه در ایران نه تنها اقدامی برای ایجاد راهها و استفاده از وسایل جدید حمل و نقل به عمل نیامد، بلکه خطوط سابق نیز به تدریج رو به ویرانی گذاشت. ناامنی داخلی نیز به این امر دامن زد و در نتیجه تجارت و عبور و مرور از طریق ایران تقریباً قطع شد. به این ترتیب، موقعیت جغرافیایی ممتاز کشور شکل دیگری به خود گرفت؛ یکی از علل عمدهٔ انحطاط کشور و عقب ماندن آن از دنیای متمدن در قرن اخیر همین امر بود. بدیهی است اگر راههای ارتباطی با اسلوب جدید، بویژه راه آهن، در ایران دایر می‌شد، توسعهٔ اتصال کشور با خارج قطع نمی‌شد و علاوه بر آن که از تجارت سایر کشورها در خاک خود استفادهٔ ترانزیتی می‌کردیم، از فروش کالای داخلی در کشورهای دیگر نیز سود شایانی می‌بردیم.

راه آهن به لحاظ سوق‌الجیشی نیز همواره برای ایران اهمیت بسیار داشته و برای حراست از سرحدات طولانی کشور و قلع و قمع اشرار داخلی و مطیع کردن طوایف سرکش حیاتی بوده است. این مسائل جز به وسیلهٔ راههای ارتباط کافی، مخصوصاً راه آهن، حل نمی‌شد، گذشته از آن، در کشوری که اقتصاد آن تا چندی پیش بر اثر سوء اداره و ناامنی متمادی داخلی و فشارهای خارجی از هم پاشیده و به ورطهٔ فلاکت و ورشکستگی افتاده بود، احداث راه آهن کمکی بزرگ و مؤثر به بهبود اقتصادی و

احیای صنایع داخلی بود و حرکت تازه‌ای در اقتصاد کشور ایجاد می‌کرد. از طرف دیگر، راه آهن بهترین وسیله برای دسترسی ایران به دریای آزاد بود و روشن است که بدون آن کشور ایران نمی‌توانست قدمی در راه احداث صنایع و کارخانجات برای رفع حوائج داخلی خود بردارد، زیرا محموله‌های مربوط به تأسیسات صنعتی طبعاً سنگین و پرحجم است و حمل آنها به داخل کشور جز به وسیلهٔ راه آهن میسر نیست.

با این مقدمات و با توجه به مزایای متعدد دیگر راه آهن در تسهیل مسافرت، جلب سیاحان خارجی، و آشنا کردن مردم با اخلاق و روحیات یکدیگر، و به علاوه تأثیر آن بر ایجاد وحدت ملی می‌بینیم که راه آهن تا چه حد برای ایران اهمیت داشته و درمی‌یابیم که به چه علت از دیرباز هر صاحبنظری که به فکر اصلاح کشور می‌افتاد احداث راه آهن را سرفصل همهٔ اصلاحات و پیشرو هر اقدام دیگری برای نجات ایران می‌شمرد.

راه آهن ایران تاریخچه‌ای طولانی دارد که شامل داستانهای جالب و در عین حال غم‌انگیزی از وقایع سیاسی قرن گذشته در کشور ماست. این راه آهن گذشته از اینکه برای ایران مهم بوده، برای همسایگان و کشورهای بیگانه نیز که با ایران ارتباط داشتند اهمیت بسیار داشت. حتی دولتهایی که از ضعف ایران در آن ایام استفاده برده و این سرزمین را قلمرو نفوذ سیاسی و اقتصادی خود قرار داده بودند، به احداث راه آهن در این کشور علاقه زیادی نشان می‌دادند. در آن زمان راه آهن طبعاً باید با سرمایهٔ همین دولتها ساخته می‌شد و بدیهی است در مقابل پولی که خرج می‌کردند، تضمینهای سختی می‌خواستند؛ در حقیقت همه اقتصاد و منابع ثروت کشور را به گروگان می‌گرفتند. به علاوه، در مواقع مقتضی از راه آهن برای هدفهای سوق‌الجیشی خود استفاده می‌کردند. در ایام صلح نیز کالاهای خود را به مقادیر زیاد به داخل ایران می‌آوردند و تجارت

داخلی کشور را قبضه می‌کردند.

در دورهٔ ضعف و ناتوانی ایران، تاریخچهٔ راه آهن سرشار از دسیسه‌های دولتهای خارجی است که هر یک به نحوی برای تحکیم مبانی نفوذ و قدرت خود در صدد گرفتن امتیاز راه آهن و احداث آن بودند یا از احداث آن جلوگیری می‌کردند.این کشورها به عناوین مختلف اجازه‌ها و امتیازاتی از زمامداران وقت می‌گرفتند، ولی از آنها استفاده نمی‌کردند و در نتیجه کشور ما به سبب این اغراض و مطامع ضد و نقیض مدت نیم قرن از داشتن راه آهن و انجام اصلاحات محروم ماند.

به دلیل اهمیت راه آهن ایران به لحاظ سیاسی و اقتصادی برای کشورهای ذی‌نفع خارجی، عدهٔ زیادی از پیش از سفر اول ناصرالدین‌شاه قاجار به فرنگستان داوطلب تأسیس راه آهن در ایران بودند؛ این افراد، که غالباً مأمور مخفی یا نمایندهٔ باطنی دولتهای ذی علاقه بودند، به راههای مختلف برای گرفتن امتیاز اقدام می‌کردند.اولیای امور وقت، از طرفی تحت تأثیر عوامل خارجی و از طرفی به واسطهٔ تطمیعاتی که صورت می‌گرفت، بدون مطالعه امتیازاتی می‌دادند که اغلب دستاویز اعمال نفوذ بیگانگان می‌شد و خسارتهای هنگفت مادی و معنوی برای کشور به بار می‌آورد.

متأسفانه رقابت سیاسی دولتهای بزرگ همسایه، یعنی روس و انگلیس، مانع از آن بود که ایران بتواند از موقعیت ممتاز جغرافیایی خود استفاده کند. هر اقدامی که از طرف یکی از این دو دولت برای تحصیل امتیاز یا احداث راه آهن به عمل می‌آمد، با رقابت و مخالفت جدی دیگری مواجه می‌شد. اگر امتیازی داده بودند، بر اثر فشار سیاسی طرف مقابل مجبور به لغو آن می‌شدند. علت اساسی این رقابت همسایگی ایران با کشور زرخیز هندوستان بود که روس و انگلیس، به آن چشم داشتند. زمانی که نقشهٔ احداث راه آهن ایران و ارتباط با راه آهن زاهدان و هندوستان مطرح بود، انگلیسی‌ها که این امر

را مخالف منافع خود می‌دیدند موجبات تغییر مسیر این خط را از طریق اصفهان و کرمان به بندرعباس فراهم می‌کردند تا از کنارهٔ خلیج فارس به سوی کراچی امتداد یابد و به این ترتیب نواحی جنوبی کشور تحت نظارت خودشان باشد.

بازرگانان روس برای رقابت با کالاهای خارجی، مخصوصاً مصنوعات انگلیسی، و فروش آنها در مرکز و جنوب ایران اغلب به دولت خود فشار می‌آوردند که امکان احداث راه آهن را در شمال ایران فراهم سازد. آنها قصد داشتند به این ترتیب کالاهای خود را با سریعترین و ارزانترین وسیله به جنوب ایران برسانند. وضع جغرافیایی دریاهای شمال روسیه و یخبندان آنها در بیشتر ماههای سال، عامل مؤثر دیگری بود که محرک روس‌ها برای نفوذ به جنوب ایران و دست یافتن به سواحل خلیج فارس محسوب می‌شد روس‌ها در نظر داشتند با دسترسی به خلیج فارس از دشواریهای یخبندان دریاهای شمال و بسته شدن تنگه‌های بُسفر و داردانل در مواقع بحران و جنگ آسوده شوند و به همین جهت در مورد احداث راه آهن در ایران اصرار داشتند ولی هر بار با رقابت شدید انگلیس رو به رو می‌شدند. در خاورمیانه تاریخ رقابتهای سیاسی این دو دولت در سراسر قرنهای نوزده و بیست بهترین شاهد بر مدعای ماست و جریانات سیاسی دوران سلطنت ناصرالدین‌شاه این حقیقت را برای ما روشن می‌کند.

ناصرالدین‌شاه، که خود را با دو حریف نیرومند رو به رو می‌دید، به فکر افتاد در این میانه از نیروی سومی استفاده کند؛ به همین جهت موجبات تماس با آلمان مقتدر حکومت (بیسمارک) را فراهم ساخت. مخبرالدوله حامل نامه‌ای برای بیسمارک شد که از لحاظ تاریخی حائز اهمیت است. ناصرالدین‌شاه در این نامه از بیسمارک می‌خواهد که سفیری کاردان را مأمور دربار ایران کند و می‌گوید که «ما هم خیالات دوستانه و خیرخواهانهٔ او را در کارها مغتنم شمرده و با او کمال همراهی را خواهیم کرد.» شاه

ایران بی‌پرده برای پیشوای آلمان آن روز درد دل می‌کند و به او اطلاع می‌دهد که اگر بنا بر آن است که در ایران خط آهنی ساخته شود با صلاحدید آن سفیر قبول خواهیم کرد و رأی او را در مورد امور اساسی، معادن، علوم و صنایع، کشاورزی، بازرگانی و نظام مغتنم می‌شماریم و با همراهی دولت آلمان حاضر به کار هستیم. به عقیدهٔ شاه دولتهای همجوار هیچگاه آن‌گونه که منظور نظر ایران بود مایل به ترقی ایران نبودند و از این رو چشم امیدی به آنها نداشت و در این نامه این حقیقت را به اطلاع بیسمارک رساند. اینکه ناصرالدین‌شاه تا چه حد در این زمینه موفق شد فعلا مورد بحث ما نیست، نکته در اینجاست که ایران در میدان رقابت سیاسی دو دولت روس و انگلیس هر روز با وضع جدیدی رو به رو می‌شد.

بازرگانان روس به طرح جدیدی متوسل شدند و با تمهیداتی راه ترانزیتی روسیه برای حمل کالاهای خارجی به مقصد ایران را بستند. الکساندر سوم، تزار روسیه، در سال ۱۸۸۳ عامل اجرای این نقشه شد و دیگر اجازه نمی‌داد کالاهای خارجی از راه قفقازیه به ایران برسد. ناگزیر راه جدید طرابوزان (در ترکیه) را در نظر گرفتند و طبعاً کالاهای غیرروسی دیرتر و گرانتر به ایران می‌رسید. روس‌ها که این نقشه را بیش از حد انتظار ثمربخش دیدند، کم‌کم به فکر افتادند که راههای بازرگانی ایران را انحصاری کنند. ریابوشینسکی [1] در انجمن نمایندگان صنعتی روسیه ضمن بیاناتی اظهار کرد که بهترین راه رقابت و شکست حریف و افزایش صادرات روسیه به ایران «انحصار طبیعی فقدان راه» است. در تعقیب همین سیاست بود که دولت روسیه در ۱۸۸۹ تقاضا کرد دولت ایران به موجب قرارداد بین دو کشور تا پانزده سال اجازهٔ ساختمان یا امتیاز احداث راه آهن در داخل کشور را به هیچ دولت خارجی ندهد و به این ترتیب عملا انحصار فقدان

1. Riabochinski

راه را تا پایان مدت قرارداد به خود اختصاص داد.

به این ترتیب، پس از سال ۱۸۶۵ میلادی، همواره تعداد زیادی از ملل مختلف اروپایی درصدد کسب امتیاز احداث راه آهن در ایران بودند و در بین آنها اکثریت با فرانسوی‌ها، آلمانی‌ها، اتریشی‌ها، انگلیس‌ها و روسها بود.

در ۱۸۷۲، دولت انگلیس به راه آهنی مخصوص هندوستان در شرق نزدیک احتیاج پیدا کرد. قرار بر این بود که این خط از ساحل مدیترانه شروع شود، از وادی فرات و دجله عبور کند، از جنوب ایران بگذرد و از راه مکران به کراچی منتهی شود. برای انجام این امر کمیسیون مخصوص پارلمان انگلیس تشکیل و مطالعهٔ این طرح به هیئتی از متخصصان واگذار شد. در نتیجه، «بارون جولیوس رویتر» انگلیسی، که بعدها امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی را نیز به دست آورد، در زمان صدارت میرزاحسین‌خان سپهسالار امتیاز احداث راه آهن سراسری ایران را کسب کرد. این امتیاز منحصر به احداث راه آهن سراسری (از مغرب به مشرق) نبود، بلکه ضمن آن امتیاز استفاده از تمام منابع کشور و نیز امتیاز احداث راه آهن بحر خزر به خلیج فارس و ترامواهای شهری برای مدت هفتاد سال به انگلیسی‌ها واگذار شد. ولی استفاده از این امتیاز با مشکلات متعدد داخلی و مخالفت شدید روس‌ها مواجه شد و خود انگلیسی‌ها نیز به عملی نبودن آن پی بردند. از آنجا که هدف عمده از تحصیل امتیاز تهدید روس‌ها بود، همین که روس‌ها در مقابل تقاضاهای انگلیس تسلیم شدند و تعهد کردند که دیگر در افغانستان دخالت نکنند انگلیسی‌ها نیز به نمایشهای سیاسی خود پایان دادند و موضوع احداث راه آهن سراسری ایران منتفی شد و این امتیاز در ۱۸۷۳ رسماً لغو گردید.

در ۱۸۷۴، یکی از مهندسان عالی رتبه دولت روس به نام «بارون فالکنهاگن»، که در ساختمان راه آهن گرجستان شرکت داشت، به تهران آمد و خواستار کسب امتیاز

احداث راه آهن از سر حد جلفا تا تبریز شد. او برای کسب این امتیاز بسیار تلاش کرد و به هر وسیله‌ای متشبث شد. اما دولت ایران در جریان مذاکرات متوجه شد که این شخص امتیاز احداث راه آهن را برای دولت روسیه می‌خواهد و منظور از احداث این خط این است که بعدها تا بغداد امتداد یابد و دولت روسیه از آن بر علیه دولت عثمانی استفاده کند. از این رو، مذاکرات به نتیجه نرسید و این امتیاز به فراموشی سپرده شد.

در ۱۸۷۸، مسیو «آلن»، ساکن استانبول که نمایندهٔ یک شرکت فرانسوی بود، امتیاز احداث خط آهن رشت به تهران را از دولت ایران گرفت، اما امتیاز مذکور نیز به مرحلهٔ عمل نرسید. هیچ یک از امتیازات متعدد دیگری که در فصل امتیازات به آنها اشاره شده است نیز عملی نگردید. تا اینکه مسیو «بواتال» امتیاز احداث خط آهن حضرت عبدالعظیم راگرفت و بعدها این امتیاز را به یک کمپانی بلژیکی فروخت. کمپانی مذکور با سرمایه دو میلیون فرانک دست به کار ساختمان این خط آهن شد که در ۱۸۸۸ با تشریفات خاصی افتتاح گردید. دومین راه آهنی که در ایران احداث شد، خطی بود که با سرمایه یک ایرانی به نام حاج محمدحسین امین‌الضرب از بندر محمود آباد در ساحل دریای خزر تا شهر آمل کشیده شد و جز زیان برای صاحب امتیاز به همراه نداشت و به زودی متروکه و ویران شد.

بعدها کشورهای انگلیس و روسیه چند خط محلی در گوشه و کنار ایران به منظور حفظ منابع خود ساختند. شرکت نفت ایران و انگلیس برای رفع احتیاجات خود به هزینهٔ خود به احداث راه آهن پرداخت؛ مهمترین قسمت این خط بین «درخزینه» و «مسجد سلیمان» بود و خط دیگری نیز از مسجد سلیمان تا کارگاههای چشمه علی امتداد می‌یافت.

راه آهن جلفا به تبریز براساس قراردادی که در ۲۴ ژانویه ۱۹۱۳ در تهران بین

کشور ایران و بانک «استقراضی روسیه» به امضا رسید، در خاک ایران بین جلفا و تبریز کشیده شد. خط فرعی دیگری نیز بین صوفیان و شرفخانه در ساحل دریاچهٔ رضاییه احداث گردید.

طی جنگ جهانی اول، قشون عثمانی پس از تصرف آذربایجان خط آهن آذربایجان را تا مرند اشغال کردند و این خطوط لطمات شدیدی دید. در ۱۹۱۵، پس از چند زدوخورد شدید بین سربازان ترک و روس، لشگریان روس ترک‌ها را عقب راندند و بار دیگر تبریز به اشغال روس‌ها درآمد، ولی نیروهای عثمانی لطمات زیادی به خطوط آهن وارد کرده و تمام اموال منقول و غیرمنقول راه آهن را به غارت برده یا ویران کرده بودند. این خطوط در مدت کوتاهی بازسازی شد و در ششم ماه مه ۱۹۱۶ بار دیگر مورد بهره‌برداری قرار گرفت. متأسفانه در ماه مه ۱۹۱۸ قشون ترک دوباره تمام آذربایجان را اشغال کردند. در اوایل سال ۱۹۱۹ که آتش جنگ خاموش شد و دولت عثمانی شکست خورد و نیروهای عثمانی مجبور به تخلیهٔ ایران شدند، راه آهن آذربایجان کاملاً منهدم شده، اموال آن به غارت رفته و اثری جز دیوار ساختمانهای آن باقی نمانده بود. پس از انقلاب کبیر روسیه و تشکیل دولت اتحاد جماهیر شوروی، راه آهن آذربایجان و متعلقات آن به دولت ایران واگذار شد.

در مدت جنگ جهانی اول نیز روس‌ها در اوایل پاییز ۱۹۱۵ خط آهن ماکو را احداث کردند. این خط از ایستگاه شاه تختی (در راه آهن سراسری قفقاز) در نزدیکی رود ارس شروع و پس از عبور از ارمنستان وارد ایران می‌شد؛ پس از اتصال به ماکو، از طریق بازرگان وارد خاک ترکیه می‌شد و به خطوط آهن ترکیه می‌پیوست.

علاوه بر خطوط فوق‌الذکر، خط آهن زاهدان، که ادامه راه آهن هندوستان محسوب می‌شد، در سالهای ۱۹۱۸ و ۱۹۱۹ توسط مقامات هندی و به منظور رفع

احتیاجات نظامی انگلیسی‌ها ساخته شد و در خاک ایران بین میرجاوه و زاهدان امتداد داشت.

به این ترتیب، پیش از احداث خط آهن سراسری ایران، خطوط مذکور با هدفهای خاص استعماری توسط دولتهای روس و انگلیس در خاک ایران احداث شد؛ فقط خط آهن حضرت عبدالعظیم، که اسباب‌بازی شاهانه‌ای بیش نبود، و خط محمودآباد به آمل، که توسط حاج امین‌الضرب احداث شده بود، از این امر مستثنی بودند.

این گزارش مختصری از تاریخچهٔ طولانی راه آهن در ایران بود. غیر از مواردی که در این بخش ذکر شد، امتیازات متعدد دیگری نیز (حدوداً ۲۶ امتیاز؛ برای اطلاعات بیشتر رجوع کنید به فصل امتیازات در همین کتاب) چه قبل از مشروطیت و چه بعد از آن به اشخاص و شرکتهای خارجی داده شد که اکثراً به مرحلهٔ عمل نرسید. اقداماتی که شرح آن رفت حاکی از تلاشهایی است که در عصر قاجار برای احداث خطوط آهن در ایران صورت گرفت. مطالب فصل سوم از گفتار دوم نیز تا حدی نظارت سوء و استعماری دولتهای بیگانه را در امر احداث خطوط آهن در این عصر روشن می‌کند.

مسئله احداث خطوط آهن در عصر پهلوی تا حدی با دوره قبل تفاوت داشت؛ در این دوره، یکی از اتباع بیگانه با پشتیبانی آشکار یا نهان دولتهای مقتدر و استعمارگر و با سرمایه خارجی برای ایجاد راه آهن پیشقدم نشده بود و هدف این نبود که با جذب سرمایهٔ خارجی و از دست دادن استقلال سیاسی و اقتصادی، به چند کیلومتر راه آهن دلخوش کنند. ولی در مورد نقش رضا شاه در احداث خط سراسری راه‌آهن اغراق شده است. از صفحات تاریخ دربارهٔ راه آهن سراسری ایران چنین برمی‌آید که احداث راه آهن سراسری با اسم رضاشاه مترادف است و عده‌ای آن قدر مسئله تأمین هزینهٔ راه آهن سراسری از طریق مالیات قند و شکر و چای را تکرار کرده‌اند که این فکر را هم به «ذات

همایونی» نسبت داده‌اند. در حالی که حقیقت جز این است، به عبارت دیگر اگر ادعای نخست درست باشد، ادعای دوم درست نیست.

در بحث از راه آهن سراسری ایران، جا دارد خدمات گذشتگانی را ارج بنهیم که این برنامهٔ ملی را پیش از احداث خط سراسری دنبال کردند و اقداماتی ارزنده در این زمینه انجام دادند. از جمله این بزرگان می‌توان به صنیع‌الدوله، مهدیقلی‌خان هدایت و اعضای کمیسیون نجات اشاره کرد.

۱ـ صنیع‌الدوله: در نهم صفر ۱۲۷۳ هجری قمری، فرزندی به نام مرتضی قلی در خاندانی قدیمی متولد شد؛ فرزند علیقلی خان مخبرالدوله، پسر رضا قلی خان هدایت ملقب به امیرالشعرا. رضا قلی خان، پدربزرگ این کودک، خود فرزند هادی‌خان، صندوقدار آغامحمدخان قاجار بود. خاندان رضاقلی‌خان هدایت اهل چهار کلاتهٔ دامغان بودند و نسب خود را به «کمال خجند» می‌رسانند. رضاقلی‌خان از شعرای دربار فتحعلی‌شاه بود و ملقب به امیرالشعرا که «هدایت» تخلص می‌کرد. پس از فتحعلی‌شاه و در دورهٔ سلطنت محمدشاه سرپرستی عباس میرزا ملک آرا، برادر ناتنی ناصرالدین‌شاه، به رضا قلی‌خان هدایت سپرده شد او به لله‌باشی معروف شد. در زمان سلطنت ناصرالدین‌شاه، عباس میرزا و نزدیکانش، از جمله لله‌باشی، مغضوب شدند و لله‌باشی خانه‌نشین شد. در زمان صدارت امیرکبیر، که مردان کاردان و لایق به ادارهٔ امور مهم گمارده می‌شدند، رضا قلی خان هدایت به سفارت خوارزم منصوب شد. کتاب مجمع‌الفصحا، مشتمل بر شرح احوال و آثار شعرای ایران، از تألیفات اوست. رضاقلی‌خان هدایت در دهم ربیع‌الثانی ۱۲۸۸ هجری قمری درگذشت و در محلی در شمال خیابان اسلامبول به خاک سپرده شد که به تکیه هدایت معروف بود.

فرزند بزرگ رضاقلی‌خان، علیقلی‌خان مخبرالدوله، در ۱۲۹۰ هجری قمری در

سفر اول ناصرالدین‌شاه به اروپا او را همراهی می‌کرد. مخبرالدوله در این سفر فرزندش مرتضی‌قلی‌خان را نیز به اروپا برد و در شهر برلن به تحصیل دانش گمارد. مرتضی‌قلی خان بعدها به ایران آمد و بار دیگر در ۱۲۹۳ برای تکمیل تحصیلات در رشته‌های شیمی و معدن‌شناسی و مکانیک عازم برلن شد. پس از بازگشت به ایران، به معاونت ورازت معادن که تازه تأسیس شده بود منصوب شد و به دستور ناصرالدین‌شاه درجهٔ سرهنگی افتخاری به او اعطا شد. در ۱۳۰۰ هجری قمری، به منظور خرید یک دستگاه کشتی برای کشتیرانی در آبهای خلیج فارس به آلمان رفت. در ۱۳۰۲، کارخانهٔ نخ ریسی تهران را دایر کرد و صنیع‌الدوله لقب گرفت. او در زمان مظفرالدین‌شاه ریاست خزانه را به عهده داشت و دو بار به وزارت پست و تلگراف منصوب شد که در نوبت دوم سرپرستی گمرکات را نیز عهده‌دار بود.

پس از اعلان مشروطیت در ۱۳۲۴ هـ ق، از طرف اعیان به نمایندگی دورهٔ اول مجلس انتخاب شد و به اتفاق آرا به ریاست مجلس برگزیده شد؛ او اولین رئیس مجلس شورای ملی بود. طولی نکشید که محمدعلی‌شاه مجلس را به توپ بست و صنیع‌الدوله مورد غضب واقع شد. بعد از خلع محمدعلی‌شاه و اعادهٔ مشروطیت، در ۱۳۲۵ کتابی با عنوان «راه نجات» نوشت و افکار و نظریات خود را در آن ارائه کرد. در این کتاب، پس از اشاره به تأسیس کارخانه‌ها، داشتن راههای خوب و مخصوصاً راه آهن را از شرایط اولیه برای پیشرفت تجارت در ایران ذکر کرده است. او روی نقشه جغرافیایی «هانری کیپرت»[1] چاپ ۱۸۸۳ برلن با مقیاس ۱:۱٫۰۰۰٫۰۰۰، طرح راه آهن و خطوط شوسه ایران را طوری ترسیم کرده بود که با خطوط فعلی راه آهن کاملاً منطبق بود (خط

1. H. Quipert

سراسری[1]) و عقیده داشت احداث راه آهن باید منطقه منطقه شروع شود.

۲ ـ مهدیقلی‌خان هدایت (مخبرالسلطنه) : مهدیقلی‌خان هدایت، برادر صنیع‌الدوله، در سال ۱۲۸۰ هـ ق در تهران متولد شد. در چهارده سالگی برای ادامه تحصیل به برلن رفت. پس از بازگشت، تا ۱۳۱۵ هـ ق شغل رسمی نداشت؛ از این تاریخ تا ۱۳۲۰ هـ ق سرپرستی مدارس دولتی را عهده‌دار شد؛ ریاست پستخانه نیز به عهدهٔ او بود. در ۱۳۲۰ هـ ق، همراه اتابک و پس از سفر به سیبری، چین، ژاپن، امریکا، پاریس، و قاهره به مکه معظمه مشرف شد و در بازگشت به ریاست مدرسه نظام منصوب گردید. پس از اعلام مشروطیت، به نمایندگی اولین دورهٔ مجلس شورای ملی انتخاب شد، سه بار به حکومت آذربایجان و یک بار به حکومت فارس منصوب شد و در وزارتخانه‌های علوم، عدلیه، داخله، فوائد عامه و مالیه مقام وزارت داشت و ۶/۵ سال نیز نخست وزیر بود. فرمان تأسیس کمیسیون احداث راه آهن سراسری ایران از طرف رضا شاه به نام مخبرالسلطنه هدایت، وزیر فوائد عامه، صادر شد. او، چه در مدت وزارت و چه در طی ۶/۵ سال نخست وزیری، اقدامات قابل تقدیری به منظور پیشرفت راه آهن ایران انجام داد و تألیفات مهم علمی و ادبی ارزشمندی از او به چاپ رسیده است.

۳ ـ کمیسیون نجات : در سال ۱۳۲۸ هـ ق عده‌ای از رجال ایران به منظور تأسیس شرکتی ایرانی که قادر باشد با سرمایه خود در ایران راه آهنی احداث کند، گرد هم جمع شدند و کمیسیونی به نام کمیسیون نجات تشکیل دادند؛ لایحه‌ای نیز در این زمینه تنظیم و به مجلس شورای ملی تقدیم کردند. این عده در چهاردهم ذی‌الحجه ۱۳۲۸ جلسه‌ای در تالار ادارهٔ خالصجات تشکیل دادند. شرکت‌کنندگان در این جلسه عبارت بودند از حاج امام جمعه خویی، مستشارالدوله، ممتازالدوله، مشیرالدوله، طومانیانس،

۱. ترسکینسکی، تاریخچه مختصر راه آهن در ایران، چاپخانه بنگاه راه آهن، ۲۳ مهر ۱۳۲۶، ص ۸.

معتمدالتجار، فقیه‌التجار، ارباب شهریار، ارباب بهرام، کاشف، حاج میرزا عباسقلی آقا، حاج امین‌الضرب، شیخ حسین آقا، حاج ربیع آقا، حاج محمدحسن آقا کاشانی، دکتر ولی‌اله خان، ارباب کیخسرو، صنیع‌الدوله، رضایوف، حاج میرمحمدعلی آقا اصفهانی، عبدالرحیم شباهنگ، آقا سیدضیاءالدین مدیر جریده برق، حاج میرزاعلی آقا صراف، حاج محمدآقا شالچی، حاج معین بوشهری، معاضدالسلطنه، مؤتمن‌الملک، میرزا عبدالرزاق مهندس‌الممالک، ارباب جمشید، صدقیانی و حاج لطفعلی یزدی[1].

حاضرین در جلسه هجده نفر را از بین خود انتخاب کردند تا پس از بررسی مسئله نتیجهٔ مطالعات خود را ارائه دهند. این عده هجده نفری در جلسه‌ای در روز هجده ذی‌الحجه، شش نفر را از بین خود به این شرح انتخاب کردند: حاج معین بوشهری، مهندس‌الممالک، رضایوف، طومانیانس، معتمدالتجار و شباهنگ. عبدالرحیم شباهنگ منشی کمیسیون نجات بود و علاوه بر اطلاعات تجاری و مالی و ذوق ادبی و نویسندگی، دارای سوابق آزادیخواهی بود و وظایف اصلی کمیسیون را به عهده گرفت. این شش نفر بیش از همه پیرامون دو موضوع اساسی بررسی کردند: اول حصول اطمینان از استطاعت مالی برای انجام کار، دوم جلب اطمینان سرمایه‌داران داخلی. پس از بحث و بررسی زیاد به این نتیجه رسیدند که مقدمات احداث راه آهن در وهلهٔ اول به وجود امنیت و اطمینان بستگی دارد که آن هم در صورت تضمین دولت امکان‌پذیر است؛ پس دولت باید با تأسیس یک بانک و تأمین سرمایه نوعی امنیت مالی مطمئن برای مردم فراهم کند.

گزارش کمیسیون شش نفری روز جمعه، چهارم محرم ۱۳۲۹، در جلسه عمومی قرائت شد و پس از بحثهای مفصل قرار شد کمیسیون در مورد تشکیل بانک با سرمایه

۱. ملکوتی، مجتبی، راه آهن ایران، چاپخانه خواندنیها، ۱۳۲۷، ص ۲۱.

ملی نیز نظر بدهد و بار دیگر گزارش جامعی به مجمع عمومی ارائه کند. کمیسیون در هجدهم محرم ۱۳۲۹ گزارش کاملی به مجمع عمومی ارائه کرد که به تصویب اکثریت رسید و مقرر شد تقدیم مجلس شورای ملی شود. مفاد گزارشی که به مجلس تقدیم شد به شرح زیر بود:

«در این گزارش ابتدا از نظر اولیای دولت روس بحث می‌شود که باز خیال دارند امتیاز راه آهن ایران را از دولت برای خود بگیرند و از این رو لطمه‌ای به استقلال ایران وارد کنند، نمونه این امتیازات، خط ترامواى تهران، راه شوسه رشت، راه آهن جلفا و ادارهٔ قزاقخانه می‌باشد، که ابداً تابع جریان احکام عمومی مملکت و مقید اجرای شرایط امتیازات نیست و هر یک در داخله ایران برای خود حکومت مستقلی تشکیل داده‌اند.

«و پس از شرح اینکه چگونه امتیازات اجانب لطمه به حق حاکمیت ایران می‌زند به این نتیجه می‌رسد که بالاخره مجلسی مرکب از وجوه اشراف مملکت و وکلای ملت تشکیل و پس از شور و تبادل افکار به این نظر رسیده‌اند که یگانه چاره کشیدن راه آهن در ایران حصول اطمینان اهالی است که به وسیله اشتراک صحیح دولت در این عمل به دست می‌آید و اشتراک دولت نیز در تشکیل بانک ملی ایران است که دولت در نصف سرمایه آن شریک بوده و نصف دیگر سرمایه آن را به طور سهامی مردم ایران قبول کنند و سرمایه دولت در ایجاد این بانک باید به وسیله جواهرات تأمین گردد.

«در خاتمه از مجلس شورای ملی خواسته بودند که با مطالعه در این پیشنهاد و ضمائم متعلقه به آن آنها را تصویب نموده، جلب نظر دقت و مآل‌اندیشی زمامداران دولت را بنمایند، تا آنکه راه آهن کشیده شود و سدی در مقابل فلاکت قریب‌الوقوع به وجود آید و دست تصرف اجانب از دامن اقتدارات و اختیارات تجارت و اقتصاد ایران کوتاه

گردد.[۱]»

این پیشنهاد به صورت عریضه به مجلس ارائه شد، ولی گویا بی‌ثمر ماند و اقدامی به عمل نیامد و از نتیجهٔ آن اطلاعی حاصل نشد. با این حال نظریه کمیسیون نجات بعدها در زمان پهلوی اول جامهٔ عمل پوشید و بانک ملی به وجود آمد و راه آهن نیز با سرمایهٔ ایرانیها و در نتیجهٔ قانون انحصار قند و شکر و چای احداث شد.

در دوران نخست وزیری سردار سپه، زمینهٔ تأمین مقدمات احداث خط آهن سراسری بیش از همیشه مناسب می‌نمود. قرار بود به منظور تأمین سرمایهٔ لازم برای این امر با ایجاد سد در خوزستان و آبیاری صحیح این منطقهٔ حاصلخیز، کشاورزی این منطقه را هر چند سریعتر توسعه دهند و احداث راه آهن سراسری را از محل درآمد حاصل شروع کنند. حتی دستور نقشه‌برداری و مطالعات لازم در زمینهٔ احداث سد در منطقه نیز صادر شد. هرچند فرمان به موقع اجرا شد، نظر به اینکه سردار سپه تصمیم داشت احداث راه اهن هرچه زودتر شروع شود، در نقشهٔ خود تجدید نظر کرد و برای تأمین سرمایهٔ احداث راه آهن ایران قانون انحصار قند و شکر و چای دولتی را در نهم خرداد ۱۳۰۴ شمسی به تصویب مجلس شورای ملی رساند. به این ترتیب، طرح مرحوم صنیع‌الدوله پس از بیست سال جامهٔ عمل پوشید و این اقدام اولین قدم مثبت و اساسی در راه احداث راه آهن سراسری محسوب می‌شود. قانونِ اجازهٔ احداث خطوط آهن اصلی و مهم کشور عاقبت در بیستم بهمن ۱۳۰۴ شمسی به تصویب مجلس رسید و مطالعات اولیهٔ آن آغاز شد.

در همین زمان بررسیهای ارزشمندی از طرف افراد بصیر به عمل آمد تا نقشهٔ دقیق و نحوهٔ عمل روشن شود. با وجود این، هنوز گروههای مختلفی به طرفداری از احداث راه

۱. همان، ص ۲۴.

آهن یا در مخالفت با آن اظهار عقیده می‌کردند و هنوز برای عده‌ای قابل قبول نبود که ایران بتواند با وضع مالی آن دوران به این هدف برسد. برای اثبات این امر می‌توان لایحهٔ احداث اولین خط آهن ایران را مطالعه کرد که به وسیلهٔ کمیسیون ملی راه آهن تدوین شده و در رد نظرات مخالفان احداث راه آهن به دلایلی متوسل شده است. این لایحه در بیستم دی ۱۳۰۵ منتشر شد و در صفحهٔ اول آن چنین آمده است: «این لایحه که حاوی مقاصد کمیسیون ملی راه آهن است به قلم آقای میرزاعلی‌محمدخان اویسی عضو محترم کمیسیون تنظیم و در جلسه ۱۸ دیماه ۱۳۰۵ تصویب گردید.[۱]»

به این ترتیب، قدمهای اولیه به نتیجه می‌رسد و آرزوی احداث خط آهن سراسری از مرحله حرف به مرحله عمل درمی‌آید؛ در چهارم اسفند ۱۳۰۵، قانونِ اجازهٔ ساختمان راه آهن بین خورموسی و بندر محمره و بندر جز (گز) به تصویب مجلس شورای ملی می‌رسد.[۲] خط آهن سراسری تقریباً با همان طرحی که موردنظر فرزندان صاحبنظر و اندیشمند وطن بود، با سرمایه ایرانی و با نیروی بازوی توانمند کارگران این مرز و بوم ساخته شد. سازندگان اصلی راه آهن سراسری همان کارگران پرتلاش و خستگی‌ناپذیری بودند که اندیشه‌ها و طرحهای برادران تحصیلکردهٔ خود را در خاک زرخیز وطن پیاده کردند بی آنکه، مثل همیشهٔ تاریخ، نامی از آنان در تاریخ ثبت شود. آثار باستانی، کاخها، پلها، کلیساها، مساجد و مدارس و نظایر آنها را در سراسر دنیا در نظر بگیرید که به حق یا ناحق به اسم شخص خاصی معروف شده‌اند در حالی که آن شخص حتی یک خشت یا مشتی خاک جا به جا نکرده است. مسجدی که رسول اکرم (ص) با تلاش و عرق جبین دوش به دوش صحابه و انصار ساخته کجا و کاخ داریوش، پل الله‌وردیخان،

۱. «لایحه اولین خط آهن ایران از طرف کمیسیون ملی راه آهن»، طهران، ۲۰ دیماه ۱۳۰۵، ص اول.
۲. نگاه کنید به بخش قوانین مربوط به احداث راه آهن.

مسجد سپهسالار، گنبد سلطانیه و مسجد شاه اصفهان و... کجا که یا صرفاً به دستور شخصی ساخته شده‌اند و یا اینکه فقط پول و اعتبار بنا ـ صرفنظر از نحوهٔ کسب آن ـ از طرف شخصی تأمین شده است؟

بانیان اصلی راه آهن ایران مردان وطن‌پرست و سخت‌کوشی بودند که در آن عصر عدم پیشرفت تکنیک، تونل‌ها را با چکش و قلم حفر کرده و دل کوهها را شکافته‌اند، تراورس‌ها را بر دوش حمل کرده‌اند و ریل‌ها را چند نفری با نیروی بازو جا به جا کرده‌اند. این کارگران همانهایی هستند که رسول اکرم(ص) دستهای پینه‌بسته‌اشان را می‌بوسند و به آنها ارج می‌نهند. تاریخچهٔ بناهای شاهان، سلاطین، حکام و زورمداران دنیا عاری از این‌گونه قدردانی‌هاست و نه تنها اسمی از کارگران پرتلاش در آنها نیست، بلکه اغلب حتی نام طراح، معمار و بنای اثر نیز مجهول است.

راه آهن سراسری را چه کسی احداث کرده است؟ این گروه دست به سینه بله قربان گو که بیم دارند قدری از خاک وطن بر دامن اطو کرده‌شان بنشیند، یا بازوان توانای مردان گمنامی که این نهال پربار را با عرق جبین آبیاری کرده‌اند؟

خط آهن سراسری ایران، با وجود همهٔ این مسائل احداث شد و دو دریای شمال و جنوب کشور را به هم پیوست. در زمان پهلوی دوم، احداث خطوط آهن براساس همان نقشهٔ زمان پهلوی اول، که تا مشهد و تبریز و کرمان پیش‌بینی شده بود ادامه یافت. در دی‌ماه ۱۳۱۶، قبل از آنکه احداث راه آهن سراسری رسماً خاتمه یابد، رضا شاه مؤکداً خواست که ساختمان این خطوط هر چه زودتر توسط وزارت راه و بدون دخالت مستشاران خارجی آغاز شود. نقشه‌برداری خطوط جدید را مهندس متخصصی به نام «مایر» انجام داد و طول خطوط به این شرح مشخص گردید:

۱ـ خط گرمسار ـ مشهد به طول ۸۱۱/۱۰۰ کیلومتر؛

۲ـ خط تهران ـ تبریز به طول ۷۴۲ کیلومتر؛

۳ـ خط قم ـ کاشان ـ یزد به طول ۴۷۱/۷۵۰ کیلومتر.

مقرر شده بود که ساختمان خط گرمسار ـ مشهد زودتر از دو خط دیگر شروع شود و مهندس «زاکف»، که پیش از آن در شرکت کامپساکس در مقام رئیس قسمت مشغول کار بود، به سرپرستی این خط انتخاب شد. عملیات ساختمانی خط مشهد در اردیبهشت ۱۳۱۷، خط تبریز در آبان‌ماه ۱۳۱۷ و خط یزد در آذرماه همان سال شروع شد و قرار شد به ترتیب در اول اسفند، ۲۹ اسفند و شهریور ۱۳۲۱ به پایان برسند. ساختمان خط مشهد در تاریخ دوم شهریور ۱۳۲۰ تا شاهرود تکمیل شد و به علت رویدادهای شهریور ۱۳۲۰ متوقف ماند این خط بعدها در زمان پهلوی دوم تکمیل شد؛ مراسم ریل‌گذاری آن در ساعت ۹/۵ صبح روز سه‌شنبه سوم اسفند ۱۳۳۳ آغاز شد و روز دوازدهم اردیبهشت ۱۳۳۶ افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

خط تهران ـ تبریز در زمان جنگ جهانی دوم به میانه وصل شد و عملیات ساختمانی آن بر اثر جنگ متوقف گردید. در سال ۱۳۲۶، بار دیگر عملیات ساختمان این خط تا

تبریز آغاز شد و در سی‌ام مهر ۱۳۳۵ به مراغه رسید. این خط در روز پنجشنبه چهارم اردیبهشت ۱۳۳۷ به تبریز رسید و پس از افتتاح مورد بهره‌برداری قرار گرفت. بعدها این خط تا مرز ترکیه ادامه یافت و در پنجم مهر ۱۳۵۰ با حضور سران دو کشور ایران و ترکیه افتتاح شد. از آن پس راه آهن ایران به خطوط آهن اروپا متصل شد.

از خطوط دیگری که در زمان پهلوی دوم احداث شد خط قم ـ کرمان بود. نقشهٔ این خط نیز در زمان پهلوی اول تهیه شده بود و قرار بود خط آهن سراسری ایران از طریق قم، کاشان، یزد، کرمان و زاهدان به خطوط آهن پاکستان بپیوندد. عملیات ساختمانی این طرح در نهم آذر ۱۳۱۷ شروع شد. وقایع جنگ جهانی دوم کارهای ساختمانی آن را متوقف کرد تا اینکه در ۲۹ فروردین ۱۳۲۶ ریل‌گذاری آن از سر گرفته شد. در روز پنجشنبه نوزدهم خرداد ۱۳۲۸، این خط به کاشان رسید. عملیات ساختمانی احداث خط به طرف یزد در شهریور ۱۳۳۷ آغاز شد و بعدها تا کرمان ادامه یافت و روز دوشنبه نهم آبان ۱۳۵۶ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. به این ترتیب، تا سال ۱۳۵۷ طول مجموع خطوط اصلی مورد بهره‌برداری راه آهن بالغ بر ۴۶۰۵ کیلومتر بود. در این زمان، فهرست برنامه‌های آینده راه آهن ایران به شرح زیر بود:

۱ـ طرح برقی کردن خط جلفا ـ تبریز؛

۲ـ احداث خط آهن مشهد ـ سرخس؛

۳ـ طرح ایستگاه بارگیری آستارا؛

۴ـ طرح اتصال راه آهن کرمان به بندرعباس؛

۵ـ احداث ادامه خط کرمان ـ زاهدان؛

۶ـ دو خطه کردن خط تهران ـ بندر شاهپور سابق؛

۷ـ دو خطه کردن خط تهران ـ تبریز؛

۸ـ دو خطه و برقی کردن خط آهن اصفهان ـ کرمان؛

۹ـ احداث خط کمربند شاه‌آباد، آپرین، بهرام؛

۱۰ـ کامپیوتری کردن خدمات راه آهن؛

۱۱ـ توسعه ایستگاه راه آهن تهران.

با پیروزی انقلاب اسلامی و انقراض سلسلهٔ پهلوی،فرصتی پیش نیامد که برنامه‌های پیش‌بینی شده به دست توانمند کارکنان سخت‌کوش و پرتلاش راه آهن در رژیم گذشته به اجرا درآید. پس از پیروزی انقلاب و استقرار حکومت جمهوری اسلامی در کشور و پشت سر گذاشتن بحرانهای ناشی از جنگ تحمیلی عراق و با وجود کارشکنی‌های دولت آمریکا در منطقه، کارکنان راه آهن با دلگرمی بیشتر به توسعه شبکهٔ خطوط آهن پرداختند. برقی کردن خطوط، احداث خط بافق ـ بندرعباس، کامپیوتری شدن خدمات راه آهن، نوسازی ایستگاههای مسیر خطوط آهن، نوسازی و تعویض خطوط فرسوده از جملهٔ این اقدامات است که شبکهٔ خطوط آهن کشور را از نظر کمی و کیفی دگرگون کرده است و شرح آنها در فصلهای آینده به تفصیل خواهد آمد. در نظر است با احیای جاده ابریشم ارتباط ریلی کشورهای آسیای میانه با ایران و خلیج فارس و دریای عمان نیز برقرار شود. در حال حاضر (۱۳۷۴) ایران ۵۴۸۴ کیلومتر[1] خط اصلی دارد. طول مجموع خطوط اصلی کشور که در سال ۱۳۷۰ حدود ۴۸۵۰ کیلومتر بود، پس از احداث خط بافق ـ بندرعباس به طول ۶۳۵ کیلومتر به ۵۴۸۴ کیلومتر رسیده است.

۱. مجله داخلی راه آهن، سال چهلم، شماره ۱، ۱۳۷۴، صص ۳۳ و ۳۴.

قسمت دوم

فرازهائی از تاریخ
راه آهن ایران

فصل اول

دورهٔ امتیازات

همان طور که در فصول قبل اشاره شد، نقش اساسی راههای ارتباطی ایران در پیشرفتهای فرهنگی و اقتصادی ذهن ترقی‌طلب اندیشمندان ایرانی عصر قاجار را مشغول کرده بود. دولتمردان، بازرگانان، روشنفکران و سرمایه‌داران داخلی نسبت به احداث راه آهن در ایران نظر موافق داشتند و از این امر پشتیبانی می‌کردند. با این حال، برای احداث خطوط آهن سرمایه هنگفتی لازم بود و طبعاً همکاری و سرمایه‌گذاری خارجی را مطرح می‌کرد و کمتر کسی به فکر احداث آن از طریق سرمایه‌گذاری داخلی بود. در نتیجهٔ امتیازاتی که در این زمینه به اتباع بیگانه واگذار شد، ناگزیر پاره‌ای مسائل سیاسی بویژه سوء استفاده از منابع طبیعی کشور و مقاصد استعماری کشورهای بزرگ در دست‌اندازی به منابع اقتصادی به وجود می‌آمد. این مسائل منجر به لغو امتیازنامه یا درگیریهای سیاسی حادی می‌شد که در این فصل به مهمترین آنها می‌پردازیم.

پاره‌ای از اسناد و مدارک موجود به وضوح حاکی از آن است که هر کشور اروپایی که قصد احداث خط آهن در ایران را داشت، هدفی جز تأمین منافع خود و تسلط بر سرزمینهای ماوراء بحار را دنبال نمی‌کرد. طراحان و متخصصان برای مجاب کردن دولتمردان کشور خود از هیچ گونه توهین به هویت ملی و خصوصیات اخلاقی ملتها، از جمله ایران، خودداری نمی‌کردند و از نسبت دادن دزدی و وحشیگری به ایرانیان دریغ نداشتند.

دشوار بتوان گفت که اولین بار چه کسی و در چه تاریخی اخذ امتیاز احداث راه آهن در ایران را به مقامات دولتی پیشنهاد کرده است. با توجه به منابع موجود، پس از سال ۱۲۶۶ هـ ق (برابر با ۱۸۵۰ میلادی و ۱۲۳۹ هجری شمسی) احداث راه آهن ایران مطرح بوده و بعدها شرکتهای خارجی ـ نظیر شرکتهای فرانسوی، آلمانی، اتریشی،

انگلیسی و روسی ـ پیشنهادهایی برای کسب امتیاز احداث راه آهن به پادشاه وقت ایران ارائه می‌کردند، ولی چون اکثر آنها صلاحیت کافی برای انجام کار نداشتند یا فاقد سرمایهٔ لازم بودند یا پیشنهادشان با منافع دولتهای بزرگ در تضاد بود، کارشان بی‌نتیجه می‌ماند. در اینجا به شرح برخی از طرحها و پیشنهادهای مختلف می‌پردازیم اعم از این که منجر به احداث خطوط آهن شده یا نشده باشند:

۱ـ طرح راه آهن سراسری استیفنسن

استیفنسن، مهندس انگلیسی، در ۱۲۶۶ هـ ق (۱۸۵۰م) مسیر راه آهنی را طراحی کرد که اروپا را به هند می‌پیوست. این خط سراسری از وین شروع می‌شد و پس از عبور از قلمرو عثمانی به بغداد می‌رسید و از طریق بصره یا محمره و عبور از خوزستان و فارس و کرمان و بلوچستان به سند منتهی می‌شد. طرح استیفنسن بسیار وسیع و پر خرج و دارای اهمیت ویژهٔ اقتصادی و سیاسی بود و پالمرستون این طرح را برای بررسی سفارتخانه‌های انگلیس به تهران و استانبول فرستاد. شیل، وزیر مختار انگلیس، در مورد این طرح اظهار عقیده کرده و آن را از جنبه‌های فنی و سیاسی و اقتصادی مورد بررسی قرار داده و نتیجهٔ بررسیهای خود را برای استیفنسن و پالمرستون ارسال داشته است. براساس این بررسی به اعتقاد شیل از نظر فنی بهتر است چنین راه آهنی از آسیای صغیر به آذربایجان متصل شود و پس از عبور از تهران و اصفهان به سمت هندوستان ادامه یابد، یا از خراسان عبور کند و به افغانستان بپیوندد. شیل چنین استدلال می‌کند که بصره و بغداد بازار مهمی برای صدور کالاهای اروپایی به ایران نیست، بلکه عمدهٔ صادرات اروپا به ایران از طریق طرابوزان به تبریز صورت می‌گیرد.[۱]

شیل در همان نامه به استیفنسن نوشت: «بنای راه آهن در ایران دشواریهای زیاد دارد،

---

۱ آدمیت، فریدون، امیر کبیر و ایران، انتشارات خوارزمی، چاپ چهارم، آذرماه ۱۳۵۴، ص ۴۱۶.

در برابر علم و سرمایهٔ همهٔ آن سختیها را می‌توان از میان برداشت[۱]»؛ «از دولت و ملت ایران نباید انتظار کمک مالی داشت، از آن‌که دولت فقیر است و ملت عاری از نیروی فعال و مآل‌اندیش و هر ایرانی می‌گوید دم غنیمت است و باید فکر امروز را کرد... البته دولت از هیچ مساعدتی مگر مدد مالی، دریغ نخواهد نمود و مردم بسیار خرسند خواهند گشت که چنین بساط نیرومند تازه‌ای که راجع به آن خیلی شنیده‌اند و آن را از عجایب روزگار می‌پندارند، در ایران نیز برپا شود. خاصه چون پی ببرند که کار سودمندی است، روی به آن خواهند آورد. تنها صنف گاریچی و قاطربان و شتربان هستند که پیش از آن‌که بفهمند کار و کاسبی آنها هم رونق خواهد گرفت با ایجاد راه آهن مخالف خواهند بود.[۲]» بعد شرحی از ارزانی معیشت و مزد ارزان کارگر می‌دهد: «مزد عمله روزی هفتصد دینار، نان از قرار منی یک عباسی و گوشت یک من یک قران[۳]» و می‌گوید در ایران راهزنی نیست و امنیت عمومی وجود دارد و سپس نتیجه می‌گیرد که «گر چه بنای راه آهن در ایران دشواریهای زیاد دارد، در برابر علم و عمل و سرمایه همه آن سختیها را می‌توان از میان برداشت» و البته منحرف گردانیدن راه عمومی تجارت اروپا و هندوستان سود فراوان خواهد داشت.

به نظر شیل، احداث راه آهن در ایران به این زودیها امکان‌پذیر نیست: «قرن دیگری باید بگذرد تا ایران فقیر و ناتوان، و دولت و ملت سست بی‌تهور و بی‌ابتکار آن، شایستگی شرکت در نقشهٔ راه آهن را پیدا کنند، بنای راه آهن البته موجب افزایش قدرت ایران خواهد گشت و استعدادهای آن را که تاکنون بر اثر فقر و نیازمندی و سستی خفته مانده، بیدار خواهد کرد. در جهت دیگر منحرف ساختن راه تجارت مغرب به

۱. آدمیت، فریدون، اندیشهٔ ترقی، انتشارات خوارزمی، بهمن ۱۳۵۱، ص ۳۳۶.
۲. امیر کبیر و ایران، ص ۴۱۷.
۳. همان، ص ۴۱۷.

هندوستان و حتی صدور قسمتی از کالاهای اروپا از طریق ایران به هند بر اهمیت و ارزش ایران بسیار خواهد افزود و آن را متکی به انگلستان خواهد ساخت. در عین حال سرنوشت تجارت عظیم انگلیسی با مشرق تا خاک چین، به دست هوی و هوس این ملت متقلب دو رو سپرده خواهد شد.[۱]

«هیچ تناسب و تعادلی میان نفعی که عاید ایران خواهد گردید، و فایده‌ای که برای انگلستان خواهد داشت وجود ندارد. در واقع منابع ملت متمدنی را به عهدهٔ دولتی نیمه وحشی می‌سپاریم که شور و احساسات بر آن غلبه دارد، و بر اثر نادانی و بی‌کفایتی سود خود را هم تمیز نمی‌دهد.[۲]»

اما از نظر نظامی، احداث راه آهن «ایران را به سر حد هندوستان می‌رساند، یعنی ایرانی که قدرت و فعالیت آن با تحصیل راه آهن خیلی بیشتر از نیروی فعلی آن خواهد گردید. این خود مستملکات انگلستان را در هند به خطر تجاوز نزدیکتر می‌گرداند. البته حالا از جانب ایران خطری برنمی‌خیزد، اما از رویه آن در زمان جنگ چه خبر داریم؟ نباید فراموش کرد که شرف و ایمان و حق‌شناسی در این ملک وجود ندارد، سودجویی و طمع‌ورزی انگیزه‌های اصلی کردار مردم آن را می‌سازد. ایران از روسیه بیشتر از انگلستان در هراس است و نتیجهٔ این حالت آن است که روسیه می‌تواند همکاری ایران را با وعدهٔ تصرف بغداد و هرات و قندهار جلب کند. ولی انگلستان چنین طعمه‌هایی را ندارد که تقدیم ایران بسازد. گرچه دستگاه روحانی و افکار عمومی مردم هواخواه انگلستان است. اما هرگاه میان دولت ایران و روسیه قرارداد اتحادی بسته شد، راه آهنی که متصل به مرز هند باشد بر دشواریهای ما خواهد افزود.[۳]»

---

۱. همان، ص ۴۱۸.
۲. همان، ص ۴۱۸.
۳. همان، ص ۴۱۸.

گزارش قابل تأمل شیل با این سخنان به پایان می‌رسد: «ویرانی و ناتوانی و فقر و وحشیگری خصوصیتهای همهٔ کشورهایی است که در مغرب هندوستان واقع شده‌اند. و همین خصوصیات است که عامل تحکیم قدرت انگلستان در سرزمین هند گردیده. البته دولتی در این صدد نیست که آن حالت عمومی جامعه‌های شرقی را برای ابد تثبیت نماید. و همیشه آنان را به همان وضع نگاه دارد، اما هیچ تعهد اخلاقی هم ندارد که در برانداختن آن ویرانی و فقر و وحشیگری تلاشی کند.[۱]»

به این ترتیب، می‌بینیم که انگیزهٔ اصلی مخالفت شیل با احداث این خط قبل از هر چیز،بیم از احتمال پیشرفت اقتصادی ـ اجتماعی ایران و نیرومند شدن این کشور بود که به هیچ وجه با سیاست استعماری انگلیس هماهنگی نداشت، زیرا دولت انگلیس فقر و عقب‌ماندگی و ویرانی کشورهای مشرق زمین را عامل اساسی سلطه بر آنها می‌دانست.

رجال ایران از آغاز از احداث راه آهن در ایران استقبال می‌کردند و هر چند قدمی برای اجرای این طرح برداشته نشد، پس از سال ۱۲۷۲ هـ‌ق موضوع احداث راه آهن در ایران مجدداً مطرح شد ولی باز متوقف ماند. سرمایه‌گذاری در زمینهٔ احداث خطوط آهن در ایران در حقیقت پس از سال ۱۲۷۵ هـ‌ق که سرمایه‌گذاری خارجی در ایران مطرح شد، از جانب شرکتهای خصوصی اروپایی پیشنهاد شد. دولت و شاه نیز پیوسته در صدد جلب سرمایهٔ خارجی بودند و این کار به مباشرت محسن خان معین‌الملک، وزیر مختار ایران در لندن، صورت می‌گرفت. محسن‌خان وزیر در این مورد «اختیارنامهٔ»[۲] مخصوص داشت و خود از طرفداران جدی تأسیس بانک و راه آهن در ایران بود. تا اینکه در ۱۲۸۱ قرارنامهٔ احداث راه آهن با «ساوالان خانِ» فرانسوی بسته شد.

---

۱. همان، ص ۴۱۸.

۲. اندیشه ترقی، ص ۳۴۱

۲ـ قرارداد ساوالان

همان طور که گفتیم قرارنامهٔ احداث راه آهن با ساوالان فرانسوی در ۱۲۸۱ هـ ق منعقد شد. میرزاحسین خان[۱]، که در این ایام سفیر ایران در استانبول بود و نسبت به ساوالان نظر خوبی نداشت، می‌نویسد: «بجز مداخلهٔ ساوالان... عیب دیگری در این عمل نمی‌بینم،[۲]» معهذا «امیدوارم که اتمام این راه مختصر موجب بصیرت و تشویق به جهت راههای کلی و با منفعت گردد و میل مفرطی که اعلیحضرت... در این کار دارند گمان ندارم اخلال و افساد احدی تأثیر تواند نمود.[۳]» ولی کار ساوالان به نتیجه نرسید و این طرح هرگز عملی نشد.[۴]

۳ـ قرارداد کمپانی پروسی

معین‌الملک بار دیگر مأموریت یافت که شرکتهای خارجی را به سرمایه‌گذاری در ایران تشویق کند.[۵] او با یکی از اهالی پروس که صاحب شرکت معتبری بود و احداث راه آهنهای مجارستان و رومانی را بر عهده داشت، طرح قرارنامه‌ای را ریخت که در سفارت پروس مبادله شد و دو مهندس روانهٔ ایران شدند. در این قرارنامه به عنوان شروع احداث راه آهن کوتاهی، البته بدون ضمانت دولتی، پیش‌بینی شده بود.[۶] در این بین ناگهان سروکلهٔ دو دلال یهودی انگلیسی پیدا شد که ضمن تماس با معین‌الملک تقاضا کردند این کار به آنها واگذار شود و یکی از این دو نفر «سالامون» نام داشت. ولی معین‌الملک ضمن تحقیق متوجه بی‌اعتباری آنهاشد و پیشنهادشان را قبول نکرد.

---

۱. میرزاحسین خان سپهسالار

۲ و ۳. همان صص ۳۴۱ و ۳۴۲.

۴. در هیچ مأخذ دیگری به چنین امتیازی برخورد نشد؛ و در این منبع نیز همان قدر که نقل کردیم اشاره شده است. روشن نیست طبق قرارداد ساوالان می‌خواستند بین چه نقاطی خط آهن احداث کنند.

۵. همان، ص ۳۴۲.

۶. در مأخذ مورداستفاده به مسیر این خط نیز اشاره نشده است.

سالامون ناگزیر روانهٔ دارالخلافه شد تا ذهن دولتیان را منحرف کند و در نتیجه این قرارداد نیز به مرحلهٔ عمل درنیامد.

۴ ـ امتیاز ولکامبر (راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم)

در چهاردهم ژوئن ۱۸۶۵، حاجی محسن خان، مأمور مخصوص دولت ایران در پاریس، به نمایندگی از طرف ناصرالدین‌شاه امتیاز احداث راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم را به مسیو «آدرین وُلکامبر» واگذار کرد.

قرارنامه راه آهن طهران ـ حضرت عبدالعظیم سلام‌الله‌علیه[1]

«فیما بین حاجی محسن خان سرتیپ مأمور مخصوص دولت ایران در پاریس بموجب اختیاری که از جانب اعلیحضرت امپراطوری شاهنشاه ایران برای واگذارکردن راه آهن طهران تا شاهزاده عبدالعظیم باو داده شده است و عجالة در پاریس در خیابان آتن در سفارت ایران منزل دارد، از یکطرف و مسیو آدرین ولکامبر مهندس ساکن پاریس کوچه انیورسیته نمرهٔ ۵۳ و مسیو هانری صراف ساکن پاریس کوچهٔ رودانس نمرهٔ ۶۰ از طرف دیگر فصول آتیه مقرر شد.

«فصل اول

حاجی محسنخان سرتیپ بنام همایون اعلیحضرت امپراطوری شاهنشاه ایران بموجب این قرارنامه بکمپانی که در پاریس منعقد و بکمپانی راه آهن ایران موسوم شده است و وکیل آن مسیو ولکامبر و مسیو هانری است باز میگذارد بمدت نود و نه سال ساختن و براه انداختن یکرشته راه آهن راکه باکالسکه بخار حرکت خواهد کرد و از طهران بشاهزاده عبدالعظیم خواهد رفت که طول آن تخمیناً ده هزار ذرع است و نمونه سایر

۱. این قرارنامه عیناً نقل می‌شود. در وزارت امور خارجه از این قرارنامه رونوشت برابر اصل تهیه شده است. این قرارنامه به خط نستعلیق تنسیخ شده و در اینجا به همان صورت عیناً تنسیخ شده است.

راههای ایران خواهد شد.

«فصل دوم

راه آهن مزبور ساخته خواهد شد بخرج کمپانی مذکور خواه نفع کند خواه ضرر بدون هیچ ضمانتی و مطالبه هیچ منفعتی و هیچ مخارجی که برای ساخت راه در کار خواهد شد لهذا کمپانی مزبور راه را بطوری که برای حصول حسن نتیجه شایسته باشد خواهد ساخت و به کار خواهد انداخت.

«فصل سوم

بعداز انقضای نود و نه سال که مدت قرارداد است راه آهن مزبور با همهٔ مصالح آن بدولت منتقل خواهد شد بدون عوض و مطالبه مخارج لهذا دولت نیز بعنوان امداد و تشویق بکمپانی بدون قیمت و عوض فقرات ذیل را باز می‌گذارد. اول مقدار زمینی راکه از برای راه و توابع آن ضرور و در کار است. دوم اجازه بریدن و آوردن چوب از جنگلهای دولتی بمقداری که برای ساختن راه و توابع آن کفایت کند. سیم به کار انداختن یک معدن ذغال سنگی را بجهت سوخت راه آهن مزبور در مدت نود و نه سال که از معادن دیگر براه نزدیکتر باشد و یا معدن ذغال دیگریراکه خود کمپانی مشخص نماید و همچنین زمین راهی راکه از معدن براه آهن برای آوردن ذغال ساخته خواهد شد. چهارم معاف بودن اسباب وارداتی که از برای ساختن و بکار انداختن راه آهن مزبور در کار است از مصالح ثابته و متحرکه از گمرک و حقوق دیگر و امثال آن.

«فصل چهارم

راه آهن مزبور از قرار رسوم متداوله راههای فرنگستان ساخته خواهد شد با جمیع لوازم آن از قبیل انبار و منزل سر راه و کارخانه تعمیر و مانع طرفین و معبر تلغراف الکتریک و روشنایی منزل طهران باگاز و سایر ملزومات راه مصالح متحرک باید

بقدری باشد که در مقام ضرورت هر روز به شش سفر از طهران بشاهزاده عبدالعظیم و شش سفر از شاهزاده عبدالعظیم بطهران کفایت کند منزل طهران و همچنین خط راه تا شاهزاده عبدالعظیم و آبادیهایی راکه راه از آن‌ها عبور خواهد کرد کمپانی باستحضار و اتفاق کارگذاران دولت معین خواهد نمود بطوری که بقدر مقدور خط مستقیم باشد و از جوار بی‌بی زبیده و دولت‌آباد بگذرد ولی از برای این دو نقطه یک منزل بیشتر ساخته نخواهد شد. عرض راه اولاً برای دو رشته راه آهن ذهاب و ایاب ساخته خواهد شد ولی رشته دوم آهن گذاشته نخواهد شد مگر وقتی که کمپانی ضرورت و لزوم آن را مشاهده کند.

«فصل پنجم

در صورتی که دولت بخواهد قبل از انقضای قرارنامه مالک راه شود بعد از بیست و پنج سال از تاریخ اتمام راه آهن حق ابتیاع خواهد داشت بقرار ذیل اول دو میلیان و پانصد هزار فرانک مخارج راه را بکمپانی خواهد داد. دوم منافع مبلغ مزبور از تاریخ اتمام راه تا روز ابتیاع از قرار صد و شش در صورتیکه از راه حاصل نشده باشد یا اگر کمتر حاصل شده باشد کسر آنرا. سیم منفعتی چنانکه در خرید و فروش املاک رسم است از روی مداخل راه تا انقضای مدت قرارنامه معین و داده خواهد شد در تشخیص منفعت مزبور اگر در میانه وکلای دولت و کمپانی اشکالی پیش آید وکلای مزبور وکیلی معین خواهند نمود که قرارداد او مقبول طرفین خواهد بود.

«فصل ششم

مانند شرط اصلی و عمدهٔ این قرارنامه مقرر است کمپانی که وکیل آن مسیو آدرین ولکامبر و مسیو هانری است از برای راههای آهنی که در مملکت ایران ساخته خواهد شد از حال تحریر تا بیست و پنجسال حق امتیاز خواهد داشت و لیکن فقط بشروط

مساویه پس باید دولت در ظرف یکسال شروط کمپانی‌های دیگر را که برای ساختن راههای دیگر که باو عرض می‌شود بکمپانی مزبور معلوم نماید.

«فصل هفتم

در صورتیکه کمپانی دیگر یا کمپانیهای متعدده این حق امتیاز را برای ساختن یکراه دیگر یا راههای متعدده برای خود تحصیل کند، مقرر است که دولت قدغن خواهد کرد که کمپانی یا کمپانیهای دیگر از تنخواهی که صرف خواهند کرد صدوسه بکمپانی حاضر بدهند و با آنها قرار داده در منزلی که در طهران ساخته خواهد شد شراکت کرده همانجا را منزل راه خود قرار دهند و از این بابت سالی بعنوان شراکت و خسارت یکصدهزار فرانک بکمپانی مزبور بدهند در صورتیکه کمپانیهای دیگر نخواهند منزل راه شاهزاده عبدالعظیم را منزل راه خود قرار دهند باید بعنوان خسارت دو میلیان به کمپانی راه مزبور بدهند و علاوه بر این اعمال هندسی که در راههای دیگر برای راه آهن و تشخیص خط آن بعمل آورده و تحصیل اطلاعی را که برای مقدمات راه آهن کرده و بروی کاغذ آورده‌اند از کمپانی مزبور از قرار هزار ذرعی هزار فرانک ابتیاع نمایند و کمپانی مزبور جمیع نقشها و طرحها را که مهندسین او حاضر کرده‌اند بآنها باز خواهد گشت در صورتیکه خود دولت بخواهد یکراه یا راههای متعدده آهن بخرج خود بسازد مختار است ولی بشرط آنکه باکمپانی مزبور شرکت و اتفاق کند.

«فصل هشتم

راه آهن مزبور از تاریخ ورود اسباب و مصالح راه بطهران تا انقضای مدت ششماه باید تمام شده و براه بیفتد مگر در صورتیکه مانع طبیعی و عایق مجبوری روی دهد و ثابت شود بواسطه تعلل و اهمال کمپانی نبوده است حمل و نقل اسباب و مصالح راه از فرنگستان الی بندر ایران و از آنجا تا طهران بعهدهٔ کمپانی خواهد بود ولی اگر راه

خشکی از بندر تا طهران طوری باشد که حمل و نقل مقدور نشود باید دولت راهرا طوری بسازد که بواسطه عراده حمل و نقل میسر شود اگر اسباب و مصالح راه در اول یا در بین زمستان بطهران برسد بوعدهٔ که در فوق برای اتمام راه قید شده است چهار ماه دیگر علاوه خواهد شد و همچنین اگر از قرار نرخ اجرت متداوله در مملکت کمپانی نتواند بقدر کفایت عمله پیدا کند در دیر ساخته شدن راه مؤاخذ نخواهد بود مگر در صورتیکه دولت بقدر ضرورت عمله بدهد و اجرت آنها را کمپانی بر عهده خواهد گرفت.

«فصل نهم

بضمانت معمول داشتن قرارنامه حاضره کمپانی متعهد می‌شود که از تاریخ امضای قرارنامه الی انقضای مدت ششماه سیصدهزار کیلو غرام آهن حاضر ساخته برای راه آهن بفرستد و مقرر است که آهن‌های مزبور مال دولت خواهد بود در صورتیکه راه آهن در موعد مقرر ساخته نشود.

«فصل دهم

هر وضعی را که کمپانی در ساختن و بکار انداختن راه اختیار کند مقرر است که در نزد دولت در نیک و بد اتمام و معمول شدن قرارداد در قید مسؤولیت است دولت نیز از جانب خود حمایت و اعانت خود را در هنگام ساختن راه و مدت کار کردن آن دریغ نخواهد فرمود و بکمپانی از شورش و خرابی راه اطمینان میدهد و مقرر خواهد فرمود که مراقبت کرده بواسطهٔ شرارت یا بی‌مبالاتی و عدم احتیاط مسافرین سانحه و صدمهٔ براه و مترددین نرسد در هر صورت واضح است که کمپانی در سوانح و حوادثات واردهٔ راه مسئولیت ندارد مگر در آنهایی که از خود راه یا از بی‌مبالاتی مباشرین کمپانی واقع شود نه از اتفاقاتی که بواسطه اسباب خارجی که خارج از قوه کمپانی و مباشرین آنها

باشد وارد شود در صورت وقوع بعضی اشکالات فیمابین مباشرین کمپانی و کارگذاران دولت در ساختن و بکارانداختن و امورات متعلقه راه آهن در رفع آنها و در مطالب قبل از آنکه بوسایل خارجه و دپلوماتیکه بپردازد باید بدولت عرض و اظهار نمایند و چاره‌جویی از دولت کنند در صورتیکه با دولت اشکالی پیش آید قطع و فصل آن را رجوع به دو وکیل که یکی از جانب دولت و یکی از جانب کمپانی معین می‌شود خواهد بود در صورتیکه وکلای جانبین متفق‌الرأی نباشند وکلای مزبور متفقاً وکیل سیّمی معین خواهند کرد و قرارداد او مطاع و مقبول طرفین خواهد بود.

«فصل یازدهم

وضع ساختمان و بکار انداختن راه مزبور بواسطه دفتر دیگری چنانکه رسم است و بامضای طرفین خواهد رسید مقرر خواهد شد.

«فصل دوازدهم

مقرر است که فیمابین طهران و شاهزاده عبدالعظیم راه آهن دیگری ساخته نخواهد شد.

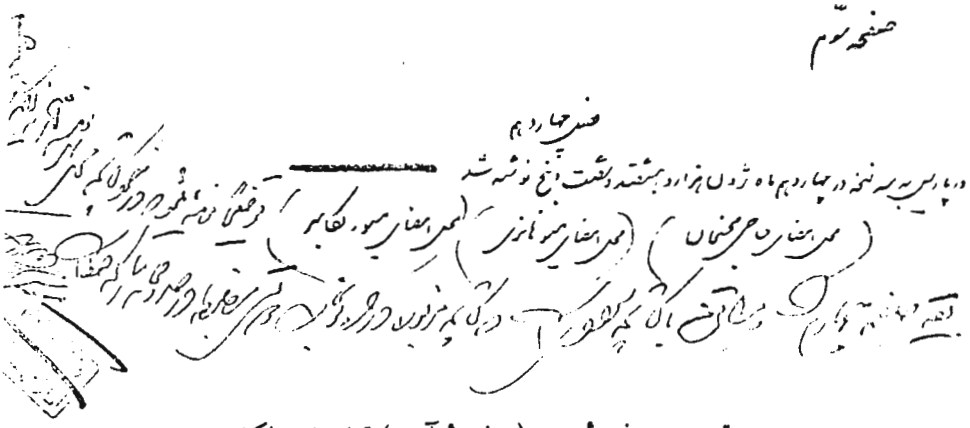
«فصل سیزدهم

از تاریخ بکارافتادن راه مزبور کمپانی به عنوان مالیات اراضی همه ساله مبلغ دو هزار فرانک بدولت خواهد داد از قرار قسط سه ماهه و از سایر عوارض و مالیات معاف خواهد بود.

«فصل چهاردهم

در پاریس به سه نسخه در چهاردهم ماه ژون هزار و هشتصد و شصت و پنج نوشته شد.

محل امضای حاجی محسنخان　　محل امضای مسیو هانری　　محل‌امضای مسیو ولکامبر»



تصویر صفحهٔ سوم (صفحهٔ آخر) قرارداد ولکامبر

مواد زیر، ضمیمهٔ قرارداد ولکامبر است که جداگانه تنظیم شده و به امضای دو طرف قرارداد رسیده است و عیناً درج می‌شود:

تفویض راه آهن از طهران الی شاه عبدالعظیم

دفتر عمل

شروط و تکالیف

فصل اول در باب ساختن و نگاهداری ومراقبت راه

«**ماده اول** بجهت ساختن و بکار انداختن راه آهن حاجی محسنخان سرتیپ اظهار میکند اولاً زمینی راکه راه بر روی آن ساخته خواهد شد نه ریگ روان است و نه باتلاق بلکه زمین سخت است و در بین راه شط و رودخانه نیست و جایی که نقب کنده شود ندارد زمین مزبور هموار است اشکالاتی که مایه اعمال فوق‌العاده برای ساختن بدنه باشد ندارد.

دوم در نزدیکی راه ریگ برای پوشاندن چوبهای راه موجود است و همچنین سنگ و مصالح ساختن راه موجود و بقیمت مناسب میتوان تحصیل کرد.

سوم جنگلهای دولتی که کمپانی اجازه دارند از آنها چوب ببرند بجهت ساختن راه و

توابع آن تخمیناً چهل و هشت کیلومتر مسافت دارد و راهی هست که بسهولت میتوان حمل و نقل کرد.

چهارم در هشت کیلومتری طهران معدن ذغال سنگی هست که پیداست و بکار راه می‌آید.

پنجم اجرت دست کمتر از مملکت فرانسه است نه زیادتر.

«**ماده دوم** مقرر است که ماده سوم قرارنامه در باب چوب که کمپانی اجازه دارد از جنگلهای دولتی قطع کند مشتمل است باخشابی که از برای ساختن راه و متعلقات آن ضرور است از قبیل چوبهایی که بعرض راه گذاشته می‌شود و از برای طرفین راه لازم است و از برای بناهایی که متعلق براه است مانند کارگرخانه و انبار و امثال آن بالجمله اخشابی که برای ساختن شصت کالسکه و واغون[1] کفایت کند و لیکن مقرر است که این اجازه بریدن اخشاب فقط مشتمل است بر اخشابی که بجهت ساختن راه ضرور است نه بجهت نگاهداری راه در آینده.

«**ماده سیّم** حالت راه و توابع آن سالی یکمرتبه زیادتر در صورت وقوع سوانح و اتفاقات ملاحظه خواهد شد بواسطهٔ مأموری که از جانب دولت معین خواهد شد که همان شخص مأمور مواظبت ساختن راه و کار کردن آن نیز خواهد بود با خرج دولت.

«**ماده چهارم** مخارج نگاهداری و مرمت راه خواه عادیه باشد و خواه فوق‌العاده بتمامه بعهدهٔ کمپانی خواهد بود وکمپانی مجبور خواهد بود بر اینکه راه و مصالح آنرا در حالت خوب نگاه دارد.

«**فصل دوم در باب ترتیب و ترکیب کالسکها**

۱. واگن

«**ماده پنجم** کالسکها منقسم به پنج مرتبه خواهند بود[1]. اول

اول کالسکهای[2] درجه اول سرپوشیده و داخل آنها بتمامه با دوشک و پشتی و پنجره‌های آن از جامهای سنگی خواهد بود.

دوم کالسکهای درجه دوم سرپوشیده و با پنجره‌های جام سنگی خواهد بودو لیکن پشتی نخواهد داشت و نشیمن آنها دوشک‌دار خواهد بود.

سوم کالسکهای درجه سوم سرپوشیده و پنجره‌های سنگی خواهد داشت و در داخل آنها دوشک و پشتی نخواهد بود و نشیمن آنها از چوب ساده خواهد بود.

چهارم کالسکهای درجه چهارم که آنها را نیم تخت یا امپراطوری می‌گویند سرپوشیده خواهند بود و لیکن طرفین آن بسته نخواهد بود و نشیمنهای آن بی دوشک و از چوب ساده خواهند بود زنان و اطفال در این درجه راه نخواهند داشت و فقط کالسکهای درجه اول را در زمستان گرم خواهند کرد.

«فصل سیّم در باب ترتیب و ترکیب کالسکها

«**ماده ششم** اشخاص و مأمورینی که بدون کرایه تردد خواهند کرد از قرار تفصیل ذیل است:

اول مهندسین و مواظبین و مأمورینی که از جانب دولت بمراقبت راه معین خواهند شد.

دوم عملجات تلغرافیه.

سیم صاحبمنصبان بزرگ وزارت خانهای مختلفه.

چهارم اشخاصی که حامل نوشتجات دولت خواهند بود و لیکن برای آنکه از معافی

---

۱. در متن قرارداد، که رونوشت از متن اصلی است، فقط چهار نوع ذکر شده است.

۲. منظور از کالسکه، واگنهای مسافری است.

مزبور بهره‌مند گردندمأمورین سابق‌الذکر باید بلیطی از دولت در دست داشته باشند باستحضار کمپانی که در آن بلیط مناصب و شأن آنها و درجه که باید در آن سفر کنند مشخص شود و در صورتیکه برای ادای تکلیف سفر کرده باشند.

«**ماده هفتم** عموم اهل نظام که تنها بجهت خدمت سفر کنند یا مرخص‌خانه باشند یا بعد از انجام مدت خدمت از نوکری معاف شده بخانه خود بروند نصف کرایه خواهند داد و لیکن برای اینکه از این امتیاز بهره ببرند باید تذکرهٔ از دولت در دست داشته باشند که شأن و منصب و درجه کالسکه که باید سفر کنند نوشته باشند.

«**ماده هشتم** قشونی که با فوج حرکت کند نصف کرایه را خواهد داد.

«**ماده نهم** هرگاه دولت بخواهد قشون یا مهمات حربیّه بیکی از نقاطی که در سر راه آهن است حمل کند کمپانی مجبور است که بدون امهال و اهمال بنصف کرایه اسباب حمل و نقل راکه در سر راه آهن موجود است باختیار دولت بازگذارد.

«**ماده دهم** کمپانی مجبور است که نوشتجات دولت را بدون کرایه حمل کند و بجهت این یک حجره از کالسکهای درجه دوم را روزی دو دفعه در ایاب و ذهاب باختیار ادارهٔ پست‌خانه خواهدگذاشت برای آنکه کاغذ و نوشتجاترا در آن حمل کند و همچنین اشخاصی راکه بجهت این خدمت مأمورند در صورتیکه دولت بخواهد از برای خدمت پستخانه کالسکه مخصوص داشته باشد باید خود بسازد و نگاهداری کند وزن آن یا بار بیش از پنجهزار غرام[1] نباشد.

«**ماده یازدهم** کمپانی باید کالسکهایی راکه از برای حمل محبوسین معین است در مقام ضرورت با حرکات عادیه یومیه روانه کند و کالسکه‌های مزبور را دولت باید خود ساخته و نگاهداری کند قراول و مأمورین حمل محبوسین و همچنین خود محبوسین

۱. گرم

نصف کرایهٔ درجه دوم را خواهند داد و لیکن از خود کالسکها کرایه مطالبه نخواهد شد.

«فصل چهارم در باب تعلیق کرایه

«**ماده دوازدهم** در افتتاح راه کرایه که در سر راه آهن گرفته خواهد شد از قراری است که در ذیل ذکر خواهد شد ولیکن کمپانی مختار خواهد بود که هر وقت بخواهد کرایهٔ مقرره را تخفیف بدهد باستحضار کارگذاران دولت [برساند]:

تعیین مبلغ کرایه

از طهران بشاه عبدالعظیم و از آنجا بطهران					
ملاحظات	درجه‌چهارم	درجه‌سوم	درجه دوم	درجه اول	
اطفالی که کمتر از پنجسال داشته باشند نصف کرایه خواهند داد زنان و اطفال بدرجه چهارم نمی‌توانند نشست مسافرین تا وزن سه کیلو غرام اسباب کرایه نمی‌دهند هر چه از وزن مزبور تجاوز کند هر پنج کیلو را ده سانتیم کرایه خواهند داد	۰/۵۰	۰/۷۵	۱/۲۵	۲/۰ فرانک	مسافرین از قرار نفری
دواب و چهارپایان صنف اول عبارتست از	صنف سوم	صنف دوم		صنف اول	
گاو و گاومیش اسب شتر قاطر صنف دوم گوساله و خر و امثال آن صنف سوم گوسفند بره بزغاله	۰/۷۵	۱/۰		۱/۲۵	مال و دواب از قرار سری
صنف اول امتعه عبارتست از	صنف چهارم	صنف سوم	صنف دوم	صنف اول	
فلزات ساخته یا نساخته پشم پشمینه چوب ساخته صنف دوم گندم آرد آهک گچ سنگ معادن ذغال چوبی و معدنی بخاری سنگ‌مرمر صنف سوم مصالح بنایی از قبیل سنگ خشت خاک و ریگ و غیره	۰/۷۵	۱/۰	۱/۲۵	۱/۵۰	بار امتعه از قرار یکصد کیلوغرام
۲/۵۰ ۳/۲۵	کالسکهٔ دوچرخه یا چهارچرخه که از یک طرف نشیمن داشته باشد کالسکهٔ که دوطرف نشیمن داشته باشد				سایر اشیاء

از تهران الی شاه عبدالعظیم و از آنجا الی طهران

ملاحظات	درجه چهارم	درجه سوم	درجه دوم	درجه اول	
اطفال که متر از پنجسال داشته باشند نصف کرایه خواهند داد و اطفال درجه چهارم منتوانند پشت مسافرین نامزد کنند غرام اسباب کرایه نمیدهند هر چه از وزن مزبور تجاوز کند هر پنج کیلو راه ساعی کرایه خواهند داد	۰/۵۰	۰/۷۵	۱/۲۵	۲/ فرانک	مسافرین از قرار نفری
۵ اسب چهارپایان صنف اول عبارتست از	صنف سوم	صنف ۵م	صنف اول		
گاو گاومیش اسب شتر قاطر صنف ۵م گوساله و خر و امثال آن صنف سوم گوسفند بز و غاله	۰/۷۵	۱/	۱/۲۵		مال ۵ اسب از قرار سر
صنف اول عبارتست از	صنف چهارم	صنف سوم	صنف ۵م	صنف اول	
امتعه ساخته یا ساخته پشم و پشمینه چوب ساخته صنف ۵م گندم آرد ابک کچ سنگ صابون ذغال چوب صنف سوم صماغ بنا از قبیل سنگ و خشت فاکرد یک و غیره	۰/۷۵	۱/	۱/۲۵	۱/۵۰	بار امتعه از قرار یکصد کیلوگرام
۲/۵۰ گاوکه دو چرخه یا چهار چرخه و از یکطرف نشین داشته باشد ۳/۲۵ گاوکه دو طرف نشین داشته باشد					سایر اشیاء

[illegible]

تصویر صفحهٔ آخر ضمیمه قرارداد ولکامبر

«مقرر است که کرایتهای فوق مضاعف خواهد بود در صورتیکه بخواهد بسرعت مسافرین حرکت کنند از طهران یا از شاهزاده عبدالعظیم تا منزل میان راه یا از منزل وسط راه بطهران یا شاه عبدالعظیم نصف کرایه را خواهند داد از برای راه آهن باید از طرفین مانعی ساخته شود چنانکه در راههای آهن فرنگستان متداول است و دولت نیز از جانب خوداز برای مواظبت راه و امن و آسایش مترددین و کارگران راه و عملجات آن احتسابی مقرر خواهد فرمود که مأمورین آن مواظبت نمایند در صورتیکه از مباشرین کمپانی خطایی از قبیل قتل و زخم و دزدی صادر شود موافق قانون مملکتی در حق آنها رفتار خواهد شد.

«دولت می‌تواند سیمهای تلگرافی خود را بچوبهای تلگراف‌خانه راه آهن نصب نماید بی‌آنکه اجرتی بدهد و لیکن مرمت و نگاهداری سیم‌های دولتی بعهده دولت خواهد بود.

محل امضای حاجی محسنخان　　محل امضای مسیو هانری　　محل‌امضای مسیو ولکامبر» »

لازم به تذکر است که این امتیازنامه نیز هرگز به مرحلهٔ اجرا درنیامد.

۵ ـ امتیاز دکتر بنتل هانری استروزبرگ (راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم)

پس از آنکه قرارداد ولکامبر به مرحلهٔ عمل درنیامد، در چهارم مارس ۱۸۶۸ (مطابق با هشتم ذی‌القعده ۱۲۸۴) امتیاز دیگری برای احداث راه آهن بین حضرت عبدالعظیم و تهران از طرف حاجی محسن‌خان، به نمایندگی از طرف ناصرالدین‌شاه، به دکتر «بنتل هانری استروزبرگ» تبعهٔ روسیه واگذار شد[1] :

۱. عیناً از رونوشتِ برابر اصل تنسیخ شده است.

«بسم‌الله‌الرحمن‌الرحیم

«به نام همایون اعلیحضرت اقدس شاهنشاه کل ممالک ایران ناصرالدینشاه پادشاه قاجار خلدالله ملکه و سلطانه

فیمابین حاجی محسنخان سرتیپ اول شارژدوفر اعلیحضرت شاهنشاه ایران به موجب اختیارنامه و دوکتور بنتل هانری استروزبیرغ، رعیت دولت بهیّه روس ساکن برلن قرارنامه حاضره از قرار فصول آتیه مقرر شد.

«فصل اول

حاجی محسنخان سرتیپ اول از جانب دولت متبوعه خود بدوکتور استروزبیرغ وامی‌گذارد ساختن و راه انداختن یکرشته راه آهن را از طهران الی شاهزاده عبدالعظیم که مسافت آن تخمیناً از دو تا دوازده هزار ذرع است در مدت هشتاد و یک سال از تاریخ امضای قرارنامه حاضره و دوکتور استروزبیرغ متقبل می‌شود که این راه را با پول خود بسازد خواه نفع کند خواه ضرر بدون اینکه از دولت علیه ایران ضمانت منفعت بخواهد یا مصرف و خسارت.

«فصل دوم

راه مزبور موافق راههای متداوله فرنگستان ساخته خواهد شد از قرار تعییناتی که در فصل هفدهم قید شده است.

«فصل سوم

در صورتیکه حمل و نقل آهن و مصالح و اسباب را حاجی محسنخان سرتیپ اول قبول کند در مدت شانزده ماه بعد از ورود آهن و اسباب بطهران و تسلیم آن بدوکتور استروزبیرغ یا وکیل او راه ساخته و بکار خواهد افتاد مگر در صورتیکه مانع شود که رفع آن غیرمقدور و متعذر باشد و اگر آهن و ادوات راه را دوکتور استروزبیرغ حمل به

ایران کند در مدت هیجده ماه از تاریخ امضای قرارنامه حاضره راه باید ساخته و بتردد عامه واگذار شود باستثنای حادثهٔ که رفع آن غیر مقدور باشد حاجی محسنخان سرتیپ اول متعهد میشود که میانه رشت و طهران راهی باشد که عبور عراده بجهت حمل و نقل اسباب راه مزبور ممکن باشد و بقدری که در قوه دارد در حمل و نقل اسباب امداد و اعانه نماید ولی مخارج آن بعهده دوکتور استروزبیرغ خواهد بود.

«فصل چهارم

دولت اعلیحضرت شاهنشاه ایران بدوکتور استروزبیرغ بدون مطالبه قیمت از قرار تفصیل باز میگذارد اول مقدار زمینی راکه از ساختن راه و منازل و متعلقات لازم است دوم اجازهٔ بریدن و آوردن چوب و اخشابی را از جنگلهای دولتی بقدری که برای ساختن و مرمت راه ضرور خواهد شد. سیم اجازه برداشت و کندن مصالح لازمه از اراضی دولتی برای ساختن راه از قبیل سنگ و ریگ و خاک و امثال آن چهارم دولت اعلیحضرت شاهنشاه ایران مجاناً بدوکتور استروزبیرغ وامیگذارد بکار انداختن یک معدن ذغال سنگی را برای صرف راه آهن در ظرف مدت قرارنامه و معدن مزبور را دوکتور استروزبیرغ در میان معادنی که در حوالی طهران است و نزدیکترین آن تخمیناً دو فرسخ می‌شود انتخاب خواهد کرد هرگاه دوکتور استروزبیرغ بخواهد یک راه آهنی برای حمل و نقل ذغال از معدن براه آهن اصلی بسازد از همان امتیازاتی که از برای راه آهن اصلی مقرر است بهره‌ور خواهد شد اگر دوکتور استروزبیرغ بخواهد از محصولات معادن مزبور از قبیل ذغال و نفت و امثال آن در خارج بفروشد دولت علیه اجازه خواهد داد بشرطیکه ده یک و نیم از منافع آن را بعنوان مالیات بکارگذاران دولت علیه عاید دارد.

«فصل پنجم

از جانب دولت علیه از تاریخ امضای قرارنامه الی بیست سال حق امتیاز از سایر کومپانیها بدوکتور استروزبیرغ داده میشود برای ساختن سایر راههای آهن در ایران بشرط مساویه بناءً کلیه شروط و تکالیفی راکه برای راههای دیگر بدولت عرض خواهد شد قبل از قبول باید از جانب دولت بدوکتور استروزبیرغ اظهار شود و مشارالیه باید در مدت شش ماه جواب از رد و قبول بدهد در صورتیکه دولت علیه این امتیاز را بدیگری واگذارد یا دوکتور استروزبیرغ بتواند قبول کند کومپانی که متقبل ساختن راه خواهد شد باید صدی دو از تنخواهی که برای صرف راه منظور و موجود کرده‌اند بعنوان خسارت بدوکتور استروزبیرغ بدهد و اگر معین نباشد از قرار تخمین.

«فصل ششم

اگر دوکتور استروزبیرغ بخواهد معادن دیگر از قبیل ذغال و نفت و سرب و مس و نقره و غیره ممالک اعلیحضرت شاهنشاه ایران را بکار اندازد از جانب دولت اجازه داده خواهد شد در صورتیکه ده یک و نیم از منابع آنها بعنوان مالیات بدولت داده شود.

«فصل هفتم

معین است که بعد از انقضای مدت قرارنامهٔ حاضره دوکتور استروزبیرغ باید راه آهن مزبور و معادن را با جمیع متعلقات و مصالح متحرکه و غیرمتحرکه آنها در صورت خوب بکارگذاران دولت علیه بازگذارد بی‌آنکه عوض بخواهد یا خسارتی مطالبه نماید.

«فصل هشتم

در صورتیکه دوکتور استروزبیرغ بخواهد حقوق خود را بدیگری بازگذارد در هر تاریخکه بخواهد مختار خواهد بود در این صورت امتیازات قرارنامهٔ حاضره بخلف

مشارالیه منتقل خواهد شد.

«فصل نهم

دولت اعلیحضرت شاهنشاه ایران بموجب این قرارنامه وعده میدهد که از برای امنیت و آسایش مباشرین و عملجات دوکتور استروزبیرغ چه در راه آهن و چه سایر اعمال قوانین لازمه را برقرار فرماید و همچنین مجاناً برای احتساب و نظم راه و ایمنی مترددین مستحفظین لازمه را مأمور خواهد فرمود در صورت وقوع قتل و جنایات از جانب عملجاتی که از اهل فرنگستان باشند رجوع بمحکمه شرعیه و تابع قانون دولت ایران خواهند بود و در سایر امورات و حالات در رعیتی دولت خود باقی و رجوعشان بقونسلهای دولت متبوعه خود خواهد بود.

«فصل دهم

در صورتیکه فیمابین کارگذاران دولت اعلیحضرت شاهنشاهی و دوکتور استروزبیرغ اشکالی واقع شود بجهت رفع آن از هر طرف وکیلی معین خواهد شد در صورتیکه وکلای مزبور متفق‌الرأی نباشند آن دو وکیل مزبور شخص ثالثی را انتخاب خواهند کرد و قرارداد او مقبول طرفین خواهد بود دوکتور استروزبیرغ می‌تواند ایلچی دولت پروس مقیم طهران یا یکی از قونسولهای دولت مزبور راکه مقیم شهرهای دیگر باشد وکیل خود قرار دهد.

«فصل یازدهم

در وقت امضای قرارنامه دوکتور استروزبیرغ مجبور خواهد شد براینکه مقدار سی و چهار هزار پا آهن ساخته بعنوان رهن اطمینانیه بحاجی محسنخان سرتیپ اول تسلیم کند که همان آهنها بجهت ساختن راه مزبور بایران فرستاده شود و اگر در امضای قرارنامه آهنهای مزبور تسلیم نشود دوکتور استروزبیرغ متعهد می‌شود که مبلغ چهار هزار لیره

انگلیسی در عوض آهنها بعنوان رهن تسلیم حاجی محسنخان سرتیپ اول نماید در صورتیکه چهارهزار لیره بعنوان رهن تسلیم شود همین که در ایران شروع بساختن راه مزبور شد یا دوکتور استروزبیرغ قبض وصول آهنهای مزبور را به بندر انزلی از حاکم رشت آورد مبلغ مسطور فوق را مسترد خواهد نمود ولی اگر آهنهای مزبوره از امضای قرارنامه تا مدت شش ماه به بندر انزلی نرسیده و شروع بساختن راه نشد بعد از انقضای مدت مقرره مبلغ مرهون مزبور ضبط و متعلق به دولت ایران خواهد شد و قرارنامه حاضره باطل واز درجه اعتبارات ساقط خواهد بود مگر در صورتیکه بجهت وصول آنها به بندر انزلی یا شروع بساختن راه مانع فوق‌العادهٔ آسمانی واقع شود.

«فصل دوازدهم

دولت اعلیحضرت شاهنشاهی متعهد میشود که بقدر ضرورت عمله برای ساختن راه حاضر کند و دوکتور استروزبیرغ متعهد میشود که اجرت آنها را از قرار معمول مملکتی بدهد در هر صورت اجرت هر نفری در روزی بیش از یکهزار دینار نخواهد بود.

«فصل سیزدهم

اسباب و مصالحی که برای ساختن و بکار انداختن راه مزبور و متعلقات آن ضرور است بدون مطالبه گمرک و حقوق دیگر وارد مملکت ایران خواهد شد.

«فصل چهاردهم

در صورتیکه دولت اعلیحضرت شاهنشاهی بخواهد راه آهن شاهزاده عبدالعظیم را ابتیاع نماید دو سال بعد از تاریخ اتمام راه مختار خواهد بود بدو میلیان و پانصد هزار فرانک که تخمیناً نزدیک به دویست و پنجاه هزار تومان ایرانی می‌باشد و همچنین تنزیلی هم از قرار صدوسه در سالی به تنخواه که صرف راه شده است از تاریخ ابتیاع الی انقضای قرارنامه باید بکمپانی داده شود.

«فصل پانزدهم

در صورتیکه دولت اعلیحضرت شاهنشاهی راه مزبور را ابتیاع نماید چنان که در فصل چهاردهم قید شده است معامله مزبوره سایر امتیازاتی را که موجب قرارنامه حاضره بدوکتور استروزبیرغ داده شده است از قبیل کار انداختن معادن و غیره سلب نخواهد کرد.

«فصل هفدهم

چون دوکتور استروزبیرغ ضامن حسن اداره و اطمینان مسافرین و کار کردن راه است لذا اختیار وضع ساختن و مصالح راه آهن مزبور در میان دو نقطه طهران و شاهزاده عبدالعظیم و همچنین در انتخاب حدود و وضع طرفین و فراز و نشیب و پیچ و خم راه آزاد خواهد بود.

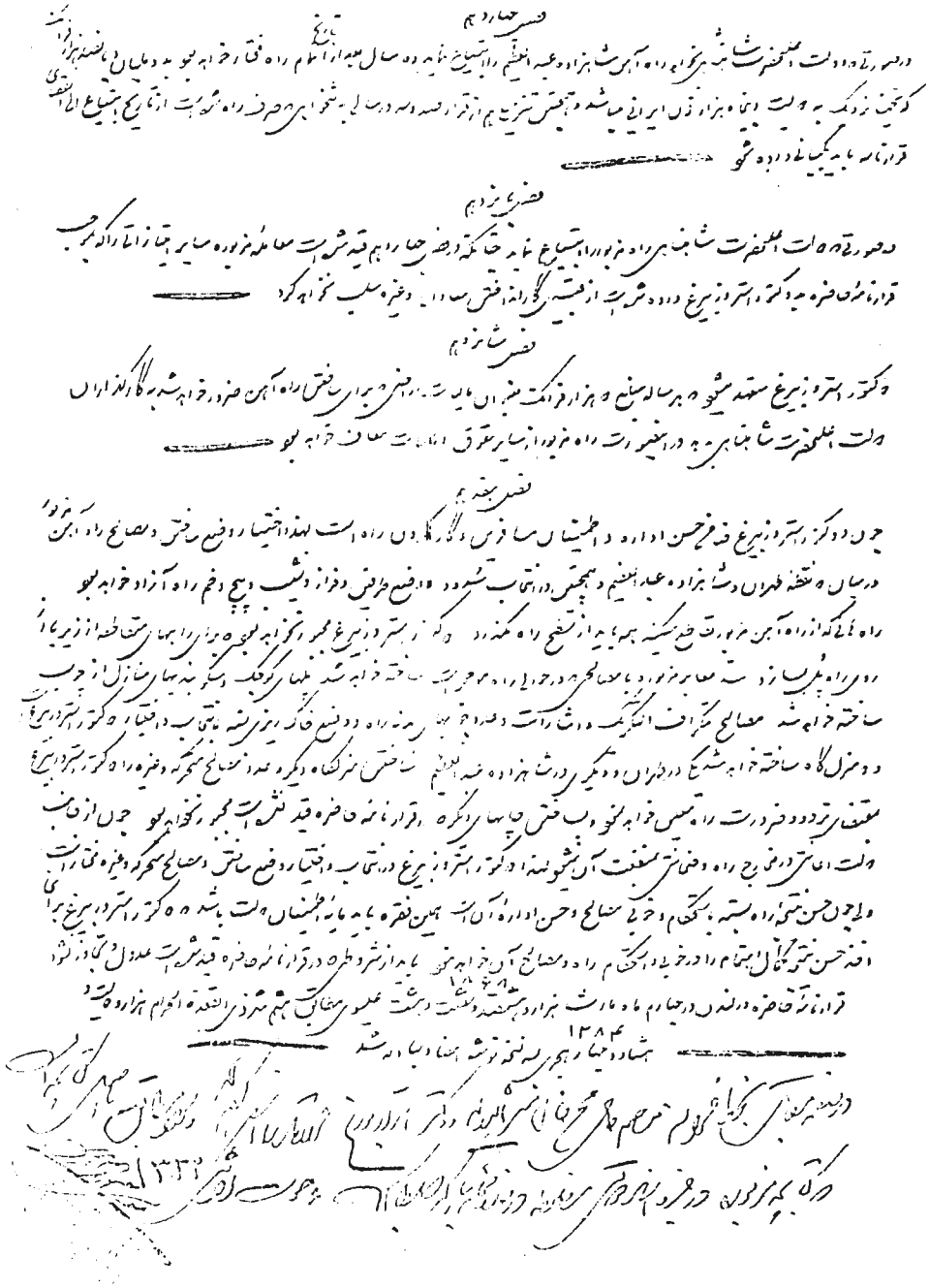
راههایی که از راه آهن مزبور تقاطع میکند همه باید از سطح راه بگذرد دوکتور استروزبیرغ مجبور نخواهد بود که برای راههای مقاطعه از زیر یا از روی راه پل بسازد سد معابر مزبوره با مصالحی که در حوالی راه موجود است ساخته خواهد شد پلهای کوچک و سکوبندی منازل از چوب ساخته شد مصالح تلگراف الکتریک و اشارات و عدد چوبهای بدنه راه و وضع خاک‌ریزی بسته بانتخاب و اختیار دوکتور استروزبیرغ است و دو منزلگاه ساخته خواهد شد یکی در طهران و دیگری در شاهزاده عبدالعظیم ساختن منزلگاه دیگر و عدد مصالح متحرکه و غیره را دوکتور استروزبیرغ بمقتضای تردد و ضرورت راه معین خواهد نمود و بساختن جایهای دیگر که در قرارنامه حاضره قید نشده است مجبور نخواهد بود. چون از جانب دولت اعانتی در مخارج راه و ضمانتی بمنفعت آن نمیشود لهذا دوکتور استروزبیرغ در انتخاب و اختیار وضع ساختن ومصالح متحرکه و غیره مختار است ولی چون حسن نتیجهٔ راه بسته باستحکام و خوبی

مصالح و حسن ادارهٔ آن است همین فقره باید مایه اطمینان دولت باشد که دوکتور استروزبیرغ برای اخذ حسن نتیجه کمال اهتمام را در خوبی استحکام راه و مصالح آن خواهد نمود باید از شروطی که در قرارنامه حاضره قید شده است عدول و تجاوز نشود.

قرارنامهٔ حاضره در لندن در چهارم ماه مارس هزار و هشتصد و شصت و هشت (۱۸۶۸) عیسوی مطابق هشتم شهر ذی‌القعده‌الحرام هزار و دویست و هشتاد و چهار (۱۲۸۴) هجری سه نسخه نوشته امضا و مبادله شد.[۱]»

در اینجا تصویری از صفحهٔ آخر سند، که رونوشتی از اصل قرارنامه است و در ۱۳۳۲ تنسیخ شده، ارائه می‌شود. لازم به تذکر است که این امتیازنامه نیز هرگز به مرحلهٔ اجرا نرسید.

۱. به نقل از امتیازنامه هانری استروزبرگ، بایگانی وزارت امور خارجه.



تصویر صفحهٔ آخر قرارنامه هانری استروزبرگ

با توجه به این دو امتیازنامه، که تقریباً با شرایطی مشابه تهیه شده‌اند، و مقایسهٔ آنها با امتیازنامه‌های بعدی، می‌توان گفت هدف اصلی در این دو امتیازنامه کم و بیش ایجاد راه آهن در ایران بوده است، هر چند با مسافت محدود و فقط برای تسهیل ایاب و ذهاب بین پایتخت و یک شهر مذهبی نزدیک یا به خاطر خودنمایی و تقلید از مظاهر تمدن اروپا و شاید ارضای هوسهای معمول پادشاهان قاجار. با وجود این، از جنبه‌های دیگر این امتیازنامه‌ها نیز نباید غافل شد؛ همانطور که خواهیم دید امتیازات جنبی و سپردن منابع اقتصادی کشور به اتباع بیگانه در امتیازنامه‌های بعدی بیرحمانه و شرم‌آورتر از این دو امتیازنامه بوده است. در هر دو این امتیازنامه‌ها شرکت متعهد مخارج احداث راه آهن شده است، خواه نفع کند یا ضرر. با این حال، شرایط امتیازنامهٔ ولکامبر سهلتر از شرایط امتیازنامه دکتر استروزبرگ بوده است.

در هر دو مورد باید به انحصار احداث راه آهن توجه کرد که در فصل ششم از امتیازنامهٔ ولکامبر و فصل پنجم از امتیازنامهٔ استروزبرگ به طور زیرکانه اعمال شده است. همچنین فصل پنجم امتیازنامهٔ ولکامبر و فصل چهاردهم امتیازنامهٔ استروزبرگ بهره‌برداری از وسایل را برای شرکت تضمین کرده و پس از گذشت زمان معهود، فروش وسایل مستعمل و از کار افتاده با شرایط نسبتاً سنگین به دولت ایران تحمیل شده است.

به طور کلی باید گفت شرایط این دو شرکت در مقایسه با شرایطی که صاحبان امتیازهای متعدد بعدی مطرح کرده‌اند، سهلتر و منصفانه‌تر بوده است و امتیازنامهٔ ولکامبر در مقایسه با امتیازنامهٔ استروزبرگ ملایمتر است، براساس فصلهای ششم و پانزدهم از امتیازنامهٔ استروزبرگ، حق استخراج و بهره‌برداری از معادن ایران با پرداخت پانزده درصد از کل عایدی به دولت ایران به قوت خود باقی است و مقاصد استعماری امتیاز را تأمین می‌کند.

۶ ـ امتیاز بارون جولیوس رویتر

سرمایه‌دار معروف انگلیسی، «بارون جولیوس رویتر»، که مؤسس آژانس تلگرافی در دنیا بود در ۱۸۷۲ با موافقت دولت ایران و پارلمان انگلستان امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی را به دست آورد. او در زمان صدارت میرزاحسین‌خان سپهسالار امتیاز احداث راه آهن سراسری ایران را نیز کسب کرد. این امتیاز در ۲۵ ژانویه ۱۸۷۲ به امضا رسید. در آغاز کار برای نیل به هدف مبالغ گزافی به عنوان پاداش جهت صدور فرمان شاه مبنی بر احداث راه آهن سراسری صرف کرد. این امتیاز از اولین امتیازات مربوط به احداث راه آهن در ایران بود؛ سودجویی امتیاز گیرنده در نهایت زیرکی در آن اعمال شده و انتشار آن بازتابهای سیاسی حاد داشته و موجب رنجش دولت روسیه و دلسوزی ظاهری سایر دولتها و انگیزهٔ انزجار شدید طبقاتی مختلف ایران شده است. این واکنشها منجر به لغو امتیاز و پی‌آمدهای زیانبار متعدد آن شد. در این قسمت سعی می‌کنیم صدور این امتیازنامه را از نظر تاریخی دنبال کنیم تا خوانندگان از نحوهٔ تصمیم‌گیری رجال وقت و مسئولان کشور آگاه شوند و دورنمایی از وضع سیاسی، فرهنگی و اجتماعی آن عصر و روابط خارجی ایران فراهم آید. به همین دلیل، جریان اعطا امتیاز صرفاً از این نظر به تفصیل بیان می‌شود. بدیهی است در مورد سایر امتیازات مشابه که هدف آنها ایجاد یک رشته راه آهن بود تا سلطهٔ سیاسی و اقتصادی خود را بر ایران تحکیم کنند به اختصار سخن خواهد رفت.

یکی از بزرگترین اشتباهات ناصرالدین‌شاه و میرزاحسین‌خان سپهسالار (صدر اعظم وقت)، که خود نیز به آن معترف بودند، اعطای امتیاز رویتر بود که ایران را مستعمرهٔ انگلیس می‌کرد. لرد کرزن در این باره می‌نویسد: «کاملترین و عجیبترین امتیازی که در طول تاریخ کمتر دیده شده و به موجب آن تمام منابع صنعتی کشوری به یک خارجی

تسلیم و تفویض گشته این امتیاز بوده است.[۱]»

گرچه امتیاز رویتر به عللی که ذکر خواهد شد به مرحلهٔ اجرا درنیامد، ولی موجب اعطای امتیازات دیگری به انگلیسی‌ها شد که اثرات سوء آن در سالهای پس از لغو امتیاز رویتر گریبانگیر ایران بود.

در کتاب عصر بی‌خبری نوشتهٔ ابراهیم تیموری شرح حال رویتر به نقل از کتاب رویتر در یک قرن نوشته گراهام استوری[۲] چنین آمده است:

«اسراییل بیر»[۳] سومین فرزند «ساموئل لِوی ژوزافات»[۴] در تاریخ ۲۱ ماه ژوئیه سال ۱۸۱۶ در شهر «کاسل»[۵] در آلمان غربی در یک خانواده یهودی متولد شد. ساموئل لوی، پدر اسراییل بیر، که سمت مشاور قضایی اقلیت یهود را داشت در سال ۱۸۱۴ یعنی یک سال قبل از جنگ واترلو از دست سپاهیان ناپلئون فرار کرده به شهر کاسل آمده بود. مرگ ناگهانی ساموئل لوی در سال ۱۸۲۹ باعث شد که اسراییل در سن سیزده سالگی به شهر گوتینگن[۶] پیش یکی از خویشان خود که در آنجا بانکدار بود برود ولی تا ده سال بعد از آن نیز اسراییل نتوانست شغل ثابتی برای خود پیدا کند.

«شهر گوتینگن در آن موقع مرکز فعالیتهای الکتروتلگرافی بود و در سال ۱۸۳۳ «کارل فردریک گاس»[۷] یکی از زبردستترین ریاضیدانها و فیزیکدانهای عصر خود که در این شهر می‌زیست با کمک و همکاری «وبر»[۸] موفق شد که علائم الکتریکی را به وسیلهٔ سیمی که برروی یکی از برجهای شهر بسته بود به یکی از شهرهای همسایه

---

۱. عصر بی‌خبری، ص ۱۱۹.

2. Graham Storey
3. Israel Beer
4. Samuel Josaphat
5. Cassel
6. Gottingen
7. Karl Friedrich Gauss
8. Weber

بفرستد.

«اسراییل که در آن هنگام در یک بانک که متعلق به پسر عمویش بود کار می‌کرد به واسطهٔ تذکر دادن یک اشتباه ریاضی بزرگ که در حساب بانکی فردریک گاس پدید آمده بود موفق شد توجه او را به خود جلب کند. گاس تلگراف الکتریکی و آینده درخشان این اختراع را برای اسراییل شرح داد. اسراییل مدتی در این باره فکر کرد که اگر تلگرافی تأسیس کند ممکن است نتایج خوبی از آن برگیرد، ولی در آن موقع چون هنوز اهمیت کبوتر نامه‌بر بیش از تلگراف بود این فکر بزودی جامهٔ عمل نپوشید.

«در سال ۱۸۴۰ اسراییل به برلن رفت و در سال ۱۸۴۴ به دین آبا و اجدادی خود پشت پا زد و به کیش مسیحی درآمد و نام «پل جولیوس رویتر»[1] را برای خود انتخاب نمود و سپس با دختر یکی از بانکداران برلین به نام «ایدا ماریا ماگنوس»[2] ازدواج کرد. با آنکه زن از لحاظ ظاهر نقطهٔ مقابل رویتر بود ولی او را در فعالیتهایش خیلی کمک کرد و رویتر پیشرفت کار خود را تا اندازه زیادی مرهون این زن بود.

«بعدها رویتر با شخصی به نام «استارگارت»[3] شریک شد و یک مؤسسه مطبوعاتی دایر کردند و چند بولتن سیاسی نیز چاپ و منتشر ساختند. این مؤسسه هنوز هم در شهر هامبورگ وجود دارد و به نام بنگاه «رویتر و استارگارت» نامیده می‌شود[4] از همین موقع بود که رویتر زندگی مطبوعاتی خود را شروع کرد و به فکر جمع‌آوری و پخش خبر افتاد.

«رویتر از آلمان به پاریس رفت و در یک مؤسسه خبرگزاری که توسط شخصی به

1. Paul Julius Reuter
2. Ida Maria Magnoss
3. J.A. Stargart

۴. کلمهٔ «هنوز» به زمان تألیف کتاب عصر بی‌خبری مربوط می‌شود و مشخص نیست در تاریخ نگارش تاریخ جامع راه آهن هنوز این مؤسسه وجود داشته باشد، ولی خبرگزاری رویتر هنوز وجود دارد.

نام «هاواس»[1] تشکیل شده بود به سمت مترجم استخدام شد. مؤسسه هاواس ابتدا یک خبرگزاری کامل نبود بلکه فقط مطالب جالب توجه مطبوعات مهم اروپا را اقتباس می‌کرد و روزانه برای روزنامه‌های فرانسه می‌فرستاد و بعداً این مؤسسه کارش بالا گرفت و نمایندگیهایی در پایتخت کشورهای اروپا تأسیس کرد. رویتر از کار کردن در مؤسسه هاواس چندان راضی نبود و میل داشت در کارهای خود مستقل باشد و این تصمیم خود را در بهار سال ۱۸۴۹ با انتشار اولین نشریه خبری در پاریس عملی کرد. با آنکه رویتر برای پیشرفت این مؤسسه خیلی فعالیت کرد ولی با عدم موفقیت مواجه گشت و در سال ۱۸۴۹ مؤسسه مطبوعاتی او تعطیل شد.

«رویتر سپس به آتن رفت و در آنجا یک دفتر کوچک دایر کرد و کم‌کم در غالب شهرهای مهم اروپا نمایندگیهایی تأسیس نمود و بالاخره در تابستان سال ۱۸۵۱ عازم انگلستان شد. رویتر در لندن دو اطاق اجاره کرد و تلگرافخانه خود را در ۱۴ اکتبر ۱۸۵۱ افتتاح نمود. علت آمدن رویتر به لندن به واسطه توسعه کابل‌کشی بود که در آنجا این عمل رواجی پیدا کرده بود. در این موقع با سرمایه‌ای که رویتر در دست داشت و دوستانی که بین اعیان و اشراف و هیأت حاکمه در اروپا پیدا کرده بود و نمایندگان وی که در شهرهای مختلف پخش شده بودند پیشرفت و موفقیتش حتمی به نظر می‌رسید.

«در آن زمان مدت زیادی طول می‌کشید تا خبر به روزنامه‌ها برسد چنان که خبر فوت ناپلئون دو ماه پس از وقوع آن به لندن رسید. معهذا جراید انگلستان از این طریقهٔ جدید حسن استقبال نکردند مخصوصاً روزنامهٔ تایمز لندن که طریقهٔ قدیمی را که عبارت از بکار بردن قایق بود ترجیح می‌داد. بدین جهت رویتر ابتدا با بورسهای لندن تماس حاصل کرد و با توسعهٔ نمایندگیهای خود چندی به مبادله اخبار بین بازرگانان اروپا

1. Charles Havas

مشغول بود. رویتر بعداً دفتری در شهر «کاله» فرانسه تأسیس کرد و در سال ۱۸۵۶ با آژانسهای هاواس و ولف برای اخذ خبر قراردادهایی منعقد ساخت.

«مقارن این زمان در فرانسه در ایام سلطنت ناپلئون سوم حوادثی به وقوع پیوست که در انگلستان سروصدای زیادی راه انداخت و چون پارلمان برای پخش اخبار محدودیتهایی قایل شد روزنامه‌های لندن و بخصوص تایمز به اعتراضات شدیدی پرداختند. در این وقت که مردم تشنه اخبار سیاسی بودند و جراید ارزان شده بود چون رویتر می‌توانست اخبار را سریع و ارزان بدهد به توسعه و موفقیت او کمک زیادی می‌کرد و بالاخره روزنامه‌های مختلف که طریقه رویتر را مقرون به صرفه و صلاح خود می‌دیدند مجبور شدند مشترک رویتر شوند و حتی روزنامه تایمز که با رویتر شدیداً مخالفت می‌کرد ناچار شد در اکتبر ۱۸۵۸ اخبار رویتر را منتشر کند ولی هنوز قبول نمی‌کرد که اسم رویتر را در روزنامهٔ خود درج سازد بدین جهت قیمت اخبار را دو برابر می‌پرداخت.

«در سال ۱۸۵۹ موقعی که ناپلئون سوم نطق تهدیدآمیز خود را علیه اطریش ایراد کرد یک ساعت بعد، این نطق مانند برق در لندن منتشر شد و باعث پیروزی قطعی رویتر شد. در هنگام جنگ میان فرانسه و اطریش خبرنگاران رویتر که مورد اعتماد طرفین محاربه قرار گرفته بودند توانستند اخبار را مرتب و منظم در اسرع اوقات بفرستند و این امر بیش از پیش باعث موفقیت مؤسسه رویتر شد به نحوی که دیگر کسی نمی‌توانست با او رقابت نماید و رویتر روز به روز به توسعه و بسط شبکه‌های خود در جهان می‌پرداخت. در هنگام جنگهای داخلی آمریکا مؤسسهٔ رویتر مردم اروپا را زودتر از همه از اخبار جنگ مطلع می‌ساخت.

«در سال ۱۸٦٦ «هنری کولینز»[1] از همکاران نزدیک و فعال رویتر به بمبئی رفت و پنج سال بعد که به انگلستان بازگشت شبکه‌های رویتر در تمام مناطق خاور و اقیانوس هند و خاور دور مستقل گردیده بودند. رویتر بعد از توسعه دامنهٔ عمل و بسط شبکه‌های خود در جهان با مؤسسهٔ هاواس در فرانسه و ولف در آلمان برای رد و بدل کردن اخبار قراردادهایی بست و این مؤسسات مناطق نفوذ میدان فعالیت خود را معین کردند. ولی رویتر ضمناً با اقداماتی که مستقیم و غیرمستقیم انجام می‌داد می‌خواست که دو مؤسسهٔ رقیب را از بین ببرد و یا ضمیمهٔ مؤسسهٔ خود بکند. رویتر به این طریق مؤسسهٔ خود را توسعه داد و هنگامی که پخش اخبار در انحصار او درآمد توانست حق اشتراک را افزایش دهد و منافع سرشاری ببرد.

«به واسطهٔ فعالیتهای رویتر در تاریخ هفت سپتامبر ۱۸۷۱ ارنست دوم «دوکِ ساکس کوبرک گوتا»[2] در قلمرو حکومت خود به پل جولیوس رویتر عنوان «بارونی» داد. ولی مدت بیست سال طول کشید تا رویتر توانست از تمام مزایای بارونی در بریتانیا استفاده نماید.

«ویکتوریا ملکهٔ انگلستان علاقه زیادی به رویتر نشان می‌داد و درجهٔ اعتماد ویکتوریا را به این شخص از ذکر تلگرافات رویتر در دفترچه خاطرات ملکه می‌توان استنباط کرد و حتی در سال ۱۸۷۸ در نامه شدیداللحنی به دیسراییلی نخست وزیر انگلستان که به اخبار رویتر دایر به پیشرفت نفوذ روسها در استانبول توجه نکرده بود نوشت. هنگامی که لرد سالزبری نخست وزیر انگلستان شد از رویتر تعریف و تمجید بسیار کرد و در ژوئن سال ۱۹۹۱ ضمن نامه‌ای به ملکه نوشت:«بارون رویتر چندین سال است که برای دولت فعلی خدمات مهمی انجام داده است و کوششهای وی برای

1. Henry Collins

2. Ernest II Duke Of Saxe-Coburg-Gotha

تهیهٔ اطلاعات جهت علیاحضرت شایسته قدردانی است.» در ٦ نوامبر همین سال به موجب فرمانی، ملکهٔ انگلستان امتیازات نجبای خارجی (Foreign Nobility) را به رویتر و وراث او اعطا کرد.

«خلاصه دستگاه خبرگزاری رویتر؛ وسیلهٔ مؤثری به منظور کسب خبر برای پیشرفت نفوذ دولت انگلستان در نقاط مختلف دنیا شده بود و در سال ۱۹۱٦ یعنی اواسط جنگ بین‌المللی اول آلمانها دریافتند که رویتر با وجود آنکه آلمانی است با مؤسسه خبرگزاری خود چه کمکی به انگلستان و سایر دشمنان آلمان کرده است. فوت بارون جولیوس رویتر در ۲۵ فوریه ۱۸۹۹ در شهر نیس اتفاق افتاد.[۱]»

گراهام استوری دربارهٔ کسب امتیاز رویتر می‌نویسد:«متجاوز از دو سال قبل از اعطای امتیاز در سال ۱۸۷۰ ژنرال محسنخان وزیر مختار ایران در لندن توجه رویتر را برای بکارانداختن سرمایه غرب در کشور ایران جلب کرد... وضع سوق‌الجیشی ایران از آن نظر که شاهراه هند محسوب می‌شد اهمیت فوق‌العاده داشت بدین جهات رویتر در نهایت اطمینان مصمم به این کار شد و در اواخر بهار سال ۱۸۷۲ محرمانه نماینده‌ای به دربار شاه در تهران فرستاد تا امتیازی را که محسنخان به او وعده داده بود به دست آورد...»[۲]

در سال ۱۲۸۸ هـ ق (۱۸۷۲ میلادی)، میرزاحسین‌خان به صدارت ایران رسید و به فکر به کار انداختن سرمایه خارجی برای ترقی ایران افتاد. گرچه این فکر اولین بار در زمان امیرکبیر در مورد نقشهٔ راه آهن سراسری شرق و غرب (استیفنسن) مطرح شد[۳]،

---

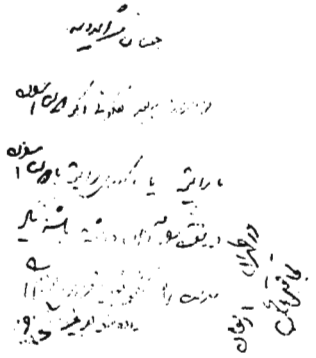
۱. عصر بی‌خبری، صص ۹۷ تا ۱۰۱.
۲. همان، ص ۱۰۳.
۳. اندیشهٔ ترقی، ص ۳۳٦.

میرزا حسین‌خان با تصدی پست صدارت به آن مفهوم تازه‌ای بخشید. او از سویی به پیشرفت اقتصادی کشور و از دیگر سو به سیاست خارجی ایران توجه داشت واین دو انگیزه متمایز سیاسی و اقتصادی سیاست کلی سپهسالار را در جلب سرمایه خارجی ترسیم می‌کرد؛ امتیازنامه رویتر هم نتیجهٔ این دو فرض اصلی بود.[۱]

رویتر نماینده خود مستر کوت را برای مذاکره با مقامات ایرانی و تنظیم قرارداد به تهران می‌فرستد. ناصرالدین‌شاه نیز اختیارنامهٔ زیر را خطاب به میرزاحسین‌خان سپهسالار می‌نویسد که آن موقع لقب مشیرالدوله داشت:

«جناب مشیرالدوله

از امروز به بعد گفتگوئی اگر دولت ایران با رایتر یا وکلای رایتر با دولت ایران در فقره راه آهن داشته باشد باید به دست شما گفتگو شود و قراری که لازم است داده شود لاغیر. در طهران ۱ رمضان تخاقوی ییل[۲]»



تصویر اختیارنامهٔ ناصرالدین‌شاه به مشیرالدوله

۱. همان، ص ۳۴۳.

۲. عصر بی‌خبری، ص ۱۰۴.

پیش از این طرف اروپایی قرارداد، یعنی جولیوس رویتر، را معرفی کردیم. حال که ناصرالدین‌شاه یکی از رجال ایران را به عنوان نمایندهٔ ایران در مورد عقد قرارداد معرفی می‌کند لازم است قبل از پرداختن به کم و کیف قرارداد و سیر تاریخی سرنوشت نهایی آن شرح حالی نیز از میرزا حسین‌خان سپهسالار ارائه کنیم که در این زمینه نقش اساسی بر عهده داشته است.

میرزا حسین‌خان فرزند میرزا نبی‌خان مازندرانی‌الاصل مشهور به قزوینی امیر دیوان محمد شاه بود. پس از تحصیلات ابتدایی، با استعداد خاصی که داشت زبان فرانسه و علوم متداول عصر را در مدت کمی فراگرفت و سپس برای تکمیل تحصیلات عازم اروپا شد و پس از مراجعت به خدمت وزارت امور خارجه درآمد. در ۱۲۶۷ امیرکبیر او را به عنوان کارپرداز ایران در هند روانهٔ بمبئی کرد، در ۱۲۷۱ به عنوان سرکنسول ایران در تفلیس و در ۱۲۷۹ به سمت وزیر مختار ایران در استانبول منصوب شد. خدمات او نظر ناصرالدین‌شاه را جلب کرد و از ۱۲۸۵ مشیرالدوله لقب گرفت و چون در مأموریتهای خارج از کشور گزارشهای مفیدی ارسال می‌کرد، مورد توجه اولیای دولت واقع شد. هنگام خدمت در استانبول رضایت پادشاه عثمانی را برای عزیمت ناصرالدین‌شاه به عتبات جلب کرد و مورد عنایت ناصرالدین‌شاه قرار گرفت. شاه پس از مراجعت از سفر و ورود به تهران در ۲۹ رمضان ۱۲۸۷، به موجب دستخطی او را به وزارت عدلیه و وظایف و موقوفات منصوب کرد و یک جبهٔ شمسه‌دار و یک حلقهٔ انگشتری الماس نیز به وی اعطا کرد. سال بعد نیز با لقب «سپهسالار اعظم» به وزارت عسکری منصوب شد. خدمات او باعث شد که یک ماه بعد در همان سال، یعنی در ۲۹ شعبان ۱۲۸۸، فرمان صدراعظمی سپهسالار صادر شود.

میرزا حسین‌خان سپهسالار بعد از اعطای امتیاز رویتر به اتفاق ناصرالدین‌شاه عازم

سفر اروپا شد. این امتیازنامه با مخالفت شدید ایرانیان مواجه شد و انگیزه‌ای برای درخواست عزل وی از مقام صدارت گردید و ناصرالدین‌شاه، در چهارده رجب ۱۲۹۰، هنگام مراجعت به ایران، ناچار شد او را از صدارت عزل کند و در انزلی جا بگذارد و بدون او به تهران برگردد. ولی این کناره گیری چندان طول نکشید، مدتی بعد به تهران آمد و ابتدا در بیستم شوال ۱۲۹۰ به وزارت امور خارجه رسید و سپس مجدداً به صدارت منصوب شد.

میرزا حسین‌خان سپهسالار عاقبت به دلیل سوءظن ناصرالدین‌شاه در اوایل شوال ۱۲۹۷ از صدارت عزل و به حکومت خراسان و نیابت تولیت آستان قدس رضوی منصوب شد. او در ۲۱ ذی‌الحجه ۱۲۹۸ در ۵۷ سالگی در مشهد از دنیا رفت. مادهٔ تاریخ مرگ سپهسالار «حسین پای رضا زد بوس و آسود» (۱۲۹۸) است.

ناصرالدین‌شاه با دقت مذاکرات کوت و سپهسالار را، که مدتی ادامه داشت تعقیب می‌کرد و بیم داشت که دیگران در این کار مداخله کنند و مانع از انعقاد قرارداد شوند. او در نامه‌ای به سپهسالار نوشت:

«جناب صدراعظم

انشاءالله تعالی این کار را خوب انجام بدهید خدماتی به دین و دولت کرده‌اید که مافوق ندارد اما همان اشخاصی که تعجب از قبول کمپانی این کار را باین آسانی کرده‌اند بسیار میترسم که ته دل کوت را از خارجه و داخله خودمان خالی بکنند که اشکالات بیاورد و این کار نگذرد این مردم را خوب شناختم و در این چند روز مراقب کوت باشید که با مردم ایرانی و فرنگی کمتر مراجعه کند.

تلگرافات رئیس کوت هر وقت برسد زودتر به عرض رسانید خیلی مراقب باشید که

کوت را نترسانند و بواهمه بیندازند بر پدر خائن لعنت[۱]»

اولین طرح پیشنهادی رویتر از لندن رسید ولی پذیرفته نشد. ادوارد کوت نمایندهٔ رویتر با طرح دوم به تهران آمد و کمیسیون زیر نظر میرزا حسین‌خان با حضور تنی چند از وزیران و میرزا ملکم‌خان مستشار صدارت تشکیل گردید. در اوایل سال ۱۲۸۹ گفتگو پیرامون طرح دوم باکوت آغاز شد و سپس چند نفر دیگر از وزرا به کمیسیون پیوستند.[۲] طرح دوم نیز رد شد، زیرا شرایط آن سنگین بود. ناصرالدین شاه نوشت این طرح «فصول و آرتیکلهای بدی داشت که بهیچ وجه نمی‌توان قبول کرد. رویهم رفته قرارنامهٔ بدی است که عیوب آن هزار مرتبه بر منابع راه آهن برتری دارد. ابداً نمی‌توان قبول کرد. باز قرارنامهٔ گذشته هزار مرتبه بهتر از این بود.[۳]»

در مورد مسئلهٔ ضمانت دولتی و اجازهٔ گمرک به این طرح ایراد گرفته شده بود و در آن دو ماده تجدیدنظر شد. همان‌گونه که گفتیم شاه به صدر اعظم نوشت:«انشاءالله تعالی این کار را خوب انجام بدهید خدماتی به دین و دولت کرده‌اید که مافوق ندارد» و میرزا حیسن‌خان نیز راضی و خرسند از مجلس مذاکره نوشت:«آثار خوب...مشهود گردید امیدوارم که به دلخواه مبارک صورت انجام پذیرد...امید هست انشاءالله تعالی این خدمت بزرگ به دست شما در ایران بشود.[۴]»

در هر حال، پس از انجام اصلاحات موردنظر شاه در قرارداد، کمیسیون به بررسی نهایی امتیازنامه پرداخت و نتیجه طی گزارشی به ناصرالدین‌شاه ارائه شد:

«قربان خاکپای جواهرآسای اقدس همایونت گردم... ما جان‌نثاران بقدری که در قوه

---

۱ همان، ص ۱۰۴.

۲. در مرحلهٔ اول اعتضادالسلطنه، عمادالدوله، میرزا سعیدخان، معتمدالملک و ملکم‌خان حضور داشتند و سپس نظام‌الدوله، قوام‌الدوله، پاشا خان امین‌الملک و دبیرالملک به آنها پیوستند (به نقل از کتاب اندیشهٔ ترقی، ص ۳۴۴ پ.)

۳. اندیشهٔ ترقی، ص ۳۴۴.

۴. همان، ص ۳۴۵.

عقل و اطلاعات شخص خود بود در باب راه آهن مذاکره و گفتگو نمودیم هرگاه بخواهیم معظمات نتایج آن کار و کثرت غبن و ضررهای تأخیر این عمل را شرح بدهیم در خاکپای همایون کمال جسارت و منتهای بی‌ادبی خواهد بود در این عصر کدام ذی‌شعور است که فواید راه آهن را مثل آفتاب معترف و بر اعجاز آن مقر نباشد بنابراین از لزوم و منافع این عمل هیچ عرض نخواهیم کرد. مطلبی که در پیش روی خود مجسم می‌بینم این است که بجهت ساختن راه آهن در ایران اقلاً پنجاه کرور پول نقد لازم داریم بدیهی است که دولت علیه اصلاً قادر نخواهد بود که چنین مخارجی را متحمل بشود و این نیز روشن است که هیچ دولت و هیچ کمپانی این پنجاه کرور را مجاناً به ما نخواهد داد و اگر یک کمپانی این مبلغ را برای ما خرج بکند باین امید و باین اطمینان خواهد بود که در آخر علاوه بر مخارج خود منافع کل تحصیل نماید الآن یک کمپانی پیدا شده می‌خواهد پنجاه کرور را از برای ما خرج بکند آیا در مقابل این پنجاه کرور چه باید بدهیم. پس از لازمه تأملات و تدقیقات آنچه به عقل فدویان رسید که می‌توانیم بدهیم همه را مشخص کرده‌ایم دور نیست که در اولین ملاحظه آنچه را داده‌ایم به نظر گزاف بیاید اما اگر به خاطر بیاوریم که ما این چیزها را در مقابل پنجاه کرور می‌دهیم خواهیم دید که هیچ حق ادعای غبنی نداریم و این را هم باید ملاحظه فرمود که ما هیچ نداده‌ایم که از مداخل حالیه دولت یک دینار کم بکند آنچه داده‌ایم منحصراً عبارت است از بعضی مواد عاطله که تا امروز هیچ منفعتی از برای دولت نداشته‌اند و اگر در دست ما بمانند بعد از این هم فایده نخواهد بخشید در هر صورت عوض پنجاه کرور پول چیزی که باید بدهیم و می‌توانیم بدهیم همین فقراتی که در امتیازنامه معین شده است ما نه از اینها کمتر می‌توانیم بدهیم نه بی‌عیبتر از اینها چیزی می‌توانیم پیدا کنیم ملاحظه دیگری که محل کمال احتیاط بود فقره ضمانت است بجهت درک این مطلب

باید عرض بکنیم که این پنجاه کرور را هیچ کس و هیچ کمپانی حاضر نکرده است که بما بدهد باید اصحاب امتیاز بروند و از خلق فرنگستان پنجاه کرور پول قرض کنند تا فرنگستان از یک دولتی حمایت نبینند به اصحاب این امتیاز یک پول نمی‌دهند اصحاب این امتیاز به واسطه حسابی که کرده‌اند یقین دارند که با وجود منافع معادن و جنگلها و آبها و مداخل راه آهن دیگر به هیچ وجه احتیاج به ضمانت دولت نخواهد بود.

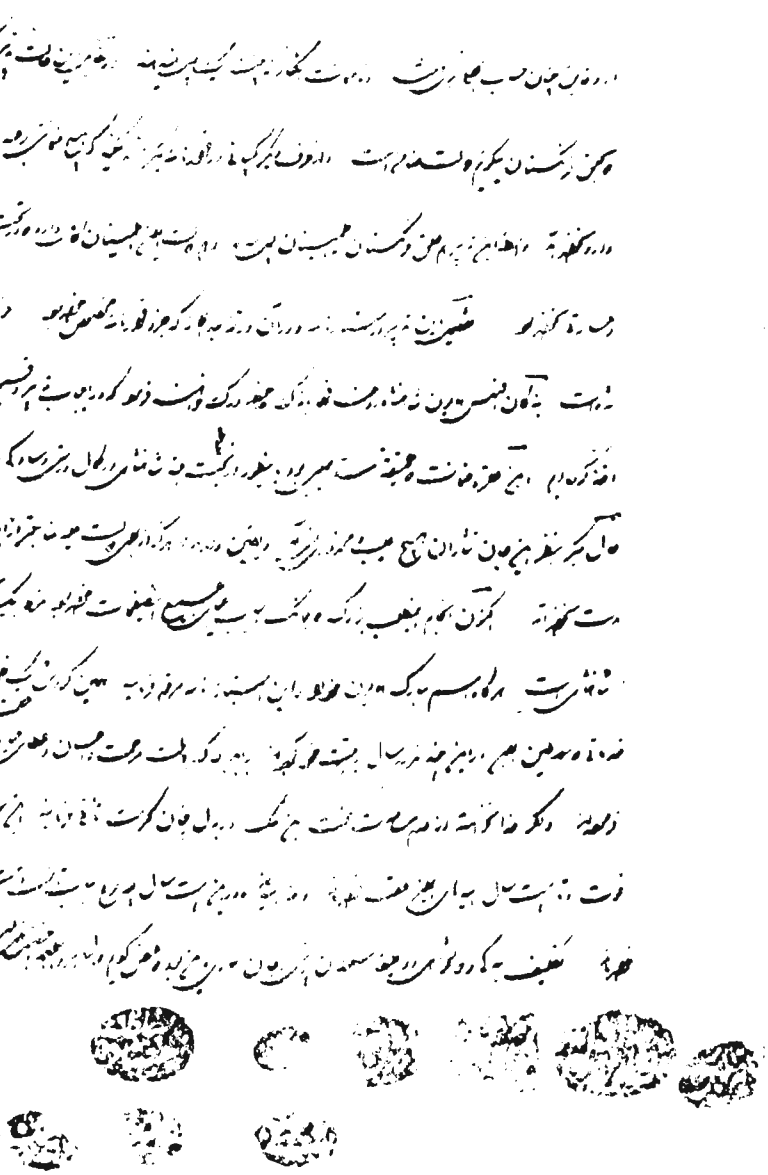
«اما این حساب را فقط مؤسسین این کمپانی می‌توانند بفهمند آن اشخاص متفرقه عامه که باید این پنجاه کرور را بدهند از دقایق چنان حساب بکلی بری هستند و تا ضمانت آشکار نبینند یک پول نمی‌دهند در مقابل این حالت تدبیری که کرده‌ایم این است که به خلق فرنگستان می‌گوییم دولت ضامن است و از طرف دیگر کمپانی در قرارنامه دیگر تعهد می‌کند که هیچ ضمانتی بر عهده دولت ایران وارد نخواهد آمد به واسطهٔ این تدبیر هم خلق فرنگستان به اطمینان پول می‌دهند و هم دولت ایران اطمینان کامل دارد که تحت هیچ ضمانت و خساراتی نخواهد بود. تفصیل این تدبیر در امتیازنامه و در آن ورقه جداگانه که جزو قرارنامهٔ مخصوص خواهد بود خوب آشکار و روشن شده است بندگان اقدس همایون شاهنشاه روحنافداه به اندک ملاحظه درک خواهند فرمود که در این باب تدبیر دقیق و راه بی‌عیبی اخذ کرده‌ایم این فقره ضمانت که حقیقة سد مهیبی بود به این طور از بخت بلند شاهنشاهی در کمال درستی و سادگی رفع شده است حال دیگر به نظر این جان‌نثاران هیچ عیب و محذوری نمی‌آید و یقین دارند که هرگز از برای دولت علیه مناسبتر از این شرایط به دست نخواهد آمد.

«اکنون انجام این مطلب بزرگ که بلاشک اسباب احیای جمع این صفحات خواهد بود، منوط به یک اشاره شاهنشاهی است، هرگاه اسم مبارک همایون خود را بر این امتیازنامه مرقوم فرمایند به همین گردش یک قلم بیش از جمیع خدماتی که سلاطین

ایران در این چند هزار سال به ملت خود کرده‌اند به این خاک و ملت مرحمت و احسان و عطای حیات حقیقی فرموده‌اند و اگر خدای نخواسته از عدم مساعدت بخت این ملک در بذل چنان مکرمت تأملی فرمایند این موقع مساعد فوت و تا بیست سال امیدهای ایران عقب خواهد ماند و خدا می‌داند که در این بیست سال چه نوع اسباب تأسف و حسرت باقی خواهد ماند تکلیف بندگی و دولت‌خواهی و وظیفه سلطان‌پرستی و جان‌نثاری ما این بود که عرض کردیم حال امر و اراده با حضرت ظل‌اللهی روحنافداه است.

[محل مهرها] ناصرالملک (میرزا محمودخان قراگوزلو)، نظام‌الدوله (دوستعلی‌خان معیّرالممالک وزیر مالیه)، قوام‌الدوله (میرزا محمدخان وزیر محاسبات)، وزیر دول خارجه (میرزا سعیدخان)، محمدعلی‌بن امامقلی (شاهزاده عمادالدوله)، اعتضادالسلطنه، امین‌الملک (پاشاخان وزیر عدلیه)، دبیرالملک (میرزا محمدحسین وزیر رسایل و وزیر داخله)».[1]

۱. عصر بی‌خبری، ص ۱۰۶.



تصویر صفحهٔ آخر گزارش کمیسیون به ناصرالدین‌شاه

امضای امتیازنامهٔ رویتر ـ پس از آنکه متن امتیازنامه تهیه شد، سپهسالار آن را به ضمیمهٔ نامه‌ای که در زیر درج می‌شود برای امضا ناصرالدین‌شاه ارسال کرد:

«قربان خاک پای جواهر آسای اقدس همایون مبارک شوم دیروز پس از آن که پاکت عرایض به صحابت معتمدالملک بسته و ممهور شد و بعد از آن که قرارنامه راه آهن در مجالس متعدده با حضور اولیای دولت ساخته گردیده و با مسیو کوت اتفاق آرا حاصل نمودند نوشته و مهر کرده در شرف تقدیم به خاک پای مبارک شاهنشاهی روحنافداه بودند که تلغرافی از بارون رایتر به عنوان مسیو کوت رسید و اصرار در فقره ضمانت دولت نموده بود موجب اوقات تلخی همه گردید فدوی خانه‌زاد تعطیل فرستادن لایحه را به خاک پای مبارک جایز نشمردم و گفتم اگر چنانچه فقرات مسطوره در لایحه مقبول خاطر همایون گردید و امضا فرمایند و بارون رایتر قبول نکند کمپانی دیگر به همین شرایط بهر قسم است فدوی بجهت انجام این مقصود حاضر خواهم کرد و همان دقیقه تلغرافی به حاجی محسنخان زدم که با بارون رایتر مذاکره نموده و بگویید کار تمام شده بود که تلغراف اخیر شما باعث مأیوسی ما گردید اگر به همان شرایط سابق قبول دارید بسیار خوب و الا کمپانی دیگر هست با او قرار اتمام عمل را خواهم داد مسیو کوت را نیز وادار نمودم تلغرافی به همین مضامین به بارون رایتر کند و تلغراف اخیر بارون رایتر را با ترجمه معتمدالملک آورد که از لحاظ انور مبارک شاهنشاهی روحنافداه بگذراند هنوز جواب تلغراف فدوی خانه‌زاده از محسنخان نرسیده است لکن الان مسیو کوت آمد و جواب بارون رایتر که به مشارالیه نوشته است آورد و به او اجازه داده است که قرارنامه را به طوری که الان در خاکپای مبارک است امضا نماید و اشکالاتی وارد نیاورد.

«اصل تلغراف‌نامه وارده از بارون رایتر که مسیو کوت به زبان فرانسه به خط خودش ترجمه نموده و نوشته است نزد معتمدالملک فرستادم که به فارسی ترجمه کرده از لحاظ انور اقدس اعلی روحنافداه گذارند بعد از آن که ذات اقدس ملوکانه به نفس نفیس مبارک خودشان تفکر و تعمق در اطراف کار و مضامین مندرجه در لایحه فرمودند و با آن بصیرتی که خداوند در وجود مسعود همایون عطیه ازلیه قرار داده است مطالعه نمودند تا هرچه امر قدر قدرت همایونی شرف وقوع یابد بر ما بندگان اطاعت فوری لازم است. اخباری تازه نرسیده است که جسارت به عرض نماید الحمدالله امنیت و وفور نعمت در همه جا هست. تلغرافی از مؤیدالدوله و روزنامه مدرسه دارالفنون رسیده بود تقدیم خاک پای شد الامرالاقدس‌الاعلی مطاع مطاع مطاع»[1]

ناصرالدین‌شاه در حاشیه این نامه چنین نوشته است:

«جناب صدراعظم معتمدالملک وارد شد عرایض را کاملاً رساند جواب از قراری است که نوشته شد ملاحظه خواهید کرد. قرارنامه راه آهن را که به مهر شما و سایر وزرا ممهور بود ملاحظه شد بسیار خوب و به قاعده بود در دو فصل که ۱۸ و ۲۴ باشد تعرض کرده‌ام ملاحظه و فرانسه فارسی هر دو را بر طبق آن بنویسد به طور وضوح دیگر هیچ عیب و نقصی ندارد بلکه همه محسنات است و قرارنامه به مبارکی به امضای ما رسید و ممهور شد و صحابت محمدآقا فرستادم نگرانی که بود از تلگراف سابق رایتر بود که آنهم به رسیدن تلگراف شما الحمدالله رفع شد اما گویا فراموش شده تلگراف رایتر در جوف نوشتجات معتمدالملک و عرایضی که به ما نوشته بودید نبود دوباره

۱. همان، ص ۱۰۷ و ۱۰۸.

بفرستید ملاحظه شود انشاالله طوری بکنید که این کار بشود و نتیجه به هم برساند مثل کمپانیها و قرار سابق نباشد انشاالله.[۱]»

در اینجا، متن کامل امتیازنامه به نقل از کتاب عصر بی‌خبری ، تألیف ابراهیم تیموری ارائه می‌شود که مؤلف آن را از روی نسخه اصلی نقل کرده است و در پانوشت می‌نویسد:«اصل نسخه امتیازنامه رویتر که به فارسی و فرانسه نوشته شده در بایگانی وزارت امور خارجه موجود است و به طوری که ملاحظه می‌شود و با رونوشت امتیازنامه مزبور که در بعضی کتب اخیر منتشر گردیده تفاوت زیادی دارد.»

«اعطای امتیازات حقوق
از جانب اعلیحضرت همایون شاهنشاهی به بارون جولیوس دُروتر کمپانی همایونی ایرانی و انگلیسی بجهة راه آهن و اعمال مفیده عامه در ایران

اعطای امتیازات حقوق از جانب اعلیحضرت همایون شاه ایران به بارون جولی‌یوس دروتر

فیمابین دولت اعلیحضرت همایون شاه ایران و بارون جولی‌یوس دروتر مقیم لندن فقرات ذیل متعهد و برقرار است.

«فقره اول ـ دولت علیه ایران به حکم این قرارنامه به بارون جولی‌یوس دروتر اجازه و اختیار تام می‌دهد که در فرنگستان به هر اسم و به هر شرایطی که خود مشخص نماید یکی یا چندین کمپانیها تأسیس و احداث بکند که تمام خاک ایران به آن کارهای مفیده که در امتیازنامه مذکور است اقدام بکند و آنها را مجریٰ دارد.

۱. همان ، ص ۱۰۸.

«فقره دویم ـ دولت علیه ایران از برای مدت هفتاد سال امتیاز مخصوص و انحصار قطعی راه آهن بحر خزر الی خلیج فارس را ببارون دروتر به شرکا یا به وکلا اعطا و واگذار می‌نماید و همچنین به ایشان حق مخصوص و انحصاری و قطعی می‌دهد که هر شعبات راه آهن که مناسب بدانند خواه بجهت اتصال ولایات و شهرها در داخله خاک ایران خواه بجهت اتصال راههای ایران به راههای آهن ممالک خارجه از هر نقطه از نقاط سرحدات ایران رو به فرنگستان و هندوستان بسازند و به کار اندازند.

«فقره سیم ـ و نیز دولت علیه ایران به اصحاب این امتیاز حق مخصوص و امتیاز انحصاری داده است در هر نقطه که مناسب بدانند تراموایها بسازند خواه بجهت اتصال به شهرها و قصبات و بلوکات با همدیگر خواه بجهت اتصال این اماکن به راههای آهن یا به آن نقاطی که کمپانی در آنجاها کار دارد کمپانی از برای ساختن و به کار انداختن این تراموایها همان امتیازات و حقوق را خواهند داشت که بجهت راه آهن در فقرات چهارم و پنجم و ششم داده است.

«فقره چهارم ـ هر قدر که بجهت ساختن خطوط آهنها و شعبه‌های آنها و راههای جفت [1] و راههای گریز [2] و تخلف و راههای احتیاط و سراههای خروج [3] و ورود و منازل و منزلگاه و اماکن سکنی از برای مأمورین و کارخانجات آهنگری و بخاری و ملحقات آنها لازم شود دولت علیه ایران همهٔ آنها را اگر از املاک خالصه باشد مجاناً به اصحاب این امتیاز می‌دهد. در خصوص اراضی که تعلق به اشخاص داشته باشد باید کمپانی با صاحبان آن اراضی با رضای طرفین قرار بگذارد اما دولت علیه ایران با تمام وسایل کمال سعی و اهتمام خواهد کرد که این اراضی را به قیمت جاریه مملکت از برای

1. La Ligne avec double voic

2. Voies d,eritement

۳. شاید منظور سه راههای خروج باشد.

کمپانی خریده و تحصیل شود و اگر لازم شود اصحاب این اراضی را موافق قاعده مجبور نمایند که اراضی خود را به کمپانی بفروشد علاوه بر عرض مقرره راههای آهن دولت علیه ایران از هر طرف خطوط راه آهن هر قدر که طول آنها باشند از املاک خالصه و از آن اراضی که این اوقات زراعت نکرده باشند مقدار سی‌متر مجاناً می‌دهد هرگاه علاوه بر شهرها و دهات که کمپانی به اقتضای مصلحت خود مختار است از برای راههای آهن منازل قرار بدهد مصلحت کمپانی مقتضی باشد که در بعضی نقاط دور دست و لم‌یزرع منازل بسازد و دولت علیه ایران در همان جاهایی که کمپانی بخواهد به کمپانی مجاناً چهارهزار ذرع مربع زمین خواهد داد که بجهت مأمورین خود که در آنجاها باشند بتوانند اسباب گذران امن و سهل فراهم بیاورند.

«فقره پنجم ـ کمپانی اختیار و اجازهٔ تام دارد که بجهت ساختن و حفظ و تعمیر راههای خود هر مصالحی که لازم داشته باشد از قبیل ریگ و سنگ و آهک و غیره از املاک خالصه مجاناً بگیرد و بجهت مصالح تفرعاتی از قبیل آلات و افزار و آذوقه و دواب و غیره که کمپانی بخواهد در جاهایی که کار دارد بخرد دولت قدغن خواهد کرد که بیش از قیمت رواج مملکت چیزی و رسومی نگیرند.

«فقره ششم ـ هر نوع مصالحی بجهت ساختن و بکارانداختن طرق آهن لازم باشد داخل خاک ایران خواهد شد بی آن که هیچ رسومی بدهد نه رسوم گمرکی نه رسوم دریا بجهت خروج امتعه نه رسوم دخول نه رسوم انبار و نه هیچ رسوم دیگر که در عرض راه چه از جانب دیوان و چه از جانب اشخاص مطالبه شود و گمرک حق مواظبت خواهد داشت اما به طوری که سرعت و درستی ورود مصالح را به محلی که مقصود است به هیچ وجه تأخیر نیندازد و همین حق معافیت از هر نوع رسوم از برای هر قسم مصالحی که بجهت اقدامات و کارکردن و تحصیل تمتعات کمپانی لازم بشود از جانب

دولت معهود و برقرار است مأموریت و عمال کمپانی از هر نوع مالیات داخله معاف خواهند بود و محصولات کل عمال و هر قبیل امتعه کل تصرفات و اعمالات کمپانی به آزادی از تمام خاک ایران عبور و مرور خواهند کرد و به آزادی از خاک ایران خارج خواهند شد و در حین خروج از خاک ایران از هر رسوم و مالیات معاف و آزاد خواهند بود.

«فقره هفتم ـ طرز ساختن راه آهن و موعدی که باید بر سر آن هر نقطه راه آهن به کار افتد با موافقت دولت معین خواهد شد و در دفتر حمول ملحق خواهد شد به این امتیازنامه حاضره.

«فقره هشتم ـ روزی که این قرارنامه ممضی شود چهل هزار لیره انگلیسی به اسم دولت ایران و اصحاب این امتیاز در بانک انگلستان رهن گذاشته خواهد شد هرگاه از تاریخ این قرارنامه الی پانزده ماه دیگر شروع به کار نشود این مبلغ ضبط خواهد شد مگر اینکه تأخیر شروع کار به حکم اسباب مهمه به واسطه چنان موانعی باشد که از ارادهٔ کمپانی خارج شود از قبیل جنگ و غرق و تعطیل حمل و نقل در ممالک خارجه در مقابل قبض حاکم رشت مشعر بر اینکه به قدر کفایت ساختن راه آهن از رشت الی تهران میلهای آهن وارد انزلی شده است این مبلغ چهل هزار لیره به کمپانی رد خواهد شد.

«فقره نهم ـ کمپانی تعهد می‌کند که در تمام مدت این امتیاز منافع خالص عمل راه آهن صد بیست به دولت ایران بدهد.

«فقره دهم ـ بر سر انقضای مدت این امتیاز که عبارت از هفتاد سال است باید اصحاب این امتیاز قبل از وقت در باب این که تصرف و تمتع این راههای آهن در دست ایشان باقی بماند و امتداد بیابد با دولت گفتگو بکنند و قراری بگذارند در صورتی که در این باب فیمابین دولت و اصحاب امتیاز قرار تازه میسر نشود جمیع خطوط راه آهن که

به حکم این امتیاز و قرارنامه ساخته شده باشد با مصالح ثابته و دواره خود مال دولت علیه ایران خواهد بود.

«در باب ابنیه و توابع خط راه آهن رجوع خواهد شد به آن قواعدی که عموماً سایر دول رعایت کرده‌اندو شروط آن در این باب برای دولت مساعدتر از همه باشد اصحاب این امتیاز در عوض راه آهنی که به دولت واگذارند حق مطالبهٔ هیچ تنخواه و هیچ تلافی نخواهد داشت.

«فقره یازدهم ـ دولت علیه ایران به حکم امتیازنامه و قرارنامه حاضر به اصحاب این امتیاز حق مخصوص و امتیاز انحصاری و قطعی می‌دهد که در مدت طول این امتیاز در تمام ممالک ایران معادن ذغال سنگ و آهن و مس و سرب و پطرول و غیره را و هر معدن دیگر که ایشان مناسب بداند کار بکنند و از آنها تمتع بردارند به غیر از آن معادنی که ملک مردم است و صاحبان آنها در آنها کار می‌کنند. در خصوص این نوع معادن هر گاه کمپانی بخواهد آنها را بخرد باید با صاحبان آنها به رضای طرفین معامله نماید به طرز وضوح مقرر است که هیچیک از کارگزاران و مأمورین دولتی و مذهبی و هیچیک از رعایا و تبعه و اشخاص نمی‌توانند در خصوص یک معدن ادعای حق تصرف نمایند. مگر در صورتی که مدت پنج سال قبل علناً و با معرفت و تصدیق عامه در آن معدن کار کرده باشد خارج از این شرط است.

«هر معدنی که کمپانی پیدا بکند مثل زمین محسوب خواهد شد و از جانب کمپانی به قیمت متداوله آن ولایت خریده خواهد شد و اگر لازم شود دولت صاحب یا اصحاب آن زمین را مجبور خواهد کرد که آن را به قیمت متداوله آن ملک به کمپانی بفروشد دولت معادن طلا و نقره و جواهر را برای خود نگاه می‌دارد. از برای کار این نوع معادن دولت می‌تواند با کمپانی قراردادهای مخصوص بگذارد.

«فقره دوازدهم ـ از محصولات خالص هر معدن که کمپانی به کار بیندازد دولت ایران از منافع خالص آن صد و پانزده مرسوم و مقرر خواهد داشت.

«فقره سیزدهم ـ از برای کار کردن معادن و اتصال آنها به راههای آهن و ترامواى و طرق دیگر هر قدر زمین لازم می‌شود از املاک خالصه مجاناً به کمپانی داده خواهد شد.

«بجهت این معادن کمپانی بهره‌یاب خواهد شد از همان امتیازاتی که در فقرهٔ ششم برقرار است و همچنین همان تعهدی خواهد بود که در فقره دهم معین است.

«فقره چهاردهم ـ دولت علیه ایران به حکم این قرارنامه به اصحاب این امتیاز حق مخصوص و امتیاز انحصاری قطعی می‌دهد که در مدت طول این امتیاز در جنگلهای تمام ایران کار بکند و این جنگلها را به کار بیندازد و از آنها تمتع بردارند کار کردن و تحصیل تمتع کمپانی در جنگلهای ایران به هر ترتیبی که باشد در هر زمینی که تا امضای این قرارنامه زراعت نشده باشد جایز و معمول خواهد بود.

«در هر جایی که کمپانی درختهای آنجا را بریده باشد هر اراضی که دولت بخواهد بفروشد کمپانی قبل از همه کس حق خواهد داشت که آن اراضی را از دولت به قیمت متداوله بخرد دولت ایران از منافع خالص این جنگلها سالی صدوپانزده قسمت خواهد برد.

«فقره پانزدهم ـ دولت علیه ایران به اصحاب این امتیاز حق مخصوص و امتیاز انحصاری می‌دهد که در مدت این امتیاز در تمام مملکت ایران به جهت برگردانیدن رودخانه‌ها و مجاری آنها و ساختن بندها و سدها و استخرها و کندن چاههای سیاله و مجراهای مصنوعی و بجهت آوردن آبهایی که دولت بر آنها حقی به کسی نداده باشد و جاری کردن آبها به نقاط مختلفه که خود اصحاب این امتیاز مصلحت بدانند به هر عملی

و کاری و اقدامی که لازم باشد بکنند مجری دارند و هیچ صاحب ملکی با عبور این آبها هیچ نوع مخالفتی نکند یا به عبور آنها موانع و عوائقی نگذارند و از آنطرف هم به هر صاحب ملکی که عبور این آبها خسارتی وارد بیاورد کمپانی تلافی خواهد کرد. دولت ایران بجهت کارها و بناهای آب‌کشی و هر نوع احداثاتی که تعلق به آب داشته باشد هر قدر زمین که لازم بشود به کمپانی مجاناً خواهد داد و علاوه بر این دولت ایران از هر طرف جوهایی که ساخته باشد مقدار بیست متر زمین به طول آن جوها مجاناً به کمپانی خواهد داد و هر زمین بایری که کمپانی به واسطه آبهایی که آورده شده دایر بکند تصرف اختیار در زراعت آن زمین حق کمپانی خواهد بود کمپانی قیمت آبهایی که بخواهد بفروشد به اتفاق دولت با رضای طرفین معین خواهد کرد دولت ایران از منافع خالص این آبها سالی صد پانزده قسمت خواهد برد.

«فقره شانزدهم ـ بجهت ساختن راه آهن که امتیاز آن به حکم این قرارنامه به اصحاب این امتیازنامه واگذار شده است و به جهت اجرای اعمالی که مقتضی کارها و اقدامات دیگر است که در فوق ذکر شده است دولت علیه ایران به بارون دورتر و شرکا و یا به وکلای او اجازه و اختیار تام می‌دهد که به حکم این قرارنامه ابتدا یک سرمایهٔ اولیه که عبارت از صد و پنجاه میلیون فرانق یا شش میلیون لیره انگلیسی باشد به رسم حصه‌های شرکت یا سندهای قرض صادر نماید منفعت و قیمت و شروط و طرز صدور این مبلغ را خود اصحاب این امتیاز بعد مشخص خواهند کرد.

«فقره هفدهم ـ دولت ایران به حکم این قرارنامه بجهت هر سرمایه که صادر شده باشد یا بعد صادر شود سالی صد پنج منفعت و علاوه بر آن صد دو هم بجهت ادای سرمایه به کمپانی ضمانت می‌کند.

«فقره هجدهم ـ این ضمانت صد هفت بر عهده مداخل معادن و آبها و جنگلها و

گمرکهای دولت علیه ایران است. این ضمانت حکمی نخواهد داشت مگر پس از اتمام خط راه آهن از بحر خزر الی اصفهان مطابق همان طرز و ترکیبات که در دفتر حمول معین باشد تا آن وقت کمپانی منفعت سالیانه را از روی آن سرمایه اولیه که صادر شده است یا از روی آن سرمایه جدید که اجازه و اختیار دارد که موافق مصلحت خود صادر نماید به حصه‌داران ادا خواهد کرد.

«فقره نوزدهم ـ دولت علیه ایران به حکم این قرارنامه تعهد می‌کند که اجارهٔ گمرکهای ایران را از تاریخ مارس سنه ۱۸۷۴ تا مدت بیست و پنج سال به اصحاب این امتیاز بدهد بجهت اجاره این گمرکها اصحاب امتیاز مبلغ اجاره حالیه را به دولت خواهد داد و علاوه بر آن سالی هم مبلغ پانصد هزار فرانق یا بیست هزار لیره انگلیسی به اسم اضافه خواهند داد این شرایط از برای پنج سال اولی مقرر است. از ابتدای سال ششم در عوض این پانصد هزار فرانق مبلغ اضافه از روی کل منفعت خالص سالی صد شصت به دولت داده خواهد شد به غیر از این قیمت اجاره.

«فقره بیستم ـ در صورتی که دولت علیه ایران بعد از این مصمم بشود که امتیاز از بانک را یا امتیاز یک دستگاه اعتباری را از هر قبیل که باشد بدهد آن امتیاز از امروز به حکم این قرارنامه محفوظ و معهود و مخصوص است از برای این کمپانی که در جمیع اشخاص و کمپانیهای دیگر حق رجحان خواهد داشت.

«فقره بیست و یکم ـ از برای هر نوع کارها و تلغرافها و آسیاها و کارخانجات آهن‌آلات و سایر کارخانه‌ها و غیره که بعد از این امتیازی بخواهند اصحاب این امتیاز حاضره در جمع این مواد و امتیازها حق رجحان بر جمیع اشخاص و کمپانیهای دیگر خواهند داشت.

«فقره بیست و دوم ـ اصحاب این امتیاز هر وقت مختار خواهند بود که کل این

حقوقی که به واسطه این امتیازنامه داده شده است یا یک جزو این حقوق را به هر طور که بخواهند به کمپانی دیگر یا به مشتری دیگر بدهند یا بفروشند با تعهداتی که کرده‌اند.

«فقره بیست و سیم اصحاب این امتیازنامه تعهد می‌کنند که این اعمال را یعنی اعمال معادن و آبها و جنگلها را با اعمال راه آهن با هم شروع بکنند و با هر اهتمامی که ممکن باشد اجرای آنها را پیش ببرند.

دولت علیه ایران نیز از طرف خود علاوه بر عملجات خارجه که کمپانی مختار است به میل خود اجیر نماید هر قدر عمله که کمپانی به جهت اجرای این اعمال مختلفه لازم داشته باشد به قیمت متداوله مملکت از برای کمپانی پیدا خواهد کرد.

دولت علیه ایران از برای حفظ امنیت هر زمین و هر محل که بجهت هر یک از این اعمال به کمپانی داده است و همچنین از برای اکمال امنیت هر یک از وکلا و کارگذاران و مأمورین و عملجات کمپانی هر قواعدی که لازم باشد اعلام خواهد کرد و هر تدابیری که واجب باشد حکم به اجرای آنها خواهد نمود.

«فقره بیست و چهارم ـ این امتیازنامه به زبان فارسی ترجمه خواهد شد اما در صورت ظهور مشکلات فیمابین طرفین متعهدتین مضمون فرانسه تنها سند خواهد بود.

«در طهران بیست و پنج ژولیه سنه ۱۸۷۲ عیسوی مطابق هیجده شهر جمادی‌الاولی سنه ۱۲۸۹ هجری در دو نسخه نوشته شده

«جناب اشرف امجد صدر اعظم دولت علیه ایران به حکم اختیارنامه تامه که به ایشان از جانب اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاه ایران داده شده است به اتفاق جمیع وزرای دولت این قرارنامه را امضا و تصدیق داشتند و اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی نیز این قرارنامه را به امضای همایون خود ممضی و تصدیق فرمودند.

[محل مهر] «الملک لله السلطان ابن‌السلطان ناصرالدین‌شاه قاجار»

[محل امضای ناصرالدین‌شاه] «السلطان ناصرالدین‌شاه قاجار»

[محل مهرها به ترتیب] پاشا خان امین‌الملک وزیر عدلیه اعظم ـ حسنعلی‌خان وزیر فواید عامه ـ عمادالدوله محمدبن امامقلی میرزای وزیر ـ میرزا سعیدخان وزیر امور خارجه دولت علیه ایران ـ اعتضادالسلطنه دوستعلی خان نظام‌الدوله وزیر مالیه ـ حاجی محسنخان وزیر مختار مأمور دربار دولت انگلیس ـ ناصرالملک این یک شرحی است که بجهت توضیح فقره هجدهم باید در دفتر حمول ثبت شود.

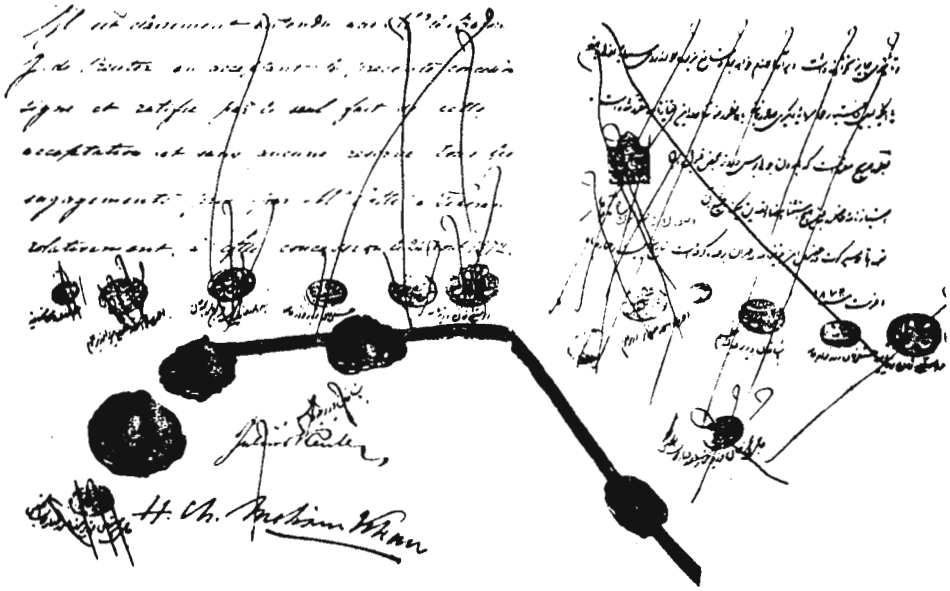
«به طور صریح مقرر است که حتی در آن وقت اتمام خط راه آهن از رشت الی اصفهان دولت علیه ایران بجهت ادای صد هفت سؤال نخواهد بود اما بر کمپانی لازم خواهد بود که تا آن وقت معادن و آبها و جنگلها و گمرکها را به حالتی رسانده باشد که اضافه دخل آنها به منفعت آن سرمایهٔ که ضمانت شده مساوی باشد. در صورتی که اصحاب این امتیاز در آن وقت چنان نتیجه به دست نیاورده باشند از دولت هیچ مطالبه نخواهند کرد و در ادای تنخواهی که بجهت اجاره گمرکها و مبلغ اضافه که در فقره نوزدهم مقرر است هیچ تغییر و تأخیری جایز نخواهد داشت و بر آنها لازم خواهد بود که منافع مزبوره را از روی سرمایهٔ اولی بدهند یا این که به میل و اختیار خود سرمایه دیگری صادر نمایند یا همانطور که در این امتیازنامه مقرر شده است به طور صریح مقرر است که بارون جولیوس دورتر به محض قبول این امتیازنامه حاضره بدون هیچ استثنا امضا و تصدیق می‌کند جمیع آن تعهداتی که مسیو کوت در خصوص این امتیازنامه در طهران بر عهده گرفته است به تاریخ ۲۴ ماه اغوت سنه ۱۸۷۲»[۱]

در ذیل متن فرانسهٔ امتیازنامهٔ مسیو کوت نماینده رویتر این عبارت را با خط نوشته و

۱. عصر بی‌خبری، صص ۱۰۸ ـ ۱۱۲.

سپس امضا کرده است:«چون ساوالان خان ادعا می‌کند که از جانب دولت ایران به او بعضی حقوق داده شده است بارون رایتر بی آن که ادعای او را اعتراف نماید تعهد می‌کند.» در اینجا همان اشخاصی که قبلاً مهر کرده بودند بار دیگر مهر نموده‌اند.

[محل امضا و مهر جولیوس رویتر]



تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامهٔ رویتر پس از ابطال که ناصرالدین‌شاه روی مهرهای آن خط کشیده است[1]

۱. به نقل از عصر بی‌خبری

این امتیازنامه را ابتدا مستر کوت امضا می‌کند و سپس به انگلستان فرستاده می‌شود و بارون جولیوس رویتر نیز آن را امضا می‌کند. مستر کوت هنگام امضای امتیازنامه متعهد می‌شود که رویتر اعتباری به مبلغ دویست هزار لیره برای ناصرالدین‌شاه فراهم کند. این پول برای تأمین قسمتی از مخارج شاه و همراهان او در مسافرت اروپا بود و رویتر می‌بایست آن را در شهرهای مسکو، پترزبورگ، برلن لندن، پاریس، وین، استانبول و رم می‌پرداخت. زمانی که ناصرالدین‌شاه در لندن بود، به موجب این تعهد قراردادی در ششم آوریل ۱۸۷۳ بین رویتر و میرزا ملکم‌خان، به وکالت از طرف ناصرالدین‌شاه، در شش فصل منعقد شد تا پول موردنیاز در شهرهای مذکور در اختیار شاه ایران قرار گیرد.

براساس ماده هشتم امتیازنامه، رویتر بلافاصله حساب مشترکی به نام خود و حاجی محسنخان، وزیر مختار ایران، در بانک انگلستان[1] افتتاح کرد و چهل هزار لیره وجه‌الضمان امتیازنامه را به حساب مذکور در بانک واریز نمود. چون در امتیازنامه قید شده بود که پانزده ماه پس از امضا امتیازنامه باید شروع به کار شود، به همکاری خود هنری کولینز دستور داد که مهندسان و کارشناسان موردنیاز را استخدام و به ایران عزیمت کند. با این حال، خود رویتر تا رسیدن میرزا ملکم‌خان، که به جای میرزا محسن‌خان به سمت وزیر مختاری در انگلستان تعیین شده بود و باید امتیازنامه را به لندن می‌برد و به رویتر تسلیم می‌کرد، منتظر ماند تا ترتیب حمل لوازم و ابزارکار را با او بدهد.

مخالفت با امتیازنامهٔ رویتر ـ پس از آگاهی عمومی از امتیازنامه، دولت روسیه، گروهی از رجال خیراندیش یا متمایل به روسیه، روحانیان و علما تحت تأثیر عوامل مختلف به مخالفت با آن پرداختند. بالاخره این مخالفتها منجر به لغو امتیازنامه و ابطال

1. Bank of England

قطعی آن پس از گذشت هفده سال گردید.

مخالفت دولت روسیه ـ پس از آنکه ناصرالدین‌شاه امتیازنامه را امضا کرد، دولت روسیه پس از اطلاع از مفاد آن مخالفت خود را ابراز داشت و سپهسالار مخالفت روس‌ها را به شرح زیر به اطلاع ناصرالدین‌شاه رساند:

«قربان خاکپای جواهرآسای اقدس همایون مبارک گردم

قرارنامه راه آهن که به امضا و تصدیق همایون شاهنشاهی روحنافداه رسیده و به این واسطه احیای دولت و ملک فرموده‌اید زیارت نمود شکر خدا را هزار مرتبه به جا آوردم و دوام عمر و دولت و شوکت همایونی را فدوی خانه‌زاد و جمیع افراد ملت هر کس که شعور و فهم داشته از صمیم قلب به جای آوردند در دو فصل از قرارنامه که تصرف همایونی شده بود به جا و به موقع بود و محل ایراد طرف مقابل نمی‌تواند بشود اما در فقره منافع حالیه گمرک آنچه به دستخط مبارک در اصل قرارنامه مرقوم شده بود بعینها بلکه قوی و شدیدتر در فصل هجدهم که جداگانه امضا می‌شود و همین حکم و قدرت قرارنامه را دارد مندرج و منظور بود تلگرافنامه بارون رویتر که سهواً در نزد ناظم‌الملک مانده بود در جوف پاکت معتمدالملک فرستاده نشده بود الآن تقدیم حضور مهر ظهور ملوکانه گردید و امر قرارنامه از طرف بارون رویتر و مسیو کوت امضا و تصدیق گرفته شد که دیگر به هیچ وجه محل حرف نیست و چیزی باقی نمانده است در متفرعات امر از جانب بنده ذلیل بی‌مقدار همایونی قدری ایرادات هست که در یک مجلس صورت انجام خواهد گرفت و انشاءالله‌الرحمن قبل از یکسال شروع به کار خواهند نمود و در ظرف دو سال از رشت الی دارالخلافه تمام خواهد شد آن وقت ملاحظه خواهید فرمود که یک مملکت و دولتی که به هیچ وجه شباهت به آنچه حالا

هست ندارد خداوند از تازگی به سرکار اقدس همایونی روحنا فداه عنایت فرموده است.

«سفارت روسیه به هیچ وجه راضی به این عمل نیست با وجودی که هنوز از فصول و شرایط قرارنامه اطلاع کامل ندارد معایب خطرات معدود می‌دارد و حق هم دارد اگر فدوی هم ایلچی روس بودم همین شیوه را پیشنهاد خود می‌ساختم و به قدر مقدور سعی می‌کردم دولت و ملت ایران از این قدرت و نفع جدید محروم بمانند لکن تفضل خداوندی و بصیرت کامله همایونی انشاءالله دولت و ملت مستحق ایران را محروم نخواهد گذاشت.

«خداوند جان ناقابل خانه‌زاد را به قربان خاکپای مبارک نماید الامرالاقدس‌الاعلی مطاع مطاع مطاع.»[1]

ناصرالدین‌شاه در حاشیهٔ این نامه نوشته است:

«جناب صدراعظم تلگراف رویتر ملاحظه شد انشاءالله تعالی به هیچ وجه نقصی به اینکار وارد نخواهد شد و صورت خواهد گرفت و شما بخصوصه باید بجد و جهد تمام که زیاده از آن معلوم نیست باید پی اینکار بروید و انشاءالله به انجام برسانید.

«منفعت اینکار را درست فهمیده‌ام سفارت روس هر قدر می‌خواهد دلخور باشد چه حقی دارد البته قدرت این کمپانی از کنار بحر خزر و رشت الی دریای فارس به هیچ وجه خوبی برای روس ندارد اما برای ایران انشاءالله خوب است و خوب باشد»[2]

رویتر از آغاز می‌دانست که اجرای این امتیازنامه با مخالفت شدید دولت روسیه

۱. عصر بی‌خبری، ص ۱۱۴.
۲. همان، ص ۱۱۴.

مواجه خواهد شد و به همین دلیل حمایت کامل دولت انگلیس را برای موفقیت خود ضروری می‌دانست.

گراهام استوری در این مورد می‌نویسد:

«در عین حالی که رویتر مقدمات وسایل اجرا امتیازنامه را فراهم می‌کرد افکار وی متوجه مسأله دیگری بود گذشته از آن که در نتیجهٔ آشنایی مردم ایران به تمدن غرب و ترقی سطح زندگی مردم آن بازار فروشی برای امتعه‌های انگلیسی در آن کشور پیدا می‌شود این موضوع منافع سوق‌الجیشی فوق‌العاده‌ای برای دولت بریتانیا خواهد داشت.

«او فکر می‌کرد که ارتباط ایران با هندوستان به وسیله ایجاد راه آهن سرتاسری ایران مسأله‌ای است که عموماً با آن نظر موافقت داشته‌اند بعلاوه با این ترتیب همان طور که در نامه خود در سپتامبر ۱۸۷۲ به لرد گرانویل وزیر خارجه کابینه گلادستون نوشته به واسطه این راه آهن و پیشروی به طرف دریای خزر از پیشرفتهای روسیه جلوگیری به عمل خواهد آمد.

«با نوشتن این نامه رویتر امیدوار بود که لااقل دولت بریتانیا معناً از او حمایت خواهد کرد در نامه مزبور رویتر می‌نویسد:«من مایلم که به این کشور خوانده خودم(انگلستان) خدمت کنم و خدمات من صرفاً تحت توجهات دولت بریتانیا صورت خواهد گرفت و اقداماتی که در این مورد می‌نماید از نقطه‌نظر علاقه‌ای است که شخصاً در این مورد دارم و از دولت علیاحضرت ملکه کمک مالی نمی‌خواهم ولی در عین حال بایستی مطمئن باشم که چنانچه اشکالاتی بین من و دولت ایران پیدا شود دولت علیاحضرت ملکه با پذیرش طرح و نقشه کارهای من حقوق مرا به عنوان یک تبعه بریتانیا تا آنجا که در قدرت دولت باشد محفوظ بدارد.»

«اما نظریات رویتر و قضاوت او دربارهٔ امور سیاسی مسلم نبود و دولت گلادستون بیم داشت از این که خود را در اجرای نقشه رویتر متعهد بنماید و برای انجام آن از خزانه دولت وجوهی مصرف کند.

«از طرف دیگر وزارت هندوستان در عین آنکه پروژه و نقشه رویتر را نمی‌پسندید جدا آن را مورد انتقاد هم قرار داده بود زیرا به موجب اظهارات متخصصان و کارشناسان، ایران «بی‌قابلیت و حتی در اقتباس و پذیرفتن عادت اروپایی مبنی بر طرز تفکر زنده یا حسن اخلاق از ترکیه نیز ناتوان‌تر است».

«به عبارت دیگر ایرانیها به نحو تغییرناپذیری محکوم به فنا می‌باشند و حتی اشاره‌ای که در پروژه رویتر راجع به جلوگیری از پیشرفت روسها شده بود مسموع واقع نشد.

«جواب وزارت امور خارجه ماه بعد رسید وزارت امور خارجه نوشته بود که البته دولت علیاحضرت ملکه «اقدامات دولت شاه را جهت ازدیاد منافع ایران از طریق افزایش راه آهن و طرق شوسه با رضایت تلقی می‌نماید» اما «دولت علیاحضرت ملکه نمی‌تواند رسماً خود را ملزم به حفظ منافع شما که ناشی از اجرا تعهداتی است که در قبال آن دولت دارید بداند.»

«این موضوع صحیح بود و در عین حال یأس‌آور ...»[۱]

ناصرالدین‌شاه در ۲۱ صفر ۱۲۹۰ هـ‌ق، ده ماه پس از امضای امتیازنامه، اولین سفر اروپایی خود را آغاز کرد. این سفر پنج ماه طول کشید؛ از کشورهای روسیه، آلمان، بلژیک، فرانسه و انگلستان دیدن کرد و در تاریخ چهارده رجب ۱۲۹۰ به ایران بازگشت. همراهان وی در این سفر میرزاحسین‌خان سپهسالار صدراعظم و عده‌ای از

۱. همان، صص ۱۱۶ و ۱۱۷.

رجال بودند. شاه میل داشت انیس‌الدوله سوگلی حرم خود و چند تن از زنان دیگر را نیز همه جا همراه داشته باشد، ولی آنها را فقط تا روسیه برد و سپس به ایران بازگرداند و بدون آنها به سفر ادامه داد. انیس‌الدوله که نفوذ زیادی در شاه داشت از او مکدر شد و این تصمیم شاه را نتیجهٔ تحریک سپهسالار دانست. از سویی، در غیاب شاه نیابت سلطنت با فرهاد میرزا معتمدالدوله بود. بعدها مخالفت این دو تن و عده‌ای از رجال و روحانیان، که امتیازنامه رویتر را به زیان ایران و سبب اصلی آن را شخص سپهسالار می‌دانستند، موجب عزل سپهسالار از منصب صدارت شد.

ناصرالدین‌شاه در ۲۴ ربیع‌الاول ۱۲۹۰ وارد پترزبورگ شد و با الکساندر دوم، امپراطور روس، و پرنس «کورچاکف»، صدراعظم روسیه، ملاقات کرد. روس‌ها در این ملاقات رفتار سردی نشان دادند و علت اصلی آن هم امتیاز رویتر بود. پیش از این هم گفتیم که روس‌ها از زمانی که امتیاز رویتر مطرح شد نارضایتی خود را ابراز کرده بودند و سپهسالار نیز مراتب را طی نامه‌ای به عرض شاه رسانده بود. بعدها سپهسالار در نامه‌ای که به تاریخ ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۲۹۱ به ساعدالملک، وزیر مختار ایران در پترزبورگ، شرایط سخت پیشنهادی ژنرال فالکن هاگن روسی را دربارهٔ امتیاز راه آهن مطرح کرد و ضمن اینکه دستور مذاکره با وزیر امور خارجه روسیه را داد، در مورد ملاقات خودش و ناصرالدین‌شاه با پرنس گورچاکف صدراعظم روسیه چنین نوشت:

«... شما باید خالی از اطلاع نباشید روزی که سرکار اقدس همایون شاهنشاهی خلدالله ملکه و سلطانه به وزارت امور خارجه امپراتوری به افتخار پرنس مشارالیه تشریف بردم «کنیازقارچاقوف» مبادره به ترجمانی خود من از قرارنامه منعقده بارون رویتر شکایت نمود و او را مخل شأن و استقلال دولت علیه شمرد و سرکار اقدس همایون روحنافداه

فرمودند به هر طور بوده است حالا قرارنامه امضا شده ما در دست مومی‌الیه است اگر از عهدهٔ مواعید و تعهدات خود برآید که کاری است گذشته و چاره ندارد اگر اندک غفلت و قصور از جانب او به عمل آید در آتیه به هیچ وجه مساعده و موافقتی با او نخواهیم فرمود و این قرارنامه را لغو و باطل خواهیم کرد لکن شما می‌دانید که در عصر حاضر امورات دول به قدری ترقی نموده است که دولت ایران بدون راه آهن نمی‌تواند زیست نمود آنوقت لابدیم که باکمپانی دیگر قراری بگذاریم بر شماست که در آن صورت به ما معاونت نمایید پرنس مشارالیه در جواب گفتند ما هم سعی می‌نماییم که کومپانی معتبری به جهت شما پیدا کنیم مجلس به همین قدر ختم شد. پس از آن مذاکره سرکار اقدس شاهنشاهی به قدری به وعدهٔ ملوکانهٔ خود وفا فرمودند که بارون رویتر در ایام مسافرت همایونی به لندن مورد هیچ گونه تلطف و مساعدت نشد سهل است انواع بی‌اعتنایی دید و مبالغ گزافی خرج نموده و تهیه و تدارک مجلس بالی دیده بود و ولیعهد دولت انگلیس را واسطهٔ خود قرار داد که ولینعمت همایون اجابت استدعای او را فرمود به مجلس بال تشریف ببرند محض همان وعده که به پرنس مشارالیه داده بودند قبول نفرموده و او در شهر لندن خجل و سرشکسته شد...[۱]»

گراهام استوری دربارهٔ مخالفت روس‌ها نوشته است:

«آن عده از مردم انگلیس که از روسها وحشت داشتند همواره آماده بودند که هر گونه شکستی راکه متوجه یک مؤسسه انگلیسی در راه هند می‌شد نتیجهٔ دسیسهٔ روس‌ها بدانند و شاه نیز شهرتی به هم زده بود که روس‌ها و انگلیس‌ها را به جان یکدیگر

۱. همان، ص ۱۲۰.

می‌اندازد و از آب گل‌آلود ماهی می‌گیرد اما در این مورد فشار روسیه به شاه ایران مسلم بود... بعدها در نوامبر ۱۸۷۴ وزیر مختار ایران صریحاً نزد «لرد تنتردن[1]» معاون دائمی وزارت امور خارجه انگلیس اعتراف کرد که اصرار روسیه موجب لغو امتیازنامه شده بود. برای روس‌ها وجود هرگونه منافع انگلیس در ساحل بحر خزر یعنی دریای مسدود روسیه وحشت‌آور بود و نمی‌توانستند تصور کنند که امتیاز رویتر تاکنون از پشتیبانی دولت انگلیس برخوردار نبوده است.[2]»

مخالفت روحانیان[3] و رجال ـ در غیاب ناصرالدین شاه زمانی که او در سفر فرنگ بود، بعضی از علما و رجال از فرصت استفاده کردند و موضوع امتیازنامه رویتر را بهانهٔ عزل میرزا حسین‌خان سپهسالار قرار دادند. ولی فعالیت رجال مخالف با تحریک روس‌ها تشدید می‌شد. عاقبت با ارسال تلگرام قیام مردم را به اطلاع ناصرالدین شاه در اروپا رساندند و مدعی شدند که میرزا حسین خان سپهسالار می‌خواهد با کشیدن راه آهن «کفار فرنگ*» را به ایران بیاورد و باید از صدارت عزل شود.

از مخالفان عمدهٔ سپهسالار می‌توان انیس‌الدوله، فرهاد میرزا معتمدالدوله و از علما حاج ملاعلی کنی[4] را نام برد. به هر حال، شاه از سفر فرنگ برگشت و وارد انزلی شد.

---

1. Lord Tenterden

۲. همان، ص ۱۲۰.

۳. «روحانیت روشنفکر نه تنها با احداث راه‌آهن مخالفتی نداشت بلکه این فکر را تقویت هم می‌کردند و نکته بسیار مهم این است که گروه مجتهدانی که در کانونهای مذهبی مثل مشهد، قم و تبریز بودند به حکم «عقل» و «تجربه» هواخواه راه آهن شدند، در نتیجهٔ نظر لرد کرزن انگلیسی که طبقهٔ ملایان را همدست «گروه مرتجعان» و مخالفان «هرگونه نوآوری» شمرده از هر نظر بی‌اعتبار است.» (اندیشه ترقی و حکومت قانون، ص ۳۳۱)

۴. «حاج ملاعلی کنی در سال ۱۲۲۰ هـ ق در قریه کن از قراء حومهٔ غربی تهران متولد شد و پس از تحصیلات ابتدایی در سن بیست سالگی به عتبات رفت و به تکمیل معلومات پرداخت و در روز پنجشنبه ۲۷ محرم سال ۱۳۰۶ هـ ق در سن ۸۶ سالگی وفات یافت و در حضرت عبدالعظیم مدفون گشت. از تألیفات او می‌توان رساله در موضوع اوامر و نواهی، مفاهیم استصحاب و کتاب تحقیق‌الدلایل فی شرح تلخیص‌المسائل و کتاب توضیح‌المقال در علم رجال را نام برد.

کتابخانه تخصصی
تاریخ اسلام و ایران
۱۳۷۳

یک هفته پس از ورود ناصرالدین شاه به ایران، حاج ملاعلی کنی نامه‌ای به شرح زیر مبنی بر مخالفت با امتیازنامه رویتر به او نوشت که در آن تلویحاً به میرزا حسین‌خان سپهسالار حمله شده و همین نامه در عزل او از صدارت بسیار مؤثر بوده است. در نتیجه، ناصرالدین شاه در انزلی سپهسالار را از خدمت معاف کرد و خود بدون او به تهران برگشت.

«بسم‌الله‌الرحمن‌الرحیم

در حال ادای تشکرات وافره بر اجابت دعوت متکاثره و اعیان و عموم اهل ایران سلامتی ذات اقدس شاهنشاه اسلام و اسلامیان پناه از سفر فرنگستان به شرف عرض اقدس ارفع همایون اعلی می‌رساند.

از آنجایی که عقیده جمیع اهل اسلام این است که حضرت ختمی مرتبت پس از ریاضات کافه چهل ساله مبعوث بجهت قاطبه و انتظام بلاد و رفع هرگونه خلل و فساد شدند لهذا مصدر و مظهر مقامات علم و سلطنت و اجراء قوانین و احکام متعلقه به دنیا و آخرت بودند و از جانب خداوند متعال ابلاغ رسوم و قواعد و تهذیب و تکمیل نفوس به ریاضات و عبادات و نظم ابواب معاملات و معاشرات و حفظ نفوس و اعراض و اموال به حدود سیاسیات مجاهدت فرمودند فجزاءالله عن جمیع‌الجزاء و بعد از خود همه مقامات تفویض وصی و نائب خود فرمود الی حضرت حجة عجل‌الله فرجه که دارای جمیع مقامات هستند در ازمنه غیاب آن حضرت خداوند متعال برای هر منصب و مقامی از مقامات آن جناب نائب و مظهری مقرر فرمودند علمای اعلام را نائب و

نامبرده از اواسط سلطنت ناصرالدین‌شاه در تهران به علت توجه مردم به او نفوذ فوق‌العاده‌ای یافت و ناصرالدین شاه از وی ملاحظات بسیار می‌کرد و هراسی وافر داشت.» (عصر بی‌خبری، ص ۱۲۳ پ).

مظهر علم و تکمیل نفوس و تطهیر اموال و انصاب مقرر فرمودند که بیان طریق آنها از معاملات و مناکحات و غیرذلک بفرمایند و سلاطین اسلام را در هر عصری از اعصار مصدر و مظهر تنظیم امور عباد و رفع تقلب متقلبین و امنیت طرق و بلاد مقرر داشتند تا ایادی اقویا از سر ضعفا کوتاه فرمایند و ساکن بلاد اسلام را از ... و یا به طریق خدعه و تذویر[1] مخفی از انظار محفوظ دارند از بیان این مقدمه مختصر که شرح وجوه و نکات و مویدات آن را درین ساعت نمی‌توانم، واضح و لایح می‌شود این که به هیچ وجه دولت و ملت را از یکدیگر جدا نمی‌توان نمود چه ذی‌الحقیقه هر دو یکی و از جانب یکی می‌باشند اگر چه کافل و حامل هر مقامی متعدد باشند در معنی باری است که هر یک به قدر قوه خود کناری از آن بار راگرفته به منزل می‌کشند و می‌برند پس از اختصار این مقدمه مرقومه اگر باعث حصول کلام و عروض غباری بر خاطر مبارک نباشد و عرض می‌شود اگر علمای اعلام در مسایل دولتیه اختلالی نخواسته مشاهده فرمایند و به خاکپای مبارک برحسب رضای آقا مخدوم عرض کنند فضولی نکرده بلکه فضول باید کسی باشد که این را فضولی بنامد بر علما و غیرعلما لازم است عرض کنند پسند خاطر مبارک بشود یا نشود در مقام اصلاح آن برآیند یا نیایند.

«بناءً علی ذالک همه ما دعاگویان بلکه عموم اهل ایمان عرض می‌کنیم که شخص میرزا ملکم خان را ما دشمن دین و دولت دانسته‌ایم و به هیچ وجه صلاحیت وکالت از دولت و سلطنت و انتظام ملک و مملکت ندارد که به خطاب و لقب ناظم‌الملکی مخاطب و ملقب باشد و هر کس باعث این امر شده است خیانت کلی به دین و دولت نموده است که چنین دشمن جانی را مداخله در کارهای بزرگ دولت داده است.

«مدت زمانی نگذشته که در دارالخلافه ابراز شعبده‌های زیاد نموده و مجلس

---

۱. تزویر

فراموشی ترتیب داده بود و به این تذویر و شعبده در خیال تصاحب ملک و دولت و اضمحلال مذهب و ملت بود و الزام مواسات و یک جهتی و هم عهدی که هر یک در پای دیگری در مقام تمام مال و جان بایستد و تا یکی آوازی برآورد همه حاضر و ناظر باشند بتازند و هر چه بخواهند بگیرند و ببرند گویا از خاطر مبارک نرفته باشد حاصل گذارشات[1] فراموشخانه و نتیجه محتمله بلکه مطمئنه آن را وقتی به خاکپای مبارک معروض داشتم حکم مطاع بر دفع و اخراج ایشان شرفصدور یافت بحمدالله این دشمن دین و دولت از یمن توجهات اعلیحضرت همایون شاهنشاهی مسکوت و مأیوس کرد لکن برای ما این اوقات از راه محکم دیگری که خیلی محکمتر و واضحتر و شدیدتر است در همان خیالات افتاد که احداث راه آهن بفرمائید با شروط و تعهدات و مواثیق چندی از قرار مسموع و مکتوب در عهدنامه آن که جمیع خلق مجبور به تسلیم اموال و املاک خود باشند از قبیل جنگلها و معادن و قنوات بلکه سلطان با اقتدار نیز در این اجبار داخل باشد که املاک خالصه و زرخریدی و معادن و رودخانه‌ها را بتوانند به اجبار ببرند به حدی که اگر پس از زمانی دولت بخواهد رفع آن‌ها را بکند جمیع نقود خزانه عامره و نقود اجناس متداوله موجوده در دست رعایا وفا به اداء تاوان و زیان آن ننماید و اگر جسارت نباشد گوینده را می‌رسد که بگوید و بپرسد دولت چه تسلط است بر املاک و اشجار و آب و اراضی رعایا که حتماً بفروشند. گمان ندارم در شرع خود بلکه سایر ادیان تجویز این قسم اجبارها شده باشد. مسموع شد از آن شخص فرانسوی که در جنگ مرو اسیر شده بود و امپراطور آن دولت به اهتمام که به قیمت تمام بلکه الوف و آلاف در خریداری و استرداد او مصرف داشت او گفته بود که مقام عدل و مهربانی دولت به حدی است که با این همه التفات و در حقیقت خریداری من حق این را ندارند

۱. گزارشات

بگویند چرا دستکش چپ را به دست راست کرده‌ای کمپانی هند تمام هند به آن وسعت و مکنت را بخریداری و تملک یک جریب زمین مخصوص سکونت خود برد کمپانی معاصر ما با تصرف آن همه اراضی متعلقه به راه آهن استحقاق انتفاع جمیع معادن و رودخانه‌ها و اراضی با حق به‌کار واداشتن جمیع کارکنان از رعایا چگونه ایران را نبرد و چرا نبرد.

«خوب پس از آن‌که رعایا به رضا یا به حکم کارکنان ایشان شدند و از دادن منال دیوانی معاف ماندند آیا به خزانه عامره از کجا و کدام مالیات و کدام نسق از زراعات چیزی بیاید یا این طورها در عهدنامه نیست و یا هست و نخوانده‌اید و به مآل کار برنخورده‌اید اگر خدای نخواسته کار ما لازم افتد دفع طغیان و تعدی همجوار با اقتداری را از سر حدات خود نماییم اولاً باکدام مال که عرض شد کذالک باکدام رجال حکم جنگ به‌کدام فوجی داده شود که مواجب و جیره چندساله ایشان نرسیده و هر چند فوجی که هستند در بستند و اگر از همه مأیوس شده در خیال اجماع و بلوا برآمده باشیم کدام عالم محترم مسموع‌الکلام مانده با هجوم عموم فرنگیان در بلاد ایران از راه آهن کدام عالمی خواهد ماند و اگر بماند جانی و نفسی داشته باشد که یکدفعه وادینا و واهلتا بگوید از جناب میرزا ملکم خان یا سرکار کمپانی با این همه اموال و این همه رجال و داشتن راهی به این سهل به بلاد عظیمه ایران به خصوص به پایتخت سلطنت و دولت به کدام قلب و اطمینان چه اطمینان داریم که در طول یک ساعت پر نکند اطراف ما را از رجال و توپ و تفنگ و غافلگیر نشویم زیاده جسارت نمی‌شود مجال هم نیست.

«اما اعلیحضرت شاهنشاهی را به باطن همان امام عصری که محل و مظهر اقتدار و سلطنت ایشان می‌باشند قسم می‌دهم که اهتمام بر حفظ دین و دولت و دفع هر خائن از مملکت و ملت بفرمائید بخصوص همین شخص راکه قرار راه آهن داده و عهدنامه آن

را بر وفق صلاح دشمن دین و دولت نوشته بدون این که از عقلا و خیرخواهان دولت اجازه و مشورتی نمایند.

«چون فقره خیانت دیگر از این شخص بزرگ به واسطه اشغال به ذکر معایب آوردن میرزا ملکم خان و او را وکالت سلطنت دادن در باب راه آهن فراموش کرده بودم و خیال ختم عرایض داشتم حال که متذکر شدم لازم دانستم از آن خیانت نیز اشاراتی به نحو اجمال معروض دارد و آن فقره کلمه قبیحه آزادی است که به ظاهر خیلی خوش نماست و خوب و در باطن سراپا نقص است و عیوب این مسأله برخلاف جمیع احکام رسل و اوصیاء و جمیع سلاطین عظام و حکام والامقام است به این جهت در نوشته دیگری نوشته بودم علی‌الاسلام والسلام و دولت را وداع تام و تمام باید نمود به واسطهٔ این که اصل شرایع و ادیان در هر زمان خود قید محکم و سخت و شدیدی بوده و می‌باشد که ارتکاب مناهی و محرمات ننماید معترض اموال و ناموس مردم نشوند و هکذا بر خلاف مقاصد و انتظام دولت و سلطنت است که هر کس هر چه بخواهد بگوید و از طریق تقلب و فساد نهب اموال نماید و بگوید آزادی است و شخص اول مملکت همه را آزاد کرده است و در معنی به حالت وحوش برگردانیده معلوم است نفوس بالطبع طبیعت شیطانی مایل به هوی و هوس و برآوردن مشتهیات خودند همین مایع بی‌نظمی و زیادی تاخت و تاز شده و هیچ کس نمی‌تواند چاره کند این است که قاطبه علما و فضلا را به صدا درآورده حکام و داروغه را خانه‌نشین و عاجز نموده. زیاده جسارت است جز تعلق گرفتن خاطر مبارک بر رفع فساد و اصلاح امور عباد و انتظام بلاد مناص و مخلصی به نظر نمی‌آید دعا می‌کنم که تأثیر در قلب مبارک نماید و رای جهان آراء بر آن قرار یابد.

فان قلب‌السلطان بین یدی‌الرحمن شهر رجب ۱۲۹۰[۱]»

پس از ورود ناصرالدین‌شاه به تهران، اشخاص مختلف معایب امتیازنامه را کتبی و شفاهی به او گوشزد می‌کردند، از جمله نامه‌ای است که مضار امتیازنامه در آن به طور مفصل و دقیق، نکته به نکته، ذکر شده است. این نامه حائز اهمیت است و از این رو جا دارد عیناً ذکر شود گرچه متأسفانه به علت فقدان مهر و امضا در زیر نامه نویسندهٔ آن معلوم نیست. در کتاب عصر بی‌خبری در مورد این نامه آمده است:«ممکن است نویسنده این نامه اعتمادالسلطنه که با سپهسالار میانهٔ خوبی نداشته و در آن وقت رییس «دارالطباعه» بوده است، باشد و میرزا هارطون در آن موقع مترجم دارالطباعه بوده است.[۲]» این نامه در سوم شعبان ۱۲۹۰ (سه روز پس از ورود شاه به تهران) به نظر ناصرالدین‌شاه رسیده است.[۳]

«قربان خاکپای جواهرآسای همایونت شوم مقرب‌الخاقان منشی حضور همایون فرمایش جهانمطاع اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحنا فداه را با تلغراف به چاکران جان‌نثار ابلاغ کرده بود که سواد قرارنامه راه آهن را برای عرض حضور مراحم ظهور ملوکانه بفرستد.

«چون نسخه فارسی قرارنامه را که میرزا ملکم خان به خط خویش نوشته است با نسخه فرانسه که از راه گیلان به توسط مقرب‌الخاقان معاون‌الملک برای ثبت دفتر وزارت خارجه فرستاده بودند این غلام فدوی به عالیجاه میرزا هارطون داده ترجمه کرد

۱. عصر بی‌خبری، صص ۱۲۴ ـ ۱۲۶.
۲. همان، ص ۱۲۶ پ.
۳. همان، ص ۱۲۶.

در بعضی فقرات تفاوت و اختلاف داشت و همچنین در آخر نسخه فارسی پاره‌یی منضمات و ملحقات بود که در نسخه خط فرانسه نبود لهذا چاکر داده دو نسخه را نوشتند نواب مستطاب معتمدالدوله با لطف‌الله بیک فرستادند البته تا بحال از عرض پیشگاه مقدس اعلیحضرت شاهنشاهی روحنافداه گذشته است اگرچه به جمیع نکات و دقایق امور و معایب و محسنات و مناظم و مصالح کارها به عون‌اله تعالی رای حقایق پیرای اقدس اعلی احاطه دارد.

«و این معنی واضح و هویدا است که راه آهن برای آبادی مملکت و رواج تجارت و زارعت و رونق کسب و حرفت و منافع عامه اهالی ایران و صرفه و صلاح دولت و ملت خیلی خوب است و نزد دول و ملل متحابه که خیرخواه دولت و ملت ایران هستند پسندیده و مطبوع می‌باشد.

«ولی در همچه کار اهمی که دایر به منافع عامه مردم و صلاح دولت و ملت و آبادی مملکت و رونق تجارت و زراعت و سایر کارهای عمده و معظم است اگر از هر طبقه دولت و ملت مجالس شور و مشورت و صلاح و مصلحت می‌شد جمیع معایب و محاسن این کار غورهاو دقتها و تحقیقات و همگی اطلاع و استحضار می‌رسانیدند.

«خدا فرموده است به پیغمبر خود و شاورهم فی‌الامرولوکنت‌فظاغلیظ‌القلب‌لانفضوا من حولک یا اگر به حرف کسی از اشخاص عظام که کرهاً و عنفاً قرارنامه را مهر کردند گوش می‌دادند و مردم را بی‌اطلاع نمی‌گذاشتند چرا بعد از اطلاع از عیوب آن که راجع به دولت و ملت دیدند محض غیرت دین و دولت به جنبش می‌آمدند.

«علاوه بر این که به همه مردم ایران معلوم شده است جمیع فقرات این قرارنامه به صرفه و صلاح کمپانیها نوشته شده است.

«شارژدفر دولت اطریش و مجارستان می‌گفت شنیدم دولت ایران می‌خواهد قرار

راه‌آهن را بدهد چه قدرها دولت ما و سایر دولتهای خیرخواه مشعوف شدند ولی بعد از دیدن قرارنامه و اطلاع از فقرات آن که دیدند همگی صرفه و مصلحت با کمپانیها و در حقیقت با دولت انگلیس است دولت ما و سایر دول نیکخواه را نهایت تأثر حاصل گشت که چقدر تنزل کرده است. معایب آن به مردم اثر کرده است و راجع به دولت و ملت می‌باشد از این قرار است.

«اول ـ در فقره ۴ و ۱۵ البته اعلیحضرت شاهنشاهی روحنافداه غور فرمودند که در باب املاک و آبها به طوری که نوشته‌اند برای کسی ملک و زمین و آب نخواهد ماند و مثل حکایت هندوستان خدا نکرده خواهد شد.

«ثانیاً ـ موافق فقره ٦ عملجات کمپانی از هر نوع مالیات داخله معاف خواهند بود و موافق فقره ۲۳ که کمپانی مختار است از خارجه هر قدر عمله بیاورد و هر قدر هم از هر جای ایران خواسته باشد می‌تواند بگیرد در این صورت اولاً از فرنگی ایران را پر می‌کند ثانیاً نه رعیت برای کسی می‌ماند نه نوکر ثالثاً نه زراعت می‌ماند نه تجارت برای اهالی ایران رابعاً برای دولت هم مالیات نمی‌ماند چرا که همگی عمله آنها می‌شوندو از همه چیز معاف.

«ثالثاً ـ موافق فقره ۱۴ که اختیار جنگلها را به کمپانی داده‌اند مطلقاً قید و شرطی برای مایحتاج ملت و دولت از قبیل ذغال و هیزم و اسباب و ادوات نجاری و سایر در قرارنامه مندرج نکرده‌اند کمپانی مختار است به هر قیمت بخواهد به خارجه بفروشد و به اهالی ایران تنگ بگیرد و همه را مستأصل نماید.

«رابعاً ـ موافق فقره ۱۱ که اختیار جمیع معادن و ممالک ایران را به کمپانی داده‌اند باز مشروط ننموده‌اند بجهت ضروریات و مایحتاج دولت و ملت از قبیل نمک که محتاج الیه عامه است و همچنین ذغال سنگ و آهن و مس و سرب و سایر کمپانی اختیار

دارد به هر قیمت بفروشد و مردم را پریشان کند یا به داخله نفروشد و به خارجه بفروشد.

«خامساً ـ در فقره ۱۷ و ۱۸ که ضمانت صدوهفت برای دولت قرار داده است صدوپنج برای منفعت سرمایه و صدودو برای ادای سرمایه فرضاً اگر کمپانی صد کرور برای راه آهن خرج نماید هر سالاله برای ادای سرمایه دو کرور بگیرد در مدت هفتاد سال یکصد و چهل کرور می‌شود چهل کرور از اصل سرمایه اضافه خواهد شد.

«سادساً ـ موافق فقره ۲۲ که کمپانی را مختار کرده‌اند حقوق خود را به هر طور بخواهند به کمپانی دیگر یا مشتری دیگر بدهند یا بفروشند کمپانی حقوق خود را به دولت انگلیس می‌دهد یا می‌فروشد آن وقت کار املاک و آبها و جنگل‌ها و معادن و گمرکها و سایر از تجارتی گذشته دولتی خواهد شد.

«ثامناً ـ در فقره ۲۴ که اشاره کرده است در صورت ظهور مشکلات فیمابین طرفین مضمون فرانسه تنها سند خواهد بود. خط فرانسه را هم با خط فارسی مطابق ننوشته‌اند و حال آن که خط فارسی را که میرزا ملکم خان به خط خود نوشته است بایستی خط فرانسه را هم مطابق آن بنویسد و دیگر چه لازم داشت که قید و شرط نماید در صورت ظهور مشکلات فیمابین طرفین مضمون فرانسه تنها سند خواهد بود از همین شرط معلوم می‌شود که باید اختلاف داشته باشد اکثر اهالی ایران خط فرانسه را چه می‌دانند و آنگهی به کسی هم اطلاع نداده‌اند آنوقتها.

«تاسعاً ـ در نسخه خط فارسی میرزاملکم خان در فقره ۸ نوشته‌اند در مقابل قبض حاکم رشت مشعر بر این که به قدر کفایت ساختن راه آهن از رشت الی تهران میلهای آهنی وارد انزلی شده است این چهل هزار لیره رهن به کمپانی رد خواهد شد. در نسخه فرانسه در وقتی که اسباب میلهای راه آهن حمل به کشتی وارد به انزلی بشود که حکومت رشت رسیدگی اسباب را بنویسد همین وجه معین محجر به کمپانی داده

می‌شود که به مخارج راه آهن رسانیده باشد.

«عاشراً ـ در آخر فهرست شرایط مهندسین که باید در اختیارنامه ثبت شود مشتمل بر دوازده فقره که در آخر قرارنامه خط فارسی نوشته شده در فقره ثامن خواهید دید که نوشته است تعیین قیمت اراضی از روی قیمتی خواهد بود که در وقت اجاره کردن به آن قیمت بوده است وجه اجاره که در این مدت داده است از قیمت ملک کسر خواهد کرد. اولاً قیمت ملک را کمپانی به اختیار خود کرده که صاحب ملک نتواند موافق قیمت روز حرف بزند ثانیاً چه ظلمی است که وجه اجاره از قیمت ملک کسر شود.

«یازدهم ـ در فقره ۱۲ شرایط فهرست مهندسین نوشته‌اند و نیز مباشرین ولایات و نواب محال عرض راه مجبورند که برای قطع اشجار و انهدام دیوارها و یا دفع هر نوع سدی که در جلو راه واقع شود هر قدر عمله که مهندسین را لازم باشد بدون مضایقه بدهند و اجرت عمله را به قانون متداوله از مهندسین راه‌گرفته عاید دارند. البته در فصل بهار به عرض خاکپای همایون اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحنافداه رسیده است که از رعایای دهات برای بنایی مردم عمله می‌آیند به شهرها وقتی که حاصل را می‌خواهند درو نمایند همگی آنها باز می‌روند به دهات برای درو کردن و جمع کردن خرمنها عمله چقدرها کم می‌شود و اکثر بنائیها می‌ماند وقتی که کمپانی همه مردم ایران را مجبور کرد که عمله به جهت راه آهن از همه جا بدهند آن وقت دیگر برای مردم رعیت و زراعت و تجارت و کسب و حرفت و نوکر می‌ماند یا برای دولت مالیات چراکه همه مردم عمله می‌شوند دیگر عقب زراعت و کسب و حرفت و نوکری نمی‌روند چراکه معاف هستند از مالیات و سایر تحمیلات و قس علی هذا سایر فقرات قرارنامه راکه در وقت غور و تأمل و امعان‌نظر معلوم خواهد شد که به صرفه و صلاح کمپانیها نوشته شده.

«نکته و دقایقی که برای رفع این معایب به نظر قاصر چاکران آمده است در آخر

نسخه قرارنامه فارسی از عرض لحاظ انور اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحنافداه خواهد گذشت که نوشته است.

سواد شرحی است که مسیو کوت وکیل و مأمور بارون جولی‌یوس دروتر در طهران نوشته و داده است.

مشتمل بر چهار فقره

«در ضمن فقره دوم نگاشته است دفاتر حمول جمیع کارها و اقداماتی که بسته به امتیازنامه مزبور باشد باید قبل از وقت و پیش از اجرا با مأمور دولت مذاکره شود و به تصدیق او برسد.

«و همچنین در فقره ۴ به نظر مبارک خواهد رسید که نوشته است و این مقرر است که بجهت این فقرات مذکوره یک امضای مأمور دولت بجهت اجرای آن قواعد کافی خواهد بود.

«و نیز مقرر است که دولت ایران هیچ تکلیف مخصوص بر عهدهٔ مأمور نخواهد گذاشت که اختیار احتیاطی او را بجهت تعیین این قرارها بر هم زند حکم این قرارنامه مثل این خواهد بود که فقط در امتیازنامه اصلی مندرج است.

«از این شروط همچه معلوم می‌شود که باید دفاتر حمول بنویسد و با مأمور دولت که در ضمن فقره اول نوشته است ناظم‌الملک خواهد بود مذاکره خواهند کرد. و بیک امضای مأمور دولت که او باشد کافی خواهد بود و شرط هم کرده‌اند که حکم این قرارنامه مثل این خواهد بود که لفظ به لفظ در امتیازنامهٔ اصلی مندرج باشد.

«برای عرض خاکپای همایون اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحنافداه این تفصیلات و نکات و دقایق را جسارت کرد چنانچه رأی حقایق پیرای ملوکانه که دارای جمیع حکمتها و مصلحت‌ها و نکات و دقایق امور است قرار بگیرد و صلاح دانند حکم

تلغرافی میرزا ملکم خان شرف صدور خواهد یافت که بی‌اجازه و استحضار و امضای دولت و ملت و دفاتر حمول و این فقرات و شرایط را که مسیو کوت و مهندسین راه آهن در طهران داده‌اند به اتمام و امضای نرسانند.

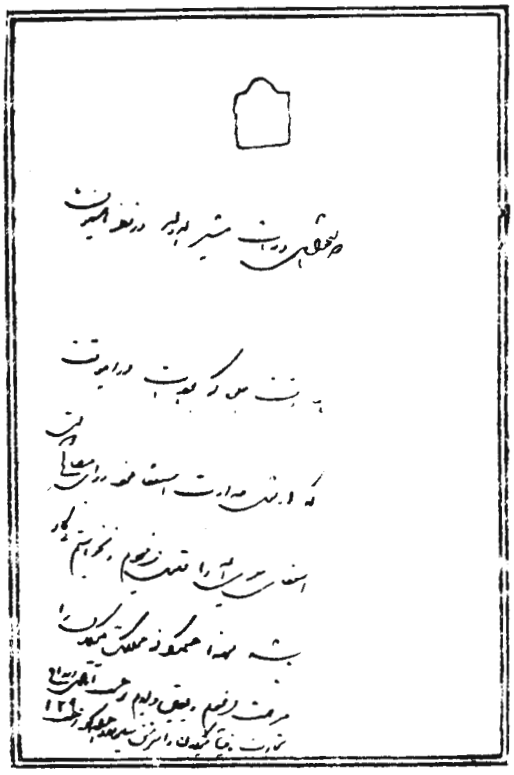
والا به هر طور که رأی مبارک اعلحضرت اقدس شاهنشاه عالمیان پناه روحنا و روح‌العالمین فداه اقتضاء کند امر امر سرکار اقدس ارفع اعلی است و مطاع و مطاع[1]»

به این ترتیب، در نتیجهٔ پافشاری و اصرار مخالفان، در چهاردهم رجب ۱۲۹۰ هـ ق ناصرالدین‌شاه فرمان عزل سپهسالار را از پست صدارت به رشتهٔ تحریر درآورد:

«دولتخواهی و خدمات مشیرالدوله در نظر همایون ما همه وقت جلوه‌گر بوده است در این وقت که از شغل صدارت استعفا نموده و برای مصالح دولت استعفای معزی‌الیه را قبول فرمودیم و نخواستیم بی‌کار باشد و لهذا مملکت گیلان را مرحمت فرمودیم و یقین داریم بر حسب آبادی و رواج تجارت و غیره گیلان را سرمشق سایر بلاد خواهد کرد رجب ۱۲۹۰»[2]

۱. همان، صص ۱۲۶ ـ ۱۲۹.

۲. همان، ص ۳۹.



تصویر دستخط ناصرالدین‌شاه مبنی بر عزل میرزا حسین‌خان سپهسالار از صدارت

با وجود این، عزل سپهسالار و توقف او در رشت طولی نمی‌کشد؛ تقریباً یک ماه بعد؛ به دلیل لیاقتی که ناصرالدین‌شاه از وی دیده بود و برای الغاء امتیازنامه نیز کسی را از او لایق‌تر نمی‌دانست، با نهایت احتیاط او را به تهران احضار کرد. سپهسالار در هجدهم شعبان ۱۲۹۰ هـ ق وارد تهران شد. ناصرالدین‌شاه در نامه‌ای به خط خود به معتمدالملک، برادر سپهسالار، و همچنین در نامهٔ دیگری به عنوان سرکردهٔ طایفه چگنی برای رعایت احتیاط می‌نویسد:

«معتمدالملک

مشیرالدوله امروز با تلگراف احضار شد که به خانه و سرعیال خودش بیاید اولاً به شماها همه و بخود مشیرالدوله نصیحت می‌کنم به هیچ وجه حرف بد و سرد و درشت نسبت به عامه مردم نگویند که مردم متوحش بشوند بی‌جهت البته این نکته را به هیچ وجه فراموش نکنید البته.

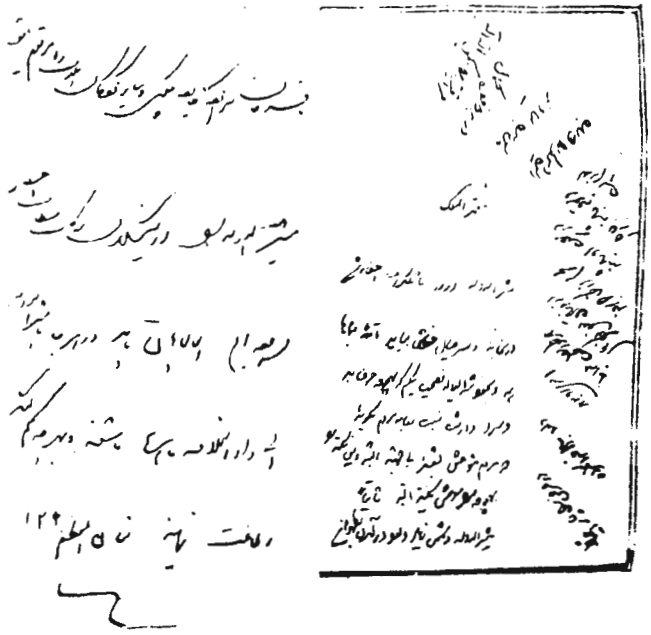
«ثانیاً مشیرالدوله دشمن زیاد دارد در آمدن به تهران در عرض راه بسیار احتیاط دارد مبادا خدا نکرده امری رو بدهد هر طوری مصلحت بدانی از فرستادن بعضی نوکرهای محرم زرنگ که برون در معیت او باشند و متوجه باشند بسیار بسیار لازم است این دستخط را دوباره پس بدهد بیاورند در هر دو فقره مراقبت را بکن البته البته»

نامهٔ ناصرالدین‌شاه به باقرخان بدین شرح است:

«باقرخان سرکردهٔ طایفه چگنی و سایر سرکردگان ایلات را مرقوم می‌شود
مشیرالدوله را از گیلان به رکاب مستطاب احضار فرموده‌ایم آنعالیجاهان[1] باید در هر جا با مشیرالدوله الی دارالخلافه همراه باشند و بهرچه حکم کند اطاعت نمایند
شعبان‌المعظم ۱۲۹۰[2]»

۱. یا آنعالیجاهان

۲. عصر بی‌خبری، ص ۴۶



سمت راست : دستخط ناصرالدین‌شاه خطاب به معتمدالملک؛

سمت چپ: دستخط ناصرالدین شاه خطاب به باقرخان

لغو امتیازنامهٔ رویتر ـ در فقره ششم امتیازنامه تصریح شده بود که پانزده ماه پس از امضای امتیازنامه، احداث راه آهن باید شروع شده باشد؛ امتیازنامه در هجدهم جمادی‌الاولی ۱۲۸۹ (۲۵ ژوئیه ۱۸۷۲) امضا شده بود و می‌بایست تا شنبه دوم رمضان ۱۲۹۰ (۲۵ اکتبر ۱۸۷۳) کار آغاز شده باشد.

« به همین دلیل، رویتر دستورات لازم را در مورد استخدام مهندسان و کارکنان موردنیاز و عزیمت به ایران به هنری کولینز می‌دهد و او در فوریه ۱۸۷۳ با عده‌ای مهندس و کارگر به طرف ایران حرکت می‌کند و در ماه مارس وارد استانبول می‌شود. پس از یک ماه توقف در استانبول، در ماه مه وارد تهران می‌شود. در مذاکراتی که بین

رویتر و کولینز با ناصرالدین‌شاه و سپهسالار در مورد شروع کار از شمال به جنوب انجام شده بود، بنا به اصرار ناصرالدین‌شاه قرار بود احداث راه آهن از طرف انزلی شروع شود. گراهام استوری می‌نویسد:

«مساحی یک صدو پنجاه میل راه رشت و تهران انجام شد و نقشه بریدن هشت هزار فوت از کوه البرز تکمیل گردید و اولین محمولات ریل از انگلستان بارگیری شد.
«معهذا شروع بکار واقعی راه آهن بدون موافقتنامه بین دولت ایران و بارون رویتر درباره «کایه دوشارژ» ممکن نبود زیرا پس از خرید اجناس و لوازم، مشخصات آن نیز مورد احتیاج بود...[1] بالاخره در پنجم ژوئیه ۱۸۷۳ (م) رویتر اجازه تحصیل نمود که مهندسین از رشت مشغول ساختن راه بشوند در این موقع فقط سه ماه و نیم برای شروع کار وقت باقی بود. شش هفته قبل از انقضای ضرب‌الاجل یعنی در اوایل سپتامبر تشریفات ایجاد راه آهن در حضور قنسول بریتانیا و اتباع خارجی مقیم محل به عمل آمد.[2]»

رویتر که از جریان مخالفت مردم و زمزمهٔ لغو امتیازنامه با خبر شده بود دستوراتی برای تسریع کار و جلوگیری از عواقب انقضاء مهلت صادر می‌کرد. کولینز و همکارانش باکمک حدود هزار نفر عمله در رستم‌آباد در شانزده کیلومتری منجیل قریب نیم فرسنگ از درختهای جنگلی را قطع و زمین را تسطیح کردند و در بازگشت ناصرالدین‌شاه از اروپا هنگام ورود وی به انزلی تقاضا کردند از کارهای ساختمانی بازدید شود. اما با تمام تلاشی که انجام شد تا بهانه‌ای برای لغو امتیاز به دست ندهند،

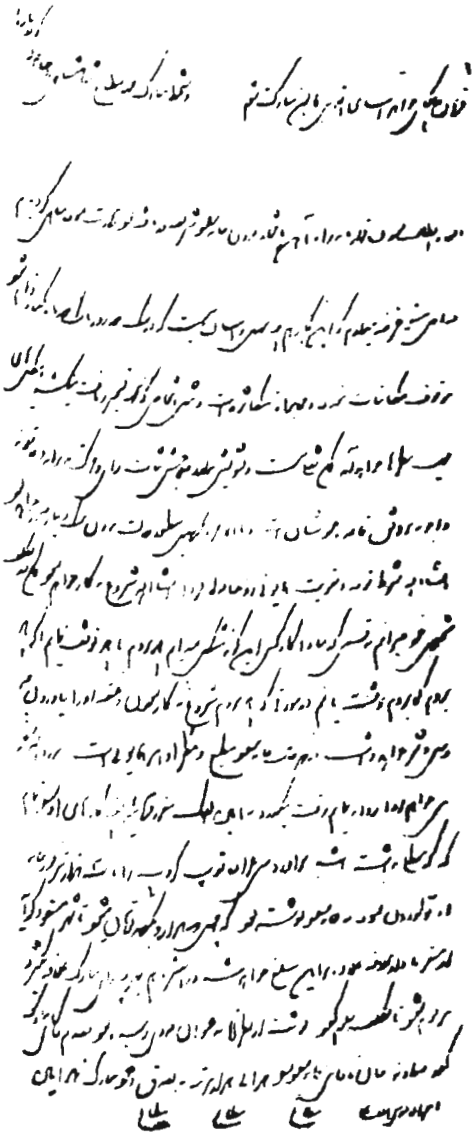
۱. «cahier des charges» مجموع شرایط قرارداد. ۲. عصر بی‌خبری، ص ۱۳۰.

برای اجرای شرایط امتیازنامه سعی کافی به عمل نیامد و همان طور که قبلاً گفتیم با اینکه آمدن سپهسالار به تهران در آن زمان بحرانی کاری خطرناک بود، ناصرالدین‌شاه ناگزیر برای حل مسئله و لغو امتیازنامه او را به تهران احضار کرد.

سپهسالار دست به‌کار شد و طی نامه‌ای دشواری کار را به ناصرالدین‌شاه تذکر داد و وعده داد این مسئله را حل کند. نامهٔ سپهسالار در این باره به تاریخ پنجم رمضان ۱۲۹۰ به شرح زیر است:

«قربان خاکپای جواهرآسای اقدس همایون مبارکت شوم دستخط مبارک جهان مطاع شاهنشاهی روحنافداه که دربارهٔ الغاء و ابطال نمودن قرارنامهٔ راه آهن به افتخار فدوی خانه‌زاد شرفصدور یافته بود زیارت نموده مباهی گردیدم در اول مسأله عرضه می‌دارم که این کار هم چه سهل و آسان نیست که در یک دو روز یا یک دو ماه بگذرد و تمام شود موقوف به مکاتبات متعدده و مخابرات متکاثره است و مثل اشخاصی که به جهت تسخیر ریاضت می‌کشند هیکل‌های مهیب به نظرها خواهد آمد لیکن ثقلی نیست و تشویش ندارد علاجش ثبات رای و حرکت مدبرانه و عاقلانه و اجوبه بر وقف قاعدهٔ خودشان است و بالاخره تحصیل منظور دولت بدون یک دینار ضرر خواهد بود انشاءالله به شرط توجه و تقویت همایونی روحنافداه فردا انشاءالله شروع به‌کار خواهم نمود لکن در تکلیف شخصی خودم حیرانم بقسمی که مبادا کار کسی این گونه مشکل نمی‌دانم باید بروم یا باید توقف نمایم اگر باید بروم کجا بروم به رشت یا قم در صورتی که باید بروم شروع به‌کار نمودم و عقبه او را نیاوردن چه حاصل و ثمر خواهد داشت در هر حال خانه‌زاد مطیع و منتظر اوامر همایونی است میرزا احمد را می‌خواهم فردا روانه نمایم وقت می‌گذرد به امین‌الملک مقرر فرمایید بقیه کارهای او را تمام کند که معطلی

نداشته باشد برآورد سی اراده توپ کروپ را با سه هزار تیر غورخانه از تولوزن نموده به خانه‌زاد نوشته بود که چهل دو هزار و یکصد تومان می‌شود تا شهر مسقو[1] و کرایه از



تصویر نامه سپهسالار به ناصرالدین‌شاه پس از بازگشت به تهران[2]

۱. مسکو

۲. عصر بی‌خبری، ص ۱۳۲.

مسقو تا دارالخلافه علاوه بر این مبلغ خواهد شد در این فقره هم به هر چه رای مبارک علاقه می‌گیرد مرقوم شود تا تکلیف معلوم گردد نوشته از «نظرآقا» به عنوان فدوی رسیده بود تقدیم خاکپای مبارک گردید خداوند جان ناقابل خانه‌زاد را هر آنی هزار مرتبه به تصدیق وجود مبارک نماید آمین امرالاقدس‌الاعلی مطاع مطاع مطاع[1]»

ناصرالدین‌شاه از وضعی که در نتیجهٔ اقدامات مخالفان به وجود آمده بود بیمناک بود و در مورد لغو امتیازنامه شتاب به خرج می‌داد؛ نوشته‌های وی، از جمله نامهٔ زیر، حاکی از این امر است:

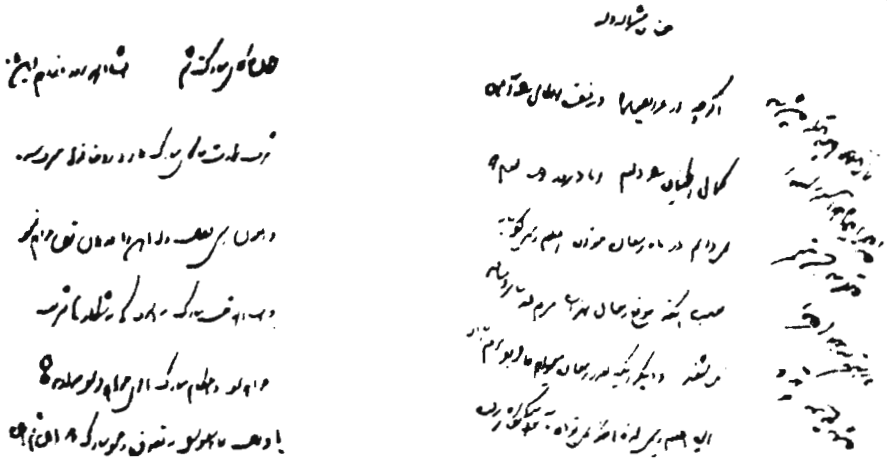
«جناب مشیرالدوله اگر چه از عرایض شما در فقره ابطال راه آهن کمال اطمینان را دارم اما دیروز نوشته بودم که نمی‌دانم در ماه رمضان می‌توان اعلام رسمی کرد یا نه به علت این که موقع رمضان بهتر است مردم در منابر و مساجد می‌شنوند و دیگر این که بعداز رمضان می‌خواهم جاجرود بروم انشاءالله. این اعلام رسمی نشده اولاً نمی‌توان به آسودگی به شکار رفت ثانیاً موقع احکام لازمه می‌گذرد، گیر من در همین اعلام رسمی ابطال راه آهن است، در پشت همین دستخط جواب بده[2]»

جواب سپهسالار در پشت نامه بدین مضمون نوشته شده است:

«قربان خاکپای مبارکت شوم انشاءالله روز پانزدهم این ماه به شرف زیارت خاکپای همایونی روحنافداه مشرف شده و اعلام رسمی ابطال راه آهن را در همان تعیین خواهم

۱. همان، ص ۱۳۲.
۲. همان، صص ۱۳۳، ۱۳۵.

نمود انشاءالله قلب مبارک به آسودگی به شکارگاه تشریف خواهد برد و احکام مبارک اجریٰ خواهد نمود خداوند جان و مال خانه‌زاد را به تصدق وجودمبارک نماید آمین ثم آمین[1]»



تصویر نامه ناصرالدین شاه دربارهٔ اعلام رسمی ابطال امتیازنامهٔ رویتر در پاسخ به سپهسالار

پایان مهلت پانزده ماهه ـ همان‌طور که گفتیم، طبق فقره هشتم امتیازنامه قرار بود در مدت پانزده ماه از تاریخ امضای امتیازنامه، صاحب امتیاز عملیات ساختمانی را شروع کند. به علاوه براساس فقرهٔ بیست و سوم، کارهای دیگر،نظیر استخراج معادن و دیگر امور، نیز می‌بایست در این مدت صورت گرفته باشد، در حالی که نسبت به کارهای مربوطه به فقرهٔ ۲۳ هیچ اقدامی به عمل نیامده بود. پس از پایان مدت پانزده ماهه، سپهسالار مستر کولینز نمایندهٔ رویتر را به طور شفاهی از عدم اجرای شرایط امتیازنامه و ابطال آن آگاه ساخته بود. اما کولینز بدون توجه به موضوع در چهارم نوامبر ۱۸۷۳

۱. همان، ص ۱۳۵.

(۱۲ رمضان) در نامه‌ای به عنوان «جناب سپهسالار اعظم» دربارهٔ کایّه دوشارژ چنین نوشت:

«از بارون روطر تلگرافی دریافت نموده‌ام به موجب آن که او می‌گوید غیبت جناب ملکم‌خان از لندن حقیقة اسباب منع اجرای امتیازنامه است جناب ملکم خان از جانب دولت متبوعه خود مأمور است که در باب کایّه دوشارژ با بارون روطر قراری بدهد.

بارون روطر به من دستورالعمل داده است که از جنابعالی استفسار نمایم که در این موقع تکلیف چه بوده و اطلاع حاصل نمایم که جناب ملکم خان چه وقت به لندن مراجعت می‌نمایند.[۱]»

روز بعد سپهسالار چنین پاسخ می‌دهد:

«بتاریخ پنجم نوامبر ۱۸۷۳ مطابق سیزدهم رمضان ۱۲۹۰

مسیو:

در جواب مراسله دیروز شما باتأسف به امعان نظر شما می‌رسانم که کمپانی که شما مأمور آن هستید چون در ایفای شرط وعهد خویش چنین که در فصل هشتم قرارنامه مشروط است به اعتقاد ما قصور کرده دولت ایران نیز به حکم همین واقعه خود را از عهود و شروط خویش نسبت به بارون رویتر آزاد می‌گمارد و در این صورت نمی‌تواند به مأمور لندنی خود احکاماتی که شما خواهش می‌کنید برای فقره دفتر محاسبات همین قرارنامه که در لفظ و معنا معیوب گشته صادر نماید پس قبل از این که طرفین دوباره

۱. همان، ص ۱۳۶.

متفق‌الرأی باشند نه تنها هر حکمی که سابقاً صدور یافته به نسخ[1] آن هم اشاره خواهد گردید بلکه خود قرارنامه در نظر ما ملغا[2] و کان‌لم‌یکن خواهد بود در این موقع مسیو بیان احترامات مرا بپذیرد حسین»[3]

سپهسالار در شانزده رمضان ۱۲۹۰ مستر تامسن وزیر مختار انگلیس را به منزل خود دعوت کرد و ضمن مذاکرات، جریان فسخ امتیازنامه را به اطلاع او رساند و سپس ماوقع را طی نامهٔ مفصلی به ناصرالدین شاه گزارش کرد. متن این گزارش، با این که مفصل است، برای روشن ساختن هدف از احداث راه آهن در زمان قاجار نقل می‌شود:

«قربان خاکپای جواهرآسای اقدس همایونی مبارک شوم. روز شنبه ۱۶ شهر حال بر حسب امر قدرقدرت همایون شاهنشاهی روحنافداه مستر طامسن وزیر مختار انگلیس را نزد خود احضار نمودم دو ساعت بغروب مانده آمد بمشارالیه گفتم سرکار اقدس همایون ملوکانه روحنافداه از آنجاییکه دولت انگلیس را حقیقة دوست صمیمی واقعی خودشان می‌دانند و شخص شما را خیرخواه و صدیق می‌شمارند به من فرمودند که شما را نزد خود خواسته فرمایشات آتیه را به شما بگویم و جواب تحصیل نموده و به عرض آستان مبارک برسانم.

«می‌فرمایند هیچکس به قدر خود من فطرتاً طالب انتظام و اصلاح در امور و ترقی دولت نیست و باز هیچ کس بقدر من نمی‌داند که وسیله ترقی پیروی به همان قواعدی است که در ممالک فرنگستان از روی علم و بصیرت و حکمت مجریٰ نموده‌اند که

---

۱. فسخ
۲. ملغی
۳ عصر بی‌خبری، ص ۱۳۶.

اعظم آنها راه آهن و تلغراف وتسهیل تجارت و مراودات و اجرای عدل و انصاف و تأمین مال و جان است قبل از آنکه بسفر فرنگستان بروم و اینهمه اعمار و ثروت و انتظام را برأی‌العین مشاهده نمایم همیشه طالب و راغب این امور بودم چنانچه قرارنامه راه آهن قبل از عزیمت فرنگستان انعقاد یافت حالا که خود همه آنها را مشاهده نمودم و بدقت حکمت همه را مطالعه کردم بمراتب میل و شوق من در اجرای قواعد حسنه بالمضاعف شده است و با چه خیالات عالیه معاودت می‌کردم که بعد از ورود بمقر سلطنت فوراً درصدد اجرای آنها برآیم بغتةً در اول ورود بخاک ایران این مقدمه روی داد و ما را مجبور کرد که چندی خیالات خود را تأخیر انداخته با تدبیر در اصلاح امور داخله برآییم از جمله مقدمه راه آهن را بقدری در اذهان علما و عموم ملت مضر و مخرب دین و دولت و تمامی ملت به قلم داده‌اند که هر قدر بخواهم اینفقرات را از ذهن آنها بیرون بیاوریم و محسنات و منافع اینکار را تعداد دهیم عجالتةً امکان نخواهد داشت تنها به اختلال افکار علمای دارالخلافه اکتفا نکرده‌اند بجمیع علمای ولایات شروحات نوشته‌اند و بر آنها یقین نموده‌اند که این عمل مخرب جمیع قواعد دینیه و قدیمه دولت است و هر روزه از حکام ولایات راپورتهای موحشه می‌رسد از برای رفع و دفع این خیالات و تصحیح افکار عامه عجالةً چاره بجز الغاء و ابطال قرارنامه چیزی بنظر مبارکشان نمی‌رسد در صورتی که شرایط خود قرارنامه این حق را به طور صریح به دولت می‌دهد و صاحبان امتیازنامه به آنچه وعده نمودند وفا نکردند و باز فرمودند که به شما اطمینان بدهم که در محسنات راه آهن بهیچوجه تغییر اعتقاد نفرموده‌اند و می‌دانند که قوه و قدرت آتیه دولت منوط به راه آهن است پس از آنکه این قرارنامه حاضره که موجب اینهمه گفتگو شده است لغو و باطل شد و اذهان آرام گرفت آنوقت بفاصله دو یا سه ماه با همین بارون رویتر یاکمپانی دیگر مضایقه ندارند سهل است اصرار

خواهند فرمود که قرار مجددی از روی اساس تازه در ایجاد راه آهن بدهند حالا رأی و سلیقه شما در آنچه اول تا آخر گفتم چه چیز است بیان کنید تا عرضه دارم گفت از روزی که گفتگو و مذاکره راه آهن با بارون رایتر بمیان آمده است دولت انگلیس کلیةً بیطرف مانده است یعنی که تا امروز یک کلمه با دولت ایران مذاکره در اینفقره نکرده است نه اعانت و تشویق و نه اهانت و مخالفت کرده است رسماً من هم باید به دولت خود تأسی نموده بیطرف و ساکت بمانم گفتم البته در نظر دارید که دولت شما در مجلس پارلمنت حمایت خود را از این امتیازنامه به بارون رایتر دریغ داشت و امروز در این مسأله بارون رایتر در تحت حمایت انگلیس نیست گفت از جمیع مذاکرات در پارلمنت و جوابی که به رایتر داده‌انداطلاع دارم بعد شرح مفصلی از وخامت نتیجه این حرکت که بوقوع رسیده است و سوء تأثیر او در جمیع فرنگستان خاصه در انگلیس بیان کرد و گفت حقیقةً امر را محرمانه بتو می‌گویم اعلیحضرت شاهنشاهی آن قبول عامه که در لندن تحصیل فرموده بودند غیب کرده و دولت انگلیس امروز از دولت ایران مأیوس است و چه قدر با نیت خوب حاضر شده بود که تقویت‌ها و معاونت‌های کلیه از دولت ایران نماید در جواب او گفتم بهترین و بزرگترین صفات ملت انگلیس در دنیا انصاف و حقانیت است اما در این موقع چه بحثی بر شخص همایونی می‌توانید وارد آورد که قبول عامه در لندن را غیب فرموده باشند امر ناگواری بر خلاف میل و رضای مبارک ایشان به وقوع رسیده و هر قدر تصور نمایید متغیر شدند و راه خبر را به اردوی متوقفین دارالخلافه مسدود نمودند و هرچه نوشتند انحصار به خودشان داشت و کار را بقدری بزرگ قلم‌دادند که باز می‌توان گفت سرکار اقدس همایونی کمال قوت قلب را به عمل آوردند گفتم یک فقره بشما می‌گویم یقین بدانید که در مسائل داخلیه ایران و استعمال تدابیر لازمه بجهت تحصیل مقصود هیچکس را بقدر ذات اقدس ملوکانه روحنافداه

مهارت تامه ندارند و خدا می‌داند خیلی خوب و با تدبیر و عقل کامل حرکت می‌فرمایند و آنچه شما منظور دارید که استقلال کلیه اوامر سلطنتی باشد به عمل آمده و عنقریب تکمیل خواهد شد.

«بعد فصلی راجع به شخص فدوی خانزاده و خیالات و پولتیک عاقلانه خانزاد به قول او بیان و اظهار تأسف و ملامت زیاد از پارهٔ حالتها بیان کرد که عرض آنها از طرف خانه‌زاد بهیچ وجه مناسب نیست خوبست بوسایل دیگر بعرض خدام آستان مبارک برسد همینقدر فدوی در جواب گفتم که من کمال تشکر و خاکساری را از آنچه تا بحال دربارهٔ من فرموده‌اند دارم و خود برأی‌العین مشاهده می‌نمایم که جمیع اوقات مبارکشان مصروف تقویت و اصلاح کار من است که از آنجمله همین فقره راه آهن و اصراری که می‌فرمایند باز جزء اعظم او از برای خود من است حالا اگر واقعاً شما بطوری که می‌گویید وجود نابود مرا از برای پیشرفت خدمات و اوامر همایونی لابدمند می‌دانید پس تقویت و معاونت نمایید تا اینفقره راه آهن لغو و باطل شود و امورات بر وفق مرام صورت گیرد گفت در آخر فصل هشتم من یکقدری اشتباه دارم به این معنی که اگر در رأس وعده پانزده ماه شروع بکار نکنند شما حق ضبط آن چهل هزار لیره انگلیسی را دارید لکن بعد اگر او باز میل‌های آهنی از رشت الی طهران را آورد آن وقت باز می‌تواند مشغول کار شود فدوی خانه‌زاد قرارنامه را آورد و فصل هشتم را مجدداً مطالعه نمود رفع اشتباه از او کردم بعد خود او بفدوی گفت فصل ۲۳ قرارنامه هم مقوی خیال و رأی شما می‌تواند شد او را هم مراجعت کردم دیدم واقعاً اسلحهٔ خوبی است گفت حالا میل همایونی بر این است و شما هم می‌گویید الغاء و ابطال اینفقره موجب تقویت شماست شخصاً آنچه در قوه داشته باشم معاونت روحانی در تقویت خیال شما خواهم نمود گفت عجالةً بزرگترین تقویت‌هاعدم حمایت از صاحب امتیاز

است گفت آنفقره را در پارلمنت جواب داده‌اند تاا مروز هم من بهیچوجه مداخله و اظهار حمایتی از کمپانی مزبور نکرده‌ام بعد گفت آیا سرکار اعلیحضرت شاهنشاهی تجویز می‌فرمایند که در میان فرنگستان امروز خیوه را مقدم‌تر و با تربیت‌تر از ایران تصور نمایند گفتم چنین امری به تصور احدی نیامده و نخواهد آمد گفت در خیوه از برکت قشون روس اساس اسارت و بنده‌فروشی راموقوف کردند و دولت ایران از این فقره بهتر و بیشتر از همه نفع برد و اسرای چندین ساله او از خیوه آزاد شدند و آمدند و بلکه چند سال است که در خصوص منع اسارت سیاه‌ها سعی و اهتمام دارد و با جمیع دول و امارات عهدنامه منعقد کرده است مثل دولت عثمانی و خدیو مصر و امیر زنگبار وامام مسقط و غیره و غیره لکن دولت ایران هنوز داخل عهدنامه نشده است این اوقات سواد عهدنامه بسیار مختصر از دولت بمن رسیده است ه ترجمه نموده نزد شما می‌فرستم که به ملاحظه همایونی برسانید گفتم مطلبی که هنوز اظهار ننموده‌اید و نمی‌دانید رد می‌شود یا قبول هیچ حق نداشتید و ندارید که اسباب گله و شکایت خود قرار بدهید یا خیوه را بجهت تربیت مستعدتر از ایران بگویید همینقدر به شما می‌گویم نه خودتان تغییر اعتقاد درباره ایران بالخاصه درباره ذات مقدس همایونی روحنافداه بدهید و نه بگذارید از برای دولت و ملت خودتان تغییر اعتقادی بشود زیرا که عظمت و قدرت و درست قولی و حسن وفای دولت انگلیس به خوبی بالاتر از آنچه شما میل داشته باشید مشهود خاطر مبارک گشته و اطمینان تمام بشما دارند و با سایرین مماشات می‌فرمایند چنانکه خود شما هم مماشات می‌کنید خلاصه صحبت خیلی زیادتر از این شد که به عرض خاکپای مبارک روحنافداه رسانیدم در حضور انور مشهود است که از برکت تربیت همایونی در صحبت و مذاکره امکان ندارد که اهالی خارجه بتوانند بر فدوی تفوق

حاصل کنند الامرالاشرف‌الاقدس‌الاعلی مطاع غلام خانه‌زاد حسین[۱]»

ناصرالدین شاه به خاطر آرامش مردم و راحتی فکر خود مایل بود اعلام لغو امتیازنامه و اطلاع عموم تسریع شود. پس از آنکه ملاقاتها و اقدامات دیگری صورت گرفت و نظر مأموران ایرانی مقیم کشورهای خارجی، بویژه میرزا ملکم خان وزیر مختار ایران در لندن، سؤال شد، به دستور ناصرالدین شاه و با تصویب سپهسالار مجلسی مرکب از کامران میرزا نایب‌السلطنه، میرزا یوسف خان مستوفی‌الممالک، حسام‌السلطنه مراد میرزا، اعتصام‌السلطنه و خود سپهسالار تشکیل شد. این مجلس پس از بررسی مسئله، نتیجه را طی گزارشی به شرح زیر به عرض شاه رساند:

«بتاریخ شب چهارشنبه بیستم شهر رمضان‌المبارک (۱۲۹۰) حسب‌الامر الاقدس الاعلی در مجلس خاص دربار اعظم دستخط مبارک در باب اعلام بطلان و فسخ امر راه آهن زیارت شد صورت منظورات ملوکانه در این مسأله بیان شد بالضروره تفصیل اقدامات به این امر هم که موافق امر ملوکانه جناب جلالتمآب مشیرالدوله متصدی بوده‌اند برای مزید اطلاع اعضای مجلس شرح داده هیأت امروزه این کار را که در چه نقطه است توضیح نمودند.

«معلوم شد که عجالةً در ملاقات سفیر انگلیس و سؤال و جوابها که با میرزا ملکم خان و کلنس وکیل رایتر شده است تنها دلایل فسخ و ابطال قوتی یافته است نه این که هنوز از ختم و قطع کار اطمینان حاصل شده باشد و اگر در این حالت به اعلان و انتشار امر اقدام شود شاید باز زحمتی حادث شود و وسیله حرف و ادعایی به دست رایتر و

۱. همان، صص ۱۳۶ تا ۱۳۸.

وکلای او بیفتد صلاح در این است که اولاً چند روز تأمل شود تا جواب تلگرافها که به لندن شده است برسد و یکباره از اسکات و یأس رایتر مطمئن شویم. ثانیاً بعد از اختتام امر و اطمینان از گذشتن کار اعلان و بطلان راه آهن را لازم نیست فرمان بنویسید و در مجمع عوام بالای منبر خوانده شود همین قدر با شرح مقدمات مسأله به طوری که قصور و کوتاهی را منحصراً به رایتر و وکلای او بگذارند شرحی در روزنامه دولتی چاپ شود و به بعضی ولایات هم مختصراً با تلگراف اخبار کنند بیش از این ضرورت ندارد.

رأی مجلس این است که معروض افتاد تا مقتضیات رأی آسمان‌آسای اعلیحضرت همایون ارواحنافداه چه باشد. نایب‌السلطنه امیرکبیر، یوسف‌بن محمدحسن، حسام‌السلطنه، اعتضادالسلطنه، غلام خانه‌زاد حسین[1]»

«سپس در نوزده رمضان ۱۲۹۰ این اعلان برای اطلاع مردم در روزنامه رسمی ایران منتشر شد:

«مطالعه کنندگان روزنامه ایران البته دانسته‌اند که سابقاً فی‌مابین اولیای دولت ایران و بارون ژولیس رایتر در امتداد راه آهن از رشت به بوشهر شده[2] قرارنامه منعقد شده بود و چون تا این تاریخ که قریب یک ماه از موعد شروع حقیقی به نصب و امتداد راه آهن منقضی شده و علامات قصور و عدم تمکن بارون مزبور به وفای عهد و حفظ اصول قرارنامه خود شایع و معلوم شد.

«آنچه بر ما محقق و معلوم شد دولت ایران قرارنامه مزبور راکان‌لم‌یکن فرض کرده رأی خود را بواسطه تلگراف بخود بارون رایتر و بموجب تحریرات رسمیه به وکیل

۱. همان، صص ۱۳۸ و ۱۳۹.

۲. عیناً نقل شده است.

مشارالیه در دارالخلافه اعلام نمودند که دیگر قرارنامه مزبور لغو و باطل و از درجه اعتبار ساقط است.[۱]»

چند روز پس از آن، حسنعلی خان، وزیر فواید عامه، لغو امتیازنامه را به اطلاع کولینز رساند و از وزارت امور خارجه نیز مراتب را به سفارت انگلیس ابلاغ کرد. در ضمن اعلانی نیز صادر شد:

«هو»

اعلام رسمی

چون بارون ژولیس رایتر در ماده قرارنامه راه آهن که با دولت علیه ایران منعقد کرده بود وفای به وعده‌های صریحه مندرج در قرارداد خود ننموده و شروع به عمل در مدت معینه نکرده لذا دولت علیه ایران بموجب حقی که به مدلول فصول قرارنامه بجهت خود باقی گذارده بود قرارنامه مزبور را الغاء و ابطال نموده و در حکم کان‌لم‌یکن گذارد و این رأی ثابت خود را به موجب تحریرات رسمیه به وکیل مشارالیه در دارالخلافه معلوم ساخت و از تاریخ امروز قرارنامه راه آهن منعقده با بارون مشارالیه و امتیازاتی که به او داده شده بود عاطل و باطل و از درجه اعتبار ساقط است.[۲]

در پنجم دسامبر ۱۸۷۳ (چهارده شوال ۱۲۹۰ هجری) نیز تلگرافی به سفارتخانه‌های ایران در لندن، پاریس، پترزبورگ واستانبول مخابره شد:

---

۱. عصر بی‌خبری، ص ۱۳۹.

۲. همان، ص ۱۳۹.

«چون بارون رویتر از عهدهٔ تعهدات خود برنیامد و مخصوصاً شرایطی که در فصل هشتم و بیست و سه مقرر است پیش از انقضای مدت مجریٰ نشد در این صورت که امتیازی باقی نمی‌ماندو مثل این است که کان‌لم‌یکن است برای آگاهی خودتان اطلاع داده شد.»[۱]

در تلگرام به سفارت لندن اضافه شده است: «وجهی که رسم ضمانت در بانک گذاشته شده باید ضبط نمائید بهیچوجه اجازه ندارید در باب قرارنامه مخصوص راه آهن گفتگو نمائید طهران پنجم دسامبر ۱۸۷۳»[۲]

لغو امتیازنامه، که موجب خشنودی دولت روسیه بود، بهانه‌ای به دست ناصرالدین‌شاه داد و به عنوان بهانهٔ عدم‌وفای به عهد از آن برای نزدیکی روابط ایران و روسیه استفاده کرد و پیوسته می‌گفت براساس قولی که در پترزبورگ به صدراعظم دادم عمل کرده‌ام. متن نامه‌هایی که در پی می‌آید حاکی از این امر است.

«مشیرالدوله این دستخط را در حضور وزیر مختار بخانید[۳] و سواد این دستخط را بدهید وزیر مختار، اصل این دستخط را پاره کنید. به پرنس کرچکوف تلگراف شود از جانب وزیر مختار روسیه از قول ما در فقره راه آهن که در پطرزبورغ گفتگو شد و بشما وعده دادم که قرارنامه را با کمپامی امتداد نمی‌دهم بوعدهٔ خود وفا کرده بعلاوه آن درصدد ابطال آن هستم.

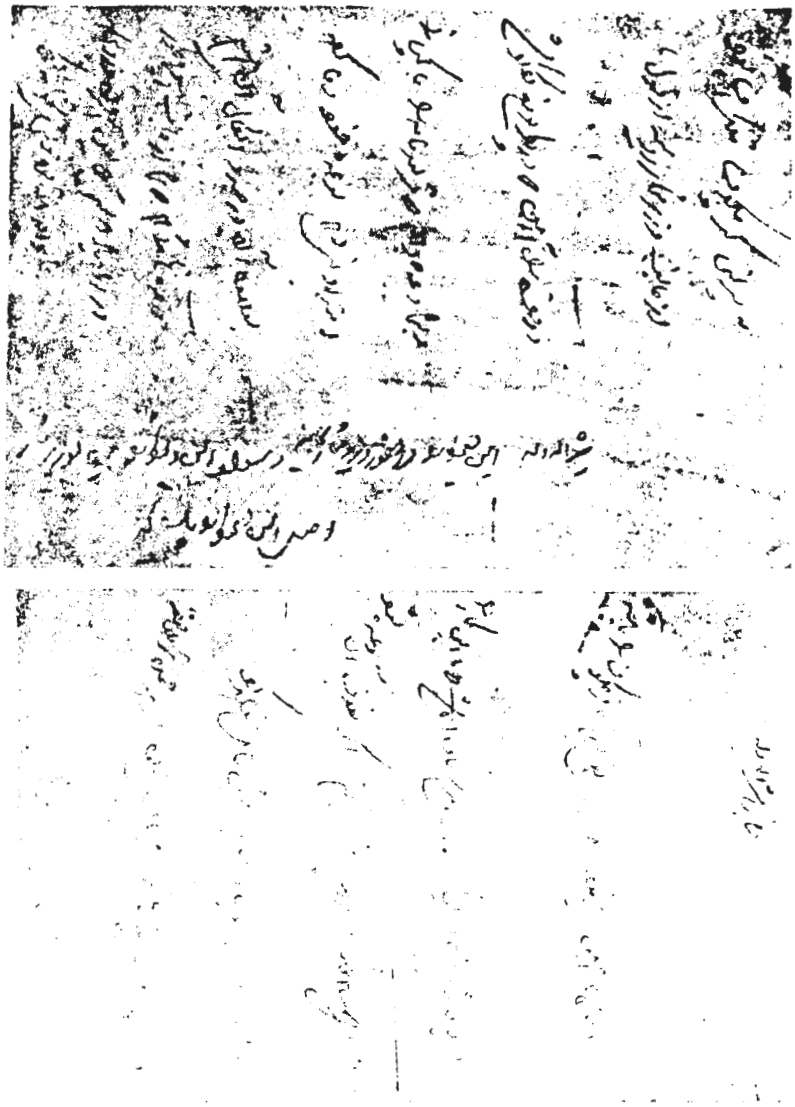
وعده‌هایی که شما از جانب امپراطور در ازدیاد دوستی دولتین ایران و روس بما داده‌اید

---

۱ و ۲. همان، ص ۱۴۰.

۳. بخوانید

فراموش نخواهید کرد[۱]»



تصویر نامه‌های ناصرالدین شاه به مشیرالدوله (سپهسالار)[۲]

«جناب مشیرالدوله

در فقره راه آهن باید ملتفت صحبتهای پطرزبورغ با قرچکوف را باشید که چه

۱. همان، ص ۱۲۲.

۲. همان، صص ۱۲۱ و ۱۲۲.

تحاشی داشت از اینکار و وعدهٔ صریح به او داده شد که ما اینکار را نمی‌کنیم prolonger[1] نمی‌کنیم اگر خلاف آن وعده بشود دولت روسیه از ایران و از ما بسیار رنجش حاصل خواهد کرد و رنجش روسیه چقدرها ضرر به ایران دارد از همه عمده‌تر رنجش روسیه است.[2]»

پس از لغو امتیازنامه، رویتر دست به اقداماتی زد و ایران را در کشورهای مختلف به بدقولی و بی‌اعتباری متهم کرد و ادعای خسارت نمود. او در سفری به روسیه درصدد برآمد تا شاید نظر روس‌ها را برای شرکت در این کار جلب کند یا امتیاز خود را بفروشد، اما نتیجه‌ای نگرفت و به هر حال، اختلاف رویتر و دولت ایران هفده سال طول کشید و به استرداد اصل امتیازنامه به دولت ایران منتهی شد. گراهام استوری در کتاب رویتر در یک قرن در مورد اقدامات و نقشه‌های رویتر پس از الغای امتیازنامه می‌نویسد:

«از آنجا که استدعاها و اعتراضاتی که در مورد لغو امتیاز به عمل آمد متساویاً بلا اثر بود در بهار سال ۱۸۷۴ کارگران مرخص و متخصصین نیز بازخوانده شدند عجز دولت ایران در مطالبه مبلغ چهل هزار لیره وجه سپرده از بارون رویتر نیز وضع دولت ایران را محکمتر نمی‌کرد. سرویلیام هارکورت[3] که دراین موقع مدعی‌العموم بود اظهار عقیده کرد که لغو امتیازنامه قانوناً بهیچوجه قابل توجیه نبود.

«نتیجه انتخابات فوریه ۱۸۷۴ برای رویتر امیدبخش بود محافظه‌کاران با اکثریت معتنابهی فائق شدند و سیاست خارجی دیسرایلی بسیار بیش از سیاست خارجی

۱. طول دادن

۲. همان، ص ۱۲۳.

3. Sir William Harcourt

گلادستون با ایران سروکار داشت اما اعضا دائمی وزارت امور خارجه انگلیس به جای خود مستقر بودند و لرد تنتردن (معاون دائمی وزارتخارجه) که از رویتر ظنین بودند در این موقع نزد وزیر خارجه رویتر را متهم می‌کرد که «برای دولت دام می‌گسترد و سعی دارد دست و پای دولت را در آن گیر اندازد» و وزیر خارجه جدید لرد دربی[1] مانند سلف خود از پنجه در پنجه شدن انگلیس و روسیه وحشت داشت....

«هنگامی که رویتر تقاضا کرد که وزیر مختار انگلیس در تهران نفوذ خود را بکار برد تا بن‌بستی را که به وجود آمده بود مرتفع کند به او جواب دادند که وی می‌تواند توقع داشته باشد که همان مساعدتی را که درباره «هر فرد انگلیسی دیگر در این مورد به عمل می‌آید» درباره او هم می‌توان مرعی داشت. مع‌الوصف سرنوشت امتیازنامه از این پس در تهران و در کاخ ابیض انگلستان تعیین می‌شد مبارزه برای تحصیل حقوق آینده صنعتی ایران شدت پیدا کرده بود این مبارزه دیگر بین یک بازرگان هوشیار و مشاورین یک شاه حیله‌کار به عمل نمی‌آمد آتش مبارزه بدامن دولت‌ها کشیده بود.

«در سال آخر دولت گلادستون رویتر دوباره سعی خود را به عمل آورده بود که دولت انگلیس را به نقشه خود علاقه‌مند کند. در بهار آن سال رویتر طعمه جدیدی به قلاب دام خود آویخت. به جای خط آهن از شمال به جنوب به وزارت هند پیشنهاد کرد که از شرق به غرب ایران راه آهن بکشد در این باره به لردگرانویل نوشت که در قبال تضمین احتمالی دولت جهت نصف منافع براساس یک قرضه ده میلیون لیره از قرار صدی شش که مورد ضمانت ترکیه باشد رویتر حاضر است یک راه آهن دیگر از استانبول به سرحد ایران بکشد سپس راه آهن ترکیه را به راه آهن ایران منضم می‌ساخت و بدین ترتیب یک راه آهن سرتاسری از کاله به ایران از طریق استانبول ایجاد می‌کرد که

1. Lord Derby

همواره ممکن بود به طرف مشرق امتداد یابد در این مورد وزارت هند دچار اضطراب شد چنانکه در یک یادداشت محرمانه مذکور است نفع و ضرر از هر دو طرف زیاد بود. رویتر تقاضا داشت که سالی ۳۰۰٫۰۰۰ لیره تضمین بشود و این مبلغ بسیار خطیر بود اما رد این تقاضا ممکن بود ایران را به کلی از چنگ انگلیسها بیرون بکشد و در چنگال روسها بیندازد (وزارت هند در این مورد زیاد واقع بین شده بود) از این بدتر ممکن بود رویتر به کلی مأیوس شود و از تابعیت انگلیس دست بکشد و خود را تحت حمایت روسیه قرار دهد به عقیده تهیه کننده یادداشت نتیجه نامطلوب بود.

«در همان هفته کلیه مسأله مرابطات به وسیله راه آهن در مجلس عوام مطرح شد از گلادستون خواسته شد که در سیاست منفی سابق خود تجدیدنظر کند.

«اگر انگلستان با ترکیه همکاری و خط نزدیکتری به هندوستان ایجاد نمی‌کرد فردیناند دولسپس[1] که اکنون از کارهای کانال سوئز رهایی یافته بود آمادهٔ این کار بود. وی پیشنهاد ایجاد راهی از روسیه کرده بود. اما در این موقع دولسپس دیگر دولت انگلیس را تهدید نمی‌کرد زیرا گلادستون از پرداخت پول خزانه بیشتر می‌ترسید.

«در هر حال گلادستون اکنون عقیده یک متخصص را در دست داشت که هرگونه امیدی به پیشرفت در ایران «خواب و خیال» بود گلادستون هیچ قصد تجدیدنظر در سیاست خود را نداشت. مجلس اعیان نیز که با مخالفت نخست وزیر مجهز بود بطور خلاصه بوسیله لرد گرانویل به رویتر جواب داد که: «این امر برای دولت علیاحضرت ملکه خلاف سنت جاریه است که منافع مخارج کاری را که در یک کشور خارجی متعهد شده است تضمین نماید.» دولت به طور خونسرد بی‌اعتنا ماند.

«پیشنهاد دایر بر جنبه بین‌الملل دادن به امتیازنامه نیز بی‌جواب ماند در این مورد

۱. Ferdinand De Lesseps. سیاستمدار فرانسوی. حفر کانال سوئز از اقدامات اوست.

رویتر حتی نمی‌توانست با لرد گرانویل مصاحبه کند. رویتر در این هنگام تازه از ملاقات بیسمارک وزیر امور خارجه اطریش و پرنس کورچاکوف بازمی‌گشت. آلمان و اطریش و از همه مهمتر روسیه حاضر بودند از امتیازنامه برای احداث خط آهنی که از ترکیه و ایران بگذرد و «جنبه بین‌الملل داشته باشد» پشتیبانی کنند. این پیشنهاد زیاد مآل‌اندیشانه بود و چنان لرد گرانویل را تحت تأثیر قرارداد که مشارالیه گزارشی به ملکه و گلادستون داد اما قیل و قالها و معاملات و کشمکشهایی که راجع به شرکت بین‌الملل کانال سوئز دست داده بود درس عبرت عظیمی به شمار می‌رفت. دولت علیاحضرت ملکه آشکارا می‌دید که کابوس از نو پیش می‌آید و یک بار دیگر از دادن هرگونه کمک دولتی به رویتر استنکاف شد.

«نقشه‌های مثبت به منظور مفید واقع شدن امتیازنامه برای منافع انگلستان مورد بی‌اعتنایی واقع شده بود. نخستین اثری که از ورود یک دولت رقیب به صحنه مشهود شد وزارتخارجه را بکار انداخت. در ماه اوت سال ۱۸۷۴ چند ماه پس از لغو امتیازنامه رویتر، ناگهان خبری تلگرافی به «لرد دربی» رسید که شخصی به نام ژنرال فالکن هاگن[1] که یک افسر مهندس بازنشسته روسی بود موفق به تحصیل امتیاز راه آهن در ایران شده و بر اثر فشار شدید سفارت روسیه این امتیاز به امضاء وزیر فواید عامه رسیده بود. شاه بیشتر ار آن با وزیر مختار روسیه زدوبند داشت که از امضای آن خودداری کند. این وضع که به کلی از نظر عامه مخفی بود وخیم شده بود. هیچ دولتی در انگلستان نمی‌توانست اجازه دهد که ایران به صورت یک ایالت روسیه درآید. راه علاج ظاهراً همان امتیاز رویتر بود. وزارت خارجه نیازی به تغییر سیاست خود و پشتیبانی از رویتر نداشت.

1. Falkenhagen

«لرد دربی می‌توانست مانند همیشه خود را دور نگاهدارد. اما امتیاز رویتر سلاح مفیدی بود که بوسیله آن می‌توانست با سایر امتیازخواهان در ایران مقابله کرد، اعطاء حقوق راه آهن به یک صاحب امتیاز دیگر با شکایت حقه رویتر مواجه می‌گشت و چنین شکایتی البته از طرف دولت علیاحضرت ملکه پشتیبانی می‌شد این ترتیب مورد آرزوی وزارت خارجه بود اما از یک لحاظ این روش برای رویتر از بی‌اعتنایی سابق وزارت امور خارجه نیز بدتر بود.

«رویتر بالفعل لرد دربی را از پیشنهادهایی که شرکت روسی قبلاً به او کرده بود مطلع ساخته بود. روسها حاضر بودند در ازاء امتیازنامه رویتر کلیه مخارج او به انضماتم بیست درصد از منافع خود را در مدت هفتادسال از راه آهن و جنگلها و معادن و گمرکات چهار ولایت شمالی ایران به وی بپردازند. رویتر این پیشنهاد را رد کرده بود زیرا آنطور که به لرد دربی می‌گفت «هنوز امیدوار بود که امتیازنامه را برای حفظ منافع انگلستان عملی کند» بحران فالکن هاکن هر نوع شک و تردید را از ذهن لرد دربی دور ساخت و مشارالیه برای اولین بار دست به اقدام شدید زد. در پی اعتراضات رسمی، رویتر را به دولت ایران درباره اعطاء امتیاز جدید در حالی که حقوق خود او محفوظ بود تقویت کرد و بوزیر مختار انگلیس در تهران دستور داد که کلیه نفوذ خود را بکار برد تا شاه را وادارد، در مقابل فشار روسیه مقاومت کند این خشونت جدید تأثیر خود را بخشید. علیرغم کلیه وعده‌های ایران در ماه بعد ژنرال فالکن هاگن بالاخره پیشنهاد خود را مسترد داشت و هرگونه خطر برخورد روسیه و انگلیس منتفی گردید.

«در این هنگام رویتر در صدد تصفیه دعاوی خود بنحو مساعد برآمد. در صورت لزوم حاضر بود امتیاز خود را بدولت ایران واگذار نماید و غرامت مخارج خود را بگیرد. اما باز هم امیدوار بود که نقشه عظیم‌تر او جامهٔ عمل بپوشد. در تابستان سال ۱۸۷۵ رویتر

با سماجت تمام منافع عظیمی راکه یک راه آهن بغداد و ایران برای انگلستان و هم برای هندوستان داشت به لرد دربی عرضه می‌کرد. وی به وزیر امور خارجه گفت که می‌تواند تعهد کند که ترکیه کاملاً همکاری خواهد کرد. دربی می‌دید که این نقشه نیز بیش از آنچه که دولت مایل بود دولت را دست‌اندرکار می‌کرد پیشنهادها یکی متعاقب دیگری می‌رسید و مسترد می‌شد و تلگرافها و نامه‌های واصل از تهران بلندن انباشته شده بود. بالاخره نقشه تعدیل شده بین رویتر و شاه ایران مورد موافقت قرار گرفت. نقشه این بود که بین سرحد ایران و ترکیه تا اصفهان پایتخت سابق ایران راه آهن کشیده شود و از بعضی جنگلها و معادن بهره‌برداری شود و یک بانک در ایران تأسیس گردد. وزیر مختار انگلیس در تهران مؤکداً از این قرار پشتیبانی کرد و عملیات آبیاری و تجدید ساختمان یک سد قدیمی را نیز به آن علاوه نمود. رویتر از نو «کولینز» را به تهران فرستاد و لرد دربی به طور غیررسمی نقشه جدید را مورد تأیید قرار داد. ظاهراً بالاخره چیز محسوسی از امتیازنامه حاصل نشد. در همین موقع جنگ بین روسیه و ترکیه آغاز شد. شاه از مذاکره وحشت داشت خصوصاً که جنگ در سرحد غربی ایران بود و پس از فتوحات روسیه شاه بیشتر ترسید، تاروپود شکست کامل شده بود کولینز در تابستان سال ۱۸۷۸ یعنی شش سال پس از نخستین بار که به ایران آمده از تهران بازخوانده شد در همان سال آتش امید رویتر مجدداً زبانه کشید. در ماه مارس لرد دربی از سمت وزارت امور خارجه استعفا کرد زیرا که سیاست مهاجمه‌آمیز دیسراییلی نسبت به روسیه او را ناراحت کرده بود. جانشین دربی که لرد سالیزبوری بود و تقریباً همان نظرات امپریالیستی دیسراییلی را داشت فوراً به امتیاز رویتر علاقه نشان داد. اعتقاد رویتر و کولینز دایر به اینکه کشیدن راه آهن در ایران بنفع انگلستان خواهد بود به اطلاع وی رسید.

«در ماه نوامبر دولت ایران اظهار علاقه کرد که حاضر است با بارون رویتر راجع به ساختن راه آهن از خلیج فارس به تهران مذاکره کند واضح بود که سالیزبوری فعالیت می‌کرد.

«نامه‌های خصوصی دیسراییلی به ملکه نیز در آن موقع نشان می‌دهد که چگونه مشارالیه بطورکلی امیدوار بود ایران را تقویت کنند. در ماه اکتبر سال ۱۸۷۹ (مربوط به تصرف احتمالی افغانستان بوسیله انگلستان) دیسراییلی به ملکه نوشت «ممکن است ترتیبی با ایران بدهیم که موجب بازگشت سلطه آن کشور در آسیا شود وایران را از دهان حریص روسیه نجات دهد.»

«امتیاز رویتر چیزی بود که دیسراییلی می‌پسندید. مع‌الوصف از لحاظ سیاست این امر مربوط به وزارت هندوستان بود و آن اداره هنوز نسبت به هر تغییری در وضع موجود در جاده هندوستان ظنین بود. به تقاضای رویتر در باب مساعدت برای منافعی براساس سرمایه لازم همان جواب مجلس اعیان داده شد. وزارت هندوستان حاضر به مساعدت نبود.

آخر امید امتیاز راه آهن رویتر در ایران از میان رفت...[1]»

به این ترتیب، لغو امتیاز رویتر بهانه‌ای به دست انگلیس داد و برای فسخ امتیازهایی که اتباع بیگانه کسب می‌کردند یا ممانعت از انعقاد قراردادها و یا برای کسب امتیازهایی به نفع خود از این بهانه استفاده می‌کرد و ایران را تحت فشار می‌گذاشت؛ همان طور که در مورد پیشنهاد ژنرال فالکن هاگن روسی در مورد کسب امتیاز احداث راه آهن جلفا ـ

۱. عصر بی‌خبری، صص ۱۴۳ - ۱۴۶.

تبریز و رشت ـ تهران یا کسب امتیاز «فابیوس بوآتال»[1] فرانسوی اعتراض کرد.

پس از لغو امتیازنامهٔ رویتر، اقدامات سیاسی و مکاتبات زیادی بین دولتهای ایران و انگلیس انجام گرفت که به نتیجه نرسید و عاقبت پس از پانزده سال، سفارت انگلیس طی نامه‌ای از دولت ایران خواست تا ترتیبی برای حل این مسئله بدهد:

«جناب مستطاب اشرف امجد ارفع وزیر امور خارجه دولت علیه ایران

چند روز قبل شارژدوفر[2] اعلیحضرت پادشاه انگلستان را مستحضر فرمودند از این که اعلیحضرت اقدس شهریاری مایل می‌باشند صحت و عدم صحت ادعای بارن رایطر را مطرح مذاکره فرمایند... لازم است اظهار شود که این مسأله پانزده سال الی الآن مابین دولتین علیین ایران و انگلیس مطرح گفتگو است مقصد اصلی آن است که رفع این گفتگو بشود چنین گمان می‌شود که اسلم و بهترین چیزها اینست که مسأله این که حق با کدام طرف است به جای خود گذاشته و سعی به عمل آید که قرار مصالحه حقه درستی که بکلی ادعای بارون رایتر را تمام نماید داده شود و این قسمی است که مصالح طرفین منظور شده است و امیدوار است که اعلیحضرت اقدس شهریاری جناب مستطاب اشرف امجد ارفع وزیر امور خارجه را مختار سازند که با شارژدوفر انگلیس در اصول مصالحه ممکنه در این باب گفتگو نمائید و بدین وسیله از زحمت کثیره صداع‌افزا تبری جویند لازم نمی‌داند تکرار نماید که مقصود کلی این است که دولت علیه ایران را از این ادعای سخت پرمشقت مستخلص نماید فی ۱۲ شهر ربیع‌الثانی ۱۳۰۴» [محل مهر] «آرتر نیکلسن»[3]

---

1. Fabius Boital

۲. Chargé daffaires ، مأمور سیاسی.

۳. عصر بی‌خبری، ص ۱۴۹.

ناصرالدین شاه به خط خود روی پاکت محتوی نامهٔ سفارت انگلیس چنین پاسخ داده است:

«عمل رایتر مثل سایر قرارنامه‌های راه آهن که در میان دولتین ایران و سایر دول اروپ برقرار شده و بالاخره بواسطه عمل نکردن بشروط از طرف مقابل باطل و عاطل شد اینهم باطل و لغو شد بدلایل موجه حالا چیزی که مانده این است که رایتر تنخواهی را که باسم دولت ایران در بانک انگلیس رهن گذاشته است دولت ایران باو مجاناً می‌بخشد و مطالبه نمی‌کند غیر از این هیچ راه دیگری برای انجام حرف رایتر به نظر اولیای دولت ایران نمی‌آید که اقدام نماید از همین قرار جواب صریح بدهید لاغیر.»[1]

مبلغ چهل هزار لیره وثیقهٔ اجرای امتیازنامه، که از آن به عنوان تنخواه یاد شده، در بانک انگلیس ودیعه گذاشته شده بود و دولت ایران حاضر بود در مقابل دریافت اصل امتیازنامه آن را به رویتر مسترد کند، ولی رویتر از استرداد اصل امتیازنامه خودداری می‌کرد و این کار را تصدیق ضمنی ابطال امتیازنامه می‌دانست؛ مبلغ مذکور نیز باید تا پایان اختلاف در بانک باقی می‌ماند. عاقبت پس از آنکه دولت انگلیس طی هفده سال اختلاف رویتر و ایران امتیازات دیگری کسب کرد و امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی و بهره‌برداری از معادن به رویتر واگذار شد در جمادی‌الاولی ۱۳۰۶ هـ ق (ژانویه ۱۸۸۹) امتیازنامه را مسترد کردند.

۷ ـ امتیاز بارون فالکن هاگن*

پس از ابطال امتیازنامهٔ رویتر، مهندس «آدولف فالکن هاگن»، ژنرال بازنشستهٔ

---

۱. همان، ص ۱۴۹.

*. این قسمت با استفاده از کتاب اندیشه ترقی و حکومت قانون اثر فریدون آدمیت تهیه شده است.

روسی، احداث خط آهنی در ساحل رودخانهٔ ارس بین جلفا و تبریز را پیشنهاد کرد. سابقهٔ این پیشنهاد به سفر ناصرالدین شاه به فرنگ به اتفاق میرزاحسین‌خان سپهسالار برمی‌گردد. شاه در ربیع‌الثانی ۱۲۹۰ هـ ق در پترزبورگ با اعتراض شدید پرنس «گورچاکف»[۱] به امتیازنامهٔ رویتر مواجه شد و در جواب گفته بود «شما می‌دانید که در عصر حاضر امورات دول به قدری ترقی نموده است که دولت ایران بدون راه آهن نمی‌تواند زیست نمود.»[۲] و پس از بر هم خوردن امتیازنامهٔ رویتر اظهار کرده بود، «لابدیم که باکومپانی دیگر قراری بگذاریم. بر شماست که در آن صورت به ما معاونت نمایید.» گورچاکف هم پاسخ داده بود، «ما هم سعی می‌نماییم که کومپانی معتبری به جهت شما پیدا کنیم.»

در ربیع‌الثانی ۱۲۹۱، شش ماه پس از فسخ امتیازنامهٔ رویتر، فالکن هاگن به تهران آمد و وزیر مختار روس «بگر» ضمن معرفی او به میرزا حسین‌خان گفت که او «مایل شده است که اگر دولت ایران قبول نماید و امتیاز بدهد،» راه آهنی از کنار رود ارس تا تبریز احداث کند و سپهسالار هم پاسخ داده بود، «قبل از اطلاع و استحضار از شرایط آن امتیاز، به هیچ وجه جوابی از رد و قبول نمی‌توانم داد.»[۳]

فالکن هاگن باید طبق دستور رسمی گورچاکف اصولی را در قرارداد می‌گنجاند: سود سالانه کمپانی به میزان ۶/۵ درصد از سرمایهٔ اصلی آن باید از طرف دولت ایران تضمین می‌شد و عایدات گمرک تبریز وثیقهٔ این تضمین قرار می‌گرفت، به علاوه، حق استخراج معادن به شعاع پنجاه میل از این خط باید به کمپانی مذکور واگذار می‌شد. فالکن هاگن

---

۱. Alexandre Prince Gortchakov. سیاستمدار روس، او در سالهای ۸۲-۱۸۵۶ وزیر امور خارجهٔ کشور روسیه بود.

۲. اندیشهٔ ترقی و حکومت قانون، ص ۳۷۱.

۳. همان، ص ۳۷۱.

پیشنهاد خود را با چنین شرایطی ارائه کرد؛ مدت این قرارداد هفتاد سال و درآمد سالانهٔ دولت بر مبنای پنجاه درصد سود خالص در نظر گرفته شده بود. سپهسالار به این شرایط اعتراض کرد، از جمله تضمین سود کمپانی و وثیقه گذاشتن عایدات گمرک تبریز برای این تضمین را نپذیرفت بویژه که مقدار سرمایهٔ کمپانی مشخص نبود و تعیین سود حاصل از چنین سرمایه‌ای عملی نبود.

سپهسالار پی برده بود که پیشنهاد فالکن هاگن تا حدی سختتر از امتیاز رویتر است. گذشته از آن، دولت از امتیاز رویتر تجربه کسب کرده و تا حدی آگاهتر و هشیارتر شده بود و سعی داشت خطاهای آن امتیازنامه تکرار نشود. دولت ایران طی لایحه‌ای ایراداتی به متن اولیهٔ امتیاز و طرح فالکن هاگن وارد کرد که با اصل متن امتیازنامه برای شاه ارسال شد. گرچه کنسول روسیه در تبریز با زرنگی موافقت حاجی میرزا جواد مجتهد شهر تبریز را در مورد احداث این خط جلب کرده بود، این امتیازنامه هم با مشکلاتی مواجه شد و به بن‌بست رسید.

در مذاکرات اولیه بین دولت ایران و فالکن هاگن، حسنعلی خان گروسی وزیر فواید عامه و میرزا یوسف خان مستشارالوزاره (مستشارالدوله) نمایندگی ایران را به عهده داشتند. مذاکرات در دو مرحله انجام شد و دو طرح آماده گردید. در طرح اول دولت علاوه بر اینکه در پیشنهاد مهندس روسی تغییراتی داد، نظر خود را دربارهٔ دو مسئله به نمایندهٔ روسیه قبولاند، یعنی شرط تضمین سود کمپانی و وثیقهٔ گمرک تبریز به کلی از امتیازنامه حذف شد. طرح اول بر این اساس در هجدهم رمضان ۱۲۹۱ (سی‌ام اکتبر ۱۸۷۴) تنظیم شد.

مرحلهٔ دوم مذاکرات در حقیقت پیکاری دیپلماتیک بود، زیرا ایران از دو جهت تحت فشار بود: از یک سو از طرف دولت روسیه که فشار وارد می‌کرد تا امتیازنامه را

بپذیرد، در حالی که دولت ایران تمایلی به این کار نداشت و می‌خواست امتیازنامه را معلق بگذارد. از سوی دیگر، دولت انگلیس مدعی بود تا زمانی که تکلیف امتیازنامهٔ رویتر روشن نشده و لغو نگردیده، اعطای هر امتیازنامه‌ای غیرقانونی است. در این مرحله از مذاکرات در طرح اول تغییراتی داده شد و در دوازدهم ذی‌الحجه ۱۲۹۱ (۲۱ ژانویه ۱۸۷۵) پیشنهاد جدیدی ارائه شد که آن را طرح دوم می‌نامیم.

پس از آنکه سپهسالار طرح اول را همراه با انتقادها و نظرات خود به استخضار شاه رساند، شاه پاسخ داد:

«به دقت ملاحظه کرده و مکرر فصول آن را به نظر دقیق سنجیدیم.... اگر بعضی ایرادات و مشکلات بنظر بیاید و بگوییم، این نیست که بخواهیم راه آهن ساخته نشود، یا خدا نکرده از این امر نافع عمده دولت ایران را بخواهیم بی‌بهره کنیم.... اما دولت ایران برای یک منفعت راه آهن نمی‌تواند خود را به مشکلات دیگر بیندازد. راه آهن در صورتی خوب است که دولت ایران در شرایط آن تحمل بار گران نکرده باشد. مثلاً در ضمانت دولت ایران به منافع راه آهن که اگر به اندازهٔ ادای اصل و فرع عمل نکند، کسر آن را دولت از کیسهٔ خود بدهد و محل این ضمانت گمرک تبریز باشد. قبول آن به یک طورمقدور است که مثل شعب راه آهن تمام دنیا، ابتدائاً مخارج و مداخل این راه بطور صریح و یقین معلوم شود و دولت ایران مطمئناً بداند که این اقدام سبب حدوث یک حالت مضره و معطله نیست، و بدون هیچ فایده‌ای برای دولت ضرر آشکاری پیدا نشده است. قبول این شرایط قبل از حصول این علم و اطمینان بسیار سخت است و نمی‌توان بدون جهت خود را زیر این تعهد انداخت. چیزی را که علم و یقین نداریم که ضرر و نفع کمپانی چه خواهد بود. آیا همیشه ضرر خواهد برد یا نفع خواهد کرد، اقدام

آن خلاف حزم است.... حالا فهمیدن و علم قطعی درین نفع و ضرر را از کجا می‌توان تحصیل کرد، نمی‌دانم.[۱]»

علت اصلی این گونه تعللها و بهانه‌جوییها بیشتر این بود که امتیازنامه به مرحلهٔ امضا نرسد. ناصرالدین‌شاه معتقد بود تا امتیازنامهٔ امضا شدهٔ رویتر در دست است و پس گرفته نشده مصلحت نیست با کمپانی دیگری وارد مذاکره شوند. او در این مورد نوشته بود: «دولت ایران باید در شروط قرارنامه، آنچه لازمهٔ دقت است بکند، و شروط مضره را که در قوهٔ خود نمی‌بیند، قبول او را باید ترک نماید و یقین حاصل است که پرنس شانسلیه (کورچاکف) هم راضی نخواهد شد که دولت ایران شروطی را که مضر می‌داند و بدون هیچ ملاحظه‌ای قبول نماید.... به نظر شانسلیه از خارج و داخل همچه نیاورند که دولت ایران میل به راه آهن ندارد و می‌خواهد بعضی موانع و ایرادات ایجاد نماید که این کار صورت نگیرد. خیر این طور نیست. دولت ایران راه آهن لازم دارد، اما با شروطی که مفید حالت حالیه ایران باشد و طوری نباشد که ضرر قبول شروط هزار مرتبه بیشتر از نفع آن باشد.[۲]»

سپهسالار با نهایت احتیاط رفتار می‌کرد تا موجب دشمنی دولت روسیه نشود و در عین حال سعی داشت که سفارت روسیه در مذاکرات امتیازنامه مداخله نکند و تلقینهای وزیر مختار در پترزبورگ خنثی شود. در نتیجه، به ساعدالملک دستور داد این پیغام را از سوی ناصرالدین‌شاه به گورچاکف ابلاغ کنند؛ در قسمتی از نامهٔ مربوط به قرارنامهٔ راه آهن آمده است: «پاره‌ای نکات زیادی در کار امور داخله داریم که بجز خودمان کماهوحقه دیگری نمی‌تواند فهمید. لهذا اگر امضای این قرارنامه چند ماهی تأخیر بیفتد... هیچ تأویل و تحریفی از دیگری قبول نکنند و خیلی درست و مقرون به صرفهٔ

۱. همان، ص ۳۷۳.
۲. همان، ص ۳۷۵.

طرفین است که عمل را فیمابین کومپانی و دولت ایران قرار بدهند، و ظاهراً سفارت به هیچ وجه مداخله نداشته باشد زیرا که رقابت دولتین روس و انگلیس در ایران جای انکار نیست. بالخاصه وقتی که ملاحظه شود دولت ایران یک قرارنامهٔ منعقده با تبعهٔ انگلیس را که حق او باشد لغو و باطل نمود با تبعهٔ دولت روس با شرایط سخت‌تر به تازگی قرارنامه‌ای منعقد ساخت... اسباب زحمت و خسارت بزرگ به جهت ما خواهد شد.»[۱]

به دنبال این تلاشها، فالکن هاگن، برخلاف دستور گورچاکف، تسلیم نظرات دولت ایران در زمینهٔ وثیقهٔ عایدات گمرک تبریز و تضمین منافع کمپانی شد. طرح اول در هجدهم رمضان ۱۲۹۱ به امضای حسنعلی خان و میرزا یوسف خان و فالکن هاگن رسید، ولی تصویب نهایی منوط به امضای شاه بود و این امر را در اختیارنامهٔ حسنعلی خان به صراحت بیان شده است. فرمان شاه چنین بود: «حسنعلی خان وزیر فواید، جنرال فلکن هاگن مهندس معاف شده از خدمت دولت روس به دارالخلافه طهران آمد و لایحه‌ای از برای ایجاد راه آهن از معبر جلفا تا تبریز به اولیای دولت علیه تکلیف نموده است. لهذا اجازه دارید به اتفاق میرزا یوسف خان با جنرال مزبور داخل مذاکرهٔ فصول قرارنامه شده و به هر طور اقتضای مصلحت را می‌دانید... منعقد و مبادله نمایید و بعد به عرض همایونی برسانید پس از آنکه مضمون و شرایط مزبور را بر وفق صلاح دولت ملاحظه فرمودیم به امضای ما مقرون و موشح خواهد شد، هفدهم رمضان ۱۲۹۱.»

فالکن هاگن بر اثر فشارهای امپراتور روسیه ناچار اعلام کرد که امتیازنامه‌ای که بدون شرط ضمانت و وثیقه امضا شده مورد تأیید کمپانی او نیست. دولت ایران نیز زیر بار گرو گذاشتن گمرک تبریز نرفت و گذشته از آن، تضمین منافع کمپانی را موکول به «روز اتمام

۱. اندیشهٔ ترقی، ص ۳۷۶ پ.

راه آهن تبریز و ابتدای حرکت آن و الحاق آن به راه آهن از تفلیس به جلفا» کرد، در حالی که آن موقع هنوز راه آهن تفلیس به جلفا را نساخته بودند و در نتیجه کار به آیندهٔ نامعلومی موکول می‌شد.

دولت ایران از اعتراض دولت انگلیس به بهترین وجه استفاده کرد و در باطن خشنود بود، زیرا حربهٔ خوبی برای مقابله با فشارهای حکومت روسیه در اختیار داشت. شاه و سپهسالار نیز در هر فرصتی بر ابطال امتیاز رویتر تأکید می‌کردند. به دنبال برخوردهای سیاسی دو دولت، دومین طرح پیشنهادی بدون امضای نمایندگان ایران به سفارت روسیه بازگردانده شد؛ تلاشهای سیاسی حکومت روسیه نتوانست دولت ایران را ملزم به امضای این امتیازنامه کند و این پیشنهاد نیز به مرحلهٔ عمل نرسید.

۸ ـ پروژهٔ ناصری راه آهن قم

یکی از کسانی که در مورد احداث راه آهن در ایران، بویژه با سرمایه ایرانی، اصرار می‌کرد میرزا یوسف خان مستشارالدوله[1] بود. او دو طرح برای احداث راه آهن تهیه کرد و براساس ارقام دقیق، امکانات و عملی بودنِ هر طرح و میزان بهره‌وری آن را پیش‌بینی کرده بود؛ حتی برای پیشبرد طرح خود، تجار و سرمایه‌داران را برای تأسیس شرکتی گردآورده و با روحانیان نیز تماس گرفته و از آنها نظرخواهی کرده بود.

میرزا یوسف خان مستشارالوزاره، عضو وزارت خارجه، در ایامی که در خراسان اقامت داشت طرحی برای احداث راه آهن پیشنهاد کرده و لایحهٔ آن را در ۲۴ رمضان ۱۲۹۱ نوشته بود؛ این طرح «پروژهٔ ناصری راه آهن قم» نام داشت و در مقدمه می‌گوید[2]: نظر به اینکه راه آهن «تسهیل‌کننده امر معیشت» و «دعوت کننده هر قسم

۱. لقبهای دیگر او مستشارالملک و مستشارالوزاره بوده است.
۲. همان، ص ۳۲۷.

اسباب و کارخانجات زراعت و فلاحت و صناعت» و «خلاص کننده نوع بشر از قحط و غلا» و «بواسطه سهولت زیارت اماکنهٔ مقدسه اسباب تحصیل اخروی است»، پیشنهاد می‌کند خط آهنی از تهران به قم احداث شود که از حضرت عبدالعظیم نیز بگذرد. به منظور تسهیل کار متصدیان امر و جلب توجه علما «با جرأت و امیدواری به منافع عایده [آن] حساب آتیه را که از روی تخمین است» ارائه و ثابت می‌کند که دولت از ساختن این راه سود می‌برد. مستشارالدوله رأی حاجی ملاصادق مجتهد بزرگ قم را جویا شد؛ فتوای این عالم دینی، که بینش خاص او را نسبت به امور دنیوی و زندگی انسان آشکار می‌سازد، خواندنی است، بویژه که او نه حکیم عقلی بلکه فقیهی است متشرّع:

«آنچه به نظر قاصر و رأی فاتر می‌رسد این است که راه آهن باعث تعمیر و آبادانی جمیع قفار موحشه و براری بایره و ترخیص نرخ غالب حبوبات و غلات بلکه اثمار و فواکه: بلکه اغلب مأکولات و اشیای لازم تعیش است، و رافع بطالت بطالین، و سود و مزد پیداکردن جماعت بیکارها و بیعارها، و اهل سؤال خواهد شد... هرگاه مشیت الهی و عنایت ربانی شامل حال اهل ایران بشود که راه آهن من‌البر الی‌البحر متصل شود، مملکت گلستان و رفع شکستگی و پریشانی جمهور خلق می‌شود و هر یک به شغلی می‌پردازند.[1]»

مستشارالدوله در این طرح برآورد مالی دقیقی ارائه کرده که بسیار جالب توجه است: «در ایام متبرکه که صورت آنها را ذکر نموده، به تخمین روزی ده هزار نفر به حضرت عبدالعظیم و پنجهزار نفر به قم می‌روند روزهای پنجشنبه و جمعه شمار

۱. همان، صص ۳۲۷ و ۳۲۸.

مسافران به یکهزار می‌رسد. کرایه رفت و آمد طبقهٔ اغنیا را به شهر ری دو قران و برای اواسط ناس و فقرا ده شاهی در نظر گرفته. به همان مأخذ کرایه مسافرت به قم نفری دو تومان و یک تومان باشد. البته روزهای دیگر هفته نیز مسافرانی خواهند رفت. به علاوه گندم و جو و میوه که از آن ناحیه‌ها به تهران می‌آید، با راه آهن حمل می‌شود زیرا کرایه‌اش ارزان است و زود می‌رسد. بطور متوسط روزی دویست بار جنس از قرار باری دو شاهی کرایه منظور داشته، همچنین کالاهای مختلف که از فارس و عراق و کاشان از راه قم به تهران و تبریز و اسلامبول حمل می‌گردد و متاعی که از هند به تهران و قزوین و آذربایجان می‌اید روزانه پانصد بار به حساب آورده و کرایه هر بار از قم به تهران پنج قران مقرر داشته است.[۱]»

در سالهای ۱۲۹۱ و ۱۲۹۶ هـ ق، دو امتیاز دیگر به ترتیب از سوی «بانک آلئون»[۲] و «فن شرزر»[۳] پیشنهاد شد و در ۱۲۹۷ هـ ق میرزا یوسف خان مستشارالدوله طرح راه آهن تهران ـ خراسان را ارائه کرد. در اینجا، بدون رعایت تاریخ طرحها، ابتدا طرح دوم میرزا یوسف خان را مطرح می‌کنیم و سپس به دو طرح اتباع بیگانه می‌پردازیم.

۹ـ لایحهٔ راه آهن تهران ـ مشهد

مستشارالدوله طرح دوم خود را به نام «لایحه راه آهن تهران ـ مشهد» در ۱۲۹۶ هق در ایامی تنظیم کرد که در خراسان اقامت داشت و در ۱۲۹۷ هـ ق آن را به استحضار ناصرالدین شاه رساند. در اینجا طرح دوم مستشارالدوله عیناً به نقل از نشریه بانک سپه[۴] ارائه می‌شود:

---

۱. اسناد مستشارالدوله، پروژه ناصری، به خط و اسم و امضای میرزا یوسف خان. همان، ص ۳۲۷ پ.

2. Alléon

3. V. Sherzer

۴. نشریه بانک سپه، شماره‌های ۱۰ و ۱۱، سال ۱۳۴۳.

«لایحه‌ای که چاکر جان‌نثار یوسف مستشار وزارت خارجه در باب راه آهن خراسان تقدیم خاکپای جواهرآسای اقدس همایون شاهنشاه صاحبقران روحنافداه می‌کند.

«اوقاتی که جناب مستطاب اجل مؤتمن‌الملک وزیر امور خارجه در مشهد مقدس تشریف نداشتید به چاکران جان‌نثار فرموده بودند که به اطلاع مستوفیان آستانه مطهره و سررشته‌داران دارالضیافه آستان قدس‌نشان حضرت رضا علیه‌السلام حساب زوار را که در این سنوات به مشهد مقدس مشرف می‌شوند در کتابچه جمع بکند که مأخذ صحیحی به جهت اجرای خیال عمده که همیشه مطمح نظر همایون اعلیحضرت اقدس شاهنشاه روحنافداه بوده و هست به دست بیاید. چاکران جان‌نثار نیز حسب‌الفرمایش جناب معظم‌له اقدام به این کار کرده حساب حالیه و مآلیه بدست آورده و در این کتابچه جمع کرده به نظر حقیقت اثر علمای عظام مشهد مقدس و نواب مستطاب شاهزاده رکن‌الدوله فرمانفرمای مملکت خراسان و سایر وجوه و اعیان آستان ملائک پاسبان و دیوانیان عظام آن شهر مینونشان و سایر بلدان و شهرهای عرض راه خراسان و شاهرود و دامغان و سمنان رسانید، همه تصدیق و امضا کردند و از مأخذ زوار حالیه اعداد زواری که با مهیا شدن راه آهن مشرف خواهند شد تخمین و برآورد کرده‌اند.

«بعلاوه خود چاکران جان نثار که در بیست و یک شهر ذی قعدهٔ ۱۲۹۷ هجری قمری از مشهد مقدس حسب‌الاحضار عزیمت دربار سپهرمدار همایون نموده هر شب و روز به هر جماعت و گروهی که از زوار دچار می‌شد شماره آنها را ضبط می‌کرد و در همه ان منازل مقرب‌الخاقان غلامحسین خان حامل خلعت والی خراسان و مقرب‌الحضرت‌الخاقانیه میرزا سید رضی[1] مأمور وزارت جلیله خارجه به مرو می‌دیدند

۱. میرزا سید رضی ملقب به معظم‌الملک از اجزاء وزارت خارجه و صحابه دستگاه وقت بود که در زمان صدارت حاج میرزا حسین خان سپهسالار ملقب به مشیرالدوله مأمور سفارت مرو و خوارزم شد تا بلکه بتواند ترکمانان را

که چاکر به چه درجه در این باب دقت و مواظبت دارد حساب آنها را نیز جداگانه ضبط کرده بهمین کتابچه الحاق کرد و چون که بعضی از زوار که قبل از راه افتادن چاکران، آنها از سمت تهران به منزل رسیده بودند و یا بعد از وصول چاکران به منزل، آنها راهی شده بودند عدد آنها مجهول ماند و داخل در این حساب نیست.

«زواری که از مشهد عازم اوطان خود بودند یا از اوطان خود عزیمت مشهد را داشتند و چاکر در عرض راه شماره آنها را نگاهداشته دخلی به آن زوار ندارد که با توپ مراجعت می‌کردند و یا با توپ به مشهد می‌رفتند چون که به سبب امنیت راه این اوقات اکثر مترددین مقید و منتظر توپ نمی‌شوند و این فقره هم باید عرض بشود آنهایی که در اوقات مزبور از مشهد مراجعت می‌کردند ثلث زوار متوقفین مشهد نبودند به دلیل این که به سبب نزدیک بودن عید اضحی اغلب زوار در مشهد ماندند و نیز آنهایی که در راه عزیمت مشرف شدن را داشتند به عید اضحی نمی‌رسیدند. مقصود این است که عازمین و راجعین این ماه کمتر از ماههای دیگر بود معهذا عدد آنها در یک ماه از چهار هزار نفر متجاوز شده است.

«و نیز نکتهٔ دیگر هست اکنون که هوا سرد شده نسبت به سایر فصول مردم کمتر حرکت از اوطان خود می‌کنند. مراجعت‌کنندگان از مشهد به سوی اوطان خود و عازمین به مشهد از سمت تهران و غیره در رباط میان دشت متلاقی می‌شوند و در آنجا خوب می‌توان شمارهٔ آنها را به دست آورد. فدوی چاکر خود با حاجی میرزا محمود طبیب بالای بام رباط رفته هر یک از ما اعداد هر دو فرقه را با دقت تمام نوشتیم که آن نیز در این کتابچه درج است و علاوه بر آنهایی است که در عرض راه ملاقات کرده‌ایم. پس از آگاهی خاطر مبارک از کثرت تردد زوار و این که آنها چه مبلغ در این راه کرایه مال

استمالت نموده و ضایعه ۱۲۷۶ را جبران نماید. (به نقل از پانوشت همین متن در نشریه بانک سپه)

می‌دهند خاطر مهر مظاهر مبارک از منفعت این راه به شرط ساخته شده راه آهن قویاً مطمئن خواهد شد، بعد از آن با نبودن محظور دولتی چنانچه خاطر اقدس همایونی ساخته شدن راه آهن در این خط تعلق بگیرد یعنی از دارالخلافه ناصری به حضرت عبدالعظیم و از آنجا به قم شریف و یک رشته از تهران به مشهد مقدس کشیده شود بدون تردید و اغراق هر ساله سه کرور تومان عاید خواهد شد و برای اجرای این کار کامپانی معتبر با شرایط اسهل و با صرفه می‌توان پیدا کرد بلکه احتمال نزدیک به یقین می‌رود که از زیادتی منافع این راه رشته دیگر از دارالخلافه الی خانقین می‌توان کشید.

«راه خراسان از شاهرود یک رشته‌اش باید به بندرگز، استرآباد برود که یک راه به دریا متصل بشود که هم برای تجارت و هم به جهت حمل و نقل میلهای آهن و سایر اسباب راه مزبور تسهیل در عمل باشد.

«این طرح بهتر و با صرفه‌تر از آن طرحی است که از انزلی به تهران تصور شده است چراکه از انزلی تا تهران تخمیناً پنجاه فرسخ و از بندرگز الی شاهرود منتها نوزده فرسخ است اهمیت پولتیکی و توسیع تجارت و دایر و آباد شدن همه اراضی و زمینهای قالب و با استعداد لم یزرع خراسان و جلب میل ملت و علما در سهولت مشرف شدن به اماکن مقدسه معروضه اگر چه به خاطر الهام مظاهر اقدس همایونی واضح و هویدا است معهذا محض تذکر جسارت ورزیده پاره‌یی فواید آن را به طور خلاصه اینک در ذیل معروض می‌دارد.

۱ ـ ترویج شعائرالله که به واسطهٔ تسهیل در مسافرت زوار خواهد شد.

۲ ـ تزیید و تکمیل خلوص عظام و ملت محترم ایران به شخص مقدس ملوکانه که باعث و بانی این چنین کار خیر معظم خواهد شد.

۳ ـ ترویج و افزایش که اولین رکن مملکتداری است.

۴ ـ بقای نام نامی همایون در تواریخ ایران و فرنگستان.

۵ ـ تکثیر زراعت و فلاحت به واسطه صاحب بضاعت بودن رعایا و تحصیل اسباب کشت و زرع از خارجه.

۶ ـ فراوانی نعمت و تعادل در تسعیر غله و ارزانی زغال و هیزم و امثال ذالک که اولین احتیاج اهالی است.

۸ ـ فروش رفتن محصولات ارضیه از میوه‌جات و بقولات و حبوبات تر و خشک که اکنون در انبارها می‌پوسند.

۹ ـ تعدد و ازدیاد صنایع و حرف متنوعه که اکنون با نبودن راه تحصیل و اعمال آنها غیر مقدور است.

۱۰ ـ صاحب ثروت شدن طبقه نوکر[1] به جهت وارسته بودن آنها از مخارج سفر.

۱۱ ـ کثرت توالد و تناسل به واسطه تقلیل ایام مسافرت.

۱۲ ـ فراغت یک قسمت بزرگ اهالی از تکدّی و سؤال.

۱۳ ـ زیاد شدن پول به واسطه ازدیاد تجارت، زراعت و صنعت.

۱۴ ـ ازدیاد قدرت و قوت دولت در قطعه خراسان که این اوقات اهمیت تمام دارد.

۱۵ ـ آبادی مملکت خراسان به قدر پنج شش مقابل حالایی که استعداد تام و تمام دارد.

۱۶ ـ وارسته شدن دولت از مخارج قشون خراسان.

۱۷ ـ آسوده شدن چندین هزار حیوان از زحمت بارکشی.

۱۸ ـ امتداد و اتصال یافتن راههای آهن دیگر به خط آهن خراسان.

«جز اینها که بر سبیل یادداشت معروض افتاد راه آهن بخصوص در خط خراسان منافع و فواید لاتعد و لاتحصی دارد که اغلب آنها هنوز به نظر ما نمی‌آید.

---

۱. مقصود از طبقه نوکر به اصطلاح امروز مستخدمان و خدمهٔ درباری و دولتی است.

«به تاریخ دوزادهم شهر ذی القعده‌الحرام سنه ۱۲۹۷ لوی ئیل در مشهد مقدس این بندگان خدام آستان ملائک پاسبان امام ثامن حضرت رضا علیه آلاف‌التحیه والثنا نظر به خواهش عمدةالامرا العظام معتمدالسلطان میرزا یوسف خان مستشارالوزاره این حساب را از روی تخمین که درمعنی نزدیک به تحقیق می‌نویسم.

«در سالهای پیش که راه عتبات عرض درجات یعنی کربلای معلی و نجف مسدود و متروک بود، زوار به مشهد مقدس زیاد می‌آمدند و شماره زوار در سال از صدهزار زیادتر می‌شد ما در این سنوات که سال ۱۲۹۶ و سال ۱۲۹۷ باشد و مطابق تاریخ میلاد حضرت مسیح علیه‌السلام (۱۸۷۹) و (۱۸۸۰) است رویهمرفته در هر نوبت دو هزار نفر می‌آیند که در یکسال ۴۸ هزار نفر می‌باشند و این زوار از خاک قفقازیه و عربستان که هر دو در خاک خارجه است و از داخله ایران از آذربایجان و خمسه و قزوین و کرمانشاهان و همدان و گیلان و مازندران و عراق و اصفهان و قم و کاشان و تهران و نواحی تهران از راه شاهرود می‌آیند همچنین از شهرهای خراسان از قبیل سمنان و دامغان و شاهرود و بسطام و سبزوار و ترشیز و قوچان و نیشابور و استرآباد و بجنورد و سر ولایت و غیره و غیره از همان خط شاهرود می‌آیند.

«با حالت حالیه که زوار، این راههای دور را می‌پیمایند اگر طی مسافت آنها را حد وسط بگیریم که تهران است ۲۸ روز لازم است که از تهران به مشهد بیایند سوای ایام توقف در مشهد و در ۲۸ روز هم برگردند چون که از تهران تا مشهد ۲۴ منزل[1] است و چهار روز هم اتراق می‌شود و در این مدت که از نود الی صد و بیست روز مسافرت آنها طول می‌کشد (از سه الی چهار ماه) در ایاب و ذهاب و توقف این جا اقلاً مصارف یک نفر هم مردم متوسط‌الحال با اسب خود یومیه رویهمرفته یک قران می‌شود در صورتی

۱. مسافتی که قافله در روز طی می‌کرده و پنج یا شش فرسخ بوده منزل می‌گفتند.

که از تهران الی مشهد مقدس راه آهن ساخته شود که زوار بتوانند از تهران الی مشهد این مسافت را در ۲۴ ساعت طی کرده بیایند و دو سه روزه زیارت خود راکرده در ۲۴ ساعت مراجعت به تهران بکنند و هر نفری رویهمرفته در آمدن و مراجعت کردن از تهران تا مشهد و از مشهد تا تهران هشتاد و پنج قران کرایه بدهد آن وقت بلااغراق عدد زوار یک بر سه بر عدد حالایی خواهد افزود یعنی تخمین یکصدو پنجاه هزار نفر از تهران و شاهرود هر سال تردد خواهد شد.

«الآن هر ساله از خود شهر مشهد و سایر شهرها و بلوکات خراسان جمع کثیر به کربلا و نجف می‌روند وقتی که در راه تسهیل شد و مدت مسافرت کوتاه گردید البته عدد زوار به کربلا و نجف نیز دو سه چندان خواهد افزود.

«محض این که مأخذ صحیح نزدیک به تحقیق به دست آید در این کتابچه عدد زوار راکه با راه آهن مفروض از تهران الی مشهد آمد و شد بکنند نوشته می‌شود. اگر چه این حساب تخمینی است نه تحقیقی، معهذا چون از روی دقت و اکثریت آراء نوشته می‌شود اگر تخلف در کم و زیادی بکند دو دهیک خواهد بود نه زیادتر و نه کمتر در صورتی که از تهران به حضرت عبدالعظیم و از آنجا به قم و رشته‌ای از تهران به مشهد راه را بکشند آن وقت عدد زوار را خدا داند چه خواهد شد هوالله الاعلم بحقایق الامور.

«این برآوردی است که مقرب‌الحضرت‌الرضویه، آقا میرزا شفیع اعتمادالتولیه و حاجی میرزابابا مستوفی آستانه مقدسه و آقا میرزا خلیل همقلم به شرط ساخته شدن راه آهن تهران تا مشهد مقدس از تردد زوار تخمین کرده‌اند بتاریخ پنجم ذیقعدةالحرام ۱۲۹۷ لوی‌ئیل.

«مترددین با راه آهن مشهد و کربلا و حضرت عبدالعظیم و قم یومیه / ۷۶۰ نفر

مقرراً یکساله عبارت می‌شود از /۲۷۷۴۰۰[1] المقرراً آنچه وجه کرایه می‌دهند عبارت است از /۱۴۸۷۶۰۰ تومان.»

مستشارالدوله در ادامهٔ این لایحه صورت تفکیکی برآوردهای راه آهن تهران ـ مشهد را ارائه کرده است. سپس به استشهاد از صاحبنظران از نظر تصدیق تخمین ارقام مربوط و نیز از نظر لزوم احداث راه آهن از تهران به خراسان و سایر اماکن مذهبی می‌پردازد و تصریح می‌کند که این نقشهٔ راه آهن «میل ملت و علما» هم هست و در تأیید این امر متن گواهی شش تن از مجتهدان و مدرسان علوم دینی مشهد را آورده مبنی بر اینکه: «منافع و فوایدی که بر راه آهن مترتب می‌شود محتاج به بیان نیست، انشاءالله تعالی با اهتمام اولیای دولت... انجام خواهد شد.» این گواهان عبارتند از : میرزا باقر مجتهد، شیخ ابومحمد مجتهد، شیخ عبدالرحیم مجتهد، میرزا احمد مجتهد و آخوند ملاغلامحسین مدرس.[2] نایب‌التولیه و گروهی از خادمان دستگاه تولیت نیز آن را امضا کرده‌اند. جالب اینکه چند تن از روحانیون دیگر «عقل و تجربه» را دلیل سودمندی راه آهن دانسته‌اند و می‌گویند اگر این راه آهن ساخته شود «به حکم عقل و تجربه که در ممالک خارجه و در راه اسکندریه دیده و شنیده شده... بلااغراق اعداد زوار و مال‌التجاره نسبت به حالت حالیه اضعاف مضاعف خواهد رسید.» این گروه از علما بر این گواهی صحه گذاشته‌اند: ملاحسین شمس‌العلما، روح‌الامین شیخ‌الاسلام، آقا میرزا ابوالقاسم قاضی، آقای میرزا هاشم رییس‌العلما.[3]

این طرح، که یک دولتمرد ایرانی آن را تهیه کرده بود، به مرحلهٔ عمل نرسید ولی فکر آن در برنامه‌های بعدی بی‌تأثیر نبود.

---

۱. در نسخهٔ اصلی ارقام به سیاق نوشته شده و در مقالهٔ مندرج در نشریه بانک سپه به عدد تبدیل شده است.
۲. اندیشهٔ ترقی، ص ۳۲۹.
۳. همان، ص ۳۲۹ پ.

۱۰ـ امتیاز آلئون

در سال ۱۸۷۴ میلادی (۱۲۹۱ هق) شخصی به نام مسیو آلئون ساکن اسلامبول به نمایندگی از یک شرکت فرانسوی امتیاز احداث راه آهن بین رشت و تهران و اجازهٔ استخراج معادن دولتی برای مصالح ساختمانی و زغال سنگ در سراسر خاک ایران را از دولت گرفت ولی این امتیاز به علت بهرهٔ گزافی که دولت ایران مجبور بود بپردازد (۷٪) هرگز به مرحلهٔ اجرا درنیامد.[۱]

۱۱ـ نقشه راه آهن بارون دونورمان

از جمله نقشه‌های راه آهن که در ایران مطرح شد نقشهٔ مهندس بلژیکی «نور ان» بود. دکتر فریدون آدمیت در کتاب اندیشهٔ ترقی و حکومت قانون چند سطری را به این طرح اختصاص داده است:

«...نقشه‌ای است که «بارون دونرمان» بلژیکی «مهندس مخصوص راههای مملکت ایران» کشید. او از دستیاران سپهسالار بود. طرح خود را در ۱۲۹۲ ضمن «تاریخ مخترعات راه آهن»[۲] عرضه داشت. او در نامهٔ جداگانه‌ای به شاه می‌نویسد، «تاریخ ازمنه ماضیه به یاد می‌آورد اقتدار و تسلط و مکنت سابقه ملت ایرانیه را.» اکنون که «به نیات خیریه» دولت و ملت «به تربیت و ترقی... روزگار جدیدی یافته‌اند» با ترغیب اهالی مملکت «به صنعت و حرفت و رواج تجارت و وسعت دادن زراعت و کارکردن در

۱. ترسکینسکی، آناتول، تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، نشریه بنگاه راه آهن دولتی ایران، ۲۳ مهرماه ۱۳۲۶، ص ۱۸.

۲. تاریخ مخترعات راه آهن، تصنیف بارون نورمان، ترجمه میرزا هارتون مترجم، محرم ۱۲۹۲، خطی. (اندیشه ترقی، ص ۳۳۲ پ) متن این رساله به زبان فرانسه است و ترجمهٔ فارسی ضمیمه کتاب است. بارون نورمان در ۱۲۹۲ نامه‌ای به شاه نوشته که همراه با ترجمهٔ فارسی آن در کتاب آورده است. نقشهٔ راه آهن نیز ضمیمه است. این رساله در واقع مقدمه‌ای است بر کتاب تاریخ راه آهن در رزونامه ایران به چاپ رسیده است.(همان)

معادن و جنگل‌ها... گویا ایران تازه‌ای تولید یافته و عالم جدیدی پیدا کرده است.» برای «کسب فواید ملتی و ترقی دولتی» از جمله کارها «اتصال دادن راه‌هاست به یکدیگر و بطئی راه به کمال سرعت» نه فقط «خیریت این راه تنها برای ترقیات و مدنیت است که به اتفاق آرای ملتی ساخته و پرداخته می‌شود، بلکه وسعت دادن تجارت و صنعت و وجود یافتن کارخانجات است در کل مملکت.» در «این روزگار جدید» تکلیف هر یک از اهل مملکت این است که به آن بنای تازه کمک نماید. از این رو دفتری در ساختن راه آهن «به وضع اکانومی[1] که منظور داشتن قلت خرج مصرف و ارزانی» است، نگاشته که «خود مشوق به علم و وضع ساختن» راه است و «فایدهٔ عمومیه» دارد.

«نقشهٔ نورمان شامل دو رشته راه آهن بود. یکی رشتهٔ شمالی که از مرز آذربایجان شروع می‌شد، به تهران و مشهد و هرات می‌پیوست دیگر رشته غربی که دنباله راه عثمانی بود، از مرز غربی آذربایجان به تبریز و تهران می‌رسید. رشتهٔ کوتاه دیگری هم محمره را به راه آهن بین‌النهرین متصل می‌گردانید.»[2]

طرح بارون نورمان به حالت طرح باقی ماند و عملی نشد.

۱۲ـ امتیاز فن شرزر

در سال ۱۸۷۹ میلادی (۱۲۹۶ هـ ق) یک مهندس اتریشی به نام فن شرزر داوطلب احداث راه آهن رشت ـ تهران شد و چون دولت ایران از پرداخت هفت درصد بهره در این مورد امتناع کرد، این امتیاز نیز عملی نشد.[3]

۱۳ـ امتیاز فابیوس بواتال[4]

---

۱. اکونومی (Economie)

۲. همان، ص ۳۳۳.

۳. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۱۸.

4. Fabius Boital

در ۱۸۸۲، مسیو بواتال تبعهٔ فرانسه، که قبلاً نیز امتیازاتی نظیر تأسیس کارخانهٔ گاز و برق تهران را از دولت ایران گرفته بود، امتیاز احداث راه آهن رشت ـ تهران را به دست آورد. در طرح پیشنهادی او پیش‌بینی شده بود که این خط تا بوشهر ادامه یابد؛ احداث چندین خط فرعی به شهرستانهای دیگر نیز پیش‌بینی شده بود، از جمله امتیاز خط کوچک پشند به تهران برای حمل زغال سنگ معدن پشند به پایتخت مسیو بواتال امتیاز استخراج معادن دو طرف خط را نیز تا شعاع ده کیلومتر کسب کرد و قرار بود احداث رسمی راه آهن در ۱۸۸۵ شروع شود. صاحب امتیاز پانصدهزار فرانک به عنوان ودیعهٔ امتیاز در بانک پاریس گذاشت.

مقدمات کار به نحو شایسته‌ای انجام شد، ولی زمانی که مقاطعه‌کار خواست عملیات ساختمانی را آغاز کند، ناگهان اجرای امتیاز متوقف شد. شاید علت اصلی اشکالات زیادی بود که دولت روسیه در حمل لوازم و مصالح ساختمانی از طریق خاک این کشور ایجاد کرد. در اینجا قسمتی از متن امتیازنامهٔ مربوط به ادامهٔ خط تا خلیج نقل می‌شود[1]:

«بقیه امتیازنامه راه آهن رشت که به موجب فرمان اعلیحضرت شاهنشاهی به تاریخ ۲۶ ماه دسامبر سنه ۱۸۸۱ مسیحی به مسیو فابیوس بواطال داده شده است.

«به ملاحظه منافعی که از ساختن راههای آهن در چند نقاط از ولایات بجهت دولت علیه ایران حاصل خواهد شد و چون که مسیو بوآطال بطور صحیح بتوسط جمعی از صرافان معتبر به امداد و حمایت دوستان مسیو فردیناند دولسپس می‌تواند به عمل بیاورد، ماکه مایل به خوشبختی ایران هستیم قرار می‌دهیم آنچه را در ذیل است

«فصل اول

از قرارشروطی که در فصل ششم و هفتم و یازدهم و چهاردهم و پانزدهم و

۱. در بایگانی وزارت امور خارجه فقط قسمتی از امتیازنامه که در اینجا عیناً نقل شده است به دست آمد.

شانزدهم و بیست و دوم و بیست و سوم فرمان امتیازنامه خودمان که بجهت ساختن راه آهن از طهران به رشت شرط شده است به مسیو بواطال اذن می‌دهیم که این خط را تا خلیج فارس بکشد یعنی به بنادری که تعیین منافع بجهت دولت علیه ایران و کمپانی زیادتر منظور بشود مسیو بواطال هر شقهٔ از راه آهن را که لازم بداند بجهت توسعه و گشایش تجارت و صنایع دولت ما و از برای افزودن و زیادتی داد و ستد و بجهت اطمینان سرمایه که بتوسط مشارالیه پیدا شده است می‌تواند بسازد.

«فصل دوم

این امتیازنامه لغایت نود و نه سال داده شده است و روز افتتاح راه آهن اول آن است موافق فصل بیست و سه قرارنامه تبدیلات امضا شدهٔ امروز.

«فصل سیم

مسیو بواطال در عرض راه آهن به فاصله ده کیلومتری از طرف چپ و راست راه هر نوع معادنی که پیدا شود حق دارد که مفتوح سازد در این باب با وزیر معادن ما گفتگو باید بنماید و بجهت کارکردن در معدن باید جمیع شروط را وزیر معادن قرار دهد.

در طهران به تاریخ ۲۰ آوریل سنه ۱۸۸۳ مسیحی مطابق دوزادهم شهر جمادی‌الثانی ۱۳۰۰ هجری نوشته شده است.»[۱]

دو روز پس از امضای امتیازنامه، فابیوس بواتال طی نامه‌ای در مورد فصل چهاردهم امتیازنامه در پاسخ وزیر امور خارجه دربارهٔ نحوهٔ تهیه سوخت لکوموتیو از جنگلها و معادن چنین پاسخ داده است:

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

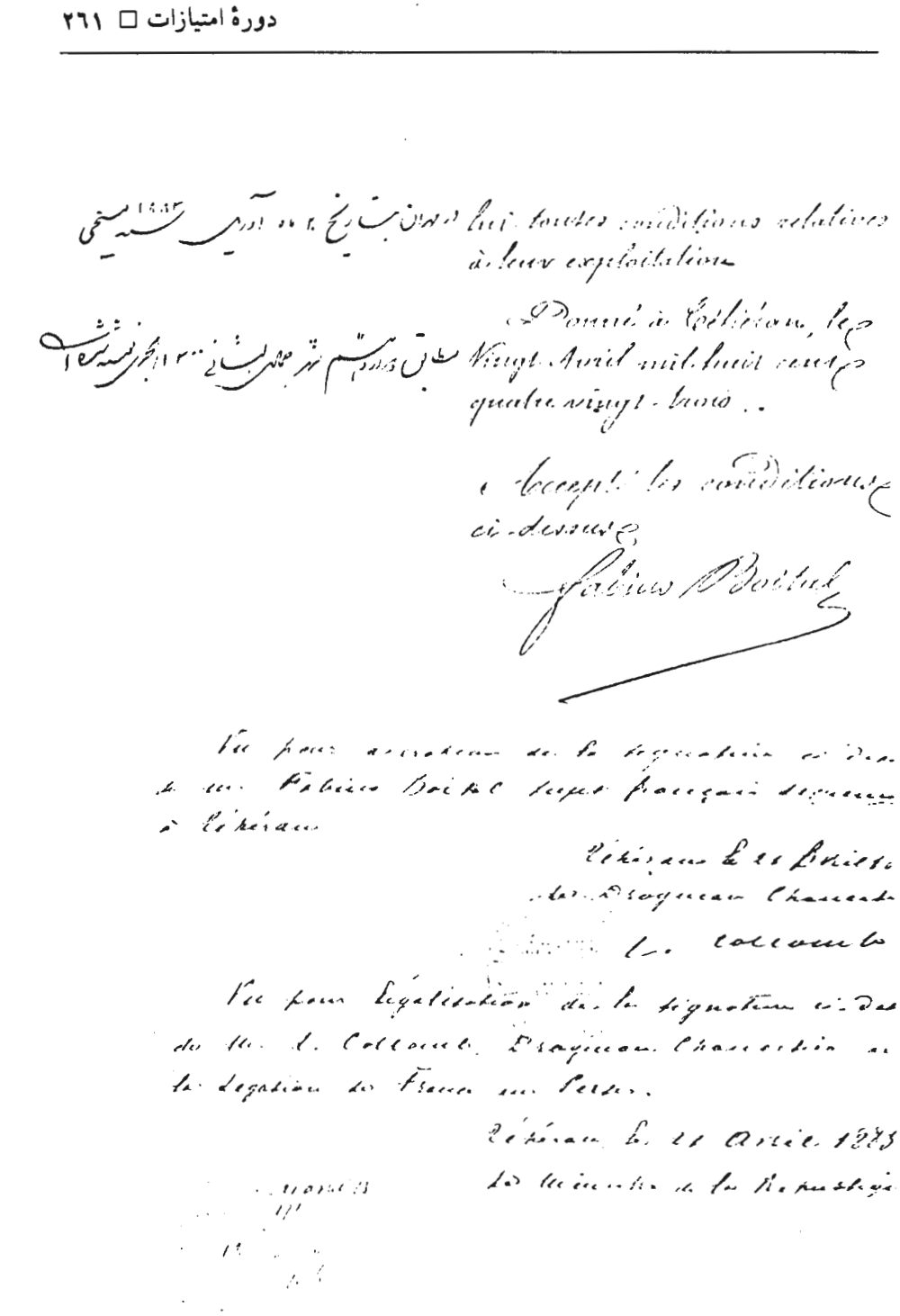
«جناب مستطاب اجل اکرم افخم وزیر امور خارجه

این که اعلیحضرت اقدس همایونی از جناب مستطاب عالی در خصوص فصل چهاردهم امتیازنامه راه آهن به مقام تحقیق برآمده‌اند که در باب سوخت کالسکه بخار چوب از جنگل و معدن ذغال مجاناً می‌خواهد بیرون بیاورد یا خیر جواب آن است که در فصل مزبور واضح است که صاحب امتیاز تنها حق این را دارد که از معدن و جنگل جمیع مصالح و ملزوماتی که بجهت ساختمان راه آهن حاجت باشد مجاناً بیرون آورد. مخارجی که بعهده صاحب امتیاز تعلق می‌گیرد و خرج حمل و نقل مصالح مزبور است پس از انجام عمل ساختمان راه، سوخت کالسکه بخار هر قدر لازم بشود بعهدهٔ خود کمپانی است، این بنده مسیو بواطال صاحب امتیاز راه آهن به این شرط اقدام دارد.

[امضا: مسیوبواتال] ۱۴ شهر جمادی‌الاخره ۱۳۰۰»[1]

این امتیازنامه نیز به علتهای سیاسی و اقتصادی اجرا نشد. با این حال، فکر احداث راه آهن در دل رجال وقت تقویت و موجب انجام بررسیها و مطالعاتی می‌شد، از جمله طرح راه آهن تهران ـ خراسان میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله که پس از امضای طرح بواتال ارائه شد و قبلاً به آن اشاره کردیم.

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



leur toutes conditions relatives
à leur exploitation

Donné à Téhéran, le
Vingt-Avril mil-huit cent
quatre-vingt-trois.

Accepté les conditions
ci-dessus

Fabius Boiteux

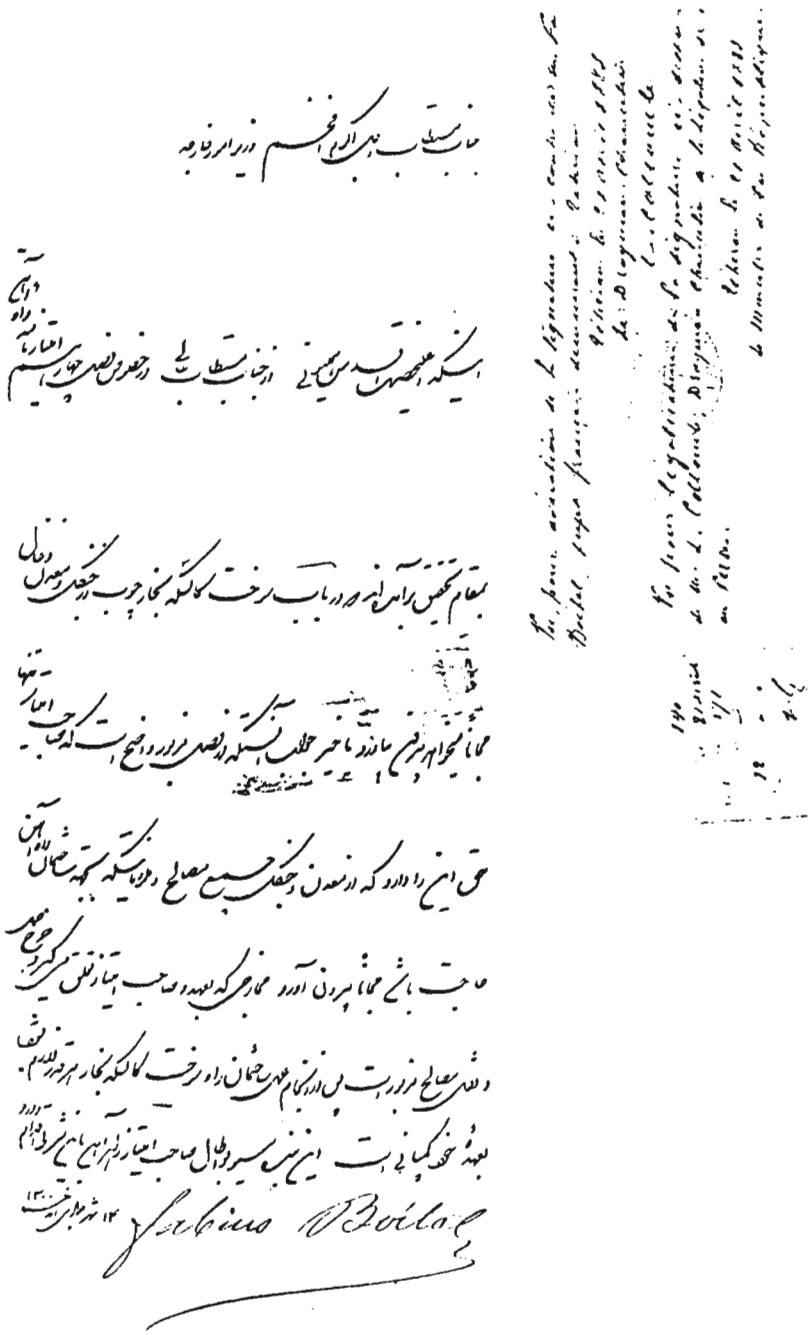
Vu pour annexer à la signature ci-dessus de M. Fabius Boiteux sujet français résidant à Téhéran

Téhéran le 22 Avril
1883
Le Drogman Chancelier
de la Légation

Vu pour légalisation de la signature ci-dessus de M. L. Collomb Drogman Chancelier de la Légation de France en Perse.

Téhéran le 22 Avril 1883
Le Ministre de la République

تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامهٔ بواتال



تصویر نامهٔ مسیو بواتال به وزیر امور خارجه

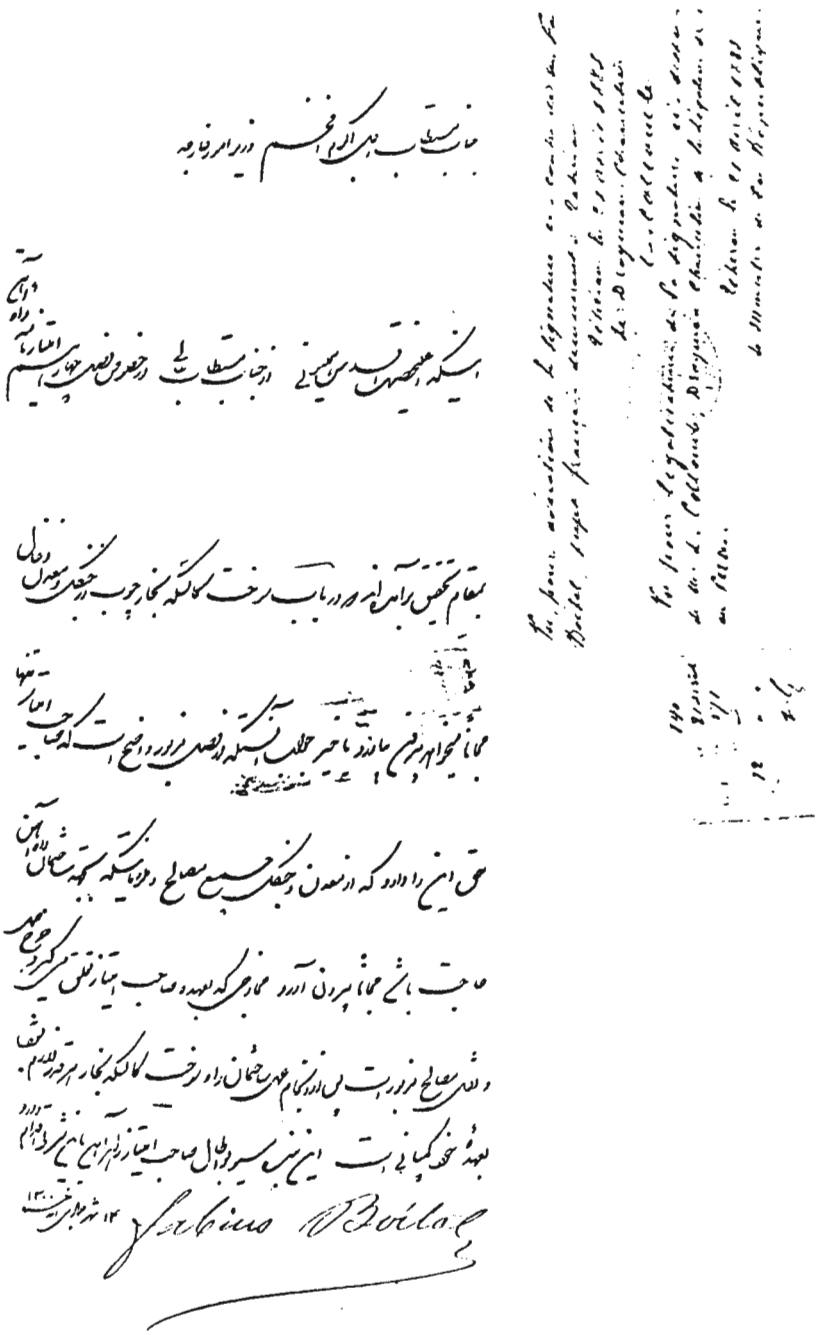
۱۴ ـ امتیازنامه حاج امین‌الضرب

در ربیع‌الثانی ۱۳۰۴ هـ ق، حاجی محمدحسین امین‌الضرب، بازرگان ایرانی، امتیاز احداث راه آهن محمودآباد ـ تهران را از طریق آمل از ناصرالدین‌شاه گرفت. تا آن تاریخ هیچ یک از اتباع ایران موفق به اخذ چنین امتیازی نشده بودند. با این حال، با توجه به مسیر راه آهن که در نواحی کوهستانی صعب‌العبور تعیین شده بود، معلوم می‌شود که مرحوم حاج امین‌الضرب بدون مطالعه دست به کار شده بود.

مبدا راه آهن ده محمودآباد در کنار دریای خزر تعیین شده بود و حاج امین‌الضرب موفق شد با یاری چند مهندس که از بلژیک استخدام کرده بود و با وسایلی که از بلژیک وارد کرده بودند مسافت هجده کیلومتر را به طرف آمل ریل‌گذاری کند. پس از آن، به علت اختلاف نظر حاج امین‌الضرب و مهندسان بلژیکی، این مهندسان کار را نیمه تمام گذاشتند و به وطن خود بازگشتند. حاج امین‌الضرب به کمک کارگران ایرانی که تازه وارد کار شده بودند خط را به آمل رساند، اما تراورس‌های معیوب به کار بردند و ریلها را کج کار گذاشتند.

این راه آهن با یک دستگاه لکوموتیو و دوازده واگن باری بدون سقف، که وارد کرده بودند، با یک رانندهٔ آلمانی شروع به کار کرد و چون راننده در همان ابتدای کار از ایران رفت، یک رانندهٔ حبشی جای او را گرفت که خیلی زود لکوموتیو را خراب کرد و خط از کار افتاد. به این ترتیب، نتیجه‌ای جز زیان عاید صاحب امتیاز نشد؛ حتی زمانی که حاج امین‌الضرب در برلن بود، دستهای نمایندهٔ وی در راه احداث راه آهن قطع شد.[۱] این تشکیلات نوپا، که یک بازرگان ایرانی بنیان نهاده بود، و همچنین ایستگاه و مهمانخانه‌ای که در آمل ساخته بود، به تدریج ویران شد و از بین رفت؛ بعدها از

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۲۰.



تصویر نامهٔ مسیو بواتال به وزیر امور خارجه

۱۴ـ امتیازنامه حاج امین‌الضرب

در ربیع‌الثانی ۱۳۰۴ هـ ق، حاجی محمدحسین امین‌الضرب، بازرگان ایرانی، امتیاز احداث راه آهن محمودآباد ـ تهران را از طریق آمل از ناصرالدین‌شاه گرفت. تا آن تاریخ هیچ یک از اتباع ایران موفق به اخذ چنین امتیازی نشده بودند. با این حال، با توجه به مسیر راه آهن که در نواحی کوهستانی صعب‌العبور تعیین شده بود، معلوم می‌شود که مرحوم حاج امین‌الضرب بدون مطالعه دست به کار شده بود.

مبدا راه آهن ده محمودآباد در کنار دریای خزر تعیین شده بود و حاج امین‌الضرب موفق شد با یاری چند مهندس که از بلژیک استخدام کرده بود و با وسایلی که از بلژیک وارد کرده بودند مسافت هجده کیلومتر را به طرف آمل ریل‌گذاری کند. پس از آن، به علت اختلاف نظر حاج امین‌الضرب و مهندسان بلژیکی، این مهندسان کار را نیمه تمام گذاشتند و به وطن خود بازگشتند. حاج امین‌الضرب به کمک کارگران ایرانی که تازه وارد کار شده بودند خط را به آمل رساند، اما تراورس‌های معیوب به کار بردند و ریلها را کج کار گذاشتند.

این راه آهن با یک دستگاه لکوموتیو و دوازده واگن باری بدون سقف، که وارد کرده بودند، با یک رانندهٔ آلمانی شروع به کار کرد و چون راننده در همان ابتدای کار از ایران رفت، یک رانندهٔ حبشی جای او را گرفت که خیلی زود لکوموتیو را خراب کرد و خط از کار افتاد. به این ترتیب، نتیجه‌ای جز زیان عاید صاحب امتیاز نشد؛ حتی زمانی که حاج امین‌الضرب در برلن بود، دستهای نمایندهٔ وی در راه احداث راه آهن قطع شد.[1] این تشکیلات نوپا، که یک بازرگان ایرانی بنیان نهاده بود، و همچنین ایستگاه و مهمانخانه‌ای که در آمل ساخته بود، به تدریج ویران شد و از بین رفت؛ بعدها از

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۲۰.

ایستگاه و مهمانخانهٔ راه آهن سابق آمل در محمودآباد

لکوموتیو راه آهن سابق آمل

ریل‌های آن به عنوان تیر تلگراف استفاده کردند.

متن فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر اعطای امتیاز به مرحوم حاج امین‌الضرب از این قرار است:

«بسم‌الله تعالی شأنه‌العیونه ـ الملک‌الله تعالی

صیت داد و معدلت از ما تا ماهی گرفت تا که دست ناصرالدین خاتم شاهی گرفت

«اینکه چون اراده علیه قدسیه و مشیت کامله و ملوکانه بر این علاقه دارد که ایجاد کارخانهٔ آهن‌ریزی و آهن‌سازی در ایران نموده و به این واسطه انکشاف بعضی از معادن مکنونه نماید، لهذا نظر به حسن اعتقاد و اعتمادی که صحهٔ همایونی به خدمات و کارهای مقرب‌الخاقان حاجی محمدحسین امین‌الضرب داشته و داریم، ایجاد کارخانهٔ مزبور را از هذه‌السنه مسعوده ایت ئیل سعادت و لیلی‌ها بعدها سی ساله به مشارالیه مفوض و مرجوع فرموده به صدور این خطاب مستطاب امر و مقرر می‌فرماییم که از این تاریخ الی انقضاء مدت سی سال احدی حق احداث و ایجاد این کارخانه را نخواهد داشت و معادنی که از قبیل سنگ و مس و سرب و آهن از چهار جانب در اطراف نقطهٔ این کارخانه الی دو فرسخ ایجاد شود حق مشارالیه است و از این بابت به هیچ اسم و رسم دیناری از مشارالیه به اسم مالیات و غیره مطالبه نخواهد شد و هر قدر سرب و مس از این معادن استخراج شود از این تاریخ تا مدت پنج سال در داخلهٔ ممالک محروسهٔ ایران از رسوم راهداری و گمرک خانه‌ها معاف خواهد بود الی انقضای پنج سال و پس از آن اولیای دولت قاهره حق مطالبه گمرک خواهند داشت و هر فلزی که از این چهار معدن سوای مس و سرب حاصل گردد حق مشارالیه است الا طلا که تعلق به دولت علیه دارد و هرگاه از معادن مزبوره آب جاری شود حق مشارالیه است که در اراضی حوالی معادن به

مصرف زراعت و آبادی رسانده و نیز به غیر از حاجی محمدرحیم برادرش هرگاه بخواهد برای خودش سهیم و شریک قرار بدهد مختار است خود و شرکاء او در تحت حمایت مخصوص دولت علیه خواهند بود و اگر در ظرف این مدت کمپانی به جهت ایجاد خطوط آهن به ایران آمد و خواست عهدنامه ببندد حق مشارالیه است که هر قدر می‌تواند از آهن آلات خطوط مزبور را برعهده بگیرد و بسازد و تنخواه او را دریافت نماید و به جهت حمل و نقل آهن آلات کارخانه خود به مرکز دارالخلافه می‌تواند در خط راه عراده آهنی ایجاد نماید که امتعه او به سهولت وارد دارالخلافه گردد و عموم وزراء عظام و چاکران دربار سپهر احتشام باید شرایط تقویت و رعایت را در این فقره از مشارالیه به عمل آورده و مقرب‌الخاقان مستوفیان عظام و کتبه گرام شرح منشور قضا دستور ملوکانه را از شایبه تعبیر و تبدیل مصون و محروس داشته عهده شناسند. فی شهر ربیع‌الثانی سنه ۱۳۰۴ مهر مشیرالدوله ـ مهرنائب‌السلطنه امیرکبیر ـ احمد قوام ـ ثبت شد. مهر نصرالله‌ابن علی ثبت شد ـ قلمی شد مهر محمدابن نصرالله ـ در دفتر کارداران ثبت و ملاحظه شد ـ مهر علی‌ابن‌محمد رفیع ـ رضاقلی ـ محمدحسین»[1]

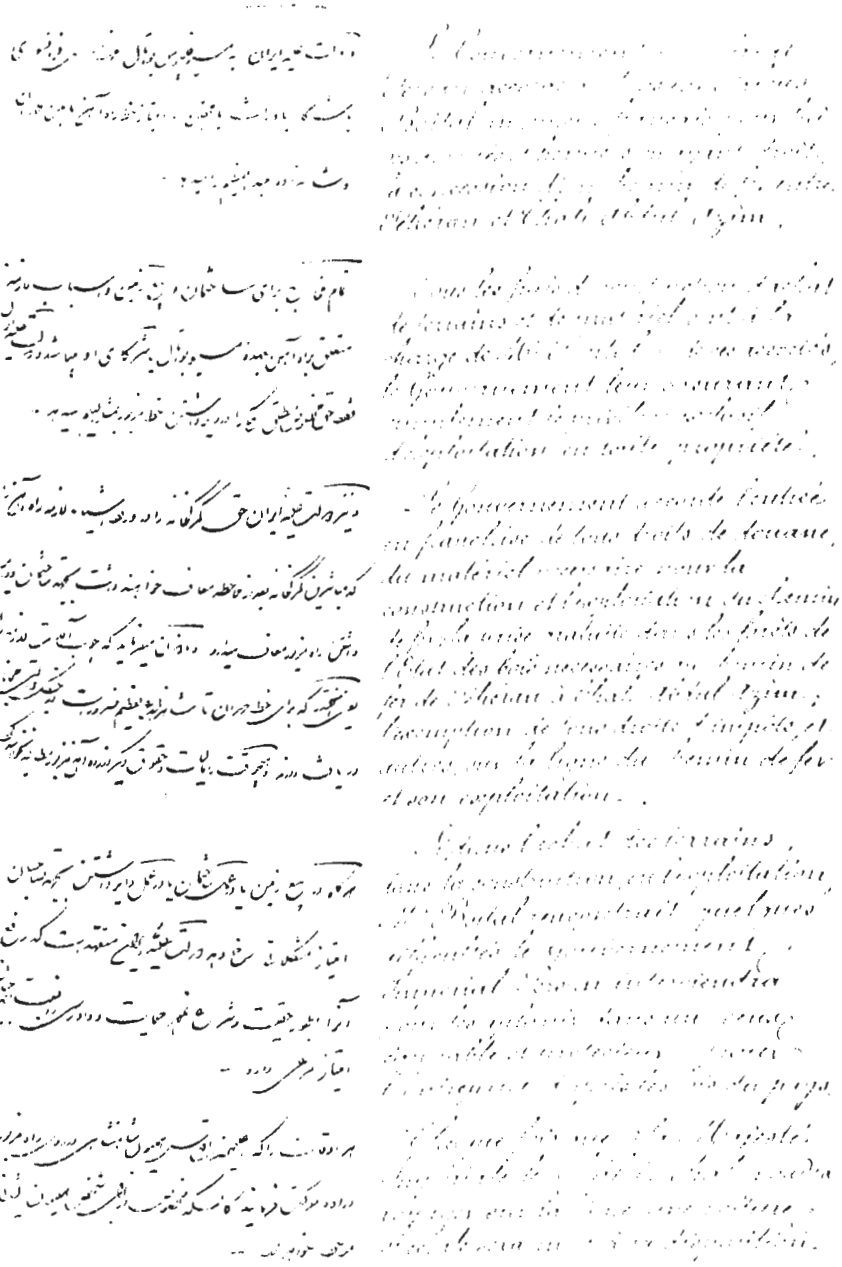
۱۵ ـ امتیاز راه آهن تهران ـ عبدالعظیم

مهندس بواتال فرانسوی که در کسب امتیاز راه آهن تهران ـ رشت ناکام مانده بود، به فکر کسب امتیاز دیگری افتاد. آمار آن زمان نشان می‌داد که هر سال نزدیک به سیصدهزارنفر به زیارت حضرت عبدالعظیم میروند این امر بواتال را به فکر احداث راه آهن تهران و حضرت عبدالعظیم انداخت و در دسامبر ۱۸۸۶ امتیاز این خط را برای مدت ۹۹ سال از دولت ایران گرفت. بعدها بواتال و چند بلژیکی شرکتی به نام شرکت سهامی راه آهن و تراموای ایران تأسیس کردند و امیدوار بودند که به تدریج همان راه

۱. همان، ص ۲۰.

آهن را تا خلیج فارس ادامه دهند.

صاحب امتیاز از پرداخت هرگونه عوارض و مالیات گمرکی معاف بود. طول خط ۸/۷ کیلومتر بود و ۶/۵ کیلومتر خط فرعی نیز به طرف معدن سنگ داشت؛ عرض خط یک متر بود و احداث آن دو سال طول کشید. ماشینهای این خط را، که در بروکسل ساخته بودند، به صورت قطعات مجزی و با زحمت فراوان از طریق باطوم و بادکوبه به تهران حمل و در محل سوار کردند و این راه آهن در سال ۱۸۸۸ با تشریفات خاص افتتاح شد.



تصویر صفحهٔ اول امتیازنامهٔ بواتال برای احداث خط آهن حضرت عبدالعظیم

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

انتقال امتیاز مسیو بواتال به شرکت سهامی راه آهن و تراموای ایران - ناصرالدین شاه در بدو امر با مشکل بزرگی رو به رو شد، به این معنی که علما با احداث راه آهن تهران به حضرت عبدالعظیم مخالفت کردند و شاه با تلاش زیاد و صرف مدتی وقت توانست اثرات اقتصادی و اجتماعی راه آهن را نشان دهد و آنها را به زحمت متقاعد کندو مهندس فابیوس بواتال بلافاصله یک شرکت سهامی بلژیکی به نام «شرکت سهامی راه آهن و تراموای ایران» تشکیل داد و حقوق خود را نسبت به دو امتیازنامهٔ راه آهن تهران به حضرت عبدالعظیم و خط آهن اسبی برای تهران به آن شرکت منتقل کرد. انتقال امتیاز اول به موجب فرمان مورخ ششم مه ۱۸۸۷ انجام شد و انتقال امتیاز دوم در حاشیهٔ امتیازنامه به تأیید مقامات دولتی رسید.

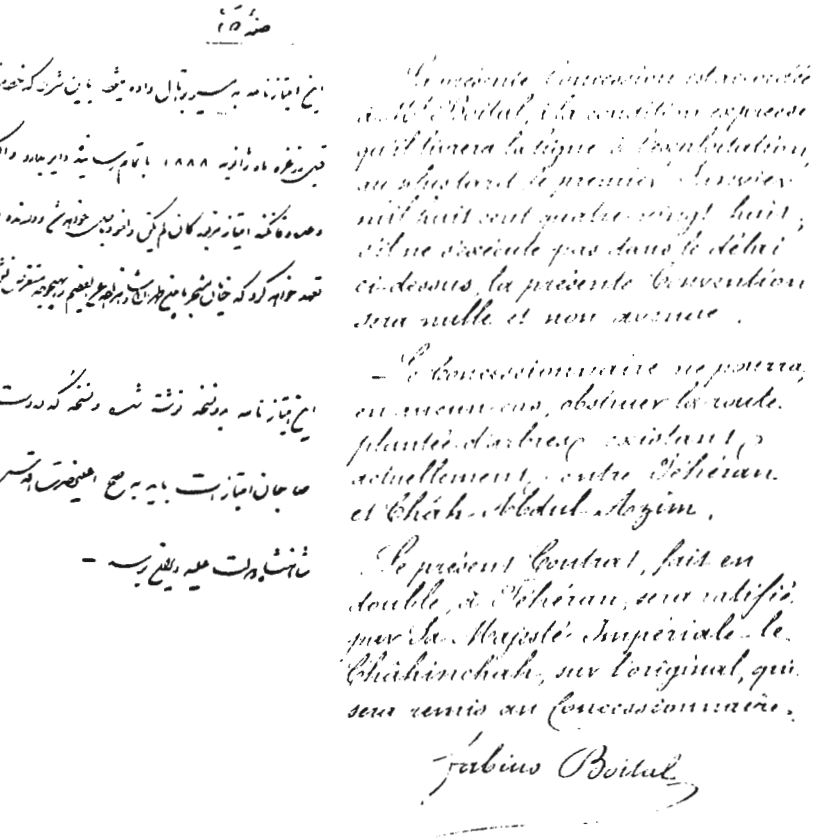
متن فرمان ششم مه ۱۸۸۷ از این قرار است :

«چون امتیاز راه آهن بخاری از تهران الی حضرت عبدالعظیم علیه‌السلام را موافق شروط و قرارنامه جداگانه به مسیو بواتال اعطا نموده بودیم که مشارالیه به فرنگستان رفته کمپانی تشکیل بدهد حالا که آن کمپانی را تشکیل داده است موسوم به کمپانی سوسیته آنونیم راه آهن بخاری و اسبی[1] است، این امتیاز را به آن کمپانی انتقال می‌دهیم موافق همان شروطی که در قرارنامه بواتال نوشته شده است بی کم و زیاد هرگاه نفع و ضرری در ساختن این راه ظاهر شود اجرای شروط آن قرارنامه به عهده کمپانی است که به جای مسیو بواتال شناخته می‌شود.

«دیگر این که چون بالفعل راه عبور و مرور از بحر خضر[2] الی تهران اشکالات چند

1. Société anonime de chemins de fer et tramways.

۲. خزر



صفحهٔ دوم

La présente concession est accordée à M. Bolal, à la condition expresse qu'il livrera la ligne à l'exploitation au plus tard le premier Janvier mil huit cent quatre-vingt huit; à défaut de quoi, dans le délai ci-dessus, la présente convention sera nulle et non avenue.

— Le concessionnaire ne pourra, en aucun cas, abattre les arbres plantés actuellement, entre Téhéran et Châh-Abdul-Azim.

Le présent Contrat, fait en double, à Téhéran, sera ratifié par la Majesté Impériale le Châhinchâh, sur l'original, qui sera remis au concessionnaire.

Fabius Boilal

این امتیازنامه به مسیو بواتال داده میشود باین شرط که خط را
قبل از غرهٔ ماه ژانویه ۱۸۸۸ باتمام برسانند و اگر بنا
بر مدت مذکوره امتیاز مزبور کان لم یکن و نتوانند بعد خواهش و درخواست امتیاز
تعهد خواهد کرد که خیابان شجر یا هیچ طرف آن را بهیچ وجه مستعرض نکند

این امتیازنامه بدو نسخه نوشته شد و نسخه که در دست
صاحب امتیاز است باید به مهر اعلیحضرت همایون
شاهنشاه دارنده علیه رسید

تصویر صفحهٔ دوم امتیازنامهٔ بواتال برای احداث خط آهن حضرت عبدالعظیم

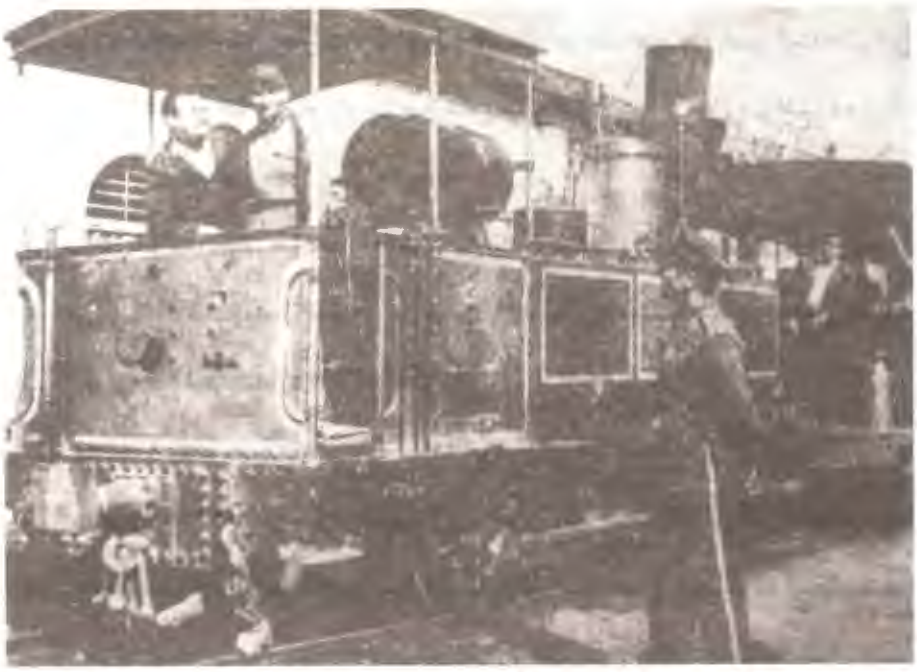
بهم رسانده است و حمل ادارات راه آهن به تعویق خواهد افتاد و محض استدعای این کمپانی بر امتداد موعد اتمام راه مزبور شش ماه افزودیم در اول موافق قرارداد می‌بایستی
یک ساله تمام کند حالا هیجده ماه تمام خواهد کرد. این راه و متعلقات کلیه نود و نه سال حق کمپانی است بعد از انقضای مدت نود و نه سال به دولت علیه ایران تعلق خواهد یافت تحریراً فی شهر شعبان ۱۳۰۴ تنگوزئیل.[۱]»

به دستور ناصرالدین‌شاه، مشیرالدوله وزیر امور خارجه در ابتدای کار نصراله میرزا مهندس را مأمور بررسی و تحقیق پیرامون کارهای مقدماتی و مطالعات انجام شده توسط شرکت سهامی راه آهن و ترامواى تهران کرد. طرح ارائه شده را به اتفاق مسیو بواتال بررسی و نتیجه را در دوم رمضان ۱۳۰۴ گزارش کرد:

«هوالله تعالی شأنه

دستخط مبارک اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی روحنافداه به جناب جلالتمآب اجل اکرم مشیرالدوله وزیر امور خارجه دام اقباله‌العالی شرفصدور یافت که چاکر خانه‌زاد نصراله مهندس بخط جدید راه حضرت عبدالعظیم که مسیو بواتال بتوسط مهندس کمپانی که بجهت راه آهن مشخص کرده بودند و نقشه بخاکپای همایون اعلی روحنافداه داده بودند رسیدگی و دقت نماید و آنچه اراضی دولتی و غیره که در تحت این راه مقرر می‌شود تحدید و تعیین نماید.

۱. به نقل از اولین برگ پروندهٔ کلاسه ۳۰۶|۲/۴۲|۱۴ مربوط به اسناد و مدارک و امتیازنامه راه آهن حضرت عبدالعظیم در اداره کل نظارت بر مؤسسات مالی.



ماشین دودی

قطار راه‌آهن حضرت عبدالعظیم

واگن و لکوموتیو خط تهران ـ حضرت عبدالعظیم

واگن اسبی در تهران

«پس از اطلاع بر افتخار این مأموریت فوراً مسیو بواتال و مهندس کمپانی و غیره را برداشته روانه خدمت شد و معلومات خود را به عرض این کتابچه معروض می‌دارد. چون انجام این عمل راه آهن خاصه اینکه مقرر بر عهده کمپانی خارجه است. بر خود لازم و متحتم شمرد که دقت کاملی به عمل آورده چیزی که خلاف صلاح دولت و عاقبت منجر به خسارت و ضرر و زحمت دولت باشد استحضار نموده عرض و اصلاح نماید.

«نقطه ابتدای این راه در جنب خیابان شهر قریب به خیابان دروازه خراسان در زمین آقای شیخ حسن و سادات و غیره مقرر شده و نقطه انتها قریب بقعه حضرت عبدالعظیم است مشرق خیابان دولتی محاذی و مقابل باغ مرحوم امین‌الملک در اراضی نواب علیه عالیه عزت‌الدوله دامت شوکتها معین کرده و می‌خواهد در هر یک از این دو نقطه عمارتی که به اصطلاح فرانسویهاموسوم به «گار» است برپا کنند که شانزده هزار ذراع مضروبی بجهت گار دارالخلافه زمین لازم دانسته‌اند و هفت هزار و پانصد ذرع بجهت گار عبدالعظیم.

«خط راه آهن که واصل بین نقطتین گار طهران و گار حضرت عبدالعظیم است خط مستقیم واحدنیست بلکه به چهارخط و امتداد مابین این دو نقطه بیکدیگر وصل می‌شود.

«تمام طول راه آهن تقریباً از وسط خیابان مشجر حضرت عبدالعظیم و خیابان مشجر دولت آباد عبورکرده در جنب شرق قلعه دولت آباد و خیابان خروجی در یمین و یسار راه مقرر شده است که در آن نقطه اطاق متحرک راه آهن که از طهران می‌رود و اطاق متحرکی که از حضرت عبدالعظیم می‌آید از یکدیگر از یمین و یسار بگذرند و از آن نقطه راه مستقیماً ممتد می‌شود الی جنب غربی باغ منجم‌باشی که متصل به ابن‌بابوی است و از آنجا راه از وسط باغ و اراضی نواب علیه عزت‌الدوله دامت شوکتها در جنب

شرقی خیابان دولتی ممتد است الی گار حضرت عبدالعظیم این خط راه معینه معروضه و دو نقطه گار چندان بی‌قاعده و دور از قوانین هندسی و قواعد راه‌سازی نیست مگر اینکه نزدیک خاکریز خندق شهر و غیره چند عیب دید و مدلل داشت رفع آنها را نمودند حال طول راه به خوش امتداد صحیحی ممتد است بلکه ممکن است بعد از اتمام راه و حرکت کالسکه بخار چنین راه را از سمت مغرب الی خیابان مشجر حضرت عبدالعظیم و از سمت مشرق الی خیابان غیرمشجر دولت آباد و ابن‌بابوی تمام طول راه را از دو طرف باغ و اشجار و زراعات مفیده مثل سیب زمینی و بامیا و بادمجان فرنگی و توت و غیره و در بعضی جاها به اقتضای استعداد ملک و زمین بوستان به عمل آورده شود که هم فایده مخصوص و محصول جدیدی موجود افتد که هر ساله به اجاره رفته که اجاره بعد از وضع مخارج تقدیم کارگذاران دیوان همایون اعلی روحنافداه گردد و هم عابرین سبیل آهن حظّ و لذت از صفا و فضای آن حاصل نموده اسباب اعتبار و کثرت گردش راه آهن شود. یقین است بعد از این که چنین طول راه آهن به طوری که معروض افتاد مصفا و پرمیوه شد محصولات مطبوعه را دارا افتد بسیار بلکه اغلب مردم هم که خیال زیارت یا کاری در حضرت عبدالعظیم ندارند محض گردش و تفرج به راه آهن خواهند نشست و اول اسباب این زراعت یک رشته قنات مخصوص است.

طول خطوط اربعه مزبوره راه موافق تفصیل ذیل است[1]

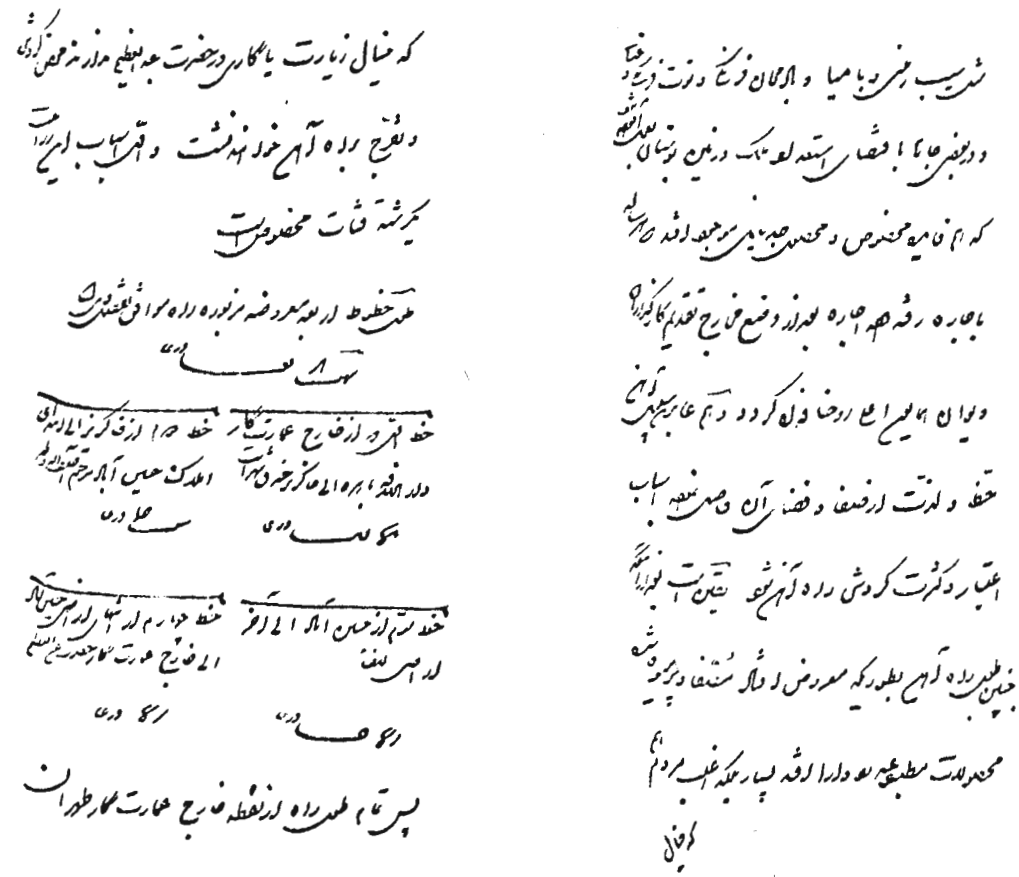
خط اول که از خارج عمارت گار دارالخلافه باهره الی خاکریز خندق شهراست ۹۴۰ ذرع

خط سوم از حسین آباد الی آخر اراضی ایضاً ۴۵۰ ذرع

خط دوم از خاکریز الی ابتدای املاک حسین آباد مرحوم آصف‌الدوله ۶۵۰۰ ذرع

خط چهارم ازانتهای اراضی حسین آبادالی خارج عمارت گار حضرت عبدالعظیم ۴۰۰ ذرع

۱. ارقام مربوط به طول خطوط در متن اصلی به سیاق نوشته شده و در اینجا به صورت عدد تبدیل شده است.



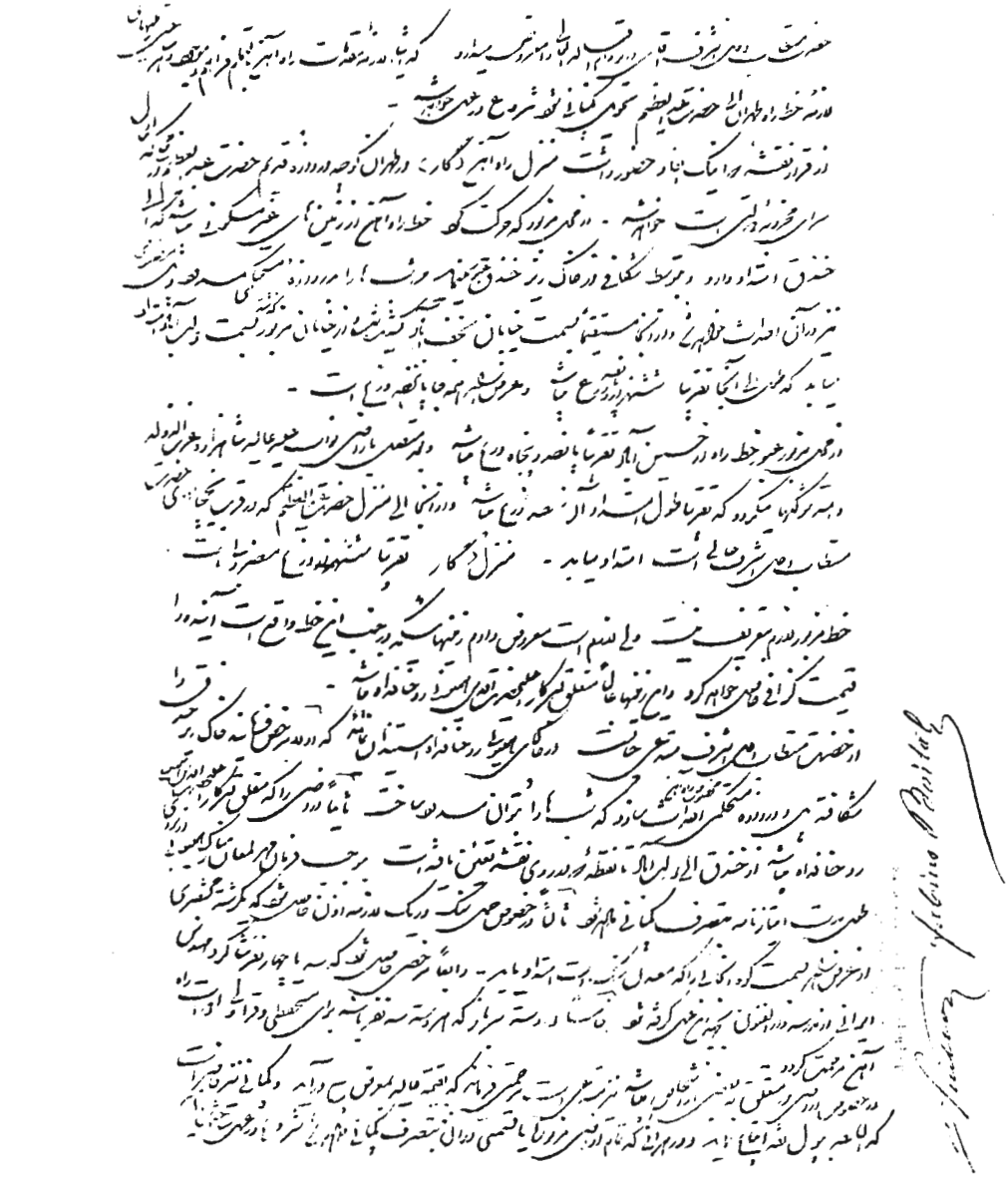
تصویر صفحهٔ ماقبل آخر گزارش نصراله میرزا مهندس

پس تمام طول راه از نقطه خارج عمارت گار طهران الی خارج گار حضرت عبدالعظیم هشتهزارودویست‌ونود ذرع است و بجهت عرض راه پانزده ذرع معین و مشخص شده است امر امر مبارک بندگان اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی روحنافداه است. فی دوم رمضان‌المبارک ۱۳۰۴[1]»

به این ترتیب، عاقبت پس از گذشت سالها، یکی از امتیازات اعطا شده به مرحلهٔ عمل درآمد و راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم احداث شد.

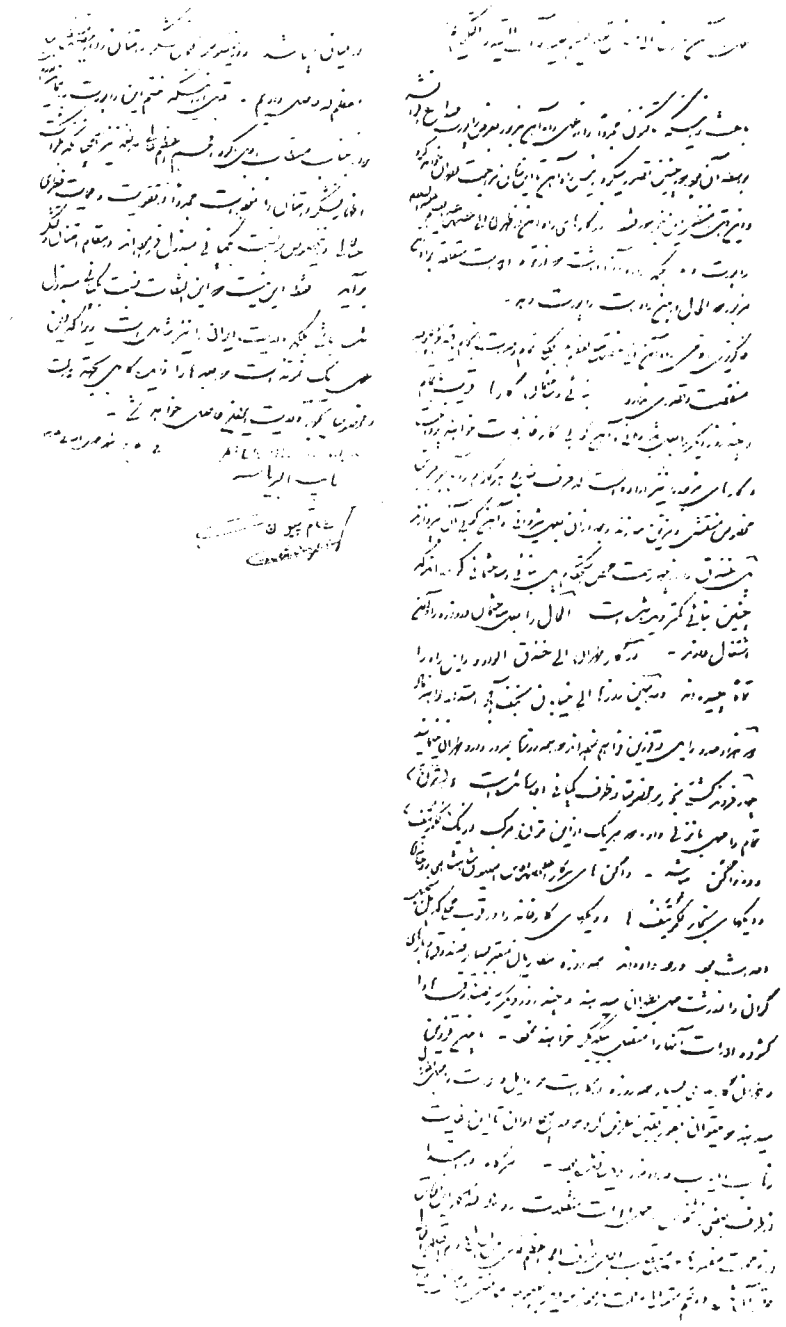
در اینجا به دو گزارش این شرکت اشاره می‌شود: یکی با امضای فابیوس بواتال و ممهور به مهر شرکت سهامی راه آهن بخاری و اسبی و حاکی از فعالیت شرکت در زمینهٔ لوازم موردنیاز از رشت به تهران است؛ گزارش دوم با امضای نایب رییس شرکت نوشته شده است و میزان پیشرفت کار را از طرف شرکت نشان می‌دهد.

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر گزارش مسیو بواتال مبنی بر حمل لوازم از رشت به تهران

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر گزراش پیشرفت کار با امضای نایب رییس شرکت

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

ویژگیهای خط تهران ـ حضرت عبدالعظیم[1] ـ مهندس بواتال به کمک چند بلژیکی شرکت سهامی راه آهن و ترامواى ایران را با سرمایه پنج میلیون فرانک تشکیل داد. پس از تشکیل شرکت، شخصی به نام «لازار پولیاکف»، از صرافان و مقاطعه‌کاران روسی، اکثر سهام شرکت را خرید. به این ترتیب، در این شرکت که به نام بلژیکی‌ها بود، در عمل روس‌ها نقش اساسی داشتند.

شرکت پولیاکف دو مقر در روسیه و بلژیک داشت و پس از انقلاب کبیر روسیه، مرکز اصلی آن به بلژیک منتقل شد. این شرکت در ایران پنج دستگاه لکوموتیو و ۲۸ دستگاه واگن داشت. وزن ریل‌های این راه آهن در هر متر ۲۱ کیلوگرم بود و در هر کیلومتر آن هزار تراورس به‌کار رفته بود. لکوموتیوها سه محور داشت؛ وزن لکوموتیو خالی هفده تن و با بار نوزده تن بود. قطر چرخها ۷۵۰ میلیمتر و قدرت کشش آنها ۱۸۰۰ کیلوگرم بود؛ واگنهای خالی ۴/۵ تن و با بار نه تن وزن داشت.

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، صص ۲۱ و ۲۲.

در ابتدای کارِ احداث راه آهن به مسأله حجاب خیلی توجه می‌شد. برای زنان واگون‌های مخصوص با پرده وجود داشت که بعدها پرده‌ها را برداشتند.

مراسم افتتاح راه‌آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم (میدان توپخانه ایستگاه تراموای)

توصیف مراسم افتتاح راه آهن حضرت عبدالعظیم به نقل از منابع موجود، که به نوبهٔ خود این مراسم را از زبان یکی از ملتزمین رکاب ناصرالدین‌شاه نقل کرده‌اند، از این قرار است[1]:

«در ماه دسامبر سال ۱۸۸۸ میلادی بود که ناصرالدینشاه به وسیله درشکه طلایی

۱. چون تاریخ مقاله آقای مسعود فرید بعد از نگارش تاریخچهٔ مختصر راه آهن ایران، نوشتهٔ ترسکینسکی است، تصور می‌شود ایشان از ترسکینسکی اقتباس کرده اند. مأخذ ما نوشتهٔ آقای مسعود فرید در مورد راه آهن در مجلهٔ راه آهن و کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۲۲ بوده است.

سلطنتی به اتفاق ملتزمین رکاب به انتهای شهر حرکت کرد در این محل ایستگاه سنگی که داخل آن با قالی و قالیچه و از بیرون با پرچمهای سه رنگ مزین شده بود ساخته بودند. پادشاه ایران از وسط ایستگاه عبور نموده در سکوی مسافری توقف کرد، آنگاه لکوموتیو و چهار واگونی که به آن بسته شده بود و با سبزه و گل و پرچم آن را آراسته بودند در جلو شاه توقف کرد شاه نسبت به سوار شدن در قطار مشکوک و دودل بود، بنابراین بدون این که خود سوار شود به ملتزمین رکاب دستور سوار شدن داد، در حالی که خود شاه روی سکوی مسافری ایستاده بود لکوموتیو حرکت کرده و مسافتی پیش رفت و مجدداً مراجعت نمود. سپس رییس شرکت و دیگران شاه ایران را متقاعد ساختند که مسافرت با قطار خطری ندارد و بنابراین ناصرالدینشاه با شک و تردید سوار گردید من «گوینده داستان» نیز سوار شدم حرکت آهستهٔ ترن همه ما را متعجب ساخته بود و بعداً شنیدم که ناصرالدینشاه اجازه تند رفتن را نداده بود و در هر حال پس از نیم ساعت به حضرت عبدالعظیم رسیدیم و پس از مختصر توقفی مراجعت کردیم در موقع برگشت از لحاظ احتیاط شاه چند نفر و از آن جمله رییس پلیس را مأمور کرده بود که پهلوی راننده مراقب او باشند که با همان کندی حرکت کند و با این حال در مدت ۲۲ دقیقه به تهران رسیدیم بعداً متوجه شدیم که تند رفتن در این راه هم چندان بی‌خطر نبود زیرا تراورسها را خوب کار نگذاشته بودند و به قدری شن ریخته بودند که چرخها در عوض آن که روی ریل حرکت کند در شنها می‌لغزید و شاید به همین جهت کسی تصور نمی‌کرد شاه تا ایستگاه حضرت عبدالعظیم برود و بنابراین حضرت عبدالعظیم را برای ورود شاه تزیین نکرده بودند.

«پس از ورود به ایستگاه تهران شاه برای بازدید یکی از اماکن مقدسه درشکه سلطنتی را احضار نمود ولی متأسفانه درشکه حاضر نبود و پس از آن که شاه از این امر مطلع شد

دستور دادگاری آجرکشی راکه در محوطه ایستگاه بود برای رفتن آماده سازند فوراً گاری را با قالی و پشتی پوشانیده شاه سواره و ملتزمین رکاب پیاده به سوی محل معهود رهسپار شدند.»

«نوشتهٔ دیگری به قلم «معیر» دربارهٔ مراسم گشایش راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم وجود دارد[1] که تا حدی با مطالب فوق مغایر است؛ در این نوشته اشاره شده که هنگام افتتاح راه آهن، ناصرالدین شاه در سفر فرنگ بوده و پس از بازگشت با راه‌آهن به حضرت عبدالعظیم رفته است و بعید نیست که حوادث فوق در همین سفر اتفاق افتاده باشد:

«راه آهن بین تهران و حضرت عبدالعظیم در سال ۱۳۰۶ (هـ ق) گشایش یافت و در آن وقت ناصرالدین شاه در مسافرت فرنگ بود، امتیاز راه آهن مزبور را بلژیکی‌ها داشتند و به ریاست «دنی» نام کار می‌کردند. مردم از آن استقبال به سزا کرده درباره‌اش تصنیفها ساختند. چون گشایش راه آهن در غیبت شاه از ایران صورت گرفته بود پس از بازگشت وی از سفر فرنگ، سفیر بلژیک رسماً تقاضا کرد که وی روزی با راه آهن به حضرت عبدالعظیم رود. سلطان دعوت بلژیکیان را پذیرفت و یکی از اعیاد مذهبی را برای این کار تعیین کرد. روز موعود در رفتن و برگشتن راه آهن به شاه و همراهانش اختصاص داده شد. ناصرالدینشان با چند تن از خواص خواجه‌سرایان در واگن وسط قرار گرفت و بقیه واگنها را بانوان و مهمانان و کنیزانشان اشغال کردند، گروهی نیز که در راه آهن نگنجیدند با کالسکه روان شدند. آن زمان در شهر ری سه باغ سلطنتی بود بدینقرار:

۱ /. «داستان اولین قطار»، معیر، مجله ایران آباد، شمارهٔ ششم شهریور ۱۳۳۹.

۱ ـ «باغ طوطی» که از آبادکرده‌های فتحعلیشاه بود و گویا اکنون نیز آثاری از آن به جا باشد.[۱]

۲ ـ «باغ مادرشاه» که متعلق به مهدعلیا بود و پس از وی از آن شاه شد. باغ مزبور چندان بزرگ نبود و بنایی مختصر مشتمل بر چند اطاق داشت.

۳ ـ «باغ طغرل» که به منظور حفظ برج طغرل از ویرانی به امر شاه احداث شده بود و ضمن کارهای آبادانی آن، برج مزبور را نیز به بهترین وجه تعمیر کرده بودند.

«آن روز شاه و بانوان پس از زیارت به باغ مادرشاه رفته ناهار را در آنجا خوردند...

«هنوز دو سال از دایر شدن راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم نگذشته بود که بعضی خارجیان که از واگذاری امتیاز آن به دولت بلژیک ناخشنود بودند و بیم آن را داشتند که این رشته سر دراز یابد، نهانی در صدد تحریک مردم علیه بلژیکیان برآمدند و سرانجام گروهی حادثه‌جو را برای افروختن آتش فتنه برانگیختند تا آن که در یکی از روزهای زیارتی بر سر خرید بلیط بین آنان و کارکنان راه آهن مشاجره و بالاخره زد و خورد درگرفت، اوباش به اطاقهای ایستگاه که در آغاز کار سخت پاکیزه و مزین بود ریخته روکش صندلی‌ها و پرده‌های مخمل را دریدند آیینه‌های بزرگ و شیشهٔ درها و واگنها را درهم شکستند و بعض اشیاء را به یغما بردند.

«مسیو دنی به وزارت امور خارجه شکایت برد و از سفارت بلژیک نیز نوشتند که چون این کار توهین به دولت و شخص سلطان می‌باشد باید دولت ایران سیصد هزار تومان به عنوان خسارت بپردازد و وزرای وقت نیز برای اظهار معذرت به سفارت بیایند.

«چون این خبر به شاه رسید سخت برآشفت و گفت جواب سفارت بلژیک داده خواهد شد. همان روز داماد خود آقا سید زین‌العابدین امام جمعه را احضار کرد و

۱. تاریخ نگارش این مطلب ۱۳۳۹ شمسی است.

ماجرا را با وی در میان نهاده چاره کار را از او خواستار شد. روز بعد امام جمعه نامه‌ای به سفارت بلژیک نوشت که شاه امر را به من رجوع کرده و لازم است برای مذاکره نماینده فرستاده شود.

«مسیو دنی و دو تن از اعضای سفارت بلژیک در منزل امام جمعه حاضر شدند و با کمک مترجم به مذاکره پرداختند. امام جمعه اظهار داشت دولت تقاضای شما را پذیرفته و بدان عمل خواهد کرد، آنگاه رو به محرّر خود کرده گفت تا تلگرافی چند به عنوان آقایان علمای عتبات و ولایات تهیه کند که از امروز سوار شدن به راه آهن حرام است.

«چون مترجم، مسیو دنی و فرستادگان سفارت را از چگونگی آگاه ساخت آنان زبان به اعترض گشودند. امام جمعه در جوابشان گفت با آنچه شما خواسته‌اید موافقت شد اینک ما نیز تکلیف خود را انجام می‌دهیم. بلژیکی‌ها که دیدندکار دشوارتر شد و هرگاه به چنین امری اقدام شود خسارتشان جبران‌ناپذیر خواهد بود ناچار از در مسالمت درآمدند و پس از گفتگوی بسیار قرار بر این گذاردند که: «نی ز ما و نی ز تو رودم مزن» آنگاه نمایندگان سفارت رضایت‌نامه سپرده محضر امام جمعه را ترک گفتند.

«پس از ساعتی آقا سید زین‌العابدین نزد شاه شتافته جریان را به اطلاع رسانید و شاه یک حلقه انگشتری گرانبها از راه قدردانی او را ارزانی داشت.[1]»

۱۶ـ امتیازنامه راه آهن اسبی ایران

در ۲۷ مه ۱۸۸۸ (پانزده رمضان ۱۳۰۵ هـ ق) مهندس بواتال، که مشغول احداث راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم بود، امتیاز ایجاد تراموای اسبی در تهران را نیز به دست آورد؛ متن این امتیازنامه به شرح زیر است :

۱. مجلهٔ ایران آباد، شماره ششم، شهریور ۱۳۳۹. (در این مقاله عکس امام جمعه نیز چاپ شده است)

«در خصوص ساختمان و دایر داشتن راههای آهن اسبی در شهر تهران دولت علیه ایران از قرار شروط ذیل به مسیو فابیوس بواتال فرانسه امتیاز می‌دهد.

«شرط اول صاحب امتیاز به مخارج خود خطوط ذیل را احداث و دایر خواهد داشت. اولاً خطی از ابتدای خیابان لاله‌زار که از خیابان ناصریه امتداد یابد الی سبزه‌میدان، خط دیگر از میدان توپخانه مبارکه شروع می‌شود، و از خیابان چراغخانه[1] گاز و از خیابان دروازه حضرت عبدالعظیم علیه‌التکریم و از خیابان قبرستان الی خیابان دروازه قزوین کشیده شده، از آنجا نیز تا خیابان مریضخانه الی میدان توپخانه مبارکه که محل حرکت راه آهن اسبی است امتداد خواهد یافت. از آنجا خط دیگری سوا شده به طرف شمیرانات می‌رود منوط به اختیار کمپانی است.

«شرط دویم صاحب امتیاز حق ساختمان و دایر داشتن خط دیگری را نیز در شهر طهران دارد به این شرط که قبل از اقدام نقشه آن را به دولت علیه ایران تسلیم سازد.

«شرط سیم تمام مخارج بجهت بیع زمین برای ساختمان انبار و طویله و ساختمان لازمه و غیره در هنگام ساختمان یا دایر داشتن راههای آهن اسبی مزبور بر عهدهٔ صاحب امتیاز است، ولی زمین کوچها[2] و خیابانهای راه مزبور مجانی است.

«شرط چهارم خطوط راه آهن اسبی یک رشته است و در محل لازمه که کوچه وسعت داشته باشد دو رشته خواهد شد.

«شرط پنجم هر قدر که امکان دارد خط راههای آهن اسبی مزبور را از کنار خیابانها ساخته و احداث خواهد شد که حتی‌الامکان اسباب ممانعت از جهت عابرین و مترددین حاصل نشود.

«شرط ششم دولت علیه ایران ادعا و مطالبه گمرک و راهداری را در ورود ادوات

---

۱. خیابان امیرکبیر (خیابان چراغ گاز سابق).

۲. کوچه‌ها

لازمه بجهت ساختن و دایر داشتن راههای مزبور ننموده معاف خواهند فرمود ولی اجزای اداره گمرک حق رسیدگی اسباب و ادوات را از هر جهت دارند.

«شرط هفتم دولت علیه ایران به صاحب امتیاز اطمینان می‌دهد که ساختن و دایر داشتن راههای آهن اسبی در شهر تهران فقط حق او باشد و تعهد می‌نماید که حمایت لازمه را دربارهٔ او مرعی داشته رفع جمیع مشکلاتی راکه در زمان ساختن یا دایر داشتن رخ دهد بنماید.

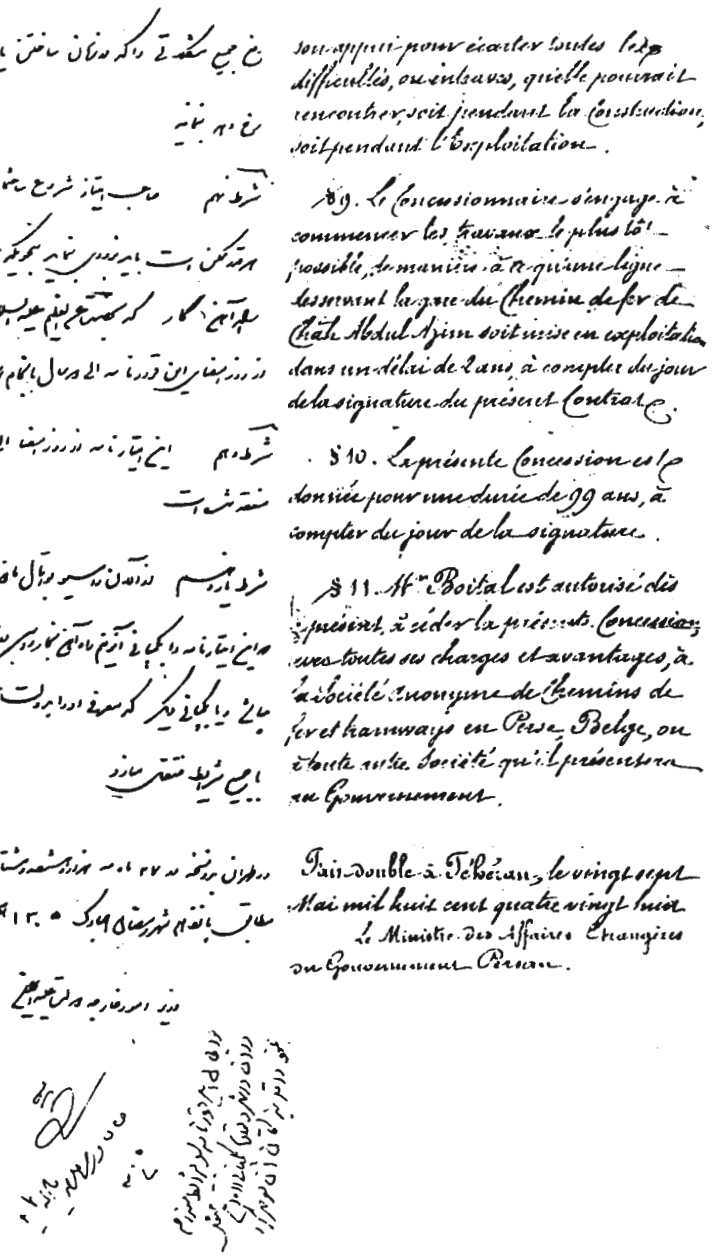
«شرط نهم صاحب امتیاز شروع ساختمان و اقدام به آن را هر قدر ممکن است باید به زودی بنماید به نحوی که خط الی منزل راه آهن «گار» که به حضرت عبدالعظیم علیه‌السلام امتداد می‌یابد از روز امضای این قرارنامه الی دو سال به انجام رساند.

«شرط دهم این امتیازنامه از روز امضا الی نود و نه سال منعقد شده است.

«شرط یازدهم از الآن را مسیو بواتال مأذون است که این امتیازنامه را به کمپانی آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران که کمپانی بلژ می‌باشد و یا به کمپانی دیگر که معرفی او را به دولت علیه ایران بدهد با جمیع شروط منتقل سازد.

«در طهران به دو نسخه در ۲۷ ماه مه هزاروهشتصدو هشتاد و هشت مسیحی مطابق پانزدهم رمضان‌المبارک ۱۳۰۵ هجری نوشته شده وزیر امور خارجه دولت علیه ایران [امضای وزیر امور خارجه]»[1]

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



son appui pour écarter toutes les difficultés, ou ennuis, qu'elle pourrait rencontrer, soit pendant la construction, soit pendant l'exploitation.

§ 9. Le Concessionnaire s'engage à commencer les travaux le plus tôt possible, de manière à ce qu'une ligne au moins de la ligne du Chemin de fer de Chah Abdul Azim soit mise en exploitation dans un délai de 2 ans, à compter du jour de la signature du présent Contrat.

§ 10. La présente Concession est donnée pour une durée de 99 ans, à compter du jour de la signature.

§ 11. M. Boital est autorisé dès présent, à céder la présente Concession avec toutes ses charges et avantages, à la Société Anonyme de Chemins de fer et tramways en Perse Belge, ou à toute autre Société qu'il présentera au Gouvernement.

Fait double à Téhéran, le vingt sept Mai mil huit cent quatre vingt huit.

Le Ministre des Affaires Etrangères du Gouvernement Persan.

تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامه تراموای تهران،

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

این قرارنامه در ماه ذیقعده طبق یادداشت ذیل آن به کمپانی راه آهن منتقل شده:

تراموای طهران (خط آهن اسبی)

«بواطال این قرارنامه را بشرایط مندرجه در آن در شهر ذیقعده بکمپانی راه آهن منتقل‌نمود و اقل بندگان آن را مهر کرد.» شرکت مزبور پس از انتقال، چندین خط در تهران احداث کرد. بر روی هم مردم از وضع تراموای اسبی و مزاحمتی که برای عابران به وجود آمده بود ناراضی بودند و این تراموا عاقبت در سال ۱۳۰۸ شمسی در میان شادمانی و خوشحالی مردم برچیده شد.

مشیرالدوله، وزیر امور خارجه، در مورد ممانعت و اشکالتراشی اهالی نسبت به تعمیر خطوط نامه‌ای به آصف‌الدوله، حکمران تهران، نوشته است:

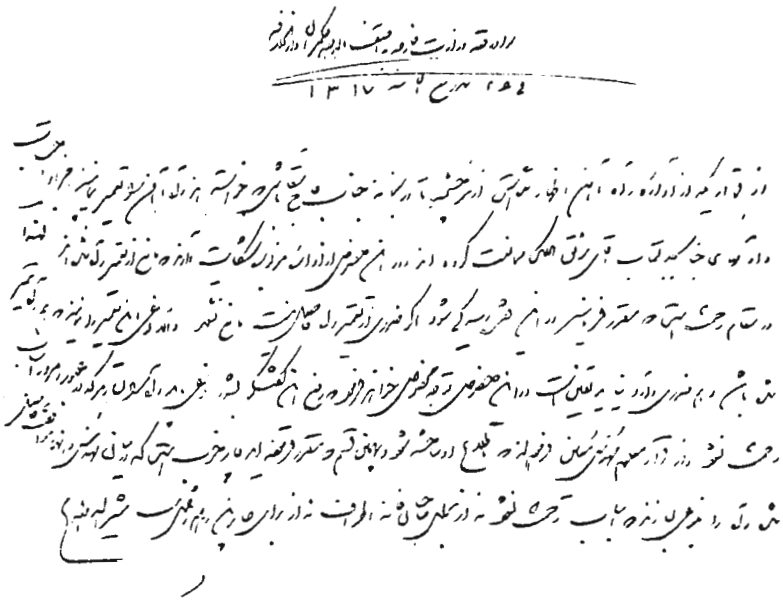
«سواد رقعه وزارت خارجه به آصف‌الدوله حکمران دارالخلافه

فی ۲۶ شهر ربیع‌الثانیه ۱۳۱۷

از قراری که از اداره راه آهن اظهار شده است از سرچشمه تا دربخانه جناب حاج سقاباشی که خواسته‌اند راه آهن را تعمیر نمایند اجزاء احتساب و آدمهای جناب جلالتمآب آقای موثق‌الملک ممانعت کرده‌اند و در این خصوص از اداره مزبوره شکایت دارند که مانع از تعمیر راه شده‌اند لهذا در مقام زحمت است که مقرر فرمایند در این فقره رسیدگی شود اگر ضرری از تعمیر راه حاصل نیست مانع نشوندو الا نوعی این تعمیر را نمایند که هم راه تعمیر شده باشد و هم ضرری وارد نیاید یقین است در این خصوص توجه مخصوص خواهند فرمود که رفع این گفتگو بشود نوعی باید راه را بسازند که در عبور و مرور اسباب زحمت نشود و از قرار معلوم مهندس معین فرموده‌اند که به اطلاع او ساخته شود و به همین قسم که مقرر فرموده‌اید بسیار خوب است که در میان مهندس و آنها موافقت حاصل شده راه را به نوعی بسازند که اسباب زحمت نشود، نه از برای صاحبان خانه اطراف نه از برای عابرین زیاده زحمتی نیست مشیرالدوله [امضا:].»[1]

در هفدهم ژوئیه ۱۹۰۳، «کریگر» نمایندهٔ شرکت راه آهن، به استناد ماده دو قرارداد (شرط دویم) طی نامه‌ای به «کنت لویی دو ویلکاس»، شارژدوفر دولت بلژیک، ضمن ارسال نقشه‌ای برای توسعه و احداث خطوط آهن اسبی در تهران تقاضا کرد که مراتب به اطلاع اولیای دولت ایران برسد. ویلکاس نیز نقشه‌های ضمیمه را طی نامه‌ای به

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



تصویرنامهٔ وزارت امور خارجه به آصف‌الدوله، حکمران دارالخلافه

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

وزارت امور خارجه ایران ارسال کرد. متن نامه کریگر به شرح زیر است:

«خدمت جناب کنت لویی دو ویلکاس شارژدوفر دولت بلژیک دام اقباله بر حسب اجازه که دولت علیه به موجب امتیاز تراموه به این کمپانی اعطا و مرحمتی کرده است که در موقع ایجاد خطوط تازه تراموه نقشه آن را به عرض اولیای دولت برسانم، اینک نقشه خطوط جدید را که کمپانی می‌خواهد اضافه نماید به آن سفارت محترمه ارسال داشته خواهشمندیم به اطلاع دولت علیه برسانند.

«کمپانی راه آهن مایل است که یک خط تراموه بدواً از سرچشمه تا پارک جناب

امین‌الدوله احداث نماید خط مذبور[1] روی نقشه به علامت ب ۱ نشان داده شده است بعد از آن خطوط دیگری از قرار ذیل به فرصت کشیده خواهد شد.

«اولاً خط لاله‌زار تا نقطه که روی نقشه به علامت ث ت نموده شده است، ثانیاً خط دروازه قزوین که از حسن‌آباد شروع شده به درب دروازه یوسف‌آباد تمام شود به علامت ج ج.

«ثانیاً خط دیگری از حسن‌آباد شروع شده تا درب دروازه گمرک رود به علامت ح خ.

«رابعاً خط دیگری به آخر خط دروازه قزوین اضافه شده تا دروازهٔ گمرک ممتد گردد به علامت ر د.

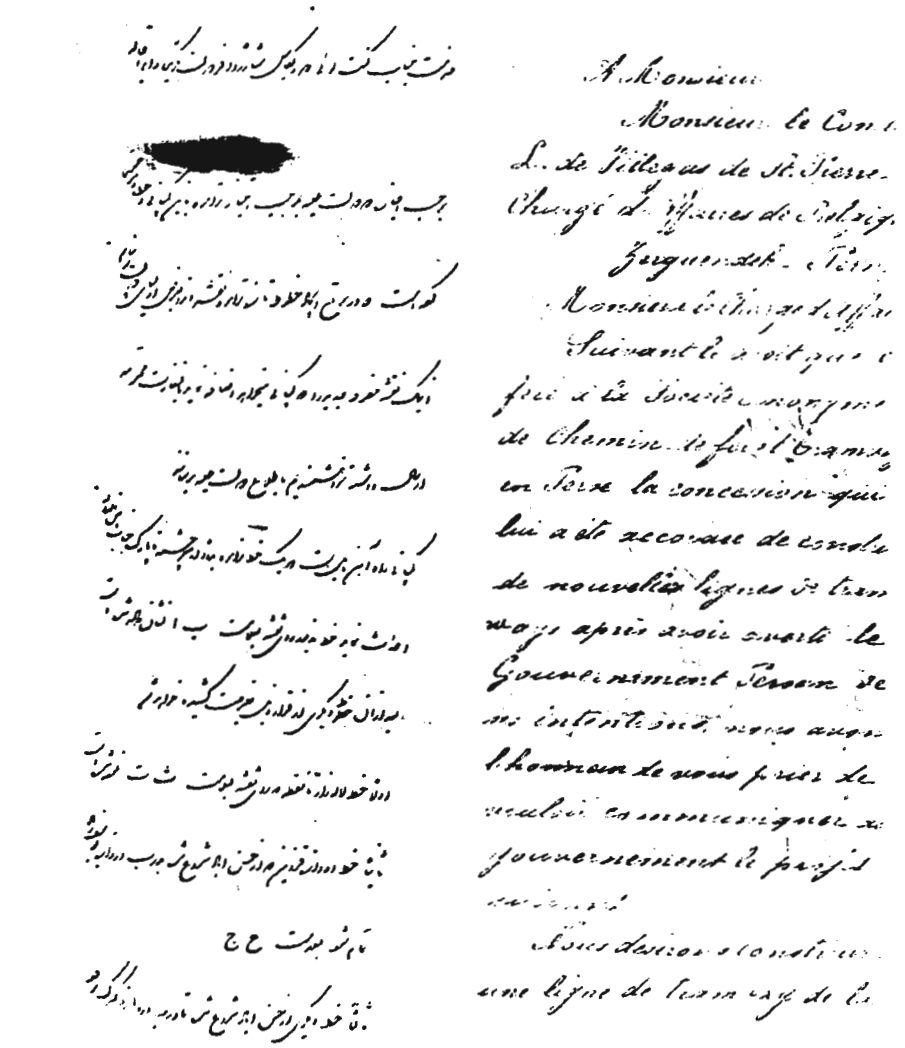
این موقع را مغتنم شمرده احترامات فائقه را تجدید می‌نماید.

[امضاء کریگر] [امضاء ویک]»[2]

---

۱. مزبور

۲. بایگانی وزارت امور خارجه

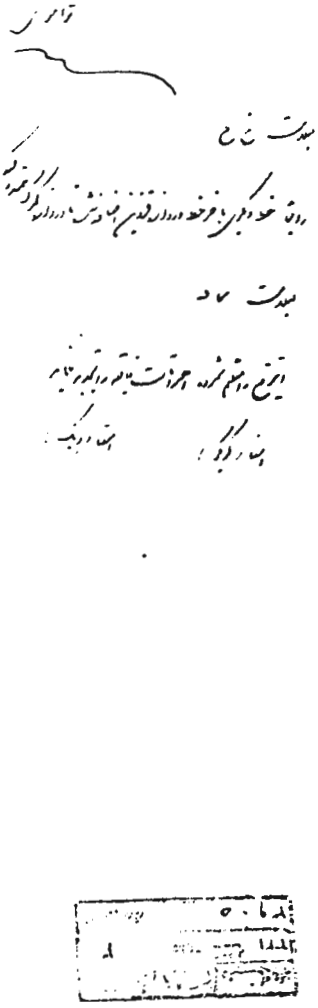


Le 13 juillet 1903

A Monsieur
Monsieur le Comte
L. de Villeau de St. Pierre
Chargé d'Affaires de Belgique
Zeyneddin - Téhran
Monsieur le Chargé d'Affaires
Suivant le droit que
fait à la Société anonyme
de Chemin de fer à Tramway
en Perse la concession qui
lui a été accordée de construire
de nouvelles lignes de tramways après avoir consulté le
Gouvernement Persan de
mes intentions vous avez
l'honneur de nous faire de
vouloir communiquer au
Gouvernement le projet
ci-dessus.
Nous disons construire
une ligne de tramway de la

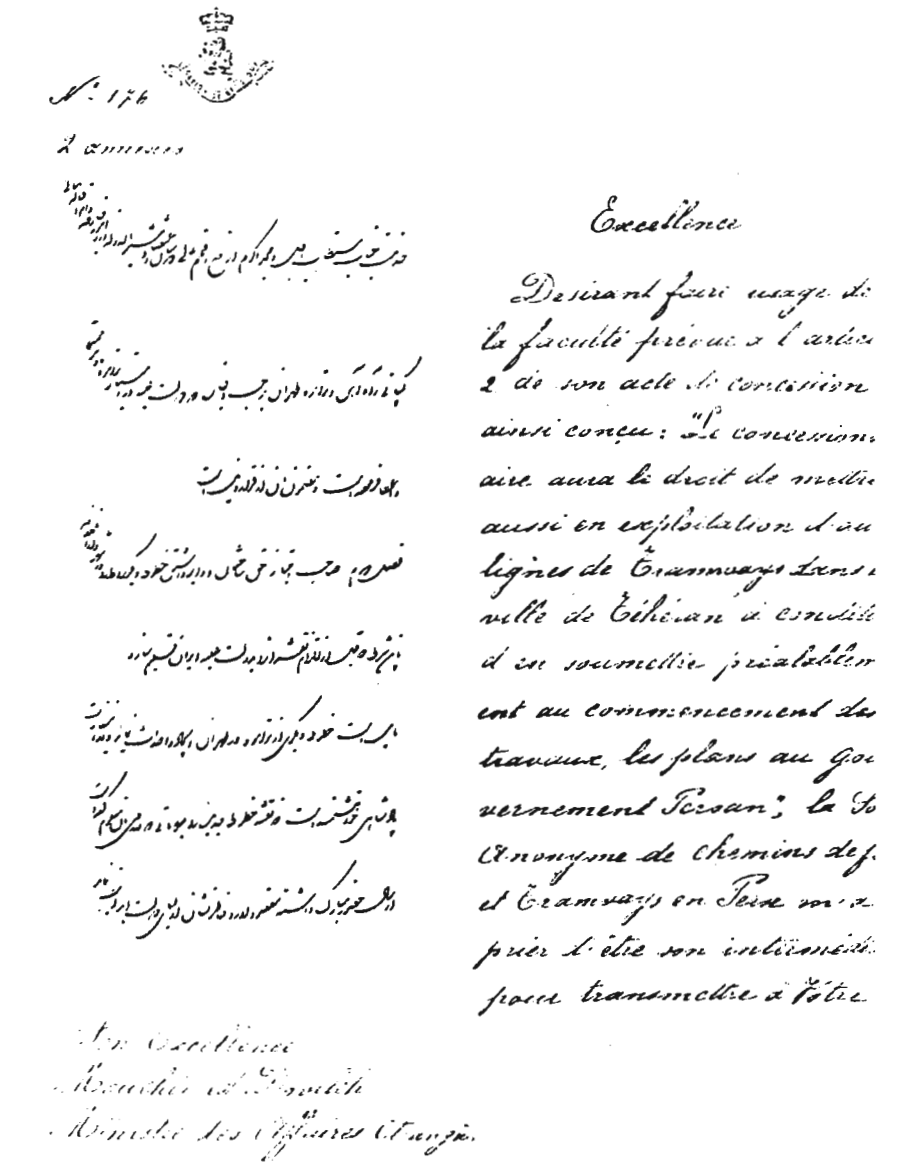
تصویر صفحهٔ اول نامه کریگر به ویلکاس در مورد توسعهٔ تراموای تهران

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه



Place de Tarkhani jusqu'au maisons de J. B. Ahmed Doulah marqué sur le plan A, ا, B. Plus tard nous avons l'intention d'allonger les lignes suivantes
1°. La ligne de Saligar jusqu'au point indiqué sur le plan par la lettre ت-ث.
2°. la ligne de la porte de Cazvin palais de Hassan Shah jusqu'au forteresse de la porte de Journal Alas marqué sur le plan ج-ج. une ligne s'allongeant de Hassan Shah jusqu'au porte de Douane marqué sur le plan ج-ج et une autre s'ajoutant à la fin de cette ligne de Cazvin et aboutissant également à la Porte de Douane marqué sur le plan د-د.
Agent Monsieur le chargé d'affaires ... etc.
[illegible]

تصویر صفحهٔ دوم نامه کریگر به ویلکاس



Fargondeh le 25 Juillet 19

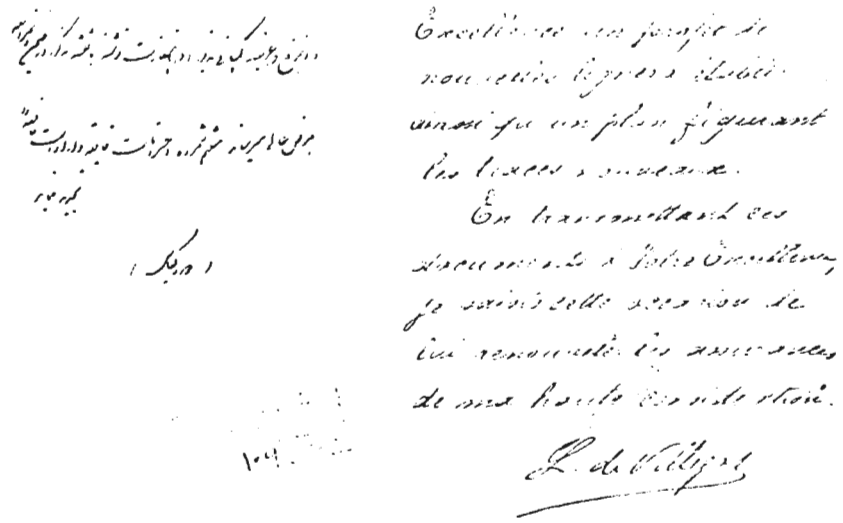
Excellence

Desirant faire usage de la faculté prévue à l'article 2 de son acte de concession ainsi conçu: "Le concessionnaire aura le droit de mettre aussi en exploitation d'autres lignes de Tramways dans la ville de Téhéran à condition d'en soumettre préalablement au commencement des travaux, les plans au Gouvernement Persan; la Société Anonyme de Chemins de fer et Tramways en Perse vous prie d'être son intermédiaire pour transmettre à Votre

Son Excellence
Monsieur le Ministre
Ministère des Affaires Etrangères

تصویر صفحهٔ اول نامهٔ ویلکاس به وزیر امور خارجه ایران در مورد توسعهٔ تراموای

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر صفحهٔ دوم نامهٔ ویلکاس

متن نامهٔ ویلکاس به مشیرالدوله، وزیر امور خارجه ایران، از این قرار است:

«خدمت جناب مستطاب اجل امجد اکرم ارفع افخم عالی ذوشأن اعتضاد مشیرالدوله وزیر امور خارجه دام اقباله‌العالی

«کمپانی راه آهن و تراموه طهران به موجب اجازه که دولت علیه در امتیاز تراموه به او مرحمتی و اعطاء فرموده است و مضمون آن از قرار ذیل است.

«فصل دوم صاحب امتیاز حق ساختمان و دایر داشتن خطوط دیگر را دارد در شهر دارالخلافه به این شرط که قبل از اقدام نقشه آن را به دولت علیه تسلیم دارد.

«مایل است خطوط دیگری از تراموه در طهران ایجاد و احداث نماید و از این سفارت پادشاهی خواهشمند است که نقشه خطوط جدیده را به علاماتی که در روی آن معلوم کرده است ارسال حضور مبارک داشته مقصود او را خاطرنشان اولیای دولت ابدآیت نماید در این موقع که عریضه کمپانی مذبور[1] راکه به این سفارت نوشته با نقشه مذکور که در ضمن مراسله به عرض عالی می‌رساند مغتنم شمرده احترامات فایقه و ارادات خالصه را تجدید می‌نماید دو ویلکاس»[2]

نامهٔ ویلکاس به ضمیمهٔ یادداشتی به عرض ناصرالدین شاه رسید و وی در حاشیهٔ یادداشت دستور داد:

«جناب اشرف اتابک اعظم چه عیب دارد اگر صلاح است و همچو قراری داده شده و حالا در آن محلها که می‌خواهند راه ترامواى احداث نمایند اجازه داده شود.»

مشیرالدوله وزیر امور خارجه پیش‌نویس جوابِ نامه را تهیه کرد و به استحضار

۱. مزبور

۲. بایگانی وزارت امور خارجه

ناصرالدین شاه رساند؛ وی نیز روی پاکت صریحاً دستور داد: «وزیر جوابی که نوشته‌اید بسیار خوب است که امتداد خط تراموه از اول خیابان سرچشمه الی پارک جناب امین‌الدوله بیشتر حق ندارند».

در اینجا متن نامهٔ مشیرالدوله را به سفارت بلژیک نقل می‌کنیم:

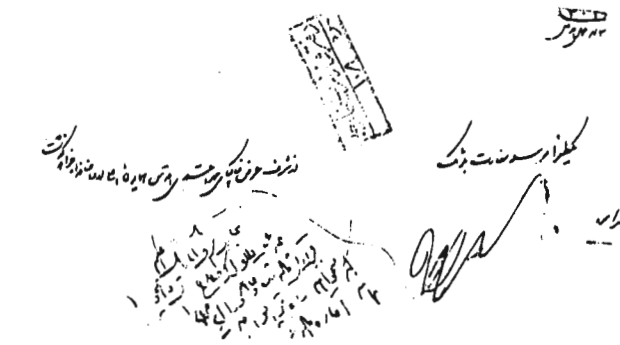
«سواد مراسله وزارت خارجه بسفارت بلژیک

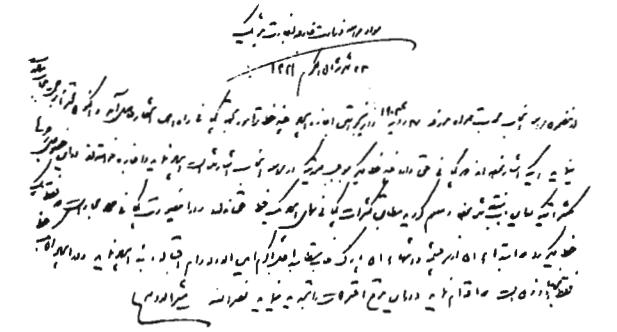
۲۳ شوال المکرم ۱۳۲۱

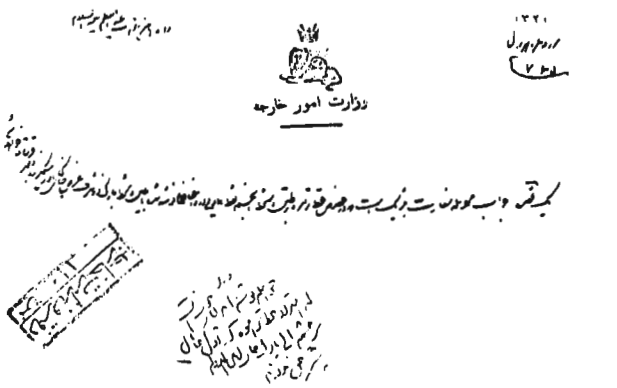
«از مضمون مراسله آن جناب محبت همراه مورخه ۲۷ ژوئیه ۱۹۰۳ دایر به خواستن اجازه ایجاد چند خط تراموه بجهت کمپانی راه آهن استحضار حاصل آمد و اکنون محترماً بزحمت جواب مبادرت می‌نماید این که اشعار نموده‌اند که کمپانی حق دارد چند خط دیگر به موجب صورتی که در مراسله آن جناب اشاره شده است ایجاد نماید و اجازه خواسته در این خصوص رجوع به کنتراتی که در این باب منعقد شده نموده و معلوم گردید مطابق کنترات کمپانی سوای ایجاد یک خط حق ندارد و در این صورت کمپانی مجاز است که فقط یک خط دیگر که ابتدا آن از سرچشمه و انتهاء آن پارک جناب مستطاب اجل اکرم امین‌الدوله دام اقباله باشد ایجاد نماید و در ایجاد آن یک خط فقط مجاز و مأذون است که اقدام نماید و در این موقع احترامات را تجدید می‌نماید مشیرالدله [امضا]»[1]

به این ترتیب، شرکت اقدام به احداث تراموای اسبی در تهران کرد که شامل چهار

۱. بایگانی وزارت امور خارجه







تصویر متن نامهٔ وزارت امور خارجه به سفارت بلژیک

خط بود و بر روی هم ۱۰/۸۲۸ کیلومتر طول داشت. محل انشعاب این چهار خط خیابان اکباتان (مرکز تعمیرات شرکت) بود و مسیر خط عبارت بود از :

۱ ـ اکباتان تا گار ماشین در مسیر خیابانهای اکباتان، چراغ برق، سرچشمه، سه راه امین حضور، خیابان ری، گار ماشین.

۲ ـ اکباتان تا باغشاه تا انتهای خیابان سپه سابق (امام خمینی).

۳ ـ اکباتان، خیابان سپه، حسن‌آباد، خیابان شاهپور (وحدت اسلامی فعلی) تا میدان شاهپور.

۴ ـ اکباتان، خیابان جلیل‌آباد (خیام فعلی) تا میدان اعدام (میدان محمدیه فعلی).

تراموای شهر تهران واگنهای چوبی داشت که با اسب روی ریل کشیده می‌شد؛ واگن حدود بیست نفر گنجایش داشت و بلیطها کاغذی و قیمت آنها سه صنار بود. در اینجا متن قانون خدمت تراموای نقل می‌شود که در دهم جمادی‌الاول ۱۳۲۵ به صورت قسم‌نامه‌ای به امضای گروهی از نمایندگان کارکنان شرکت رسیده و معدل‌السلطنه نیز آن را تأیید کرده است:

«قانون خدمت تراموه

فصل اول مدت خدمت تراموه در فصول اربعه سال موافق ساعات معینه ذیل شروع و تمام می‌شود

تابستان	از ساعت هفت صبح الی ساعت نه و نیم بعدازظهر	۱۴ ساعت و نیم
بهار و پاییز	از ساعت هفت و نیم الی ساعت هشت بعدازظهر	۱۲ ساعت ونیم
زمستان	از ساعت هشت و نیم الی ساعت هفت بعدازظهر	۱۰ ساعت ونیم

مدت معینه فوق همیشه از ساعت خارج شدن واگون آخری از باغ وحش الی ساعت

ورود واگون اول در شب به باغ وحش محسوب خواهد شد و ساعات معینه مدت خدمت ترامواه را در صورت لزوم رییس تغییر داده اعلام خواهد نمود.

«فصل دویم مدت خدمت اجزاء در ششماه اول یعنی اول آوریل الی اول اکتبر نه ساعت و در شش ماه ثانی یعنی از اول اکتبر الی آوریل هشت ساعت مقرر است در ایام متبرکه و اعیاد در صورتی که لازم شود که بیش از مدت ساعات معینه فوق اجزاء خدمت نمایند برای هر یک ساعت زیادی ده یک مزد یکروزه محسوب خواهد شد.

«فصل سیم عده اجزای کار همیشه به قدر لزوم معین خواهد بود یعنی به اقتضای کار اداره می‌تواند بر عده اجزاء افزوده یا کسر نماید و جرح و تعدیل اجزاء زیادی ترامواه موافق راپرت رییس خدمت با رعایت تقدم و تأخر مستخدمین خواهد بود.

«فصل چهارم هرکدام از اجزاء در عرض ماه حق دو روز مرخصی را خواهد داشت به شرطی که یک ماه تمام را همه روزه در سر خدمت حاضر شده و تعطیل نکرده باشد.

«فصل پنجم اداره مواجب اجزاء را ماهانه کارسازی می‌نماید ولی هرکدام از اجزاء که بدون عذر موجهی غیبت نماید و روز پیش از غیبت خود به رییس سرویس خبر نداده و اجازه نگرفته باشد مواجب آن روز از مواجب ماهانه او کسر خواهد شد.

در صورتی که مریض سخت بشوند به قسمی که نتوانند سرکار خود حضور بهمرسانند باید نوشته از حکیم آورده چگونگی حال خودشان را به اداره معلوم بدارند.

«فصل ششم تمام مخارج دوا و حکیم اجزاء برعهدهٔ اداره خواهد بود مگر در ناخوشیهایی که بواسطه ارتکاب به افعال شنیعه مبتلا شده باشند.

«فصل هفتم مواجب اجزاء به قرار تفصیل ذیل مقرر است

ممیزین قدیمی که مرتبه اول هستند	ده تومان و نیم
ممیزین مرتبه دویم	نه تومان و نیم

کالسکه‌چی‌های مرتبه اول	نه تومان و هفت قران و ده شاهی
کالسکه‌چی‌های مرتبه دوم	نه تومان
بلیط‌فروشان مرتبه اول	هشت تومان و نیم
بلیط‌فروشان مرتبه دوم	هفت تومان و نیم

«فصل هشتم ریاست طهران علاوه بر خرج‌معمولی مخارج فوق‌العاده از قبیل لباس و عیدی که معادل تمام مواجب یکماهه باشد و غیره در حق اجزاء نمی‌تواند قبول کند مگر به اطلاع و اجازه اداره مرکزی و در این خصوص‌ها باید به اداره مرکزی اطلاع بدهد، مگر یک دست لباس و عیدی سالیانه که معادل نصف مواجب یک ماهه بوده به طریق معمول داده خواهد شد.

مخارج مزبور مجبوری نبوده و موقوف به قبول و تعیین اداره مرکزی است.

«فصل نهم از روزی که ممیزین وکالسکه‌چی‌ها و بلیط‌فروشان اجرای قانون خدمتی خودشان راکه در دفتر اداره موجود است متقبل و امضاکرده باشند مواجب آنها به قرار ترتیب فوق محسوب و کارسازی خواهد شد.

«فصل دهم هر نوع خواهش یا شکایت راجع به خدمت اداره باید مستقیماً به رییس اداره اطلاع داده شود والا به وسیله غیر از اجزاء پذیرفته نشده و در صورت خلاف ترتیب مذکور از خدمت معاف خواهند بود.

«از هر کدام از اجزاء مرتبه اول حرکتی به خلاف قانون خدمتی خود ناشی شود مواجب آن از جزو مرتبه اولی خارج و در جزو مرتبه دویمی‌ها خواهد شد هرگاه یکی از اجزاء متهم به خیانتی شود و اخراج آن لازم گردد باید اثبات آن خیانت در نزد رییس اداره با حضور سه نفر از ممیزین شده از خدمت خارج شود.

به تاریخ شنبه دهم جمادی‌الاولی ۱۳۲۵ مطابق ۲۲ ماه ژوئن ۱۹۰۷»[۱]

سند دیگری نیز به امضای تعدادی از اعضا رسیده است.

«ما امضاء کنندگان ذیل که برای انجام مقاصد اجزاء تراموه با اداره از طرف عموم اجزاء منتخب و وکیل می‌باشیم فصول و ضمیمه مرقوم در فوق را متقبل شده و متعهدمی‌گردیم که به موجب قسمی که خورده‌ایم به دخل اداره خیانت نکرده و هیچ گونه ادعایی که مخالف قانون خدمت تراموه باشد بر اداره ننماییم.

فی دهم شهر جمادی‌الاولی قوی ئیل ۱۳۲۵

شیخ غیبعلی بلیط‌فروش حسین کالسکچی علیخان بلیط فروش محمدخان ممیز

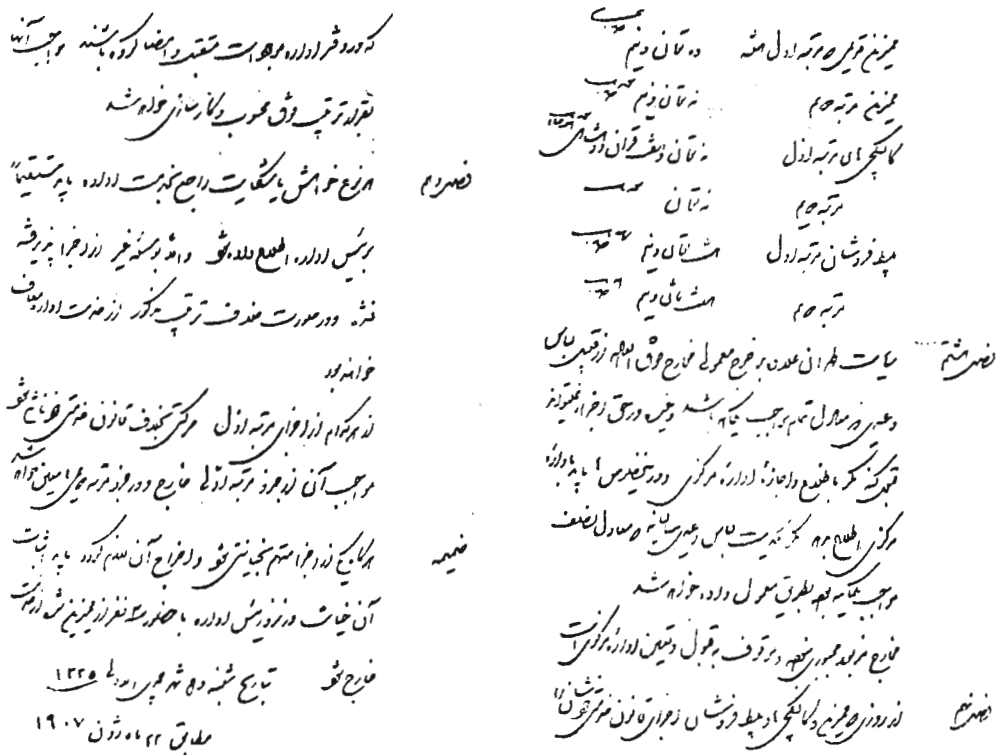
سیدابراهیم بلیط فروش سید عبداله کالسکچی حسین کالسکچی

این قرارداد نزد این جانب داده شده است و صحیح است تحریراً فی ۱۰ شهر جمادی‌الاولی ۱۳۲۵ [محل مهر جناب آقای معدل‌السلطنه] سواد مطابق اصل است که در اداره ضبط است

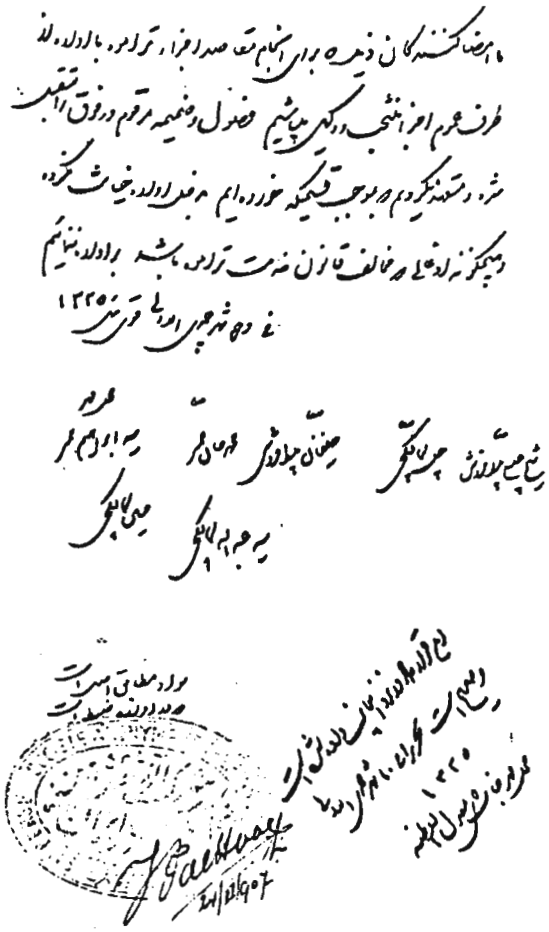
محل مهر شرکت آنونیم راه آهن اسبی ایران ۱۳۱۱ [امضای نماینده شرکت]»[۲]

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

۲. بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر صفحهٔ آخر قانون خدمت ترامواى. مأخذ : بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر قسم‌نامهٔ نمایندگان شرکت تراموای. مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

قرارداد ضمیمه ـ بهره‌بردای از راه آهن تهران حضرت عبدالعظیم و ترامواى اسبی در تهران براساس شرایط و مقررات امتیازنامه‌های مورخ ۱۸۸۶ و ۱۸۸۷ آغاز شد و در ماه مه ۱۹۱۶، در زمان سلطنت احمدشاه، امتیازنامه‌ای تکمیلی به نام قرارداد ضمیمه[1] برای تکمیل و اصلاح امتیازنامه‌های پیشین تنظیم شد:

«محض آن‌که سرعت حرکت و نظم و راحتی ترامواى طهران و راه آهن حضرت عبدالعظیم درکمال اطمینان تأمین گردیده و خطوط جدی حمل و نقل برای احتیاجات عامه تأسیس شود، بین دولت علیه ایران به نمایندگی حضرت اقدس والا شاهزاده اکبر میرزا صارم‌الدوله وزیر امور خارجه و شرکت آنونیم ترامـوه و راه آهـن حـضرت عبدالعظیم در ایران به نمایندگی مسیو کریگر مدیر شرکت مزبور که به موجب وکالتنامه منضمه به این قرارداد خویشتن را از طرف شرکت راه آهن در امر صاحب نفع می‌داند مراتب ذیل مقرر می‌گردد.

«ماده اول ـ دولت علیه به شرکت آنونیم ترامو و راه آهن در ایران اجازه می‌دهد که قوه محرکه حیوانی راکه قبلاً در ترامواهای تهران به‌کار برده می‌شود به قوه برقی مبدل نماید لذا شرکت راه آهن و ترامواه در ایران متعهد می‌شود که به واسطهٔ گردونهایی[2] که در روی خطوط آهن به قوه برق حرکت می‌نمایند خدمت حمل و نقل عـمومی را از تاریخ این قرارداد تا انقضاء ده سال در خطوط ذیل دایر بدارد

اول ـ از سبزه میدان به دروازه دولت

---

۱. این قرارداد بین وثوق‌الدوله و مسیو کریگر منعقد شده است. متن اولیه که تصویر آن ارائه شد با تغییراتی به صورت فوق رسمیت یافته است. در اینجا متن اصلاح شده را نقل کرده‌ایم که به جای وثوق‌الدوله، صارم‌الدوله، وزیر امور خارجه، آن را مبادله کرده است.

۲. گردونه‌هایی

دوم ـ از میدان توپخانه به حسن‌آباد و شهرنو

سوم ـ از میدان توپخانه به گار حضرت عبدالعظیم

چهارم ـ از حسن آباد به دروازه یوسف آباد

پنجم ـ از سرچشمه از طرف دروازه شمیران به شهرنو

شرکت راه آهن می‌تواند همچنین هر گونه خط دیگری را که موافق امتیاز خویش حق ساختن آنها را دارد به قوه برق دایر نماید.

«ماده دوم ـ به علاوه شرکت راه آهن و تراموه متعهد است که از تاریخ این قرارداد الی ده سال برای خدمت عمومی از یکی از دروازه‌های بهجت‌آباد شمیران و دولت یک راه حمل و نقل عمومی به توسط گردونه‌هایی که از روی ریل حرکت نماید تا شمیران دایر نماید که طول آن اقلاً ۹ کیلومتر باشد.

موافق میل شرکت راه آهن، قوه محرکه این خط یا به واسطه قوه برق یا لکومتیف بخاری یا توأماً یا هر دو اینها خواهد بود و تمام طول این راه نباید از شصت[1] متجاوز باشد.

«ماده سوم ـ دولت علیه به شرکت راه آهن و تراموا در ایران اجازه می‌دهد که از تاریخ این قرارداد الی مدت ده سال قوه محرکه لکوموتیف بخاری که فعلاً در خط آهن تهران به حضرت عبدالعظیم می‌رود به قوه محرکه برقی مبدل نماید و لیکن شرکت مزبور مجاز است که قوه برقی و بخاری را متفقاً به کار برد.

«ماده چهارم ـ قوه برقی که بر طبق مواد یک و دو و سه برای خدمت حمل و نقل لازم می‌شده در خود شهر تهران یا در دایره اطراف شهر که شعاع آن بیش از صد و بیست کیلومتر نباشد تحصیل خواهد شد مشروط بر آن که قوه برقی مزبور منحصراً برای

۱. شصت کیلومتر

راه انداختن خطوط مزبوره به کار رود.

قوه برق مزبور به واسطه اکومولاتر با سیمهای هوایی یا تحت‌الارضی موافق صلاح‌دید شرکت راه آهن داخل گردونه‌ها خواهد شد.

«ماده پنجم ـ شرکت راه آهن مجاز است که از آبهای جاری و مسیلها و رودخانه‌های متعلق به دولت مجاناً و یا اگر متعلق به اشخاص متفرقه باشد پس از تحصیل رضایت مالکین در یک دایره که از مرکز تهران شعاع آن صد و بیست کیلومتر تجاوز ننماید تحصیل قوه محرکه را فقط برای راه انداختن خطوط حمل و نقل مواد یک و دو و سه بنماید ولی به شرط آن که آبهای مزبور را پس از استعمال برای قوه محرکه فی‌الفور تماماً دوباره داخل مجرای خود گردانده و از طرف دیگر استعمال آنها به طوری صورت گیرد که باعث خسارت زراعت و ساکنین اطراف نشود.

«ماده ششم ـ دولت علیه از این تاریخ به بعد به شرکت راه آهن اجازه می‌دهد که در وسعت دایره که شعاع آن ۱۲۰ کیلومتر از مرکز تهران تجاوز ننماید ازمعادن زغال سنگ واقعه در اراضی خالصه متعلق به اشخاص متفرقه که در حال استخراج نباشد استفاده نماید مشروط بر این که در موضوع معادن واقعه در اراضی اشخاص متفرقه قبلاً رضایت صاحبان آنها را جلب کرده منصفانه رفع خسارت را بنماید. این معادن به توسط شرکت راه آهن محدود است به استخراج مقدار زغالی که برای راه انداختن راههای مذکوره در مواد یک و دو و سه لازم می‌شود به هیچ وجه کمپانی حق ندارد زغالهای مستخرجه را مجاناً یا غیرمجانی به دیگری واگذار نماید. شرکت راه آهن و ترامواه در ایران مجاز است در صورت لزوم سیم نقاله مابین راه آهن و یکی از معادن زغال سنگ که در کوهها واقع شده باشد بجهت حمل و نقل مقدار زغالی که برای اداره کردن کار خود لازم دارد دایر نماید در ازاء شرایط مقرره فوق دولت علیه شرکت را آهن را راجع

به معادن فوق‌الذکر از ادای عوارض مقرره یا عوارضی که در آتیه در باب استخراج زغال سنگ برقرار خواهد گردید معاف می‌دارد.

«ماده هفتم ـ در عوض معافیت عوارض و امتیازاتی که این قرارداد به شرکت راه آهن و تراموا که در ایران داده می‌شود شرکت مزبور از دایر کردن اولین خط برقی منتها تا دو ماه بعد از ختم محاسبات سالیانه خود صدی ده از کل منافعی که به صاحبان اسهام باید بپردازد به دولت علیه خواهد پرداخت. هرگاه مابین دولت علیه ایران و شرکت راه آهن و تراموا در خصوص اجرای ماده هفت این قرارداد اختلافی حاصل شود اختلاف مزبور در تحت حکمی حضرت وزیر امور خارجه و جناب وزیر مختار بلژیک در ایران آمده و ایشان بالاتفاق برای تسویه اختلافات مزبور قراری اتخاذ کرده و رأی ایشان قطعی خواهد بود.

«ماده هشتم ـ در داخل شهر تهران و در قسمتهای پرجمعیت یا ساختمان و در امکنه که راههای مذکوره در مواد یک و دو از آنها عبور می‌نماید شرکت راه آهن و تراموا در ایران رایلهای گلودار و یا قسم دیگر از آن به کار خواهد برد که در موقع عبور عراده یا کالسکه‌های معمولی چه از طول راه و چه از عرض آن برآمدگی و پست و بلندی‌های مضر برای تردد عمومی موجود نباشد.

«قسمتی از شارع عمومی که مابین ریلهاست و در قسمت طرفین رایلها که اقلاً هر یک به عرض پنجاه میلیمتر باید باشد به طور مرغوبی که لااقل مثل سطح سایر نقاط خیابان ساخته شده و طراز آن باید طوری باشد که عرضاً با کف مسطح خیابان مطابق باشد.

«دولت علیه متعهد است که نظامنامه‌های مجاری آبهای تهران و ساختمانها و انبارهای واقعه در راههای عمومی را به طوری مجری دارد که دایر کردن خطوط تراموا

دچار مشکلات غیرقابل رفع نشده و به واسطه تغییر طراز معابر به زحمت نباشد. هرگاه اولیای دولت علیه اقدام به سنگ فرش کردن و مکانیزه کردن خیابانها بنماید کمپانی با موافقت و رضایت اولیای دولت علیه فرش کردن یا مکانیزه کردن قسمت مابین رایلها و حاشیه خارجی طرفین رایلهارا که دارای پنجاه میلیمتر عرض می‌باشد به خرج خود خواهد ساخت.

«ماده نهم ـ هر گاه برای راه‌سازی و ساختن مجرای آب و قنوات و امثال آنها لازم شود که اراضی واقعه در معبر خطوط آهنی که شرکت راه آهن ساخته است حفر شود شرکت راه آهن باید حسب تقاضای دولت علیه کارهای مزبوره را به عهده بگیرد و لیکن مخارج از نوساختن خیابان و خساراتی که اتفاقاً به واسطه اجرای کارهای مزبوره بابت قطع اجباری عبور و مرور ترامواه وارد خواهد شد، به توسط کارگزاران دولت علیه شرکت راه آهن پرداخته می‌شود.

محور راههای ساده که دارای یک رشته خط می‌باشند باید حتی‌الامکان به قسمی باشند که از طرفی میان دیوار خیابانها و خروجی گردونه‌ها یک مطر و پنجاه[1] فضای آزاد باشد و از طرف دیگر لااقل چهار مطر و پنجاه در موقعی که قبل از احداث خط آهن تیر و ستون و ایوان و غیره جلو دیوار خیابانها موجود و پیش آمده باشد باید مابین برآمدگیهای مزبوره و خروجی گردونه‌ها لااقل چهل سانتیمتر فضا باشد. به غیر از پیاده‌روها که ممکن است از حد پیاده‌رو تا دیوار گردونه سی سانتیمتر باشد دولت موافق تقاضای کمپانی به مالکین پیش‌آمدگی قدغن خواهد کرد که پس از دایر شدن راه در صورت ساختن بنای جدید که از حدود دیوارهای خیابان پیش‌آمدگی داشته باشد آن پیش‌آمدگی کمتر از دو[2] از راهی که بنای مزبور نزدیکتر است فاصله داشته باشد

۱. یک متر و پنجاه سانتیمتر

۲. دو متر

خطوطی که قبل از این قرارداد ساخته شده است از این قاعده مستثنی و از حیث فاصله به حالت خود باقی خواهند بود.

«ماده دهم ـ در خارج شهر تهران یا در غیر از امکنه پر جمعیت یا ساختمان و قرایی که خطوط مذکوره در مواد یک و دو از آنجا عبور کند شرکت راه آهن نمی‌تواند در طرق و شوارع راه آهن ایجاد کند مگر این که در هر اقدام بخصوص از دولت تحصیل اجازه نموده و مقرراتی را که دولت برای آن خط معین خواهد نمود به موقع اجرا گذارد.

«در شوارع، امکنه آباد در خارج شهر ترامواه موافق نظاماتی که به موجب این قرارداد برای ترامواه شهر تهران مقرر است ساخته خواهد شد، محل تقاطع خطوط در خیابان و راههای مزبور باید به زاویه قائمه باشد یا زاویه که ده درجه از قائم تفاوت نداشته باشد، بعلاوه محض آن که در شوارع و راههای مزبوره برای تردد و عراده‌ها اسباب اشکال فراهم نیاید محل تقاطع باید سنگ فرش شده و در مقابل راهها ریل دیگری (کنتر رایل) قرار دهند در مواقعی که خطوط آهن با شوارع هم طراز باشند خطوط مزبوره باید برای احتراز از وقوع حوادث در صورت لزوم به توسط دیوارها و عایقی محفوظ باشند. تأسیس خطوط طوری خواهد شد که به هیچ وجه مانع جریان منظم آبهای معمولی برای مشروب کردن یا مصارف دیگر و یا آبهایی که از ذوب برف جاری می‌شود نباشد هرگاه پس از ساختن خط آهن لازم شد که مجاری جدیدی برای عبور آب وارد شود مجرای مزبور موافق مقررات ماده ۹ ساخته خواهد شد اراضی که برای ساختن راه لازم می‌شود هرگاه متعلق به دولت بوده و مزارع مشجر و معمور نباشد شرکت راه آهن اراضی مزبور را مجاناً اشغال خواهد کرد و الاّ شرکت راه آهن باید رفع خسارت دولت را عادلانه بنماید در مورد اراضی متعلقه به اشخاص متفرقه شرکت راه

آهن از صاحبان ملک باید به قیمت عادلانه که در اراضی متشابه و مجاور معمول است به اطلاع دولت علیه ابتیاع نماید.

«ماده یازدهم ـ ساختن و راه انداختن خطوط تراموا مذکوره در مواد یک و دو راه آهن مذکوره در ماده سه و همچنین استخراج معادن ذغال سنگ به توسط شرکت راه آهن که در ماده شش ذکر شده است تماماً با مخارج راه آهن انجام یافته و در صورت خسارت و ضرر خود شرکت راه آهن مسؤول می‌باشد.

شرکت راه آهن متعهد است که ساختمانهای فوق‌الذکر و اداره کردن آن را طوری اجرا نماید که ایاب و ذهاب مسافرین و حمل و نقل مال‌التجاره به بهترین شرایط سرعت و سهولت و امنیت برای مسافرین و کلیةً برای مردم و برای عملجات و مستخدمین راه صورت گیرد مخصوصاً باید کاملاً دقت و احتیاط نماید که عبور قوه برق از سیمها چه در شهر و چه در بیابان باعث حوادث ناگوار نشود.

هرگاه در خصوص این مسایل شکایت قابل ملاحظه و با مأخذی به دولت علیه بر سند دولت مطلب را رجوع به شرکت راه آهن خواهد کرد تا آن که به فوریت در صدد علاج برآمده و خسارت وارده را جبران نماید.

«هرگونه خسارتی که به واسطه پاره شدن سیم برق شرکت راه آهن و تراموا به اشخاص متفرقه وارد شود کمپانی باید رفع خسارت وارده را بنماید هرگاه شرکت راه آهن شکایت فوق را بی‌مأخذ بشمارد مطلب به حکمیت‌های مذکوره در ماده سیزده رجوع شده و رأی ایشان در موضوع اقداماتی که بایستی کمپانی اتخاذ نماید قطعی و استیناف‌ناپذیر خواهد بود.

«ماده دوازدهم ـ مدت قرارداد حاضر که ضمیمه امتیازات تراموا و راه آهن حضرت عبدالعظیم می‌باشد در موقع اختتام امتیازات مزبوره خاتمه می‌یابد و کلیه مواد

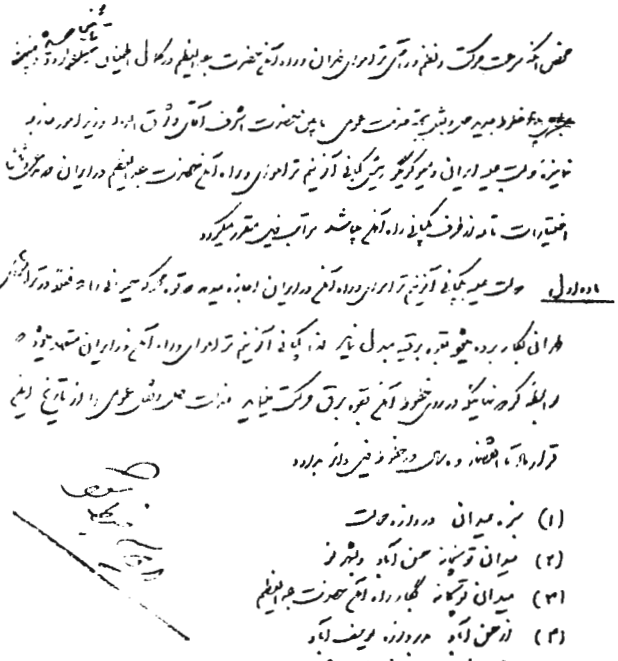
و مندرجات این دو امتیازنامه که به موجب امتیاز حاضر تغییر نیافته است به اعتبار خود باقی خواهند بود.

«در صورتی که شرکت راه آهن و تراموا در ایران تمام راههای تراموا مذکوره در مواد یک و دو را در ظرف ده سالی که در همان دو ماده ذکر شده است از تاریخ این قرارداد برای خدمت عمومی دایر ننموده باشد یا سایر مقررات این قرارداد را به موقع اجرا نگذارد این قرار کاملاً از درجه اعتبار ساقط است.

«ماده سیزدهم ـ هرگاه در موضوع تغییر یا اجرای مواد این قرارداد بین دولت علیه و شرکت راه آهن اختلافی تولید شود اختلاف مذکور به حکمیت دو نفر حکم رجوع خواهد شد که یکی از آنها را دولت علیه تعیین می‌کند و دیگری را شرکت راه آهن و تراموا در ایران در صورت عدم موافقت بین حکمین مزبورین مسائل مختلف فیهما به حکمیت شخص ثالثی با موافقت دولت علیه و شرکت راه آهن و دو حکم اول متفقاً رجوع و حکم مزبور اختلافات حاصله را به طریقی قطعی و استیناف‌ناپذیر تسویه خواهد نمود.

این قرارداد در تهران در نسختین به فرانسه تحریر شد دوم ماه مه ۱۹۹۶»[1]

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر صفحهٔ اول قرارداد ضمیمه مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

پایان کار شرکت ـ قرارداد ضمیمه که برای برقی کردن خطوط آهن شهر ری تنظیم شده بود به مرحلهٔ عمل نرسید و ناراحتی و اعتراض اهالی را سبب شد تا جایی که خطوط شهری یکی پس از دیگری برچیده شد. پس از سال ۱۳۰۸ شمسی، تهران دیگر خط آهن شهری نداشت و این امتیاز در سال ۱۳۱۱ شمسی به کلی لغو شد. راه آهن تهران حضرت عبدالعظیم نیز، که بعدها به ماشین دودی معروف شده بود، پس از ۷۲ سال فعالیت توأم با حوادث تلخ و شیرین بالاخره تعطیل شد، زیرا پس از سال ۱۳۳۰ شمسی دولت به این نتیجه رسیده بود که ماشین دودی غیرقابل استفاده و وجود آن مایهٔ آبروریزی است. در ۲۹ شهریور ۱۳۳۵، دولت بر اساس بررسیهای دقیق اولین اولتیماتوم را به شرکت صاحب امتیاز داد که یا نسبت به تعویض و نوسازی وسایل خود اقدام کند و امتیاز راه آهن تهران به شمیران را نیز بگیرد یا اینکه امتیاز لغو خواهد شد.

مهلت پانزده روزهٔ اولتیماتوم سرآمد و چند ماه نیز گذشت تا اینکه بار دیگر در ۲۵ فروردین ۱۳۳۶ وزارت دارایی طی نامه‌ای به شرکت ابلاغ کرد که دو ماه برای تغییر وضع فعلی راه آهن مهلت دارد و در صورتی که برای بهبود وضع موجود اقدام نکند، وزارت دارایی این خط را تعطیل خواهد کرد. با این حال، نتیجه‌ای حاصل نشد و مذاکرات ادامه داشت تا اینکه کمیسیون مسئول رسیدگی به وضع راه آهن حضرت عبدالعظیم در ۲۴ آذر ۱۳۳۹، به دلیل خطرات جانی ناشی از فرسودگی دستگاهها و عدم نیاز دولت به وجود چنین خط فرسوده‌ای، تصمیم به تعطیل آن گرفت. یک هفته بعد، تصمیم کمیسیون به دولت ابلاغ شد و خط آهن تهران ـ شهر ری از اول دی ماه ۱۳۳۹ تعطیل گردید. البته صاحب امتیاز زیر بار نمی‌رفت و به مکاتبات ادامه می‌داد، ولی به نتیجه‌ای نرسید زیرا دلایل لغو امتیازنامه متقن و قاطع بود.

پروندهٔ این امر در دادگستری موجود است و نقل همهٔ اسناد آن از حوصلهٔ این کتاب

خارج خواهد بود، در این زمینه مکاتبات مفصلی انجام شد و در نهایت نخست وزیری طی نامه‌ای[1] به دادستان کل کشور خواستار برچیدن خطوط آهن حضرت عبدالعظیم شده دادستانی در بیست آبان ۱۳۴۰، طی نامه‌ای محرمانه ـ مستقیم، نظر خود را به نخست وزیر وقت گزارش کرد. در این گزارش، ضمن اشاره به سابقه شرکت و نحوهٔ عملکرد آن در ایران، موارد زیر به طور مفصل تشریح شده است: الف) مقدمه، تاریخچه و جریان امتیاز؛ ب) مقرراتی که رابطهٔ حقوقی صاحب امتیاز و دولت بر آن استوار است؛ ج) حقوق و الزامات و تعهدات شرکت طبق مقررات و شرایط امتیازنامه‌ها؛ د) ضمانت اجرایی پیش‌بینی شده در قرارداد در مقابل تعهدات فوق؛ ه) نظریه. این گزارش با امضای دادستان کل، دکتر علی آبادی، به نخست وزیری فرستاده شده است.

پس از این گزارش، اقدامات مختلفی در زمینهٔ خلع ید صورت گرفت، از جمله شرکت طی نامه‌ای به تاریخ ۱۹ اکتبر ۱۹۶۷، دولت ایران را به فروش قسمتی از اراضی تهدید کرد که براساس امتیازنامه حق فروش آنهارا نداشت. با اینکه اقدامات لازم از مدتها پیش شروع شده و اولتیماتوم‌هایی داده بودند، وکیل شرکت در این نامه اشاره کرده است که پروندهٔ امر شامل سیصد برگ است و... «با مهلت محدود ده روزه نمی‌توان حاضر به دفاع شد». با این حال، دولتِ ایران با پیگیری مسئله حکم قطعی را از دادگاه گرفت. حکم قطعی در روزنامهٔ رسمی کشور و تحت عنوان «آگهی ابلاغ دادنامه ـ شرکت سهامی راه آهن و ترامواى ایران (راه آهن حضرت عبدالعظیم (ع) تهران)»[2] آگهی شده است. شمارهٔ دادنامه ۵۳ و تاریخ صدور آن ۱۳۴۹/۱/۱۹ و مرجع رسیدگی شعبه هفتم دادگاه شهرستان تهران بوده است. متن این دادنامه شامل سابقهٔ تشکیل شرکت و جریان امور قضایی انجام شده در پایان حکم صادره (رأی دادگاه)

۱. نامهٔ شمارهٔ ۱۲/۱۳۷/۴ مورخ ۱۳۴۰/۴/۱۱. ۲. روزنامهٔ رسمی کشور، شماره ۷۳۷۱، ۴۹/۳/۹.

است. در پایان دادنامه اضافه شده است:

«رونوشت دادنامه به شرح فوق جهت ابلاغ به شرکت سهامی راه آهن و ترامـوای ایران (راه آهن حضرت عبدالعظیم (ع) تهران) آگهی می‌شود تا چنانچه تقاضای رسیدگی واخواهی یا پژوهشی داشته باشد در موعد قانونی اقدام و هرگاه در اثر قاطعیت دادنامه اجرائیه صادر شود فقط یک نوبت آگهی و دیگر جهت تعقیب عملیات اجرایی هیچ گونه ابلاغی به عمل نخواهد آمد

پ ۱۵۵۲ مدیر دفتر شعبه ۷ دادگاه شهرستان تهران»[1]

چون شرکت در این مورد اعتراضی نکرد، درخواست رسیدگی مورد واخواهـی و پژوهش قرار نگرفت و آگهی اجرائیه در روزنامه رسمی کشور درج شد:

«شماره ۴۲۶۹ آگهی ۱۳۴۹/۶/۱۱

ابلاغ اجرائیه شماره ۶۷/۴۹/۷ به شرکت سهامی راه آهن و ترامواى در ایران (راه آهن حضرت عبدالعظیم ع تهران)

«شرکت سهامی راه آهن و ترامواى در ایران (راه آهن حضرت عبدالعظیم ع تهران) طبق دادنامه شماره ۵۳-۱۹/۱/۴۹ و ۸۶-۲۲/۲/۴۹ صـادره از شـعبه ۷ دادگـاه شهرستان تهران که منتهی به صدور اجرائیه محکوم است.

۱ ـ به اصلاح اسناد مالکیت و خلع ید و تحویل اراضی باقیمانده و اموال منقول و غیرمنقول تأسیسات و ماشین‌آلات و کلیه لوازم به راه آهن تهران حضرت عبدالعظیم.

۱. همان

۲ ـ مبلغ /۶۱۴۳۷۵۰ ریال بابت یک قسمت از اموال غیرمنقول.

۳ ـ مبلغ /۱۰۱۵۹۰۶ ریال بابت حق‌الوکاله در حق وزارت دارایی چنانچه از تاریخ نشر آگهی ظرف مدت ده روز با رعایت ماده ۵۵ قانون تسریع محاکمات طوعاً مدلول حکم را به موقع اجرا نگذارید طبق مقررات اقدام خواهد شد.

رییس اجرای شعبه ۷ دادگاه شهرستان تهران»[۱]

به این ترتیب فعالیت شرکت پس از مدتها پایان یافت و کار راه آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم(ع)، موسوم به ماشین دودی، متوقف شد.

۱. روزنامهٔ رسمی کشور، شماره ۷۴۶۴، ۴۹/۶/۲۸.

۱۷ ـ امتیاز راه آهن قزوین ـ تهران ـ قم (توسط شرکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران)

در اکتبر ۱۸۸۸ (صفر ۱۳۰۶ هق)، قرارداداحداث خط آهنی بین قزوین و تهران و قم بین وزارت امور خارجه از طرف دولت شاهنشاهی ایران و مسیو دنی از جانب شرکت بلژیکی (شرکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران) منعقد شد. متن این قرارداد به شرح زیر است:

«امتیازنامچه

فیمابین وزارت امور خارجه از جانب دولت علیه ایران و مشروط به صحّه مبارک بندگان اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی ایران خلدالله ملکه.

و مسیو دنی از جانب و به وکالت کومپانی بلجیکائی که ۱۷ مه‌ماه، سنه ۱۸۸۷ در حضور دو سجل شرعی (نوتر[1]) «اکتور»[2] و «وان هالترن»[3] به عنوان شراکت آنونیم راه آهن بخاری و اسبی در ایران تشکیل یافت مراتب ذیل از طرفین برقرار گردید.

«فصل اول

دولت علیه ایران به کومپانی مزبور امتیاز و حق مطلق ساختمان و در مدت نود و نه سال داشتن راه آهنی را می‌دهد که از قزوین به طهران به راه حضرت عبدالعظیم و از آنجا الی شهر قم امتداد دهد و کومپانی مشارالیه قبول می‌نماید.

«فصل دویم

مسکن اداره و وجوه کمپانی در بروکسل است و شعبهٔ از او یا اداره استعمال در

---

۱. Notaire، مأمور ثبت اسناد رسمی

2. Ectors

3. Von Hailtern

طهران خواهد بود و صاحب و حامل حصه‌ها از هر ملت و طایفه خواه...[1] و فوایدی که نتیجهٔ این امتیازند فقط متعلق به کومپانی بلجیک است و وجهاً من‌الوجوه و به هیچ جهت به جز یک کومپانی بلجیکائی به دیگران منتقل نخواهد گردید مگر برضایت مکتوبی دولت علیه ایران.

«فصل سیم

اسناد کومپانی مزبور به دو زبان ایرانی و فرانسوی چاپ خواهد شد و عده حصه‌ها واسناد را قبل از انتشارشان باید به دولت علیه ایران اطلاع دهد.

مفهوم است که هرگاه رعایای ایران نیز میل شرکت داشته باشند در ایام فروش حصه‌ها و اسناد تا معادل یک ثلث آن راکه به میان آورند مختارند.

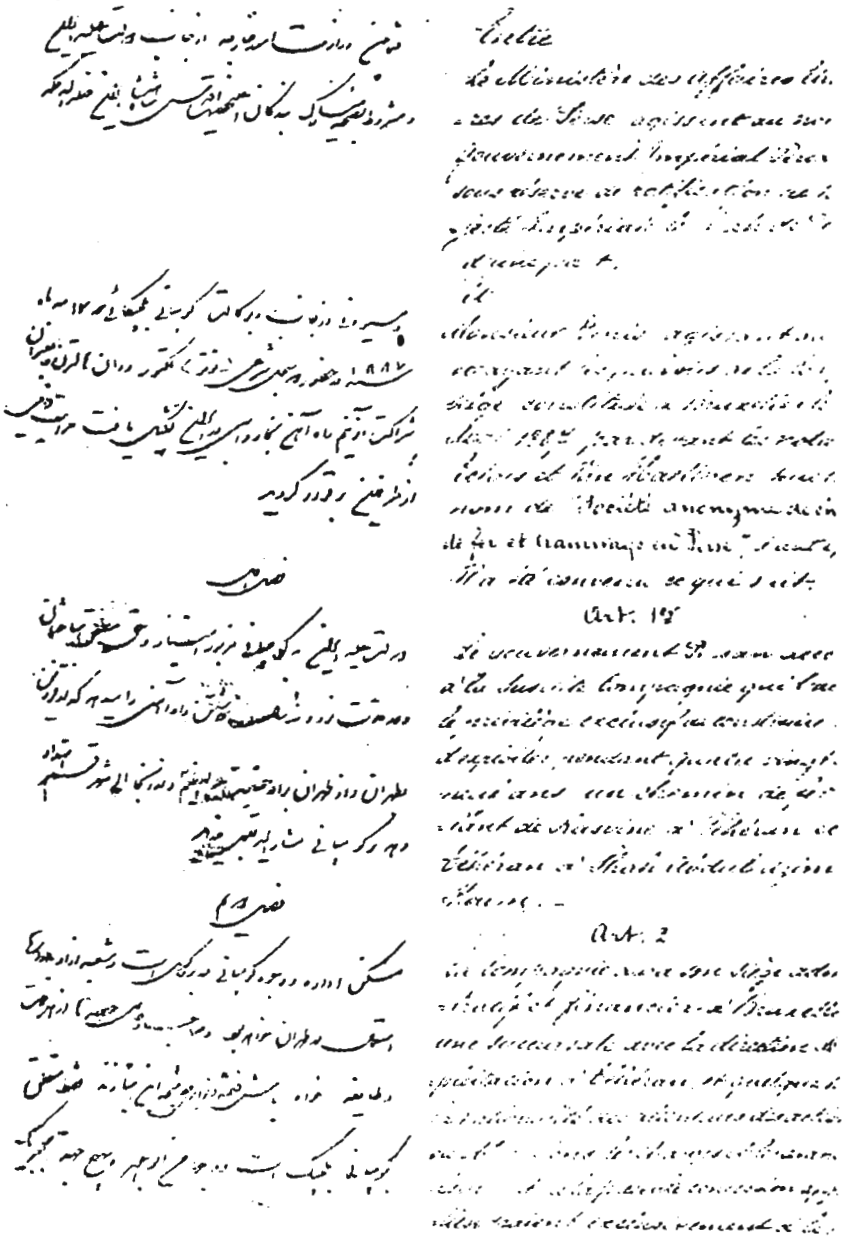
«فصل چهارم

کومپانی فوراً شروع به تحقیقات لازمه خواهد نمود و از تاریخ امضای این امتیاز الی نه ماه نقشه خط راه و اراضی که برای خود خط و متعلقاتش لازمند به دولت علیه خواهد داد. در هر صورت خط راه آهن به نوعی کشیده خواهد شد که آسیبی به بناهای مذهبی و ملّی و شرعی از قبیل مساجد و بقاع متبرکه و مقابر و تمام امکنه مقدسه وارد نیاورد.

«فصل پنجم

ساختمانها که پنج ماه بعد از دادن نقشه به دولت و در صورت امکان زودتر شروع خواهند شد و خصوص راه آهنی که غرض این امتیازند در صورتی که اتفاقات و حوادث فوق‌العاده باعث تأخیر نشوند چهار سال بعد از انقضای این امتیازنامچه کلیه ساخته و دایر خواهد گردید به نوعی که دررأس این وعده راه آهن قزوین به قم به کلی دایر باشد و زمانی که یک قسمت از خطوط مزبور ساخته شد کومپانی محق است که

۱. دو کلمه مفهوم نیست.



تصویر صفحهٔ اول امتیازنامهٔ راه آهن قزوین - تهران - قم

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

قسمت مزبور را بجهت حمل و نقل دایر بدارد برای ساختن این راه آهن و اجرای ترتیبات راه، کومپانی باید مطابق علوم و قواعد صنعتی راه آهن که در اغلب کایّه دوشارژ[1] های فرنگستان معمول است معمول و اجریٰ بدارد.

«فصل ششم

صاحبان این امتیاز ملتزم می‌شوند که تعرفه‌های خود را قبل از اجرا داشتن به اطلاع دولت علیه ایران برسانند هر تغییری که صاحبان این امتیاز بخواهند در تعرفه خود بدهند باید یک ماه قبل به توسط اعلان اطلاع داده شود هر قراردادهای خارج از تعرفه با یک نفر و یا اشخاص بعیده که اساس آن باعث تخفیف تعرفه کل باشد ممنوع و قدغن است.

کومپانی ملتزم و متعهد می‌شود که در حمل و نقل مسافرین و مال‌التجاره‌ها و غله و حیوانات و حبوبات و هر چه به او تسلیم شود باکمال مواظبت و دقت و سرعت و بدون ترجیح و تفاوت رفتار نماید.

«فصل هفتم

هر اوقات که بندگان اعلیحضرت اقدس شهریاری بخواهند به توسط این خطوط مسافرت فرمایند بر کومپانی واجب است که یک ترن مخصوص بجهت شخص همایون موجود و فراهم نماید.

چنانچه دولت علیه ایران از یک سفیر کبیر و وزیر مختار پذیرایی فرمایند که آن سفیر کبیر یا وزیر مختار به مخارج بندگان اعلیحضرت شاهنشاهی روحنا فداه از خاک ایران عبور نماید بر عهده کومپانی است که تمام یک واگن از درجه اول را مجاناً از برای هر یک از آنها مرتب و موجود دارد.

«فصل هشتم

---

۱. Cahier des charges، مجموع شرایط قرارداد.

هر ترن مجبوری که به موجب فصل شانزدهم برای حمل مسافرین تهیه می‌شود باید سه درجه واگن داشته باشد و هر یک از آن درجات را باید به اندازهٔ مکان باشد که هر چه مسافر بیاید جا داشته باشد.

راه آهن و متعلقاتش پیوسته در کمال تنظیف نگاهداری بشود، به نوعی که عبور و مرور با نهایت سهولت و اطمینان جاری گردد، چرخهای لکوموتیف از روی بهترین نمونه‌ها ساخته خواهد شد و باید دود خود را حتی‌الامکان بسوزانند و به تمام شرایط متعلقه خود صدق نمایند.

«فصل نهم

برای حمل و نقل مسافرین و اثاثیه بر کومپانی است که تدقیقاً به دستورالعمل دولت علیه رفتار نماید مبادا این که کاری بر خلاف قوانین مذهبی اتفاق بیفتد در هر صورت در هر یک از سه درجه راه آهن اطاقهای مجزیٰ برای زنها تهیه خواهد شد.

«فصل دهم

تمام اراضی متعلقه به دولت که از برای بنای راه و متعلقاتش واجب است از جانب دولت علیه به طور مجانی به کومپانی واگذار خواهد شد و اراضی مزبوره سه ماه از آن که کومپانی نقشه صحیح مهندس خطوط را به دولت علیه ایران ظاهر سازد تصرف داده می‌شود. و اما اراضی متعلقه به اهالی مملکت راکومپانی باید با صاحب اراضی با رضایت طرفین قطع و فصل نماید.

در صورتی که صاحبان اراضی از کومپانی توقعات بیجا نمایند و راضی نشوند که هر چه از ملک خود راکه کومپانی لازم دارد به قیمت عادله حالیه بفروشند محض اظهار کومپانی دولت علیه همراهی فرموده حمایت لازمه را در حق کومپانی معمول خواهد داشت و اما آن اراضی که هنگام تصرف کومپانی مزروع است بر کومپانی است که نسبت

به دولت و صاحبان اراضی مزبوره از عهده خسارت آن برآید.

عرض زمینی که از برای کشیدن خطوط از جانب دولت به کومپانی واگذار می‌شود متجاوز از سی مطر[1] نخواهد بود و محلی را که گارها و انبارها و ساختمان لازمهٔ راه آهن واقع است مهندس کومپانی به موجب نقشه معین خواهد کرد و باید زیاده از اندازهٔ معمول نباشد و اراضی به قدر ساختمان داده خواهد شد.

«فصل یازدهم

کومپانی مأذون است که به خرج خود هر قدر از قبیل مصالح و چوب برای بنای راه آهن لازم است از معادن و جنگلهایی که در اطراف و نزدیکتر راه آهن باشد و متعلق به دولت ابدمدت است مجاناً استخراج نماید و همچنین زغال سنگی را هم که برای عمل عرض راه لازم است می‌توانند از معادنی که خودشان پیدا کنند و صاحب نداشته باشد استخراج کنند.

مفهوم است که مصالح فوق‌الذکر زغال سنگ و چوب هرگز نخواهند توانست اسباب داد و ستد تجاری از برای کومپانی باشد سوای مقصودی که در فصل دوازدهم ذیل مسطور است.

«فصل دوازدهم

در ولایاتیکه راه آهن از آنها می‌گذرد کومپانی حق دارد معادنی که تاکنون شروع در عمل آنها نشده و متعلق به دیوان همایون اعلی است سوای معدن طلا و نقره و جواهرآلات که هرگاه پیدا شود حق دولت است باقی را خود دایر نماید معادنی که کومپانی ده سال بعد از کشیدن خطوط سابق‌الذکر راه آهن و دایر داشتن شروع در عمل آنها ننموده است دیگر مدخلیتی به او ندارد و حق طلق دولت علیه ایران است.

---

۱. متر

«فصل سیزدهم

کومپانی را حق این خواهد بود که از ادوات فقط آنچه را که از برای ساختن و دایر نمودن راه واجب باشد بدون حقوق گمرک و راهداری و حقوقات دیگر که حالیه معمول و بعد متداول خواهد شد از خارجه داخل نماید یا این که متاعی را از خاک خود ایران حمل و نقل نمایند و هیچ مالیاتی از متعلقات راه و سرمایه و دخل و اجزاء و عملجات کومپانی گرفته نخواهد شد.

«فصل چهاردهم

دولت علیه ایران کومپانی را مأذون می‌سازد که در حوالی خط اصلی راه آهن هر بنا و هر کاری که برای حمل و نقل مصالح و ادوات لازم و عموماً مفید از برای راه آهن باشد با خرج خود متصدی گردند.

«فصل پانزدهم

از انتخاب اجزاء و مرسومات آنها و در هر چه متعلق به اداره نمودن و اجرا داشتن کار است کومپانی کاملاً آزاد می‌باشد دولت علیه ایران حمایت و جانب‌داری عمال و نواب خود را دربارهٔ مهندسین و مباشرین و اجزاء و عملجات ایرانی و بلجیکایی که مشغول ساختن و دایر داشتن راه آهن هستند دریغ نخواهند داشت و اجزاء فوق‌الذکر باید از قبیل اشرار و مقصرین و سارقین و غیره نباشند.

«فصل شانزدهم

این راه آهن یک خطی خواهد بود و عرض آن از لب داخلی یک میله آهن به لب داخلی میله موازی یک متر باشد در صورتی که میل کومپانی در ساختن دو خط باشد می‌تواند بسازد ولی هرگاه دخل منافع سالیانه راه برای هر کیلومتر رویهمرفته از سی هزار فرانک تجاوز کند بر کومپانی مزبور است که یک خط ثانوی نیز پهلوی خط اول بسازد.

هر ترنی باید مرکب از سه مرتبه باشد و در هر روز و از هر نقطه اقلاً باید یک ترن حرکت نماید در صورتی که برای دولت علیه ایران حمل و نقل مخصوص که عمده باشد لازم آید کومپانی باید به موجب تعرفه کل هر چند ترنی را که واجب است تهیه نماید، فوراً بدهد.

برای خط اصلی وزن میلهای آهن راه هر متری از بیست و چهار کیلوگرم کمتر نخواهد شد برای خطوط متفرقه که محل عبور مردم نمی‌باشد کومپانی مأذون است که وزن میل را به میل خود قرار بدهد. اقل شعاع انحناء منحنیات از دویست متر کمتر نخواهد بود. بین دو منحنی مختلف‌الجهت یک قسمت مستقیمی باید قرار داده شود که تقریباً یک صد متر مطول آن باشد.

اعظم میل سرازیر و سربالاییها نباید در هر متر از بیست میلی‌متر که صد و دو باشد تجاوز نماید و بین انحدار[1] متوالی یک قسمت افقی باید قرار داده شود که اقلاً یک صد متر طولش باشد.

در صورتی که راه آهن دولتی و شاهراههای ولایتی و طرق متفرقه را قطع نماید میلهای آهن راه باید بدون برجستگی از کف جاده نصب بشود به نوعی که هیچ اشکالاتی در عبور و مرور حاصل نگردد. بر صاحبان این امتیاز واجب است که هر ممر آبی را که ساختمان راه آهن قطع یا تغییر داده است با خرج خود جریان آنها را برقرار نمایند و نیز مواظبت تام داشته باشند که هرگز دو طرف راه آهن گودالهای آب گود که باعث عفونت هوا می‌باشد احداث نشوند.

«فصل هفدهم

در هر استاسیون مباشرین گمرک که حمل مواجب آنها با اداره گمرک است باید

۱. فرودآمدگی (به نقل از فرهنگ معین، ص ۳۷۰)

حاضر باشند و بارهای تجارتی که متعلق به گمرک و راهداری می‌باشد نباید از استاسیون مرخص شوند مگر به اذن و اجازه گمرکخانه کومپانی، نظر به میل مفرطی که در حفظ حقوق دولت علیه باید داشته باشد ملتزم است که برای بعضی مال‌التجاره‌هایی که حق راهداریها از شخص مکاری مطالبه می‌شود روی قیمت حمل و نقل کرایه خود کشیده به کارگزاران گمرک مسترد دارد و تفریق حساب آنهم از روی قبوضات مباشر گمرکخانه است که از زمان تسلیم بار به انبار گمرک کومپانی داده خواهد شد.

صاحبان این امتیاز در هر استاسیون که لازم باشد جا و محل انبار برای سهولت عمل گمرک باید بسازند.

«فصل هجدهم

کومپانی حق این را خواهد داشت که برای نظم و سهولت کار شخصی خود در طول خط راه آهن آلات لازمه را برای یک خط تلگرافی یا تلفن وضع نماید بدون این که وجهاً من‌الوجوه خسارتی به اداره تلگرافی دولت علیه ایران و کومپانیهایی که امتیاز تلگرافی دارند وارد بیاورند.

«فصل نوزدهم

کومپانی باید همه اوقات نوشتجات و روزنامجات پستی را مجاناً ایاب و ذهاب دهد اما به عهده اجزای پست است که از اسباب خود مواظبت داشته باشند که کومپانی هیچ وقت زیر بار مفقود شده نخواهد رفت.

«فصل بیستم

این امتیازنامچه و هر قراردادی که بعد از این مابین کومپانی بلجیکایی چه از برای ساختمان و چه از برای دایر داشتن راه آهن لازم افتد حصه‌ها و اسناد کومپانی از هر

حقوق تمر[1] و مالیات دیگر از قبیل دولت علیه ایران کلیةً معاف خواهد بود.

«فصل بیست و یکم

در صورتی که بندگان اعلیحضرت اقدس شهریاری روحنافداه به ساختن خطوط آهن دیگری امر و اجازه فرمایندکه به خطوط این امتیازنامچه متصل شوند و یا این که این خط در امتداد آنها باشد در حالت تساوی شرایط امتیاز به طور رجحان به شراکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران داده خواهد شد و هر وقت که دولت علیه ایران بخواهد راه آهن قزوین را به انزلی متصل کنند و برسانند موافق شرایط این امتیازنامچه رجحاناً به کومپانی آنونیم بلژ داده خواهد شد.

«فصل بیست و دویم

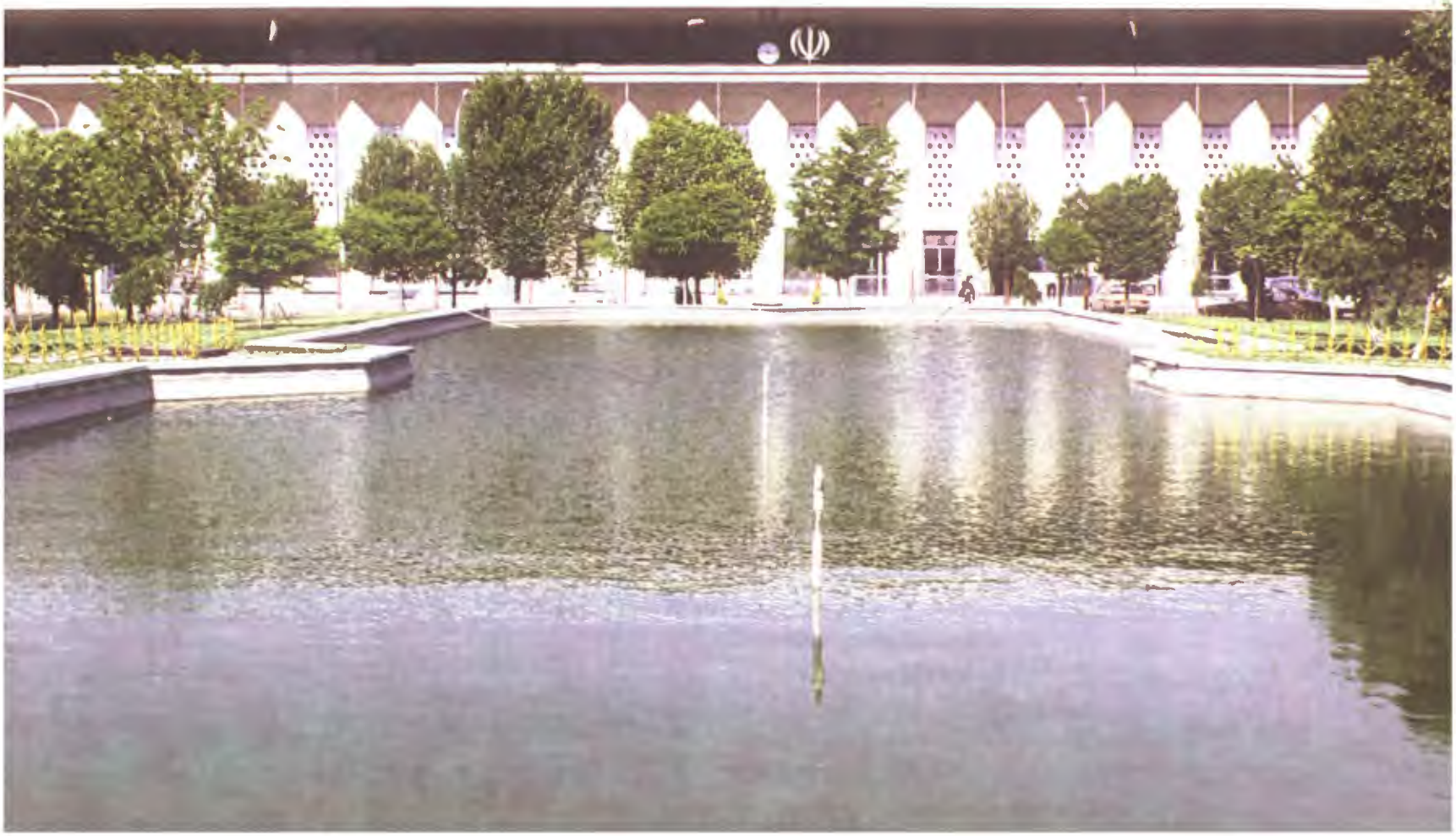
در هر صورت دولت علیه هیچ وقت امتیاز به خط موازی این خط حالیه که اسباب رقابت بشود نخواهد داد در صورتی که یک خط آهن از طهران به طرف گیلان یا آذربایجان کشیده شود و کومپانی حالیه از حق رجحان خود صرفنظر نماید مشروط بر این است که خط موجودی از طهران الی قزوین سرجاده خواهد شد و هرگاه یک خط راه آهن به طرف جنوب ایران یا به سمت کرمانشاهان کشیده شود راه آهن حالیه از طهران الی قم نیز سرجاده آنها خواهد شد.

«فصل بیست و سیم

هرگاه در رأس موعدی که در فصل پنجم قید شده کومپانی شروع در کارها نکرده یا تمام نکند و نیز هرگاه از عهده تکالیفی که در فصل دویم ذکر است برنیامده باشد تمام حقوقی که به موجب این امتیازنامچه برای او برقرار می‌باشد به کلی از او سلب خواهد شد، بدون این که حاجت به نوشته و اظهار باشد.

---

۱. تمبر



ولی چنانچه نقصان دیگری در شروطات این امتیازنامچه حاصل آید از طرف دولت ابد مدت به کومپانی مؤاخذه خواهد شد و چنانچه این ناقص را فوراً اصلاح ننمایند این امتیاز به کلی از آنها سلب خواهد شد مگر این که اتفاقات و حوادث فوق‌العاده مانع شده باشد.

«فصل بیست و چهارم

در انقضای موعد این امتیازنامچه خط آهن قزوین به طهران و طهران به قم به دولت ایران تعلق خواهد گرفت از آن تاریخ دولت علیه راه آهن و ادوات ثابته و متحرک آن را و تمام ساختمانها و متعلقاتی را که برای دایر داشتن راه لازم و بکار بودند مالک خواهد شد بدون این که کومپانی بتواند از دولت علیه چیزی مطالبه و ادعا بنماید.

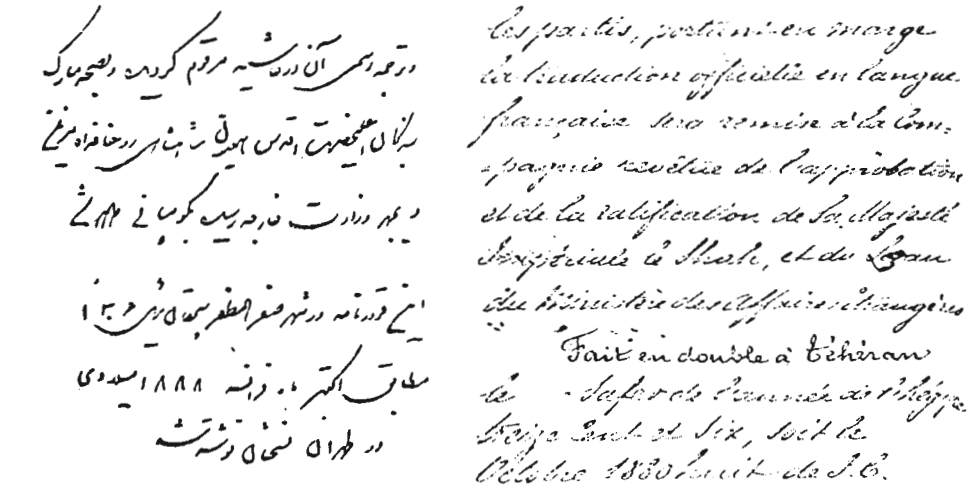
در صورتی که فیمابین دولت علیه و کومپانی اختلافی بروز کند قرار بر این است که مایه اختلاف رجوع به یک محکمه گردد مرکب از دو نفر وکیل از هر طرف در هر صورت عدم توافق بین وکلا، چهارگانه آن. وکلا حکمی معین خواهند نمود که به هر چه تصدیق کند همان را معمول بدارند، ولی هرگاه در انتخاب آن حکم وکلا نتوانند متفق شوند به توسط مأمور وکیل امور بلجیکایی به عرض حضور بندگان اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحنافداه رسانیده و سیاهه موسوم به پنج نفر از ملل متفرقه را تقدیم خاکپای همایونی سازد که یکی از این پنج نفر را حاکم خامس معین فرمایند که به عمل رسیدگی کرده به هر طرف که حق بدهد به موجب و در موعد آن قرارداد عمل مجری گردد.[1]

«فصل بیست و ششم و آخری

این امتیازنامچه به رضایت طرفین به زبان ایرانی نوشته و ترجمه رسمی آن در حاشیه

۱. به فصل بیست و پنجم دسترسی حاصل نشد.

مرقوم گردیده به صحّه مبارک بندگان اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی روحنافداه مزین و به مهر وزارت خارجه رسیده به کومپانی داده شد. این قرارنامه در شهر صفرالمظفر سیچقان ئیل ۱۳۰۶ مطابق اکتبرماه فرانسه ۱۸۸۸ در طهران نسختان نوشته شد.»[1]



تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامه راه آهن قزوین ـ طهران ـ قم

مأخذ: وزارت امور خارجه

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

دقت در متن این امتیازنامه نشان می‌دهد با اینکه مدت کمی از احداث خط آهن تهران ـ حضرت عبدالعظیم گذشته بود (قرارداد خط آهن حضرت عبدالعظیم در دسامبر ۱۸۸۶ منعقد شد و این خط می‌بایست در سال ۱۸۸۸ گشایش یابد و قراداد خط آهن قزوین ـ تهران ـ قم در اکتبر ۱۸۸۸ منعقد شد)، دید عاقدین ایرانی قرارداد تاچه حد از نظر فنی و حقوقی روشن بود. این قرارداد با نهایت احتیاط و انجام پیش‌بینی‌های لازم و توجه به پی‌آمدهای ناشی از موارد مورد توافق طرفین تنظیم شده است. با وجود همهٔ این مسائل، این قراداد هم هیچ‌گاه اجرا نشد و چون سایر امتیازات بی‌نتیجه ماند.

۱۸ ـ امتیاز ویندسن

احداث راه آهن در ایران مورد توجه امریکایی‌ها نیز بود و در ۱۸۸۷ «ویندسن»، نماینده سیاسی امریکا، موفق به کسب امتیاز احداث چند رشته راه آهن به کمک مهندسان و سرمایه‌داران امریکایی شد، ولی این بار هم روس‌ها به شدت با این امتیاز مخالفت کردند. ویندسن بعدها به وزارت خارجه روسیه در زمنیه احداث خطوط آهن در ایران پیشنهاد همکاری داد، اما دولت روسیه بنا به عللی که پیش از این ذکر شد با این نظر مخالفت کرد و در نتیجه امتیاز ویندسن نیز اجرا نشد.[۱]

۱۹ ـ امتیاز اتباع روسیه

در ۱۸۸۹، یکی از اتباع روسیه به نام «خومیاکف»، که بعدها به ریاست پارلمان روسیه رسید و فرزند نویسندهٔ بزرگ روس به همین نام بود، و سه هموطنِ او به نامهای «ترتیاکف»، «پالاشکوسکی» و «کوف» خواستار کسب امتیاز احداث راه آهن رشت ـ تهران ـ خلیج بهار (در دریای عمان) شدند. هدفِ این طرح، ارتباط پترزبورگ و راه آهن روسیه به خلیج فارس بود.

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران . ص ۲۴.

«وضع مالی این افراد مساعد بود و بعضی از بانکهای فرانسه و همچنین بانک استقراضی، اعتبار بخشی از سهام را به میزان سیصد میلیون فرانک تأمین کرده بود و طرح نیز در محافل رسمی دولت روسیه با حسن استقبال تلقی شده بود و ایران نیز به خاطر تسهیلاتی که در پیشنهاد مربوط منظور شده بود نظر موافق داشت. مع‌الوصف این امر در نتیجه مخالفت وزیر امور خارجه روسیه (نیکلاگیرسن) و سفیر روسیه در تهران (زیلوئیف) متوقف ماند و مخالفت این دو نفر که منجر به رد پیشنهاد از طرف ناصرالدین شاه شد به دو دلیل ذیل بستگی داشت.

«اولاً مخالفت و عکس‌العمل انگلیس که مبادا دولت مذکور نیز با تحصیل امتیازاتی مانع کار شده و موجب وقفه در احداث راه آهن سراسری شود.

«ثانیاً با برخورداری از این خط، محصولات و مصنوعات انگلیس بازارهای شمال را پر کرده و با تجارت روسیه در این مناطق رقابت کرده و انحصار بازرگانی را از دست آنها بگیرد. در نتیجه این پیشنهاد نیز عملی نشد و فراموش گردید.»[۱]

۲۰ ـ امتیاز «رافلوویچ»

در ۱۸۹۰، دو مقاطعه‌کار تبعهٔ روس به نامهای «رافلوویچ»[۲] و «پولیاکف»[۳] به منظور دریافت امتیاز راه آهن جلفا ـ تهران ـ بندرعباس و محمره[۴] ـ تهران ـ مشهد به تهران آمدند و به دلیل شرایط مساعدی که داشتند به اخذ امتیاز مذکور نزدیک شده بودند ولی برخی رویدادها صدور امتیاز مذکور را متوقف ساخت.[۵] با اینکه این امتیاز

---

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، صص ۲۴ و ۲۵.

۲. Rafflovitch. در کتاب عصر بی‌خبری ذکر شده ولی در مأخذ مورد استفاده «آقانویچ» ثبت شده است.

3. Poliakoff

۴. خرمشهر

۵. «راه آهن سراسری ایران»، نشریه وزارت طرق، شهریور ۱۳۱۷، ص ۲۰. در این مأخذ به اینکه چه رویدادهایی صدور امتیاز را متوقف ساخت اشاره نشده و صرفاً به پیشنهاد اتباع روس اشاره شده است.

صادر نشد، پیشنهاددهندگان موفق به کسب امتیاز تأسیس بانک استقراضی شدند.

۲۱ ـ امتیاز راه آهن تهران ـ فشند (فابیوس بواتال)

مهندس فابیوس بواتال، که موفق به اجرای قرارداد راه آهن قزوین ـ تهران ـ قم نشده بود، در ژانویه ۱۸۹۱ میلادی (جمادی‌الثانی ۱۳۰۸ هـ ق) امتیاز احداث راه آهن تهران تا معادن ذغال سنگ فشند را کسب کرد. متن این امتیاز نامه به قرار زیر است،

«امتیازنامهٔ راه آهن نوع دکویل

امتیاز یک رشته راه آهن نوع دکویل از طهران الی معادن فشند که تمام طول خط آن تجاوز از هشتاد کیلومتر نکند.

«فصل اول ـ دولت علیه ایران اجازه می‌دهد به مسیو فابیوس بوآطال مهندس تبعه دولت فرانسه یک رشته راه آهن نوع دکویل وضع و دایر نماید برای معادن فشند که ملک سوسیت[1] ذغال ایران می‌باشد این راه آهن نیز مجاز است که تمام محصولات کارخانجات را که مسیو بواطال در بین حصارک و ینگی امام احداث خواهد کرد حمل و نقل نماید بعلاوه محصولات اطراف فشند را از قبیل کاه و جو و گندم و ینجه[2] و بته و انگور و انواع میوه جات و سبزی آلات ایضاً چوب و سنگ و سایر مصالح بنایی.

«فصل دوم ـ صاحب امتیازنامه باید روی رودخانه کرج و کردان فشند پلهای مخصوص برای راه آهن بسازد و باید در تمام طول راه آهن مانع جریان آبها نشود.

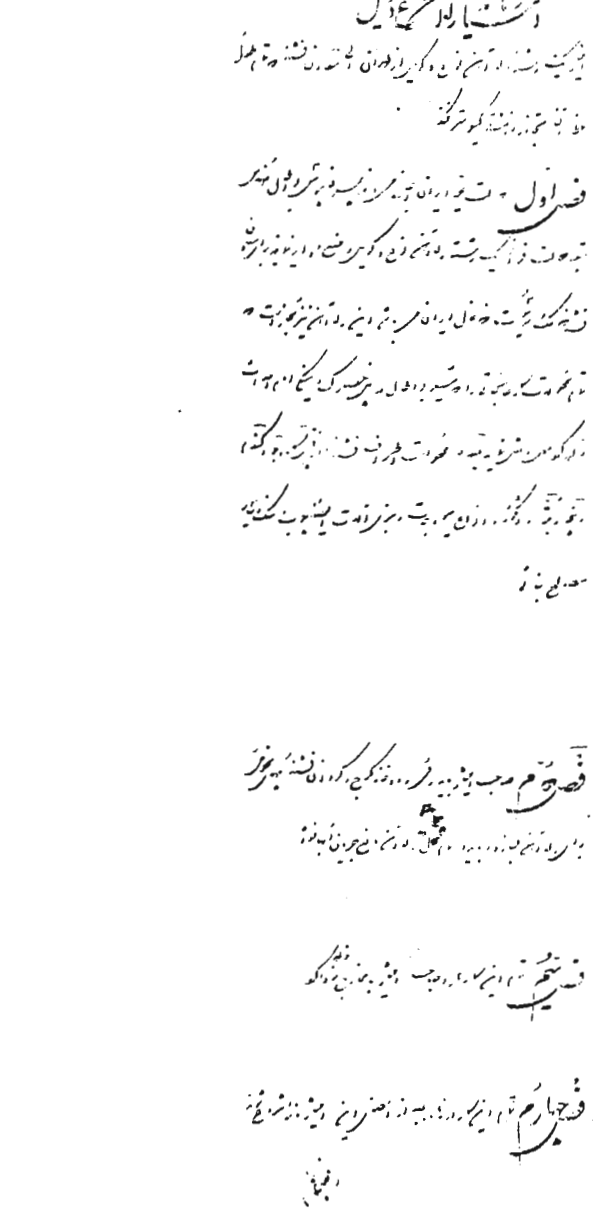
«فصل سیم ـ تمام این کارها را صاحب امتیاز با مخارج خود خواهد کرد.

«فصل چهارم ـ تمام این کار در سه ماه بعد از امضای این امتیازنامه شروع شوند.

---

۱. Société، شرکت.

۲. یونجه



تصویر صفحهٔ اول امتیازنامه راه آهن تهران ـ فشند

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

«فصل پنجم ـ ریلهای راه آهن خط مزبور در بعضی نقاط ممکن است در پهلوی راه کشیده بدون این که مانع عبور و مرور گردند.

«فصل ششم ـ در هر کجا خط راه از اراضی بایر بگذرد مسیو بوآطال خواهد توانست بقدر کفایت راه آهن از آن اراضی بگیرد ولی اراضی که در آن کشت و زرع می‌شود مسیو بوآطال باید صاحبان اراضی را راضی کند و دولت علیه ایران در خرید آن اراضی توجه لازم برای رفع اشکالات که رخ دهد خواهد نمود.

«فصل هفتم ـ آلات و ادوات لازمه که از خارجه حمل می‌شود از حقوق گمرک معاف خواهد بود.

«فصل هشتم ـ طول مدت این امتیازنامه مدت شصت سال است و در انقضای این مدت خود راه آهن و ادواتِ دایر داشتن آن، ملک دولت علیه ایران خواهد بود.

«فصل نهم ـ مسیو بوآطال مجاز است یک یا چندین شریک برای خود قرار بدهد و یا برای اجرای این امتیاز سوسیه[1] تشکیل بدهد که خودش مدیر آن باشد، در هر صورت بدون اجازه دولت علیه نمی‌تواند به سوسیه واگذار نماید.

«فصل دهم ـ هر اختلافی که رخ دهد به واسطه محاکمه قطع خواهدشد و در صورت عدم اصلاح دولت علیه ایران و صاحب امتیاز بجهت حکمیت یکی با بیشتر از اجزای سفارتخانه‌های آلمان، آمریک، اطریش یا ایطالیا را انتخاب خواهد کرد.

به تاریخ شهر جمادی‌الثانی سنه ۱۳۰۸ مطابق ژانویه سنه ۱۸۹۱ مسیحی در طهران به دو نسخه متساوی این قرارنامه مبادله شد.»[2]

---

۱. Sociéte، شرکت.

۲. بایگانی وزارت امور خارجه

این امتیازنامه نیز بنا به عللی به اجرا درنیامد.

۲۲ ـ امتیاز راه آهن تهران ـ لار (لازارپلیاکف)

در سی‌ام اکتبر ۱۸۹۴، به منظور استخراج و حمل ذغال سنگ منطقه لار به تهران قراردادی بین «بسطلمان»[1]، نماینده پلیاکف تبعه روسیه، و صدراعظم ایران منعقد شد و به موجب آن امتیاز احداث خط آهنی بین تهران و لار به «لازارپلیاکف» اعطا شد:

«به تاریخ سی‌ام اکتبر ماه ۱۸۹۴ مسیحی در طهران قراداد ذیل فیمابین حضرت مستطاب اشرف امجد عالی آقای صدراعظم دامت شوکته‌المتعالی از یک طرف و نماینده و وکیل مسیو لازار پلیاکف مسیو بسطلمان از طرف دیگر منعقد گردید.

«اولاً محض خیرخواهی و نفع مملکت محروسهٔ ایران مقرر گردید که خط آهنی از طهران الی معادن ذغال سنگ که در حدود لار و قریه لالون یافت می‌شوند تشکیل داده شود.

«ثانیاً برآورد عمل، سرپرستی کارها، تهیه ریل، بست آهن و مهرآلات منشعبه خطوط، لوله‌جات تلفن و غیره یعنی ادوات آهنی که لازم کارگذاشتن ریل‌ها است باید به توسط مسیو پلیاکف در نقاط ساختمان راه به عمل آورده تحویل داده شود.

«ثالثاً مسیو پلیاکف با شراکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران برای دادن مقدار لکمتیف‌ها و واگن‌ها و بارکش‌هایی که لازم هستند در روی خط مزبور کار کنند کنار آمده پانزده ساله قراردادی خواهند کرد.

«رابعاً مخارج دایر نمودن و مرمت خط راه آهن مزبور به حساب مسیو پلیاکف و مشارالیه حق خواهد داشت که از تاریخ انکشاف الی مدت پانزده سال خط مزبور در

---

۱. Bostelman (آناتولی نیکلایویچ بوستلمان)

تصرف ایشان باشد.

«خامساً حضرت اشرف صدراعظم دامت شوکته‌العالی باید هر قدر اراضی بجهت کشیدن راه و بنای گار و توقف‌گاهها لازم است و مزد عملجات برای تسطیح راه و غیره و الوار برای کارگذاشتن ریلها بکار آید مقرر فرمایند کارسازی شود.

«سادساً مسیو لازار پلیاکف متعهد می‌شود تمام زغال سنگی که متعلق به حضرت مستطاب اشرف صدراعظم دام اقباله‌العالی است از قرار خرواری سه قران حمل نموده و برای تمام مسافت راه و پرکردن و خالی کردن زغال از واگن خرواری دهشاهی بعلاوه مطالبه کند. این تعرفه فقط در مدت ده سال اول از تاریخ انکشاف راه مزبور مجری خواهد بود، و تعرفه مجددی برای پنج سال آخری مقرر خواهد شد به طوری که حضرت مستطاب صدراعظم مدظله از بابت حمل و نقل ذغال متعلق به خودشان بیست درصد ارزانتر از دیگران مرحمت فرمایند.

«سابعاً بعد از انقضای مدت دایر بودن این خط یعنی آخر پانزده سال خط مزبور در ملکیت یکی از طرفین وارد خواهد شد در صورتی که نصف قیمت آن را بعلاوه منابع پانزده سال از قرار شش درصد سالیانه که کلیةً مبلغ یکصد و هفتاد و یک هزار تومان می‌شود بدهد (قیمت خود خط مزبور یکصدو هشتاد هزار تومان خواهد بود) و آن وقت حضرت اشرف صدراعظم دامت شوکته مختارند که طریقه عمل را چه در حال واگذاری آن به مسیو لازار پلیاکف و چه در حال این که خودشان قبول کنند انتخاب فرمایند.

«ثامناً پانزده سال این عمل را از کلیه عوارض و مالیات به هر اسم و رسمی که بوده باشد معاف خواهد بود.

«تاسعاً این قرارنامه بعد از امضاء به محل اجری گذاشته شده و طرفین باید تعهدات

خود را به طوری که باعث تأخیر پیشرفت کار نشود معمول دارند.

«عاشراً مسیو پلیاکف حق خواهد داشت که روی خط مزبور چه مسافر و چه مال‌التجاره حمل و نقل نموده کلیةً به طوری که مایل است خط مذکور را دایر دارد.»[۱]

ضمیمهٔ این امتیازنامه نوشته‌ای است که دربارهٔ لزوم احداث راه آهن و هدفهای آن که گویا پیشنهادی است که قبلاً ارائه شده و قرارداد مزبور براساس آن تنظیم شده است:

«مقصود از تشکیل خط آهن لار ارزان و فراوان شدن زغال سنگ است در طهران که بدین واسطه سایر سوختهای دیگر ارزان شده اسباب رفاهیت برای مردم حاصل گردد و بتوان به سهولت تحصیل سایر چیزهای دیگر نمود و احداث بعضی کارخانجات کرد.

قیمت ریلهای لازمه برای تمام این خط هفتاد و سه هزار و هفتصد تومان است. صاحب ریلها دو ساله معامله می‌نماید و از قرار صد پنج هر ساله تنزیل خواهد گرفت.

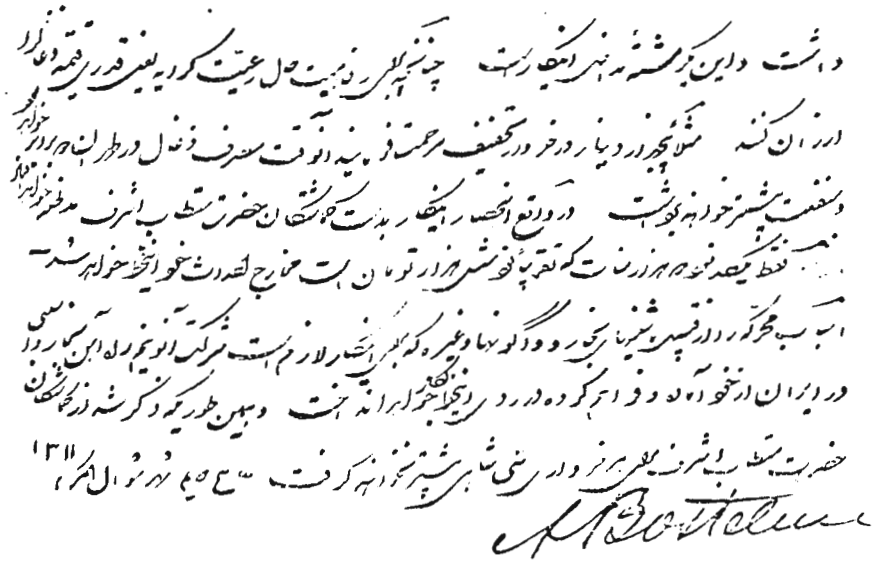
«حضرت مستطاب اشرف امجد آقای صدراعظم مدظله‌العالی برای اطمینان سایرین شش هزار تومان مرحمت فرمایند تمام طول این خط سی‌کیلومتز (سی‌هزارمتر) خواهد بود.

«از روزی که کلنگ اول به زمین زده شود الی مدت یک سال تمام این خط به اتمام خواهد رسید. پلیاکف حاضر است در این کار شرکت کند و بقدر پولی که می‌دهد اسهام بردارد یا این که پول به قرض دهد و در سال ده یک تنزیل بگیرد و خود این خط را ضامن خواهد گرفت یعنی هرگاه در سر موعد پولی که داده است مرحمت نشود این خط در تصرف کسان ایشان باشد تا زمانی که طلب خود را دریافت دارد.

---

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

«منفعتی که از این کار حاصل می‌شود فعلاً قیمت کرایه زغال سنگ از معدن تا طهران خرواری پانزده هزار دینار است کمپانی فقط از کسان حضرت مستطاب اشرف مدظله خرواری سی‌شاهی خواهد گرفت و حضرت مستطاب اشرف به اندازهٔ که در هر ساله در طهران مصرف شود در هر خرواری سیزده هزار و پانصد دینار سوای حقوق گمرکی منفعت خواهند داشت و این یک رشته مداخل این کار است چنانچه برای رفاهیت حال رعیت کرایه یعنی قدری قیمت زغال را ارزان کنند مثلاً پنجهزار دینار در خروار تخفیف مرحمت فرمایند آن وقت مصرف زغال در طهران دو برابر خواهد بود و منفعت بیشتر خواهند برداشت در واقع انحصار این کار به دست گماشتگان حضرت



تصویر آخرین صفحهٔ متن ضمیمهٔ قرارداد پولیاکف

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

مستطاب اشرف مدظله خواهد افتاد... فقط یک صد و نود و دوهزار منات که تقریباً نود و شش هزار تومان است مخارج احداث خود این خط خواهد شد.

«اسباب محرکه را از قبیل ماشینهای بخار و واگونها که برای این کار لازم است شرکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران از خود آماده و فراهم کرده در روی این خط به کار خواهد انداخت و همین طوری که ذکر شد از گماشتگان حضرت مستطاب اشرف برای هر خرواری سی شاهی بیشتر نخواهد گرفت به تاریخ دویم شهر شوال‌المکرم ۱۳۱۱»[۱]

این امتیازنامه نیز به مرحلهٔ عمل نرسید.

۲۳ ـ امتیاز راه آهن تهران ـ شمیران (تجارتخانه آرتور کُپِل)[۲]

احداث خط آهن بین تهران و شمیران در طرحها و امتیازنامه‌های مختلف پیش‌بنی شده بود، از جمله در امتیاز فابیوس بواتال و شرکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران در قراردادی که در ۱۹۱۶ به اسم قرارداد ضمیمه[۳] منعقد شد. براساس این قرارداد ضمیمه، شرکت تعهد می‌کند راه آهنی بین شمیران و تهران احداث کند (ماده دو قرارداد ضمیمه). اما پیش از انعقاد این قرارداد، یک شرکت آلمانی به نام تجارتخانهٔ آرتور کُپِل، صاحب کارخانهٔ راه آهن کم‌پهنا در برلن، در ذی‌الحجه‌الحرام ۱۳۱۶ هـ ق (۱۸۹۸ میلادی) امتیاز احداث راه آهن بین تهران و شمیران را کسب کرده بود.

متن قرارداد دیگری نیز در این زمینه در دست است که متأسفانه تاریخ قرارداد و

---

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

2. A. Koppel

۳. این ضمیمه در سال ۱۹۱۶، در زمان سلطنت احمدشاه، به قرارداد قبلی منضم شده است.

طرفین آن مشخص نیست ولی متن آن حاکی از عدم آگاهی از ویژگیهای خط آهن است و می‌توان حدس زد که مدتها قبل از امتیاز شرکت آرتور کُپِل تهیه شده است. در یکی از صفحات سفید این قرارداد با خطی متفاوت با خط کتابت آن، نوشته‌ای به صورت «تاریخ ۷ ماه جمادی‌الاول ۱۳۳۵ نگارش یافت کتبه‌الحقیر علی اکبر خراسانی [امضاء]» دیده می‌شود و حاکی از آن است که این جمله همزمان با قرارداد شرکت آنونیم راه آهن بخار و اسبی در ایران (تاریخ قرارداد ۱۹۱۶) نوشته شده است، ولی متن قرارداد به سالهای قبل از انعقاد قرارداد آتور کُپِل تعلق دارد. متن قرارداد مورد بحث نیز پس از ذکر قرارداد آرتور کُپِل درج خواهد شد.

متن قرارداد آرتور کُپِل:

«امتیاز

راه آهن مابین دارالخلافه طهران و ییلاقات شمیران

دولت علیه ایران به تجارت‌خانه ارتور کپل صاحب کارخانه راه آهن کم پهنا در برلن امتیاز ذیل را برای ساختن و دایر کردن راه آهن از طهران به شمیران مرحمت فرمایید.

«فصل اول

«تجارت خانه ارتور کپل حق دارد راه آهنی به هر پهنا که مقتضی بداند مابین طهران و شمیرانات بکشد انتخاب قوه محرکه مزبور از بخار و قوه برقی و غیره واگذار به صوابدید تجارت خانه ارتور کپل است که هر کدام را صلاح بداند استعمال نماید و تجارتخانه ارتورکپل نیز حق دارد که خط اصلیه را در قلمرو شمیرانات به هر نقطه که صلاح بداند منشعب نماید و امتداد خط اصلی از طهران الی صاحبقرانیه خواهد بود.

«فصل دوم

«این راه آهن حمل مسافر و اجناس و امتعه خواهد نمود تجارت خانه ارتورکپل اختیار دارد این راه آهن را به هر نوع مقتضی بداند ساخته و بموقع استعمال درآورد خصوصاً در باب تعرفه حمل مسافرین و اجناس و سایر ترتیبات لازمه این کار آزاد است و هم حق دارد بعدها این راه آهن را به طوری که خود تجارت‌خانه لازم بداند چه در باب ملزومات عبور و مرور و چه در خصوص آن که سرمایه این کار از روی حساب منظم عایدات به قاعده بدهد صورت اختتام داده باشد...[1]

ایران و آلمان بالاتفاق حکم ثالث تعیین خواهند نمود که در هر حال این سیمی رییس مجلس خواهد بود.

«فصل هفدهم

«این امتیازنامه که که در دو نسخه کلمه به کلمه به زبان فارسی و آلمان مطابق هم نوشته شده و امضا و مهر نموده‌اند و تصدیق شده است هر دو زبان کمال اعتبار را دارند.

«فصل هیجدهم

«شرکتی که جهت ساختن و دایر نمودن راه آهن تشکیل می‌شود باید شرکت آلمانی باشد»

و در حاشیه نوشته شده است: «بر حسب اجازه همایونی امضاء شد صحیح است [امضاء] علی‌اصغر [مهر صدراعظم]»

«این امتیازنامه که بر حسب امر قدر قدرت به امضای بندگان حضرت مستطاب اشرف آقای صدراعظم رسیده صحیح است فی شهر ذی‌الحجةالحرام ۱۳۱۶ [مهر مشیرالدوله

۱. مفاد فصلهای سوم تا شانزدهم این امتیازنامه در بایگانی وزارت امور خارجه موجود نبود.

وزیر امور خارجه]»[1]

در تکمیل این امتیازنامه و به منظور تأمین نیروی برق موردنیاز، امتیازنامهٔ دیگری در سه فصل در مورد نحوهٔ استفاده از نیروی آب رودخانه جاجرود تنظیم شده است :

«چون امتیاز ساختن راه آهن از شهر دارالخلافه به ییلاقات از طرف کارگذاران دولت علیه ایران به تجارت‌خانه ارتور کپل صاحب کارخانه راه آهن کم پهناور در برلن مرحمت شده است و تجارت خانه مزبور برای قوه محرکه این راه آهن قوه برقی در نظر گرفته است لهذا از برای تحصیل قوه مزبور از قوه آب رودخانه جاجرود این امتیاز به شرایط ذیل ضمیمه امتیازنامه راه آهن شمیران می‌شود.

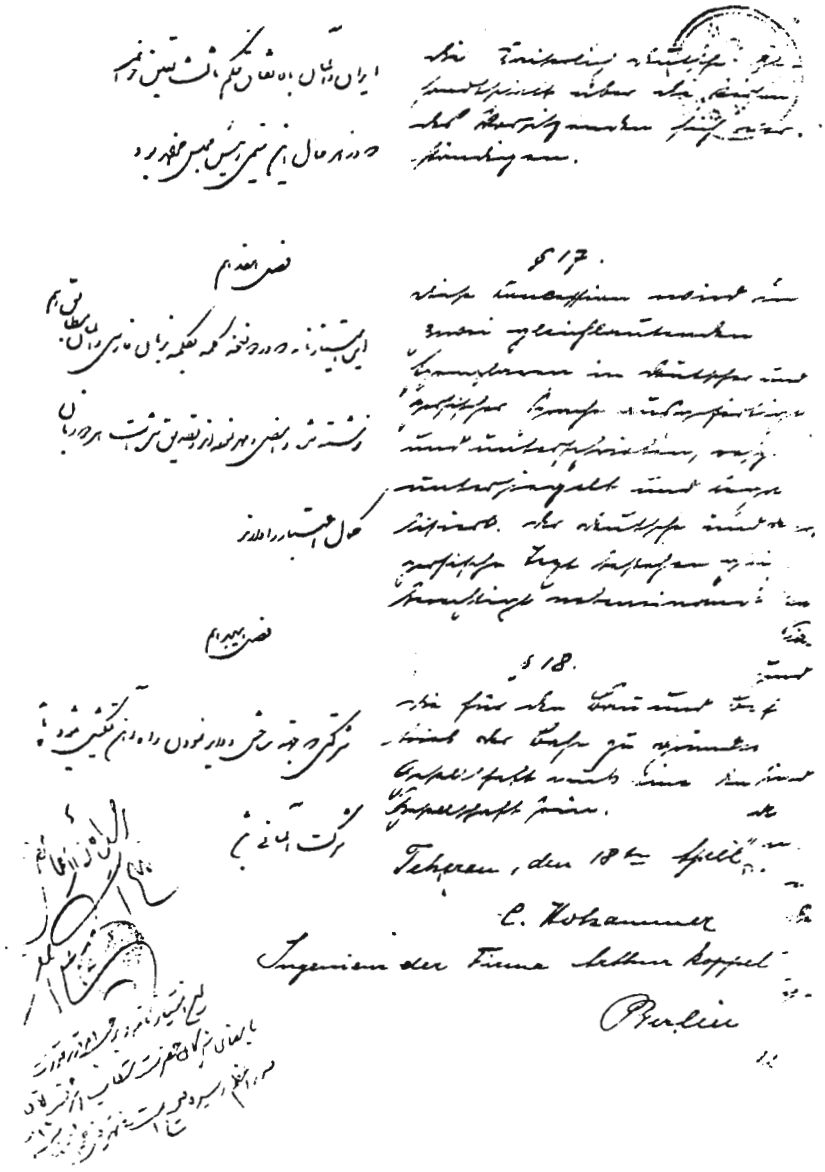
«فصل اول

«دولت علیه ایران به تجارت خانه ارتور کپل اجازه می‌دهد که در دو نقطه در کنار رودخانه جاجرود که محل آن را مهندسین تجارت خانه مزبور باید معین نمایند دستگاهی برای تحصیل قوه از آب رودخانه مزبور احداث نماید و هر قدر قوه که در این دو نقطه از رودخانه جاجرود می‌تواند به دست بیاورد و به مصرف قوه محرکه راه آهن شمیران بزند و اگر زاید بر احتیاج راه مزبور قوه باقی بماند زیادتر را به هر که طالب باشد بفروشد برای هر قبیل استعمال که باشد.

«فصل دویم

«چون برای احداث قوه چرخهای آبی مانند آسیاهایی که در ایران در همه جا متداول است استعمال خواهد شد لهذا در مقدار آب رودخانه ابداً چیزی کسر و نقصان نخواهد

۱. بایگانی وزارت امور خارجه



تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامهٔ آرتور کُپل

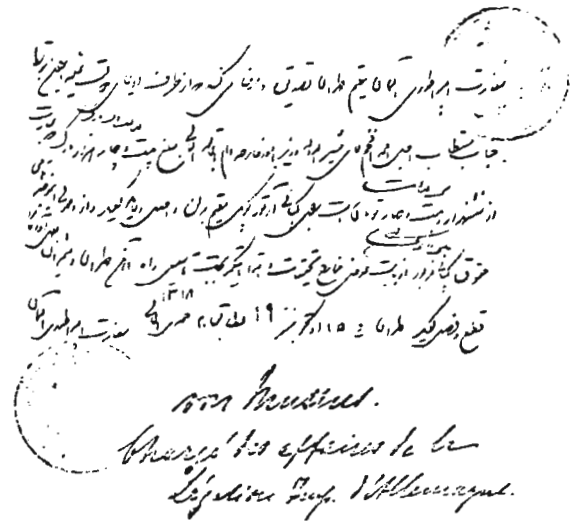
مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

شد و فقط قوهٔ که از ریزش آب حاصل می‌شود به دست خواهد آمد و از این جهت...»[۱]

نظر به اینکه قسمت اعظم متن امتیازنامه در دست نیست، بحث پیرامون مسائل حقوقی و مالی آن دشوار است. احتمالاً در قرارنامه ذکر شده بود که اگر بنا به علتی قرارداد به اجرا درنیاید یا دولت از تصمیم خود منصرف شود، مخارج مطالعات مقدماتی را دولت ایران پرداخت خواهد کرد. نامهٔ سفارت آلمان در ایران مبنی بر رسید مبلغ ۲۴۰۰۰ مارک (۶۰۲۴ تومان) در وجه شرکت کپل، حاکی از آن است که این شرکت مطالعات اولیه برای احداث راه آهن را انجام داده و پس از برخورد با موانعی که از اختیارات تجارتخانهٔ کپل خارج بوده و مانع از ادامهٔ کار آن شده، ادعای خسارت کرده است. دولت ایران نیز به تعهد خود نسبت به پرداخت هزینه‌های مطالعاتی عمل کرده است. متن نامهٔ سفارت آلمان به شرح زیر است:

«سفارت امپراطوری آلمان مقیم طهران تصدیق و امضا می‌کند که از طرف اولیای دولت علیه ایران به توسط جناب مستطاب اجل امجد افخم آقای مشیرالدوله وزیر امور خارجه دام اقباله‌العالی مبلغ بیست و چهارهزار مارک که عبارت از شش هزار و بیست و چهار تومان است برای کمپانی آرتور کپل مقیم برلن واصل و عاید گردید و از وصولی این وجه تمام حقوق کمپانی مزبور از بابت عوض مخارج تحقیقات و اقداماتی که بجهت تأسیس راه آهن تهران و شمیران به عمل آورده بود قطع و فصل گردید. طهران فی ۱۵ اوکتوبر ۱۹۰۰ مطابق ۲۰ جمادی‌الاول ۱۳۱۸ سفارت امپراطوری آلمان»[۲]

۱. بقیهٔ متن امتیازنامه در بایگانی وزارت امور خارجه موجود نبود.
۲. بایگانی وزارت امور خارجه


Kaiserlich
Deutsche Gesandtschaft
für Persien.

تصویر نامهٔ سفارت آلمان در تهران

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

به این ترتیب، امتیاز شرکت آرتور کپل نیز با شکست مواجه شد و به مرحلهٔ عمل نرسید. همانطور که در صفحات قبل اشاره شد، امتیازنامهٔ دیگری نیز در مورد احداث راه آهن تهران ـ شمیران در دست است که متأسفانه تاریخ قرارداد و نام عاقدین در آن مشخص نیست و فقط متن قرارداد، که احتمالاً چند سال پیش از قرارداد کپل نوشته شده، با اصلاحاتی کلی که در حاشیهٔ آن صورت گرفته در دسترس[1] بود که عیناً نقل می‌شود:

۱. «این امتیازنامه در پاسخ اطلاعیه‌ای که در مجله راه آهن دولتی ایران درج شده بود مبنی بر این که هرگونه اطلاع و سندی هموطنان دارند برای تهیه کتاب تاریخ راه آهن ایران به راه آهن دولتی ایران بفرستند، یکی از هم میهنان فتوکپی آن را فرستاده بود.» (مجله راه آهن دولتی ایران، اسفند ۱۳۵۴)

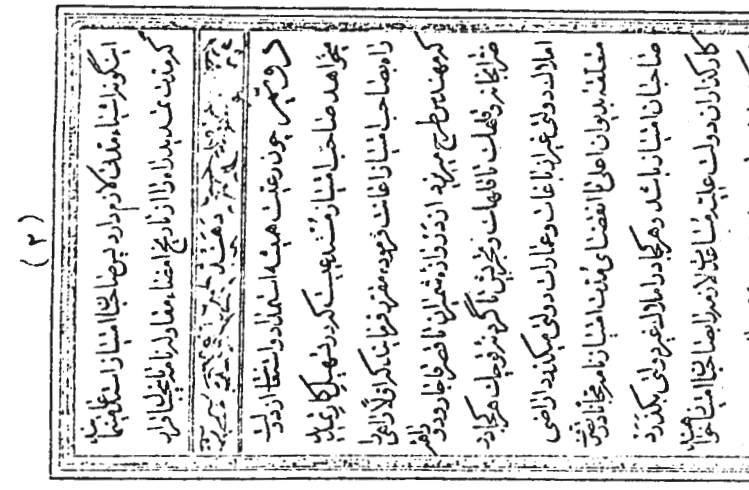
«شرایط امتیاز راه آهن شمیران

چون هنوز در این مملکت خیریت عاقبت علم و صنعت و کارکرد و کارخانه‌های ادوات و آلات راه‌سازی نیست و بجهت ملزومات عمده راه از آهن راه (ریل) و ادوات واگون و غیره محتاج به خارجه هستیم و بدین جهت صاحب امتیاز تمدید سکه حدید، باید متحمل مشقات و خسارات فوق‌العاده از سرحد افزار کار باگاری و مال در این شهر پایتخت حاضر کنند لهذا امنای دولت قوی شوکت باید بجهت اراحهٔ رعیت و آبادی مملکت بذل مرحمتی فرمایند که زودتر مقصود حاصل شود و در این موقع استدعا و تمنای صاحب امتیاز تمدید راه از خاکپای اقدس همایونی شرایط ذیل است:

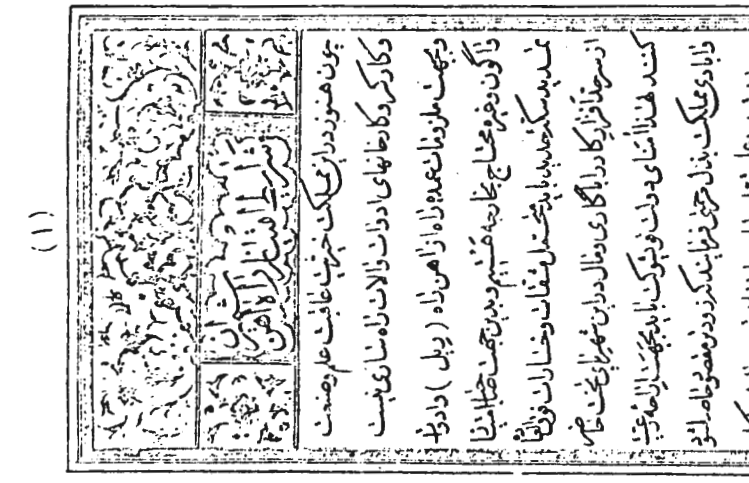
«اول چون باید ادوات کار از خارج احضار شود و احضار این‌گونه اشیاء مدتی لازم دارد پس صاحبان امتیاز استدعا می‌نمایند که مدت تمدید راه را از تاریخ امضاء مقاوله‌نامه تا پنج سال قرار دهند.

«دویم چون رعیت همیشه استمداد و استعانت از دولت می‌خواهد صاحب امتیاز مستدعی است که در تسهیل کار تمدید راه به صاحب امتیاز اعانت فرموده مقرر فرمایند که اولاً راهی را که مهندس طرح می‌ریزد از دروازه شمیران تا قصر قاجار و دو راهه ضرابخانه و قلهک تا قلهک و تجریش تاگردنه قوچک هرکجا در املاک دولتی غیر از باغات و عمارات دولتی می‌گذرد اراضی متعلقه به دیوان اعلی تا انقضای مدت امتیازنامه مجاناً در تصرف صاحبان امتیاز باشد و هرکجا در املاک غیردولتی بگذرد کارگذاران دولت علیه مساعدت لازمه را به صاحبان امتیاز خواهند نمود که این اراضی به قیمت عادله به معرض بیع درآید.

«سیوّم نیز برای تسهیل امر راه‌کشی و حفظ و حراست ادوات راه‌کشی و جمع‌آوری کارگران و غیره پنج نفر قزاق و ده نفر سرباز به صاحب امتیاز مأمور خدمت فرمایند که



(۱)



(۲)

تصویر صفحات اول و دوم شرایط امتیازنامه راه آهن تهران ـ شمیران

بعد از اتمام کار هم برای قراولی ایستگاهها سرباز و بجهت تهیه لوازم قزاق مأمور خدمت باشد.[۱]

«چهارم چون ادوات کار تماماً باید از خارج حمل به داخل شود و مبلغی خطیر از سرحد تا پایتخت کرایه برمی‌دارد بعلاوه گمرک مال‌التجاره آن زیاد است مستدعی است مقرر شود که ادوات راه‌سازی از (ریل) و اسباب واگون و غیره که بجهت این کار احضار می‌شود بعد از معاینه بالمرّه تفضلاً از گمرک معاف باشد تا کار بهتر و زودتر انجام پذیرد.

«پنجم بجهت رفع اختلافات مابین صاحبان امتیاز و مسافرین یا صاحبان امتیاز و عملجات از وقت شروع بکار به بعد یک نفر مأمور محترم و چهار نفر فراش از طرف وزارت جلیله خارجه و یک نفر مأمور محترم با نایب از طرف وزارت داخله مأمور نیظامات[۲] و محافظت اداره و تسویه اختلافات اداره و مسافرین خواهد بود.[۳]

«ششم دولت علیه ایران اجازه می‌فرماید که چوب‌آلات را یعنی آن مقدار که از خط طهران تا شمیران ضرور است از جنگل دولتی صاحبان امتیاز مجاناً دریافت دارند.[۴]

«هفتم هرگاه در بیع زمین یا عمل ساختمان یا در عمل دایر داشتن راه بجهت صاحبان امتیاز مشکلاتی رخ دهد دولت علیه متعهد است که رفع آن را به طور حقیّت و شرع نموده و حمایت لازمه را در حق صاحبان امتیاز مرعی دارد.

«هشتم هر اوقات که اعلیحضرت همایون شاهنشاهی ارواحنافداه در روی راه مزبور

---

۱ . در حاشیه صفحهٔ سوم این امتیازنامه نوشته شده: «مواجب آنها موافق معمول با صاحب امتیاز است و در موقع لزوم سرخدمت دولت باشند»

۲ . (نظامات یا انتظامات)

۳ . در حاشیه نوشته شده است: «مواجب به عهدهٔ صاحب امتیاز است».

۴ . فصل ششم خط خورده و در حاشیه نوشته شده است: «اگر صاحب امتیاز محتاج به آوردن چوب از جنگل مازندران و غیره شد به اجازه دولت باید بیاورد.»

ارادهٔ حرکت بفرمایند کالسکهٔ مخصوص بجهت وجود مقدس شهریاری حاضر خواهد بود.

«نهم صاحبان امتیاز مجازند که از آبهای دولتی خیابان جاده را غرس اشجار و مشروب نمایند»[۱]

دهم اگر در مدت پنج سال صاحبان امتیاز در صورت عدم ظهور موانع سماویّه از عهده ساختن و دایر نمودن راه مزبور برنیامدند این امتیازنامه لغو و باطل خواهد بود در این صورت اولاً اراضی راکه از جانب بندگان اعلیحضرت اقدس شهریاری ارواحنافداه مجاناً به صاحبان امتیاز مرحمت شده باید به دولت علیه مسترد شود ثانیاً اراضی راکه از اشخاص متفرقه خریداری شده به هر قیمت که ابتیاع کرده‌اند وجه آن را صاحبان امتیاز دریافت داشته اراضی را به صاحبان اولیه رد نمایند.

«یازدهم مدت امتیاز تمدید راه آهن شمیران نود و نه[۲] سال خواهد بود بعد از انقضای این مدت این راه متعلق به دولت خواهد بود ولی در صورتی دولت علیه نخواهد اداره کردن این راه را به کمپانی یا شرکتی رجوع فرماید با شرایط متساویه صاحبان این امتیاز اولویت خواهند داشت.

«سیزدهم از این راه آهن به اسم مالیات و عوارض دیوانی و غیره دیناری گرفته نخواهد شد.

«چهاردهم دولت علیه اجازه خواهد داد که سه یا چهار نفر شاگرد مهندس ایرانی از مدرسه مبارکه دارالفنون گرفته شود.[۳]

---

۱. متن فصل نهم خط خورده است.

۲. روی نودونه سال خط کشیده شده است و در حاشیه نوشته شده است: «جای مدت بماند».

۳. در حاشیه نوشته شده است: «مواجب به عهدهٔ صاحب امتیاز».

«پانزدهم صاحبان امتیاز مجاز خواهند بود که در صورت لزوم به خرج خود از رودخانه‌های متعلقه به دولت آب برای خیابانها و ساختن و دایر نمودن راه مجاناً تحصیل نمایند.[۱]

«شانزدهم صاحبان این امتیاز متعهد می‌شوند که این امتیاز را ابداً به تبعه خارجه واگذار ننمایند و حتی شراکتی هم با تبعه خارجه نکنند ولی در اجیر نمودن تبعه خارجه از قبیل مهندس و کارگر و غیره و اسباب خرید از آنها مجاز خواهند بود.

«هفدهم طول این راه آهن بیش از دو فرسنگ نخواهد بود ولی صاحبان امتیاز مجاز خواهند بود که از آخرین نقطه این راه آهن به نقاط مختلفه شمیران راه آهن اسبی ساخته دایر نمایند».

در ذیل فصل هفدهم، با همان خط و قلمِ حاشیه‌نویسی، مواردی اضافه شده است:

«اگر بنای شرکت شد به اطلاع دولت باشد.

صاحب امتیاز متعهد است که در موقع لزوم حرکت قشون به توسط این راه مطالبه کرایه نکند حرکت آنها مجانی است. صاحب امتیاز متعهد است که معابر و مجاری دایره را متروک و مسدود نکند و هر مجرا و راهی لازم شود بدهد و ممانعت نکند این راه از روی قواعد علمیه و به توسط بنا و معمار قابل ساخته می‌شود و در هر جا و موقع که قراولخانه لازم باشد خواهد ساخت صاحب امتیاز متعهد است که مقدار راه خود مواظبت نماید که خراب نشود به طوری که کالسکه از دو طرف راه برود حرکت این راه از روی قواعد علمیه این راه خواهد بود بعد از ساختن راه صاحب امتیاز متعهد است که

۱. «مجاناً تحصیل نمایند» خط خورده و روی آن نوشته شده است: «از کارگذاران دولت اجاره نمایند».

(۷)

خارجه واگذار نمایند وحتی شراکتی هم با تبعهٔ خارجه نکنند
ولی در اجیر نمودن تبعهٔ خارجه از قبیل مهندس و کارگر غیره
واسباب خریدن از آنها مجاز خواهند بود

هفدهم

طول این راه‌آهن بیش از دو فرسنگ نخواهد بود ولی صاحبان
امتیاز مجاز خواهند بود که از آخرین نقطهٔ این راه‌آهن بنقاط
مختلفهٔ شمیران راه‌آهن آسبی ساخته دایر نمایند

تصویر صفحهٔ آخر امتیازنامه راه آهن تهران ـ شمیران

کتابخانهٔ تخصصی
تاریخ اسلام و ایران
۷۴

دیه تلفات این راه را به میزان شرع بدهد. پس از برداشتن سرمایه و مخارج و گذشتن ده سال مقرر است که صاحب امتیاز خرج در رفته سالی از منافع... به دولت بدهد.[۱]»

۲۴ ـ راه آهن پیربازار به رشت (خوشتاریا)

امتیاز احداث خط آهنی از پیربازار به رشت به مقاطعه‌کاری روسی به نام «ا.م. خوشتاریا» داده شد؛ این امتیاز به مرحلهٔ عمل رسید و بعدها خط دیگری نیز بین معدن سنگ پونل و مرداب انزلی احداث شد. متأسفانه متن کامل این امتیاز نامه به دست نیامد و فقط قسمتی از آن موجود بود:

«... ما بین حضرت والا شاهزاده صارم‌الدوله وزیر امور خارجه به اجازه دولت علیه ایران از طرفی و مسیو «یارش» مدیر راه انزلی به طهران به نمایندگی اداره مرکزی شرکت راه انزلی به طهران از طرف دیگر شروط و مواد ذیل در خصوص راه آهن پیله بازار مقرر است.

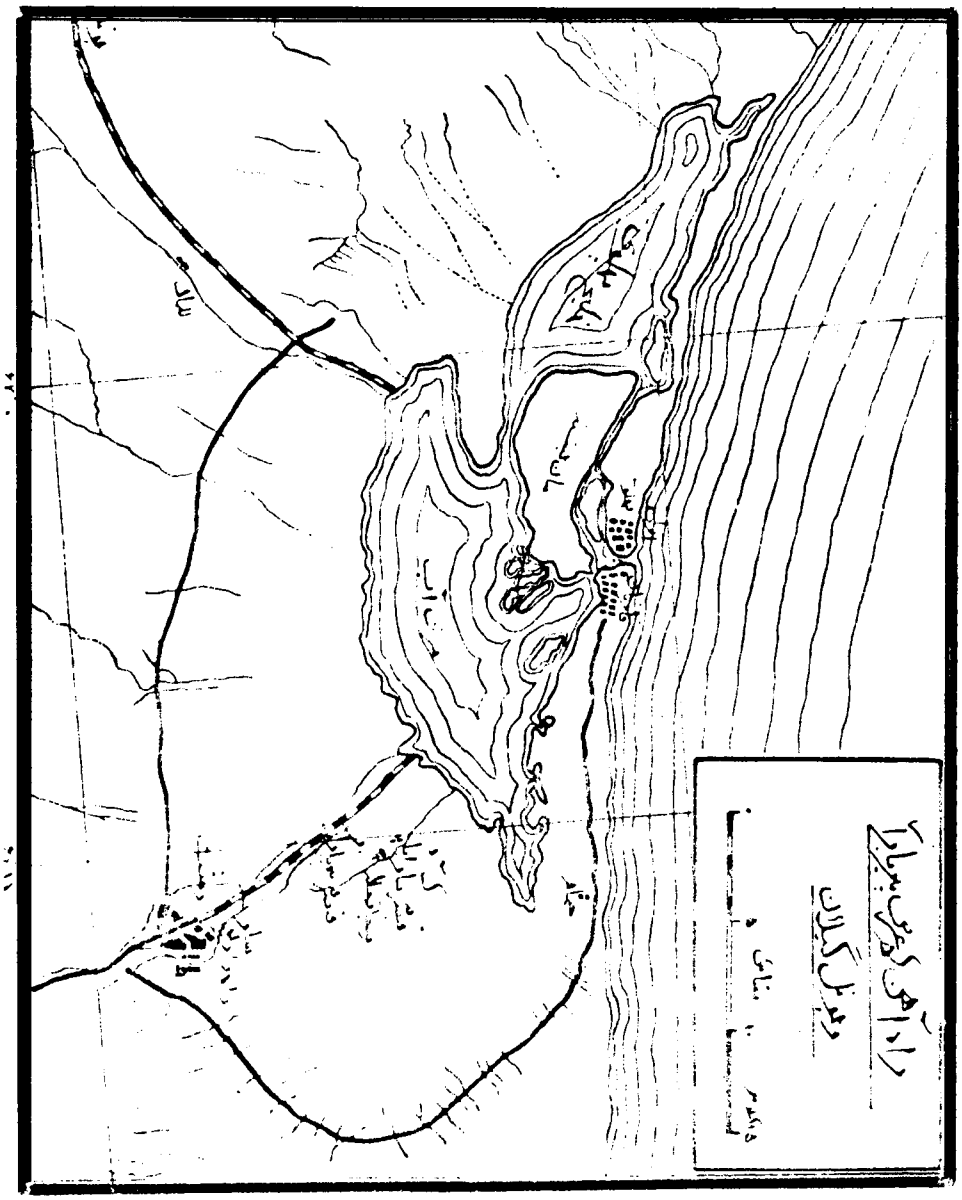
«ماده اول دولت علیه ایران به نماینده اداره مرکزی راه انزلی به طهران اجازه می‌دهد که از روی راه شوسه پیله بازار راه آهنی امتداد دهد که نسبت به راههای آهن معمول کم‌عرض‌تر باشد فاصله مابین ریلها از ۷۵ الی ۱۰۰ سانطیمتر[۲] باشد.

«ماده دوم خط آهن مزبور از پیله بازار شروع شده و در امتداد خود شوسه تا پل معروف به پل «پادکورسکی» یا پل «بوسار» و از آنجا تا کاراژ «مسیو خوشتاریا» واقعه در رشت ممتد می‌گردد در صورت لزوم ممکن است این خط را تا راهدارخانه «پاخی تانوف» مقابل قنسولخانه روس در رشت امتداد داد.

«ماده سوم مدت اعتبار این قرارنامه تا ده سال است با حق تجدید آن بعد از انقضای

۱. جای رقم خالی است.

۲. سانتیمتر



نقشهٔ خط آهن پیربازار ـ رشت

مأخذ: تاریخچهٔ مختصر راه آهن ص ۵۵

دو سال با همین شرایط تا آخر مدت اعتبار امتیاز راه انزلی به طهران یعنی سنه (۱۹۷۰) یکهزار و نهصد و هفتاد مسیحی.

«ماده چهارم اداره مرکزی به شرکت راه انزلی به طهران صدی شانزده از منافع خالص راکه از راه آهن پیله بازار رشت عاید می‌شود به دولت ایران...[۱]»

این راه آهن ساخته شد و مدتها فعالیت داشت.

خوشتاریا مقاطعه‌کار روسی، که امتیاز استخراج نفت کویر خوریان[۲] و بهره‌برداری از بعضی جنگلها را نیز به دست آورده بود، پس از کسب امتیاز خط آهن پیربازار به رشت ساختمان این خط را شروع کرد. بین مرداب بندر انزلی تا ده پیربازار شانزده کیلومتر راه آبی و از پیربازار تا رشت ۸/۵ کیلومتر راه خشکی وجود داشت. خوشتاریا در امتداد راه خشکی راه آهنی به عرض ۰/۷۵ متر و طول ۸/۵ کیلومتر احداث کرد و به حمل و نقل کالا و مسافر پرداخت. حمل و نقل از بندر انزلی تا پیربازار با کشتیهای بادی و از دهانه رودخانهٔ پیربازار تا ده پیربازار با قایقهای کوچک و از آنجا با راه آهن انجام می‌گرفت. از آنجاکه دهانهٔ رودخانه از شن و ماسه پر شده و رفت و آمد زورقها را دشوار کرده بود، خوشتاریا راه آهن را تاکنار مرداب انزلی ادامه داد؛ یک تلمبه هم که متعلق به شرکت نویل بود به کار انداخت و نفت را با لوله‌های قطور به رشت می‌رساندند. این دو خط در اواخر سال ۱۹۲۱ برچیده شد.

در سال ۱۹۰۴-۱۹۰۵ خط کم عرض دیگری به طول ۲۳/۵ کیلومتر برای حمل سنگ از معدن سنگ پونل تا مرداب انزلی ساخته بودند که بعدها از بین رفت. راه آهن

۱. بایگانی وزارت امور خارجه

۲. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۵۵.

کوچکی نیز برای حمل سنگ از کوهستان برای ساختن بندر نوشهر در مازندران ساخته شده بود که این خط هم بعدها برچیده شد.

به این ترتیب، طرح و امتیاز خوشتاریا تا آن تاریخ سومین طرحی بود که عملی می‌شد و در نتیجهٔ آنها در گوشه‌هایی از خاک ایران خط آهن احداث شد: تهران ـ حضرت‌عبدالعظیم، محمودآباد ـ آمل و پیربازار ـ رشت.

دورهٔ فترت

در ۱۸۸۳، الکساندر سوم تزار روسیه عامل اجرای نقشه‌ای شد که به موجب آن از حمل کالاهای خارجی به ایران از راه قفقاز ممانعت می‌شد. ناگزیر راه جدید ترابوزان در ترکیه در نظر گرفته شد، اما کالاها از این طریق گرانتر و دیرتر به ایران می‌رسید. همین امر باعث شد که روس‌ها به فکر انحصار راههای بازرگانی ایران بیفتند تا جایی که «ریابوشینسکی» در انجمن نمایندگان بازرگانی و صنعتی روسیه در زمینه ازدیاد صادرات روسیه «بهترین طریق رقابت با حریف را انحصار طبیعی فقدان راه» عنوان کرد.

«در ۱۸۸۹، دولت روسیه در تعقیب همین سیاست از دولت ایران تقاضا کرد که به موجب قرارداد تا پانزده سال امتیاز احداث راه آهن را در داخل کشور به هیچ دولت خارج واگذار نکند و به این ترتیب عملاً تا پایان این مدت انحصار فقدان راه را به خود اختصاص داد و رکود و فترتی در زمینهٔ کسب امتیازات به وجود آمد که تا ۱۹۱۰ ادامه داشت.[۱]

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۱۱.

۲۵ ـ طرح ساهانسکی (خط ایران ـ هندوستان)

فکر ارتباط شرق و غرب، یا هندوستان و اروپا، به وسیلهٔ راه آهن، بارها توجه سیاستمداران و بازرگانان و متخصصان را جلب کرده بود و ایران در مسیر اکثر طرحهای پیش‌بینی شده قرار داشت. مهندس «فردینان دولسپس» فرانسوی، سازندهٔ ترعه سوئز، برای ارتباط قارهٔ اروپا و شبه قارهٔ هندوستان با موافقت قبلی دولتهای روس و انگلیس نقشهٔ راه آهنی را طرح‌ریزی کرد که مسیر آن از کاله در فرانسه و راه آهن ورشو در روسیه تا ادنبورک و سمرقند و پیشاور هندوستان (مرز افغانستان) و کلکته پیش‌بینی شده بود. این خط از ایران عبور نمی‌کرد، ولی به همان دلایلی که موجب بی‌ثمر ماندن طرحهای قبلی بود، این طرح نیز به مرحلهٔ عمل نرسید.

در ۱۹۱۰، کنسرسیوم روسی به ریاست مهندس ساهانسکی مسیری برای ارتباط هندوستان و اروپا در نظر گرفت که از ایران می‌گذشت. ساهانسکی نیز، مانند فردینان دولسپس، مبدأ خط را شهر کاله در فرانسه در نظر گرفته بود. این خط به بمبئی در هندوستان منتهی می‌شد، ولی چون مسیر بمبئی طولانیتر بود، شهر احمدآباد را در هندوستان در نظر گرفت و نقشه را بر این اساس طراحی کرد.

پنج مسیر مختلف برای این خط در نظر گرفته شده بود که از کشورها و شهرهای مختلف عبور می‌کرد. مسیری که در نهایت انتخاب شد از شهرهای کاله، ورشو، رستف، باکو، رشت، قزوین، تهران، نائین، یزد، کرمان، بم و نوشکی می‌گذشت و به احمدآباد ختم می‌شد. مسیرهای فرعی دیگری نیز از طریق بم و بمپور این خط را به ساحل خلیج فارس و چاه‌بهار متصل می‌کرد.

نتیجهٔ مطالعات دوساله ساهانسکی در کتابی به قطع بزرگ و در ۱۴۴ صفحه به انضمام نقشهٔ جالبی از ایران منتشر شده بود. طول مجموع خطوط آهنی که برای ایران

منظور شده بود با برآورد هزینهٔ تقریبی و نیز عواید حاصل از راه آهن سراسری ایران و نحوهٔ اتصال آن به راه آهن شوروی اطلاعات سودمندی به دست می‌داد.

مهندس ساهانسکی ضمن مطالعات خود علاوه بر مسیرهای پیش‌بینی شده در راه آهن قفقازیه به ایران نیز چند مسیر در نظر گرفته بود که مهمترین آنها به شرح زیر بود:

۱ـ از طریق کپورداغ و ایستگاه شاتختی و خوی به تبریز، به طول ۳۲۲ کیلومتر؛

۲ـ از طریق مرند به تبریز، به طول ۲۴۵ کیلومتر؛

۳ـ از ایستگاه یولاه (در سر راه آهن قفقازیه) به اصلاندوز و آحارد ـ تبریز، به طول ۴۴۹ کیلومتر؛

۴ـ از راه آهن سراسری قفقازیه به آلیات، در ۸۶ کلومتری جنوب باکو، و آستارا و رشت.

ساهانسکی همچنین به اتفاق تیولمان بارومتریک سه خط برای نقاط جنوبی ایران و پنج خط برای شمال ایران طرح‌ریزی کرده بود که مهمترین آنها عبارت بودند از:

۱ـ خط آلیات، آستارا، رشت، قزوین، تهران، قم، اصفهان و بوشهر که طول آن ۲۲۸۸ کیلومتر بود و هزینه احداث آن بالغ بر ۲۰۹ میلیون روبل طلا (۹۱۲۴۶ روبل در هر کیلومتر) برآورد شده بود.

۲ـ خط آلیات، آستارا، رشت، قزوین، تهران، قم، یزد و بندرعباس که طول آن ۲۳۲۱ کیلومتر بود و هزینهٔ احداث آن در حدود ۲۱۳ میلیون روبل طلا (۹۱۷۷۱ روبل برای هر کیلومتر) برآورد شده بود.

۳ـ خط آلیات، آستارا، رشت، قزوین، تهران، قم، یزد، کرمان، بم، بمپور و چاه‌بهار که طول آن ۲۲۹۰ کیلومتر و مخارج آن در حدود ۲۱۷ میلیون روبل طلا (۹۴۷۶۰ روبل در هر کیلومتر) برآورد شده بود.

نقشهٔ خطوط راه آهن سراسری ایران (ساهانسکی و خومیاکف)

مهندس ساهانسکی در برآوردهای خود اصل تقلیل هزینه را در نظر داشته است، و گرنه احداث خطوط فوق مسلماً هزینه‌های بیشتری دربرداشت. به هر حال این طرحها نیز هرگز به اجرا درنیامدند.[۱]

۲۶ ـ راه آهن جلفا به تبریز

در زمان تصدی وزارت امور خارجه توسط وثوق‌الدوله، قرارداد احداث راه آهن آذربایجان با بانک استقراضی روس امضا شد و مقرر گردید که احداث راه آهن آذربایجان در ادامهٔ راه آهن روسیه با همان عرض و مختصات آغاز شود. این قرارداد در ۲۴ ژانویه ۱۹۱۳ میلادی (۲۸ سفر ۱۳۳۱ هـ‌ق) منعقد شده است:

«چون دولت علیه ایران با اقدامی که از برای رفاهیت اهالی آذربایجان و شهر تبریز و بجهت ترقی تجارت ایشان با مملکت امپراتوری روس مفید باشد مساعدت نماید لهذا به موجب این امتیازنامه به بانک استقراضی ایران که صاحب امتیاز راه ارابه‌رو جلفا به تبریز است حق انحصاری می‌دهد برای احداث و دایر کردن راه آهنی که سرحد روس و ایران را از حوالی جلفا واقعه درکنار رود ارس به تبریز متصل نماید. بعلاوه شعبهٔ از راه آهن مزبور که از صوفیان یا یک نقطه دیگر واقعه در طول راه مزبور تاگاو چشمه یا شرفخانه واقعه در ساحل شمال شرقی دریاچه اورمیه امتداد یابد و نیز استخراج معادن به تفصیلی که در ماده دویم همین امتیازنامه تشریح شده است امتیازات مزبوره به شرایط مسطورهٔ در ذیل داده می‌شود، و این شرایط قائم مقام مواد امتیازنامه ۲۲ ذی‌حجه ۱۳۱۹ و منضمات آن در قسمت راجع به شعبه جلفا ـ تبریز می‌باشد بنابراین قسمت امتیازنامه راجع به جلفا ـ تبریز ساقط است.

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن ایران، صص ۲۵ تا ۲۷.

«ماده اول : صاحب امتیازنامه می‌تواند حقوقی را که به موجب این امتیازنامه به او داده می‌شود به یک کمپانی که موافق قوانین دولت روس و مطابق معاهدات جاریه فیمابین دولتین روس و ایران تشکیل یافته باشد واگذار نماید. این کمپانی مجبور است که موافق تمام شرایط و تعهداتی که در این امتیازنامه قیده شده است رفتار نماید، سرمایه اسهامی کمپانی چهار میلیون و ششصد و نود هزار و دویست (روبل) منات[1] معین می‌شود، و فقط اتباع دولت روس و تبعه ایران می‌توانند مالک اسهام مزبوره باشند، سرمایه لازم برای احداث خطوط آهنی که امتیاز احداث آن داده شده به وسیله انتشار تمسک شرکت[2] فراهم خواهد شد و خطوط آهنی که احداث می‌شود به انضمام تمام املاک متعلقه به راه آهن‌های مزبوره چه بنا شده و چه بنا نشده باشد و همچنین اشیاء و ملزومات که برای به کار انداختن راه آهن مزبور استعمال شده و می‌شود در مدت این امتیازنامه وثیقه تمسّکات شرکت مزبوره خواهند بود.

«ماده دویم ـ دولت ایران به صاحب امتیاز حق انحصاری می‌دهد که معادن ذوغال سنگ و نفط[3] واقعه به فاصله ده فرسخ یعنی تقریباً شصت (مدیت) از طرفین راه آهن مزبور را برای خود استخراج نماید به استثنای اراضی که حق استخراج معادن آن به موجب امتیازنامه مورخه دهم جمادی‌الاول ۱۳۱۶ به «اناکی‌یف» و «گوریای‌نف» اعطاء شده است معادن ذوغال سنگ و نفطی که در فاصله مزبوره از طرفین راه واقع و متعلق به دولت باشد در صورت تقاضای صاحب امتیاز به مشارالیه واگذار خواهد شد و اما معادن ذوغال سنگ و نفطی که در اراضی متعلقه به اشخاص متفرقه واقع باشد نیز

---

۱. در آن زمان ده قران برابر ۱/۷۵ منات طلا و هر منات معادل ۰/۵۱۴۵۷ دلار بود.

۲. Obligations ، اوراق قرضهٔ بانکی که در متن قرارداد به تمسک شرکت ترجمه شده است.

۳. ذغال سنگ و نفت

صاحب امتیاز می‌تواند قبلاً در خصوص استخراج آنها با مالکین قراری گذاشته و به استخراج آنها اقدام نماید، صاحب امتیاز حق خواهد داشت که در هر یک از نقاط خط آهن اصلی از جلفا به تبریز و از شعبه آن که تا دریاچه اورمیه ممتد خواهد بود تا سر معادنی که باید استخراج شود خطوط فرعیه به هر عرضی که می‌خواهد احداث نماید. اراضی که برای احداث این دو راهها لازم است موافق شرایط مشروحه ماده نهم به کمپانی واگذار خواهد شد. این خطوط فرعیه فقط برای کار معادن احداث می‌شوند ولی هرگاه یکی از این خطوط فرعیه برای تجارت و یا حمل مسافر به کار بیفتد فاصله بین خطین باید مطابق فاصله خطوط اصلیه بوده و حقوقی که از این قبیل خطوط فرعیه به دولت عاید می‌شود مطابق همان حقوقی خواهد بود که از خطوط اصلیه به دولت داده می‌شود صاحب امتیاز صدی پانزده از عایدات خالص ذوغال سنگ و نفط را به دولت ایران خواهد پرداخت مقصود از عایدات خالص مبلغی است که پس از وضع مخارج استخراج معادن و وجه استهلاک سالیانه سرمایه مصروفه در معادن و خطوط فرعیه به فوق‌الذکر از کلیه عایدات حاصله باقی می‌ماند و واضح است که نرخ جاری ذوغال سنگ و نفط هم مورد ملاحظه بوده و بعلاوه مقدار ذوغال سنگ و نفطی که برای کار راه آهن استعمال می‌شود از این حقوق صدی پانزده معاف نخواهد بود از ذوغال سنگ و نفطی که صاحب امتیاز از معادن مزبوره استخراج می‌نماید هیچ گونه حقوق و مالیات اخذ نخواهد شد مگر حقوق صدی پانزده که در فوق ذکر شده است صاحب امتیاز باید منتهی تا $\frac{۱}{۱۴}$ دسامبر هر سالی پس از ختم محاسبات سالیانه صورت حساب راجعه بکارهای مشروحه در این ماده را از بابت سنه گذشته به دولت ایران تقدیم نماید. ضمناً اگر فایده عاید شده باشد سهمی که برای دولت علیه تعلق می‌گیرد می‌پردازد.

«اگر بعد از افتتاح راه آهن برای حمل مال‌التجاره و مسافر دولت ایران به صاحب

امتیاز انکشاف معدنی را در منطقه مذکوره در فوق اطلاع بدهد و صاحب امتیاز در ظرف مدت ده سال بدون این که فرس ماژور (Force Majeure)[1] برای او پیش بیاید به استخراج معدن مزبور مباشرت ننماید دولت ایران حق خواهد داشت که خود به استخراج معدن مزبور اقدام نموده و یا استخراج آن را به کمپانی دیگری واگذار نماید و در این صورت صاحب امتیاز با تساوی شرایط حق تقدم خواهد داشت.

«ماده سوم ـ خط آهن مابین جلفا و تبریز عموماً در روی همان راه شوسه سابق احداث خواهد شد مگر در جاهایی که به دلایل فنی انحراف از راه شوسه مزبوره لازم باشد.

«ماده چهارم: از امتیازنامه مورخه بیست و دوم ذی حجه ۱۳۱۹ راجع به احداث و دایر نمودن راه ارابه‌رو آنچه راجع به قسمت تبریز تا قزوین می‌باشد و همچنین ضمیمه اول امتیازنامه مزبوره که راجع به استخراج معادن ذوغال سنگ و نفط و احداث راههای فرعی برای استخراج معادن مزبوره است در مدت این امتیازنامه مجریٰ و برقرار خواهد بود معهذا مقرر است که هرگاه صاحب امتیاز در مدت دوسال از تاریخ این امتیازنامه شروع ساختن راه مزبور ننماید یا این که راه مزبور در مدت شش سال از این تاریخ اخیر به اتمام نرسد امتیاز راه‌سازی مزبور بالطبع از درجه اعتبار ساقط خواهد بود مگر در صورت پیش آمدن فرس ماژور (Force Majeure) در خصوص احداث و دایر نمودن خط آهنی در قسمت تبریز به قزوین هرگاه مؤسسین یا کمپانیهای راه‌سازی دیگر شرایطی به دولت ایران پیشنهاد کنند و همان شرایط را صاحب این امتیاز تقبل نماید، صاحب امتیاز مزبور بر سایرین مقدم خواهد بود.

«ماده پنجم: عرض خط آهن جلفا ـ تبریز و شعبهٔ که به طرف دریاچه اورمیه ممتد

---

۱. Force Majeure، علت غیر قابل احتراز، حالت فوق‌العاده.

می‌شود در همه جا متساوی بوده و فاصله مابین خطین ۰/۷۱۴ ساژین روس خواهد بود که تقریباً معادل می‌شود با ۱/۵۲ مطر.

«ماده ششم : صاحب امتیاز باید احداث راه آهن را ظرف مدت دو سال از تاریخ امضای این امتیازنامه شروع نموده و در ظرف مدت شش سال از تاریخ شروع راه آهن را تمام کند هرگاه در ظرف مدت دو سال از تاریخ امضای امتیازنامه حاضره، راه‌سازی شروع نشده و در صورتی که ساختن خطوطی که موضوع این امتیازنامه است در مدت شش سال از تاریخ شروع به اتمام نرسیده باشد امتیازنامه حاضره به کلی از درجه اعتبار ساقط خواهد بود، بدیهی است که شروط مزبور در صورتی به موقع اجریٰ گذاشته می‌شود که دلیل تأخیر مبنی بر ظهور فرس ماژور (Force Majeure) نباشد.

«ماده هفتم : صاحب امتیاز متعهد می‌شود که فقط از اتباع دولت ایران عملجات استخدام کند مگر در صورتی که استخدام عملجات روس یا خارجی برای دلایل فنی ضرورت حاصل کند.

«مادهٔ هشتم : هرگاه در اراضی متعلقه به صاحب امتیاز یا اراضی که مشارالیه اجاره نموده است مابین اتباع روس و اتباع ایران اختلاف و گفتگوی حقوقی یا تجارتی بروز نماید اختلاف و گفتگوی مزبور تحت محاکمه آمده موافق عهود جاریه بین دولتین روس و ایران تسویه خواهد شد و همچنین است جنحه و جنایاتی که در اراضی مزبور فیمابین اتباع روس و ایران حادث شود هرگاه طرفین هر دو تبعه ایران باشند فقط به موجب قوانین مملکتی حکم آن خواهد شد.

«ماده نهم : اراضی که برای احداث خطوط آهن و ابنیه و منضمات خطوط راه آهن لازم بوده و متعلق به دولت باشد هرگاه غیر مزروع است مجاناً به صاحب امتیاز واگذار خواهد شد و اگر مزروع باشد به قیمت عادله به صاحب امتیاز مزبوره فروخته می‌شود اگر

اراضی فوق‌الذکر متعلق به اشخاص متفرقه باشد صاحب امتیاز اراضی مزبوره را به توسط دولت علیه ایران و به قیمت عادله ابتیاع خواهد کرد و بالاخره هرگاه اراضی وقف باشد، اراضی مزبوره را صاحب امتیاز به توسط دولت علیه ایران برای مدت این امتیازنامه اجاره خواهد کرد، اراضی را که صاحب امتیاز به عنوان ملکیت یا اجاره متصرف است از هرگونه حقوق و مالیات معاف خواهد بود. صاحب امتیاز فوق خواهد توانست که از جنگلهای متعلقه به اشخاص متفرقه استفاده نماید. اما این در صورتی است که قبلاً قرار لازم با مالکین جنگلهای مزبوره داده شده باشد.

«ماده دهم: کلیه ملزومات و اسبابها و ماشینها و مصالحی که برای احداث و تعمیرات و دایر داشتن و اداره نمودن خطوط راه آهن و معادن مشروحه در فوق لازم است در موقع ورود به خاک ایران از حقوق گمرکی معاف خواهند بود و نیز هرگونه حقوق و مالیات داخلی ایرانی از آنها دریافت نخواهد شد، این معافیت اخیر شامل تمام منافع و عایدات و معاملات صاحب امتیاز در اعمال حقوقی که به موجب این امتیازنامه به او داده شده است نیز خواهد بود، صاحب امتیاز یا نماینده ثابت‌الوکاله او در مورد کلیه اشیایی که با معافیت از حقوق گمرکی وارد می‌کند باید اظهارنامه کتبی به اداره گمرکی دولت ایران تقدیم نماید و ادارهٔ گمرکی می‌تواند جنس و مقدار اشیایی را که صاحب امتیاز به این ترتیب وارد نموده است تفتیش نماید.

«مادهٔ یازدهم: صاحب امتیاز متعهد می‌شود که در ساختن خطوط راه آهن استاسیون سرحدی و ابنیه گار موجبات تسهیل کار ادارهٔ گمرک و تذکره و پست دولت ایران را فراهم نموده و شرایط معاهدات و قراردادهای جاریه فیمابین دولتین روس و ایران را مجریٰ دارد.

«ماده دوازدهم: تعرفه حمل و نقل مال‌التجاره و مسافر و بارهای متعلقه به مسافرین

و نیز نرخ اجرت برای بار کردن واگونها و حفظ مال‌التجاره و بار مسافرین را در استاسیون صاحب امتیاز معین خواهد نمود، صاحب امتیاز تعرفه‌ها را طوری معین خواهد کرد که کرایه حتی‌الامکان نازل بوده و اسباب تسهیل تجارت شده به طوری که منافع عادلانه نسبت به سرمایه مصروفه حاصل نماید بدیهی است که مقصود صاحب امتیاز از تعیین تعرفه‌ها این نیست که برای خروج مال‌التجاره‌های محصول ایران تولید اشکالات نماید و واضح است که تعرفه‌ها طوری معین خواهد شد که از مال‌التجارهٔ که دارای شرایط متساوی است تعرفه مختلف اخذ نشود صاحب امتیاز متعهد می‌شود که جوال‌های پستی مشتمله بر مکاتیب و نوشتجات و مأمورینی را که حامل آنها است در تمام طول خط آهن مجاناً حمل نماید. دستجات قشون دولت ایران و مهمّات جنگی متعلقه به دولت علیه با تخفیف صدی پنجاه از تعرفه معمول حمل و نقل خواهد شد.

«ماده سیزدهم: احداث و دایر داشتن خطوط آهنی که موضوع این امتیازنامه می‌باشد و نیز هرگاه استخراج معادن ذغال سنگ و نفط که امتیاز آن داده شده است پیش بیاید مخارج آنها و کلیه ضرر و خسارت این امور راجع به صاحب امتیاز خواهد بود و مسؤول آن مشارالیه می‌باشد.

«ماده چهاردهم: دولت علیه ایران تمام قدرت قانونی خود را برای تسهیل کارهای راجعه به خطوط آهن فوق‌الذکر و دایر کردن آن به‌کار خواهد برد و مأمورین محلی را مکلف خواهد نمود به این که کمک و مساعدت خود را در این موضوع نسبت به مأمورین صاحب امتیاز معمول دارند و نیز دولت علیه ایران برای حفظ امنیت خطوط راه و مسافرین و مال‌التجاره و همچنین املاک و مأمورین صاحب امتیاز اقدامات لازم خواهد نمود، دولت علیه ایران به مأمورین محلی دستورالعمل لازم خواهد داد مبنی بر این که برای خریداری کلیه مصالح لازمه برای احداث و دایر داشتن و تعمیرات و

کارهایی که به موجب این امتیازنامه، امتیاز آن داده می‌شود و برای استخدام عملجات؛ تحصیل وسایل حمل و نقل و خریداری آذوقه برای عملجات و مستخدمین و علیق برای دواب و امثال آن در ممالک ایران و به قیمت عادله با صاحب امتیاز مساعدت و همراهی نمایند.

«مادهٔ پانزدهم: صاحب امتیاز مجاز است در طول خطوط آهن فوق‌الذکر خطوط تلگرافی و تلفونی دایر نماید ولی خطوط مزبور فقط برای رفع احتیاجات اداری راه استعمال خواهد شد و در صورت ضرورت و فوریت فوق‌العاده دولت علیه ایران می‌تواند از خطوط تلگراف و تلفون مزبوره استفاده نماید ولی مشروط بر این که این خطوط از کار اداری آزاد بوده و نیز دولت برای این مخابرات میزان اجرتی را که در قرارداد تلگرافی ایران معمول است تأدیه نماید.

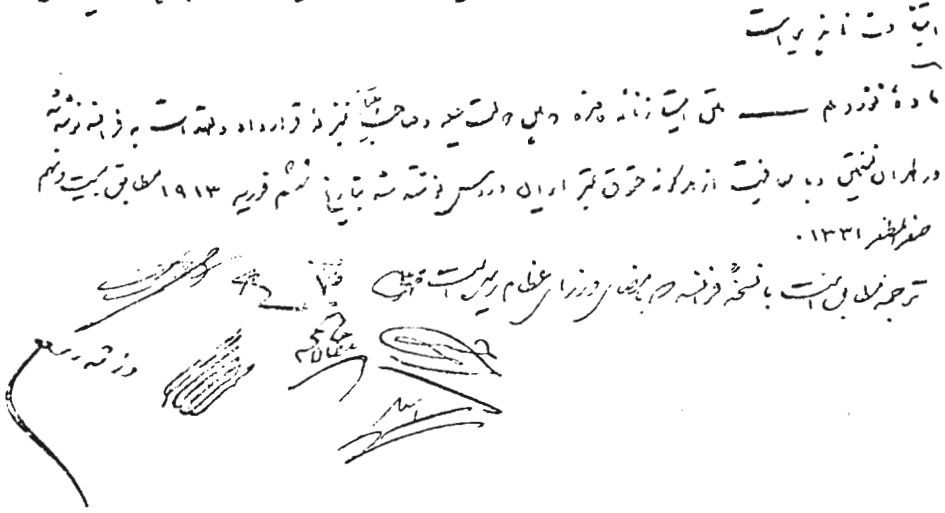
«ماده شانزدهم: وقتی که عایدات خالص از دایر نمودن راه آهن جلفا به تبریز و شعبهٔ ممتده تا دریاچه اورمیه بالنسبه به سرمایه‌های مصروفه در احداث خطوط آهن مزبوره از میزان صدی هفت در سال تجاوز نمود نصف زیادی به دولت علیه ایران پرداخت خواهد شد در صورتی که جمع و خرج سالیانه خطوط آهن مذکور کسر عمل پیدا کند، کسر عمل مزبور به حساب سال بعد آورده می‌شود و هرگاه جمع و خرج سال بعد فاضل پیدا کرد کسر عمل سال گذشته از آن موضوع خواهد شد. بنابراین عایدات واقعی هیچ سالی معین نتواند شد مگر پس از موضوع نمودن کسر عمل سال قبل، صاحب امتیاز باید منتهی تا ۱/۱۴ دسامبر هر سالی پس از ختم کردن حساب سالیانه جمع و خرج سال گذشته راه آهنهای فوق‌الذکر را به دولت علیه ایران تقدیم نموده و ضمناً هرگاه عایدات حاصله مقتضی باشد سهمی را که به دولت تعلق می‌گیرد بپردازد.

«ماده هفدهم: مدت این امتیاز هفتادوپنج سال است و این مدت از تاریخی شروع

می‌شود که کار راه‌سازی خط آهن از جلفا به تبریز و شعبه ممتده تا دریاچه اورمیه تمام شده و خطوط مزبور منظماً دایر گردیده باشد و پس از انقضای مدت مزبور خط آهن جلفا به تبریز و شعبهٔ آن که به دریاچه اورمیه متصل می‌شود با تمام متعلقات و توابع آن به دولت ایران تعلق می‌گیرد از ابتدای سال سی و ششم پس از آن که راه آهنهای فوق‌الذکر به طور منظم دایر گردد دولت علیه ایران حق خواهد داشت تمام سرمایه را که صاحب امتیاز صرف این کار نموده است بعلاوه وجه خسارتی به عنوان منافع مشارالیه پرداخته خطوط راه آهن مزبور را مسترد دارد میزان وجه خسارت مزبور این است که معادل تنزیل سالیانه صد پنج نسبت به مبالغی که صاحب امتیاز صرف احداث راه نموده است به صاحب امتیاز مزبور برسد و این در صورتی خواهد بود که معادل نفع مزبور را صاحب امتیاز از عایدی خطوط راه آهن حاصل نکرده باشد.

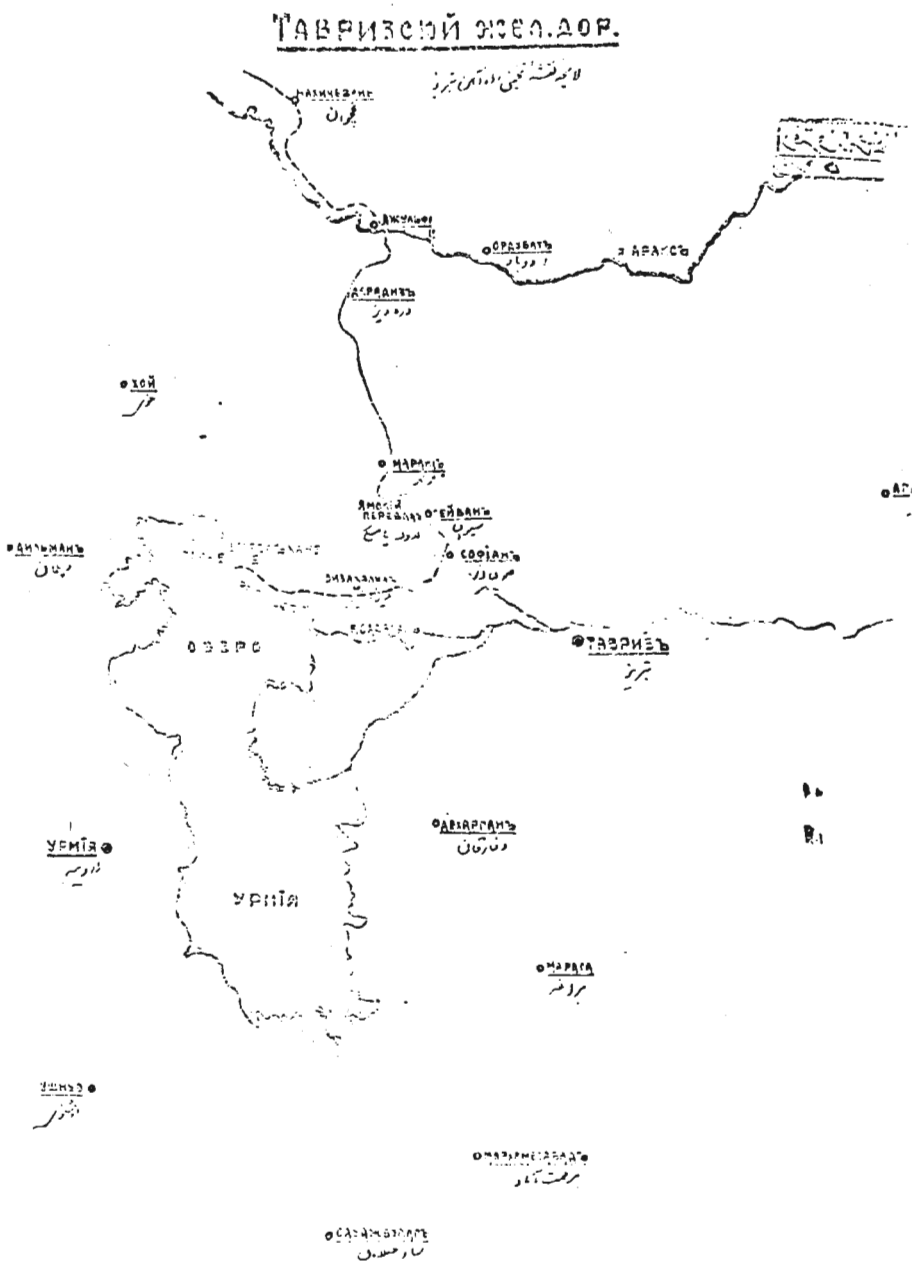
«ماده هیجدهم : هرگاه در خصوص تأویل و اجرای مواد این امتیازنامه فیمابین دولت علیه ایران و صاحب امتیاز اختلافی حادث شود اختلافات مزبوره به دو حَکَم که یکی از آنها را دولت علیه ایران و دیگری را صاحاب امتیاز معین می‌کند رجوع خواهد شد هرگاه بین دو نفر حکم مزبور اتفاق حاصل نشود مطالب مختلف فیها را حَکَم ثالثی که دولت ایران و صاحب امتیاز قبلاً یعنی در موقع انتخاب دو حکم اولی معین کرده‌اند قطعاً تسویه نموده و حُکم حَکَم مشارالیه قطعی و استیناف‌ناپذیر است.

«مادهٔ نوزدهم : متن امتیازنامهٔ حاضره که بین دولت علیه و صاحب امتیاز به منزله قرارداد و تعهدات به فرانسه نوشته شد در طهران نسختین و با معافیت از هرگونه حقوق تمبر ایران و روس نوشته شد به تاریخ ششم فوریه ۱۹۱۳ مطابق بیست و نهم صفرالمظفر ۱۳۳۱ ترجمه مطابق است با نسخه فرانسه که به امضای وزراء عظام رسیده



تصویر صفحهٔ آخر متن ترجمهٔ امتیازنامه راه آهن جلفا ـ تبریز

مأخذ : بایگانی وزارت امور خارجه



نقشهٔ تخمینی راه آهن جلفا ـ تبریز

مأخذ: بایگانی وزارت امور خارجه

است»[1]

نه امضا در زیر متن ترجمه دیده می‌شود.

پس از انعقاد قرارداد، بانک استقراضی ایران براساس ماده اول امتیازنامه، امتیاز خود را به شرکت راه شوسه جلفا به تبریز واگذار کرد و نام این شرکت به شرکت راه آهن تبریز به جلفا تبدیل شد. خط فرعی که برای اتصال راه آهن به دریاچه اورمیه در نظر گرفته شده بود، در ۱۱۶ کیلومتری خط اصلی از صوفیان شروع و به شرفخانه ختم می‌شد.

در ۲۷ ماه مه ۱۹۱۳، برای اخذ وام به منظور آغاز کار در تمام بانکهای فرانسه تعهدات کتبی سپرده شد. این بانکها ۷۷۰۱۶ برگ اوراق بهادار با سود پنج درصد صادر کردند که ارزش هر سهم ۱۸۷/۵ روبل طلا، معادل پانصد فرانک، تعیین شده بود. به این ترتیب، کلاً ۱۴۴۴۰۵۰۰/ روبل طلا، یعنی ۸۸/۷۵ درصد مبلغ کل تعهد، باقیمانده و بقیه که بالغ بر ۲۸۴۰۵۰۰/ روبل می‌گردید صرف جمع‌آوری و تهیه سرمایه شد.

در اعلامیه‌ای که برای گرفتن وام منتشر شد صریحاً ذکر شده بود که امتیاز گیرنده دولت روسیه است و ارزش سهامش بالغ بر ۴۶۹۰۲۰۰/ روبل می‌باشد و حق تعیین مدیران شرکت با دولت روسیه خواهد بود.

سرمایه‌ای که در ساختمان راه شوسه جلفا به تبریز مصرف شده بود بالغ بر ۴۶۹۰۲۰۰/ روبل بود.

رییس کل شرکت، مهندس استانیسلاس پودگورسکی، که از اعضای برجستهٔ وزارت

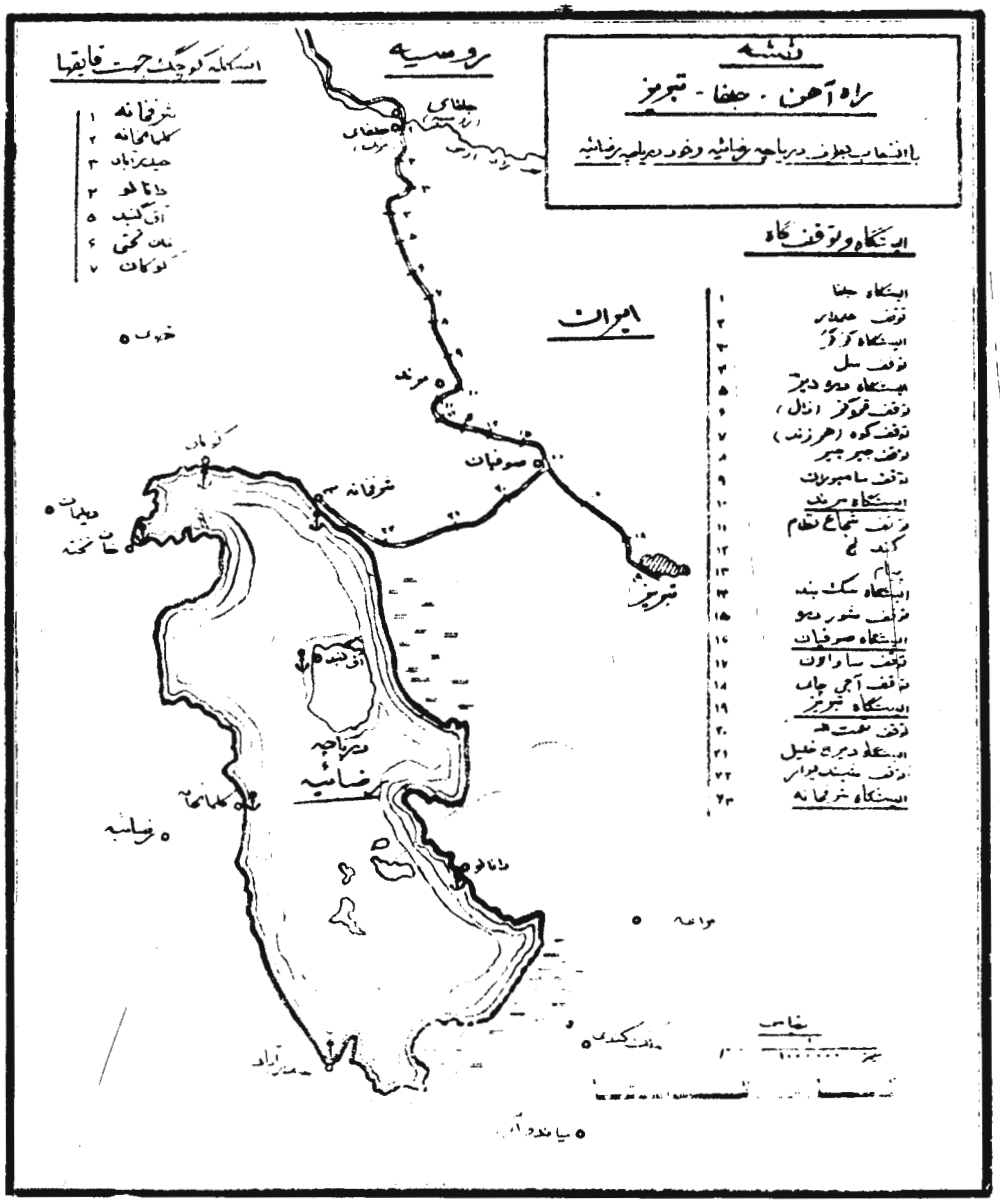
۱. بایگانی وزارت امور خارجه

دارایی روسیه محسوب می‌شد برای انجام این کار انتخاب شد و کلیه کارهای مقاطعه کاران روسی زیر نظر او انجام می‌گرفت. راه آهن جلفا به تبریز نمونهٔ کاملی از راه آهن روسیه است. هزینهٔ پیش‌بینی شدهٔ راه آهن آذربایجان، شامل راه آهن جلفا به تبریز و خط فرعی آن تا ساحل دریاچه اورمیه و پل رود ارس و ایستگاه جلفا، به قرار جدول زیر بوده است[1] :

۱ . برای تهیه مطالب این قسمت از کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران ، صص ۳۷ ـ ۳۹ استفاده شده است.

جدول هزینه‌های پیش‌بینی شدهٔ خط آهن جلفا ـ تبریز (برحسب روبل طلا)

ردیف	شرح	جلفا به تبریز	خط فرعی اورمیه	جمع بها	درصد نسبت به بهای کل
۱	حریم زمینها و غیره	۴۵۱۵۴۱	۱۷۰۲۶۵	۶۲۱۸۰۶	۴/۸۱ درصد
۲	کارهای خاکریزی	۳۸۷۰۵۱۲	۳۲۶۳۱۵	۴۱۹۶۸۲۷	۲۷/۵۳ «
۳	کارهای فنی	۱۸۴۴۰۹۱	۲۰۱۵۰۵	۲۰۴۵۵۹۹	۱۳/۴۲ «
۴	کارهای روسازی خط	۲۱۹۵۶۶۵	۷۸۵۳۰۹	۲۹۸۰۹۷۴	۱۹/۵۶ «
۵	لوازم کار	۱۶۹۶۵	۵۲۵۸	۲۲۲۲۳	۰/۱۵ «
۶	تلفن و تلگراف	۷۷۶۸۷	۲۸۷۱۱	۱۰۶۳۹۸	۰/۷۰ «
۷	ساختمانهای نگهبانی خط	۲۱۴۴۳۱	۱۹۷۰۰	۲۳۴۱۳۱	۱/۵۴ «
۸	ساختمانهای ایستگاهها	۸۴۸۲۰۰	۹۴۵۰۰	۹۴۲۷۰۰	۶/۱۸ «
۹	تأسیسات آب	۲۱۲۷۷۱	۲۶۱۰۵	۲۳۸۸۷۶	۱/۵۷ «
۱۰	تأسیسات ایستگاهها	۲۴۸۱۴۲	۳۲۸۷۰	۲۸۱۰۱۲	۱/۸۴ «
۱۱	هزینه نقشه‌برداری عمومی	۱۴۷۹۲۳۱	۲۹۸۱۱۸	۱۷۷۷۳۴۹	۱۱/۶۸ «
۱۲	هزینه برای وزارتخانه‌های مختلف	۵۴۰۹۰	۲۰۵۱۰	۷۴۶۰۰	۰/۴۹ «
۱۳	کارها و مخارج مخصوص	۴۶۱۲۱۰	۱۳۷۵۰	۴۷۴۹۶۰	۳/۱۲ «
۱۴	وسایل جریه (لکوموتیو و واگنها)	۱۱۳۵۵۳۷	۱۰۸۱۰۳	۱۲۴۳۶۴۰	۸/۱۶ «
۱۵	اعتبار متحرک (سرمایهٔ ذخیره)	۱۳۸۶۵۰	۵۲۵۸۰	۱۹۱۲۳۰	ـ
۱۶	مخارج کلی شرکت راه آهن جلفا به تبریز در پترزبورگ	ـ	ـ	۸۵۷۸۷۵	۵/۲۶ «
۱۷	هزینه جمع‌آوری سهام	ـ	ـ	۲۸۴۰۵۰۰	ـ
۱۸	جمع	۱۳۲۴۸۷۲۶	۲۱۸۳۵۹۹	۱۹۱۳۰۷۰۰	۱۰۰ «



نقشهٔ راه آهن جلفا ـ تبریز

مأخذ : تاریخچهٔ مختصر راه آهن ایران

از کل مبلغ /۱۹۱۳۰۷۰۰ روبل طلا هزینهٔ پیش‌بینی شده، همهٔ آن مصرف نشد، زیرا به دلیل وقوع جنگ تمام تأسیسات دائمی ایستگاهها را به طور موقت بنا کردند و ساختمان کلیه بناهای مسکون، از قبیل بناهای مسافری در تبریز و جلفا، متوقف ماند و فقط یک بنای مسافری موقت با خشت خام ساختند. در نتیجه، مبلغ /۱۰۴۴۹۸۶ روبل[1] کمتر خرج شد. هزینهٔ احداث هر کیلومتر راه آهن با راه شوسه در حدود ۹۳۹۳۴ روبل طلا و برای راه فرعی به طرف دریاچه اورمیه هر کیلومتر /۴۳۶۴۲ روبل طلا و هزینهٔ متوسط برای هر کیلومتر بالغ بر /۸۰۳۶۲ روبل طلا برآورد شده‌بود که در عمل برای راه اصلی هر کیلومتر ۸۸۷۲۸ روبل طلا و برای راه فرعی هر کیلومتر /۳۸۴۳۶ روبل طلا مصرف شد، یعنی هر کیلومتر به طور متوسط /۷۵۰۵۶ روبل طلا هزینه داشت.

جنگ جهانی اول و راه آهن تبریز ـ نقشه‌برداری راه آهن جلفا ـ تبریز در تابستان ۱۹۱۳، پیش از شروع جنگ جهانی اول، آغاز شد و در پاییز همان سال به پایان رسد. طرح آن در زمستان همان سال تهیه شد و برآورد هزینه‌ها تنظیم گردید و در بهار ۱۹۱۴، مجموعهٔ آنها برای تصویب به وزارت راه روسیه ارسال شد. در اوایل همین سال، کارهای مقدماتی این راه، از قبیل سفارش لوازم ساختمانی، ماشینهای لازم، وسایل ارتباطی و نظایر آنها انجام گرفت و در ماه مه ۱۹۱۴، دو ماه قبل از شروع جنگ جهانی اول، کارهای ساختمانی راه آهن آذربایجان شروع شد.

مهندس آناتول ترسکینسکی[2]، رییس نقشه‌بردای و ساختمان راه آهن جلفا ـ تبریز، دربارهٔ حوادث تاریخی دوران جنگ می‌نویسد:

---

۱. در آن زمان هر روبل برابر با ۰/۵۱۴۵۷ دلار و ده ریال معادل با ۱/۷۵ روبل طلا بود

۲. مؤلف و گردآورندهٔ کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران

«با شروع جنگ بین‌الملل، دولت روسیه هیچ گونه سفارش جدیدی را نمی‌پذیرفت و مأمورین ساختمانی راه آهن آذربایجان کوشش داشتند که با لوازم موجود این راه آهن را به انجام برسانند.

در ماه دسامبر ۱۹۱۴ قشون ترکها داخل آذربایجان شدند و در ماه ژانویه ۱۹۱۵ وارد تبریز گردیدند و خط آهن را تا مرند اشغال نمودند. در برابر اوضاع جدید دولت روسیه به کلیه کارمندان تبعه خود که در راه آهن جلفا کار می‌کردند دستور داد به روسیه مراجعت نمایند. تا اواخر ماه مارس ۱۹۱۵ پس از آن که چند زد و خورد شدید بین سربازان روس و ترک درگرفت و لشگریان روس نیروی ترکها را عقب زدند، مجدداً شهر تبریز را اشغال کردند و به این جهت مجدداً کارکنان روسی راه آهن آذربایجان و از آن جمله نگارندهٔ تاریخچه و مقاطعه کاران روسی برای ادامهٔ خدمت به آذربایجان معاودت نمودند.

«خاطرات اشغال آذربایجان از طرف نیروی عثمانی تلخ بوده و راه آهن و کشتیرانی دریاچه رضاییه[1] لطمات شدیدی از دوران این اشغال تحمل نمود. لشگریان ترک به هیچ کس و به هیچ چیز ابقا نمی‌کردند. مردم را غارت و خانه‌هایشان را خراب می‌نمودند و آنچه را که موفق به غارت نمی‌شدند طعمه حریق می‌ساختند چنانچه قایقهای دریاچه رضاییه را منهدم، آنچه که از اثاثیه آن را توانستند به یغما برده و بقیه را سوزانیدند به نحوی که پس از عقب‌نشینی ترک از اموال منقول و غیرمنقول چیزی برای استفاده راه آهن باقی نبوده و اداره راه آهن برای مرمت خرابیهای وارده حتی بیل و کلنگ هم نداشت.

«در ماه اوت ۱۹۱۵ فرماندهی نیروی روس دستور اکیدی صادر کرد که راه آهن

---

۱. اورمیه

آذربایجان بایستی در مدتی کمتر از چهار ماه به ساحل دریاچه اورمیه برسد و از لحاظ مقتضیات جنگی با فعالیت هر چه تمامتر مجدداً عملیات ساختمانی این راه آغاز شد و هر کیلومتری که پیش می‌رفت لشگریان روس نیز بلاانقطاع از پشت سر بهره‌برداری از آن را آغاز می‌کردند، راه آهن ده روز قبل از موعد معین به شرفخانه در ساحل دریاچه اورمیه رسید. و موجبات خرسندی فرماندهی نیروی روس فراهم گردید به طوری که در اولین روز اتمام راه آهن شش قطار نظامی ارتش روسیه با هلهله و شادی به شرفخانه وارد شدند. سپس ریل‌گذاری به طرف تبریز شروع و در ۲۱ فوریه سال ۱۹۱۶ نیز قطار وارد این شهر شد.

«آیین گشایش راه آهن آذربایجان با تشریفات خاص و مفصل در تاریخ ششم ماه مه ۱۹۱۶ با حضور ولیعهد ایران و سرتیپ «یانوسکویتچ» نماینده قشون روس و رییس سابق ستاد ارتش آن کشور و همچنین قنسولهای خارجی ایران به عمل آمد.

«در حالی که کلیه دستگاه راه آهن آذربایجان و کشتیرانی دریاچهٔ اورمیه به منظور رفع احتیاجات ارتش روس بکار افتاده بود فوراً به سرمهندس این خط[1] دستور رسید که برای ساختن راه آهن نظامی جلفا به باکو در طول رود ارس به آن سمت عزیمت نماید. انقلاب کبیر روسیه آغاز و در ماه اکتبر قشون روس آذربایجان را تخلیه کرد، در ماه مه ۱۹۱۸ قشون ترک ناگهان خود را به دریاچهٔ اورمیه رسانید و حمله به گلماخانه آغاز شد، کشتی آناتول ترسینسکی که در گلمانخانه جهت حمل مسافرین و کارمندان مشغول کار بود فوراً فراری و عازم بندر شرفخانه شد غافل از این که ترکها قبلاً شرفخانه را اشغال کرده بودند، بنابراین هنوز به بندر نرسیده زیر آتش توپ ترکها قرار گرفت. کشتی سوراخ و راننده آن کشته شد و از حرکت ایستاد ترکها به داخل کشتی راه یافته آن را به

۱. مؤلفِ تاریخچه مختصر راه آهن در ایران

کلی غارت نموده و مسافرین‌را کشته و جسدشان را به دریا افکندند.

«تمام آذربایجان تحت اشغال نیروی ترک قرار گرفت و کارمندان رسمی راه آهن عده‌ای از راه اردبیل و برخی از زنجان و قزوین راه فرار در پیش گرفتند ولی دسته اول گرفتار سارقین مسلح شده و زخمی و غارت گردیدند و دسته دوم نیز مبتلا به وبا شده و نابود شدند و بدین طریق تقریباً کلیه کارمندان رسمی روسی راه آهن آذربایجان از بین رفتند.

«در اواخر سال ۱۹۱۸ و اوایل ۱۹۱۹ زمانی که نایرهٔ جنگ بین‌الملل خاموش شده و دولت عثمانی نیز مغلوب گردیده بود نیروی ترک سرزمین آذربایجان ایران را نیز تخلیه کرد و به همین جهت در ۱۹ ژانویه سال ۱۹۱۹ سرمهندس راه آهن آذربایجان[1] نامه‌ای توسط قونسول‌گری ایران در تفلیس دریافت نمود که دولت ایران بر اصلاح و مرمت راه آهن آذربایجان او را به ایران دعوت می‌کرد.

«وی موقعی به ایران برگشت که «تمام کاوگاهها و مؤسسات راه آهن ویران گشته و ترکها تمام لکوموتیوها و واگونها و اثاثیه کارخانجات و آنچه را که توانستند هنگام خروج از ایران با خود برده و بقیه را در دریاچه غرق کرده بودند، به طوری که مدتها تکه پاره‌های آنها کنار دریاچه دیده می‌شد، تنها چیزی که از دستبرد یغماگران باقی مانده بود یک دستگاه لکوموتیو کهنهٔ فرسوده چهل و چهار ساله و دو دستگاه لکوموتیو بزرگ از نوع «۰-۵-۰» و چند دستگاه واگون تجارتی بود که آنها هم به کلی متلاشی و غیرقابل استفاده شده بود.

«سربازان ترک در هنگام توقف در تبریز تراورس‌ها و تیرهای سقف‌ها و حتی پرونده‌های اداری را سوزانده و در زمستان وسیله گرمی خود را فراهم ساخته بودند، به

---

۱. ترسکینسکی

طوری که پس از عزیمت آنان اثری جز دیوارها باقی نمانده بود.

«نگارنده با زحمات زیاد توانست لکوموتیوها و واگونهای غیرقابل استفاده و تکه پاره‌های قایق‌ها و کشتیها را پس از مدتی سوار و دایر نموده و مجدداً راه آهن آذربایجان را به نحوی قابل استفاده نماید.

«پس از انقلاب کبیر روسیه و تشکیل دولت اتحاد جماهیر شوروی راه آهن آذربایجان و متعلقات آن نیز طبق قرارداد ماه فوریه ۱۹۲۱ به دولت ایران واگذار شد و از تاریخ فوق تاکنون این راه آهن و کشتیرانی دریاچه اورمیه به دست ایرانیان اداره می‌شود.»[۱]

به این ترتیب، راه آهن جلفا ـ تبریز و صوفیان ـ شرفخانه پس از تشکیل دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی طبق قراردادی به ایران تحویل گردید. عهدنامهٔ دوستی دولتهای ایران و جمهوری شوروی روسیه که در ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ در مسکو منعقد شد، ۲۶ فصل داشت و علیقلی‌خان مشاورالممالک از طرف ایران و «گئورگی واسیلیویچ» و «لومیخائیلویچ کاراخان» از طرف اتحاد جماهیر شوروی آن را امضا کردند؛ در اینجا فصلهای دهم و یازدهم این قرارداد را نقل می‌کنیم.

«فصل دهم: دولت شوروی روسیه کوشش سیاست مستعمراتی دنیا را که در ساختن راهها و کشیدن خطوط تلگرافی در ممالک غیر برای تأمین نفوذ نظامی خود بر توسعه تمدن ملل ترجیح می‌دهد نفی کرده و مایل است که وسایل مراودات و مخابرات که برای استقلال و تکمیل تمدن هر ملتی لزوم حیاتی دارد به اختیار خود ملت ایران واگذار

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، صص ۴۰ـ۴۲. . منظور تاریخ نگارش کتاب (۱۳۲۶ شمسی) است.

شود و ضمناً هم به قدر امکان خسارات وارده به ایران به واسطه قشون دولت تزاری جبران شود، لهذا دولت شوروی روسیه مؤسسات روسی ذیل را بلاعوض به ملکیت قطعی ایران واگذار می‌نماید.

الف: راههای شوسه از انزلی به طهران و از قزوین به همدان با تمام اراضی و ابنیه و اثاثیه متعلق به راههای مذکوره.

ب: خطوط راه آهن از جلفا به تبریز و از صوفیان به دریاچه اورمیه با تمام ابنیه و وسایل نقلیه و متعلقات دیگر.

ت: اسکله‌ها و انبارهای مال‌التجاره و کشتیهای بخاری و کرجی‌ها و کلیه وسایل نقلیه در دریاچه اورمیه با تمام متعلقات آنها.

ث: تمام خطوط تلگرافی و تلفونی با تمام متعلقات و ابنیه و اثاثیه که در حدود ایران به توسط دولت سابق تزاری ساخته شده است.

ج: بندر انزلی با انبارهای مال‌التجاره و کارخانهٔ چراغ برق و سایر ابنیه.

«فصل یازدهم: نظر به این که مطابق اصول بیان شده در فصل اول این عهدنامه (عهدنامهٔ منعقده در ۱۰ فوریه ۱۸۲۸ مابین ایران و روسیه در ترکمان‌چایی) نیز که فصل هشت آن حق داشتن بحریه را در بحر خزر از ایران سلب نموده بود از درجه اعتبار ساقط است، لهذا طرفین معظمتین متعاهدین رضایت می‌دهند که از زمان امضاء این معاهده هر دو بالسویه حق کشتیرانی آزاد در زیر بیرقهای خود را در بحر خزر داشته باشند.»[1]

به این ترتیب، راه آهن آذربایجان و بهره‌برداری از آن به ایران واگذار شد. ادارهٔ راه

۱. مجموعهٔ قوانین دورهٔ چهارم، قسمت سوم، قراردادها، صص ۱۸۸-۱۹۸.

آهن آذربایجان به خاطر قطع رابطه با پتروگراد بر اثر بروز جنگ و رویدادهای انقلاب کبیر مبالغی به شرح زیر مقروض بود که عیناً به دولت ایران انتقال یافت:

۱ـ مبلغ ۶۶۰۱۱۷/۹۵ ریال به اشخاص متفرقه بابت خرید اراضی حریم راه آهن.

۲ـ مبلغ ۳۲۴۷۳۰۳/۵۵ ریال بابت طلب کارمندان بهره‌برداری و ساختمان اعم از روسی و ایرانی.

۳ـ مبلغ ۴۰۶۲۶۷۹/۳۰ ریال به تجار و مقاطعه‌کاران روسی و ایرانی.

جمع این بدهیها بالغ بر ۷۹۷۰۵۰۰/۸۰ ریال بود که ۳۰۹۷۰۴/۴۰ ریال آن توسط ادارهٔ دارایی آذربایجان و مسئولان ایرانی به بستانکاران پرداخت شد.

ویژگیهای راه آهن جلفا ـ تبریز ـ طول راه آهن جلفا ـ تبریز از محور تبریز تا انتهای پل فلزی رودخانه ارس در خاک شوروی ۱۴۷ کیلومتر و ۴۱۲ متر بود؛ پل فلزی راه آهن جلفا، که روی رودخانه احداث شده بود، کلاً به راه آهن آذربایجان تعلق داشت. بین جلفای روسیه و رودخانهٔ ارس، یعنی تا ابتدای پل فلزی، خط آهن احداث نشده بود و شرکت جلفا ـ تبریز ناچار به هزینهٔ خود در این مسیر ۱۴۷۷ متری خطی احداث کرد تا راه آهن جلفا ـ تبریز به راه آهن روسیه وصل شود.

خط فرعی صوفیان ـ شرفخانه از محور صوفیان تا شرفخانه ۵۲ کیلومتر و ۳۱۹ متر و از ایستگاه شرفخانه تا اسکلهٔ دریاچهٔ اورمیه ۵۰۶/۱۹ متر بود. طول خط آهن آذربایجان با احتساب دو راههٔ دریاچه اورمیه ۲۰۲/۷۰۶ کیلومتر بود که خط بین ارس و جلفای روس در این رقم منظور نشده است. طول خطوط فرعی در مسیر جلفا ـ تبریز تقریباً ۱۸/۷۸۵ کیلومتر و در مسیر صوفیان ـ شرفخانه ۴/۹۰۷ کیلومتر بود که جمعاً بالغ بر ۲۳/۶۹۲ کیلومتر می‌شد.

پلها و تونلها ـ در راه آهن آذربایجان جمعاً ۱۲۴/۸۵ متر تونل احداث شده بود و

ساختمان تونلها طوری بود که امکان داشت بعدها دو خط در آنها ایجاد کرد. در مسیر جلفا-تبریز جمعاً ۵۱۸ پل احداث شده بود که طول آنها مجموعاً ۵۲۴/۹۰ متر بود و مهمترین آنها رودخانهٔ ارس و پل «آگدوک» در کیلومتر ۴۶ بود که به صورت پل فوقانی بنا شده بود. در راه فرعی صوفیان به شرفخانه جمعاً ۲۲۵ پل به طول کلی ۳۱۲/۹۶ متر ساخته شده بود.

پل رودخانه ارس - پل فلزی رودخانه ارس در سر حد ایران و شوروی دهانه‌ای به طول ۱۰۶/۶۷ متر و عرض شش متر داشت و فاصلهٔ دو پایه آن ۱۰۹/۲۰ متر بود. ارتفاع طاق پل ۱۶/۲۰ متر و وزن آن ۵۹۱/۸۵۰ تن بود. از آنجاکه این پل بزرگ بود، آن را روی صندوق فلزی ساخته بودند.

جدول زیر هزینه‌های ساخت این پل را نشان می‌دهد:

جدول هزینه احداث پل رودخانه ارس (بر حسب روبل طلا)

ردیف	موضوع هزینه	مبلغ
۱	نقشه‌برداری و غیره	۴۳۰۸/۵۵
۲	هزینه ساختن صندوق فلزی	۲۸۴۴۲/۵۵
۳	هزینه نصب صندوق در زمین	۶۱۸۵۲/۴۵
۴	هزینه بنایی پایه‌ها	۶۴۲۲۴/۶۰
۵	هزینه پل و ساختن آنها	۱۳۳۶۸۴/۴۱
۶	هزینه روسازی و فرش پل	۶۶۷۶/۶۷
۷	هزینه سدبندی و دیوارهای حفاظتی و غیره	۱۳۱۸۹/۲۵
۸	کارهای متفرقه	۳۹۲۵/۴۹
۹	جمع کل	۳۱۶۳۰۳/۷۷

ارقام جدول حاکی از آن است که حدود ۶۷/۵ درصد از کل هزینه‌های پل صرف ساختن آن شده است؛ این رقم همچنین نشان دهندهٔ این واقعیت است که کار گذاشتن صندوق در کف رودخانه بسیار گران تمام شده و هزینه هر متر آن ۱۸۱۸۶ روبل طلا بوده است. ترسکینسکی می‌نویسد:

«آهن به کار رفته در پل از نخجوان تا جلفا از بی‌راهه و کوههای صعب‌العبور حمل شده است. در جنگ بین‌الملل اول موقع عقب‌نشینی در جنگ با ترکها، فرماندهی دستجات ارامنه موسوم به «آندرنیک» کوله روس را منفجر ساخت ولی بدون نتیجه ماند زیرا فقط کوله روس و فرش پل با تیرهای آن سوخت و این موضوع خطر بزرگی برای قسمتهای فلزی پل تشکیل داده بود زیرا ممکن بود منهدم گردند ولی خوشبختانه فقط فرمهای تحتانی پل اندکی منحنی شد.»[1]

پل آگدوک ـ این پل در فاصله ۱۴۲/۸۰۸ کیلومتری جلفا به تبریز روی رودخانهٔ «آجی چای» احداث شده و دوازده دهانهٔ چهار ساژنی دارد[2]. پایه‌های پل در ۱۹۰۵، هنگام احداث جادهٔ شوسه جلفا ـ تبریز، ساخته شد. وقتی راه آهن جلفا ـ تبریز در دست ساختمان بود، سرمهندس، ضمن تحقیق پیرامون اراضی آبگیر رودخانه، دریافت که ارتفاع پایه‌های پل کافی نیست و بهتر است به جای آن پل فلزی دو دهنه‌ای احداث شود. با این حال، با شروع جنگ و کمیابی آهن حکومت روسیه دستور داد پل بر همان پایه احداث شود و این دستور احرا شد. در ۱۹۱۹ که مخبرالسطنه حکمران آذربایجان

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۴۸.
۲. طول پل کلاً ۴۸ ساژن (۱۰۲/۴۱ متر) است (۱۰۰ ساژن برابر با ۲۱۳/۳۹ متر است).

بود، سیل شدیدی جاری شد و هنگام بازدید حکمران از پل ناگهان دو پایه پل و سه چشمهٔ آن خراب شد. بعدها به جای این پل یک پل چوبی احداث کردند.

ویژگی راه ـ در خط جلفا ـ تبریز، به طور کلی ۶۷/۲۷ درصد از طول راه مستقیم و ۳۲/۷۳ درصد دیگر دارای انحنا بود؛ در خط فرعی صوفیان ـ شرفخانه ۸۸/۹۵ درصد طول راه مستقیم و ۱۱/۰۵ درصد باقیمانده دارای انحنا بود. تراورسهای این خط، چوبی به طول ۲/۶۷ متر و قطر ۱۴/۵ سانتیمتر بود و از ریلهای روسی با علامت «آ» به وزن ۳۰/۸۹۰ کیلوگرم در متر استفاده شده بود.

لکوموتیوهای خط که شرکت خود سفارش داده بود با توجه به شیب آن ساخته شده بود و شامل لکوموتیوهای قوی مخصوص حرکت در نواحی کوهستانی از نوع «۰ ـ ۵ ـ ۰» و لکوموتیوهای جلگه از نوع «۰ ـ ۳ ـ ۰» بود؛ نوع اول از قرار هر دستگاه ۵۴۶۳۶ روبل طلا و نوع دوم از قرار هر دستگاه ۳۱۰۱۵ روبل طلا خریداری شده بود.

خط جلفا ـ تبریز طوری ساخته شده بود که امکان داشت: ۱ـ نه قطار تجارتی در مدت شبانه روز بدون توقف در ایستگاهها در رفت و آمد باشد و در صورت استفاده از توقفگاهها به کار انداختن پانزده قطار در ۲۴ ساعت مقدور بود[1]؛ و ۲ـ از نظر کاربرد نظامی، در ۲۴ ساعت ۲۱ قطار از هر طرف با قطارهای ۲۸ واگنی که جمعاً ۳۵۰ تن وزن داشت با لکوموتیوهای روسی کار می‌کردند.

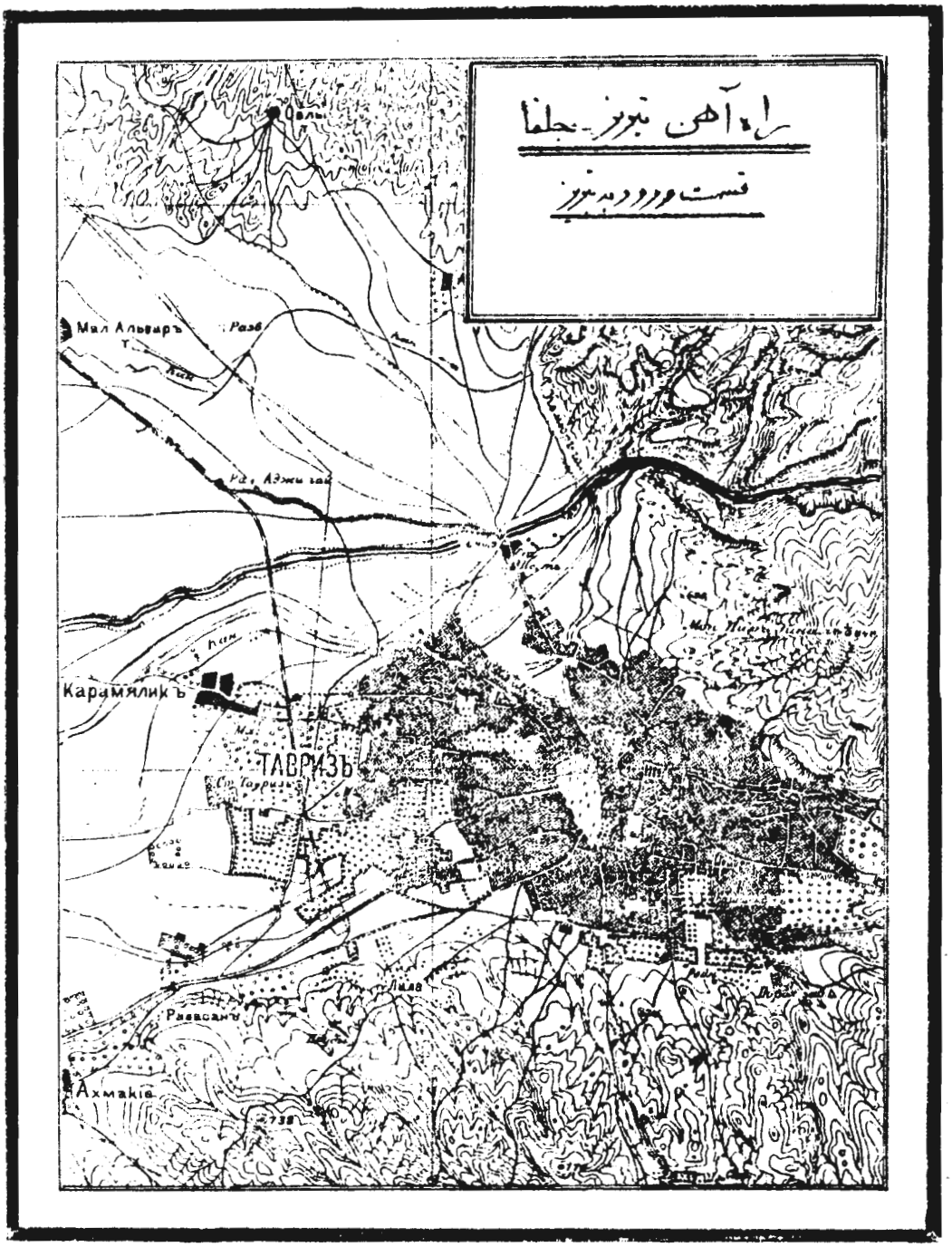
وسایل جریه ـ قطارهای تجارتی و غیرتجارتی خریداری و تجهیز شده بودند که می‌توانستند صدهزار تن کالا در سال حمل کنند. لکوموتیوهای قوی «۰ ـ ۵ ـ ۰» هر یک به قیمت ۵۴۶۳۶ روبل طلا و لکوموتیو جلگه «۰ ـ ۳ ـ ۰» هر یک به بهای ۳۱۰۱۵

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۴۴.

روبل طلا خریداری شده بود.

ایستگاه تبریز ـ قبلاً تصمیم گرفته بودند که ایستگاه راه آهن تبریز در نزدیکی شهر کنار قبرستانی احداث شود که بعدها به باغ گلستان تبدیل شد. ولی چون راه آهن می‌بایست در غرب شهر در مسیری به طول سه کیلومتر از زمینهای حاصلخیز عبور کند و خرید باغستان و تاکستان و خانه‌های روستاییان توسط شرکت راه آهن جلفا ـ تبریز گران تمام می‌شد، از این تصمیم صرفنظر شد و محل دیگری به فاصلهٔ ۴/۵ کیلومتر از شهر برای ایستگاه تبریز انتخاب کردند. در نظر بود که در این منطقه شهر جدیدی ساخته شود و به همین منظور شرکت در شروع کار خیابان جدیدی از شهر تا ایستگاه احداث کرد؛ برای حمل و نقل مسافران نیز تراموای اسبی ایجاد کرد که مسیر آن از باغ گلستان شروع و به ایستگاه راه آهن ختم می‌شد.

ایستگاه راه آهن تبریز



نقشهٔ راه آهن جلفا ـ تبریز در قسمت ورود به تبریز

تصویر پل راه آهن جلفا در حین ساختمان

۲۷ـ خط محمره ـ خرم آباد

در همان سال که امتیاز احداث راه آهن آذربایجان به روس‌ها داده شد، امتیاز دیگری نیز به انگلیسی‌ها اعطا گردید. در ششم فوریه ۱۹۱۳ (۲۱ ربیع‌الاول ۱۳۳۱ هجری قمری)، دولت ایران به شرکت انگلیسی موسوم به «سندیکای راه آهن ایران» به مدت دو سال اختیار داد تا در مورد ایجاد خطی بین محمره[1] و خرم‌آباد بررسی و اقدام کند. شرکت مذکور بررسی‌های خود را شروع کرد و نقشه‌برداری مقدماتی انجام و هزینهٔ هر کیلومتر راه حدود ۲۵۰۰۰۰ ریال برآورد شد. در این بررسی، یک نقشه‌برداری مقدماتی نیز بین دزفول و خرم‌آباد انجام شد و مسیر این خط در امتداد رودخانهٔ سیمره و کشکان پیش‌بینی شده بود، ولی به دلیل شروع جنگ جهانی اول ساختمان این خط نیز هرگز به مرحلهٔ عمل نرسید.

۲۸ـ خط ماکو

راه آهن ماکو که از ایستگاه شاه تختی (از ایستگاههای راه آهن سراسری قفقاز) در نزدیکی رودخانهٔ ارس شروع می‌شد و پس از عبور از ارمنستان و ایران از شهر ماکو می‌گذشت و به راه آهن ترکیه متصل می‌شد، در اوایل پاییز ۱۹۱۵، یعنی در زمان جنگ جهانی اول، توسط روس‌ها ساخته شد. این خط از شاه تختی آغاز می‌شد و حدود نیم کیلومتر در خاک ارمنستان پیش می‌رفت، (سپس از یک پل چوبی ۲۰۷ متری بر روی رود ارس می‌گذشت و وارد خاک ایران می‌شد؛ در کیلومتر ۵۶ به شهر ماکو می‌رسید و در کیلومتر هشتاد نزدیک بازرگان از سرحد ایران خارج و وارد خاک ترکیه می‌شد؛ پس از عبور از دشتهای بایزید و آلاشکرت در کیلومتر ۲۱۷/۶۳ به قره کلیسا در کنار رود فرات ختم می‌شد.

---

۱. خرمشهر

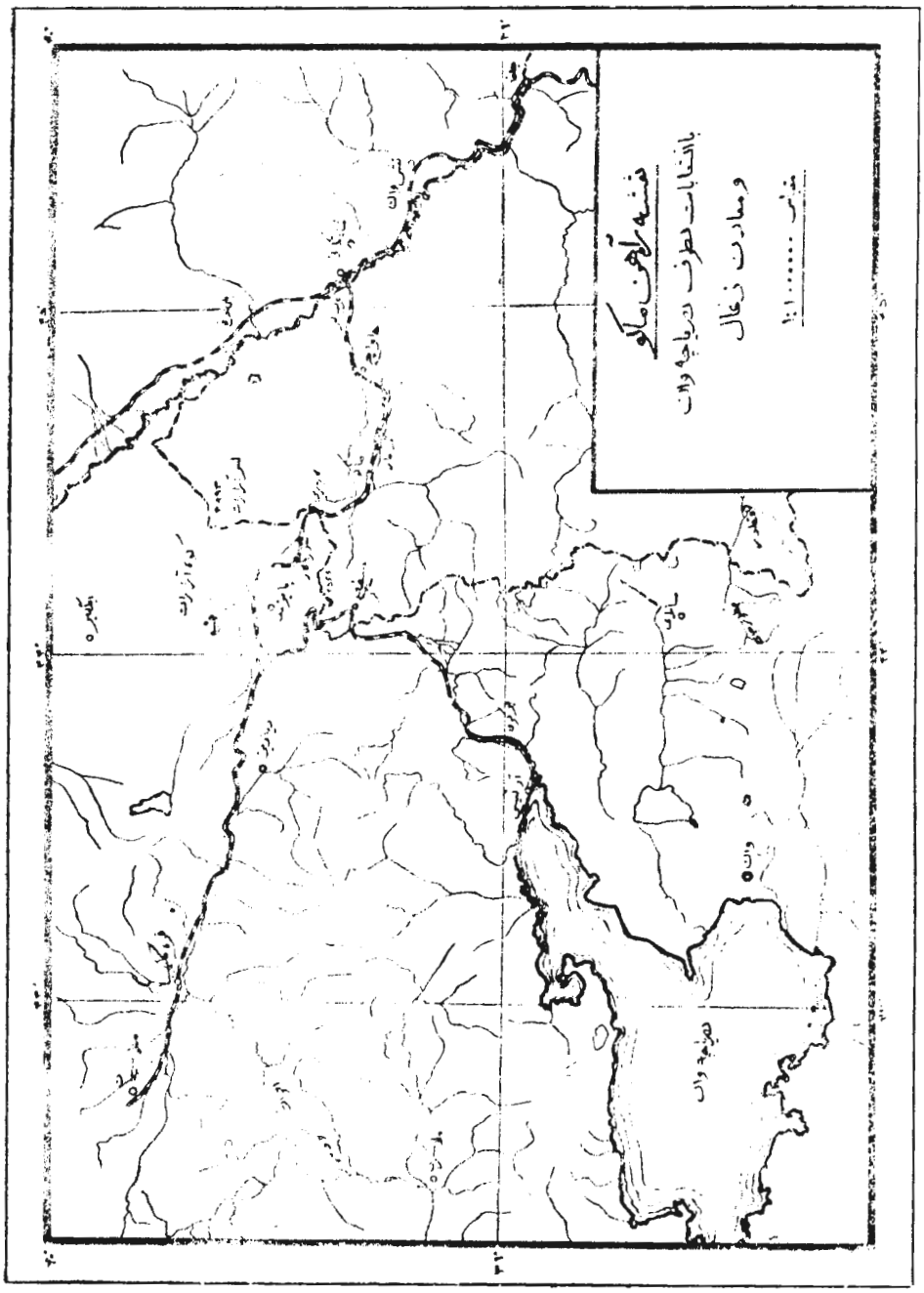
خط ماکو در شهر بایزید از طریق یک خط فرعی ۱۶۸/۵۵ کیلومتری با ساحل دریاچهٔ وان مرتبط می‌شد. خط فرعی قبلاً در مسیر خود به طرف ایران از گردنه‌های پرپیچ و خم کوههای ترکیه می‌گذشت و در کیلومتر ۶۹/۳۵ از ایالت آواجیک به طرف «اباغو» امتداد می‌یافت و مجدداً وارد خاک ترکیه می‌شد و به ساحل دریاچهٔ وان ختم می‌شد. خط فرعی دیگری از قره‌کلیسا به معادن ذغال سنگ قصه داغ (نزدیک ده ملاسلیمان در اطراف آلاشکرت) می‌رفت که طول آن ۳۳/۵۷ کیلومتر بود.

به این ترتیب، طول راه آهن باکو کلاً ۴۱۹/۲۵ کیلومتر بود که ۲۶۹/۵۷ کیلومتر آن در خاک ترکیه و ۱۴۹/۳۵ کیلومتر در خاک ایران و ۵۳۰ متر آن در خاک ارمنستان احداث شده بود.

در دوم آوریل ۱۹۱۸ که قشون روس خاک ایران را ترک می‌گفت، وضع خط از این قرار بود: فاصلهٔ ۲۱۷/۶۳ کیلومتری ایستگاه اصلی شاه تختی تا قره‌کلیسا و همچنین فاصلهٔ ۴۸ کیلومتری بایزید تا سیفعلی به طرف دریاچه وان به طور کامل مورد بهره‌برداری بود. از ایستگاه سیفعلی به طرف دریاچهٔ وان به طول ۴۳/۷۵ کیلومتر آمادهٔ ریل‌گذاری و ۷۶/۸ کیلومتر بقیه تا ایستگاه «آرتیس» در ساحل دریاچهٔ وان، به استثنای نوزده کیلومتر، در دست ساختمان بود. سرمهندس خط ماکو مهندس نظامی دیمیتری.د.سویش چووسکی و معاون او مهندس پرویز بهمن بود.

نویسندهٔ تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران در مورد وضع خط ماکو می‌نویسد: «این قسمت از راه آهن که در داخل ایران قرار داشت امروزه به کلی از بین رفته و آثاری از ریلهای آن باقی نمانده است[1]». در نتیجه، می‌توان گفت طی ۳۲ سال که از احداث این خط می‌گذشت، در نتیجهٔ حوادث مختلف غیرقابل بهره‌برداری و متروکه شده و ریلهای

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۵۴.



نقشهٔ راه آهن ماکو

مأخذ: تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران

آن نیز برچیده شده بود.

ویژگیهای راه آهن ماکو ـ فاصله بین ریل‌های این خط ۱۰۰۷ میلیمتر و حداکثر شیب آن ۲۱ در هزار (به طور استثنا سی در هزار) و حداقل شعاع ۲۱۳/۳۹ متر و قدرت کار آن برابر با دوازده یا سیزده قطار از هر طرف در روز بود. فاصله بین ایستگاهها و توقفگاههای این خط حدود شش تا هفت کیلومتر بوده است.

تجهیزات خط ماکو در زمان جنگ جهانی اول به شرح زیر بوده است[1]:

الف) لکوموتیوها:

«۱ـ لکوموتیوهای ساخت کارخانهٔ بولدوین از نوع «ماله» با وزن تقریبی ۵۱ تن جمعاً	۲۷ دستگاه
۲ـ لکوموتیوهای ساخت کارخانه یوتیلیسکی از نوع مله با وزن تقریبی ۴۸ تن جمعاً	۱۸ «
۳ـ لکوموتیوهای ساخت کارخانجات بزرگ از همان نوع	۲۸ «
۴ـ لکوموتیوهای ساخت کارخانهٔ دوبس برای مانور با وزن تقریبی ۱۶ تن جمعاً	۴ «
۵ـ لکوموتیوهای همان نوع ساخت کارخانجات مانین وارله	۲ «
۶ـ لکوموتیوهای ساخت کارخانه کولومنسکی با وزن تقریبی ۲۶ تن نفتی	۱۲ «
جمع	۸۸ «

ب) واگن‌ها:

۱ـ واگن‌های تختخوابی، مخصوص، سرویس، سالن، بهداری، باگاژ، آیینه‌دار و نظایر آنها	۱۴۰ دستگاه
۲ـ واگن‌های مسقف جهت حمل و نقل کالا	۹۶۷ «
۳ـ واگن‌های روباز	۳۱۵ «
۴ـ واگن‌های مخزن‌دار جهت حمل آب	۱۵ «
جمع	۱۴۳۷ دستگاه

۱. همان، ص ۵۳.

ظرفیت واگن‌های باری ۱۶/۵ تن بود.

این خط در ایستگاههای شاه تختی، ماکو، بایزید و قره‌کلیسا کارخانه‌ها و کارگاهها و آشیانه‌های لکوموتیو و پلهای متحرک داشت.

در ایستگاههایی که لازم بود، برج آب احداث شده بود و از دوازده ایستگاه این خط شش ایستگاه آب دائم و موتور آب (هر ایستگاه دو موتور) داشت. در چهار ایستگاه خط فرعی دریاچه وان نیز مخزن آب ساخته شده بود. تمام بناها و توقفگاهها در ایستگاه شاه تختی و بایزید با مصالح محکم از قبیل آجر، سنگ و نظایر آنها ساخته شده بود و در هر یک از این ایستگاهها دویست دستگاه خانهٔ مجهز به خطوط تلفن و تلگراف ساخته بودند. در ایستگاه سیفعلی در ناحیهٔ اواجیک در خاک ایران، انبار بسیار بزرگی ساخته بودند که لوازم کشتیرانی در دریاچهٔ وان و لوازم قایقهایی که می‌بایست در دریاچه وان به کار بیفتد در آن نگهداری می‌شد.

امور فنی این خط طوری تنظیم شده بود که در موقع لزوم می‌توانستند فاصله بین ریلها را تغییر دهند و معادل عرض راه آهنهای معمول اروپا کنند.

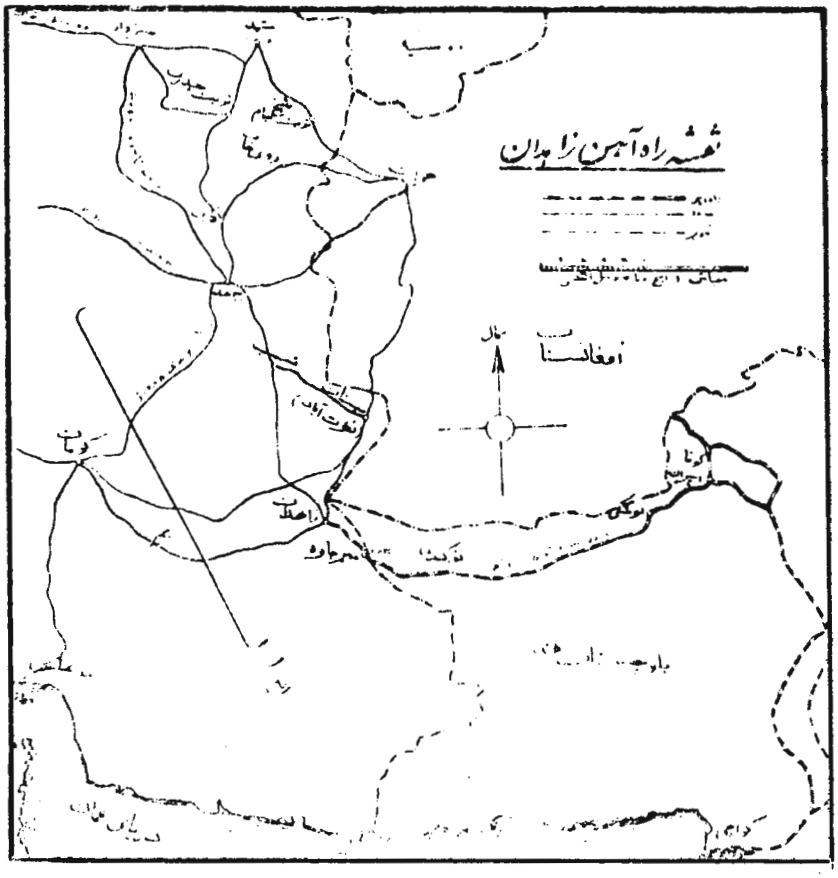
ارتفاع ایستگاههای آن از سطح دریا عبارت بود از: شاه تختی ۷۷۹/۷۲ متر؛ بایزید ۱۵۸۷/۳۸ متر؛ یادین ۱۹۶۲/۸۹ متر؛ قره‌کلیسا ۱۴۹۳/۵۱ متر؛ خانگدوک ۲۴۳۲/۲۸ متر؛ و آرنیس ۱۸۲۷/۸۸ متر.

۲۹ ـ خط میرجاوه ـ زاهدان

راه آهن زاهدان را می‌توان ادامهٔ راه آهن هندوستان محسوب کرد که در سالهای ۱۲۹۷ و ۱۲۹۸ هجری قمری (۱۹۱۸ ـ ۱۹۱۹ میلادی)، یعنی در اواخر جنگ جهانی اول، توسط انگلیسی‌ها احداث شد و هدف اصلی از احداث آن تأمین احتیاجات نظامی بود. این راه آهن مدت یازده سال کالای ایرانی و هندی حمل می‌کرد و مقامات

انگلیسی تصمیم داشتند بعدها آن را تا مشهد ادامه دهند. ظاهراً دولت ایران اجازه و امتیازی در این زمینه اعطا نکرده بود.

تا سال ۱۳۱۰، شرکت راه آهن شمال غرب هندوستان از این خط بهره‌برداری می‌کرد؛ در آن سال کلیه اموال منقول این شرکت به هندوستان منتقل و خط تعطیل شد و از آن فقط تا نوکندی، در ۱۳۳ کیلومتری مرز ایران، بهره‌برداری می‌شد. پس از تعطیل خط زاهدان ـ میرجاوه نگهداری آن به مسئولان راه شوسه محول شد و بارها مذاکراتی به منظور بهره‌برداری از خط انجام شد، حتی قرار بود تا وقتی خط یزد ـ کرمان به زاهدان



نقشه راه آهن زاهدان

برسد مقداری از لوازم و وسایل نقلیه برای بهره‌برداری از این خط از هندوستان خریداری شود، ولی این اقدام به نتیجه نرسید.

در جنگ جهانی دوم، انگلیسی‌ها مجدداً به بهره‌برداری از این خط پرداختند و مقدار زیادی از کالاهای تجارتی بین انگلیس و هند از این طریق حمل شد. پس از آن‌که شبه قاره هندوستان در ۱۹۴۷ به دو کشور هند و پاکستان تقسیم شد از حجم مبادلات به طور قابل توجهی کاسته شد. دولت پاکستان بارها به مقامات ایرانی مراجعه کردند و پیشنهادهایی در مورد بهره‌برداری از خط توسط مأموران ایرانی یا پاکستانی داده بود. با این حال، توافق کلی حاصل نمی‌شد و قطارهای پاکستانی کماکان به زاهدان رفت و آمد می‌کردند. ضمن ادامهٔ مذاکرات، مالکیت دولت ایران نسبت به روسازی و تأسیسات خط مذکور مسجل شد و در ۱۹۵۲ سفارت پاکستان این امر را، که تا آن تاریخ محل تردید بود، تأیید کرد.

عاقبت در ۱۳۳۷، موافقت نامه‌ای بین دولت ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان امضا شد که به موجب آن خط مذکور از سر حد ایران و پاکستان تا زاهدان به دولت ایران تحویل شد. متن این موافقت‌نامه به قرار زیر است:

«موافقتنامه مربوط به انتقال راه آهن میرجاوه ـ زاهدان

موافقت‌نامه مورخ ۱۶ فوریه ۱۹۵۹ بین دولت شاهنشاهی ایران به نمایندگی راه آهن دولتی ایران (که بعد از این راه آهن ایران نامیده می‌شود) از یک طرف و دولت پاکستان به نمایندگی قسمت راه آهن وزارت راه (که بعد از این راه آهن پاکستان نامیده می‌شود) از طرف دیگر.

«به موجب این موافقت‌نامه مقرر شده است قسمتی از راه آهن شمال غربی پاکستان

که در خاک ایران واقع شده است از مرز بین ایران و پاکستان تا زاهدان به راه آهن دولتی ایران منتقل شود و نیز موافقت شده است در حوزه مزبور طرز کار و عبور و مرور قطارها طبق شرایط و مندرجات مشروحهٔ زیر به وسیله راه آهن شمال غربی پاکستان مورد عمل قرار گیرد.

لذا موافقت‌نامه حاضر بین طرفین منعقد و به شرح زیر اعلام می‌گردد.

«۱ـ در این موافقت‌نامه:

«۱ ـ ۱ عبارت «راه آهن شمال غرب» به معنای راه آهنی خواهد بود که از طرف دولت پاکستان به توسط مدیرکل راه آهن شمال غرب «لاهور» اداره می‌شود.

«۱ ـ ۲ عبارت «راه آهن دولتی ایران» به معنای راه آهنی خواهد بود که از طرف دولت شاهنشاهی ایران به توسط مدیرکل راه آهن دولتی ایران اداره می‌شود.

«۱ ـ ۳ «مرز» به معنای محلی خواهد بود که خط آهن با مرز ایران و پاکستان تلاقی می‌نماید.

«۱ ـ ۴ «حوزه» به معنای قطعه خطی خواهد بود که از مرز تا زاهدان امتداد دارد.

۱ ـ ۵ «پیوست» و ضمیمه به اسناد و اوراقی اطلاق می‌شود که ضمیمه این موافقت‌نامه می‌باشد.

«۱ ـ ٦ عبارت «عبور قطار» به معنای حقی است که راه آهن شمال غرب برای عبور دادن قطارها با لکوموتیو و کارکنان و نگهبانان قطار در قطعه راه آهن ایران دارا می‌باشد و همچنین به معنای حقی است که راه آهن شمال غرب برای استفاده از کلیه دستگاهها و سکوها و خطوط فرعی و چلیپاها و سینی‌های دوار و خطوط مثلث و برج آب و دپوهای لکوموتیو و سایر تسهیلات مربوط به قطعه‌ای که حق حرکت در آن داده شده است.

«۱ ـ ۷ «قطار» به معنای لکوموتیو با واگن یا بدون واگن می‌باشد.

«۱ ـ ۸ـ۱ «واگنهای مسافری» به معنای کلیه واگنهای مسافری خواهد بود که واگن رستوران و واگن پست و واگنهای یخچال و واگنهای آزمایشی کشش جزء آن می‌باشد (بدون توجه به محتویات و اعم از این که قطارهای مسافری یا باری وصل شده باشد).

«۱ ـ ۸ ـ ۲ واگنهای باری که برای حمل مسافر در نظر گرفته شده به طریقی که مقرر شده است علامت‌گذاری گردیده و فقط برای حمل با قطار مسافری مورداستفاده قرار خواهد گرفت.

این قبیل واگنها به منظور تبدیل، مانند واگنهای مسافری تلقی می‌گردد ولی هزینه‌های مربوط به عیوب و خرابی این واگنها بر طبق نرخهای معینه جهت واگنهای باری به حساب گذارده خواهد شد.

۱ ـ ۹ «واگنهای باری» به معنای کلیه واگنهای باری یعنی کلیه وسایط ناقله باستثنای واگنهای مسافری می‌باشد بدون توجه به محتویات و اعم از این که به قطار مسافری باری وصل شده باشد.

۱ ـ ۱۰ «سالن مسافری» فقط به معنای واگنهای مسافری خواهد بود.

۱ ـ ۱۱ «واگن» فقط به معنای واگنهای باری خواهد بود.

۱ ـ ۱۲ یک «واحد» واگن مسافری عبارت خواهد بود از یک واگن مسافری چهار چرخی (دو محوره) و سایر وسایل به شرح زیر محاسبه خواهد بود.

«۱ ـ ۱۲ ـ ۱ سالن مسافری که دارای شش چرخ باشد (سه محوره) یک واحد محسوب می‌شود.

«۱ ـ ۱۲ ـ ۲ یک سالن مسافری بوژی‌دار برابر با دو واحد خواهد بود.

۱ ـ ۱۳ یک «واحد» واگن باری، واگنی می‌باشد که دارای چهار چرخ است و سایر واگنهای باری به شرح زیر است:

«۱ ـ ۱۳ ـ ۱ یک واگن شش چرخه (سه محوره) برابر یک واحد می‌باشد.

«۱ ـ ۱۳ ـ ۲ یک واگن بوژی‌دار برابر با دو واحد می‌باشد.

«۱ ـ ۱۳ ـ ۳ واگنی که دارای ۱۲ چرخ باشد برابر با ۳ واحد است.

«۱ ـ ۱۴ یک «روز» عبارت است از ۲۴ ساعت از نیمه‌شب تا نیمه‌شب. در همه موارد وقت استاندارد پاکستانی مبنای حساب خواهد بود.

«۲ ـ این موافقت‌نامه ظرف سه ماه بعد از تصویب از طرف هیأت دولتین معتبر و قابل اجرا بوده و ظرف شش ماه از تاریخ مذکور با تسلیم اخطار قبلی کتبی یک طرف به طرف دیگر قابل فسخ خواهد بود هر یک از طرفین که مایل باشند تجدیدنظری در موافقت‌نامه حاضر یا در قسمتی از آن به عمل آورند مراتب را با اخطار قبلی سه ماهه به انضمام پیش‌نویس تجدیدنظری که پیشنهاد می‌نمایند به طرف دیگر اعلام خواهند نمود.

«۳ ـ واگذاری کنترل حوزه خط باکلیه دارایی غیرمنقول که شامل خط دایمی و علایم و پلها و ابنیه و خطوط تلگراف و وسایل و لوازم و تأسیسات آب و تلمبه می‌باشد به راه آهن دولتی ایران به عمل می‌آید و راه آهن مزبور مسؤول نگاهداری اموال غیرمنقول مذکور برای تأمین بهره‌برداری و تردد قطارها بر طبق استانداردهای راه آهن شمال غرب خواهد بود.

«۴ ـ کلیه وسایط ناقله لازم برای سرویس قطارها در این حوزه از طرف راه آهن شمال غرب تهیه و تأمین خواهد گردید.

«۵ ـ پس از انجام عمل انتقال راه آهن شمال غرب پاکستان در این حوزه براساس این موافقت‌نامه و مقررات مندرج در پیوست‌های شماره یک و دو آن عمل خواهد نمود.

«۶ ـ هیچ‌گونه تغییری در خط و پلها و تأسیسات ثابت و علایم که مخالف با جدول

اندازه‌های استاندارد مربوط به راه آهن عریض باشد در این حوزه داده نخواهد شد.

«۷ ـ در هر شش ماه یکبار متفقاً از طرف مأمورین راه آهن ایران و راه آهن شمال غرب پاکستان از خط و پل و علایم حوزه از نظر سلامت عبور و مرور قطارها بازرسی به عمل خواهد آمد.

«۸ ـ طرز بهره‌برداری فعلی در این حوزه ادامه داشته و کارکنان قطارها که در حوزه گمارده می‌شوند باید با مقررات آن کاملاً آشنا باشند.

«۹ ـ برای مبادلات وسایل نقلیه، میرجاوه مرکز عمل خواهد بود و صدور صورت مجلس‌ها و فرمها متفقاً به عمل خواهد آمد. بنابراین راه آهن شمال غرب موظف خواهد بود مأمورین بازرسی قطار به تعداد کافی جهت تنظیم صورت مجلس‌های مزبور بکار بگمارد.

«۹ ـ ۱ در صورتی که راه آهن دولتی ایران نتواند خط و وسایل تعمیر آماده نماید راه آهن شمال غرب تعمیرات لازم را انجام و مصالح و دستمزد کارکنان را به نسبت تعداد واگنهایی که برای راه آهن غرب و راه آهن ایران تعمیر شده است محسوب خواهد نمود.

۹ ـ ۲ تهیه صورت مجلس‌ها و فرمها برای تعیین عیوب و خرابیها متفقاً از طرف نماینده راه آهن شمال غرب و نماینده راه آهن ایران مقیم میرجاوه در موقع ورود قطار، از پاکستان به میرجاوه و قبل ار حرکت قطار از میرجاوه به پاکستان به عمل خواهد آمد. استانداردهای مربوط به بازدید آلات ناقله در میرجاوه مطابقت خواهد داشت با مقررات راه آهن شمال غرب که در ضمیمه شماره ۲ تعیین گردیده است.

«۱۰ ـ ۱ راه آهن دولتی ایران پرداختهایی از بابت اقلام زیر در وجه راه آهن شمال غرب خواهد نمود.

«۱۰ - ۱ - ۱ هزینه‌های عبور قطار؛ این هزینه‌ها به نرخ مخصوص امتیازی شش روپیه برای هر مایل قطار پرداخت می‌شود معذالک نرخ امتیازی مزبوره هر پنج سال یک بار قابل تجدیدنظر خواهد بود.

«۱۰ - ۱ - ۲ هزینه حق توقف؛ این هزینه در مورد واگنهای مسافری از قرار ساعتی چهار آنه برای هر واحد و در مورد واگنهای باری از قرار روزی ۲/۸ روپیه محسوب خواهد شد.

«در محاسبه حق توقف واگنهای مسافری مدتهای کمتر از نیم ساعت به حساب نیامده و مدتهای بیش از نیم ساعت یک ساعت تمام محسوب خواهد شد. همچنین در محاسبه کرایه واگنهای باری مدتهای کمتر از ۱۲ ساعت به حساب نیامده و مدتهای بیش از ۱۲ ساعت یک روز تمام حساب می‌شود.

هزینه‌های مزبور هنگامی اخذ می‌شود که واگنها مدتی بیش از ۹۶ ساعت در مورد واگنهای مسافری و مدتی بیش از چهار روز در مورد واگنهای باری در راه آهن ایران معطل شود مشروط بر این که چنانچه بلافاصله پس از انقضاء مدتهای مزبور قطاری در میرجاوه نباشد هیچ گونه هزینه‌ای تا موقع تحویل گرفتن قطار بعدی اخذ نگردد.

بعلاوه از بابت واگنهای مسافری یا باری که به علت خرابی یا حادثه ناشی از عمل راه آهن شمال غرب و یا به علت فقدان محل و ظرفیت در قطار معطل شده باشند هزینه کرایه اخذ نخواهد شد.

از بابت مخزنهای آب نیز که برای مأمورین طول حوزه آب می‌رسانند هزینه توقف اخذ نخواهد شد.

«۱۰ - ۱ - ۳ هزینه مانور؛ این هزینه از قرار ۱۲ روپیه برای هر ساعت یا کسر ساعت برای هر لکوموتیو مانور اخذ خواهد شد.

«۱۰ ـ ۱ ـ ۴ هزینه نواقص و تعمیر؛ این هزینه‌ها از بابت نواقص و عیوب و خرابی‌های وارده به آلات ناقله و تعمیرات و عملیات انجام شده و تسهیلاتی که طبق مقررات ضمیمه ۲ از طرف راه آهن شمال غرب انجام می‌شود اخذ خواهد شد.

«۱۰ ـ ۱ ـ ۵ هزینه قطار امدادی (قطار نجات)؛ هزینه قطار امداری از قرار شش روپیه برای هر مایل (رفت و برگشت) از ایستگاههایی که قطار امدادی از آن آورده شده و به طرف ایستگاه مزبور به‌اضافه هزینه جرثقیل از قرار شصت روپیه برای سه ساعت اول یا کسر سه ساعت و شش روپیه برای هر ساعت یاکسر ساعت بعد از آن به طور حداکثر آن ۹۰ روپیه در روز خواهد بود.

«۱۰ ـ ۲ طرفین موافقت‌نامه هرگونه خسارت ناشی از فقدان یا خرابی یا فاسد شدن محمولات و یا خسارات جانی مسافرین و کارکنان را طبق مقررات قانون هر کشور پرداخت خواهند نمود.

«۱۱ ـ کلیه پرداختهای موضوع این موافقت نامه در ظرف سه ماه از تاریخ دریافت ادعا به راه آهن مربوط به عمل خواهد آمد مگر این که ظرف مدت سه ماه نسبت به ادعای واصله اعتراض شود و در این صورت، عمل پرداخت ظرف مدت سه ماه پس از رسیدگی و قبول اعتراض انجام خواهد شد.

«۱۲ ـ ۱ کلیه حمل و نقل بین ایران و پاکستان و بین پاکستان و ایران به استثنای مسافرین و توشه براساس «تحویل در قبال پرداخت» ثبت خواهد شد. نرخها از طرف راه آهن درکشور خود تا مرز تعیین و عمل خواهد شد.

«۱۲ ـ ۲ برای مسافرینی که از زاهدان به میرجاوه حرکت می‌کنند و همچنین توشه مربوط به آن تاکوه تفتان از طرف راه آهن ایران بلیط صادر شده و بهای بلیط و کرایه حمل و توشه به وجه ایران اخذ خواهد شد. در مورد مسافرینی که از پاکستان به میرجاوه

و به بعد حرکت می‌نمایند و همچنین برای توشه آنان راه آهن شمال غرب بلیط صادر کرده و بهای بلیط و کرایه به وجه پاکستان دریافت خواهد شد، از این بابت هیچ گونه تعدیل مالی به عمل نخواهد آمد.

«۱۲ ـ ۳ برای حمل کالا و بسته از زاهدان و میرجاوه به پاکستان و بالعکس هر راه آهن هزینهٔ مربوط را در مبداء یا مقصد برحسب مورد خود دریافت خواهد نمود.

۱۲ ـ ۴ جزئیات تهیه رسیدهای راه آهن و نحوهٔ تعیین مسؤولیت، فقدان و خرابی محمولات، بسته‌ها (کلی‌ها) طبق مندرجات ضمیمه شماره یک این موافقت نامه می‌باشد.

۱۳ ـ در مورد اموال و بسته‌های بلامعارض و مطالبه نشده در صورتی که خصوصیات صدور قبض، آن را مربوط به راه آهن فرستنده ننماید طبق مقررات راه آهنی که اموال مزبور نزد آن مانده باشد رفتار خواهد شد.

«۱۴ ـ ۱ هر یک از راه آهنها شکایات و ادعاهایی راکه مربوط به استرداد کرایه یا بهای بلیط سهم آن باشد مستقیماً رسیدگی خواهد نمود.

«۱۴ ـ ۲ راه آهن دریافت کننده کلیه شکایات و ادعاهای مربوط به جبران خسارت را رسیدگی خواهد نمود و مسؤولیت مربوط به آن طبق مقررات مندرج در ضمیمه شماره یک تعیین خواهد شد.

«۱۵ ـ قطارهای اضافی که برای حرکت در قطعه بین میرجاوه و زاهدان علاوه بر قطارهای هفتگی مسافری و حمل آب مورد احتیاج باشد به اتخاذ ترتیبات لازم بین رییس ناحیه راه آهن شمال غرب در کویته و رییس راه آهن ایران در زاهدان اعزام خواهد شد.

«۱۶ ـ راه آهن ایران هزینه‌ای از بابت حمل زغال برای استفاده راه آهن در حوزه

بین میرجاوه و زاهدان اخذ نخواهد نمود.

راه آهن شمال غرب مقدار زغالی را که مورد احتیاج برای دیگ بخار موجود در ایستگاه راه آهن زاهدان باشد مجاناً تحویل خواهد نمود.

«۱۷ ـ در صورت بروز سانحه برای قطارها و آلات ناقله در حوزه به استثنای مواردی که سانحه ناشی از سهل‌انگاری مأمورین راه آهن شمال غرب و یا معایب و نواقص موجود در لکوموتیو و آلات ناقله باشد مسؤولیت کلیه خرابی و فقدان و از بین رفتن آلات ناقله و ادعاهای مربوط به جبران خسارت جانی و فقدان یا خرابی توشه و کالا و خسارات وارده به اموال راه آهن ایران متوجه راه آهن ایران خواهد بود.

صرفنظر از موضوع مسؤولیت جبران خسارت ناشی از سوانح براساس قوانین و مقررات جاری راه آهن دولتی ایران به عمل خواهد آمد.

«۱۸ ـ ترتیبات فعلی برای تحویل آب مجانی از میرجاوه و زاهدان برای موارد زیر ادامه خواهد داشت.

«۱۸ ـ ۱ لکوموتیوها.

«۱۸ ـ ۲ واگنهای مسافری.

«۱۸ ـ ۳ آب آشامیدنی دستجات کارگری به وسیله قطار آب بین میرجاوه و نوکندی.

«۱۸ ـ ۴ باغ کنسولگری پاکستان در زاهدان.

«۱۹ ـ راه آهن دولتی ایران کلیه مأمورین راه آهن شمال غرب را که تابع دولت ایران بوده و در حال حاضر در این قطعه مشغول کار می‌باشند استخدام خواهند نمود.

«۲۰ ـ راه آهن ایران سایر مأمورین را نیز که فعلاً تابع دولت پاکستان بوده ولی حاضر به قبول تابعیت ایران طبق مقررات باشند استخدام خواهد نمود.

۲۱ ـ به خدمت مأمورین مذکور در مواد ۱۹ و ۲۰ در راه آهن شمال غرب در تاریخ تحویل حوزه راه آهن خاتمه داده شود و کلیه حقوق و مطالبات آن‌ها از طرف راه آهن شمال غرب پرداخته خواهد شد.

«۲۲ ـ در صورتی که راه آهن ایران در موقع تحویل گرفتن حوزه راه آهن احتیاج به وجود مأمورین پاکستانی داشته باشد راه آهن شمال غرب مأمورین مزبور را مختار خواهد گذارد بر طبق شرایطی که بین دو راه آهن توافق خواهد شد به استخدام راه آهن ایران درآیند.

«۲۳ ـ راه آهن ایران اقدامات لازم را برای حمایت و تأمین مأمورین راه آهن شمال غرب که در خاک ایران مأموریت داشته و یا قطارهایی که در داخل خاک ایران خدمت می‌نمایند به عمل خواهد آورد.

«۲۴ ـ راه آهن ایران برای مأمورین راه آهن شمال غرب که در خاک ایران مأموریت دارند منازل مجانی مناسب مانند آنچه فعلاً نیز تأمین نموده است تأمین خواهد نمود.

«۲۵ ـ خط تلگراف و تجهیزات مربوط واقع در خاک ایران و وسایل استفاده از تلگراف که در میرجاوه و زاهدان موجود می‌باشد در موقع تحویل خط حوزه از طرف راه آهن ایران تحویل گرفته می‌شود در صورتی که راه آهن ایران به منظور نگهداری خط تلگراف و وسایل درکشور ایران احتیاج به قطعات و وسایلی داشته باشد اداره پست و تلگراف پاکستان در صورت موجود بودن، وسایل موردنیاز را در مقابل دریافت بهاء در اختیار راه آهن خواهد گذارد.

بعلاوه چنانچه راه آهن ایران به وجود سیم‌بان و یا مأمور خط مستقیم میرجاوه احتیاج داشته باشد می‌تواند از وجود چنین سیم‌بانی استفاده نماید مشروط بر این که

سیم‌بان مزبور مایل باشد بر طبق شرایط پیشنهادی راه آهن ایران انجام وظیفه نماید.

امضا: گواهان $\frac{1}{2}$ مدیرکل راه آهن ایران در کراچی (پاکستان)

امضا: گواهان $\frac{1}{2}$ مدیرکل راه آهن پاکستان در کراچی (پاکستان)

موافقت‌نامه فوق راجع به قانون موافقت‌نامه مربوط به انتقال راه آهن میرجاوه ـ زاهدان مصوب جلسه روز چهارشنبه پانزدهم دیماه هزار و سیصد و سی و هشت مجلس سنا می‌باشد و صحیح است.

نایب رییس مجلس سنا ـ وارسته »

با وجود این، ده سال طول کشید تا نمایندهٔ دولت ایران این خط را تحویل گرفت. متن اعتبارنامه‌ای که به موجب آن راه آهن زاهدان ـ میرجاوه از دولت پاکستان تحویل گرفته شد به شرح زیر است:

«۲۸۰۷۲ / ۱۳۴۸/۸/۱۲ اعتبارنامه

طبق موافقت‌نامه قانونی مورخ ۱۶ فوریه ۱۹۵۹ منعقده بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان خط راه آهن از مرز ایران و پاکستان تا زاهدان می‌بایستی به دولت ایران تحویل گردد، لذا بدین وسیله آقای «حسن نجفی مالکی» عضو هیأت مدیره و مدیرکل راه آهن دولتی ایران تعیین و معرفی می‌شوند که از طرف وزارت راه و راه آهن دولتی ایران با هیأت نمایندگی پاکستان همکاری نموده و با توجه به توافقهای انجام شده قبلی راه آهن از مرز ایران، پاکستان تا زاهدان را تحویل بگیرند.

با تقدیم تعارفات وزیر راه شالچیان

تهران به تاریخ ۸ آبان ۴۸ برابر ۳۰ اکتبر ۱۹۶۹»

هیئت نمایندگی ایران به ریاست حسن نجفی مالکی، عضو هیت مدیره و مدیر کل اداری راه آهن و هیئت نمایندگی پاکستان به ریاست سید محامد افضل-اس-کیو-ای-چی- آر-اس کمیسیونر راه آهن پاکستان، در اجرای موافقتنامهٔ قانونی مورخ بهمن ۱۳۳۸، از هشتم تا سیزدهم آبان ۱۳۴۸ در تهران مذاکراتی انجام دادند که طی آن دو طرف در مورد بعضی از مواد موافقتنامه به توافق رسیدند و در چهارده آبان ۱۳۴۸ به امضای دو طرف رسید.

هیئت نمایندگی پاکستان و اعضای هیئت ایرانی روز چهارده آبان ۱۳۴۸ با قطار به مشهد عزیمت کردند. به علت نامساعد بودن هوا، در روز پانزدهم آبان با اتوبوس عازم زاهدان شدند و بقیه مذاکرات صبح روز شانزدهم آبان ادامه یافت؛ در همین روز به منظور بازدید از خط و ایستگاههای مسیر عازم میرجاوه شدند.

با توجه به فقدان بالاست و وضع تراورس‌های چوبی این خط، که در حدود سی درصد آنها احتیاج به تعویض داشت و به طور کلی در ماسه دفن شده بود، تشخیص دادند که این خط مستلزم اقدامات اساسی است. ارتفاع خاکریزها از سطح زمین بسیار کم بود و در محلهای عبور سیل از نظر صرفه‌جویی و برای اینکه پلی ساخته نشود خط در سطح زمین قرار داشت و سیلاب از روی آن عبور می‌کرد. در این محلها علایم مخصوصی برای تشخیص ارتفاع آب و عبور وسایل نقلیه نصب شده بودو وضع ریل‌ها و سوزنها رضایت‌بخش بود و در بعضی قسمتها از تراورس‌های چدنی مخصوص استفاده شده بود. سرعت قطارها در این مسیر به طور متوسط در حدود سی کیلومتر بود.

همچنین اعضای کمیسیون در زاهدان در مورد اموال منقول و غیرمنقول و اوراق بهادار و صدور احکام کارمندان ایرانی و ادامه خدمت کارمندان پاکستانی به توافقهایی رسیدند که مورد تأیید دو طرف قرار گرفت.

«**ویژگیهای راه آهن زاهدان ـ میرجاوه**[1] ـ راه آهن زاهدان در بدو تأسیس جنبه کاملاً موقتی داشته و از این رو هیچ‌گونه خاکریز و پل و ابنیه اساسی در آن احداث نشده بود، در جاهایی که خط از نهرهای کوچک عبور می‌کرد بدون خاکریز روی بستر رودخانه ساخته شده بود و به جای بالاست بین تراورسها را ماسه ریخته بودند به نحوی که در فصول بارانی آب از زیر ریلها جریان می‌یافت و بعضی اوقات روی خط را نیز فرامی‌گرفت و موجب اختلال در حرکت قطارها می‌شد.

ساختمان فنی آن محدود و تنها یک پل نسبتهً اساسی در تمام طول خط بود که با طاق آجری ساخته بودند و دارای سه چشمه سه متری بود که در ۴۴/۲ کیلومتری مرز ایران قرار داشت. آبروهای طول خط با لوله‌های بتونی به قطر ۰/۶۴۶ متر ساخته شده بود که تقریباً ۷۰ عدد بوده و در زیر خط قرار داشتند.

«طول این خط در خاک ایران ۹۲ کیلومتر بود که از سمت غرب ایستگاه «سیه‌زند» واقع در ۵۹۰ کیلومتری خارج از مرز ایران منشعب شده یک رشته از آن از راه «کوته» به سمت افغانستان و رشته دیگر از «نوشکی» در ۴۶۱ کیلومتری مرز ایران و «نوکندی» گذشته به ایستگاه میرجاوه می‌رسید و در کیلومتر ۹۲ به ایستگاه زاهدان متصل می‌شد و یک انشعاب از آن از زاهدان به طول ۴ کیلومتر به معدن سنگ می‌رفت. طول این خط از زاهدان به میرجاوه ۸۴ کیلومتر بود که بین شش ایستگاه به شرح زیر تقسیم می‌شد:

۱ـ ایستگاه میرجاوه به فاصله ۸ کیلومتر از مرز

۲ـ « بوک « ۳۲/۸ « «

۳ـ « خان محمدشاه « ۴۶/۳ « «

۴ـ « کجارود « ۶۲/۲ « «

---

۱. نقل به مضمون از تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۵۷.

۵- « لار « ۸۰/۳ کیلومتر از مرز

۶- « زاهدان « ۹۲ « «

ارتفاع ایستگاههای زاهدان و میرجاوه از سطح دریا به ترتیب ۱۳۶۰ و ۸۳۰ متر بوده و در مرز ایران و پاکستان در نزدیکی «رود تهلت» به ۷۹۰ متر می‌رسید.

«عرض خط مثل اکثر راههای آهن هندوستان ۱/۶۷۶ متر بوده، قوسها کلاً با شعاعهای بزرگ که کمتر از ۴۰۰ متر نیست ساخته شده و شیب خط بیش از ۱۰ متر در هزار نیست. خط اصلی در تمام طول خود با ریلهایی که ۱۰/۹۷ متر طول و ۳۷/۲۰۴ کیلوگرم در متر وزن داشتند ساخته شده تراورسها از چوب محکم به ابعاد ۱۲/۰×۲۴/۰×۳ متر بود.

«آب موردنیاز راه آهن از رودخانه لادیس توسط لوله‌ای به قطر ۳۰ سانتی و به طول ۶/۹۰ کیلومتر در مخزنی ذخیره می‌شد. از این مخزن دو لوله به قطر ۱۵ سانتیمتر و طول ۴/۶۰ کیلومتر تا میرجاوه کشیده شده بود، قطارهایی که از پاکستان می‌آمدند از این آب استفاده می‌کردند، زیرا تا مسافت زیادی در داخل بلوچستان پاکستان آب برای مصرف راه آهن وجود نداشت.»

وضع خطوط و ایستگاههای راه‌آهن زاهدان ـ میرجاوه بعد از سال ۱۳۴۸:[1] «راه آهن زاهدان میرجاوه به علت وصل نبودن به شبکه خطوط سراسری به ویژه زمانی که بهره‌برداری توسط دولت پاکستان صورت می‌گرفت مورد توجه نبود و تاکنون در زمینهٔ خاکریزی، پل، بالاست ابنیه اساسی آن اقدامات اصولی صورت نگرفته زیرا در آینده برنامه اتصال این خط به خطوط آهن تهران کرمان پیش‌بینی می‌شود و هر گونه اقدامی دوباره کاری بی‌رویه خواهد بود.

۱. نقل به مضمون از «گزارش مربوط به تحویل خطوط راه آهن زاهدان» در سال ۱۳۵۶.

«آب موردنیاز راه آهن در ناحیه میرجاوه از رودخانه لادیس و در سالهای اخیر از یک موتور آب تأمین می‌شود. در سال ۱۳۵۵ یک حلقه چاه عمیق در ایستگاه «کجه رود» حفر شد که در پایان سال ۱۳۵۶ از آن بهره‌براری می‌شد.

«در طول خط آهن زاهدان تا مرز (میل ۷۲) ده ایستگاه وجود دارد که دو ایستگاه میرجاوه و زاهدان باز بوده و هشت ایستگاه دیگر بسته هستند و فاقد خط مانوری.

«۱ ـ در ایستگاه بسته مرزی (میل ۷۲) احداث سه اطاق، مرمت آب انبار و تعمیر و تعویض تراورسهای محدود ایستگاه، صورت گرفته است و اقدامات انجام شده در سایر ایستگاهها به شرح ذیل است:

«۲ ـ در ایستگاه باز میرجاوه نصب یک موتور برق و تأمین روشنایی ایستگاه به وسیله پایه‌های فلورسنتی و نصب یک موتور آب و تعویض لوله‌کشی آب و تعویض کلیه تراورسهای فرسوده.

«۳ ـ ایستگاه بسته لاندی ـ احداث یک آب‌انبار سیمانی و تعویض ۸۰ درصد تراورسهای ایستگاه.

«۴ ـ ایستگاه بسته بوک ـ اقدامی نشده است.

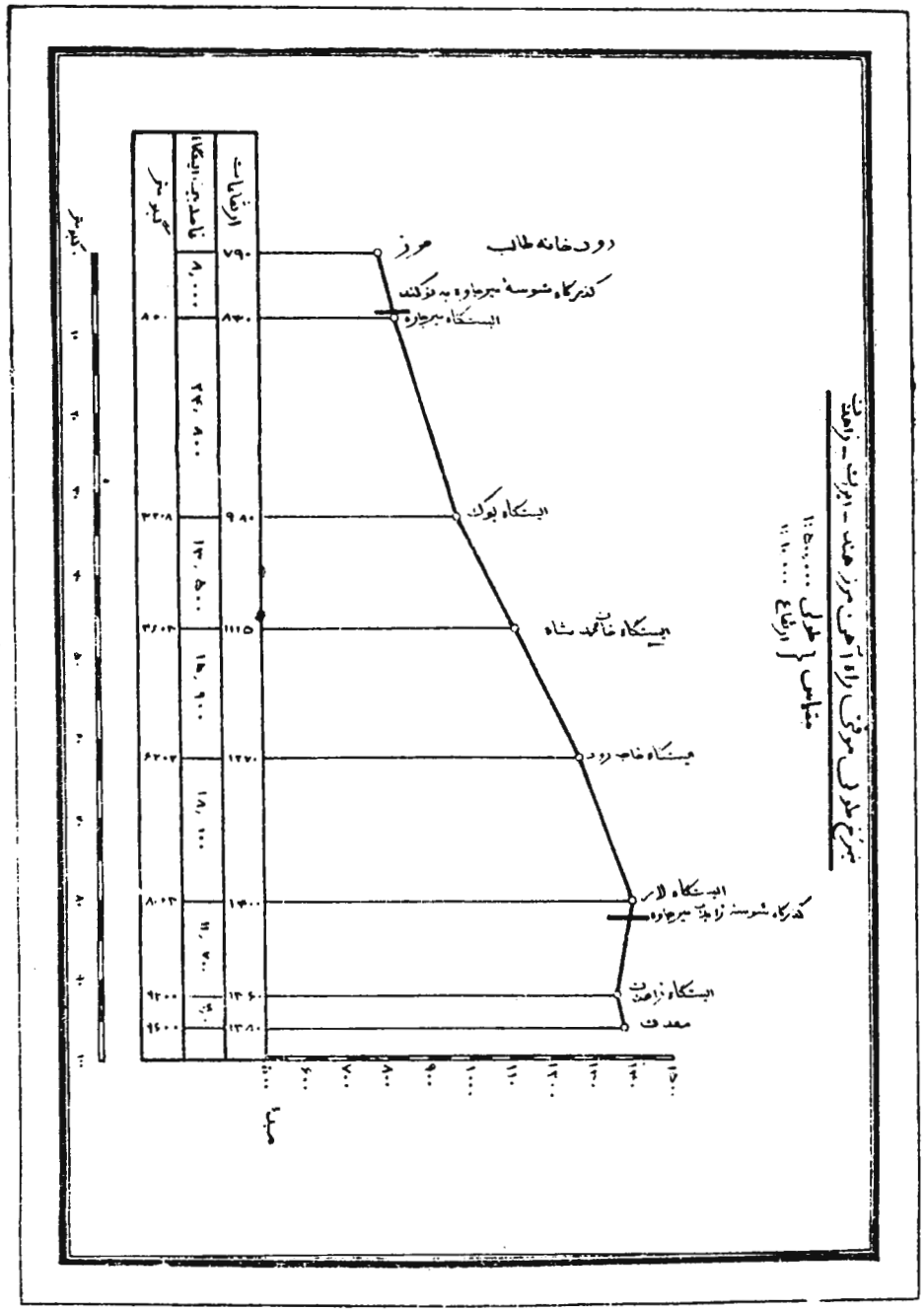
«۵ ـ ایستگاه بسته‌خان محمدشاه ـ در این ایستگاه تا اواخر ۱۳۵۶ خط مانور ایجاد شده و این ایستگاه هم مانند ایستگاههای زاهدان و میرجاوه باز شد.

«۶ ـ ایستگاه بسته چهار سوله نظیر ایستگاه خان محمدشاه.

«۷ ـ ایستگاه بسته کجه رود ـ حفر یک چاه عمیق و احداث یک دبستان پنج کلاسه و تعویض ۵۰ درصد تراورسها.

«۸ ـ ایستگاه بسته پدکی ـ احداث یک آب انبار سیمانی.

«۹ ـ ایستگاه بسته لار ـ در این ایستگاه اقدامی نشده است.



نیمرخ طولی موقتی راه آهن مرز پاکستان - ایران

«۱۰ ـ ایستگاه باز زاهدان ـ احداث ساختمانهای امور اداری، بهره‌برداری، باشگاه از محل صرفه‌جوییهای اعتبارات تعمیراتی ناحیه زاهدان، تأمین روشنایی به وسیله پایه فلورسنت، حفر دو چاه عمیق، نصب موتور پمپ شناور و ساختمان موتورخانه، نصب اره هفت کاره و ساختمان نجارخانه، تأمین روشنایی منازل مسکونی کارکنان ایستگاه زاهدان ـ میرجاوه (منازل مسکونی کارکنان زاهدان و میرجاوه قبل از تحویل راه آهن زاهدان ساخته شده) تعویض کلیه لوازم اداری و جایگزینی لوازم جدید از قبیل میز تحریر، کولر و امثال آن.

«ایجاد واحد نقلیه با بکارگرفتن شش دستگاه اتومبیل، احداث ۱۲ هکتار فضای سبز در طول خط با درختان کاج، سرو و گز، تخلیه ایستگاههای زاهدان و میرجاوه از متصرفین عدوانی، محصور کردن ایستگاه زاهدان به وسعت یک میلیون و ششصدهزار مترمربع، دیوارکشی ضلع بلوار به طول یک کیلومتر و ثبت اراضی متعلق به راه آهن.»

۳۰ ـ راه آهن بوشهر ـ برازجان

در سال ۱۹۱۹، راه آهنی به طول پنجاه کیلومتر توسط انگلیسی‌ها بین بوشهر و برازجان احداث شد که تا مدتها مشغول کار بود و روزانه یک قطار مسافری از بوشهر به احمدی و برازجان می‌رفت. این راه آهن بعدها متروکه شد و خط آن را جمع کردند.

۳۱ ـ خطوط آهن شرکت سابق نفت

شرکت سابق نفت ایران و انگلیس به منظور رفع نیازهای خود و بهره‌برداری از نفت مناطق جنوب خط آهنی به هزینه خود احداث کرده بود که طول آن مجموعاً ۱۵۶ کیلومتر و عرض آن ۷۶ سانتیمتر بود. مهمترین قسمت این خطوط بین درخزینه و مسجد سلیمان به طول ۵۲ کیلومتر بود که چهار پل بزرگ در مسیر آن وجود داشت و یکی از آنها سیزده دهنه داشت. این خط از مسجد سلیمان تا چشمه‌علی نیز به طول ۴/۶

کیلومتر امتداد یافته بود. اینخط در سال ۱۹۲۱ ریل‌گذاری شده بود. در نقاط مختلف تصفیه‌خانه در منطقهٔ آبادان در حدود ۱۰۴ کیلومتر راه آهن به عرض ۰/۹۱ متر وجود داشت که به یازده منطقه تقسیم می‌شد و اهمیت هر یک از آنها به میزان حمل و نقل آن خط بستگی داشت.

علاه بر این خطوط که شرکت سابق نفت خود ساخته بود، به درخواست این شرکت خطوط فرعی به طولهای مختلف برای حمل محمولات به وسیله راه آهن دولتی ایران یا رساندن محمولات به مراکز فعالیت شرکت ساخته شده بود، مانند خط فرعی سربندر به بندر معشور که با تصدی راه آهن ایران ساخته شده و مشمول مقررات مربوط به خطوط فرعی بود.

خط آهن شرکت سابق نفت ایران و انگلیس

فصل دوم

هدفهای سیاسی و نظامی در احداث راه آهن سراسری

در ایران عصر قاجاریه و پس از آن، احداث راه آهن به عنوان یک پدیدهٔ تازهٔ علم و صنعت اهمیت خاصی داشت؛ چه از نظر نوآوری، نقش ارتباطی، تأمین رفاه و آسایش سکنه و جابه‌جایی فرآورده‌های کشاورزی و صنعتی بین مناطق مختلف کشور از دید خود ایرانیان؛ و چه به لحاظ توسعهٔ اراضی، تحکیم پایه‌های استعماری و حفظ منافع کشورهای استعمارگر بر منطقه، بویژه دولتهای روس و انگلیس و بعدها آلمان از نظر سیاستمداران کشورهای بیگانه.

با توجه به هدفهای هر یک از امتیازات احداث راه آهن در ایران با توجه به ضرورتهای زمان و مکان و روحیات طراح هر طرح، می‌توان هدفهای متفاوتی را در هر یک از طرحها باز شناخت. در این زمینه می‌توان چند عامل را برشمرد:

۱ ـ زمان: از ۱۸۵۰ تا ۱۹۲۵ که آغاز عملیات احداث راه آهن سراسری در زمان پهلوی اول است.

۲ ـ مکان: محل پیشنهادی برای احداث خط و طول مسیر و اتصال دو نقطه از کشور.

۳ ـ طراحان طرحها: با پیشنهاددهندگانِ احداث خطوط آهن که ممکن است ایرانی یا اتباع کشورهای بیگانه باشند.

این سه عامل در همهٔ طرحها دخالت داشت و اهداف طرح را این سه عامل متغیر تعیین می‌کرد.

در فاصلهٔ زمانی ۷۵ سالهٔ ۱۸۵۰ تا ۱۹۲۵ میلادی (۱۲۲۹ تا ۱۳۰۴ هجری شمسی یا ۱۲۶۶ تا ۱۳۴۳ هـ ق)، مجموعاً ۳۱ پیشنهاد یا امتیاز در مورد احداث خطوط آهن در ایران مطرح شد که همه به دورهٔ قاجار مربوط می‌شد. با روی کار آمدن سلسله پهلوی، طرح احداث راه آهن سراسری ایران مطرح شد و به اجرا درآمد و به این

ترتیب تعداد طرحهای اجرا شده و اجرا نشده مجموعاً به ۳۲ طرح رسید.

در این ۷۵ سال، در سیاست جهانی نیز تغییرات زیادی صورت گرفت و در هر دوره یکی از کشورهای استعمار قدرت داشتند؛ زمانی آلمان، گاه فرانسه، در دوره‌ای روسیه یا انگلستان یا هر دو. طراحان برنامه‌های احداث راه آهن در ایران نیز یا بیگانگان بودند یا اتباع ایرانی و در هر دو مورد نیز دو دسته طراح وجود داشت:

الف) طراحان بیگانه که خود به دو دسته تقسیم می‌شدند:

۱ـ اتباع بیگانه‌ای که براساس سیاستهای استعماری کشورشان طرحی ارائه می‌کردند. معمولاً این طرحها شامل مسیرهای طولانی و خطوط سراسری و پرخرج بود و هدفهای سیاسی و نظامی کشور استعمارگر را تعقیب می‌کرد، مثل امتیاز رویتر یا امتیاز خط رشت ـ تهران ـ خلیج بهار (چهار تبعه روس).

۲ ـ آن دسته از مهندسان و مقاطعه کاران کشورهای بیگانه که با حمایت یا بدون حمایت کشور خود خواستار امتیاز احداث خط آهن در ایران بودند. این خطوط معمولاً محلی و کوتاه بود و هدف از احداث آن کسب درآمد برای مؤسسه یا شرکت درخواست کننده بود، مانند خط حضرت عبدالعظیم ـ تهران، پیربازار ـ رشت، و ترامواى اسبی تهران.

ب) اتباع ایرانی که آنها را هم می‌توان به دو دسته تقسیم کرد:

۱ـ اشخاصی که به طور مستقل طرحی ارائه می‌کردند و با پایبندی به روحیه ملی‌گرایی و وطنخواهی به ترقی و توسعهٔ ایران می‌اندیشیدند، مانند حاج امین‌الضرب و میرزا یوسف خان.

۲ـ دولتمردانی که تابع سیاستهای یکی از کشورهای مستعمراتی بودند. بخصوص در اواخر دورهٔ قاجار طرفداران روسیه و انگلستان در مجلس و هیئت دولت در مقابل هم صف‌آرایی می‌کردند؛ بعدها سر و کله آلمانی‌ها هم پیدا شد که در داخل کشور

طرافدارانی داشتند.

بر اساس این مقدمه، تمام طرحها، پیشنهادها و درخواستهای امتیاز احداث راه آهن در ایران، اعم از اینکه به اجرا درآمده یا درنیامده باشند، در جدول پیوست ارائه می‌شود که مشخصات طرحها فهرست‌وار در آن منعکس است.

جدول طرحها، پیشنهادات و امتیازات احداث خطوط آهن در ایران، اعم از اجرا شده یا اجرا نشده، در دورهٔ قاجار

ردیف	نام طرح یا مسیر آن	طراح یا پیشنهاد دهنده یا صاحب امتیاز	ملیت	تاریخ پیشنهاد یا عقد قرارداد	سرنوشت طرح
۱	راه آهن سراسری اروپا ـ هندوستان (از عثمانی ـ بغداد ـ بصره ـ خوزستان ـ فارس به کرمان)	رابرت استیفنسن	انگلیسی	۱۲۶۶ هـ ق	اجرا نشد
۲	قرارداد ساوالان (مسیر مشخص نیست)	ساوالان	فرانسوی	« ۱۲۸۱	«
۳	قرارداد کمپانی پروسی (مسیر مشخص نیست)	؟	پروسی	« ۱۲۸۱	«
۴	تهران ـ حضرت عبدالعظیم (ع)	ادرین ولکامبر	فرانسوی	« ۱۲۸۴	«
۵	تهران ـ حضرت عبدالعظیم (ع)	دکتر امستروزبورگ	روس	« ۱۲۸۴	«
۶	قرارداد رویتر (بحر خزر ـ خلیج فارس)	جولیوس رویتر	آلمانی‌الاصلی که تبعه انگلیس شد	« ۱۲۸۹	«
۷	جلفا ـ تبریز	فاکگن هاگن	روس	« ۱۲۹۱	«
۸	پروژه ناصری (تهران ـ قم)	میرزا یوسف خان	ایرانی	« ۱۲۹۱	«
۹	راه آهن خراسان (تهران ـ مشهد)	میرزا یوسف خان	ایرانی	« ۱۲۹۷	«
۱۰	رشت ـ تهران	بانک آلئون	فرانسوی	« ۱۲۹۱	«
۱۱	نورمان (مسیر مشخص نیست)	بارون‌دونورمان	بلژیکی	« ۱۲۹۲	«
۱۲	رشت ـ تهران	فن شرزر	اتریشی	« ۱۲۹۶	«
۱۳	سراسری رشت ـ تهران ـ خلیج فارس	فابیوس بواتال	فرانسوی	؟	«
۱۴	محمودآباد ـ آمل ـ تهران	حاج امین‌الضرب	ایرانی	« ۱۳۰۴	تا آمل احداث شد
۱۵	تهران ـ حضرت عبدالعظیم (ع)	فابیوس بواتال	فرانسوی	« ۱۳۰۴	احداث شد
۱۶	خط آهن اسبی تهران (ترامواى اسبی)	فابیوس بواتال	فرانسوی	« ۱۳۰۴	احداث شد
۱۷	قزوین ـ تهران ـ قم	مسیو دنی	بلژیکی	« ۱۳۰۶	اجرا نشد
۱۸	طرح ویندسن (مسیر مشخص نیست)	ویندسن	امریکایی	« ۱۳۰۵	«
۱۹	سراسری رشت ـ تهران ـ خلیج بهار (در دریای عمان)	سه نفر به طور مشترک	هر سه نفر روس	« ۱۳۰۶	«
۲۰	سراسری جلفا ـ تهران ـ بندرعباس و خرمشهر ـ تهران ـ مشهد	رافلویچ	روس	« ۱۳۰۷	«
۲۱	تهران ـ پشند	فابیوس بواتال	فرانسوی	« ۱۳۰۸	«
۲۲	تهران ـ لار	لازار پولیاکف	روس	« ۱۳۱۱	«
۲۳	تهران ـ شمیران	مؤسسه آرتور کوپل	آلمانی	« ۱۳۱۶	«
۲۴	پیربازار ـ رشت	خوشتاریا	روس	؟	احداث شد
۲۵	سراسری اروپا ـ هندوستان (در دو مسیر که یکی از ایران می‌گذشت)	ساهانسکی	روس	« ۱۳۲۹	اجرا نشد
۲۶	آذربایجان: جلفا ـ تبریز	اتباع روس	روس	« ۱۳۳۲	احداث شد
۲۷	خرمشهر ـ خرم‌آباد	اتباع انگلیس	انگلیسی	« ۱۳۳۲	«
۲۸	خط ماکو (شاه تختی ـ ماکو ـ ترکیه)	اتباع روس	روس	« ۱۳۳۲	«
۲۹	میرجاوه ـ زاهدان	اتباع انگلیس	انگلیسی	« ۱۳۳۷	«
۳۰	بوشهر ـ برازجان	اتباع انگلیس	انگلیسی	« ۱۳۳۸	احداث و سپس برچیده شد
۳۱	خطوط آهن شرکت نفت سابق ایران و انگلیس	اتباع انگلیس	انگلیسی	« ۱۳۴۰	در خوزستان احداث شد
۳۲	خط آهن سراسری ایران ✲	ایرانیان به کمک شرکتهای اروپایی		۱۳۰۴ هـ ش	احداث شد

✲ . این خط از خطوط عصر قاجار نیست و در زمان پهلوی اول احداث شده است.

طرحهای متعدد احداث خط آهن سراسری در ایران اکثراً هدفهای استعماری کشورهای استعمارگر را تعقیب می‌کرد. این طرحهاعبارت بودند از:

۱ـ راه آهن سراسری که ادامهٔ خط آهن پیشنهادی اروپا به هند بود و رابرت استیفنسن آن را طراحی کرد.

۲ـ طرح تهران ـ مشهد که میرزا یوسف خان مستشارالدوله پیشنهاد کرد.

۳ ـ امتیاز بارون جولیوس رویتر.

۴ـ خط رشت ـ تهران ـ خلیج فارس، طرح مسیو بواتال.

۵ـ خط رشت ـ تهران ـ خلیج بهار (در دریای عمان) که طراح آن اتباع روسیه بودند.

۶ـ خطوط جلفا ـ تهران ـ بندرعباس و خرمشهر ـ تهران ـ مشهد که اتباع روسیه طراحی کردند.

۷ـ خط اروپا به هندوستان، طرح ساهانسکی روس.

۸ـ خط سراسری ایران که در عصر پهلوی اول طراحی و احداث شد.

۹ـ نظر به اینکه هفت طرح اول در فصل امتیازات ذکر شده‌اند در اینجا به اجمال به اهداف آنها اشاره می‌کنیم و سپس به هدف احداث راه آهن سراسری در عصر پهلوی و مقاصد سیاسی و نظامی مؤثر در احداث آن خواهیم پرداخت.

۱ـ طرح استیفنسن؛ خط آهن سراسری اروپا به هند. طرح این خط در سال ۱۲۶۶ هق (۱۸۵۰ میلادی) توسط رابرت استیفنسن (پسر جورج مخترع لکوموتیو) ارائه شد و هدف آن اتصال اروپا به هندوستان بود. طرحی بود بسیار وسیع و پرخرج و اهمیت ویژهٔ اقتصادی و سیاسی داشت. این خط از وین در اروپا شروع می‌شد و پس از عبور از خاک عثمانی به بغداد و بصره می‌رسید، از آنجا به محمره (خرمشهر) متصل می‌شد و از طریق خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان به سند در هندوستان منتهی می‌شد.

طرح این خط برای پالمرستون[1] ارسال شد و او نیز آن را برای بررسی به سفارتخانه‌های انگلیس در تهران و استانبول فرستاد. شیل، وزیر مختار انگلیس، طرح را از جنبه‌های فنی، سیاسی و اقتصادی بررسی کرد و نتیجه را برای استیفنسن و پالمرستون ارسال داشت. نظر او این بود که اگر بخواهند راه آهنی احداث کنند بهتر است از آسیای صغیر به آذربایجان متصل شود و پس از عبور از تهران و اصفهان به سمت هند برود.

استیفنسن در این طرح از نظر فنی بر سهل‌العبور بودن خط و سهولت صدور منابع اقتصادی هند به انگلیس تأکید داشت و خط را از مسیر غیرکوهستانی و امن استانهای جنوبی ایران عبور می‌داد که تحت نفوذ انگلیس و از قلمرو نفوذ روسیه کاملاً دور بود. ولی شیل، بدون توجه به مسائل فنی، فقط از نظر اقتصادی و توسعهٔ بازار مصنوعات انگلیس در داخل ایران چنین مسیری را پیشنهاد می‌کرد. او به لحاظ نظامی و سیاسی با چنین طرحی مخالف بود و اعتقاد داشت که «بر دشواریهای ما در قسمت جنوب و نزدیکیهای هند خواهد افزود.[2]»

اصولاً دولت انگلیس مخالف احداث هرگونه خط سراسری، بخصوص از شمال به جنوب، در ایران بود، زیرا پای رقیب (روسیه) را به آبهای گرم باز می‌کرد و وصیت پتر کبیر مبنی بر دستیابی روسیه به آبهای گرم تحقق می‌یافت. به این ترتیب، با اینکه طراح این خط انگلیسی بود، طرح بر اثر مخالفت سیاستمداران انگلیسی اجرا نشد.

۲ ـ طرح رویتر برای احداث خط سراسری در ایران از خلیج فارس تا دریای خزر. این طرح، به دلایلی که در فصل امتیازات ذکر شد، هرگز به مرحلهٔ اجرا نرسید. بارون جولیوس رویتر آلمانی‌الاصل، که تابعیت انگلیس را پذیرفته بود، بارها دست به دامن پارلمان هیئت دولت و سیاستمداران انگلیس شد تا از او در مقابل اقدامات ایران برای

---

۱. وزیر امور خارجه انگلیس

۲. اندیشهٔ ترقی، ص ۳۳۸.

لغو امتیازنامه حمایت کنند و مانع از ابطال آن شوند، ولی هیچ حمایتی از او نشد. این طرح براساس نظرات سیاسی و استعماری دولت انگلیس تهیه نشده بود، بلکه صاحب یک شرکت خصوصی طرحی بسیار سنگین و سودجویانه به دولت ایران ارائه کرده بود. این طرح بدون دخالت دولت انگلیس و بر اثر فشار ایرانیان (علما، درباریان و اقشار مردم) و مخالفت شدید دولت روسیه لغو شد.

۳ـ طرح تهران ـ مشهد. به دلیل طولانی بودن مسیر این خط، آن را جزو خطوط سراسری ذکر کرده‌ایم. طراح آن میرزا یوسف خان بود. این طرح نیز فقط به صورت پیشنهاد ارائه گردید و قدمی در راه اجرای آن برداشته نشد.

۴ـ خط رشت ـ تهران ـ خلیج فارس. طراح آن مسیو بواتال فرانسوی بود. این امتیازنامه نیز به دلایل سیاسی و اقتصادی اجرا نشد.

۵ـ خط رشت ـ تهران ـ خلیج بهار. طرح این خط را چهار نفر اتباع روس پیشنهاد کردند و به خاطر مخالفت وزیر امور خارجه روسیه و سفیر روسیه در تهران به دو دلیل عملی نشد: اولاً، مخالفت و عکس‌العمل دولت انگلیس که احتمال داشت متقابلاً خواستار کسب امتیازاتی در جنوب شود؛ و ثانیاً، با احداث چنین خطی ارسال محصولات و مصنوعات انگلیس به شرق امکان‌پذیر می‌شد و ممکن بود بازارهای شمال ایران را از دست روس‌ها بیرون بیاورد.

۶ـ خطوط جلفا ـ تهران ـ بندرعباس و محمره ـ تهران ـ مشهد. طرح این خطها را دو نفر از اتباع روسیه ارائه کردند و برای کسب امتیاز به تهران آمدند، ولی موفق نشدند.

۷ـ در سال ۱۹۱۰، مهندس ساهانسکی روسی مسیری را برای ارتباط اروپا و هندوستان طراحی کرد که از ایران می‌گذشت. این مسیر از شهرهای کاله (در فرانسه)، ورشو، روستف و باکو می‌گذشت و در خاک ایران به رشت می‌رسید و پس از عبور از قزوین،

تهران، نائین، یزد، کرمان، بم، نوشکی به احمدآباد در شبه قاره هند می‌پیوست. این طرح نیز به مرحلهٔ عمل نرسید.

به این ترتیب، مشخص است که طرح خطوط آهن سراسری در ایران به خاطر نیاز به سرمایه‌گذاریهای وسیع بیشتر به پیشنهاد اتباع کشورهای استعمارگر بود. به علاوه، کمتر به صورت خطی سراسری در داخل کشور ایران بررسی می‌شد و جزئی از مسیر طولانی بین قاره‌ای بود که از خاک ایران هم عبور می‌کرد و ارتباط هندوستان را با اروپا برقرار می‌ساخت.

۸ ـ خط آهن سراسری ایران در عصر پهلوی. سی‌ام اکتبر ۱۹۲۵ میلادی (نهم آبان ۱۳۰۴ شمسی) سلسلهٔ قاجار با خلع احمد شاه از سلطنت منقرض شد و در سیزده دسامبر همان سال (۲۱ آذر ۱۳۰۴) مجلس مؤسسان رضا خان را به سلطنت برگزید و او سلسهٔ پهلوی را در ایران تأسیس کرد. همان طور که پیش از این اشاره شد، در زمان سلاطین قاجار رقابت دولتهای بزرگ در خاورمیانه شدت گرفت و ایران عرصهٔ این رقابتها شد. نقش اساسی را در این بین دو دولت روس و انگلیس بازی می‌کردند. روسیه از زمان پتر کبیر به فکر دستیابی به آبهای گرم از طریق رسیدن به خلیج فارس بود و انگلیس تسلط روسیه بر خلیج فارس را برای موقعیت خود در هندوستان بسیار خطرناک می‌دید. انگلیسی‌ها با روی کار آمدن رضا شاه فصل تازه‌ای را در تاریخ ایران آغاز کردند.

پس از برقراری حکومت مشروطه در ایران عصر قاجار، روابط دولتهای روسیه و انگلیس تیره شد زیرا دولت روسیه این امر را نتیجهٔ تحریکات دولت انگلیس می‌دانست. با این حال، در این ایام هر دو دولت از توسعهٔ قدرت دولت آلمان بیمناک بودند. در نتیجه، موقتاً اختلافات را کنار گذاشتند و سازش کردند و این سازش زیانهای فراوانی

برای ایران به همراه داشت. در نتیجهٔ توافقهای این دو دولت، ایران به سه منطقه تقسیم شد: منطقهٔ نفوذ روسیه در شمال، منطقهٔ نفوذ انگلیس در جنوب، و منطقهٔ بی‌طرف که ظاهراً برای حکومت ایران باقیمانده بود. نشر این خبر خشم ایرانیان را برانگیخت و موجب شد از انگلیس روگردان شوند و به آلمان پناه ببرند. آلمان در تعقیب سیاست نفوذ به بازارهای شرق می‌خواست در سرزمینهای خاورمیانه نفوذ کند، حتی در ۱۸۹۸، ویلهلم دوم در سفر به استانبول موضوع احداث راه آهن بغداد به خلیج فارس را توسط آلمانی‌ها مطرح کرد.

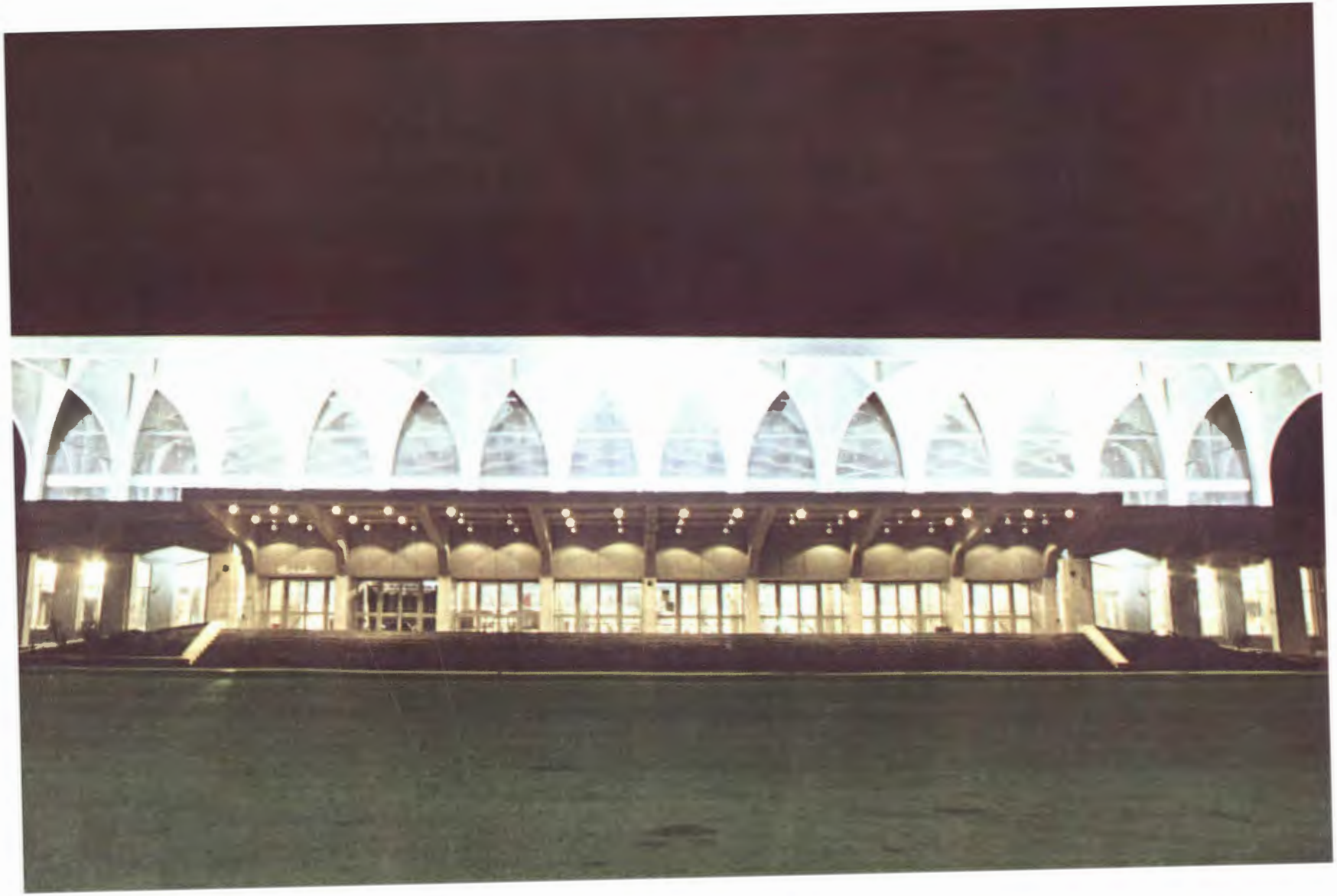
در این اوضاع، دولت ایران سعی در قطع مداخلات بیگانگان داشت و از طرفی اختلافهای دولت آلمان و متفقین هم تشدید می‌شد. در سالهای ۱۹۱۰ تا ۱۹۱۴، چند قرارداد کم‌اهمیت بین دو طرف (آلمان و متفقین) منعقد شد، از جمله در ۱۹۱۰، در ملاقات نیکلای دوم تزار روسیه و ویلهلم دوم امپراتور آلمان در پوتسدام، در مورد منابع دولتهای روسیه و آلمان در ایران مذاکره شد، ولی این مذاکرات منجر به عقد پیمانی نشد. در نوزده اوت ۱۹۱۱، قراردادی در پترزبورک منعقد شد که به موجب آن دولت آلمان تلویحاً منطقهٔ نفوذ روسیه را به رسمیت می‌شناخت و در مقابل دولت روسیه اجازه می‌داد که دولت آلمان تحت شرایطی خاص ادامهٔ راه آهن بغداد را در شمال ایران احداث کند. در مقدمهٔ این معاهده قید شده بود که «تجارت در ایران برای کلیه ملل آزاد می‌باشد[1]».

با اینکه منظور دولت آلمان در ظاهر بازرگانی بود، ولی در عمل بازار ایران را از انحصار یکی دو دولت خاص خارج می‌کرد. براساس مواد قرارداد پوتسدام، منافع خاصی برای دولت روسیه در شمال قائل شده بودند و در خطی که از قصر شیرین شروع

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۳۲.

می‌شد و از اصفهان و یزد و خواف می‌گذشت و در ناحیه کاشیک (کاشکا) به سر حد افغانستان می‌رسید. به علاوه دولت روسیه اجازه داشت امتیاز احداث راه آهنهای شمال و راه آهن تهران به خانقین را کسب کند تا راه آهن اخیر به راه آهن بغداد که بنا بود آلمانی‌ها بسازند متصل شود. مقرر شده بود که این خط در مدت چهار سال احداث شود و اگر تا دو سال پس از انقضای قرارداد دولت روسیه ساختمان آن را آغاز نکند، دولت آلمان حق داشته باشد امتیاز فوق را رأساً از دولت ایران بگیرد و خود شروع به ساختمان کند. می‌توان گفت مفاد قرارداد پوتسدام پاسخ عملی بیسمارک (صدراعظم آلمان در زمان ویلهلم امپراتور پروس) به نامهٔ ناصرالدین شاه بود. با انعقاد این قرارداد در واقع سّد انحصار اقتصادی دولتهای روسیه و انگلیس در ایران درهم شکست.

با امضای قرارداد پوتسدام، دولتهای روسیه و انگلیس در تجارت شرق با حریف مقتدری رو به رو می‌شدند. دولت آلمان با استفاده از خطی که احداث کرده بود کالاهای تجارتی خود را در کمترین مدت به ایران سرازیر می‌کرد، در حالی که دولت انگلیس ناگزیر بود با طی هزاران کیلومتر به وسیلهٔ کاروان و با عبور از راههای صعب‌العبور ایران مرکزی کالاهای خود را در بازارهای ایران عرضه کند. پس منطق حکم می‌کرد که دولتهای روسیه و انگلیس برای مقابله با سیاست دولت جدید آلمان از مخالفت با یکدیگر دست بردارند و کنار بیایند. در نتیجه احداث راه آهن بزرگ هندوستان بار دیگر برای دو دولت اهمیت خاصی پیدا کرد؛ «خومیاکف» و «تیمر یازوف» رؤسای اتاقهای بازرگانی روسیه و انگلیس وارد عمل شدند و شرکتی به نام «شرکت نقشه‌برداری راه آهن در ایران» تأسیس کردند که اولین جلسهٔ آن در چهاردهم ژوئیه ۱۹۱۲ در پاریس تشکیل شد. در این شرکت، فرانسوی‌ها، روس‌ها و انگلیسی‌ها سهیم بودند. ریاست شرکت به «راندر»، سرمایه‌دار معروف فرانسوی، محول شد که



زمانی سفیرکبیر بود و خومیاکف معاونت شرکت را به عهده داشت. نمایندگی فرانسوی‌ها را بانک پاریس و هلند، نمایندگی انگلیسی‌ها را بانک برادران بی‌رینگ، و نمایندگی روس‌ها را بانکهای مهم پترزبورک و مسکو و بانکهای «ولگا» و «گاما» و «ورشو» و بانک استقراضی روس در ایران به عهده داشتند.

در جلسهٔ اول شرکت دربارهٔ جلوگیری از نفوذ اقتصادی آلمان تصمیم‌گیری شد. نقشه‌ای که این شرکت برای راه آهن در نظر گرفته بود همان طرح مهندس ساهانسکی بود.

از سال ۱۹۰۷، دولت انگلستان نقشه خاصی را در ایران تعقیب می‌کرد و در شمال و جنوب کشور منطقهٔ نفوذ روسیه و انگلیس را بوجود آورده بود. این دولت در ۱۹۱۲ به اهمیت و ضرورت راه آهن سراسری ایران پی برد. در یازدهم ژوئیه ۱۹۱۲، «سر ادوارد گری»، وزیر امور خارجهٔ انگیس، در پارلمان آن کشور گفت: «هر گونه اقدام بر عیله راه آهن سراسری ایران کار عاقلانه‌ای نیست زیرا این راه آهن دیر یا زود ساخته خواهد شد و دولت انگلیس برای حفظ منافع خود باید شخصاً در این امر بزرگ دخالت کرده و در ساختن آن شرکت جوید.» این موضوع عکس‌العمل‌های متفاوتی در بین ملت انگلیس ایجاد کرد؛ عده‌ای مخالف و گروهی موافق آن بودند. در ژانویه ۱۹۱۲، «چایرول والنتین» در روزنامه تایمز نوشت: «دولت روسیه به خوبی می‌داند که همکاری صمیمانه با انگلستان بهتر از روش خصمانه سابق می‌باشد و به خوبی متوجه شده که فکر فتح هندوستان عمل فوق‌العاده دشوار و پرخطری خواهد بود»، و در پایان اضافه کرد، «ما نباید منافعی که از راه آهن سراسری عاید امپراتوری انگلیس می‌شود از ترس یک رشته‌توهمات بی‌جا و موهومات کهن از دست بدهیم.» این نویسنده عقیده داشت که «جدا نگاهداشتن هندوستان از دنیای جدید فکر خام و بی‌اساسی است» و معتقد بود که

«دولت روسیه با استفاده از معاهده ۱۹۰۷ می‌تواند در منطقهٔ نفوذ خود که تا اصفهان ادامه پیدا می‌کند راه آهن بسازد و در موقعی که روسیه این حق را دارد و ممکن است بدون موافقت انگلستان شروع به ساختمان راه آهن بکند، بهتر آن است که اشتباهی را که در مورد راه آهن بغداد مرتکب شده‌ایم مجدداً مرتکب نشده و با دولت روسیه در ساختمان راه آهن ایران همکاری و منافع انگلیسیها را نیز محفوظ داریم.»

یک نظریهٔ مخالف بر این اساس بود که با اینکه راه آهن ایران عاقبت ساخته خواهد شد، شرکت دولت انگلیس در احداث آن سودی ندارد، زیرا دولت روسیه کالاهای خود را با پیمودن فاصلهٔ کم راحتتر به جنوب ایران خواهد رساند، در حالی که برای ورود کالاهای انگلیسی به شمال ایران باید هزارها کیلومتر طی شود. از طرفی، با احداث راه آهن سراسری ایران، هندوستان در معرض خطر دولت روسیه قرار می‌گیرد . دولت انگلیس باید برای مواجهه با این خطر قوای کافی در مرز هندستان آماده داشته باشد. همچنین حکومت روسیه به کمک این خط می‌تواند سپاهیان خود را در مدت کمی برای حمله به هندوستان به جنوب ایران و بندرعباس اعزام کند.

در این میان فرانسوی‌ها به طور کلی موافق احداث راه آهن بودند و به اتفاق روس‌ها برای جلب افکار عمومی انگلیسی‌ها به تبلیغ پرداختند و فعالیت شدیدی برای اجرای این طرح آغاز شد. با شروع جنگ جهانی اول، ناگهان همهٔ نقشه‌ها نقش بر آب شد. تمام مهندسان و کارکنانی که برای ساختمان راه آهن ایران در نظر گرفته شده و تعدادی از آنها در اطراف قزوین و تهران مشغول کار بودند به خدمت زیرپرچم فراخوانده شدند و موضوع به فراموشی سپرده شد.

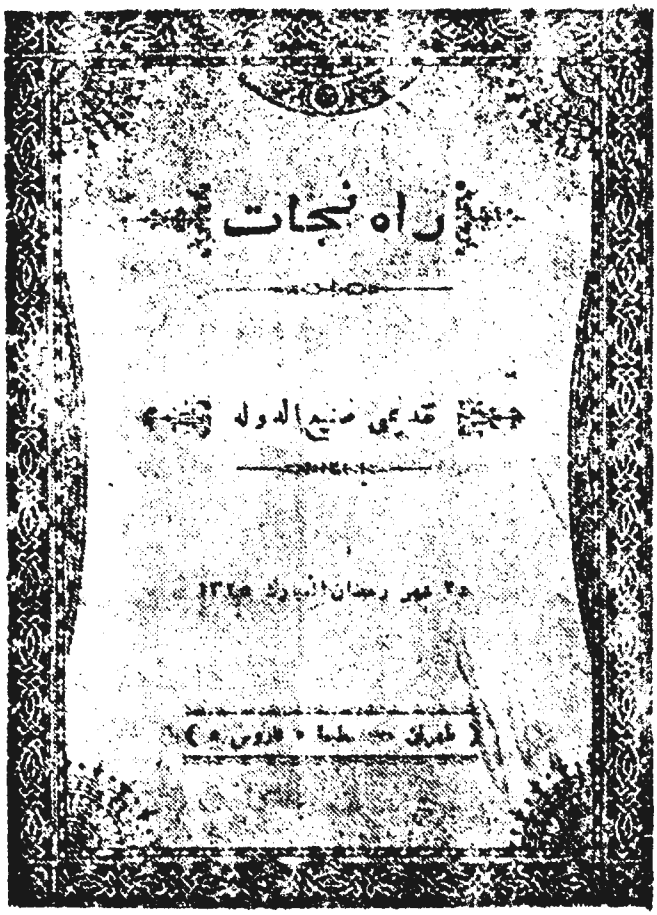
پس از جنگ جهانی اول، دولت انگلیس تا حدی سیاست خود را در مورد توسعهٔ شبکهٔ راه آهن در ایران تغییر داد و به منظور بهره‌وری بیشتر از منابع اقتصادی در

پیرامون خلیج فارس، از جمله پاکستان (بلوچستان) و ایران (خوزستان)، به احداث خطوط آهن پرداخت. در جنوب غربی ایران، خطوط بوشهر ـ برازجان و خطوط آهن مناطق نفتی (شرکت نفت سابق ایران و انگلیس) را ساخت و در جنوب شرقی ایران خط پاکستان را تا زاهدان ادامه داد. پس از آن، دیگر خطی به خطوط قبلی اضافه نشد تا اینکه سلسلهٔ قاجار سقوط کرد و سلسلهٔ پهلوی زمام قدرت را به دست گرفت. در این دوره نیز دولتهای روس، انگلیس و آلمان هر سه در سرزمین ایران رقابت می‌کردند و اگر نفوذ دولت آلمان در ایران نبود، شاید درگیریهای سیاسی دولتهای روسیه و انگلیس باز هم مانع از احداث خطوط آهن سراسری می‌شد.

در اواخر حکومت سلسلهٔ قاجار، مرتضی قلی‌خان هدایت (صنیع‌الدوله)، که در آلمان تحصیل کرده بود، در سال ۱۳۲۵ هق (۱۲۸۶ هش، ۱۹۰۷ میلادی) کتاب راه نجات را نوشت؛ او هجده سال قبل از تأسیس سلسلهٔ پهلوی، احداث خط آهن سراسری را با استفاده از سرمایه ایرانی و بستن مالیات بر قند و شکر و چای و نمک پیشنهاد کرد. او نقشهٔ خط سراسری را هم روی نقشه جغرافیایی «هانری کیپرت» چاپ برلن، که در ۱۸۸۳ منتشر شده بود، و در مقیاس ۱:۱۰۰۰۰۰۰ طوری ترسیم کرده بود که کاملاً با خطوط فعلی راه آهن سراسری منطبق بود و عقیده داشت احداث خط آهن باید قطعه قطعه انجام شود. صنیع‌الدوله مسیرهای زیر را برای راه آهن پیش‌بینی کرده بود:

اول ـ راه آهن تهران به مشهد به انضمام راه فرعی شاهرود به گرگان به منظور حمل و نقل زوار.

دوم ـ راه آهن تهران به اهواز از مسیر قم، سلطان‌آباد(اراک)، بروجرد، خرم‌آباد، دزفول، شوشتر و اهواز.



تصویر روی جلد کتاب راه نجات

سوم ـ راه آهن تهران به جلفا از مسیر قزوین، زنجان، میانه، تبریز، مرند و جلفا و راه فرعی مرند به خوی و آواجیک در ترکیه که از طریق ارز روم، ترابوزان (کنار دریای سیاه)، ملاطیه، قیصریه، آنکارا به ازمیر و استانبول در کنار دریای مرمره منتهی می‌شد.

طرح صنیع‌الدوله و اتصال خطوط آهن ایران و ترکیه تقریباً بر اساس نقشه‌ای که او پیشنهاد کرده بود با سرمایه داخلی و با همان روش پیشنهادی او، یعنی بستن مالیات بر قند و شکر، عملی شد. و هستند کسانی که همه این افکار بلند فرزندان ایران را به هر

نحوی که شده می‌خواهند به غارتگر زمان و استعمارگر پیر دنیای چپاول و غارتگر کشورهای ناتوان یعنی انگلیس نسبت بدهند و گویا از این که نام ایرانی به عنوان مبتکر و صاحب عقل و فکر و درایت در صفحه‌ای از تاریخ ثبت شود شرم دارند.

صنیع‌الدوله تحصیل کردهٔ آلمان بود و اگر وطن‌فروش بود، باید مانند برخی از فرنگ‌رفته‌های آن زمان که مصدر مشاغلی شده و سرسپردهٔ روس یا نوکر انگلیس بودند طوق عبودیت آلمان را به گردن می‌انداخت نه انگلیس را. ولی او مردی وطنخواه بود و در راه سربلندی وطن نیز شهید شد؛ احداث خط آهن سراسری ایران و پیوستن دریای خزر به خلیج فارس طرح او بود نه دولت انگلیس.

اما پس از گذشت هجده سال، فکر و طرح صنیع‌الدله را به مؤسس سلسلهٔ پهلوی نسبت دادند و حتی تأمین هزینهٔ احداث راه آهن از طریق مالیات قند و شکر را هم ابتکار رضا شاه محسوب کردند. در کتاب خاطرات رضا شاه یا سفرنامهٔ مازندران آمده است: «امتداد خط آهن ایران و متصل ساختن «بحر خزر» به دریای آزاد و «خلیج فارس» جزو آمال و آرزوهای قطعی من است. آیا ممکن است که خط آهن با پول خود ایران و بدون استقراض خارجی و در تحت نظر مستقیم خود من تأسیس شود؟ آیا ممکن است که مملکت پهناوری مثل ایران از ننگ نداشتن راه آهن خلاص شود؟ آیا...»[۱].

حتی اگر این فکر صنیع‌الدوله را به رضا شاه نسبت دهند، چون او نیز در ایران متولد شده بود و ایرانی بود، باید این طرح را از افکار ایرانیان دانست نه دولت انگلیس که مدت نیم قرن با احداث خط سراسری ایران به طور جدی مخالفت می‌کرد. با وجود این، پس از احداث خط آهن سراسری، دولت انگلیس طی جنگ جهانی دوم بیشتر استفاده

۱. خاطرات رضا شاه یا سفرنامه مازندران

کرد.

تنی چند از مورخان معاصر، بویژه نویسندگان بعد از انقلاب اسلامی ایران، در مورد ضرورت یا عدم ضرورت احداث خط آهن بین دریای خزر و خلیج فارس اظهارنظرهایی کرده‌اند که به پاره‌ای از آنها اشاره می‌شود. این افراد پس از احداث این خط آهن به اظهارنظر و قضاوت دربارهٔ آن پرداخته‌اند و نظرهایشان از چند جنبه قابل بحث است:

۱ ـ در مقایسه با خطوط سراسری در سطح جهان، مانند خطوط آهن سراسری در کانادا، ایالات متحده و ماوراء سیبری که سواحل غربی و شرقی قاره‌های امریکا یا اروپا و آسیا(اورازی) را به هم می‌پیوندند و بین اقیانوسهای کبیر و اطلس ارتباط زمینی برقرار می‌کنند، خط آهن خلیج فارس ـ دریای خزر در ایران یک خط کوتاه محلی منطقه‌ای بیش نیست و به غلط خط آهن سراسری خوانده شده است.[1] دریای خزر یک دریای بسته است و ممکن بود راه آهن به جای ساحل این دریا به هر نقطهٔ دیگر از کشور با همان فاصله از خرمشهر یا سواحل خلیج فارس متصل شود و خط سراسری نامیده نشود. همین نامگذاری بر قضاوت مورخان و نویسندگان تأثیر گذاشته و به علت فقدان ویژگیهای یک خط سراسری ایرادهایی به آن گرفته‌اند. در حالی که اصولاً این خط، سراسری نیست تا انتظار داشته باشیم که ویژگیهای یک خط سراسری را داشته باشد.

۲ـ قضاوت این نویسندگان در مورد این خط آهن بر ویژگیهای کمی و کیفی آن پس از احداث خط استوار است و ایرادهایی از نظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و نظامی به این خط گرفته‌اند. چون با نقض بی‌طرفی ایران در جنگ جهانی دوم این خط مورد استفاده دولت انگلیس قرار گرفته است، احداث و تعیین مسیر آن را به سیاست

۱ . طول راه آهن سراسری ایران حدود ۱۳۸۸ کیلومتر و راه آهن سراسری کانادا(پاسیفیک) ۳۴۳۴۷ کیلومتر است.

استعماری انگلستان نسبت داده‌اند، در حالی که پیمان اتحاد بین سه کشور انگلستان، امریکا و اتحاد جماهیر شوروی سابق در ۲۹ ژانویه ۱۹۴۲ (نهم بهمن ۱۳۲۰ شمسی) در وزارت امور خارجه در تهران منعقد شد و طرح احداث خط آهن سراسری از سال ۱۳۰۴ (۱۹۲۶ میلادی) مطرح شده است. دولت انگلستان تا سال ۱۹۱۲ مخالف سرسخت احداث راه آهن در ایران، مخصوصاً از شمال به جنوب، بود و در این سال در سیاست خود تجدیدنظر کرد. قبل از این تاریخ هم مرحوم صنیع‌الدوله طرح احداث خطوط آهنی را پیشنهاد کرد که شبکهٔ فعلی خطوط آهن ایران منطبق بر آن است و دولت انگلیس نقشی در تعیین مسیر آن نداشته است.

نویسندگان معاصر فقط در مورد مسیر خط سراسری ایران به قضاوت پرداخته‌اند و این امر به دلیل عدم دسترسی یا عدم مراجعه به منابع و مآخذ کافی بوده است، مثلاً عباس اقبال آشتیانی[1] دربارهٔ مسیر خط آهن ایران اظهارنظر می‌کند و نویسندهٔ کتاب گذشته چراغ راه آینده است همان اظهارنظر را نقل می‌کند و نتیجه می‌گیرد که راه آهن خلیج فارس به بحر خزر خط ایده‌آل نیست و بهتر بود به جای آن فرضاً خط تبریز ـ تهران ـ مشهد در نظر گرفته می‌شد. در کتاب کهنه سرباز[2] (خاطرات سیاسی ـ نظامی سرهنگ غلامرضا مصور رحمانی) آمده است: «در موقع طرح مسیر راه آهن سراسری ایران هفت شهر مهم کشور از لحاظ جمعیت و ارزش اقتصادی غیر از پایتخت عبارت بودند از تبریز، اصفهان، مشهد، همدان، رشت، شیراز و کرمانشاه.

مسیر راه آهن سراسری که برای ایران انتخاب کرده بودند به نحو عنادآمیز و

---

۱. اقبال آشتیانی، عباس، جغرافیای سال چهارم دبیرستان، وزارت فرهنگ، ۱۳۱۴.

۲. مصور رحمانی، غلامرضا، خاطرات سیاسی و نظامی، کهنه سرباز، مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۶۶.

برخلاف تمام اصول اقتصادی، هیچیک از این شهرها را به هم ارتباط نمی‌داد.[۱]»

گویا همهٔ این نویسندگان فقط خط خلیج فارس ـ دریای خزر را در اسناد و مدارک و نقشه‌ها دیده‌اند، در حالی که نقشهٔ خطوط آهن ایران در سال ۱۲۸۶ شمسی (۱۹۰۷ میلادی) و تقریباً منطبق بر مسیرهای فعلی خطوط آهن ایران توسط صنیع‌الدوله ترسیم و پیشنهاد شده. شش سال پس از این تاریخ، در یازدهم ژوئیه ۱۹۱۲، «سر ادوارد گری»، وزیر امور خارجه انگلستان، در سیاست انگلستان مبنی بر مخالفت با احداث خطوط آهن در ایران تجدیدنظر کرد. بعدها سیاستمداران انگلیسی احداث خطوط آهن غربی‌ـشرقی و اتصال اروپا به هندوستان را از طریق تبریز، تهران، کرمان توصیه کردند نه اتصال خلیج فارس را به دریای خزر. دو نقشهٔ پیوست، که یکی از آمارنامه سال ۱۳۱۹ راه آهن دولتی ایران و دیگری از کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران نوشتهٔ آناتول ترسینسکی کپی شده است، هم شامل خط پیشنهادی آقای عباس اقبال آشتیانی، استاد تاریخ و جغرافیای دارالمعلمین تهران، است که به جای خط سراسری شمال به جنوب خط تبریز ـ مشهد ـ تهران و تبریز ـ تهران ـ یزد ـ کرمان را پیشنهاد می‌کند. ولی متأسفانه آنها یا به منابع موثق مراجعه نکرده‌اند یا آنها را نادیده گرفته‌اند و مسیر خط آهن بین خلیج فارس و دریای خزر را مصراً طرح دولت انگلیس دانسته‌اند. این نویسندگان معتقدند اگر مسیر تهران ـ تبریز ـ یا تهران ـ مشهد یا تهران ـ یزد ـ کرمان انتخاب می‌شد، طرح یک طرح ملی بود و مغایر با نظر استعماری دولت انگلیس، در حالی که نقشهٔ خطوط آهن فعلی ایران براساس نقشهٔ صنیع‌الدوله و قبل از تغییر موضع سیاسی دولت انگلیس تهیه شده است و دو نقشه پیوست نیز نشان‌دهندهٔ این واقعیت است که مسیرهای تهران ـ تبریز، تهران ـ مشهد و تهران ـ کرمان خاکریزی هم شده بود. به این ترتیب، اولین

۱. کهنه سرباز، ص ۸۴.

مسیر، و نه تنها مسیر، از شبکهٔ خطوط آهن ایران بین خلیج فارس و دریای خزر احداث شد، آن هم بنا به مقتضیات فنی و ارتباطی که لکوموتیوها و واگن‌ها و ریل‌ها باید از راه دریا و توسط کشتی حمل می‌شد و برای تهیه تراورس دسترسی به جنگلهای شمال ضرورت داشت. با وجود این، سعی بر این نیست که ثابت کنیم مسیر خط به اصطلاح سراسری فعلی بهترین و اقتصادیترین مسیر بوده است، بلکه نظر این است که طراحی شبکهٔ خطوط آهن ایران در مسیرهای مشخص شده در نقشه‌های پیوست همزمان انجام شده است. در اینجا به طرح و بررسی آراء افرادی می‌پردازیم که در این مورد اظهارنظر کرده‌اند:

۱ـ مهندس هاری هاکلین در مورد نقشه‌برداری و مسیرهای مختلف راه آهن ایران، می‌نویسد: «خطوط اصلی که برای راه آهن ایران از ازمنه سابق در نظر گرفته شده بود، مثل عده داوطلبان و امتیازاتی که برای خود راه آهن پیدا شده بود، متعدد و مختلف بود. از جمله طرحهای خط سرتاسری که شرکتها یا دول خارجی در نظر داشتند خطوط ذیل بود:

از پهلوی به تهران تا کرمان و بندرعباس یا بوشهر، از جلفا به تبریز و تهران تا محمره یا بندرعباس، از جلفا به تهران تا مشهد و سرحد افغانستان، از خانقین و قصر [شیرین] و تهران تا اصفهان و کرمان و بلوچستان و چاه بهار. و چندین طرح دیگر که خطوط فوق مهمترین آنها بوده و ذکر همهٔ آنها در اینجا ضرورتی ندارد. بدیهی است اغلب این نقشه‌ها به منظور استفاده‌های دول خارجی طرح می‌شده و در آن ایام کمتر توجهی به احتیاجات واقعی و به منافع خود ایران مبذول می‌گردیده است.[۱]»

۲ ـ در کتاب گذشته چراغ راه آینده است می‌خوانیم: «عباس اقبال آشتیانی ضمن

۱. راه آهن سراسری ایران (نشریه وزارت طرق)، شهریور ۱۳۱۷، ص ۵۴.

بررسیِ مسئلهٔ مطلوبترین مسیر برای خط آهن سراسری ایران می‌نویسد:«بزرگترین و مهمترین راههای آیندهٔ ایران دو راه است. اول راه بغداد، همدان، قزوین، انزلی، دوم راه تبریز، تهران، مشهد که راه کاروانی قدیم چین به آن متصل می‌شد.» و در ذکر اهمیت هر یک می‌گوید:«راه بغداد ـ انزلی که از طریق بغداد به خط آهن معروف بغداد ـ اسلامبول وصل می‌شود که اگر راه آهن در آن کشیده شود، در میان طرق ارتباطیه عالم اهمیت خاصی را دارا خواهد بود و راه تبریز ـ تهران ـ مشهد که اروپا را به آسیای مرکزی و جنوبی مربوط می‌سازد.»

«به هر حال خط آهنی که به لحاظ کسب عایدات بیشتر و ترقی کشور برای ایران مفیدتر بوده خط بین شرق و غرب بوده نه شمال و جنوب. حال آن که منافع استعماری دولت انگلیس برای حفظ هندوستان از خطرات محتمل و به منظور استفاده از خط آهن در حملهٔ احتمالی به خاک اتحاد جماهیر شوروی پس از انقلاب اکتبر، ایجاب می‌کرد که خط آهن ایران شمالی ـ جنوبی کشیده شود نه غربی ـ شرقی.[1]»

مطالب پیش گفته و نقشه‌های پیوست خلاف این نظر را ثابت می‌کنند، زیرا سیاست دولت انگلیس، بنا بر استدلال نوسندگان کتاب، مخالف احداث خط شرقی ـ غربی بود و نقشه‌ها نشان می‌دهند که چنین خطی نیز در ایران احداث شده است.

۳ـ سرهنگ غلامرضا مصور رحمانی در فصل دوم کتاب کهنه سرباز تحت عنوان «مشاهدات و ملاحظات من در راه آهن سراسری ایران» معتقد است که احداث راه آهن سراسری ایران نظر سیاسی دولت انگلستان را تأمین کرده و انتخاب این مسیر را سیاست دولت انگلیس به رضا شاه تحمیل کرده است. او که معاون رکن سوم ستاد کل ارتش بوده است می‌نویسد:

---

۱. گذشته چراغ راه آینده است، ص ۲۴.

۳ـ۱: «در ایجاد راه آهن سراسری ایران چنانکه ملاحظه خواهد شد، دفاع استراتژیکی هندوستان در قبال تعرض احتمالی روسها، هدف اساسی بود. فکر و طرح آن را انگلیس‌ها به رضا شاه مخلوع دادند.[۱]»

در این‌مورد باید بگوییم اولاً، اساس سیاست انگلیس این بود که مرزهای روسیه و انگلیس (هندوستان و اقیانوس هند) مرتبط نشوند در نتیجه سه کشور ترکیه، ایران و افغانستان نقش کشورهای حایل را داشتند. ثانیاً، سیاست دولت روسیه، طبق وصیت پتر کبیر، این بود که به هر طریق به آبهای گرم دسترسی پیدا کند و احداث خط آهن شمال ـ جنوب به نفع روسیه بود و این دولت انگلیس بود که پیوسته با آن مخالفت می‌کرد.

۳ـ۲: «در تمام مدتی که در ایران در اطراف راه آهن سراسری بررسی کردم پرونده، و مدرکی موجود نبود که در آن مقامات صلاحیتدار از لحاظ اقتصادی، فنی و نظامی پس از بحث و فحص به توافق کلی رسیده باشند تا آن توافق مشترک ملاک عمل تلفیق فعالیت ساختمانی و اداری راه آهن قرار گرفته شده باشد.[۲]

با وجود اینکه نویسنده محترم کتاب،کهنه سرباز ،برای مأموریت خود و بررسی راه‌آهن سراسری ایران تاریخ دقیقی ذکر نکرده است . اما از محتوای کتاب تا حدودی مشخص می‌شود که این اقدام ایشان در مقام معاونت رکن سوم ستاد ارتش به احتمال قوی باید بعد از جنگ جهانی دوم (۱۳۲۶) باشد. در حالی که در آن تاریخ آمارنامه مستند سال ۱۳۱۹ و کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران و گزارشهای مهندسان سازنده خط آهن در کتاب راه آهن سراسری ایران ـ شهریور ۱۳۱۷ و انبوهی از اطلاعات در این زمینه به شرح زیر در دسترس بوده است:

الف) اظهارنظر و گزارش مهندس هاری هاکلین‌که پیش از این به آن اشاره کردیم.

---

۱. کهنه سرباز، ص ۸۰.

۲. همان، ص ۸۱.

ب) اناتول ترسکینسکی در تاریخچهٔ مختصر راه آهن ، که در ۲۳ مهر ۱۳۲۶ چاپ شده، می‌نویسد:

«...در کمیسیون مربوط به شروع مقدمات راه آهن سراسری ایران نمایندگان وزارت جنگ از نقطه‌نظر نظامی اصرار داشتند که مسیر راه آهن از خرمشهر ـ اهواز ـ دزفول ـ در طول رودهای کرخه و کاشکن ـ خرم‌آباد ـ بروجرد ـ ملایر ـ همدان ـ قزوین و تهران باشد، و پروژه‌های مختلف تحت مطالعه بود که در تاریخ آبان ماه ۱۳۰۵[1] یک روز کلیه وزراء در اداره ساختمان راه آهن تشکیل جلسه داده و مسیرهای راه آهن سراسری مورد بحث بود. در این جلسه نگارنده[2] پیشنهاد کرد که در عوض خرمشهر ـ هرمزا (بندر شاهپور فعلی[3]) را که از لحاظ وضع جغرافیای مناسب‌تر است مبداء راه آهن قرار دهند زیرا بندر شاهپور صرف‌نظر از موقعیت محلی در ساحل خلیج فارس قرار داشته و به دریای آزاد راه دارد... همچنین نگارنده پیشنهاد نمود که خط سراسری از دزفول در امتداد شمالی رود آبدیز به طرف بحرین (دو رود امروز) کشیده شده و از آن جا به وسیله کوتاهترین خطی یعنی از قم مستقیماً به تهران متصل شود. هیأت وزراء پیشنهاد اولیه را پذیرفتند... ولی پیشنهاد دوم را ... به جهاتی رد کردند.[4]

پ) آمارنامهٔ سال ۱۳۱۹ هم با چاپ نقشه‌ای مسیرهای شبکهٔ خطوط را ارائه می‌دهد.

۳ـ۳ : «در موقع طرح مسیر راه آهن سراسری ایران هفت شهر مهم کشور از لحاظ جمعیت و ارزش اقتصادی غیر از پایتخت عبارت بودند از تبریز، اصفهان، مشهد، همدان، رشت، شیراز و کرمانشاه. پس از آن مسیر تحمیلی راه آهن سراسری از لحاظ

---

۱ . در این تاریخ نویسندهٔ کهنه سرباز احتمالاً چهارده ساله بوده است.

۲ . ترسکینسکی، مشاور فنی وزارت راه.

۳ . بندر امام خمینی

۴ . تاریخچهٔ مختصر راه آهن ، صص ۸۳ و ۸۴.

حوائج ملت ایران به هیچ یک از مقتضیات راه آهن سراسری، ترانزیت خارجی، اقتصاد داخلی، ارتباط داخله و خارجه و استراتژی جوابگو نبود و به هیچ کس و هیچ مقام ایرانی هم اجازه داده نشد در آن باب اظهار عقیده کند.[۱]»

هر چند در تاریخی که کمیته مربوط به راه آهن تشکیل شده بود ایشان نمی‌توانستند حضور داشته باشند و هنگام بازدید ایشان از راه آهن نیز کمیته دیگری وجود نداشت، گزارشها و نتایج نظرخواهیهای موجود بود. کلنگ ساختمان خط گرمسار ـ مشهد در ۲۴ فروردین ۱۳۱۶ به زمین زده شده و ساختمان خط تهران ـ تبریز در آبان ۱۳۱۷ و خط تهران ـ کرمان در آذر ۱۳۱۷ آغاز شده بود. نقشهٔ این سه خط غربی ـ شرقی که نویسندگان دیگری مثل اقبال آشتیانی و همچنین نویسندهٔ کهنه سرباز با احداث آنها موافق هستند، سه سال قبل از تغییر موضع سیاسی دولت انگلیس توسط صنیع‌الدوله پیشنهاد و ترسیم شده است و دولت انگلیس در طراحی آن دخالتی نداشته است.

۳ ـ ۴: «دروازه‌های «باز» ایران به خارجه و بالعکس، از لحاظ ورود و خروج کالا و مسافر طی دو قرن اخیر در شمال، شهر «تبریز» (برای ارتباط به وسیله شوسه و راه آهن به اروپا، از طریق روسیه و ترکیه) و «بندر انزلی» انتهای خط کشتیرانی بازرگانی شوروی بودند.

فکر سلیم در انتخاب نقطهٔ مبداء یا انتهایی راه آهن سراسری ایران، در شمال ناچار متوجه این دو نقطه معروف می‌شد، که نقاط بالفعل (آزاد) ورود و خروج کالا و مسافر بودند و طبعاً برای کارهای ترانزیتی که یکی از ملاحظات اهم انتخاب مسیر راه آهن سراسری است می‌بایستی مورد استفاده قرار می‌گرفتند.[۲]»

با توجه به دو نقشهٔ پیوست، مشخص است که راه آهن ایران با به هم پیوستن جلفا و

---

۱. کهنه سرباز، ص ۸۴.

۲. همان، ص ۸۴.

تبریز و تهران و مشهد ارتباط ایران را با روسیه شوروی و از آن طریق با اروپا برقرار کند.

۳-۵: «روسها که از قرن هفدهم میلادی دست‌اندازی به ترکستان را شروع کرده بودند، از اوایل قرن نوزدهم به پیشروی خود صورت سریعتری دادند، آنها سرزمینهای «خوقند»، «تاشکند» و «خجند» را در سال ۱۸۲۰، کراسنوودسک را در سال ۱۸۶۹، امیرنشین «بخارا» را در سال ۱۸۸۰، منطقهٔ ترکمن‌نشین مجاور ایران را در سال ۱۸۸۴ متصرف شدند و به مجاورت «قندور» (کهن دژ) و کوشک ۶۰ کیلومتری هرات رسیدند و در سال ۱۸۸۵ مرو و سرخس را ضمیمه متصرفات خود کردند و گردنهٔ ذوالفقار را که کلید هرات است به تصرف درآوردند.

این وضعیت مرز دفاعی هندوستان را در فاصله بسیار کوتاه فقط ۶۰۰ کیلومتر از خاک روسیه قرار داد... با یک نگاه به نقشه جغرافیایی و ملاحظه موقعیت مرز دفاعی هندوستان (تاج امپراتوری وقت انگلستان) و ایران و افغانستان نسبت به ترکستان به خوبی روشن می‌شود که تمام آسیا تنها منطقه امن و سهل‌الوصول برای تمرکز دادن نیروی نظامی که بتواند به «پهلو» و «عقبه» نیروی معترض از ترکستان به هندوستان ضربت بزند «گرگان» است...[1]»

این امر در صورتی درست است که قدرت روسیه را نادیده بگیریم، در حالی که احداث هر خطی از خلیج فارس به دریای خزر موجب تقویت روسیه و تسریع دست‌اندازی آن به متصرفات انگلیس در اقیانوس هند بود. از هفت مسیر پیشنهادی بین دریای خزر و خلیج فارس، سه طرح متعلق به اتباع شوروی و مبتنی بر سیاستهای دولت روسیه بود، یک طرح را فرانسوی‌ها داده بودند، یک طرحِ خط سراسری از استیفنسن

۱. همان، ص ۸۶.

انگلیسی بود که از شهر بصره و از طریق خاک عراق وارد سواحل جنوبی ایران می‌شد و اروپا را به هندوستان متصل می‌کرد، یک طرح پیشنهاد رویتر آلمانی‌الاصل بوده که بعداً تبعه انگلیس شد و دولت انگلستان هیچ گونه حمایتی از او نکرد، و یک طرح هم فکر خود ایرانیها بود.

نظر سیاستمداران انگلیسی در مورد طرح انگلیسیِ خط سراسری، که استیفنسن طراحی کرده بود، چنین است: «شیل وزیر مختار انگلیس در این مورد از جنبه‌های فنی، سیاسی و اقتصادی، طرح را بررسی و نتیجه را به استیفنسن و پالمرستون[1] ارسال می‌دارد و اظهار می‌کند، اگر بخواهند راه آهنی ایجاد کنند بهتر است از آسیای صغیر به آذربایجان متصل و پس از عبور از تهران و اصفهان به سمت هند...[2]»

به این ترتیب می‌بینیم برخلاف نظر نویسندهٔ کهنه سرباز، دولت انگلیس موافق احداث خطوط آهن شرقی ـ غربی ایران بود نه خطوط شمالی ـ جنوبی و اتصال دریای خزر به خلیج فارس خواست و نظر سیاسی روس‌ها بوده است نه انگلیسی‌ها.

۳ـ۶: «راه آهن سراسری با مسیر تعیین شده برای دولت انگلستان که تسلط بر دریاها را دارا بود کوتاهترین و مطمئن‌ترین مسیر را به وجود می‌آورد که نیروهای خود را از راه دریا که همیشه مطلوبترین راه برای آن دولت بود به گوشه شمال غرب خلیج فارس برساند و سپس در حداقل زمان آنها را از طریق راه آهن سراسری ایران به جنوب شرق بحر خزر سوق دهد.[3]»

در مقابل این حرف باید گفت، انگلیسی ها همواره منافع خود را با رعایت جمیع جهات منظور نظر داشته‌اند. در هندسه قضیه‌ای وجود دارد به نام قضیه

---

۱. وزیر امور خارجه انگلیس

۲. مراجعه کنید به بخش امتیازات

۳. همان، ص ۸۸.

(حمار) که طول مجموع دو ضلع مثلث همیشه از ضلع سوم بیشتر است . در مسیری که طراحش دولت انگلیس باشد مسلماً متوجه قضیه حمار هست و هرگز به خاطر اهداف نظامی دو ضلع مثلث را به یک ضلع آن ، آن هم برای جابجایی نیرو و محمولات جنگی ، ترجیح نمی دهد .

۳ـ۷: «پس وجود راه آهن سراسری ایران که با مسیر معینه خود توانست اولین عناصر نظامی انگلستان را در ظرف چهل و هشت ساعت از جنوب غربی خلیج فارس به منطقهٔ گرگان برساند، جهت دفاع عادی از هندوستان از طریق قطع خط عقب‌نشینی ارتش معترض به هندوستان، در منطقه مشهد ـ هرات برای دولت انگلستان به منزله نعمتی بود که از لحاظ استراتژیکی اهمیتی مافوق ارزش‌گذاری داشت، بخصوص که برای ایجاد چنان راه آهنی، دیناری هم نمی‌پرداخت.

به همین جهت بود که انگلستان که برای تأسیس یک کوره ذوب آهن در ایران آن همه اشکال‌تراشی مالی و سیاسی می‌کرد برای ایجاد راه آهن نه فقط اشکالی فراهم نکرد، کمال همکاری مالی و سیاسی را هم به عمل آورد تا خط آهن ساخته شود.[1]»

در دو قسمت متوالی این نوشته با هم همخوانی ندارد : در قسمت اول دولت انگلستان دیناری نپرداخته و در قسمت دوم کمال همکاری مالی صورت گرفته که این مهم انجام بگیرد . گر چه به لحاظ اهمیتی که در قسمت نخست ذکر گردید ، همکاری مالی دولت انگلستان محتمل به نظر می رسد .

۳ـ۸: «ملاحظه مسیر راه آهن با وضع استفهام‌آمیز آن از لحاظ اقتصادی و ارتباطی و بخصوص انتخاب «بندرگز» برای نقطه انتهایی راه آهن، در مجاورت آن کشور که هیچ خط کشتی‌رانی، هیچ راه آهن، هیچ راه شوسه، آن را به کوچکترین نقطه‌ای در کره زمین مربوط نمی‌کرد... برای آن دولت اشتغال فکری ایجاد کرد.»

---

۱ . همان. ص ۸۹.

نویسنده معتقد است که تبریز و انزلی نقاط معمول و طبیعی ارتباطی ایران با خارج در شمال بوده‌اند. اگر خط آهن به تبریز یا انزلی ختم می‌شد، جای اعتراض بود که مثلاً این خط اهداف سیاسی دولت انگلیس، فرانسه، روسیه و یا دیگر کشورها را تأمین می‌کند، ولی براساس استدلال نویسنده، این خط را باید ملی‌ترین مسیر خواند که هیچ کشوری قادر به استفاده از آن نبود. ولی به دلایل زیر مسئله چنین نبود:

الف) اتصال خط آهن شمال برای استفاده از جنگلها و چوب درختان برای تأمین تراورس بود.

ب) این خط در خلیج فارس به محمره متصل می‌شد تا از آبهای بین‌المللی خارج از تنگهٔ هرمز دور باشد و از خطر بریتانیا در امان بماند که بر شبه جزیره المسندم در جنوب خلیج فارس تسلط کامل داشت. گرچه تاریخ ثابت کرده که تاکنون هیچ نیروی منطقه‌ای مانع از ورود به عنف ابرقدرتها به آبهای خلیج فارس نبوده است و پرتقالی‌ها، هلندی‌ها، انگلیسی‌ها و امریکایی‌ها هر وقت خواسته‌اند در خلیج فارس حضور یافته‌اند.

پ) ارتباط آذربایجان شوروی با مرکز و جنوب ایران از طریق راههای جلفا ـ تبریز ـ زنجان ـ تهران و رشت ـ قزوین ـ تهران امکان‌پذیر بود. راههای چالوس و هراز در آن زمان ساخته نشده بود. در ۱۳۱۶ مطالعه برای احداث راهی از رودهن، آبعلی، آبگرم و لاریجان به آمل شروع شد و عملیات ساختمانی آن نیز آغاز گشت و تعداد زیادی پل و تونل بزرگ ساخته شد، ولی وقایع شهریور ۱۳۲۰ مانع از ادامهٔ کار شد و زلزلهٔ ۱۳۳۶ نیز قسمتی از راه را خراب کرد. این راه عاقبت در ۱۳۴۲ تکمیل شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. پیش از آن راه مطمئن و سهل‌العبور برای ارتباط مازندارن و مناطق داخلی کشور وجود نداشت. احداث خط اسفالته هم در سال ۱۳۱۶ آغاز شد و ۲۶ سال طول کشید و هدف از احداث این خط آهن ارتباط با دو استان سرسبز و

حاصلخیز کشور بود.

ج) اگر بگوییم انتخاب مسیر مذکور سیاست دولت روسیه بود، تا حدی با عقل وفق می‌دهد زیرا ختم شدن خط به آذربایجان، که به نظر «کهنه سرباز» منطقی است، به لحاظ نظامی به ضرر روس‌ها بود. براساس استدلال این نویسنده، دولت انگلیس به سرعت قوای خود را به نواحی پرجمعیت و شهرهای مهم روسیه می‌رساند و آنها را ویران می‌کرد. ولی در منطقهٔ بندرگز و بالاتر از آن در ترکمنستان شوروی، که ریگزار و بی‌آب و علف بود، دولت روسیه راحتتر می‌توانست مانور بدهد و درگیر شود و شهرهایش هم از ویرانی مصون می‌ماند. آیا چنین مسیری می‌تواند منطبق بر سیاست دولت انگلیس باشد؟

۳ـ۹: «دو سازمان نظامی که مجازبودند وضع راه آهن را مورد بررسی قرار دهند عبارت بودند از رکن سوم ستاد کل ارتش از لحاظ طرحهای عملیاتی و دانشگاه جنگ از نظر آکادمیک. رکن سوم ستاد کل ارتش در تمام ارتشها مقام صلاحیتدار برای بررسی مسیر راه آهنها (و راهها) و چگونگی استفاده از آنها برای عملیات نظامی است. اما جالب این بود که در رکن سوم ستاد کل ارتش کوچکترین اثری از این که آن رکن در بررسی راه آهن و دادن نظریه در آن باب شرکت داشته وجود نداشت.»

در صفحات پیش روشن شد که وزارت جنگ در سال ۱۳۰۵ در جلسات مربوط به راه آهن شرکت داشته است و[1] اگر از نظامیان برای شرکت در این جلسات دعوت نشده، لابد وزارت جنگ تشخیص داده است که خط فاقد جنبه‌های نظامی بوده و هدفهای اقتصادی و ترانزیتی مد نظر بوده است و مطرح کردن اهداف سیاسی دولت انگلیس بی‌مورد است؛ ثانیاً، اگر احداث این خط طرح و نقشه سیاسی انگلیس بود و می‌خواستند

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران، ص ۸۳.

از آن استفاده نظامی بکنند، قطعاً مسائل فنی راه‌آهن را در شیبها و پیچها طوری در نظر می‌گرفتند که جانشان به خطر نیفتد و خطی معیوب و بدون رعایت موازین فنی و نظامی نمی‌ساختند.

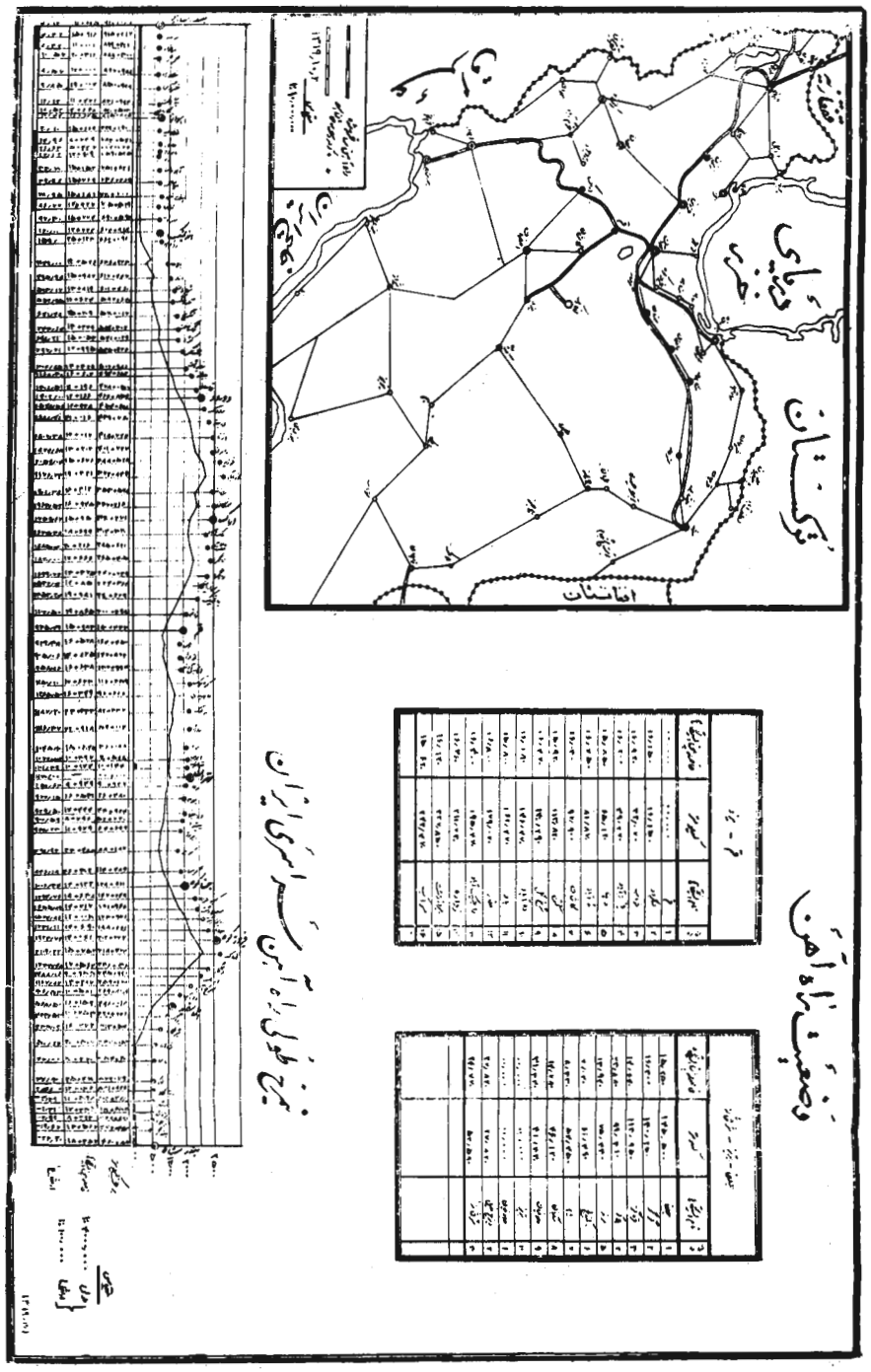
۳ـ۱۰: «با توجه به نکات قبل برای راه آهن سراسری ایران مسیری به مبداء بندرعباس در محور شیراز، اصفهان، قم، تهران، قزوین، بندر انزلی معقول می‌نمود. چنین مسیری علاوه بر این که جوابگوی احتیاجات اقتصادی، ارتباطی و استراتژیکی ایران بود، به علت اجتناب از جلب سوءظن همسایه شمالی، راه وارد ساختن ایران را در مرحله ترانزیت بین‌الملل باز نگاه می‌داشت... جای مسرت است که پس از رانده شدن انگلیسیها از هندوستان تارهای محدودیت دو قرن استعمار دریده شد و من جمله در مورد راه آهن ایران شاخه تهران ـ تبریز ساختمان شد.[۱]»

در حال حاضر، با اتصال خط آهن تهران ـ کرمان به بندرعباس (در دورهٔ جمهوری اسلامی ایران) این مسیر تکمیل شده است. در زمان دانشجویی نویسندهٔ کهنه سرباز هم خط تهران به جنوب شرق پیش‌بینی شده بود و او بی‌خبر بود؛ حتی در مقام معاونت رکن سوم ستاد ارتش نیز از پیشنهاد احداث چنین خطی بی‌خبر بوده است.

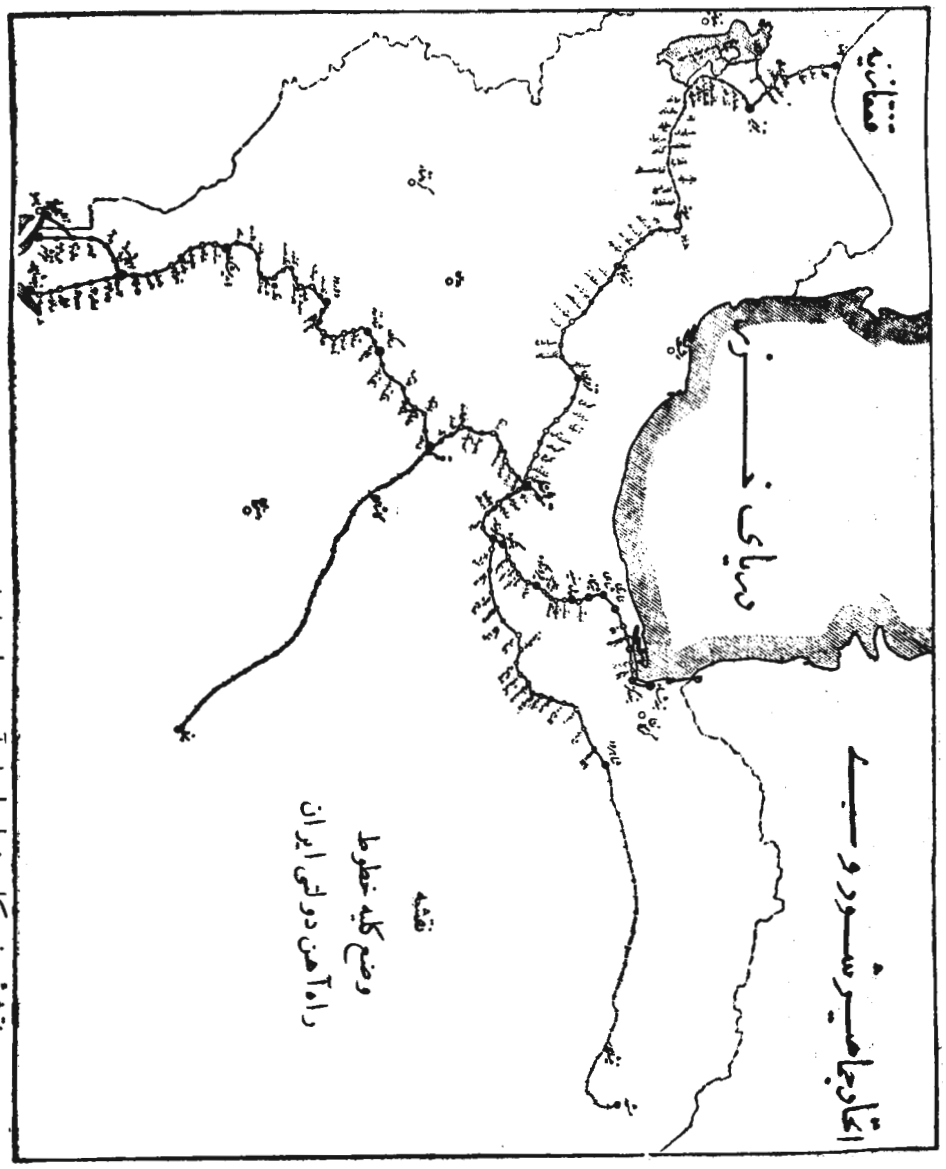
«کهنه سرباز» مسیرهایی را پیشنهاد می‌کند که به نظر او بهتر از خط سراسری فعلی بوده‌اند، زیرا به زعم وی احداث خط سراسری شمال ـ جنوب ناشی از سیاست دولت انگلیس بود و با نهایت اطمینان مسیرهایی را.در جهت غربی ـ شرقی پیشنهاد می‌کند (غافل از این که این مسیرها پیش‌بینی و احداث هم شده بود) که به ضرر انگلستان باشد، در حالی که همین مسیرهای پیشنهادی دقیقاً در طرح استیفنسن انگلیسی وجود داشت. شل، وزیر مختار انگلیس، نیز این مسیرها را تأیید می‌کند و به نفع دولت انگلستان

۱. کهنه سرباز، ص ۹۸ و ۹۸ پ.

می‌داند. پس همان طور که گفتیم، خط سراسری شمال و جنوب درست نقطه مقابل خواست انگلیسی‌ها بود. گذشته از آن، فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و نیاز به ارتباط با جمهوریهای آسیای میانه از طریق شمال شرق ایران و احیای جادهٔ ابریشم تمام استدلالهای مورخین تاریخ معاصر ایران از جمله نویسنده محترم کتاب «کهنه سرباز» را تا حد زیادی ضعیف کرده است.



به نقل از آمارنامه سال ۱۳۱۹ راه آهن



نقشهٔ وضع کلیه خطوط راه آهن دولتی ایران (به نقل از تاریخچهٔ مختصر راه آهن)

فصل سوم

بررسی راه آهن سراسری از نظر فنی و ساختمانی

جنبه‌های فنی و ساختمانیِ خطوط آهن در همهٔ مناطق کرهٔ زمین به ویژگیهای طبیعی مسیر خط بستگی دارد؛ اگر خط در دشتهای مسطح و نواحی جلگه‌ای هموار و کم‌شیب احداث شود، احداث آن مستلزم ویژگیهای فنی خاصی است متفاوت با خصوصیات فنی خطوطی که در نواحی کوهستانی و اراضی پر فراز و نشیب و دارای دره‌های عمیق احداث می‌شوند.

از این نظر، جا دارد ابتدا مسیر خطوط سراسری ایران را بررسی کنیم که پس از پیش‌بینی‌های صورت گرفته احداث شده‌اند و سپس به عملیات فنی و ساختمانی خطوط و بناهای طول راه بپردازیم. بدیهی است در ذکر مشخصات خطوط، صرفاً نباید به ساختمان خط اکتفا کنیم؛ تأسیسات و ساختمانهای مختلف مربوط به زیرسازی، روسازی، جاده‌های موقتی، تونلها، پلها، ساختمانهای فنی و بناهای مسکونی و ایستگاهها هم حائز اهمیت‌اند. بررسی مجدد این تأسیسات با توجه به گذشت زمان و نوسازیهای انجام شده کار دشواری است و در این مورد باید از گزارشهای مهندسان و متخصصانی استفاده کنیم که در آن زمان هر یک مسئولیت احداث قسمتی از خط سراسری ایران یا نظارت بر آن را برعهده داشتند و برحسب ضرورت در موارد مشخص گزارشهایی ارائه کرده‌اند، از جمله از گزارشهایی بهره می‌گیریم که برای درج در تاریخ راه آهن سراسری ایران آماده کرده‌اند. به عنوان مثال، در مورد نقشه‌برداری مسیرهای مختلف و همچنین ساختمان تونلها از گزارشهای مهندس هاری هاکلین استفاده شده، در زمینهٔ زیرسازی و روسازی نیز از گزارش مهندس پرویز بهمن[1] و در زمینهٔ پلها و

---

۱. اولین رییس کل راه آهن دولتی ایران (از ۱۳۱۴ تا ۱۳۱۵ شمسی)، عنوان این مقام ابتدا «مدیر کل راه آهن» بود و بعداً به «رییس کل» تبدیل شد.

ساختمانهای فنی از گزارش مهندس پل‌سازی «ح. ناتر» استفاده کرده‌ایم.

تعیین مسیر عملیات نقشه‌برداری راه آهن سراسری ایران

برای احداث راه آهن ایران، که از قدیم موردنظر دولت و سرمایه‌داران و دولتهای خارجی بود، مسیرهای متعدد و مختلفی پیش‌بینی شده بود از جمله: از بندر پهلوی به تهران تاکرمان و بندرعباس یا بوشهر؛ از جلفا به تبریز و تهران تا محمره[1] یا بندرعباس؛ از جلفا به تهران تا مشهد و سرحد افغانستان؛ از خانقین و قصر شیرین به تهران و اصفهان وکرمان و بلوچستان و چاه‌بهار؛ بالاخره مسیر پیشنهادی صنیع‌الدوله از تهران به اهواز از مسیر قم و اراک، و تهران به تبریز از مسیر قزوین و زنجان و میانه و تهران به مشهد و راه فرعیِ شاهرود به گرگان. به طور کلی خطوط فعلی تقریباً با مسیرهای پیشنهادی صنیع‌الدوله منطبق است.

وقتی احداث راه آهن از مرحلهٔ خیال و آرزو به مرحلهٔ عمل رسید، تمام طرحهای سابق را مورد توجه قرار دادند و مطالعات گسترده‌ای برای انتخاب بهترین طرح برای رفع نیازهای کشور و اولویت احداث آن انجام شد. بنا به دلایل زیر، خطی اولویت یافت که‌از ساحل شرقی‌دریای خزرشروع شودوبه ضلع غربی خلیج فارس متصل‌گردد[2]:

اول، دسترسی به دریای آزاد، گذشته از فواید متعددی که برای توسعهٔ تجارت و افزایش ثروت عمومی کشور دارد و گذشته از جنبه‌های استراتژیک و ارتباطی با کشورهای دیگر، از نظر احداث راه آهن نیز بسیار مؤثر و بلکه ضروری است. احداث

---

۱. خرمشهر فعلی

۲. مهندس ترسکینسکی در تاریخ مختصر راه آهن، ص ۸۳ در این زمینه گفته است: «در کمیسیون مربوط به شروع مقدمات راه آهن سراسری ایران، نمایندگان وزارت جنگ از نقطه‌نظر نظامی اصرار داشتند که مسیر راه آهن از خرمشهر- اهواز- دزفول در طول رودهای کرخه و کاشکن - خرم‌آباد - بروجرد- ملایر- همدان- قزوین و تهران باشد و پروژه‌های مختلف تحت مطالعه بود که در تاریخ آبانماه ۱۳۰۵ با حضور کلیه وزراء مورد بحث قرار گرفت.»

راه آهن مستلزم حمل و نقلِ مقادیر زیادی وسایل سنگین، از قبیل ریل، واگن، لکوموتیو، ماشین‌آلات و امثال آن است که اگر قرار باشد با وسایل معمولی حمل شوند، گذشته از مشکل کندی کار و مسئلهٔ عبور از کشورهای دیگر، مخارج آن هم بسیار زیاد است؛ در صورتی که اگر احداث خط از نقطه‌ای در ساحل دریای جنوب شروع می‌شد و به سمت داخل کشور پیش می‌رفت، هر قدر احداث خط پیشرفت می‌کرد، به همان میزان مصالح و لوازم کار از طریق راه آهن حمل می‌شد و در نتیجه مقدار زیادی در هزینه صرفه‌جویی می‌شد.

دوم، اینکه خط سراسری شمال ـ جنوب همه جا از مناطق آباد و شهرهای مهم و مناطق کشاورزی عبور می‌کرد و حمل مواد غذایی و سایر کالاهای موردنیاز نواحی مرکزی را از شمال و جنوب، که از حاصلخیزترین نقاط کشورند، آسان می‌نمود و نسبت به سایر خطوط مزایای ویژه‌ای داشت.

سوم، هزینهٔ احداث خط شمال ـ جنوب بر روی هم کمتر از خطوط دیگر بود، زیرا هر چند در مسیر این خط موانع طبیعی بسیار وجود داشت و هزینهٔ احداث آن سنگینتر بود، در مقایسه با موانع مهمتر و مسیر طولانیتر خطوط دیگر ارزانتر تمام می‌شد.

این خط از جهت دیگر، از قبیل امنیت نقاط مهم کشور، بر سایر خطوط پیشنهادی رجحان داشت.

مهندس «هاری هاکلین» نحوهٔ نقشه‌برداری از مسیر فعلی راه آهن سراسری را، که خود در آن نقش اساسی داشت، چنین گزارش کرده است[1]:

---

۱ . راه آهن سراسری ایران، نشریه وزارت طرق، به مناسبت پایان ساختمان راه آهن سراسری ایران، شهریور ماه ۱۳۱۷، صص ۵۶ تا ۶۰

«راه آهن سراسری ایران عبارت از خط اصلی بزرگی است که از یک سوی کشور به سوی دیگر عبور نموده، دریای خزر را در شمال به خلیج فارس در جنوب ربط می‌دهد. انتهای شمالی این خط در بندرشاه[1] و انتهای جنوبی آن در بندر شاهپور[2] می‌باشد. نوع کارهای ساختمانی این خط با در نظر گرفتن وضعیت محلی کشور و وسایل حمل مصالح ساختمانی و ریل‌گذاری و غیره ایجاب می‌نمود که عملیات ساختمانی از دو طرف شروع شده به طرف داخل کشور پیش برود. به این ترتیب تمام خط تقسیم به دو قسمت موسوم به خط شمال و خط جنوب شد. خط شمال بین بندرشاه و تهران و خط جنوب بین بندرشاهپور و تهران؛ طول خط شمال ۴۶۱ کیلومتر و طول خط جنوب ۹۳۳ کیلومتر و جمع آن ۱۳۹۴ کیلومتر می‌باشد.

«راه آهن سراسری ایران چه از نظر فنی و چه از نظر سیاحتی فوق‌العاده جالب توجه می‌باشد. و از هر دو حیث با معروفترین خطوط آهن دنیا رقابت می‌کند. خیلی مشکل است بتوان مشخص کرد که قسمت شمالی این راه با پیچهای متعدد حلقه مانند خود که از دامنه‌های خوش‌منظر دره تالار بالا رفته و نظر سیاح را متوجه مناظر باشکوه می‌کند بیشتر جالب توجه است؟ یا دره آبدیز در جنوب، که مسیر خط به وسیله پلهای عظیم از دره‌های تنگ گذشته وارد صحراهای سوزان و غیرقابل عبور می‌گردد؟

«نظر به فقدان نقشه‌های مفصل از اراضی که خط آهن بایستی از آنها عبور کند، قبلاً بایستی نقشه تمام طول خط تهیه گردد. پیش از شروع به تهیه نقشه چندین فقره مطالعه مقدماتی برای تعیین مسیر خط به طور کلی به عمل آمد و مهندسان متصدی نقشه‌برداری، اراضی را غالباً پیاده طی کرده و گاهی سوار اسب و قسمتی هم در نقاط عبور با اتومبیل طی شده و در قسمت‌های غیرقابل عبور متوسل به هواپیما گشته‌اند تا

۱. بندر ترکمن فعلی ۲. بندر امام خمینی فعلی

نقاط را به طور تقریبی معین و برای بهترین مسیر، دامنه دره‌ای راکه هزینه ساختمانی آن زیادگزاف نباشد و از حیث نوع اراضی و استحکام زمین و شرایط دیگر طبقات‌الارضی نیز اطمینان‌بخش باشد، انتخاب کردند. در محیطهایی هم که باید مسیر خط در مسافت طویلی دارای شیب حداکثر باشد قسمتی راکه باید نقشه‌برداری شود با خط شیب‌دار روی اراضی معین نموده و برای تهیه نقشه‌ها به طور کلی در اراضی سهل متوسل به طریقهٔ تاکئومتری شده‌اند. در قسمتهای مشکل شمال طریقهٔ «آئروفوتوگرامتریک[1]» بکار رفته است. عملیات تهیهٔ نقشه‌های تاکئومتری به چندین دسته نقشه‌بردار واگذار شد. عموماً هر یک از دسته‌ها مرکب از سه نفر مهندس و سه یا چهار عضو فنی و یک نفر حساب‌دار و مترجم و ۲۵ الی ۳۰ نفر کارگر حامل دستک و اسباب و چاروادار و راننده اتومبیل و خوراک‌پز و امنیه بود که در چادر یا دهات طول خط مسکن می‌نمودند. اراضی در عرض ۳۰۰ الی ۵۰۰ متر مورد مطالعه واقع شده و نقشه‌های تنظیمی از طرف هر بریگاد دارای مقیاس یک در دو هزار می‌باشد. فقط در اراضی ساده و مسطح مقیاس یک در چهارهزار اختیار شده است. بریگادها موظف بودند اطلاعات لازمه را از حیث نوع زمین و وجود یا فقدان مصالح ساختمانی از قبیل سنگ، شن و آب در طول خط بدهند. بعلاوه بایستی پیشنهادات راجع به تعداد دهانه و نوع پل و آبروها و سایر ساختمانهای فنی را داده و در صورت لزوم نقشه‌های مفصل نیز ضمیمه نمایند.

«بدیهی است مقدار کارکرد بریگادها به اقتضای جنس زمینی که باید نقشه‌برداری شود متفاوت بود یعنی در زمینهای خیلی سخت معادل ۵ کیلومتر در ماه و در اراضی آسان بالغ بر ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر در ماه می‌گردید.

«به محض تهیه نقشه‌ها رییس بریگاد مسیر را به طور مسوّده روی آنها کشیده و به

---

۱. عکس‌برداری با هواپیما

ضمیمه نقشه مقطع طولی تاکئومتری خط، برای اداره مرکزی تهران می‌فرستاد؛ که پس از بازرسی با مرکب تهیه شده و به تصویب برسد.

«پس از تصویب مسیر از طرف وزارتخانه یک دسته دیگر مرکب از اعضایی مانند دسته سابق اقدام به میخچه‌کوبی قطعی خط می‌نمودند. تعیین جزئیات مسیر و پیچها و تسطیح خط با علامت محور مسیر و تهیه و ترسیم نقشه‌های مقطع عرضی و ترسیم نقشه مقطع طولی قطعی و سایر نقشه‌های مخصوص که برای تنظیم طرح قطعی ساختمانهای فنی لازم شود به عهده دسته اخیر بوده است.

«کارکرد ماهیانه هر بریگاد میخچه‌کوبی تقریباً به میزان کار بریگاد متصدی نقشه‌های تاکئومتری است. سندیکای آلمانی برای مطالعه مقدمانی خط و تهیه نقشه تمامی خط شمال که از دره‌های تالار و حبله‌رود می‌گذرد طریقه عکسبرداری هوایی را انتخاب نمود و برای این کار یک هواپیمای مجهز به لوازم مخصوص و اسباب عکاسی به خط عمودی در اختیار خود داشت. روی زمین یک مثلثی کشیده تسطیح نموده بودند و این مثلث مأخذ تعیین مسیر در آتیه و تعیین جهات نقشه‌برداری بود ولی چون قسمت پایین دامنه شمالی جنگل انبوهی بود و نقشه‌هایی که به طریق فوق از این قسمت برداشته می‌شد از حیث تعیین جزئیات ترکیب اراضی کاملاً صحیح و دقیق نبود لهذا سندیکا بعداً برای تهیه نقشه‌های لازم جهت تعیین مسیر قطعی این قسمت نیز توسل به طریقهٔ تاکئومتری شد.

«برای پیچهای خط آهن سراسری ایران حداقل شعاع ۲۵۰ متر تعیین شده بود ولی در ساختمان پیچهای حلزونی شکل برای کاستن از هزینه ساختمانی به وسیله کوتاه کردن تونلهای پیچدار شعاع مزبور به ۲۲۰ متر تقلیل داده شد. شرح تعیین مسیر راه آهن سراسری ایران و خطوط مختلفی که نقشه‌برداری شده و خصوصیات هر یک ذیلاً به

طور اجمال داده می‌شود.

«خط شمال : در قسمت شمال که راه آهن تهران را به ساحل جنوب شرقی بحر خزر متصل می‌کند، عبور از کوه البرز که در طول ساحل جنوبی بحر خزر امتداد یافته و حد فاصل بین استان مازندران و فلات مرتفع ایران است، بزرگترین اشکال ساختمان این خط بود و برای پیدا کردن بهترین راه جهت عبور از البرز چه از نظر فنی و چه از نظر صرفه چندین خط مختلف مورد مطالعه واقع شد از آن جمله :

۱ ـ خط بندرشاه[1]، گرگان، شاهرود، دامغان، سمنان، گرمسار و تهران

۲ ـ خط بندرشاه، ساری، تجن، سمنان، گرمسار و تهران

۳ ـ خط بندرشاه، شاهی[2]، دوآب، شهمیرزاد، سمنان، گرمسار و تهران

۴ ـ خط بندرشاه، شاهی، فیروزکوه، گرمسار و تهران

«خط اخیرالذکر چون کوتاهتر از سایر خطوط است و پایین‌تر از آنها نیز واقع شده یعنی احتیاج به صعود از ارتفاع زیاد نداشت بهتر از سایر خطوط تشخیص داده شد. مرتفع‌ترین نقطه این خط گردنهٔ گدوک است که در ارتفاع ۲۲۱۵ متر از سطح دریا واقع شده است، در صورتی که ارتفاع سایر خطوط زیادتر بود و حتی به ۲۸۰۰ متر نیز می‌رسید. برای عبور از قلهٔ گدوک ساختمان یک تونل در قله در نظر گرفته شد و این نیز موجب تقلیل ارتفاع گردید، زیرا بلندترین نقطه داخل تونل مزبور که فعلاً ساخته شده در ارتفاع ۲۱۱۲ متر از سطح دریا واقع شده است.

«طول خط شمال که به ترتیب فوق انتخاب شد از بندر شاه تا تهران ۴۶۱ کیلومتر است و از بندرشاه در مسافت قریب ۱۵۰ کیلومتر یعنی تا ایستگاه شیرگاه در جلگه حاصلخیز مازندران از شهرهای بندرگز، بهشهر، ساری و شاهی عبور می‌نماید. از شیرگاه

۱ . بندر ترکمن فعلیپ

۲ . قائم‌شهر فعلی

به بعد مسیر خط به منطقه جنگلی که تا سرخ‌آباد امتداد دارد، داخل شده در سمت بالادست «تالار» از آبادیهای «زیراب»، «پل سفید»، «سرخ آباد» و «ورسک» طی مسافت کرده وارد گردنه گدوک می‌شود. پس از عبور از گدوک، خط آهن با شیب ملایمی در امتداد دره حبله‌رود در مسافت قریب ۸۰ کیلومتر به طرف جنوب سرازیر شده در حال نزول، وارد گرمسار یعنی مرکز «خوار» که در جلگهٔ جنوبی فیروزکوه واقع شده است می‌گردد. از گرمسار به بعد خط متوجه مغرب گشته در امتداد دامنه کوه به طرف تهران می‌رود. از گرمسار تا مسافت ۵۰ کیلومتر خط آهن از اراضی مسطح لم‌یزرع انتهای شمالی کویر بزرگ نمک عبور می‌کند. در ایستگاه «ابردژ» خط متوجه شمال‌غربی گشته از جلگهٔ حاصلخیز ورامین و ری عبور نموده تا تهران به طور ملایم به طرف بالا صعود می‌کند.

«مطالعات نقشه‌برداری خط شمال در سال ۱۳۰۶ از طرف وزارت طرق شروع گردید، پس از یک سال اجرای مطالعات نقشه‌برداری و ساختمان خط به یک کمپانی آلمانی واگذار شد و کمپانی مزبور تا سال ۱۳۰۹ مشغول انجام وظیفه بود. در ظرف مدت مذکور سندیکا از تمامی طول خط یعنی از بندر شاه تا تهران مطالعات و نقشه‌برداری نموده، ۱۲۷ کیلومتر از خط را نیز که در جلگه مازندران[1] واقع است ساختمان کرد.

«مشکل‌ترین قسمت خط شمال، قسمت صعود از دامنهٔ شمالی البرز است که خط آهن پس از عبور از جلگه مازندران وارد دره شده به گدوک می‌رسد.[2]»

آلمانی‌ها براساس قرارداد خود شیبهای بیست در هزار را بررسی کرده بودند، ولی به

۱. از بندرترکمن تا قائم‌شهر فعلی

۲. گزارش مهندس هاکلین، ص ۶۰.

دلیل اینکه این شیب با وضع محل متناسب نبود، وزارت راه دستور داد که سه نوع شیب ۲۵ در هزار و ۳۲ در هزار و ۴۰ در هزار را بررسی کنند.

در این مسیر ۱۳۵ کیلومتر خط با شیب ۲۵ در هزار، ۱۲۳ کیلومتر با شیب ۳۲ در هزار و ۱۱۳ کیلومتر با شیب ۴۰ در هزار وجود داشت. در سوم اردیبهشت ۱۳۱۱، خط مزبور در جلسه‌ای با شرکت سرمهندسان خطوط شمال و جنوب و وزیر راه در حضور رضا شاه بررسی شد و شیب ۲۸ در هزار و ساختن تونلی به طول ۲۸۸۷/۲۷ متر (تونل گدوک) به تصویب رسید.[۱]

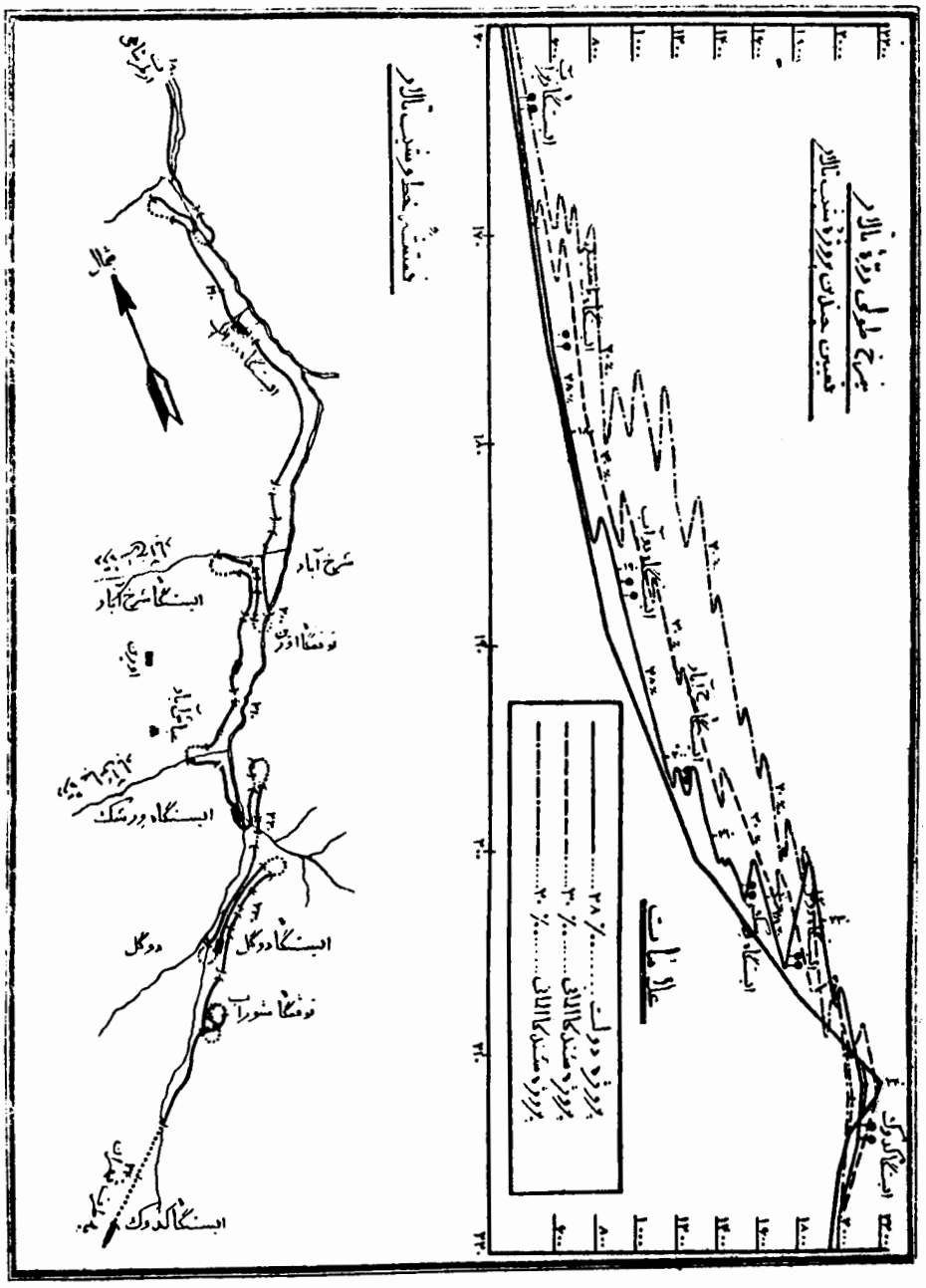
مهندس هاکلین در این خصوص بررسیهای عمیقی کرد که منجر به احداث خطوط فعلی شد. او در گزارش خود می‌نویسد: «نظر به این که دره تالار دارای پرتگاههای بسیار تندی است که بعضی قسمتهای آن غیرقابل عبور می‌باشد و در قسمت پایین آن نیز جنگل انبوهی وجود دارد، سندیکا برای سرعت در عمل و عدم اتلاف وقت به طریقهٔ «استرافوتوگرامتریک» متوسل گردید یعنی طریقه برداشتن عکسهای متعدد از اراضی به وسیله هواپیما و تهیه نقشه تفصیلی از روی عکسهای مزبور. در سال ۱۳۱۰ پس از تعطیل کارهای سندیکا، خود وزارتخانه مطالعات دامنه شمالی را به کمک مهندسان سوئدی و انتخاب شیب ۲۸ در هزار ادامه داد و برای تهیه نقشه‌های مربوط طریقه تاکئومتری اختیار گردید.»[۲]

پس از تهیه نقشه و بررسی مقایسهٔ آن با سایر نقشه‌های تهیه شده برای این منطقه، همان طور که اشاره شد طرح وزارت راه با شیب ۲۸ در هزار انتخاب شد و به اجرا درآمد.

---

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۸۵.

۲. راه آهن سراسر ایران، گزارش هاری هاکلین



نیمرخ طولی دره تالار

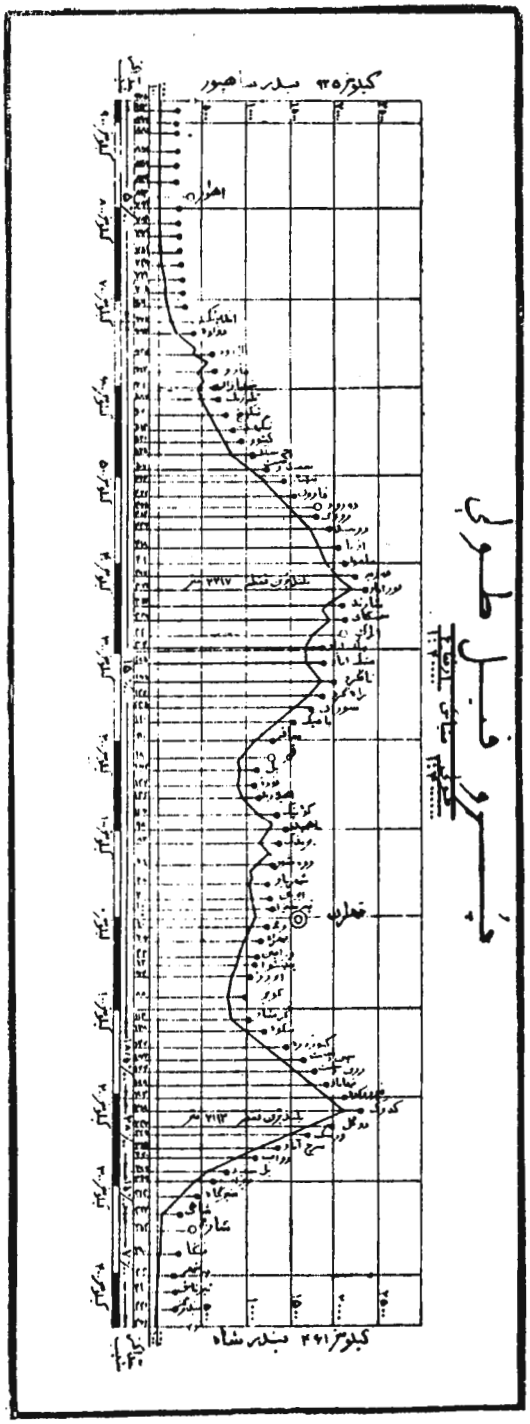
«نظر به این که طول مسافت مستقیم رودخانه تالار برای صعود تا گردنه گدوک با شیبی که انتخاب شده کافی نبود، لهذا لازم بود برای حصول به ارتفاع مطلوب به وسایل مصنوعی بر طول مسافت آن افزوده شود. در طرحهای تنظیمی سندیکا، مسافت اضافی لازم به این ترتیب به دست می‌آمد که خط آهن وارد دره‌های فرعی تالار می‌گردید و در نتیجه قسمت عمده خط نسبت به قعر دره تالار در قسمت بالادست دامنه کوه یعنی در پرتگاه تندی واقع می‌گشت و لازم می‌شد که ساختمانهای فنی متعدد از قبیل تونل و پلهای دره‌ای و دیوارهای حایل، همچنین جاده‌های موقتی طویل و پرخرجی برای حمل مصالح و ابزار به محل ساختمان راه آهن ایجاد شود، و چون طرح پیشنهادی سندیکا دارای موانع و مشکلاتی بود وزارتخانه برای احتراز از آنها مطالعات دقیق دیگری نموده و طرحی را انتخاب کرد که با جنس زمین و وجود معادن مفید و مصالح ساختمانی و مناسبترین شرایط حمل مصالح تا پای کار حتی‌المقدور از مخارج ساختمان خط کاسته شود. بنابراین خطی که وزارتخانه انتخاب نمود در ته دره واقع گشته است که اراضی آن نسبةً سهل‌العبور بوده و اشکالاتی برای ساختمان تولید نمی‌کند. نظر به این که دره مزبور به تدریج که نزدیک به گردنه می‌شود شیب آن تندتر می‌گردد لهذا مسیر خط نمی‌توانست پس از حصول به محلی که شیب رودخانه تندتر از حداکثر شیب انتخابی راه آهن است در ته دره بماند. محل مزبور نزدیک قصبه «طاله» واقع شده است. از آن محل به بعد، باید به وسایل مصنوعی بر طول خط افزود و اکثر افزایشهای مذکور به شکل مارپیچ روی دامنه‌ها و گاهی اطراف دره‌های جناقی تالار قرار گرفته است. نظر به این که خط شوسه فعلی که مهمترین جاده حمل مصالح ساختمانی نیز می‌باشد در ته دره واقع گشته است و برای این که حتی‌المقدور از مخارج ساختمان خط آهن و جاده‌های موقتی کاسته شود لازم بود طوری اقدام به افزایش طول خط گردد که خط آهن زیاد از

جاده شوسه دور نگشته و خیلی بالاتر از آن واقع نشود. بنابراین، توسعه لازم در یک محل تمرکز نیافته بلکه به چندین دسته کوچک تقسیم و در طول دامنه‌های دره به عمل آمده است.

«به طوری که ذکر شد، کلاً توسعه‌های مصنوعی به شکل مارپیچ ساخته شده ولی در چندین محل نیز توسعه به شکل تونلهای حلزونی و مطبق، با حلقه‌هایی به اشکال مختلف مورد مطالعه واقع شد ولی رویهمرفته مخارج این نوع توسعه‌ها گرانتر از نوع مارپیچ می‌گردید، و به همین جهت مورد قبول واقع نشد. با انتخاب طریقه فوق برای افزایش طول لازم، ساختمانهای مصنوعی در قسمت بالای دامنه کوه که زمین آن به طور کلی محکم و عموماً سنگ سخت است تمرکز یافت و به این ترتیب از عبور خط، در دامنه‌های خطرناک مناطق جنگلی قسمت تحتانی دامنه که به واسطهٔ باتلاقی بودن، سابقاً ریزشهای بزرگی در آن قسمت پیش آمده است، و همواره خطر ریزشهای جدید نیز وجود داشته اجتناب شد.

«برای این که حتی‌الامکان از موانعی که ممکن است در نتیجه نزول برف در زمستان روی خط روباز واقع در چنین ارتفاعی پیش آید، جلوگیری گردد، طرحی تنظیم گشت که در گردنه گدوک خط آهن از تونلی به طول ۲۸۸۰ متر عبور نماید. این تونل طویلترین تونل تمام خط آهن سراسری ایران است. بدیهی است ممکن بود باز هم از ارتفاع گردنه‌ای که باید خط آهن از آن عبور کند کاسته شود ولی این عمل موجب افزایش تونل می‌گردید. عامل قاطع دیگری که طول تونل مزبور را محدود می‌نمود، مدتی بود که طبق پروگرام ساختمانی برای اتمام تمام خطوط مقرر گردیده بود.

نسبت به ادامه خط از گدوک به طرف تهران هیچگونه اشکال قابل ذکر از حیث شیب وجود نداشته، پس از عبور از فیروزکوه خط آهن تا گرمسار، دره حبله‌رود را



پروفیل طولی خط آهن سراسری ایران از بندر امام تا بندر ترکمن

تعقیب می‌کند و نظر به اینکه شیب بستر رودخانه از ۱۸/۵ در هزار تجاوز نمی‌کند لهذا خط آهن در تمام طول مسافت در ته دره مزبور مانده است.

«خط جنوب: خط جنوب شامل قسمت بین تهران و بندر شاهپور[1] در ساحل خلیج فارس است. بندر مزبور که انتهای جنوبی راه آهن سراسر ایران است در یک خلیج کوچک طبیعی قریب ۸۰ کیلومتر در مشرق مصب اروندرود واقع شده که عرض آن نسبةً کم است ولی دارای عمق کافی برای ورود بزرگترین کشتی‌ها می‌باشد. اراضی اطراف بندر مزبور مسطح و باتلاقی است که یک قسمت آن پوشیده از گوشماهی است و در معرض جزر و مدهایی به ارتفاع ٦ متر واقع شده است. از بندر مذکور تا اندیشمک خط آهن در مسافت ۲۵۰ کیلومتر از دشت خوزستان عبور می‌کند، در حالتی که در ۱۱۰ کیلومتری بندر فوق‌الذکر وارد اهواز شده به وسیله یک پل فلزی بزرگ از رود کارون می‌گذرد.

«پس از خروج از ایستگاه اندیمشک واقع در ۱۰ کیلومتری مغرب شهر دزفول خط آهن با تعقیب مسیر رودخانه «بلارود» به طرف بالا صعودکرده وارد اراضی ناهموار می‌شود. در کیلومتر ۲۹۰ خط از «بلارود جدا شده وارد اراضی کوهستانی با مسیلهای عمیق می‌گردد که بزرگترین آنها «دم دم» و «شهبازان» است. پس از خروج از ایستگاه شهبازان در کیلومتر ۳۲۳ تا «دورود» واقع در کیلومتر ۴٦۲ رودخانه‌های «آبدیز» و «آب سزار»[2] را تعقیب می‌نماید. این قسمت از راه آهن ایران از حیث ساختمان فوق‌العاده دشوار بوده است و خط از ۱۲ دره تنگ یا تنگه عبور می‌کند و بعضی از دره‌های مزبور دارای دیوارهای عمودی می‌باشند که عبور از آنها مستلزم ایجاد ساختمانهای فنی متعدد از قبیل ۱۲۰ تونل و قریب ۲۰ پل و پل‌دره‌ای بزرگ گردیده

۱. بندر امام خمینی ۲. آب سی ذرع

است.

«در ایستگاه دورود واقع در ۲۰ کیلومتری جنوب بروجرد خط متوجه جهت شرقی شده پس از عبور از «ازنا» در حال صعود متوجه شمال می‌گردد و در ۵۵۵ کیلومتری بندر شاهپور در نزدیکی ایستگاه «نورآباد» از مرتفعترین نقطه خط سراسری ایران در ارتفاع ۲۲۱۷ متر از سطح دریا می‌گذرد. پس از عبور از ارتفاع مزبور به شیبهای ملایم در جهت شمال شرقی وارد فلات ایران می‌شود و بعد از خروج از اراک تا قم خط شوسه را تعقیب کرده از آن پس متوجه شمال گشته از رودخانه‌های «قره چای» و «رودشور» واقع در مغرب دریاچه نمک گذشته بالاخره پس از طی ۹۳۵ کیلومتر مسافت وارد تهران می‌شود.

«تعیین کلیات مسیر خط جنوب به سادگی خط شمال نبوده زیرا در شمال پس از اتخاذ تصمیم راجع به عبور از فیروزکوه دره‌های تالار و حبله‌رود عامل تعیین‌کننده مسیر بود و فقط بعضی جزئیات آن قابل تغییر بود. در خط جنوب قبل از تعیین مسیر قطعی بین اندیمشک و اراک دو خط متبادل یکی بین کیلومتر ۳۱۳ (رودخانه دم‌دم) و کیلومتر ۳۳۷ (محل التقای آب سروم و آب سزار) و دیگری بین دورود و اراک مورد مطالعه واقع شد.

«در صورت اختیار خط اول، راه آهن رودخانهٔ دم دم را به طرف بالا تعقیب کرده در ارتفاع ۹۳۰ متری از کوهها گذشته به طرف دره آب سروم نزول می‌کرد و به این ترتیب طول آن قریب ۱۵ کیلومتر کمتر می‌شد ولی مقطع طولی آن جهت بهره‌برداری آتیه تولید اشکال و مزاحمت می‌کرد بعلاوه ساختمان دو تونل به طول هفت کیلومتر و ۳/۳ کیلومتر ضرورت پیدا می‌کرد و مهلت معینه در برنامه ساختمان خط کفایت ساختمان دو تونل مزبور را نمی‌کرد. خطی که فعلاً ساخته شده در طول آبدیز و

آب‌سزار می‌گذرد و مقطع طولی آن مناسب و دارای شیب واحد است و با اینکه ۱۵ کیلومتر طویلتر از خط اول است معهذا از هر جهت بر خط مزبور رجحان دارد.

«برای قسمت بین دورود و تهران چندین خط متبادل مورد مطالعه واقع شده و سندیکای آلمان و آمریکا قبلاً سه خط متبادل زیر را مطالعه کرده بود:

۱ ـ دورود ـ بروجرد ـ ملایر ـ همدان ـ قزوین ـ تهران

۲ ـ دورود ـ بروجرد ـ ملایر ـ ساوه ـ تهران

۳ ـ دورود ـ خمین ـ قم ـ تهران

«پس از این که دولت تصمیم گرفت که خط دورود ـ تهران باید از اراک و قم عبور کند دو خط متبادل دیگر مطالعه شد که یکی از آنها اول رودخانه سیلاخورد را تعقیب نموده بعد دنبال خط شوسه راگرفته از شهرهای بروجرد، ملایر عبور می‌کرد در صورتی که خط دوم پس از خروج از دورود به خط مستقیم‌تری متوجه مشرق شده از شهرهای دربند[1] و ازناگذشته متوجه شمال می‌شود. پس از عبور از قله نورآباد آهسته سرازیر شده از آستانه و شازند وارد اراک می‌گردد. خط اخیر که قریب ۷۰ کیلومتر کوتاه‌تر از خط اول است مورد موافقت دولت واقع شد.»[2]

ویژگیهای مسیر خط آهن سراسری ایران

راه آهن سراسری ایران، که بندر ترکمن را در شمال (در جنوب‌شرقی دریای خزر) به بندر امام خمینی (بندر شاهپور سابق در محل سابق خورموسی در منتهی‌الیه غربی خلیج فارس) متصل می‌کند، از جلگه‌های حاصلخیز و با صفای مازندران می‌گذرد و وارد ساری و قائم‌شهر (شاهی سابق) می‌شود. سپس درهٔ تنگ‌تالار را در رشته جبال البرز طی

---

۱. در دامنه کوه پشتر

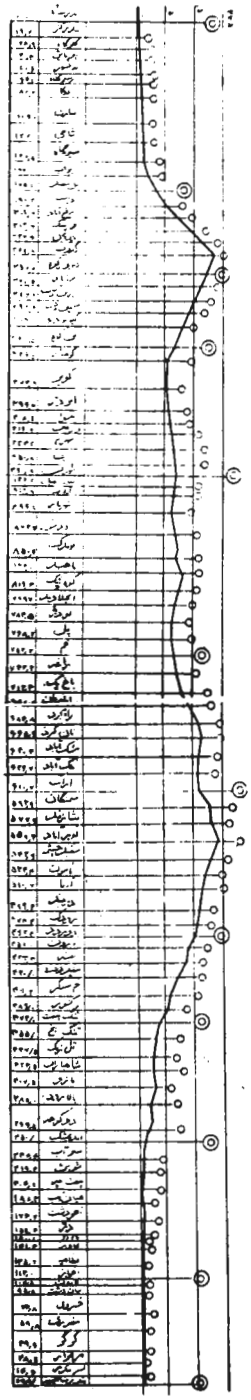
۲. راه آهن سراسر ایران، گزارش هاری هاکلین، صص ۵۸ ـ ۶۵.

می‌کند و گردنهٔ مرتفع و صعب‌العبور فیروزکوه را به کمک تونلهای فراوان و مسیر حلزونی شکل می‌پیماید. پس از عبور از چند رشته کوه کوچک و بزرگ و تپه ماهورهای دیگر، وارد کویر و جلگهٔ مسطح ورامین می‌شود و به تهران می‌رسد. سپس از جلگهٔ قم و اراک می‌گذرد و بعد از دورود وارد رشته کوههای لرستان و تنگهای آبدیز می‌گردد. در این منطقه، بیش از صد کیلومتر را از طریق تونلهای طولانی و پلهای بزرگ طی می‌کند. در حوالیِ اندیمشک وارد جلگهٔ مسطح خوزستان می‌شود و از حومهٔ شهرهای دزفول و اهواز و از روی رودخانهٔ برگ کارون می‌گذرد و به خلیج فارس می‌رسد.

طول خطِ بینِ دو بندر شمالی و جنوبی ۱۳۴۹ کیلومتر است که ۱۵۷ کیلومتر آن در شمال و ۱۶۹ کیلومتر آن در جنوب از قله‌ها و دامنه‌های جبال مرتفع می‌گذرد و بقیه در جلگه‌ها یا کویرها واقع شده است. به طور خلاصه راه آهن سراسری ایران از لحاظ تنوع مناظر طبیعی و همچنین از حیث ویژگیهای ارضی و آب و هوا و شرایط کشاورزی به هشت منطقه تقسیم می‌شود:

۱ ـ مسیر بین بندر ترکمن و قائم شهر به طول ۱۲۷ کیلومتر که در جلگهٔ اشرف مازندران واقع شده و از بخشهای بندر ترکمن، بندرگز و شهرستانهای ساری و قائم شهر عبور می‌کند. آب و هوای این مسیر گرم و مرطوب و زمین آن بسیار حاصلخیز است و در آنجا برنج و پنبه و توتون به وفور کشت می‌شود.

۲ ـ مسیر قائم شهر و گدوک به طول ۱۱۵ کیلومتر در دامنه‌های شمالی رشته کوه البرز یکی از زیباترین و جالبترین مسیرهای راه آهن سراسری ایران است. ارتفاع خط در قلهٔ گدوک به ۲۱۱۲ متر از سطح دریا می‌رسد و این مسیر دره‌های عمیق و قله‌های رفیع و صعب‌العبور دارد؛ احداث راه آهن در این مسیر مستلزم احداثِ تعداد زیادی تونل و



نقشهٔ راه آهن خط شمال

خط شمال

نقشهٔ خط آهن کیلومتر ۱۸۰،۲۳۵

و پلِ دره‌ای است. هوای این مسیر معتدل و مرطوب است و کشت برنج و گندم در آنجا رواج دارد. سابقاً از جنگلهای انبوه آن برای تهیه زغال استفاده می‌شد و زغال سنگ از معادن عمدهٔ آن است.

۳ ـ مسیر گدوک ـ گرمسار به طول ۱۰۴ کیلومتر در دامنه‌های جنوبی جبال البرز. این خط پس از عبور از فیروزکوه، از دره حبله‌رود می‌گذرد و وارد کویر گرمسار می‌شود؛ در این دره تا نزدیکی ایستگاه سیمین‌دشت اراضی کشاورزی وجود دارد، ولی در حوالی این ایستگاه مسیر کوهستانی و بایر می‌شود. آب و هوای این مسیر معتدل و خشک است و کشت گندم در آن کم و بیش رواج دارد؛ انتهای این مسیر در کویری نمکزار است.

۴ ـ مسیر گرمسار ـ تهران ـ اراک به طول ۴۳۹ کیلومتر. این قسمت از مسیر راه آهن از فلات مرکزی ایران عبور می‌کند که قسمتی از آن آباد و حاصلخیز و قسمتی کم و بیش خشک و بایر است و در سالهای اخیر صنایع متنوع و متعددی در آن متمرکز است. شهرستانهای ورامین، تهران، قم و اراک در این مسیر واقع شده‌اند، آب و هوای این مسیر گرم و خشک و کشت گندم و چغندر و دیگر مواد غذایی در آن مرسوم است.

۵ ـ مسیر اراک ـ دورود به طول ۱۴۷ کیلومتر. اراضی این مسیر ناهموار است و تپه ماهور زیاد دارد، طوری که در پاره‌ای نقاط این مسیر احداث چند نیم تونل و بریدن کوه ضرورت یافته است. بیشترین ارتفاع مسیر خط سراسری ایران در همین مسیر در حوالی ایستگاه نورآباد است که ارتفاع آن از سطح دریا به ۲۲۱۷ متر می‌رسد. هوای این مسیر معتدل و خشک است و در زمستان در نقاط مرتفع آن برفهای سنگین می‌بارد.

۶ ـ مسیر دورود ـ شهبازان به طول ۱۳۸ کیلومتر. در این مسیر، راه آهن همه جا در طول مسیر رودخانهٔ آب‌دیز و آب سی ذرع (معروف به سزار)، که از شاخه‌های آن

است، امتداد دارد و از دوازده دره یا تنگ بزرگ در کوههای زاگرس جنوبی عبور می‌کند. این مسیر دشوارترین و پرخرجترین مسیر راه آهن سراسری ایران بوده است، زیرا به دلیل وجود رشته کوه عظیم لرستان در جنوب و رودخانه‌های بزرگ مستلزم احداثِ تونلها و پلها و گالریها و سازه‌های فنی متعدد بوده است. هوای این مسیر گرم و خشک و اراضی آن به دلیل کوهستانی بودن بایر و لم‌یزرع است.

۷ ـ مسیر شهبازان ـ اندیمشک به طول ۷۴ کیلومتر. اراضی این مسیر بسیار ناهموار است و پستی و بلندیهای فراوان و در اغلب نقاط دره‌های عمیق دارد. این مسیر بایر و لم‌یزرع و آب و هوای آن بسیار گرم و خشک است.

۸ ـ مسیر اندیمشک ـ بندر امام خمین به طول ۲۵۰ کیلومتر. این مسیر پس از گذشتن از رودخانه‌های بلارود و آبدیز و کارون به جلگهٔ مسطح و حاصلخیز خوزستان می‌رسد و در شهر اهواز از طریق پل بزرگ آهنی از کارون عبور می‌کند و به بندر امام خمینی در خلیج فارس می‌رسد. آب و هوای این مسیر بسیار گرم است و گندم و پنبه و محصولات مناطق حاره در آنجا به خوبی به عمل می‌آید.

شیبهای عمدهٔ خط آهن سراسری ایران از این قرار است: ۱ـ بین بندر ترکمن و قائم شهر، هفت در هزار؛ ۲ـ بین شاهی و پل سفید، پانزده در هزار؛ ۳ـ بین پل سفید و فیروزکوه، ۲۸ در هزار؛ ۴ـ بین فیروزکوه و بن‌کوه، ۱۸/۵ در هزار؛ ۵ـ بین بن‌کوه و تهران، پانزده در هزار؛ ٦ـ بین تهران اندیمشک، پانزده در هزار؛ ۷ـ بین اندیمشک و بندر امام خمینی، پنج در هزار.

جاده‌های موقت مسیر راه آهن سراسری

برای دسترسی به نقاط مختلفِ مسیرهای پیش‌بینی شدهٔ خطوط آهن و انجام عملیات ساختمانی و حمل نیروی انسانی، مصالح و تجهیزات و ارسال مواد غذایی و نظایر آن،

احداث جاده‌های موقت در اطراف مسیر خط از ضروریات بود. از سوی دیگر، به دلیل محدودیتِ برنامهٔ زمانی ساختمان راه آهن سراسری، فعالیت ساختمانی باید در طول چهار فصل ادامه می‌یافت. از این نظر، برای تسریع کارهای ساختمانی ناگزیر از ایجاد جاده‌های موقت بودند، از جمله جاده قائم شهر ـ فیروزکوه جاده تهران ـ امامزاده جعفر، و راه شوسه قم ـ اراک؛ در سایر نقاط نیز ایجاد ۱۰۵۰ کیلومتر جاده موقت حتمی و اجتناب‌ناپذیر بود.

با وجود این به خاطر صرفه‌جویی و کمبود شن و اشکالاتی که از نظر تهیه مصالح در ساختمان جاده در برخی نقاط پیش آمده بود در قسمت شمال بین بندر ترکمن و ساری (حدود ۱۰۵ کیلومتر) و بین گرمسار و ابردژ «قلعه بلند» (۵۵ کیلومتر) و نیز در قسمت جنوب بین بندر امام خمینی و اندیمشک (۲۵۰ کیلومتر) از ساختن جاده موقت صرفنظر شد.

دشوارترین مسیرهای جاده موقت در دره حبله‌رود تقریباً به طول ۹۵ کیلومتر در ناحیه شمال و نیز در دره و تنگه‌های آبدیز (بین شهبازان و دورود) در ناحیه جنوب بود. شرایط طبیعی در دره آبدیز و آب سیلاخور به اندازه‌ای سخت بود که برای نقشه‌برداریهای نهایی ناگزیر شدند ابتدا جاده مال‌رویی به عرض دو متر در میان کوههای سنگی و سخت احداث کنند و سپس عرض آن را تا چهار متر افزایش دهند تا وسایل نقلیه بتوانند از آن عبور کنند.

جاده موقت درهٔ آب سیلاخور و آبدیز، که ۱۸۶ کیلومتر بود، به دلیل عبور از پیچ و خمهای زیاد و دشوار بین دورود و شهبازان، ۵۶ کیلومتر طولانیتر از مسیر خط آهن در همین دره بود و از سه پل موقت بزرگ و هفده پل کوچک عبور می‌کرد. برای حمل مصالح ساختمانی و مواد غذایی و نظایر آن از خرم‌آباد تا ایستگاه «کشور»، که تقریباً در

نقشه جاده‌های موقت در مسیر خط آهن شمال ـ جنوب

وسط دره آبدیز به جاده موقت متصل می‌شد، یک جاده موقت به طول هفتاد کیلومتر احداث شد.

جاده‌های موقت را مقاطعه‌کاران ساختمانی راه آهن احداث می‌کردند و تا پایان کارهای ساختمانی نگهداری آن را به عهده داشتند. به هر حال، حدود ۸۵۰ کیلومتر جاده موقت، ضمن احداث راه آهن سراسری ساخته شد که کلاً شن‌ریزی شده بود؛ البته این رقم شامل جاده‌های کوتاه فرعی نیست که به هزینهٔ مقاطعه‌کاران ساختمانی و برای سهولت کار آنها ایجاده شده بود. عرض جاده‌های موقت چهار متر بود و به ضخامت ده سانتیمتر شن‌ریزی شده بود و پس از خاتمهٔ کار، راههای قابل استفاده به ادارات طرق (راه) شهرستانها تحویل شد تا از آنها نگهداری کنند. هزینهٔ احداث جاده‌های موقت حدود ۶۳٬۰۰۰٬۰۰۰ ریال بود؛ از این مبلغ ۵۲٬۰۰۰٬۰۰۰ ریال در دره آبدیز و خط خرم‌آباد مصرف شد.

عملیات زیرسازی و روسازی

در صحبت از راه آهن، معمولاً دو رشته خط آهن موازی در نظر مجسم می‌شود، ولی روسازی یا گذاشتن ریل از کارهای ویژهٔ ساختمانی راه آهن است. مصالح عمدهٔ روسازی عبارتند از: ریل، تراورس و قطعات مختلفی که آنها را به هم متصل می‌کند و کیفیت آنها باید متناسب با رفت و آمد وسایل نقلیه و فشارهای وارده باشد.

کارهای مربوط به زیرسازی راه آهن در نقاط مختلف طول خط به اقتضای وضع طبیعی منطقه متفاوت است و باید متناسب با روسازی باشد؛ در همهٔ نقاط خط سراسری، عملیات استحکامی مهم و کاملی انجام شده و در صورت ضرورت به احداث پلها، دیوارهای ضامن حائل، سازه‌های فنی، مجاری سیلابها، آبروها، دیوارهای سنگین و نظایر آنها اقدام شده است تا حفظ خط از خطرات مختلف تضمین شود. کارهای

زیرسازی در نقاط مختلف خط سراسری به شرح زیر بوده است:

۱ـ قسمتی از مسیر بندر ترکمن تا قائم شهر به طول ۱۲۷ کیلومتر که در جلگه امتداد دارد و نیمرخ طولی آن حداکثر شیب هفت در هزار را نشان می‌دهد؛ زیر این خط به طور کلی خاکریزی شده است. همچنین در قسمت جنوب از بندر امام خمینی تا اندیمشک که مسیر ۲۵۰ کیلومتر در جلگه امتداد می‌یابد و حداکثر شیب آن پنج در هزار است، خاکریزی شده است. حداقل شعاع پیچ در این نواحی پانصد متر است.

۲ ـ در مسیر بن کوه ـ تهران و تهران ـ دورود، قسمت عمدهٔ خط به خاکریزی زیاد احتیاج داشته و ضرورت خاکبرداری به نسبت کمتر بوده است. شیب این مسیر از هفت تا پانزده در هزار متغیر است و شعاع پیچ در این مسیر به شرح زیر متفاوت است:

الف) پیچهایی با شعاع سیصد متر که در مسیرهای زیر واقعند: دورود ـ دربند ۲۷ کیلومتر در جنوب؛ دره دشت ـ تهران، ۴۲۹ کیلومتر در جنوب؛ مسیر قائم شهر ـ شیرگاه، ۲۱ کیلومتر در شمال؛ مسیر بن کوه ـ تهران، ۱۲۹ کیلومتر در شمال؛

ب) پیچهایی با شعاع ۲۵۰ متر که در مسیرهای زیر واقعند: مازو ـ چم‌سنگر، ۹۱ کیلومتر در جنوب؛ سفید دشت ـ دورود، ۴۱ کیلومتر در جنوب؛ دربند ـ دره دشت، یازده کیلومتر در جنوب؛ شیرگاه ـ پل سفید، ۲۷ کیلومتر در شمال؛

ج) پیچهایی با شعاع ۲۲۰ متر در مسیرهای اندیمشک ـ مازو، ۵۸ کیلومتر در جنوب؛ چم‌سنگر ـ سفیددشت، ۱۸ کیلومتر در جنوب.

۳ ـ این مسیر در شمال بین پل سفید و بن کوه و در جنوب بین دورود و شاهبازان از مناطق بسیار صعب‌العبور می‌گذرد. در این مناطق کوه بریهای بسیار دشواری انجام گرفته و تونلهای طویل احداث شده است. شرایط طبیعی این قسمت به حدی دشواری ایجاد کرده که هر چند صد متر ناگزیر از احداث پلهای بزرگ و کوچک شده‌اند. در مسیر

فیروزکوه ـ بن کوه، شیب راه حداکثر ۱۸/۵ در هزار و حداقل شعاع پیچ ۲۵۰ متر بوده است؛ طول این مسیر ۷۳ کیلومتر است.

۴ ـ مسیرهایی با شیب خیلی تند و حداکثر ۲۸ در هزار. حداقلِ شعاع پیچ در این قسمتها ۱۲۰ متر بود؛ این مسیر به طول ۸۴ کیلومتر بین پل سفید رود و فیروزکوه واقع است.

طول مجموع مسیرهای خط جنوب ۹۳۳ کیلومتر و طول مجموع خطوط شمال ۴۶۱ کیلومتر است، طول مسیر جلگه یا دشت جنوب ۲۵۰ کیلومتر است که تقریباً ۲۷ درصد کل این مسیر می‌شود؛ مسیر جلگه یا دشت در شمال نیز ۱۲۷ کیلومتر و ۲۷

عملیات زیرسازی در خطوط آهن سراسری

درصد از طول خط شمال است. این رقم حاکی از آن است که تقریباً ۷۳ درصد از راه آهن سراسری ایران از مناطق کوهستانی عبور می‌کند. مشکلات احداث خط آهن در منطقهٔ شمال بیش از همه در مسیر تهران ـ بندر ترکمن بود؛ نیمرخ این خط نشان می‌دهد که شیبهای خیلی تند و پیچهای کم شعاع دارد.

عرض سطح خاکریز راه آهن ۵/۴ متر بود و تمام خاکریزی و خاکبرداری آن با وسایل دستی یا واگونتهای دوکویل و نظایر آن انجام می‌شد. ارتفاع خاکریز طوری در نظر گرفته می‌شد که استحکام آن پس از نشست تأمین باشد. در راه آهن سراسری ایران کلاً ۲۸٫۰۰۰٫۰۰۰ مترمکعب خاکریزی و خاکبرداری صورت گرفته است. در طی اقدامات ساختمانی، گاه کوهها و تپه‌ها به شدت ریزش می‌کرد و ناگزیر بودند با تغییر مسیر و اصلاح خط یا احداث تونلهای روباز و زهکشی بر این موانع فایق آیند.

شن ریزی ـ شن را از رودخانه یا از سنگهای شش سانتیمتری یا با شکستن سنگهای درشت تهیه می‌کردند. در برخی نقاط، شن به سختی و با هزینهٔ زیاد به دست می‌آمد، مثلاً تمام شنی که در مسیر بندر امام خمین و اندیمشک به مصرف رسیده از حوالی اندیمشک، در ۲۵۰ کیلومتری بندر امام خمینی، ابتدا با وسایل مختلف و سپس با قطار حمل شده است. این شن از نوع خوب بود؛ عرض شنی که روی خط ریخته شد ۳/۲ متر و حداکثر قطر آن چهل سانتیمتر بود.

تراورس ـ در راه آهن سراسری تراورس چوبی و فلزی، هر دو، به‌کار رفته است. در مسیر بندر امام خمینی ـ بندر ترکمن، که ۱۳۹۴ کیلومتر است، حدود ۹۸۰ کیلومتر تراورس چوبی و ۴۱۴ کیلومتر تراورس فلزی کار گذاشته شد. در قسمت شمال، بین کیلومتر ۱۹۳ و ۳۴۷ به طول ۱۵۴ کیلومتر و در جنوب، از کیلومتر ۳۰۰ تا ۵۱۰ به طول ۲۱۰ کیلومتر، تراورس فلزی مصرف شده بود. این تراورس‌ها از نوع کروپ و

طول هر یک از آنها ۲/۴ متر بود و ۶۰/۸ کیلوگرم وزن داشتند. در ۱۳۰۸ نیز مقداری تراورس سبک (پنجاه کیلوگرمی) از کروپ خریداری شد و در مسیر بهشهر و بندرگز (پنجاه کیلومتر) مورد استفاده قرار گرفت.

در قسمت اعظم خط سراسری از تراورس چوبی استفاده کرده‌اند که اکثر آن را کارخانه شیرگاه از چوب جنگلهای مازندران تهیه می‌کرد و با روغن «کروآزت» اندود شده بود. این تراورس‌ها به شکل مکعب مستطیل به طول ۲/۶۰ متر و عرض ۲۴ و قطر پانزده سانتیمتر تهیه می‌شدند. در مسیر اندیمشک به بندر امام خمین قریب سیصد کیلومتر از تراورس چوبی به کار رفت که از چوب «جاره» استرالیا تهیه شده بود.

ریل ـ در آغاز کار احداث راه آهن که تمام طول خط مطالعه نشده بود، مقداری ریل سبک وزن، که طول هر قطعهٔ آن دوازده متر بود و هر متر آن ۳۳/۴۸۰ کیلوگرم وزن داشت، خریداری شده و بین بندر ترکمن و شیرگاه مورد استفاده قرار گرفت. بعدها بنا به ملاحظات فنی و بررسی نیمرخ عرضی و طولی خط تصمیم گرفته شد که ریلهای کمتر از ۳۶ کیلوگرم استفاده نشود و عاقبت ریل روسی خریداری کردند که وزن هر متر آن ۳۸/۶۱۴ کیلوگرم و از نظر قیمت هم با صرفه‌تر بود.

اجزای ریل ـ اکلیس‌ها[1] چهار یا شش سوراخ دارند و برای استحکام خط در نقاط پرپیچ و خم و شیبدار استفاده می‌شوند؛ صفحات فلزی که در ارتفاع نیمرخ ریل قرار دارند برای استحکام خط با سه پیچ به تراورس وصل می‌شوند.

ریل‌گذاری ـ سندیکای آلمانی و امریکایی ۱۲۷ کیلومتر از راه آهن را در قسمت شمال از بندر ترکمن تا قائم‌شهر و نیز ۲۵۰ کیلومتر در جنوب از بندر امام خمینی تا اندیمشک را در سال ۱۳۰۸ ریل‌گذاری کرد. بعدها نیز پنجاه کیلومتر از مسیر

---

۱. Eclisse، بستِ ریل.

اندیمشک را به طرف شمال به شیوهٔ مقاطعه ریل‌گذاری کردند. بقیه خط را کنسرسیوم کامپاکس به صورت امانی ریل‌گذاری کرده است.

از ۱۳۹۴ کیلومتر مسیر راه آهن، ۸۵۲ کیلومتر آن را از طرف شمال و بقیه را، که ۵۴۲ کیلومتر است، از سمت جنوب ریل‌گذاری کردند. این دو خط طبق برنامه در ۵۴۲/۵۵۰ کیلومتر از بندر امام خمینی در ایستگاه سفید چشمه، که بعدها به ایستگاه فوزیه[1] معروف شد، به هم متصل شدند. به طور متوسط ماهانه ۲۳ کیلومتر در قسمت شمال و ۲۵ کیلومتر در قسمت جنوب این خط ریل‌گذاری شده است. در هر کیلومتر از این مسیر، ۱۲۸۰ تا ۱۴۴۰ تراورس فلزی و ۱۳۶۰ تا ۱۵۲۰ تراورس چوبی مصرف شده است.

پلهای راه آهن سراسری ایران

احداث پل از کارهای اساسی در امر احداث راه آهن سراسری محسوب می‌شود و از نظر اهمیت پس از احداث تونل در درجهٔ دوم قرار می‌گیرد. مقاومت پلها از روی دفتر مشخصات فنی آلمان برای قطاری به وزن بیست تن برای هر محور محاسبه شده و در تهیه طرحها اصول زیر رعایت شده است:

الف) توجه به جریان طبیعی آبها به نحوی که تا حد ممکن مسیر آنها تغییر نکند، زیرا تمام عواقب تغییر مسیر آبها را نمی‌توان پیش‌بینی کرد. از احداث پایه‌های پل در جریان آب رودخانه یا کاستن از عرض دهانه پلها به مقدار زیاد تا حد ممکن اجتناب شده است.

ب) پیش‌بینی‌های ایمنی در احداث این ساختمانها.

ج) انجام عملیات ساختمانی با حداقل هزینه ضمن رعایت بندهای الف و ب.

مصالح عمده ـ قبل از شروع به تهیه هر طرح، مطالعات لازم به منظور یافتن معادن

---

۱. بعد از انقلاب اسلامی، نام این ایستگاه به «سمیه» تبدیل شده است.

سنگ مناسب در طول خط انجام می‌شد و برای سنجش مقاومت آنها در مقابل یخبندان، نفوذ آب و فشار، نمونه‌برداری و به آزمایشگاه فرستاده می‌شد. نتیجهٔ آزمایشها اغلب منفی بود و ناگزیر ساختمانهای سنگی به ساختمانهای بتونی مبدل می‌شد. با این حال، برای کاهشِ نیاز به مصالح وارداتی تا حد ممکن، احداث ساختمانهایی با مصالح موجود بر دیگر انواع اولویت داشت. بتون مسلح فقط برای احداث آبروهایی به‌کار می‌رفت که عرض آنها به هشت متر می‌رسید و ارتفاعشان کمتر از آن بود که بتوان آبرو را طاقدار طراحی کرد.

فقط در صورتی از سازه‌های فلزی (از قبیل پلهای بزرگ و کوچک و لوله) استفاده می‌شد که دهنه پل عریض و ارتفاع نیز برای احداث طاق کافی نبوده یا زمینی که پی‌ها باید روی آن احداث می‌شد قدرت تحمل وزن ساختمان پل را نداشت.

سازه‌هایی که پی آنها باید در آب قرار می‌گرفت، به تأثیرات آب بر ساختمان توجه می‌شد. آب، بویژه آبهایی که ترکیبات گوگردی دارند، به مرور به آهن و بتون و ملاط نفوذ می‌کنند و به ساختمان صدمه می‌زنند. به منظور جلوگیری از تأثیرات مخربِ آب بر ملاط و بتون ناگزیر از استفاده از «سیکا-۱» بودند و در سازه‌های آهنی از «آرمکو» و آهن «تنکابن» استفاده می‌کردند. بتون سازه‌های سنگین منحصراً از سیمان پرتلند بود که مقداری از آن تولید ایران بود و قسمت عمدهٔ آن از خارج (یوگوسلاوی، روسیه، ژاپن، بلژیک، دانمارک، سوئد و نروژ) وارد می‌شد.

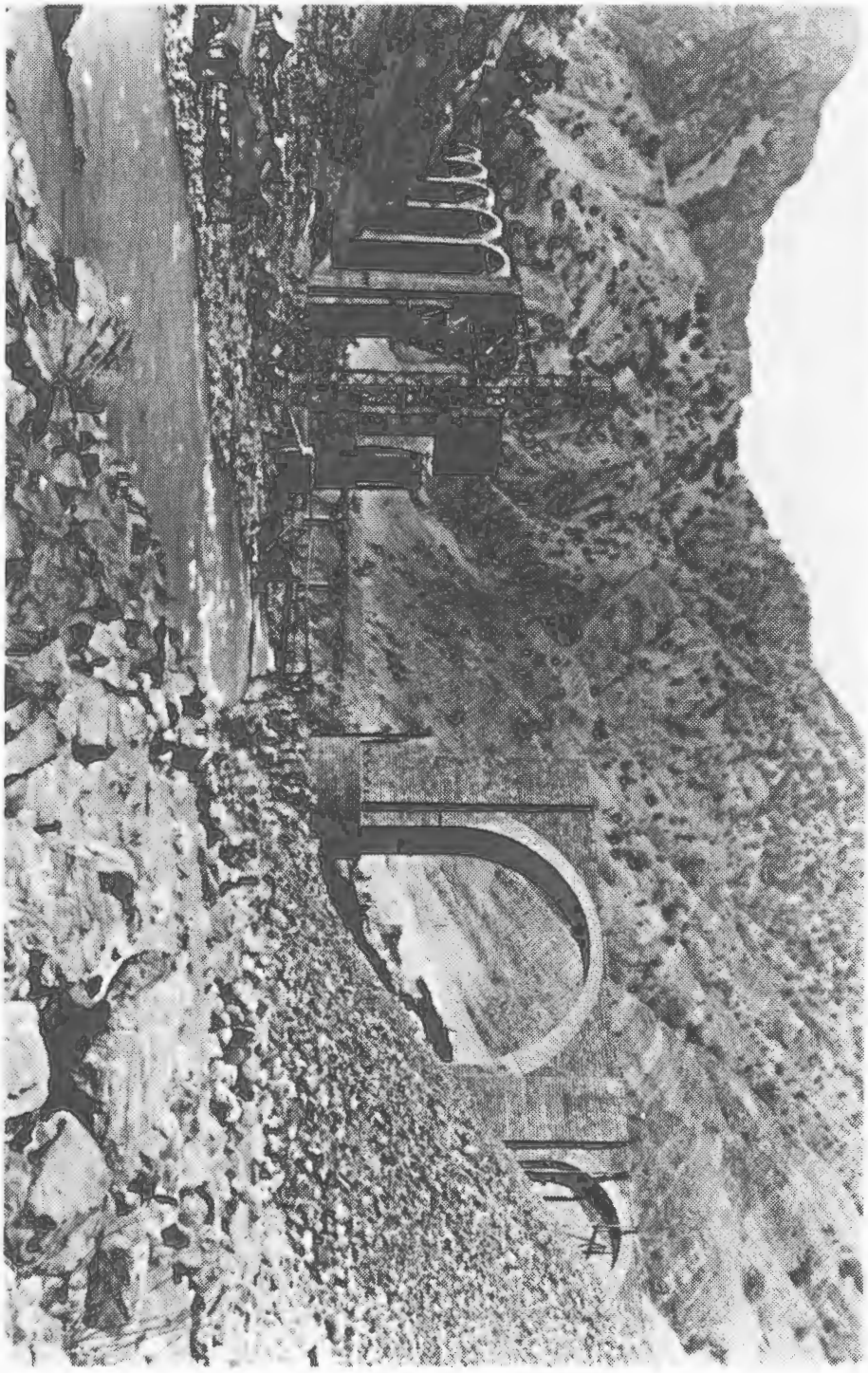
از چوب فقط سازه‌های موقت، از قبیل پلهای جاده موقت و قالب طاق و نظایر آن استفاده می‌کردند. تعداد پلهای راه آهن سراسری به شرح زیر است:

۱ ـ پلهای بزرگ با مصالح بنایی ۴۷ پل با ۸۲ دهانه اصلی.

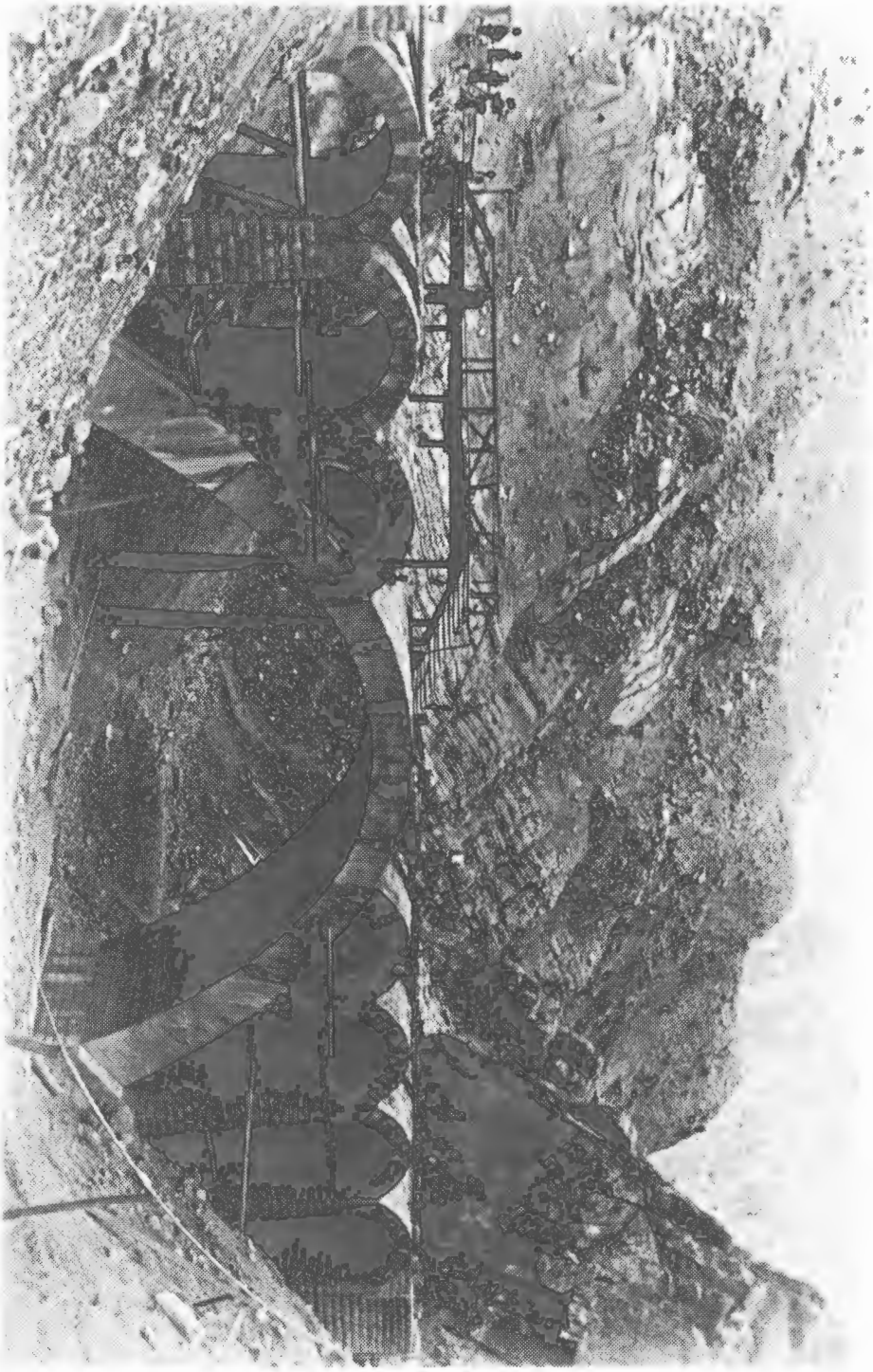
۲ ـ پلهای دره‌ای با مصالح بنایی ۱۰۷ پل با ۴۵۲ دهانه اصلی.

تصویر یکی از پلهای راه آهن سراسری هنگام ساختمان (بین ایستگاههای کشور و تنگ ۷)

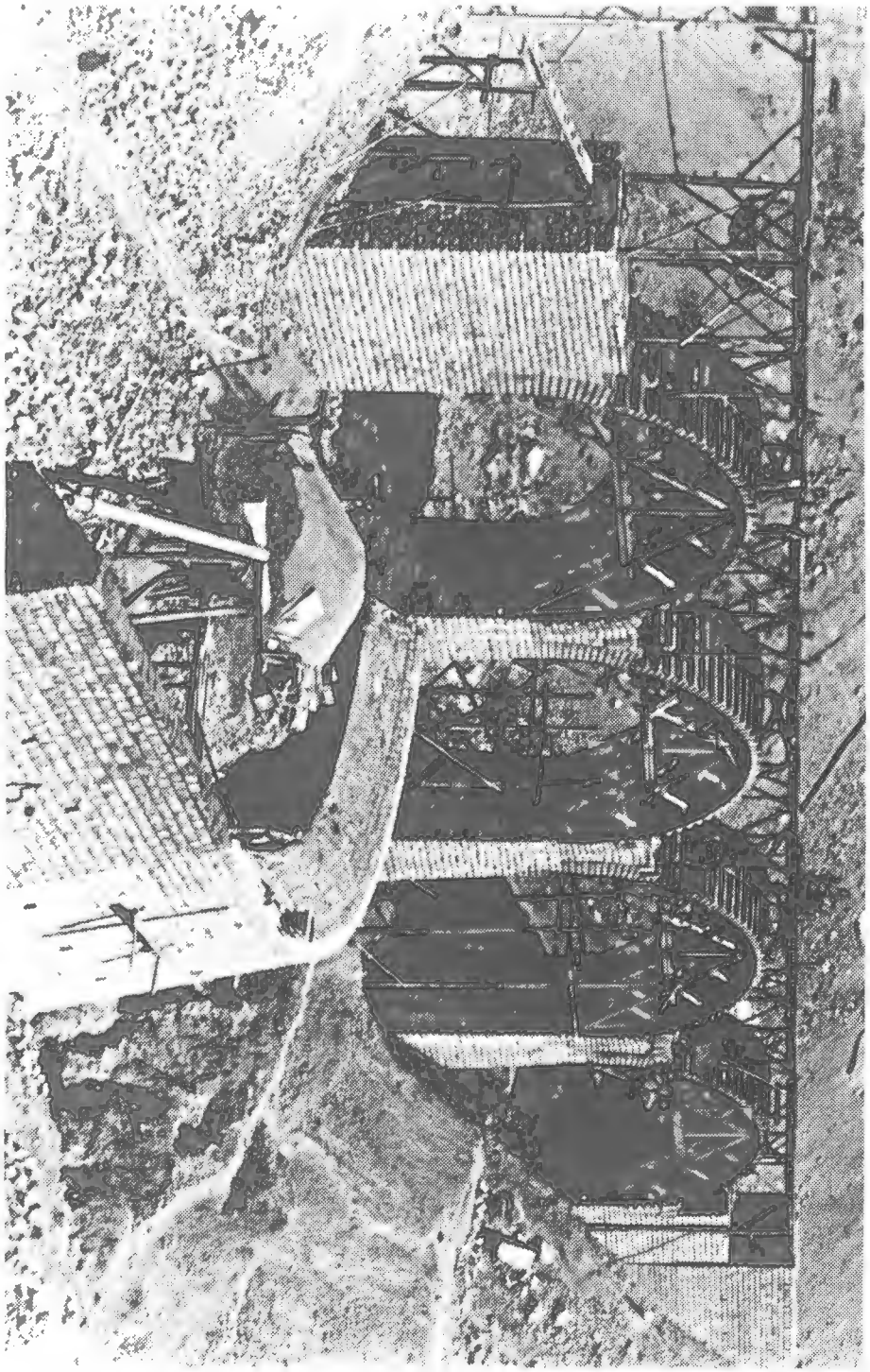
تصویر یکی از پلهای بزرگ راه آهن سراسری هنگام ساختمان (نزدیک ایستگاه کشور)



تصویر یکی از پلهای بزرگ راه آهن سراسری در حالت ساختمان (پل تله زنگی)



تصویر یکی از پلهای راه آهن سراسری در حالت ساختمان (نزدیک ایستگاه کشور)



تصویر یکی از پلهای راه آهن سراسری (پل دوآب در جنوب)

تصویر یکی از پلهای راه آهن سراسری (پل روی رودخانه آبدیز)

۳ ـ پلهای بزرگ فلزی ۲۰ پل با ۱۱۵ دهانه اصلی.

۴ ـ پلهای کوچک فلزی ۱۸۶ پل با ۶۳۴ دهانه اصلی.

۵ ـ آبروهای طاقدار ۱۳۶۸ عدد به طول ۱۴۴۶۵ متر.

۶ ـ پلهایی با پوشش بتون مسلح ۱۴۷۵ پل با ۱۹۵۱ دهانه اصلی.

۷ ـ لوله‌های فلزی ۴۲۱ عدد به طول ۴۱۰۰ متر.

۸ ـ لوله بتون مسلح ۴۷۶ عدد به طول ۷۱۲۳ متر.

۹ ـ گذرگاه فوقانی ۶ عدد.

۱۰ ـ گذرگاه تحتانی ۱ عدد.

ویژگیهای برخی از پلهای مهم[1]

«۱ ـ پل اورین ـ بین ایستگاه سرخ آباد و ایستگاه ورسک در محل تقاطع راه آهن با دره اورین، تمام دره پر از سنگ و خاکی است که درگذشته از کوه ریزش کرده است. برای احداث خط، لازم بود که راه آهن از طریق یک پل یک دهانه از این دره عبور کند و نیم‌پایه‌های سنگین پل روی سنگ سخت گذاشته شود.

«چون در این محل، خط پیچی با شعاع ۲۵۰ متر و شیب ۲۵/۶ در هزار دارد، اجرای طرح بسیار دشوار بود، ولی پس از مطالعه و مقایسه چندین طرح، تصمیم گرفته شد یک طاق سنگین یکپارچه با ۶۴ متر دهانه و به شعاع ۱۶/۸ متر ساخته شود. دو طرف طاق دو هلال به شعاع ۲۴۷/۱ ساخته شد و ابعاد مقطع عرضی طاق عبارت است از: مرکز طاق با ۴ متر عرض، ۱/۶۰ متر قطر؛ پایه‌ها با ۸/۹۰ متر عرض، ۲/۸۰ متر قطر.

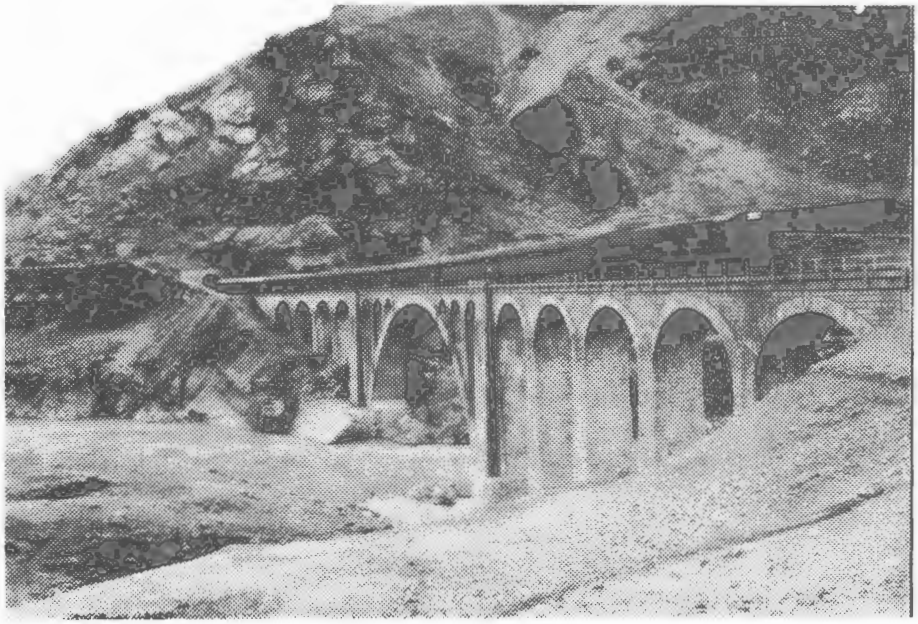
عرض سطح فوقانی سراسر پل ۴/۷ متر است که از محور خط پیروی می‌کند (شعاع

۱. با استفاده از گزارش مهندس ناتر، مهندس پل‌سازی، کتاب راه آهن سراسر ایران، ۵ شهریور ۱۳۱۷، ص ۹۳.

۱۵ / ۲۴۹ متر). قالب طاق از چوب و به شکل هلالی و دو تکه ساخته شد، زیرا امکان داشت با گذاشتن قالب ثابت روی این طبقه، خاک رس ریزش کند.

در ساخت بدنهٔ پل از مصالح زیر استفاده شده است: در نیم‌پایه‌ها از بتون؛ در طاق اصلی از سنگ قواره‌ای؛ در پایه‌های فرعی از سنگ رگه‌ای و سنگ کلنگی؛ در طاقهای فرعی از سنگ رگه‌ای و کلنگی؛ در فاصله بین گلویی و طاق از سنگ رگه‌ای و کلنگی و بتون؛ در پیش آمدگی زیر پل از سنگ تیشه‌ای؛ در قسمت بالای پل از سنگ قواره‌ای؛ و در نرده‌های پل از آهن. حجم کلی این پل ۴۵۰۰ مترمکعب است و هزینهٔ احداث آن ۲٫۸۰۰٫۰۰۰ ریال بوده است.

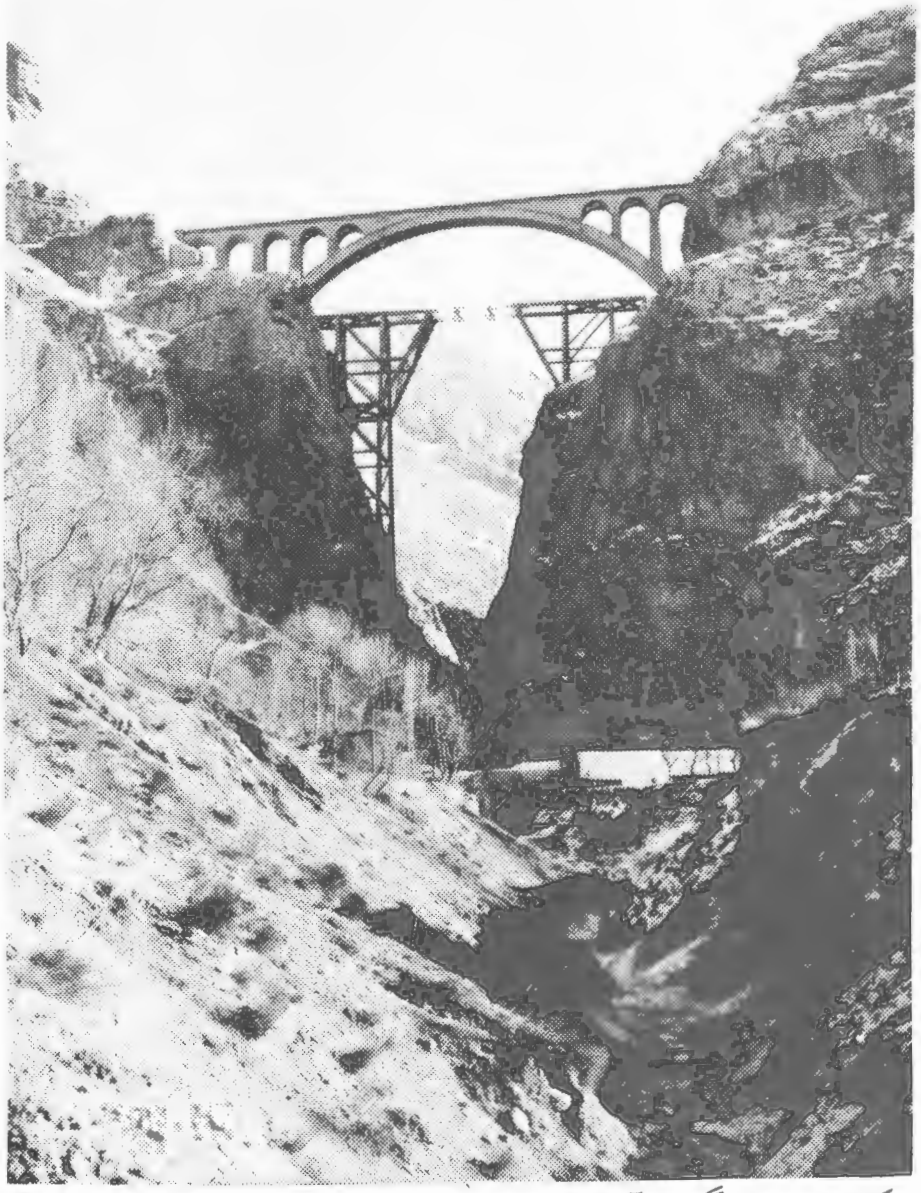
«۲ ـ پل ورسک ـ معروفترین پل خط شمال بر روی دره ورسک در نزدیکی عباس آباد واقع است؛ دهانهٔ آن ٦٦ متر و ارتفاع آن از ته دره ۱۱۰ متر است. چندین طرح مبتنی بر استفاده از مصالح بنایی، بتون مسلح و آهن برای این پل مطالعه شد و طرح ساختمان با مصالح بنایی، که بیشتر مقرون به صرفه بود، به تصویب رسید. هر چند این طرح قدری گرانتر از ساختِ پلی با آهن است، با احتساب هزینهٔ نگهداری (تجدید رنگ و عوض کردن میخهای پرچ) به این نتیجه رسیدند که ساختمان پل با مصالح بنایی ارزانتر است. به علاوه، پل سنگین در این مناطق کوهستانی زیباتر بود. در ابتدا قرار بر این بود که طاق بزرگ با سنگ قواره‌ای ساخته شود، ولی معلوم شد که سنگهای آهکی این منطقه در مقابل تغییرات دمای هوا مقاومت کافی ندارند و احتمال دارد متلاشی شوند. بنابراین مقرر شد این طاق با تخته سنگهای بتونی ساخته شود و محاسبات دقیقی هم برای ترتیب تخته سنگها صورت گرفت. آزمایشهای انجام شده روی تخته سنگهای بتونی کاملاً رضایت‌بخش بود و مقاومت هیچ یک از آنها از سیصد کیلوگرم در سانتیمتر مربع کمتر نبود. ابعاد اصلی پل عبارت است از: دهانهٔ آزاد بین دو پایهٔ ٦٦متر، شعاع دایره ۱۸متر،



تصویر یکی از پلهای زیبای راه آهن سراسری پس از اتمام ساختمان

(پل‌تله زنگ)

برای عبور راه آهن سراسری دو طرف این دره با احداث پل بهم متصل خواهد شد



یکی از پلهای بزرگ راه آهن سراسری پس از اتمام ساختمان (پل ورسک)

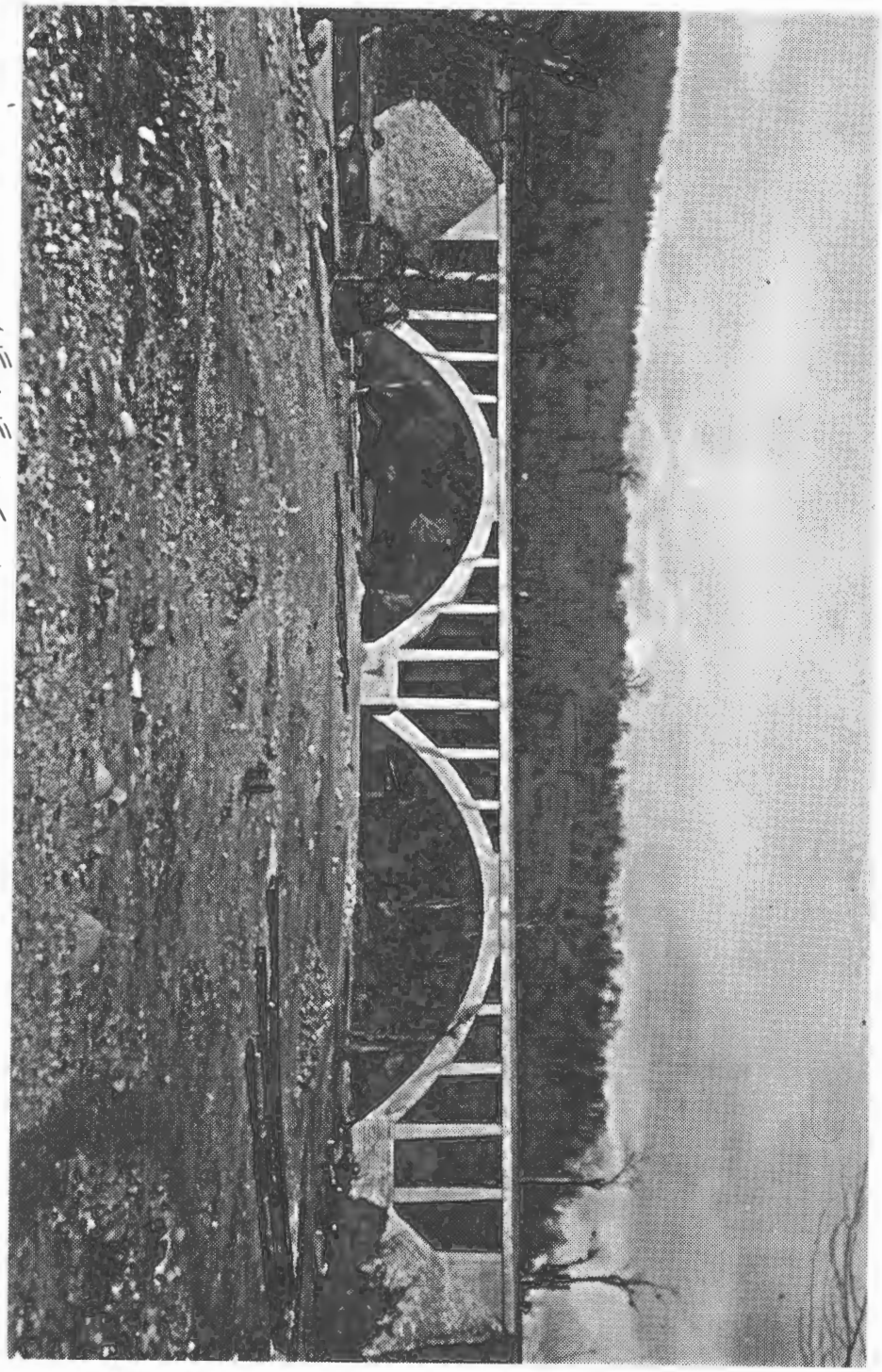
ابتدای طاق ٦ و ۲/۸ متر و مرکز طاق ۴/۴ و ۱/٦ متر.

چون در این منطقه همیشه بادهای تند می‌وزد، قالب پل را به دو قسمت تقسیم کردند: قسمت پایین قالب از بتون مسلح و به صورت پیش‌آمده ساخته شد و قسمت بالای قالب از چوب و به صورت قالب ثابت است. ثبات پل را در مقابل باد لنگرهای مؤثری تأمین می‌کرد. دو رشته سیم مایل به قطر ۳٦ میلیمتر نیز روی چوب‌بست کشیده شده که در نتیجهٔ آن به طور مصنوعی یک تن بر وزن هر متر از طول پل اضافه شده است. حجم این پل جمعاً ۴۵۰۰ مترمکعب است و احداث آن ۲٫٦۰۰٫۰۰۰ ریال هزینه داشته است.

۳ ـ گذرگاه تحتانی ورسک ـ با اینکه این سازه در ظاهر به عظمت پلی نیست که ۱۱۰ متر بالاتر از آن واقع شده است، در این خط نقش مهمی دارد. رودخانه ورسک معمولاً بی‌آب است، ولی امکان دارد هنگام رگبار و کولاک ارتفاع آب تا دوازده متر نیز برسد و چون طراز خط فقط یک و نیم متر بالاتر از بستر طبیعی رودخانه است، توجه به این گذرگاه ضروری است. افزایش عمق بستر رودخانه مطرح نبود، زیرا قطعاً در موقع طغیان رودخانه پر می‌شد و آب از روی پل عبور می‌کرد. پس از مطالعه چندین طرح، تصمیم گرفتند یک تونل مصنوعی بین تونلهای شماره ۳۲ و ۳۳ ساخته شود تا شدیدترین طغیان آب هم بدون ایجاد خطری برای خط از روی پل عبور کند. طول این تونل مصنوعی ۵۴ متر است و بنا به مقتضایت محل و پی‌ها و معبر آب به پنج قسمت تقسیم شده است.

۴ ـ پل رودشور ـ پل رودشور در کیلومتر ۵۲/۵ جنوب تهران در پیچی به شعاع چهارصد متر واقع شده و طراز خط آهن بر روی آن تقریباً دوازده متر بالاتر از بستر رودخانه است. بستر این رودخانه ترکیبی از شن و ماسهٔ رس‌دار است که همراه با آب شور برای بتون مضر است. عرض این رودخانه تقریباً سیصد متر است. پیش از احداث

یکی از پلهای راه آهن سراسری در حال ساختمان (بین ایستگاههای شیرگاه و زیرآب)



یکی از پلهای راه آهن سراسری پس از اتمام ساختمان (نزدیک ایستگاه شیرگاه)

آن، چندین طرح «بتون دامه» و بتون آرمه و آهن با عرض آزاد برای عبور آب مطالعه شد. عامل مهمی که در ساخت این پل تأثیر داشت مهلتی بود که برای احداث راه آهن مقرر شده بود و تأخیر در ساختِ این پل به هیچ وجه نباید ریل‌گذاری را متوقف می‌کرد. به این ترتیب، دهانه‌ای دویست‌متری برای این پل پیش‌بینی شد که به شش چشمه تقسیم می‌شد؛ عرض دو چشمهٔ ابتدایی و انتهایی هر کدام ۲۸ متر و عرض هر یک از چهار چشمهٔ میانی ۳۶ متر بود.

مناسبترین طرح برای این پل سازه‌ای فلزی روی پایه‌های بتون «دامه» بود، زیرا رعایت مهلت مقرر فقط با این شیوهٔ ساختمان میسر بود. همان طور که گفتیم، خط آهن روی این پل پیچی به شعاع چهارصد متر دارد و از این نظر ضرورت داشت برای بالاست کف آن از صندوق بتون مسلح استفاده شود؛ صندوق روی تراورس‌های فلزی و تراورس‌ها روی تیرهای اصلی قرار می‌گرفت. این تیرها هماهنگ با پنج خط در جهت افقی منحنی شده‌اند و در سراسر طول پل ادامه دارند؛ تکیه‌گاه ثابت آنها در وسط واقع شده و سایر تکیه‌گاهها متحرک است.

۵ ـ پل آب دیز در ۳۳۸ کیلومتری بندر امام خمینی

این پل شصت متر دهانه آزاد دارد، تمام آن با مصالح بنایی ساخته شده و یکی از بزرگترین و زیباترین پلهای خط جنوب است. آنچه بیش از هر چیز در این پل توجه را جلب می‌کند طریقهٔ نصب قالب و نوع آن است. حتی در مواقع کم آبی هم تقریباً تمام عرض دهانه پل را آب گرفته و در نتیجه پیش‌بینی تکیه‌گاه برای قالب در بستر رودخانه با استفاده از قالب «روترسه»[1] در سراسر عرضِ آن امکان نداشت. ناچار قالب قوسی دو تکه‌ای از چوب اختیار شد. دو قسمت قالب با وسایلی از قبیل برجهای کمانی در داخل

۱. Rétroussée، برگشته به بالا، بالازده.

پایه‌های اصلی، بالای نیم‌پایه‌ها افراشته شد. پس از آنکه قطعات هر دو قسمت کاملاً سوار شد، آنها را به وسیلهٔ کابل به طرف یکدیگر برگرداندند تا دو سر آنها در وسط تلاقی کرد و درز فاصل را با بست «درزپوش» وصل نمودند. برای اینکه تا حد ممکن از بار روی قالب کاسته شود و نیاز به چوب نیز کاهش یابد، طاق پل در پنج طبقهٔ مختلف ساخته شده است. بار روی قاب به این صورت است: طبقهٔ اول صد درصد، طبقهٔ دوم چهل درصد، طبقهٔ سوم پانزده درصد، طبقهٔ چهارم پنج درصد، و طبقهٔ پنجم دو درصد. به این ترتیب، فقط ثلث بار طاق بر قالب وارد می‌شود. در قالب ثابت، که قابلیت ارتجاع آن کمتر است، تناسب بین بار بر قالب و وزنِ کل طاق نامطلوبتر است.

۶ ـ پل کارون در ۱۰۹/۶۰۰ کیلومتری بندر امام خمینی ـ این پل بزرگترین پل فلزی راه آهن سراسری ایران است. ۵۱ چشمه هر یک به وسعت ۲۰/۷۵ متر دارد و مجموع طول پل به انضمام پایه‌های بین چشمه‌ها تقریباً ۱۱۰۰ متر[1] است.

پل کارون در شمال شهر اهواز و خیلی نزدیک به شهر واقع شده و بالاتر از محلی که سابقاً برای آبیاری سد مصنوعی ساخته بودند از روی رود کارون می‌گذرد. نیم‌پایه‌ها و پی و پایه‌های پل از بتون است و روی سنگ کار گذاشته شده‌اند. روی پایه‌ها تیرهای فلزی شبیه به نرده گذاشته‌اند و روسازی پل روی آنها قرار گرفته است. این تیرها تا بالاترین ارتفاع آب در بتون کار گذاشته شده‌اند. روسازی پل از تیرهای اصلی مستقیم به صورت مورق تشکیل شده که با قطعات آهن به هم متصل شده‌اند. ریلها روی تراورس چوبی (بدون شن) و مستقیماً روی سازهٔ فلزی قرار گرفته‌اند و در دو طرف پل پیاده روهایی از چوب با طارمی ساخته شده است.

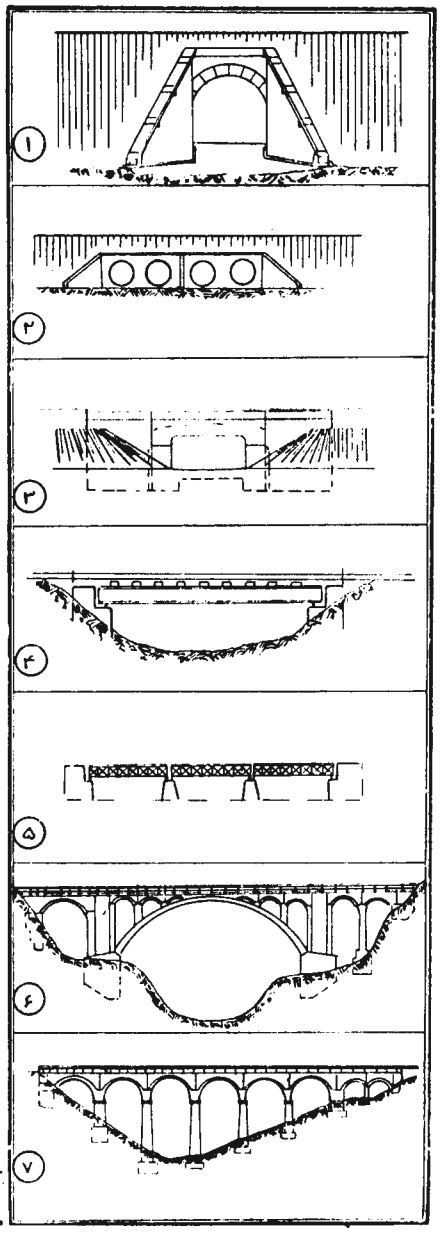
---

۱. راه آهن سراسری ایران، ص ۹۸. این رقم در کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن ایران، تألیف ترسکینسکی، ص ۷۴، ۱۰۵۷/۲۵ متر ذکر شده است.

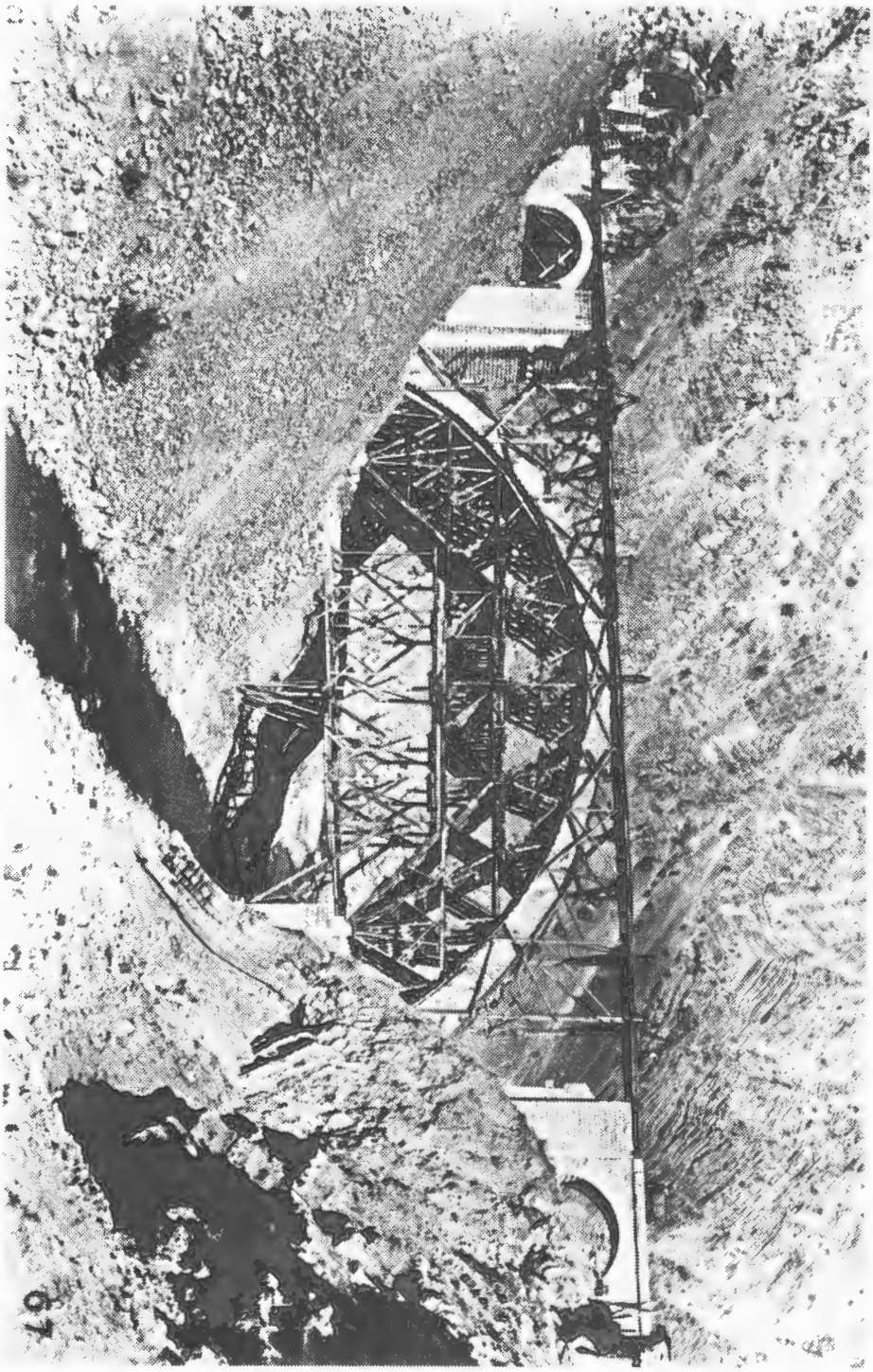
نصب این پل بدون چوب بست انجام شده است. سازهٔ فلزی پل در امریکا سفارش داده شده و به صورت قطعات مجزا از راه بندر شاهپور (بندر امام خمینی فعلی) وارد اهواز شده است. به عبارت دیگر، تیرهای اصلی و پیاده‌روها و تیرهای روی پایه‌ها در موقع ورود مجزا بوده‌اند و در اهواز هر چشمه جداگانه نصب شده است. پس از کار گذاشتن تیرها روی پایه‌ها، قسمت فوقانی هر چشمه را به کمک جرثقیل چرخان قوی روی پایه‌ها گذاشته‌اند.

انواع پلهای راه آهن ایران با ذکر تعداد و طول آنها[1]

نوع پل	طول چشمه	نوع ساختمان	خط شمال عده	خط شمال متر	خط جنوب عده	خط جنوب متر
پل کوچك طاق دار	از ۴۰ سانتیمتر تا ۷٫۲۵ متر	سنگی و بتونی	۷۴۶		۱۱۵	
لوله :						
فلزی	از ۴۵ سانتیمتر تا ۱٫۵۰ متر		۱۴۷		۲۵۵	
بتون مسلح	از ۴۰ سانتیمتر تا ۱٫۵۰ متر		۳۳۸		۳۱۶	
پل با نوسس بتون مسلح	از ۶ سانتیمتر تا ۸ متر	سنگی و بتونی	۴۵۷	۱۵۱۰	۱۱۸۶	۳۹۵۰
پل کوچك آهنی	از ۱ متر تا ۱۱٫۷۰ متر	آهنی	۱۷۱	۱۳۶۱	۱۶۵	۳۴۶۷
پل بزرك آهنی	از ۱۲ تا ۴۵ متر	آهنی	۱۱	۶۱۴	۵	۱۷۶۰
پلهای بزرك	از ۲۰ تا ۶۶ متر	سنگی و بتونی	۲۰	۱۲۵۵	۲۵	۴۴۷۳
پلهای درهٔ	از ۵ تا ۱۸ متر	سنگی و بتونی	۴۳	۲۱۲	۶۴	۳۱۶۱
پلهای (موقتی)	۴٫۵۰ متر	چوبی		—	۸	۱۷۱۹
جمع کل			۱۹۳۳	۶۸۴۲	۲۸۳۹	۱۸۵۳



۱. راه آهن سراسری ایران ، ص ۹۳، «گزارش مهندس ج. ناتر».



منظره پل و تونل در نزدیکی ایستگاه تله زنگی

تونلهای خط آهن سراسری ایران

پراکندگی جمعیت ایران تابع وضع آب و هوایی و اقلیم مناطق مختلف است. اکثر جمیعت ایران در شهرهای مهم و تعداد زیادی از آبادیهای مناطق کوهستانی و نوارهای سبز ساحلی متمرکز شده‌اند. دلیل این امر وجود رطوبت و نزولات جوی و کثرت چشمه‌ها و آبهای سطح‌الارضی و اقلیم مساعد است. خط آهن سراسری باید از یک طرف دریاهای شمال و جنوب کشور را متصل می‌ساخت و از طرف دیگر بین نقاط پرجمعیت و آبادیهایی با اقلیم متفاوت ارتباط برقرار می‌کرد. در نتیجه، باید سینهٔ

پل بزرگ آهنی بر روی رود کارون برای عبور قطارهای راه آهن سراسری

کوههای زاگرس را در غرب و کوههای البرز را در شمال می‌شکافت؛ برای این منظور احداث تعداد زیادی تونل ضروری بود.

جنس طبقات زمین در کوههای واقع در مسیر خط آهن متفاوت بود و ناگزیر نحوهٔ احداث تونلها نیز در عین تنوع مشکلات بزرگی به همراه داشت. در قسمت شمال به دلیل رطوبت هوا و بارندگی زیاد در سواحل دریای خزر، دامنهٔ کوههای البرز سست و آبهای تحت‌الارضی زیاد بود. در نتیجه، احداث تونل با اشکالات متعدد، از جمله ریزش داخلی، مواجه می‌شد. برای جلوگیری از این مسئله، به استحکام سقف و پایه‌های تونلها توجه می‌شد و ناچار به آسترکاری و توسازی فراوان با سنگ و سیمان متوسل می‌شدند. مقدار زیادی زهکشی و لوله‌سازی نیز برای هدایت آبهایی انجام شده است که پس از حفر تونل خارج می‌شد. به علاوه، برای پیشگیری از خطرات احتمالی ناشی از زلزله‌های شدید، به استحکام تونلها توجه بیشتری مبذول شده است و از این نظرگاه پوشش داخلی تونلها تا دو متر ضخامت دارد.

برعکس، در نواحی جنوبی و کوههای زاگرس هوا بسیار خشک است و کوهها مانند دیواری بلند و مرتفع هستند؛ شکافتن این کوهها با دشواری همراه بوده است. در این کوهها، ساختمان تونل مستلزم اقدامات استحکامی زیادی نبود و نیز به علت کمی آب در داخل تونلها زهکشی و مجزاسازی ضرورت چندانی نداشت و اما به علت سختیِ صخره‌ها، حفر تونل جز با دشواری و صرف مقادیر زیادی باروت و دینامیت و استفاده از ماشینهای جدید ممکن نبود.

احداث تونلها، بویژه در مسیر شمال، با برخی مشکلات فنی مواجه بود و با زحمات زیاد و هزینهٔ بسیار و استفاده از وسایل علمی بر آنها فایق آمده‌اند. یکی از مشکلات عمده وجود فشارهای شدید در طبقات لایه‌های شیست بود. حجم این لایه‌ها در نتیجهٔ

نفوذ آب افزایش می‌یابد و به اصطلاح باد می‌کنند؛ در نتیجه، چنان فشاری ایجاد می‌کنند که نه تنها چوب‌بستهای محکم را درهم می‌شکنند، بلکه حتی مقاومت پوششهایی که با مصالح بنایی ساخته شده در مقابل این فشار کافی به نظر نمی‌رسد، بویژه در تونلهای شمارهٔ ۱۵، ۱۶، ۲۱، ۲۳، ۲۶ در منطقهٔ شمال و تونل گدوک بدترین لایه‌های شیست را حفر کرده‌اند. در تونل گدوک، حمالهای محکم چوبی سی در سی سانتیمتر بارها خرد شده است. در نتیجهٔ این فشار، پس از چندی گالریهایی به ابعاد ۱/۸۰ در ۲/۲۰ متر در هم فشرده می‌شد. از این رو، لازم بود ابعاد تونلها و قطر پوشش آنها قبلاً از نظر فنی کاملاً مطالعه می‌شد تا مقاومت لازم تضمین شود. گاه در پوشش داخلی برخی از قسمتها، قطر سقف به شصت سانتیمتر و حتی به ۱/۲۰ متر هم می‌رسد. مسئله دیگری که در هنگام احداث تونل خطر ایجاد می‌کرد نفوذ آب بود. مهمترین حادثه در تابستان ۱۳۱۲ در تونل گدوک رخ داد. هنگام حفر این تونل، به یک منبع آب زیرزمینی برخوردند و بلافاصله پس از حفر تونل، آب به شدت جاری شد. شدت جریان آب، در حدود ۱۲۰ لیتر در ثانیه بود و قسمت جلو تونل به رودخانه تبدیل شد. خوشبختانه آب این منبع خیلی زود تمام شد؛ چند ماه بعد، منبع آب دیگری در همان تونل پیدا شد که شدت جریان آب آن مانند منبع اول نبود. در سایر تونلها چشمه‌هایی جاری می‌شد، از جمله دو چشمه در تونل شماره ۵۲ که یکی از آنها چشمهٔ آب گرم بود؛ چشمهٔ دیگری نیز در تونل شماره ۵۴ شمال حایز اهمیت بود.

مسئله دیگری که هنگام حفر تونلها برای کارکنان فنی خطرناک بود و موجب زحمت می‌شد، برآمدن بخارهای مزاحم از دل کوه بود؛ بویژه در تونلهای شمال وجود گازهای متان کار را دشوار می‌کرد. این گازها در تونل شماره ۳۶ شمال چندین بار موجب وقوع انفجارهای شدید شد و خاموش کردن شعله‌های آبی رنگ آنها تقریباً

یک ماه طول می‌کشید. در این حالت کارگران در حرارت بالاتر از ۵۵ درجه به کار ادامه می‌دادند و ناگزیر از بادبزنهای الکتریکی استفاده می‌شد. وجود معادن نمک در تونلهای جنوب باعثِ دشواری کار و صرف هزینهٔ زیاد بود، زیرا جدارهای نمکیِ داخل تونلها بر اثر رطوبت حل می‌شد و می‌ریخت و ایجاد پوشش بتونی ضرورت داشت.

در تمام خط سراسری ایران ۲۲۴ تونل احداث شده است؛ ۹۳ تونل در ناحیهٔ شمال، از قائم‌شهر تا تهران، واقع شده و ۱۳۱ تونل دیگر در خط جنوب است. طول مجموع این تونلها ۸۳۶۶۶ متر است که ۲۳۵۹۹ متر آن در مسیر شمال و ۶۰۰۶۷ متر بقیه در خط جنوب واقع است، به طور کلی، طول تونلهای راه آهن سراسری شش درصد طول تمام این خط است. برای احداث این تونلها در مجموع ۳۳۰۰۰۰۰ مترمکعب خاکبرداری انجام شده و یک میلیون مترمکعب عملیات ساختمانی با بتون برای پوشش داخلی آنها صورت گرفته است. در ساخت این تونلها ۳۳۴ تن باروت کوه‌کنی و ۲۸۰۰ تن دینامیت و ۱۷۰۰۰ تن سیمان به‌کار رفته است.

تونل گدوک در خط شمال طولانی‌ترین تونل خط سراسری است که طول آن ۲۸۸۰ متر است؛ طولانی‌ترین تونل خط جنوب تونلی است در تنگ چهار آبدیز که طول آن ۲۵۲۶ متر است. در خط شمال چهار تونل به طولِ بیش از یک کیلومتر و نه تونل به طول بیش از نیم کیلومتر وجود دارد. در خط جنوب، چهار تونل به طولِ بیش از دو کیلومتر و هفده تونل به طول بیش از یک کیلومتر و شانزده تونل به طولِ بیش از نیم کیلومتر احداث شده است.

تونلهای راه آهن سراسری از نظر ابعاد بر سه نوع است:

الف) تونلهای مستقیم و پیچ‌داری که شعاع پیچ آنها بیش از ۲۵۰ متر است: عرض (از ابتدای طاق) ۵/۲۰ متر و ارتفاع (از سطح شن‌ریزی شده) ۵/۸۰ متر.

ب) تونلهای پیچ‌داری که شعاع آنها ۲۵۰ متر یا کمتر است: عرض ۵/۵۰ متر و ارتفاع ۵/۸۰ متر.

ج) تونلهایی به عرض ۵/۸۰ متر و ارتفاع ۶/۰۰ متر.

نوع «ج» فقط در تونل قلهٔ گدوک از ابتدای دهنهٔ شمالی تا نیمی از تونل به منظور تأمین تهویهٔ بهتر به کار رفته است. برای اینکه تونلها در مقابل فشارهای احتمالی تحت‌الارضی مقاومت داشته باشند، به شکل بیضی ساخته شده‌اند و در نتیجه دیوارها و جرزهای تونل نیز تا حدی هلالی است. در صورت وجود فشار در قسمت تحتانی تونل، کف آن نیز به شکل طاق معکوس ساخته شده است.

ساختمانهای راه آهن سراسری ایران

همزمان با احداث خط آهن سراسری ایران، ضرورت داشت در مسیر خطوط ساختمانهای متعددی مانند ایستگاهها، کارخانجات تعمیر، واحدهای مسکونی ویژهٔ کارمندان، خانه‌های مسکونی کارگران، انبارهای کالا، انبارهای سوخت و مازوت و نظایر آن براساس پیش‌بینی‌های قبلی ساخته شود. سعی بر این بود که در ساختمان این ابنیه، معماری خاص منطقه از نظر دور نماند و دقت خاصی در مورد استحکام و زیبایی آنها مبذول می‌شد.

ساختمانها و ایستگاههای خط شمال عموماً با اسلوب ساده و جدید غربی به نسبتِ زمان خود ساخته شده و در ساختمانهای مسیر جنوب تا حدی به سبک شرقی توجه شده است. ساختمانهای راه آهن به دلیل همین تباین اسلوب به تناسب مقتضیات محلی تنوع خاصی دارند.

در عمارتهای مسافران پیش‌بینی‌های لازم برای تأمین بوفهٔ گرم و سرد، تلفن، رختکن، محل فروش بلیط و سکوی سرپوشیده و نظایر آن انجام گرفته و برای مسافران درجه یک و درجه دو سالن یا بوفه و حیاطی زیبا با ایوان سایه‌دار و آب‌نمای زیبا ساخته شده است.[1]

علاوه بر خانه‌های مسکونیِ ایستگاهها که به منظور سکونت خدمتگزاران راه آهن و خانواده‌هایشان احداث شده بود، در ایستگاههای بندر ترکمن، ساری، اندیمشک، اهواز و بندر امام خمینی چند ساختمان مجهز و بزرگ احداث شد تا هم مأموران راه آهن از آنها استفاده کنند و هم در پذیراییهای مخصوص مورد استفاده قرار گیرند. این ساختمانها، صرفنظر از زیبایی، در صورت لزوم به وسایل جدید زندگی از قبیل آب

۱. از گزارش مربوط به عمارت راه آهن، کتاب راه آهن سراسری ایران، پنجم شهریور ۱۳۱۷، ص ۱۱۰.

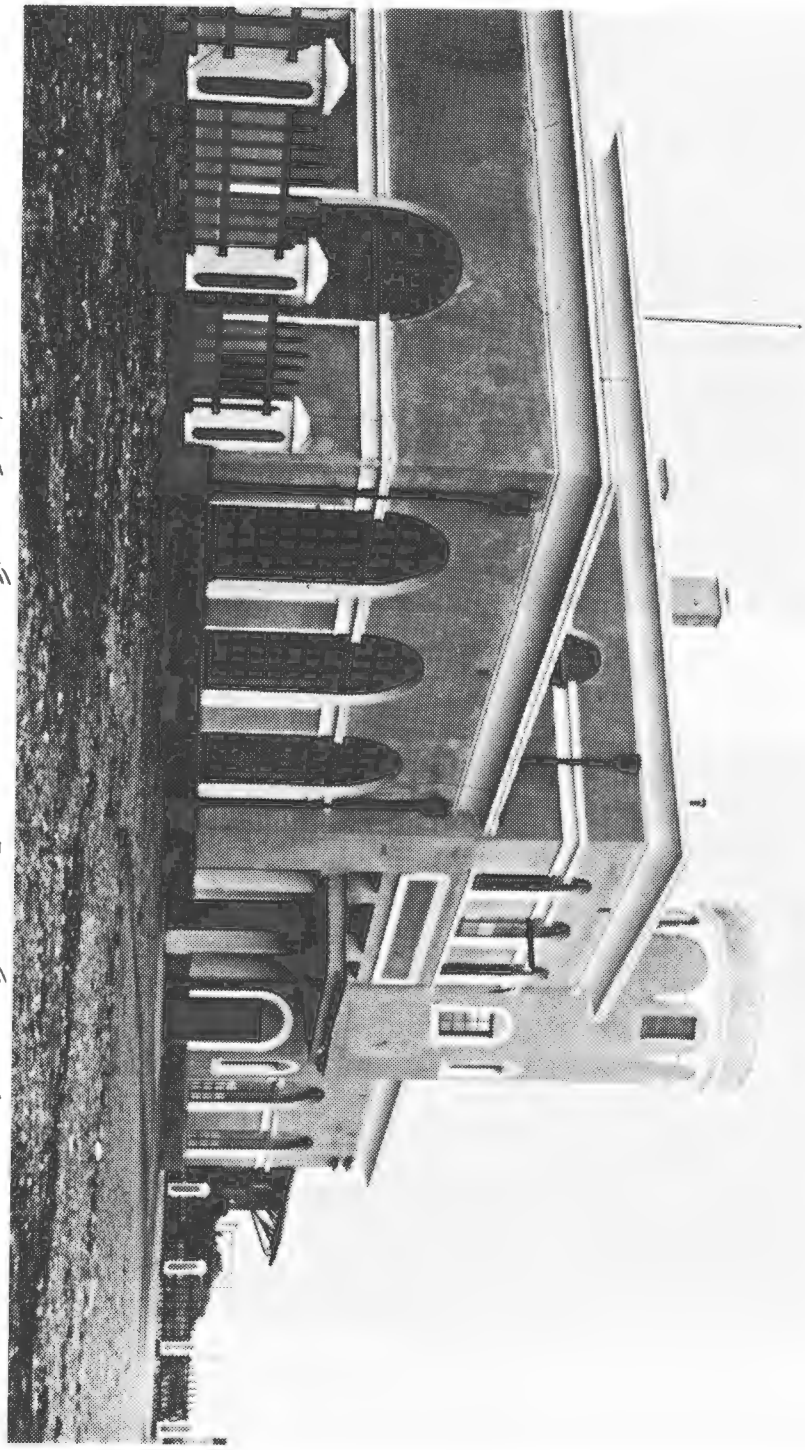
لوله‌کشی، برق و بادبزن برقی و دیگر وسایل مجهز شده بود.[1] طرح ساختمان ایستگاهها و خانه‌های مسکونی متأثر از مقتضیات اقلیم محلی و متناسب با آب و هوای منطقه بود، مثلاً خانه‌های مناطق مرطوب سقف بلند با پوشش سفال یا آهن سفید دارند؛ در نقاط کوهستانی، برای جلوگیری از نفوذ سرمای شدید همهٔ خانه‌ها پنجرهٔ دولایه و محکم دارند و در مقابل در نواحی گرمسیر، ساختمانها دارای ایوانهای مسقف و تجهیزات ویژهٔ مقابله با گرما هستند. زیباترین و مهمترین بنای طول خط، ایستگاه راه آهن تهران است که از لحاظ استحکام و ظرافت و زیبایی اهمیت خاص دارد و در زمان خود از بهترین ساختمانهای کشور به شمار می‌رفت.

زیربنای ایستگاه راه آهن تهران و ساختمانهای متفرقهٔ آن معادل ۳۴۰۰۰ مترمربع است و تقریباً دو کیلومتر مربع از اراضی جزو حریم و متعلقات آن پیش‌بینی شده بود. این بنا از پی تا سقف با آهن و سیمان ساخته شده، پنجره‌های آن تماماً از برونز و آهن و نمای خارجی آن از سنگ سفید تراورتن است که از معدن سنگ پل سفید در مازندران استخراج شده است. در تهیهٔ طرح و نقشهٔ ساختمان ایستگاه راه آهن تهران ۴۵ مهندس و معمار شرکت کرده‌اند. در حدود هفتاد شرکت ساختمانی و صنعتی از دوازده کشور مختلف در مناقصهٔ ساختمان آن شرکت کردند و از بین پیشنهاددهندگان، دوازده شرکت ساختمانی و بیست شرکت صنعتی احداث بنا و متعلقات آن را به عهده گرفتند.

ایستگاه تهران قریب به ۳۲ کیلومتر ریل‌گذاری داشت با ۱۶۰ خط فرعی که برای جا دادن صدها واگن و لکوموتیو و حرکت آنها کافی بود. آشیانهٔ لکوموتیوها گنجایش ۲۵ دستگاه لکوموتیو و جایگاه واگنهای باری و مسافری گنجایش صدها واگن را داشت.

---

۱. همان.



تصویر یکی از ایستگاههای راه آهن سراسری ایران (ایستگاه بندر ترکمن)

تصویر یکی از ایستگاههای راه آهن سراسری ایران

(ایستگاه تهران در نخستین سالهای افتتاح)

تصویر یکی از ایستگاههای راه آهن سراسری ایران

(ایستگاه قم)

تصویر سه پل طلایی در خط سراسری شمال در دامنهٔ البرز

تصویر یکی از ایستگاههای راه آهن منشعب از خط سراسری ایران

(ایستگاه شاهرود)

اسامی و محل ایستگاههای راه آهن سراسر ایران در سال ۱۳۱۷ خورشیدی

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها برحسب کیلومتر	ارتفاع به متر از سطح دریاهای آزاد
بندرشاه[1] (بندرترکمن فعلی[2])	۰۰۰	—	-۲۳
بندرگز	۱۹/۴۵۰	۱۹[3]	-۱۹
گلوگاه	۲۸/۹۰۰	۹	-۱۵
تیرتاش	۴۰/۳۵۰	۱۱	-۰/۱۹
بهشهر	۵۷/۶۰۰	۱۷	-۳
رستم‌کلا(امروزه حذف شده‌است)	۶۶/۱۰۰	۸	-۱
نکا	۸۱/۲۱۹	۱۵	۳۷
ـ (دشت ناز اضافه شده‌است)			
ساری	۱۰۶/۶۲۵	۲۵	۴۲
ـ (گونی‌بافی اضافه شده‌است)			
شاهی (قائم شهر)	۱۲۷	۲۰	۵۱
شیرگاه	۱۴۷/۴۹۰	۲۰	۲۳۳
زیرآب	۱۶۴/۲۱۰	۱۶	۴۲۳
پل سفید	۱۷۵/۰۵۰	۱۰	۵۶۸
دوآب (سوادکوه)	۱۹۲/۲۰۰	۱۷	۹۰۶
سرخ آباد	۲۰۱/۷۱۰	۹	۱۱۶۷
ورسک	۲۱۴/۶۰۰	۱۲	۱۴۸۷
دوگل	۲۲۴/۶۶۰	۱۰	۱۷۳۳
گدوک	۲۴۱/۸۰۰	۱۷	۲۲۰۹
فیروزکوه	۲۵۷/۴۵۰	۱۵	۱۹۲۳
مهاباد	۲۷۱/۵۰۰	۱۴	۱۷۳۰
زرین‌دشت	۲۸۶/۳۰۰	۱۴	۱۵۷۵
سیمین دشت	۲۹۸/۳۱۰	۱۲	۱۳۵۵
کبوتر دره	۳۱۳/۱۵۰	۱۴	۱۲۵۴

۱. بعدها خط تا گرگان ادامه یافت و امروزه اولین ایستگاه گرگان، پس از آن سبزدشت و سپس بندرترکمن است.
۲. نام جدید ایستگاه. در این جدول اسامی جدید را داخل پرانتز در مقابل اسامی سال ۱۳۱۷ ذکر کرده‌ایم.
۳. کسری ارقام مربوط به کیلومترها ذکر نشده است.

بن کوه	۳۳۱/۵۷۰	۱۸	۱۰۰۶
گرمسار	۳۴۶/۵۰۰	۱۴	۸۴۶
کویر	۳۷۲/۸۰۰	۲۶	۷۹۲
ابردژ	۳۹۶/۳۰۰	۲۳	۸۲۶
پیشوا	۴۰۸/۱۵۰	۱۱	۹۰۰
ورامین	۴۱۶/۹۵۰	۸	۹۲۹
بهرام	۴۳۴/۴۰۰	۱۷	۹۷۷
ری	۴۵۰/۹۵۰	۱۶	۱۰۵۲
تهران	۴۶۰/۸۵۰ [1]	۹	۱۱۱۷
تهران	۹۳۳/۰۰۰ [2]	۰	۱۱۱۷
تپه سیف(تپه سفید)	۹۲۳/۲۱۰	۱۰	۱۱۰۲
آپرین	۹۱۲/۸۱۰	۱۰	۱۰۷۳
شهریار	۸۹۶/۹۱۰	۱۵	۱۰۴۵
رودشور	۸۷۳/۷۱۰	۲۳	۱۱۱۶
پرندک	۸۵۰/۴۱۰	۲۳	۱۱۸۷
ناهید	۸۳۴/۰۱۰	۱۶	۱۲۶۵
کوه پنک	۸۱۶/۳۱۰	۱۷	۱۱۵۷
انجیلوند(انجیلاوند)	۷۹۹/۷۱۰	۱۶	۹۵۷
نودژ	۷۸۴/۸۱۰	۱۴	۹۰۵
قم	۷۵۲/۲۱۰	۱۶	۹۳۶
زاغه (ساقه)	۷۳۲/۳۱۰	۱۹	۱۱۰۲
باغک (باغیک)	۷۱۲/۳۱۰	۲۰	۱۳۵۳
سواریان	۶۹۸/۲۱۰	۱۴	۱۵۳۳
راهجرد (راهگرد)	۶۸۴/۸۱۰	۱۳	۱۷۰۰
نان گرد	۶۵۵/۶۱۰	۱۹	۱۸۲۰
مشک آباد	۶۴۵/۴۱۰	۲۰	۱۶۸۵
متاباد (ملک آباد)	۶۲۶/۷۱۰	۱۸	۱۶۷۴

۱. طول خط شمال

۲. طول خط جنوب. فاصله بین تهران تا بندرامام خمینی (بندر شاهپور سابق) ۹۳۳ کیلومتر بوده است. در آمارهای سالهای اخیر این فاصله را ۹۲۷ ذکر می‌کنند.

اراک	۶۱۰/۷۱۰	۱۶	۱۷۶۰
سمنگان	۵۹۳/۹۱۰	۱۶	۱۹۶۴
شازند (آزادشهر)	۵۷۷/۶۱۰	۱۶	۱۹۰۱
نورآباد	۵۵۸/۳۱۰	۱۹	۲۱۷۳
سپیدچشمه[1] (سمیه)	۵۴۲/۵۵۰	۱۵	۱۹۵۰
مأمون	۵۲۴/۳۶۰	۱۸	۱۸۶۸
ازنا	۵۱۰/۵۶۰	۱۳	۱۸۱۱
دربند	۴۸۹/۳۵۰	۲۱	۱۶۸۸
رودک	۴۷۴/۴۲۰	۱۴	۱۵۴۸
دورود	۴۶۲/۳۵۰	۱۲	۱۴۰۲
قارون	۴۵۱/۰۳۵	۱۲	۱۳۰۷
بیشه	۴۳۳/۲۵۰	۱۷	۱۱۶۸
سپیددشت	۴۱۹/۹۷۰	۱۳	۱۰۰۵
چم سنگر	۴۰۱/۲۹۰	۱۸	۷۹۸
کشور	۳۸۶/۰۳۰	۱۵	۶۹۶
تنگ هفت	۳۷۲/۰۲۰	۱۴	۶۰۴
تنگ پنج	۳۵۵/۰۰۵	۱۷	۵۱۱
تله زنج (تله زنگ)	۳۳۷/۴۶۵	۱۷	۴۲۱
شهبازان	۳۲۳/۵۲۲	۱۳	۳۵۵
مازو	۳۰۷/۴۸۶	۱۶	۳۴۸
بلارود (بالارود)	۲۸۷/۹۷۰	۱۹	۳۴۹
دوکوه (دوکوهه)	۲۶۶/۴۵۸	۳۱	۱۵۹
اندیمشک	۲۵۰/۰۰۰	۱۶	۱۲۰
سبزآب	۲۳۴/۳۷۸	۱۵	۹۷
شوش	۲۱۹/۳۶۵	۱۵	۸۶
هفت تپه	۲۰۴/۰۷۸	۱۵	۷۸
میان آب	۱۸۸/۳۳۶	۱۵	۳۹
آهودشت	۱۷۳/۲۲۳	۱۵	۳۳
دز	۱۵۵/۳۴۰	۱۷	۲۷

۱. این ایستگاه بعدها ایستگاه فوزیه نامیده شده و پس از انقلاب اسلامی نام آن به سمیه تبدیل شد.

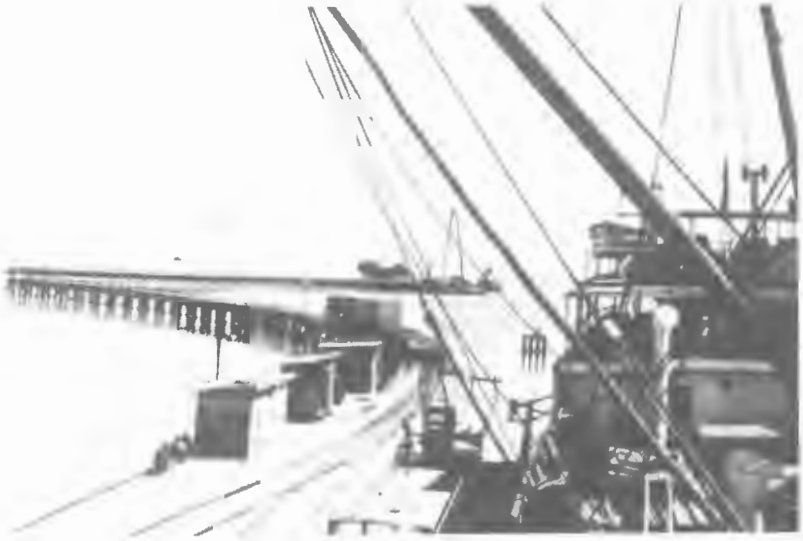
بام دژ	۱۵۰/۱۰۰	۵	۲۶
خاور	۱۴۱/۳۴۰	۸	۲۴
نظامیه	۱۲۵/۶۸	۱۵	۲۰
اهواز	۱۱۲/۰۰۰	۱۳	۱۹
کارون	۱۰۷/۵۰۰	۴	۱۸
میان دشت	۹۵/۷۹۵	۱۱	۱۲
خسروی	۷۶/۷۹۹	۱۸	۹
منصوری	۵۹/۷۶۰	۱۷	۸
گرگر	۳۹/۵۵۳	۲۰	۱۰
مرغزار	۲۸/۴۵۲	۱۱	۸
سربندر	۱۲/۵۵۲	۱۵	۴
بندر شاهپور (بندرامام خمینی)	۰۰۰/۷۰۹	—	۴

بعدها خط دیگری به طول ۱۲۳ کیلومتر از اهواز تا خرمشهر احداث شد که ایستگاههای آن عبارتند از:

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها برحسب کیلومتر	ارتفاع به متر از سطح دریاهای آزاد
اهواز	۰	۰	—
آب تیمور	۲۰	۲۰	—
حمید	۴۱	۲۱	—
آهو	۶۱	۲۰	—
حسینیه	۸۱	۲۰	—
گرم دشت	۱۰۱	۲۰	—
اسکله خرمشهر	۱۲۳	۲۲	—

تصویر خط سراسری در اسکله یکی از بنادر منتهی الیه

(بندر امام خمینی)



تصویر خط سراسری در اسکله یکی از بنادر منتهی الیه

(بندر امام خمینی)

صورت اسامی مقاطعه کاران قطعات ساختمانی راه آهن سراسری ایران[1]

صورت اسامی مقاطعه کاران قطعات ساختمانی راه آهن ایران

(اسامی مقاطعه کاران کارهای متفرقه از قبیل جاده های موقتی و ساختمانهای کم اهمیت و کارهای اضافی و امثال آن جزو این صورت نمی باشد)

خط شمال

قطعه ساختمانی			مقاطعه کار	تابعیت	اسم مدیر یا مدیران	مبلغ خالص قیمت کل کار انجام شده ریال
شماره	محل: از کیلو متر	محل: تا کیلو متر				
	از بندر شاه					
٦ شمال	۱۹۲/۵۰۰	۲۰۲/۲۰۰	شرکت سهامی انژیولینی بالوکا	ایتالیائی	آقای ا. بالوکا	۴۰،۵۰۹،۰۰۰ قطعی
۷ "	۲۰۲/۲۰۰	۲۱۲/۵۰۰	" " " "	"	"	۵۰،۸۶۶،۰۰۰ "
۸ "	۲۱۲/۵۰۰	۲۲۰/۰۸۰	" ز. ر پیرا گالی	"	آقای پیزا گالی	۴۵،۱۷۹،۰۰۰ "
۹ "	۲۲۰/۰۸۰	۲۳۱/۳۰۰	" سهامی منورا ساکتوپرزیا	"	" ژروازو	۶۱،۶۲۴،۰۰۰ "
۱۰ "	۲۳۱/۳۰۰	۲۳۷/۸۰۰	" " " "	"	"	۳۳،۶۹۳،۰۰۰ "
۱۱ "	۲۳۷/۸۰۰	۲۴۹/۰۰۰	برودر رودلیش	چکوسلواکی	آقای گروبر	۴۰،۷۰۵،۰۰۰ "
۱۲ "	۲۴۹/۰۰۰	۲۶۶/۱۰۰	شرکت نکا	ایرانی	آقایان شهاب خسروانی ومهندس پناهی	۱۳،۷۴۸،۰۰۰ "
۱۳ "	۲۶۶/۱۰۰	۲۸۲/۲۰۰	" کاوش راه آهن	"	آقایان عباس آریا و مهندس رضا غفاری	۱۶،۳۹۷،۰۰۰ - "
۱٤ "	۲۸۲/۰۰۰	۲۹۸/۷۵۰	" بتون	"	آقایان جعفر جعفری ومهندس لئون ملکی	۱۹،۶۹۵،۰۰۰ - تقریبی
۱۵ "	۲۹۸/۷۵۰	۳۱۵/۰۰۰	آقای هدایت کلانتری	"	آقای مهندس هدایت کلانتری	۳۳،۰۴۵،۰۰۰ - قطعی
۱٦ "	۳۱۵/۰۰۰	۳۳۲/۰۰۰	شرکت ا.ود. جورگو پولوس	یونانی	آقای امیا جورگوپولوس	۳۲،۰۷۰،۰۰۰ - تقریبی
۱۷ "	۳۳۲/۰۰۰	۳۷۴/۰۰۰	" جاکوت	"	" نیکلا مارکوف	۱۳،۴۹۳،۰۰۰ - "
۱۸ "	۳۷۴/۰۰۰	۴۱۶/۰۰۰	یانیکیان وشرکا (شرکت راهساز)	"	" مهندس ا. یانیکیان	۷،۳۲۴،۰۰۰ - قطعی
۱۹ "	۴۱۶/۰۰۰	۴۵۴/۰۰۰	شرکت شبا با مسئولیت محدود	"	" رحیم ارجمند	۸،۹۵۲،۰۰۰ - تقریبی
	از تهران					
کارهای خاکی ایستگاه تهران	۵/۵۰۰ شمال	۵/۰۰۰ جنوب	قلی سپاهی	ایرانی	" مهندس غلامعلی میکده	۱۴،۲۰۴،۰۰۰ - قطعی
ابنیه ایستگاه تهران			شرکت سوقینک	سویسی	آقایان مایر و کسلهایم	۴۸،۰۰۰،۰۰۰ - تقریبی
۲۰ شمال	۵/۰۰۰	۵۱/۴۰۰	مقاطعه کاری (شومن، برای کارهای صنعتی در خارجه، اسیت)	فرانسوی	آقای شابور	۱۳،۶۸۱،۰۰۰ - "
۲۱ "	۵۱/۴۰۰	۹۸/۵۰۰	" "	"	"	۱۶،۴۸۸،۰۰۰ - "
۲۲ "	۹۸/۵۰۰	۱۴۵/۰۰۰	شرکت عمومی ساختمان، کوزکو	ایرانی	آقای تورملن	۱۸،۴۸۹،۰۰۰ - "
۲۳ "	۱۴۵/۰۰۰	۱۸۳/۰۰۰	شرکت انکا	"	" مهندس حسین شقاقی	۱۷،۵۵۱،۰۰۰ - "
ساختمان ابنیه خط شمال بصورت یک قطعه جداگانه بمقاطعه داده شده و مقاطعه کار آن بشرح ذیل است:						
ابنیه شمال	۱۲۷	**بندر شاه** ۱۹۱	شرکت سازسی	ایرانی	آقای مهندس فضل‌الله ژیلا	۴۱،۹۷۷،۸۵۰ - "

۱. راه آهن سراسری ایران، ص ۴۳.

بقیه صورت اسامی مقاطعه‌کاران قطعات ساختمانی راه آهن سراسری ایران

خط جلوب

قطعه ساختمانی			مقاطعه کار	تابعیت	اسم مدیر یا مدیران	مبلغ خالص قیمت کل کار انجام شده ریال
شماره	محل: از کیلو متر	محل: تا کیلو متر				
از تهران						
۲۰ جنوب	۱۸۳/۰۰۰	۲۱۹/۰۰۰	شرکت فنی‌ایران ویونان	ایرانی	آقایان جور گوپولوس و نصرتیان	- ۱۲۰۹۱۰۰۰ تقریبی
۱۹ "	۲۱۹/۰۰۰	۲۵۵/۰۰۰	شرکت نکا	"	آقایان شهاب خسروانی ومهندس پناهی	- ۱۷۸۵۱۰۰۰ "
۱۸ "	۲۵۵/۰۰۰	۲۹۷/۰۰۰	" مقاطعه کاری‌قطعه ۱۸ جنوب	"	آقای مهندس پناهی	- ۱۰۷۸۰۰۰۰ "
۱۷ "	۲۹۷/۰۰۰	۳۲۹/۰۰۰	شرکتهای‌باستان‌وبتون	"	آقایان جواد غفاری ومهندس رضا غفاری	- ۱۸۲۴۳۰۰۰ "
۱۶ "	۳۲۹/۰۰۰	۳۶۴/۰۰۰	شرکت بتون	"	آقایان جعفر جعفری وعسگرزاده و بینا	- ۱۲۲۵۱۰۰۰ "
از بندر شاهپور						
۱۵ "	۵۳۸/۰۰۰	۵۶۹/۰۰۰	شرکت ری	"	آقای مهندس غلامعلی میکده	- ۲۵۰۳۴۰۰۰ "
۱۴ "	۵۰۲/۷۰۰	۵۳۸/۰۰۰	شرکتهای‌باستان‌وبتون	"	آقایان جواد غفاری و مهندس رضا غفاری	- ۱۱۳۶۰۰۰۰ "
۱۳ جنوب و ۱۳ مکرر	۴۶۱/۲۰۰	۵۰۲/۷۰۰	شرکتهای ساختمانی‌راه و شرکت بتون	"	آقایان افشار و خامنه " جعفری‌وعسکرزاده و بینا	- ۱۵۹۲۲۰۰۰ " - ۱۹۱۲۵۰۰۰ "
۱۲ جنوب	۴۴۲/۷۰۰	۴۶۱/۲۰۰	" صادرات بوداغیان	"	جبرئیل بوداغیان	- ۵۸۱۱۹۰۰۰ "
۱۱ "	۴۲۵/۶۰۰	۴۴۲/۷۰۰	" ساختمانی‌سوکول	بلژیکی	آقایان واندر بر گت و ویلار	- ۸۳۷۶۷۰۰۰ "
۱۰ "	۴۰۹/۰۰۰	۴۲۵/۶۰۰	" راه آهن وفواید عامه	"	" فور ناساری و دیو رتر	- ۶۲۲۳۳۰۰۰ "
۹ "	۳۹۲/۷۰۰	۴۰۹/۰۰۰	شرکت هوختیف آ. گ. اسن	آلمانی	آقای برگان	- ۲۷۱۵۳۰۰۰ "
۸ "	۳۷۶/۵۰۰	۳۹۲/۷۰۰	شرکت راه آهن وفواید عامه	بلژیکی	آقایان فورناساری و دیو رتر	- ۶۹۱۸۰۰۰۰ قطعی
۷ "	۳۶۲/۰۰۰	۳۷۶/۵۰۰	شرکت ریچارد کوستن محدود	انگلیسی	آقای استوارد	- ۶۱۲۹۸۰۰۰ "
۶ "	۳۴۸/۱۸۰	۳۶۲/۰۰۰	شرکت ن.م.ک. محدود	"	وستر کارد	- ۸۰۳۶۵۰۰۰ "
۵ و ۵ مکرر جنوب	۳۳۴/۴۰۰	۳۴۸/۱۸۰	آقای کاسا کوفسکی و شرکت رژی	ایرانی و فرانسوی	آقای کولن	- ۶۴۹۱۳۰۰۰ تقریبی
۴ "	۳۲۳/۹۰۰	۳۳۴/۴۰۰	شرکت انکا راه آهن	ایرانی	آقایان حسین شقاقی و احمد مصدق و باربرو	- ۵۷۰۷۱۰۰۰ قطعی
۳ "	۳۱۲/۶۰۰	۳۲۳/۹۰۰	شرکت سهامی انزیولینی بالوکا	ایتالیائی	آقای ا. بالوکا	۳۰۲۳۲۰۰۰ "
۲ "	۳۰۰/۰۰۰	۳۱۲/۶۰۰	شرکت رازان	ایرانی	آقایان یمین اسفندیاری و مقتدر شفیعا	- ۵۹۵۷۰۰۰ "

۱. همان، ص ۴۴.

هزینه احداث راه آهن سراسری ایران

براساس قانون مصوب نه خرداد ۱۳۰۴، مقرر شد برای تأمین هزینه احداث راه آهن از هر سه کیلو قند و شکر وارداتی یا داخلی دو ریال، و از هر سه کیلو چای شش ریال مالیات دریافت شود. مقصد این بود که احداث راه آهن بدون کوچکترین قرضه خارجی عملی گردد. به همین دلیل در اینجا به میزان درآمد حاصل از عوارض قند و شکر و چای از ۱۳۰۸ تا ۱۳۲۰ اشاره می‌شود. دریافت عوارض از ۱۳۰۴ و پس از تصویب قانون مذکور آغاز شد، ولی مالیاتهای دریافتی در مآخذ موجود به تفکیک سالانه از سال ۱۳۰۸ وجود داشت.

با این حال، وجوه دریافتی بابت مالیات قند و شکر و چای برای تکمیل ساختمان راه آهن سراسری کافی به نظر نمی‌رسید و دولت ۳۷۰ میلیون ریال از بانکهای داخلی (ملی و کشاورزی) وام گرفت. این وامها تماماً در سال ۱۳۲۶ پرداخت شد.

میزان درآمد حاصل از مالیات بر قند و شکر و چای

سال	مبلغ مالیات وصولی به ریال
۱۳۰۸	۸۶۳۶۶۶۳۲
۱۳۰۹	۸۴۸۸۸۱۴۴
۱۳۱۰	۷۱۳۲۶۴۷۳
۱۳۱۱	۱۰۱۱۵۹۰۷۲
۱۳۱۲	۹۷۹۵۱۳۴۱
۱۳۱۳	۱۱۲۴۵۴۱۱۳
۱۳۱۴	۱۲۷۷۴۱۶۶۹
۱۳۱۵	۱۰۴۳۸۶۱۶۸
۱۳۱۶	۱۷۵۶۶۱۶۳۶
۱۳۱۷	۱۷۴۰۸۷۹۹۴
۱۳۱۸	۱۹۰۶۱۱۹۵۰
۱۳۱۹	۱۹۶۲۲۴۶۴۱
۱۳۲۰	۱۱۷۵۶۱۰۹۹

میزان دریافت وام از بانکهای داخلی (ملی و کشاورزی) به شرح زیر بوده است:

در سال ۱۳۱۴ از بانک ملی ایران ۱۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال با سود دو درصد در سال اول و چهار درصد در سالهای بعد

در سال ۱۳۱۴ از بانک کشاورزی ۷۰۰۰۰۰۰۰ ریال با سود سه درصد در سال اول و شش درصد در سالهای بعد

در سال ۱۳۱۵ از بانک ملی ایران ۶۰۰۰۰۰۰۰ ریال با سود شش درصد

در سال ۱۳۱۶ از بانک ملی ایران ۹۰۰۰۰۰۰۰ ریال

جمع ۳۷۰٫۰۰۰٫۰۰۰

به استثنای وجوه حاصل از مالیاتها و وامهای دریافتی، از محل درآمد راه آهن و محلهای دیگر نیز مبالغی صرف احداث راه آهن شد. در اینجا به طور خلاصه به

وجوهی اشاره می‌شود که از بدو اجرای قانون انحصار قند و شکر و چای (۱۳۰۴) تا پایان سال ۱۳۱۷ از محل درآمد انحصار قند و شکر و چای و درآمد جاری، اندوختهٔ کشور و وام بانکها برای تأمین هزینهٔ احداث راه آهن تخصیص یافته است و همچنین خلاصه‌ای از هزینه که طبق قوانین ویژه تا پایان ۱۳۱۷ از این درآمد مصرف شده‌است.[۱]

الف) ـ درآمد

۱ ـ از محل درآمد انحصار قند و شکر و چای

۱ـ۱ وصولی از ابتدای تأسیس (۱۳۰۴) تا آخر اسفند ۱۳۱۶ مبلغ ۱۲۲۵۹۶۱۶۵۴/۲۵ ریال

۱ـ۲ درآمد پیش‌بینی شده برای ۱۳۱۷ ۱۷۰۰۰۰۰۰۰ ریال

جمع ۱۳۹۵۹۶۱۶۵۴/۲۵ ریال

۲ ـ سود وجوه

۲ـ۱ سود امانت ثابت از ابتدای تأسیس (۱۳۰۴) تا پایان ۱۳۱۱ مبلغ ۱۵۷۷۸۲۲۷/۰۵ ریال

۲ـ۲ سود حساب جاری از ابتدای تأسیس (۱۳۰۴) تا پایان ۱۳۱۲ مبلغ ۱۱۱۶۷۵۵/۶۵ ریال

جمع ۱۳۹۵۹۶۱۶۵۴/۲۵ ریال

۳ ـ سایر درآمدها

درآمد حاصل از فروش لیره از ابتدای تأسیس (۱۳۰۴) تا پایان[۲] ۱۳۱۱ مبلغ ۱۷۶۳۳۱۰/۴۵ ریال

۴ ـ درآمد راه آهن

درآمد راه آهن جنوب و شمال و آذربایجان تا تأسیس بنگاه راه آهن (مهر ۱۳۱۴) مبلغ ۹۲۲۳۱۱۳ ریال

۵ ـ کمک از بودجه کشور

---

۱. راه آهن سراسر ایران، صص ۱۴۵ تا ۱۴۸.

۲. در سالهای ۱۳۰۸ ـ ۱۳۰۹ و ۱۳۱۱ مقداری لیره برای مصارف راه آهن خریداری شده بود و بعداً به واسطه افزایش ارزهای خارجی معادل ۱۷۶۳۳۱۰/۴۵ ریال سود تفاوت بهای این لیره‌ها به حساب درآمد راه آهن منظور شد.

۵-۱ کمک از بودجه کشور تا پایان ۱۳۱۶ مبلغ ۳۶۱۴۴۵۷۰۰/۴۵ ریال

۵-۲ کمک از بودجهٔ پیش‌بینی شدهٔ کشور برای ۱۳۱۷ مبلغ ۴۳۶۹۸۶۳۹/۵۵ ریال

۵-۳ هزینه پیش‌بینی‌شده ساختمان برای سال ۱۳۱۷ طبق بودجه مصوب مبلغ ۲۱۲۴۳۸۶۳۹/۵۵ ریال

جمع ۲۰۸۹۷۲۰۴۹۵/۹۵

۶- وام‌ها

۶-۱ از بانک ملی ایران در ۱۳۱۴ مبلغ ۱۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال

۶-۲ از بانک ملی ایران در ۱۳۱۵ مبلغ ۶۰۰۰۰۰۰۰ ریال

۶-۳ از بانک کشاورزی در ۱۳۱۴ مبلغ ۷۰۰۰۰۰۰۰ ریال

جمع ۳۶۶۱۹۳۳۰۰ ریال

جمع کل درآمد راه آهن (درآمد ریالی) ۲۱۹۵۱۸۰۷۰۰/۴۰ ریال

۷- اعتبار ارزی

۷-۱ از محل اندوخته کشور از آغاز ۱۳۱۳ تا آخر شهریور ۱۳۱۶ مبلغ ۲۸۴۰۰۰۰ لیره

۷-۲ از محل اعتبار یک میلیون لیره از اول مهر تا اسفند ۱۳۱۶ مبلغ ۲۵۰۰۱۱-۹-۳ لیره

۷-۳ از محل اعتبارات اندوخته پیش‌بینی شده کشور برای مبلغ ۴۹۷۴۳۷-۱۰-۰۰ لیره

۱۳۱۷ طبق بودجهٔ مصوب

جمع ۳۵۸۷۴۴۸-۱۹-۳ لیره

ب) هزینه

۱- هزینه‌های وصول مالیات مصوب

۱-۱ هزینه وصول مالیات از بدو تأسیس (۱۳۰۴) تا

پایان اسفند ۱۳۱۶ مبلغ ۳۷۴۰۵۷۱/۸۵ ریال

۱-۲ هزینه وصول مالیات برای سال ۱۳۱۷ روی مبلغ ۱۷۰ میلیون

ریال اعتبار پیش‌بینی شده قند و شکر در بودجه ۱۳۱۷مبلغ ۵۱۰۰۰۰۰ ریال

جمع ۴۲۵۴۰۵۷۱/۸۵ ریال

۲ـ هزینه‌های اداری

۲-۱ هزینه اداری راه آهن از ۱۳۰۴ تا آخر ۱۳۱۲ ۴۵۶۱۷۵۵ ریال

۲-۲ هزینه اداری نظارت راه آهن از ۱۳۰۴ تا آخر ۱۳۱۶ ۱۱۴۶۱۲۵۱/۶۵ ریال

۲-۳ هزینه اداره نظارت راه آهن در سال ۱۳۱۷ طبق بودجهٔ پیش‌بینی

شده مصوب مبلغ ۱۲۶۰۰۰۰ ریال

جمع ۱۱۴۶۱۲۵۱/۶۵ ریال

۳ـ هزینه‌های متفرقه

۳-۱ هزینه اداری ذوب آهن از ۱۳۰۶ تا پایان ۱۳۰۸ مبلغ ۳۱۸۰۶۲/۲۵ ریال

۳-۲ هزینه معدن شمشک از ۱۳۱۱ تا آخر ۱۳۱۲ مبلغ ۱۲۱۵۹۹۱۴/۴۰ ریال

۳-۳ هزینه اداری اکتشاف معادن تا آخر ۱۳۰۹ مبلغ ۱۳۴۸۳۵/۵۵ ریال

۳-۴ هزینه کارخانه سیمان از ۱۳۱۱ تا آخر ۱۳۱۲ مبلغ ۱۵۷۹۱۵۴۷ ریال

۳-۵ هزینه تعمیر راه آهن زاهدان از ۱۳۱۱ تا مرداد ۱۳۱۴ مبلغ ۲۵۷۵۰۰ ریال

۳-۶ هزینه ساختمان بندر نوشهر از ۲۸ خرداد ۱۳۱۲ تا آخر ۱۳۱۲ مبلغ ۲۰۰۰۰۰۰ ریال

جمع ۳۲۸۷۵۳۸۰/۲۰ ریال

۴ـ هزینه‌های دانشجویان خارج از کشور

۴-۱ هزینه دانشجویان خارج از کشور از ۱۳۰۷ تا آخر ۱۳۱۶ مبلغ ۱۱۳۲۰۳۶۰/۷۰ ریال

۴-۲ هزینه دانشجویان خارجه پیش‌بینی شده برای سال ۱۳۱۷

مطابق بودجه مصوب ۵۲۰۲ لیره مبلغ ۴۱۶۱۶۰ ریال

جمع ۱۱۷۳۶۵۲۰/۷۰ ریال

۵ـ هزینه‌های ساختمان

۵-۱ هزینه ساختمان دوره‌های «راه آهن سندیکا تصدی مستقیم وزارت طرق»

مبلغ ۲۵۴۹۵۸۲۲۱۳/۵۰ ریال

۵-۲ هزینه ساختمان از ۱۳۱۲ تا ۱۳۱۶ مبلغ ۱۶۲۳۲۳۶۴۲/۹۰ ریال

۵-۳ هزینه پیش‌بینی شده ساختمان برای سال ۱۳۱۷ طبق بودجه مصوب

مبلغ ۲۱۲۴۳۸۳۹/۵۵ ریال

۶ـ هزینه‌های ارزی

۶-۱ هزینه از آغاز ۱۳۱۳ تا آخر ۱۳۱۶ از محل اندوخته کشور مبلغ ۲۸۴۷۰۰۰۰

۶-۲ هزینه‌از اول مهر تاپایان اسفند ۱۳۱۶ازمحل اعتباریک‌میلیون‌لیره مبلغ ۳-۹-۱۱،۲۵۰ لیره

۶-۳ هزینه پیش‌بینی شده برای ۱۳۱۷ از محل اندوخته کشور طبق بودجه مصوب

مبلغ ۴۹۷۴۳۷،۱۰۰۰ لیره

جمع ۱۳-۱۹-۳۵۸۷۴۴۸ لیره

به این ترتیب، جمع کل پنج بند هزینه معادل ۲۱۸۸۳۳۴۲۲۰/۳۵ ریال است (محاسبهٔ ۱۳۱۷).

جمع کل درآمد ریالی	۲۱۹۵۱۸۰۷۰۰/۴۰ ریال
جمع کل هزینه ریالی	۲۱۸۸۳۳۴۲۲۰/۳۵ ریال
موجودی	۶۸۴۶۴۸۰/۰۵ ریال

جمع کل درآمد ارزی به لیره	۳-۱۹-۳۵۸۷۴۴۸ لیره
جمع کل هزینه ارزی به لیره	۳-۱۹-۳۵۸۷۴۴۸ لیره
موجودی	- - - - -

ارزش راه آهن سراسری ایران

هزینه راه آهن سراسری ایران تا پایان سال ۱۳۲۵ شمسی طبق برآورد در مآخذ مختلف قید شده است؛ از جمله در تاریخ مختصر راه آهن ، نوشته ترسکینسکی هزینه احداث راه آهن تا این تاریخ با در نظر گرفتن مخارجی که بنگاه راه آهن برای توسعه خطوط[1] صرف کرده بالغ بر ۳۱۵۸۳۹۰۶۹۵ ریال ذکر می‌شود: «بایستی این نکته اساسی را در نظر داشت که از ۱۳۰۵ تا ۱۳۲۰ ارزش واقعی ریال با ارزش زمان جنگ آن تفاوت کلی داشته و قیمت امروزی[2] راه آهن چندین برابر بیش از مبلغ فوق‌الذکر است و اصولاً نظر به تغییرات فاحش ارزش ریالی صحیح‌تر آن است که قیمت راه آهن به مأخذ دلار امریکا و همچنین به مأخذ طلا در نظر گرفته شود.

«قیمت راه آهن ایران بر مأخذ دلار در حدود ۲۱۲۱۴۵۵۱۹ دلار می‌باشد، ولی چون به موجب قانون روزولت از سال ۱۹۳۴ ارزش دلار را نیز تغییر داده‌اند، بنابراین قیمت فوق‌الذکر نیز قطعی تلقی نمی‌شود و چنانچه قیمت راه آهن ایران را به مأخذ طلا که ارزش آن ثابت‌تر است در نظر بگیریم معادل ۱۸۸۴۴۴۷۶۲ گرم طلا می‌گردد و این خود یکی از بزرگترین ذخایر ملی محسوب است.[3]»

---

۱. منظور توسعه خطوط به سمت مشهد، تبریز و یزد است.

۲. ۱۳۲۵

۳. تاریخ مختصر راه آهن ، صص ۸۶ و ۸۷.

فصل چهارم

کتابخانه تخصصی
تاریخ اسلام و ایران
۱۳۷۴

راه آهنهای دیگر در زمان رضا شاه

علاوه بر راه آهن سراسری ایران که در زمان حکومت رضا شاه (تا شهریور ۱۳۲۰) احداث شد، خطوط آهن دیگری نیز در این دوره فعالیت داشتند؛ این خطوط را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: خطوطی که قبل از زمامداری رضا شاه احداث شده بودند و برخی از آنها بعدها نیز فعال بودند.؛ و خطوطی که احداث آنها در دورهٔ حکومت رضا شاه پس از آغاز عملیات ساختمانی خط سراسری و قبل از پایان کارهای ساختمان آن شروع شد، ولی با وقوع جنگ جهانی دوم فقط از مسیر محدودی از آنها بهره‌برداری کردند و احداث آنها ناتمام ماند.

الف) خطوط آهنی که قبل از عصر پهلوی احداث شده بودند:

همانطور که در فصل مربوط به دورهٔ امتیازات ذکر شده از آن همه امتیازاتی که داده بودند فقط چند خط کوتاه در نقاط مختلف ایران احداث شد که برخی از آنها بعدها جمع‌آوری یا متروک شده بودند و برخی دیگر فعالیت داشتند. پیش از این به مشخصات این خطوط و مسیر آنها اشاره کردیم؛ این خطوط عبارت بودند از:

۱ ـ خط تهران ـ حضرت عبدالعظیم (ع). به ویژگیهای این خط و تاریخچهٔ احداث آن به تفصیل پرداخته‌ایم، در اینجا به نحوهٔ فعالیت این خط در عصر پهلوی اول و اوایل زمامداری پهلوی دوم اشاره می‌شود.[1]

«نظریه راجع به راه آهن حضرت عبدالعظیم : این راه آهن کوچک، با فقدان وسایل و با لکوموتیوهایی که ۶۵ سال[2] از ساختمان آنها می‌گذرد و با وجودی که درآمد

۱. این قسمت از تاریخچهٔ مختصر راه آهن ، تألیف مهندس ترسکینسکی، ص ۲۳ نقل می‌شود.
۲. تاریخ چاپ کتاب ۱۳۲۶ است.

تراموای اسبی شهری و غیره را فاقد است و اتوبوس و سایر وسایط نقلیه شدیداً با آن رقابت می‌کنند و تقریباً غیر از ایام جمعه کارکرد زیادی ندارد با این حال به خوبی بودجه خود را تعادل داده و صرفنظر از این که به مدیر شرکت حقوق کافی و منزل مسکونی می‌دهد درآمد قابل توجهی نیز دارد.

راه آهن حضرت عبداعظیم اولین راه آهنی است که با اسلوب صحیح در ایران ساخته شده و متجاوز از مدت پنجاه سال است که مشغول بهره‌برداری می‌باشد و رویهمرفته یکی از مؤسسات بازرگانی است که خوب پایداری نموده و نگاهداری شده است.»

۲ ـ خطوط آهنی که شرکت نفت ایران و انگلیس در مناطق نفت‌خیز برای رفع احتیاجات شرکت احداث کرده بود و مجموعاً ۱۵۶ کیلومتر طول داشت[1]؛ از جمله می‌توان به این خطوط اشاره کرد: راه آهن درخزینه ـ مسجد سلیمان به طول ۵۶ کیلومتر که فاصله ریلهای آن ۰/۷۶ متر بود. ریل‌گذاری این خط در ۱۹۲۱ آغاز شد و در ۱۹۲۳ شروع به کار کرد. این خط هشت لکوموتیو و ۱۲۴ واگن داشت. و راه آهن آبادان به طول ۱۰۴ کیلومتر که فاصلهٔ ریلهای آن ۰/۹۱ متر بود و شانزده لکوموتیو دیزل سنگین، هفت لکوموتیو دیزل سبک، پانزده لکوموتیو دیزل ترموس و دو لکوموتیو بخار داشت.

۳ ـ خط آهن جلفا ـ تبریز که بر اساس قرارداد ۲۴ ژانویه ۱۹۱۳ (۲۸ صفر ۱۳۳۱) که در تهران به امضای وثوق‌الدوله وزیر امور خارجه و مهندس س.پودگوسکی روسی رسید، احداث شد. این خط را در طول جنگ جهانی اول

۱. رجوع کنید به فصل امتیازات.

نیروهای نظامی عثمانی ویران کردند و در دورهٔ پهلوی اول بازسازی و راه‌اندازی شد.

۴ ـ راه آهن زاهدان که قسمتی از راه آهن پاکستان است که انگلیسی‌ها احداث کردند. این خط تا مدتها پس از آن که مقامات انگلیسی آن را به دولت ایران واگذار کردند فعال نبود و بعدها ترمیم و راه‌اندازی شد.

ب) خطوطی که از خط سراسری شمال و جنوب منشعب و ساختمان آنها در زمان رضاشاه و قبل از اتمام عملیات ساختمانی خط سراسری آغاز شد.

در دی ماه ۱۳۱۶، قبل از آنکه احداث راه آهن سراسری رسماً خاتمه یابد، ناگهان رضا شاه مؤکداً خواست که ساختمان چند خط دیگر هر چه زودتر توسط وزارت راه و بدون کمک مستشاران خارجی آغاز شود. نقشه‌برداری خطوط جدید را مهندس متخصصی به نام «مایر» انجام داد و مسیر خطوط جدید به این شرح مشخص شد: خط گرمسار ـ مشهد به طول ۸۱۱/۱۰۰ کیلومتر؛ خط تهران ـ تبریز به طول ۷۴۲ کیلومتر؛ خط قم ـ کاشان ـ یزد به طول ۴۷۱/۷۵۰ کیلومتر.

مقرر شد احداث خط گرمسار ـ مشهد زودتر از دو خط دیگر شروع شود. مهندس «زاپوف»، که سابقاً در شرکت کامپساکس با سمت رئیس قسمت مشغول به کار بود، برای سرپرستی این خط انتخاب شد. پس از مدتی تصمیم گرفتند که کار ساختمانی در هر سه خط همزمان آغاز شود و وزارت راه در صدد برآمد تا مهندس با تجربه‌ای را برای نظارت بر عملیات ساختمانی خطوط جدید استخدام کند.

عملیات ساختمانی خط مشهد در اردیبهشت ۱۳۱۷، خط تبریز در آبان ۱۳۱۷ و خط یزد در آذر ۱۳۱۷ شروع شد و مقرر گردید در موعدهای زیر به پایان برسد: خط مشهد در اول اسفند ۱۳۲۱، خط تبریز در ۲۹ اسفند ۱۳۲۱، و خط یزد در شهریور ۱۳۲۱.

۱ ـ خط تهران ـ مشهد

احداث این خط از زمان شروع عملیات ساختمانی خط سراسری، یعنی از هنگام بررسیهای اولیهٔ خط شمال در مسیر تهران ، شاهرود، گرگان مورد توجه بود، ولی به دلیل وجود موانع طبیعی و سایر مشکلات از این مسیر صرفنظر شد و احداث خط فیروزکوه به تصویب رسید.

خط تهران مشهد شامل مسیر تهران ـ گرمسار از خط سراسری خلیج فارس ـ بحرخزر نیز هست؛ در اینجا به خط گرمسار ـ مشهد می‌پردازیم. در دی ماه ۱۳۱۶ شمسی، به وزارت راه دستور داده شد که ساختمان خط گرمسار ـ سمنان را فوراً شروع کند. این خط گذشته از این که اولین قطعهٔ خط آهن مشهد بود، از نظر سهولت حمل مواد کانی اطراف سمنان برای کارخانهٔ ذوب آهن کرج اهمیت داشت.

نقشه‌برداری و مطالعه اولیه: بررسی اراضی بین گرمسار و سمنان به منظور تعیین مسیر با توجه به نزدیکی به منابع آب برای مصرف لکوموتیوها و جنبه‌های اقتصادی در خور بررسی دقیق بود. در بهمن ۱۳۱۶، هیئت مرکب از نقشه‌برداران و مهندسان و مأموران فنی از طرف وزارت راه مأمور انجام بررسیهای لازم شدند تا مطالعات سال ۱۳۰۵ را تکمیل کنند. این هیئت پس از تهیه چند نقشه، عاقبت مسیر فعلی را ترجیح دادند و مراسم شروع عملیات ساختمانی این خط در روز ۲۴ اسفند ۱۳۱۶ در ایستگاه گرمسار برگزار شد. مجید آهی، وزیر راه وقت، اولین کلنگ ساختمانی این خط را بر زمین زد و عملیات ساختمانی از گرمسار به سوی سمنان آغاز شد. میخ‌کوبی این خط در ده روز آخر اسفند ۱۳۱۶ شروع شد و در ۲۵ خرداد ۱۳۱۷ به پایان رسید. کارهای ساختمانی خط گرمسار ـ سمنان در اردیبهشت ۱۳۱۷ آغاز شد. بعد از اتمام کارهای ساختمانی این خط، احداث سایر خطوط این مسیر با روش مقاطعه‌کاری به مقاطعه‌کاران واگذار

شد.

ویژگیهای مسیر: این مسیر ابتدا، بین کیلومتر صفر و ۲۳ و دو راهی نهر (هفت رود)، از اراضی کشاورزی با آب فراوان می‌گذرد و بعد از کیلومتر ۲۳، وارد کویر پهناور می‌شود و به ندرت زمینهای کشاورزی در آن دیده می‌شود.

فاصلهٔ ایستگاههای گرمسار و سمنان ۱۱۳ کیلومتر است. ایستگاه گرمسار در ارتفاع ۸۴۶ متری و ایستگاه سمنان در ارتفاع ۱۰۹۵ متری از سطح دریا واقع شده؛ حداکثر شیب این مسیر ده درصد است.

با وجود مطالعات تخصیصی زمین‌شناسی، آب مناسب برای مصرف لکوموتیو در این مسیر ۱۱۳ کیلومتری یافت نشد و ناچار در گرمسار و سمنان مخزنها و تأسیسات آبرسانی تأسیس کردند؛ به علاوه مخزنهایی به ظرفیت ده متر مکعب برای لکوموتیوها در نظر گرفتند تا آب این خط از هر حیث تأمین شود.

عملیت ساختمانی : چون قرار بر این بود که اقدامات ساختمانیِ جدید راه آهن را به طور کلی وزارت راه انجام دهد، اداره‌ای به نام اداره ساختمان راه آهن در مرکز تأسیس شد و شعب آن برای نظارت بر احداث قطعات خط دایر گردید. از آنجا که اصول مناقصه‌های محدود در ساختمان راه آهن سراسری نتایج خوبی به دنبال داشت، در احداث خطوط جدید هم همان اصول را رعایت کردند.

این خط به چهار قسمت تقسیم شد، قسمت اول آن از کیلومتر صفر تا کیلومتر پنج شامل عملیات توسعهٔ ایستگاه گرمسار بود و به صورت امانی ساخته شد؛ ساخت سایر قطعه‌ها هر یک به طول ۳۲ تا ۳۹ کیلومتر به سه مقاطعه کار ایرانی واگذار شد. وزارت راه آخرین قرارداد را، که مربوط به قطعهٔ سه سمنان بود، در ۲۴ خرداد ۱۳۱۷ امضا کرد و عملیات ساختمانی آن در تابستان ۱۳۱۷ انجام شد. همهٔ مقاطعه کاران به تعهدات

خود نسبت به مهلت پایان کار که کوتاه بود و از نه ماه تجاوز نمی‌کرد عمل کردند و پیشرفت کار رضایت‌بخش بود.

عملیات ساختمانی این خط عبارت بود از دوازده میلیون مترمکعب خاکریزی و خاکبرداری، ۴۰۰۰۰ مترمکعب ساختمان با بتون مسلح برای ۴۸۱ پل که دهانه آنها از ۰/۸ تا ۰/۶ متر بود، تحویل ۲۴۰۰۰۰ مترمکعب بالاست و دو پل بزرگ هر یک به طول ۵۵ و ۹۴ متر؛ و همچنین ساختن پنج ایستگاه معمولی مشتمل بر سه بنا و متعلقات ایستگاه، توسعهٔ ایستگاه گرمسار با ساخت پنج بنا، تأمین لوازم و ساخت ایستگاه سمنان با چهارده بنا و ده ساختمان فرعی. تقریباً همه این اقدامات را کارگران و کارشناسان ایرانی انجام دادند. تعداد آنها در هر روز ۸۰۰۰ نفر بود.

در حین عملیات احداث خط، نه تنها از حیث کمبود آب، بلکه از سایر جهات نیز مشکلاتی پیش آمد، از جمله مصالح ساختمانی از قبیل شن و ماسه که اغلب مخلوط با گچ بود تولید اشکال می‌کرد؛ در خود خاک هم موادی چون گچ و نمک وجود داشت و از این نظر، برای حصول اطمینان از استحکام پلها، ناگزیر رعایت نکات فنی ویژه در احداث آنها ضروری بود.

برای تسهیل آمد و شد و پیشرفت عملیات احداث خط، جاده‌های موقتی نسبتاً مهمی ساخته شد. یک شعبهٔ بهداری نیز با دو بیمارستان در سمنان و گرمسار برای معالجهٔ بیماران و امور بهداشتی کارگران و مأموران احداث خط دایر گردید.

ریل گذاری : ریل‌گذاری این مسیر در اوایل بهمن ۱۳۱۷ شروع شد و روزانه تا ۴۵۰ متر پیشرفت داشت و در این خط حدود ۱۰۰۰۰ تن ریل و لوازم آن و ۱۷۰۰۰۰ تراورس ساختِ کارخانه‌های شیرگاه به مصرف رسید. ۲۵ خرداد ۱۳۱۸، ایستگاه سمنان افتتاح شد و بهره‌برداری از این خط از شانزده شهریور ۱۳۱۸ آغاز

گردید. پس از آن، عملیات ساختمانی به سوی مشهد در مسیر سمنان ـ شاهرود، ادامه یافت.

هزینه احداث خط گرمسار ـ سمنان به شرح زیر بود:[1]

هزینهٔ زیرسازی	۴۲۰۰۰۰۰۰ ریال
هزینهٔ روسازی (ریل،تراورس،دو راهی و نظایر آنها)	
به علاوهٔ تأسیساتی که به طور کامل ساخته شده بود:	۳۲۰۰۰۰۰۰ ریال
جمع	۷۴۰۰۰۰۰۰ ریال

به این ترتیب، هر کیلومتر خط در این مسیر حدود ۶۱۰۰۰۰ ریال هزینه دربرداشت.

احداث خط سمنان ـ شاهرود: پس از آنکه ایستگاه راه آهن در ۲۵ خرداد ۱۳۱۸ گشایش یافت، عملیات ساختمانی راه آهن تهران ـ مشهد، در مسیر سمنان ـ شاهرود شروع شد. میخکوبی این خط در مدت پنج ماه به کمک دو دسته نقشه‌بردار صورت گرفت؛ عملیات ساختمانی آن در اول بهمن ۱۳۱۷ آغاز شد و در ۳۱ خرداد ۱۳۱۸ به پایان رسید. طول خط سمنان ـ شاهرود دویست کیلومتر است که ۱۳۵ کیلومتر آن فاصلهٔ سمنان تا دامغان و ۶۵ کیلومتر دیگر فاصلهٔ دامغان تا شاهرود است.

همان‌طور که قبلاً گفتیم این خط از کیلومتر صفر تا ۲۳ از اراضی کشاورزی عبور می‌کند و سپس تا سمنان از مناطق کویری می‌گذرد. در مسیر این خط به سوی دامغان به جای اراضی هموار کوههای نسبتاً بلندی وجود دارد، اما پس از مسافتی خط مجدداً به زمینهای هموار می‌رسد. در مسیر بین دامغان و شاهرود این مناظر کوهستانی تجدید می‌شود، با این حال، خط آهن در همه جا از دامنهٔ کوهها و ارتفاعات می‌گذرد.

۱. آمار سال ۱۳۱۹، بنگاه راه آهن دولتی ایران، ص ۲۰.

وجود تعداد زیادی پل کوچک و بزرگ در مسیر این خط، حاکی از ناهمواری مسیر است. علاوه بر پل، دیوارهای حایلی نیز در امتداد این مسیر احداث شده که دلیل آن ناهمواریهای مسیر خط بوده است و به طور کلی به منظور غلبه بر موانع طبیعی ناشی از ناهمواری زمین و به خاطر وضع توپوگرافی منطقه ساخته شده‌اند. در امتداد خط سمنان ـ شاهرود ۸۶۷ پل بزرگ و کوچک و پنج «ویادوک» (پل دره‌ای) ساخته شده است.

خط سمنان ـ شاهرود به پنج قطعهٔ ساختمانی تقسیم شد و مقاطعه‌کاران آن را ساخته‌اند؛ هزینهٔ زیرسازی این خط بالغ بر ۱۲۷۳۲۱۹۳۲ ریال بوده است. در عملیات ساختمانی سمنان ـ شاهرود ۲۶۵۶۹۰۹ مترمکعب خاکریزی، ۴۳۹۶۳۹ مترمکعب بالاست و ۱۷۷۸۵ تن سیمان به مصرف رسیده و تعداد کارگران این خط ۴۶۵۱۲۷۰ نفر بوده است.

خط تهران ـ مشهد در دوم شهریور ۱۳۲۰ به شاهرود رسید ولی عملیات ساختمانی این خط به سوی مشهد به خاطر رویدادهای شهریور ۱۳۲۰ متوقف شد. پس از مدتها وقفه و اقدامات کندی که در سالهای بعد از جنگ جهانی دوم صورت گرفت، این خط در اردیبهشت ۱۳۳۶ به مشهد رسید و بهره‌برداری از آن آغاز شد، البته از دهم دی ماه ۱۳۳۵ حمل بار در این خط آغاز شده بود.

۲ ـ خط تهران ـ تبریز

در سال ۱۳۱۶، وزارت راه دستور داشت برای ایجاد ارتباط بین استان آذربایجان با مرکز و سایر نقاط کشور هر چه زودتر این راه آهن را احداث کند. مجید آهی، وزیر راه وقت، به دنبال این فرمان در هجدهم آبان ۱۳۱۷ ساختمان خط تهران ـ تبریز را افتتاح کرد و عملیات ساختمانی آن آغاز شد. این خط ۷۳۶ کیلومتری به ۲۱ قطعه تقسیم شده

بود. ریل‌گذاری خط تهران ـ کرج از اول مرداد ۱۳۱۸ شروع شد؛ پس از پایان این قسمت و تکمیل خط فرعی به طرفِ کارخانهٔ ذوب آهن کرج، ریل‌گذاری به سوی قزوین ادامه یافت. این خط در ۲۳ شهریور ۱۳۱۸ به ایستگاه کرج رسید و در شانزده آبان ۱۳۱۸ افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. پس از آن، در هجدهم اسفند ۱۳۱۸ به قزوین رسید و در ۲۷ اسفند همان سال در ایستگاه قزوین رسماً افتتاح شد و بهره‌برداری از آن آغاز گردید و عملیات احداث خط از قزوین به طرف زنجان ادامه یافت. پیشرفت متوسط ریل‌گذاری از ایستگاه کرج تا زنجان بر روی هم هشتصد متر در روز بود. ۶/۵ ماه پس از افتتاح ایستگاه قزوین، ایستگاه زنجان نیز افتتاح شد و خط قزوین ـ زنجان هم به بهره‌برداری رسید.

خط تهران ـ زنجان در ساعت دو و نیم بعدازظهر دوازدهم مهر ۱۳۱۹ توسط سجادی، وزیر راه وقت، با قطع نوار سه رنگ افتتاح شد. به دعوت وزارت راه، عده‌ای از نمایندگان مجلس شورای ملی، افسران ارشد و جمعی از رجال و مدیران جراید مرکز ساعت هفت صبح در ایستگاه راه آهن تهران حضور یافتند و با قطار مخصوص ایستگاه تهران را به سوی زنجان ترک کردند. قطار ساعت ده صبح به قزوین رسید، برنامهٔ صرف ناهار و پذیرایی در قطار از ساعت یازده و نیم تا سیزده انجام شد و قطار در ساعت چهارده به ایستگاه زنجان وارد شد. فرماندار زنجان، شهردار، رؤسای شهربانی و سایر ادارات دولتی، جمعی از دانش‌آموزان و پیشاهنگان و عدهٔ زیادی از رجال و معتمدان در محوطه ایستگاه از این گروه استقبال کردند. وزیر راه گزارشی از مراحل پیشرفت کار و چگونگی عملیات و صورت هزینه‌ها ارائه کرد و پس از آن لکوموتیو قطار با قطع نوار سه رنگ از مقابل مستقبلان و مهمانان گذشت. فرماندار شهرستان زنجان طی سخنانی مراتب سپاسگزاری اهالی را ابراز کرد و در پایان این مراسم، وزیر راه با اعطاء مدال،

مهندسان و کارکنانی را مورد تشویق قرار داد که در احداث خط تهران ـ زنجان تلاش کرده بودند.

پس از پایان مراسم اعطای نشانها و مدالها، قطار در ساعت پانزده از ایستگاه زنجان به سوی تهران حرکت کرد و در ساعت ۲۳ و نیم وارد ایستگاه تهران شد.

با وقوع جنگ جهانی دوم، عملیات احداث خطوط دیگر دچار وقفه شد، ولی احداث خط تهران ـ تبریز ادامه یافت و در چهاردهم آبان ۱۳۲۱ به میانه رسید، ولی در کیلومتر ۴۳۹ متوقف شد. در اوایل سال ۱۳۲۳ بود که بهره‌برداری از این خط آغاز شد.

ویژگیهای خط تهران ـ تبریز : راه آهن تهران ـ تبریز، که شبکهٔ وسیع راه آهن سایر نواحی را به شمال غربی ایران متصل می‌کند و موجب ارتباط ایران با دنیای خارج می‌شود، از نظر سوق‌الجیشی اهمیت خاصی دارد.

الف) خط تهران قزوین : طول خط تهران ـ قزوین ۱۴۴/۵ کیلومتر است که ۱۳۴/۳ کیلومتر از این خط مستقیم و بقیه دارای پیچهایی به شرح زیر است : ۱/۷ کیلومتر دارای سه پیچ به شعاع پانصد متر، ۱/۶ کیلومتر دارای سه پیچ به شعاع هزار متر و ۶/۹ کیلومتر دارای هفده پیچ به شعاع ۱۵۰۰ متر. به این ترتیب، ۹۳ درصد خط در مسیر مستقیم است.

خط تهران ـ قزوین : این خط در مسیر تهران ـ قزوین کم و بیش از دشتی صاف و هموار عبور می‌کند؛ اختلاف ارتفاع این دو شهر بیش از ۱۰۷ متر نیست، ارتفاع تهران از سطح دریا ۱۱۷۸ متر و ارتفاع قزوین از سطح دریا ۱۲۸۵ متر است. در این مسیر ۱۵۰۰ تن ریل و ۱۰۰۰۰ تراورس به کار رفته و کل هزینه زیرسازی آن بالغ بر ۸۷۲۹۸۲۶۳ ریال بوده است.

خط تهران ـ قزوین از حوالی دامنهٔ سلسله جبال البرز و از روی رودخانه‌های کن، کرج و کردان عبور می‌کند؛ از قزوین به بعد، به طرف جنوب غربی منحرف می‌شود؛ بلندترین ارتفاعات این قطعه در پیرزاغه است به ارتفاع ۱۸۲۰ متر از سطح دریا. در مسیر تهران ـ قزوین نُه ایستگاه وجود دارد که ایستگاه قزوین از همه مهمتراست، سایر ایستگاههای این خط از نوع ایستگاههای درجه پنج است،[1] جز ایستگاه کرج که به منظور رفع نیازهای بعدی و تردد زیادی که با احداث کارخانهٔ ذوب آهن و دیگر تأسیسات احتمالی پیش‌بینی می‌شد، در بدو احداث نسبت به سایر ایستگاهها بزرگتر بود.

پلهای خط تهران ـ قزوین بدین شرح است: یک پل بزرگ در کیلومتر ۳۸ روی رودخانهٔ کرج، ۲۵۸ پل ساده که دهانه آنها از دو تا چهار متر است، یازده پل که دهانهٔ هر یک شش متر است و سیصد پل لوله‌ای از بتون مسلح با دهانه‌های متفاوت از ۰/۸۰ متر تا یک متر و نیم.

طول پل بزرگ کرج ۱۹۰ متر است و هفت طاق ۲۱ متری دارد و ارتفاع کف رودخانه تا سطح پل هشت متر است. بدنهٔ پل از بتون معمولی و طاقهای آن از سنگهای بتونی ساخته شده و پی پایه‌ها به عمق شش متر در بستر رودخانه حفر شده است. احداث این پل هشت ماه طول کشیده و ۳۳۰۰۰۰۰ ریال صرف ساختن آن شده است.

مهمترین پل این خط پس از پل کرج، پل کن در کیلومتر سیزده است. پل کردان در کیلومتر ٦٦ روی رودخانه کردان، ده دهانهٔ شش متری از بتون مسلح دارد.

به طور کلی ۵٦۰۰۰ متر مکعب سازهٔ بتونی در پلهای خط تهران ـ قزوین ساخته شده و حدود ۱۰۰۰۰ تن سیمان برای این منظور مصرف شده است. برای احداث بدنه خط تهران ـ قزوین ۱٦۰۰۰۰۰ مترمکعب خاکریزی انجام شده و تقریباً در تمام این

۱. راه آهن ایران ، با مقدمه نجفقلی معزی، بی‌نا، بی‌تا؛ و "آمار سال ۱۳۱۹" بنگاه راه آهن دولتی ایران.

مسیر برشهای خاکی یا سنگی وجود نداشته است.

در عملیات احداث خط تهران ـ قزوین جمعاً ۲۰۲۰۰۰۰ روز کارگر و بنا و نظایر آنها و ۵۵۰۰۰۰ روز باربری به وسیلهٔ دام و ۱۰۵۰۰ روز باربری به وسیلهٔ کامیون (کامیونهای حامل سیمان در این جا منظور نشده‌اند) به‌کار رفته است. هزینهٔ ساختمان بدنهٔ خط و هزینهٔ اداری آن ۶۰۰۰۰۰۰۰ ریال بوده که با احتساب ساختمان ایستگاهها به طور متوسط در هر کیلومتر ۴۱۰۰۰۰ ریال هزینه شده است.[۱]

ب) قزوین ـ زنجان : مهمترین ایستگاه خط تهران ـ تبریز پس از قزوین ایستگاه زنجان است. ساختمان این ایستگاه در حد جنوبی شهر و چسبیده به آن قرار دارد. خط آهن پس از عبور از قزوین و با ۳۴ کیلومتر فاصله به تاکستان می‌رسد. ایستگاههای مسیر تاکستان تا زنجان، به استثنای ایستگاه سیاه چشمه از ایستگاههای خوش آب و هوا محسوب می‌شوند. چون در مناطق آباد و حاصلخیز واقع شده‌اند و در اطراف آنها دهات متعدد قرار دارد.

در مسیر قزوین ـ زنجان ۹۳۶ پل کوچک و بزرگ، ۴۵۰ پل لوله‌ای و ۲۷ «ویادوک» وجود دارد؛ دهانهٔ پلهای این خط از چهار تا شش متر است.

مجموع عملیات خاکیِ این خط ۱۵۸۶۵۰۰ مترمکعب و مجموع بالاستی که برای شن‌ریزی طبقه اول و دوم آن به‌کار رفته ۲۷۳۶۵۰ مترمکعب است. بر روی هم ۱۲۰ بنای کوچک و بزرگ در طول این خط و ایستگاههای آن ساخته شده است[۲]. ۸۹۱۷ تن سیمان برای بناها و پلها و ۸۳۰۹۸۹ تن آهن در ساختمان آنها مصرف شده است؛ در این خط جمعاً ۱۰۰۰۰۰ مترمکعب بنایی انجام شده و کل هزینهٔ زیرسازی آن در حدود ۳۶۷۱۰۸۲۰ ریال بوده است. در خط قزوین ـ زنجان، ۲۰۰۰۰ تن ریل و

۱. همان منابع.

۲. آمار سال ۱۳۱۹، ص ۲۳.

متعلقات آن و ۲۴۰۰۰۰ تراورس مصرف شده است.

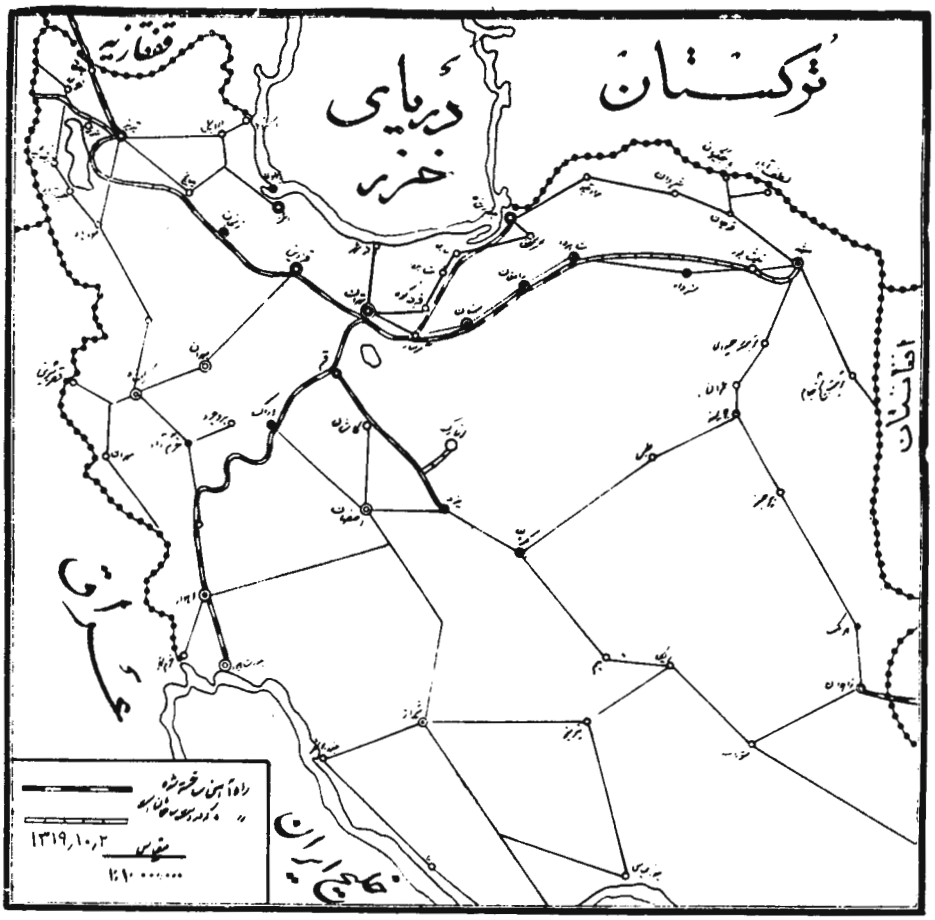
ج) خط زنجان ـ میانه : مسیر خط آهن از زنجان به میانه در ساحلِ رودخانهٔ زنجانرود پیش می‌رود و تا محل تلاقی این رودخانه با قزل اوزن، که از شعبه‌های سفیدرود است، امتداد می‌یابد. این مسیر تا نزدیکی زنجان مسطح است و سپس در حوالی پل‌دختر از پل بزرگی به ارتفاع ۱۰۸۰ متر از سطح دریا می‌گذرد و به طرف میانه می‌رود.

مسیر زنجان تا میانه ۱۲۵ کیلومتر است و در این فاصله شش ایستگاه وجود دارد. این ایستگاهها از این نظر اهمیت دارند که در نزدیکی آبادیهای مختلف واقع شده‌اند. در مسیر زنجان ـ میانه شش تونل وجود دارد که مهمترین آنها تونل «پل‌دختر» به طول ۱۱۰۰ متر است. به طور کلی از قزوین تا مراغه ۴۲ تونل به طول ۱۴۷۴۳ متر احداث شده است. این مسیر ۱۷۹۲ پل به شرح زیر دارد: ۹۴ نیمه تنبوشه، ۷۴۷ پل تنبوشه ، ۲۱ پل شترگلو، ۱۷۸ پل آبرو ولوله، ۴۸۲ پل تخته سمنت، ۲۴۵ پل بتون مسلح، سه پل بتون آرمه و ۲۲ پل طاق ضربی.

۳ ـ خط قم ـ کرمان

اتصال راه آهن سراسری ایران از طریق کاشان به یزد و اصفهان و شیراز از برنامه‌هایی بود که زمان رضا شاه تهیه شده بود؛ همچنین قرار بود راه آهن سراسری از طریق قم، کاشان، یزد، کرمان، زاهدان به خطوط آهن پاکستان متصل شود. در همان حال که عملیات احداث راه آهن در مسیرهای تهران ـ تبریز و تهران ـ مشهد آغاز شده بود، تعدادی از مهندسان و مأموران فنی اداره کل ساختمان راه آهن به نقشه‌برداری خط قم ـ کاشان ـ یزد پرداختند. طول خط قم ـ یزد ۴۷۶ کیلومتر بود و به دوازده قطعهٔ ساختمانی تقسیم می‌شد.

احداث این خط از نهم آدر ۱۳۱۷ شروع شد و چون از زمینهای نسبتاً هموار عبور می‌کرد، نقشه‌برداری و خاکبرداری و خاکریزی آن به سهولت انجام شده طبق برنامه پیش‌بینی شده، قرار بود ساختمان این خط در اوایل خرداد ۱۳۲۱ به پایان برسد. منظور اصلی از احداث این خط ایجاد تسهیلات لازم برای حمل مواد معدنی انارک بود، ولی پس از شهریور ۱۳۲۰ عملیات ساختمانی به علت وقایع جنگ جهانی دوم متوقف شد و تا چند سال هیچ اقدامی در این خط صورت نگرفت تا اینکه اداره ساختمان راه آهن مجدداً از ۲۹ فروردین ۱۳۲۶ ریل‌گذاری آن را شروع کرد.



وضعیت خطوط راه‌آهن ایران در سال ۱۳۲۰ (تاریخ برکناری رضا شاه از سلطنت)

فصل پنجم

راه آهن سراسری در اشغال متفقین

«وقتی جنگ جهانی اول شروع شد، احمدشاه قاجار تازه تاجگذاری کرده بود. دولت ایران پس از وقوع جنگ بی‌طرفی خود را اعلام کرد، ولی دولتهای درگیر، این امر را نادیده گرفتند و سپاهیان از هر سو به ایران وارد شدند: عثمانی‌ها به یاری آلمان و اتریش از غرب، روسیه از شمال، و متحدش انگلیس از جنوب. کشور ایران در طول تاریخ بارها شاهد حمله‌های ناجوانمردانهٔ همسایگان بوده است، این بار نیز این تجاوزات، امید بهبود اوضاع را پس از انقلاب مشروطیت به یأس بدل کرد. دولت و ملت ایران تا حدی به پیروزی آلمان در جنگ چشم دوخته بودند، زیرا آلمان را کشوری استعمارگر محسوب نمی‌کردند. ایران از ۱۸۸۵ میلادی با آلمان رابطه سیاسی برقرار کرده بود و از درگیریِ آلمان با دو دشمن واقعی خود، و انگلیس بسیار خوشحال بود. اگر آلمان در جنگ پیروز می‌شد، ایران از قید نفوذ سیاسی این دو دشمن متجاوز آزاد می‌شد.

دولت انگلیس که براساس قرارداد دارسی به ذخایر نفتی ایران در خوزستان دست یافته بود و این منابع رگ حیاتی صنایع آن کشور محسوب می‌شد، در بوشهر نیرو پیاده کرد؛ حماسهٔ بزرگ دلیران تنگستان در این هنگام به وقوع پیوست. یک سال پس از شروع جنگ، کشتیهای جنگی انگلیسی به بوشهر حمله کردند و انگلیسی‌ها دارالحکومه، گمرکخانه و دیگر ادارات دولتی را اشغال کردند، موقرالدوله حاکم بوشهر را تحت نظر گرفتند و پرچم انگلیس را بر فراز دارالحکومه برافراشتند. روز بعد، چهار نفر از آزادیخواهان را گرفتند و به هند تبعید کردند. سه تن از دلیران تنگستان ـ زائرخضرخان اهرمی، رئیس علی‌خان دلواری و شیخ‌حسن‌خان چاکوتاهی ـ به مقابله پرداختند و سرانجام چنان عرصه را بر انگلیسی‌ها تنگ کردند که نتوانستند به طور کامل

بر جنوب مسلط شوند. در شمال وضع بدتر از جنوب بود؛ نیروهای روسیه تزاری از هیچ ظلمی فروگذاری نمی‌کردند و پس از تصرف آذربایجان و زنجان و قزوین به سوی تهران حرکت کردند و تا نزدیکی ینگه امام پیش رفتند. احمدشاه در صدد تغییر محل پایتخت به اصفهان برآمد و به قم رفت، عدهٔ زیادی از ایرانیان از جمله سید حسن مدرس مهاجرت کردند و در بغداد حکومت موقت تشکیل دادند و روحانیان فتوای جهاد صادر کردند.

در این اوضاع نابسامان، که استقلال ایران به مویی بسته و کشور به دو منطقهٔ نفوذ در شمال و جنوب تقسیم شده بود، دولتهای انگلیس و روسیه در سال ۱۹۱۵ پیمان جدیدی برای تقسیم ایران منعقد کردند که خوشبختانه انقلاب اکتبر ۱۹۱۷ روسیه به وقوع پیوست و حکومت تزاری سرنگون شد. ایران نخستین کشوری بود که دولت جدید روسیه را به رسمیت شناخت؛ دولت جدید روسیه نیز نیروهای خود را از ایران فراخواند و شمال ایران آزاد شد. سرانجام آلمان و متحدانش در جنگ شکست خوردند و متصرفات آنها یا به استقلال رسید یا بین متفقین تقسیم شد. این آتشی زیر خاکستر بود که انگیزهٔ جنگ جهانی دوم شد و موجب شد آدولف هیتلر در ۱۹۳۹ آتش مهیب و جهانسوز دیگری را برافروزد.

دولت ایران در جنگ جهانی دوم نیز اعلام بی‌طرفی کرد، ولی بی‌طرفی ایران باز هم نادیده گرفته شد و خواه‌ناخواه از خسارتهای جنگ جهانی دوم در امان نماند. هنوز یک سال از شروع جنگ نگذشته بود که ۳۳ میلیون نفر جمعیت اروپای غربی به استثنای سوئد، سوئیس، پرتقال و اسپانیا، در آتش جنگ گرفتار آمدند. کشورهای اتریش، چکوسلواکی، لهستان، دانمارک، نروژ، مجارستان، رومانی، فرانسه، یوگوسلاوی، یونان، هلند و بلژیک در مدت کوتاهی مغلوب آلمانی‌ها شدند. انگلستان

که مرعوبِ فتوحات برق‌آسای آلمانی‌ها شده بود، در مقایسه با آلمان نیروی نظامی ضعیفی داشت و جز روسیه کشوری نبود که یارای مقاومت در برابر آلمانی‌ها را داشته باشد.

هیتلر حمله به روسیه شوروی را به حمله به انگلستان ترجیح داد و این بزرگترین خطای او بود که شکست آلمان را به دنبال داشت. هیتلر با اطلاعاتی که به دست آورده بود، حمله به روسیه را آسانتر از حمله به جزایر بریتانیا دانست و به همین دلیل بود که حملهٔ برق‌آسا و ناگهانی دولت آلمان به خاک اتحاد جماهیر شوروی در ساعت چهار صبح یکشنبه ۲۲ ژوئن ۱۹۴۱ روی داد. هر چند دولت اتحاد جماهیر شوروی مقداری ساز و برگ و اسلحه برای ده تا پانزده میلیون سرباز آماده داشت، این ذخیره فقط برای چند ماه جنگ با آلمان کفایت می‌کرد. تأمین خوار و بار و لوازم و حمل آنها به جبهه از بزرگترین مشکلات دولت شوروی محسوب می‌شد و در نتیجهٔ آن ایران نیز ناگزیر به جنگ کشیده شد و پل پیروزی نام گرفت.

در دو هفتهٔ اول جنگ، آلمانی‌ها موفق شدند در جبهه‌ای به طول ۲۰۰۰۰ کیلومتر حدود سی لشگر روسی را متلاشی کنند؛ سرعت تهاجم به حدی بود که در مدت بیست روز هزاران کیلومتر مربع از خاک اتحادجماهیر شوروی اشغال شد. در شش هفتهٔ اول جنگ، روس‌ها یک میلیون اسیر دادند و ۱۲۰۰۰۰ ارابه، ۱۰۰۰۰ توپ و ۹۰۰۰ هواپیمای روسی از بین رفت.[۱]

تنها مسئله‌ای که مورد توجه محافل سیاسی و اقتصادی انگلیس و امریکا بود، کمک به شوروی برای تقویت سریع قوای این کشور بود تا نه تنها بتوانند در برابر آلمانی‌ها

۱. فانی، کامران، جنگ جهانی اول و دوم، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی وابسته به وزارت فرهنگ و آموزش عالی، تهران، ۱۳۶۵.

مقاومت کنند، بلکه کار دشمن را نیز در این جبهه یکسره کنند تا در آینده فرصتی برای تهاجم به انگلستان و سایر کشورها پیدا نکند. همهٔ کارخانه‌های اسلحه‌سازیِ مغرب روسیه به دست دشمن افتاده بود یا روس‌ها خود به هنگام عقب‌نشینی آنها را منهدم کرده بودند. روس‌ها به زحمت قسمتی از این صنایع را به سرزمینهای مشرق و کوههای اورال منتقل کرده بودند و هیچ امیدی به حفظ نیروهای ذخیره و احتیاط اتحاد جماهیر شوروی وجود نداشت و شکست شوروی قطعی به نظر می‌رسید.

روزولت معتقد بود «خطر بالای سر آمریکا است، و بقای انگلستان برای ادامه حیات اقتصادی آمریکا نهایت لزوم را دارد و به همین دلیل باید جداً به شوروی کمک کنیم تا انگلستان را از نابودی نجات دهیم.[۱]»

استالین نیز در ۱۹۴۱ در نطق خود به مناسبت انقلاب اکتبر گفت: «ما هر آنچه را که لازمه اولیه جنگ امروزی است در حال حاضر فاقدیم و آن تانک و هواپیماست، زیرا دشمن چندین برابر ما از آن برخوردار است و ضمناً کارخانجات ما با وجودی که شب و روز کار می‌کنند، باز دشمن از این حیث از ما جلوتر و آماده‌تر است.»

مائیسکی، سفیر کبیر اتحاد جماهیر شوروی در لندن، در اظهارات رادیویی خود گفت: «زبان حال ما باید این باشد که تانک بدهید، بیشتر بدهید، هرچه می‌توانید بیشتر بدهید.[۲]»

کمک فوری به شوروی اجتناب‌ناپذیر و حیاتی بود. پنج روز بعد از حملهٔ آلمان به خاک شوروی در ۲۷ ژوئن ۱۹۴۱، «سراستفورد گریپس»، سفیر کبیر انگلیس در روسیه که به منظور برخی مذاکرات حضوری به انگلستان رفته بود، یک هیئت نظامی و اقتصادی وارد مسکو شد. مذاکرات محرمانهٔ این هیئت پس از پانزده روز به عقد

۱ و ۲ ـ همان

قرارداد دو ماده‌ای زیر منتهی شد:

«۱ ـ دولت انگلیس و شوروی در قبال یکدیگر تعهد می‌کنند که هرگونه کمک لازم را در جنگ کنونی آلمان هیتلری از هر حیث بهم دیگر بکنند.

۲ ـ دو طرف تعهد می‌نمایند در طی این جنگ به هیچ‌گونه مذاکرات جداگانه بر عقد پیمان متارکه جنگ با دشمن مبادرت ننمایند، مگر به رضایت یکدیگر، دو طرف قبول کردند که این پیمان بدون تصویب مجلس شورای ملی از زمان امضاء به مورد اجرا گذاشته شود ۱۲ ژوئیه ۱۹۴۱.[۱]»

در سی ژوئیه ۱۹۴۱، یعنی ۳۸ روز پس از آغاز جنگ آلمان و شوروی، «هاری پاکینز» نماینده ویژهٔ رئیس جمهوری ایالات متحده امریکا، به اتفاق ژنرال «مسکروانی» و ستوان «جون آلیس» برای مذاکره در مورد کمکهای آیندهٔ امریکا به روسیه وارد مسکو شد تا بهترین راه ارسال مهمات به روسیه را پیدا کنند، راهی که سرنوشت جنگ و حیات شوروی و انگلیس و امریکا به آن بسته بود.

راههای حمل مهمات به اتحاد جماهیر شوروی

در ژوئیه ۱۹۴۱ که هیئت نظامی و اقتصادی انگلیس در مسکو سرگرم تبادل نظر در مورد ارسال مهمات به شوروی بودند، مسئله مهم و حساس، یافتن راه مطمئن برای ارسال مهمات بود و سرانجام پس از ۳۵ روز به نتیجهٔ قطعی رسیدند.

مسئله این بود که اگر کمک متفقین یا اخذ تصمیم و حمل مهمات به شوروی به تأخیر می‌افتاد، شکست روسیه و متعاقب آن نابودی انگلستان حتمی بود. آنها در

۱. همان

جستجوی راه امنی بودند که ارسال تجهیزات و مهمات جنگی از طریق آن در سراسر سال تضمین باشد. راههای مختلفی برای ارسال مهمات وجود داشت، ولی بهترین آنها می‌بایست انتخاب شود.

بهتر است برای روشن شدن موضوع موقعیت مکانی سرزمین شوروی را در کرهٔ زمین بررسی کنیم. روسیه از شمال به اقیانوس منجمد شمالی محدود است که به علت یخبندان ارتباط حمل و نقل دریایی در آن جز چند ماه از سال میسر نیست. از طرف غرب محدود به سرزمینهایی است که در آن زمان تحت تسلط آلمان بود. از جنوب غربی با دریای سیاه و از این طریق با مدیترانه و دنیای خارج در ارتباط است، و از سمت جنوب در همسایگی کشورهای ترکیه، ایران، افغانستان و چین قرار دارد. از سمت مشرق نیز با اقیانوس آرام مربوط است که سواحل آن تا مسکو پایتخت شوروی فاصلهٔ زیاد دارند. با توجه به این موقعیت جغرافیایی، حمل مهمات به خاک شوروی از راههای زیر امکان‌پذیر بود که هر کدام معایب و محاسنی داشت:

۱ ـ از طریق لنینگراد واقع در سواحل دریای بالتیک؛ ۲ ـ از بندر مورمانسک در شمال غربی روسیه؛ ۳ ـ از بندر آرخانگلسک در شمال غربی روسیه؛ ۴ ـ از بندر ولادی وستک در شرق سیبری در سواحل اقیانوس آرام؛ ۵ ـ از طریق چین در جنوب روسیه؛ ۶ ـ از راه ایران در جنوب روسیه؛ ۷ ـ از راه ترکیه و از طریق داردانل و بُسفر.

۱ ـ از طریق لنینگراد ـ این نزدیکترین راه بود، اما این منطقه در جبههٔ شرقی جنگ اروپا قرار داشت و تنگه‌های مهم دریای شمال و دریای بالتیک در تصرف آلمانی‌ها و مسیر در تیررس آنها بود. به این ترتیب امکان کمکی از این طریق وجود نداشت، زیرا آبهای اسکاژراک[1] پی در پی مورد حملهٔ هواپیماهای آلمانی قرار می‌گرفت که از

۱. Skagerrak، تنگهٔ بین دانمارک و نروژ.

فرودگاههای آلمان و دانمارک پرواز می‌کردند. در نتیجه، امکان تردد از این راه برای انگلیسی‌ها و متفقین وجود نداشت و حمل و نقل دریائی هم‌گران تمام می‌شد.

۲ ـ از طریق بندر مورمانسک ـ بندر مورمانسک در کنار خلیج کوچکی متصل به دریای «بارنتز» در اقیانوس منجمد شمالی قرار دارد و نزدیکترین راه بین انگلستان و روسیه است؛ تا لندن ۲۹۴۸ کیلومتر، تا مسکو ۱۲۰۴ کیلومتر و تا لنینگراد ۱۳۸۹ کیلومتر فاصله دارد. در این منطقه، بندر مورمانسک و بندر آرخانگلسک هر دو از طریق دو رشته خط آهن با داخل خاک شوروی مرتبط بودند. با این حال، استفاده از این راه در آن زمان به چند دلیل عملی نبود: اولاً، آلمانی‌ها خط آهن مورمانسک به لنینگراد را قطع کرده بودند؛ ثانیاً آلمانی‌ها با در اختیار داشتن سواحل نروژ بر این راه مسلط بودند و زیر دریاییهای آلمانی عبور و مرور کشتیها را در این قسمت زیر نظر داشتند، تمام بنادر و خطوط آهن و بزرگراههای مهم این قسمت در نهم و دهم آوریل ۱۹۴۰ برای مدت ۴۸ ساعت اشغال شده بود؛ ثالثاً به علت یخبندان امکان استفاده از آن در تمام فصلهای سال وجود نداشت.

۳ ـ از طریق بندر آرخانگلسک ـ بندر آرخانگلسک در کنار خلیجی به همین نام در شمال روسیه واقع شده که با دریای سفید مرتبط است. خط آهنی این بندر را به «وُلگُدا»[1] در شمال مسکو متصل می‌کرد و خودِ ولگدا نیز از طریق سه خط آهن با لنینگراد، مسکو و مراکز صنعتی اورال ارتباط داشت. فاصلهٔ بندر آرخانگلسک از لندن ۳۶۱۱ کیلومتر و تا بندر رستف در کنار دریای آزف (در جنوب روسیه) و مناطق صنعتی اورال ۲۱۲۲ کیلومتر بود؛ بر روی هم فاصلهٔ لندن تا رسیف از این طریق بیش از ۶۲۵۲ کیلومتر بود. مسیر راه آهن آرخانگلسک تا داخل روسیه از حملات زمینی و

1. Volgoda

هوایی در امان بود، ولی این بندر در اقیانوس منجمد شمالی واقع بود و حمل و نقل فقط در ایام تابستان امکان داشت. با وجود این، در طول جنگ فعالیت قابل ملاحظه‌ای از طریق این بندر صورت گرفت، اما راهی نبود که در مواقع بحرانی نجات متفقین را تضمین کند.

۴ ـ از طریق ولادی وستک[1] ـ بندر ولادی وستک در شرق روسیه و در سواحل اقیانوس کبیر واقع است و خط آهنی به طول ۹۲۶۰ کیلومتر در سراسر خاک سیبری آن را به مسکو متصل می‌سازد. فاصلهٔ سان فرانسیسکو در سواحل غربی ایالات متحده امریکا تا ولادی وستک از طریق اقیانوس کبیر ۹۸۱۰ کیلومتر است و از این طریق با مسکو و نواحی صنعتی کوزنتسک (در سیبری) و نواحی صنعتی اورال به ترتیب ۱۹۰۷۵، ۱۵۳۷۱ و ۱۷۵۹۴ کیلومتر فاصله دارد. حمل و نقل از این طریق با چند مشکل مواجه بود: اولاً، طولانی بودن راه؛ ثانیاً، نزدیکی به ژاپن که متحد آلمان بود؛ ثالثاً محدودیت حمل و نقل از طریق راه آهن سیبری. با وجود این موانع، از آغاز حملهٔ آلمان به شوروی تا ورود رسمی ژاپن به جنگ، این راه مدت پنج ماه مورد استفاده بود و تا پایان جنگ نیز با مشکلات فراوان برخی از احتیاجات کارخانه‌های سیبری و اورال را تأمین می‌کرد.

۵ ـ از طریق چین ـ چین که کشوری متفق به حساب می‌آمد در آن زمان خود گرفتار جنگ با ژاپن، متحد آلمان بود و تنها راه کمک به چین از طریق برمه[2] بود که بعدها به تصرف ژاپنی‌ها درآمد؛ افغانستان نیز به دریای آزاد راه نداشت و مورد توجه نبود.

۶ ـ از طریق کشور ترکیه ـ نظر به اینکه آتش جنگ در دریای سیاه شعله‌ور بود،

---

1. Vladivostok

۲. میانمار

استفاده از بنادر ترکیه عملی نبود. به علاوه، از نظر سیاست عمومی جنگ، نقض بی‌طرفی ترکیه، کار منطقی و ساده‌ای نبود و اشغال ترکیه، چه از طریق دوستانه و چه خصمانه، شکست قطعی متفقین را به دنبال داشت. از این رو، حفظ بی‌طرفی آن در جنگ برای متفقین ضروری بود. گذشته از آن، راه ترکیه برای ارسال مهمات خالی از خطر نبود، زیرا آلمانی‌ها بلغارستان و نقاط سوق‌الجیشی مشرف بر ترکیه را در اختیار داشتند و به راحتی می‌توانستند با حملات هوایی این راه ارتباطی را فلج کنند.

۷ ـ از طریق کشور ایران ـ توجه به راههای فوق نشان می‌دهد که تنها راه مطمئن برای ارسال مهمات به شوروی از طریق ایران بود که معایب راههای قبلی را نداشت. این راه مزایای زیادی داشت: اولاً، از نظر مسافت، بندر لیورپول در انگلستان تا بندر امام خمینی (شاهپور سابق) در خلیج فارس از طریق دریای مدیترانه ۱۲۰۳۸ کیلومتر فاصله دارد و از این بندر تا بندر ترکمن (بندر شاه سابق) در دریای خزر ۱۳۹۴ کیلومتر و از بندر ترکمن تا بادکوبه ۶۹۸ کیلومتر است. این راه برای انگلستان که اکثر محمولاتش از مستعمرات و مستملکات آن نظیر هندوستان، استرالیا و مالزی حمل می‌شد، زیاد طولانی نبود.

ثانیاً، از این راه امکان استفاده در تمام فصول سال وجود داشت. ایدن، وزیر خارجهٔ وقت انگلیس، در چهارده آبان ۱۳۲۰ در مجلس عوام بریتانیا گفته بود؛ که این جریانات مساعدی که در ایران پیدا شده ما را قادر ساخته است که راهی برای حمل مرسولات خود به روسیه باز کنیم و امتیاز غیرقابل وصفی که این راه دارد، آن است که در تمام فصول سال قابل استفاده است. برای افزایش میزان استفاده از راه آهن و جاده‌های ایران هم تاکنون ترتیبات لازم داده شده است.

ثالثاً، این راه به دلیل دور بودن از مبداء پرواز هواپیماهای آلمانی و قرارگرفتن در

پشت جبههٔ جنگ روسیه، راه امن و مطمئنی بود و در مدت سه سال و نیم حمل مهمات برای شوروی از طریق ایران خطری متوجه این محمولات نشد، فقط یک بار یک واگن کوچک مهمات در ایستگاه اهواز منفجر شد که دلیل آن بی‌احتیاطی مأمور هندی بود.

رابعاً، وجود شبکهٔ منظم راههای ارتباطی و راه آهن سراسری در ایران، ایجاد هر گونه راه ارتباطیِ دیگر را منتفی می‌کرد و متفقین قادر بودند در کمترین مدت بیشترین محمولات را به کشور متحد خود بفرستند. در نتیجهٔ وجود این شبکهٔ راههای مطمئن با ظرفیت کافی متفقین توانستند در آغاز کار، روزانه به طور متوسط ۱۸۰۰ تا ۲۰۰۰ تن و بعدها ۴۵۰۰ تا ۵۰۰۰ تن کالا به شوروی حمل کنند. اگر چنین راههایی در ایران وجود نداشت و دولتهای روسیه و انگلیس خود مجبور بودند راه احداث کنند، نتیجهٔ جنگ قطعاً تغییر می‌کرد.

خامساً، موقعیت کشور ایران بین سه قاره اروپا، آسیا و افریقا اهمیت داشت. شبه قاره هند، که از مستعمرات مهم انگلیس بود، از طریق نیروی دریایی انگلیس با لندن ارتباط داشت. عراق و سوریه و تنگهٔ سوئز و مصر هم در دست انگلیس بود. مصر به نوبهٔ خود از طریق دریای مدیترانه و تنگه جبل‌الطارق یا از طریق دریای سرخ و دماغهٔ امید نیک در جنوب افریقا با امپراتوری انگلیس مرتبط بود. این مناطق، که قلمرو انگلیس بودند، تنها به وسیله کشور ایران از خاک شوروی جدا می‌شدند و اگر بی‌طرفی ایران حفظ می‌شد، این گسستگی نیز باقی می‌ماند. از این رو، اتصال این قسمت ضروری بود و موقعیت مکانی ایران موجب شد که متفقین به هر طریق بی‌طرفی ایران را نقض کنند و با اشغال خاک ایران به هدف اصلی خود، یعنی ارسال مهمات به شوروی، برسند.

با توجه به مزایای راه ایران برای متفقین از نظر حمل مهمات، انتخاب آن و اشغال ایران حتمی بود ولی برای نقض بی‌طرفی ایران بهانه‌ای لازم بود. در ۲۶ تیر ۱۳۲۰،

۲۶ روز پس از حملهٔ آلمان به خاک شوروی، دو دولت روسیه و انگلیس مصمم شدند که مقدمات اشغال ایران را فراهم آورند؛ در نتیجه، عملیات ستون پنجم آلمان در ایران را بهانه قرار دادند و به این عنوان که از این طریق خطری متوجه روسیه و انگلیس است در ۲۸ تیر ۱۳۲۰ اولین یادداشت خود را مبنی بر اخراج آلمانی‌های مقیم ایران تسلیم وزارت امور خارجهٔ ایران کردند. از آن تاریخ بود که تبلیغات علیه کشور بی‌طرف ایران شروع شد. در ۲۵ تیر ۱۳۲۰، دولتهای روسیه و انگلیس برای دومین بار یادداشتی در مورد اخراج آلمانی‌ها از ایران تسلیم وزارت امور خارجهٔ ایران کردند؛ این باز نیز پاسخ مبتنی بر اظهار بی‌طرفی ایران بود.

همان طور که گفتیم موقعیت خاص ایران استفاده از راههای ارتباطی آن را برای متفقین ضروری می‌ساخت تا حدی که به هیچ وجه نظر موافق نسبت به مذاکره یا عقد معاهده با دولت ایران نداشتند. به این ترتیب، متجاوزان وجود تعدادی آلمانی در ایران را تحت عنوان ستون پنجم بهانه قرار دادند؛ اگر وجود آلمانی‌ها مخل آسایش و انگیزهٔ اشغال کشوری محسوب می‌شد، افغانستان و ترکیه نیز باید اشغال می‌شد. اما ترکیه پس از اعلام بی‌طرفی، بی‌طرف ماند و اشغال نشد؛ افغانستان نیز اشغال نشد، ولی ایران به این دلیل اشغال شد که تنها امکان نجات روسیه و تنها راه مطمئن برای ارسال کمکهای نظامی متفقین به روسیه بود.

دولتهای روسیه و انگلیس از مدتها قبل طرح حمله به ایران را ریخته بودند؛ این تهاجم در سحرگاه سوم شهریور ۱۳۲۰ (۲۵ اوت ۱۹۴۱ میلادی) به وقوع پیوست. در ساعت چهار صبح سوم شهریور، سفیر اتحاد جماهیر شوروی و وزیر مختار انگلیس در تهران به دیدار علی منصور، نخست وزیر وقت، رفتند و طی یادداشتهای مشابهی

اعلام کردند که ارتش دو دولت از مرزهای ایران گذشته‌اند.[۱]

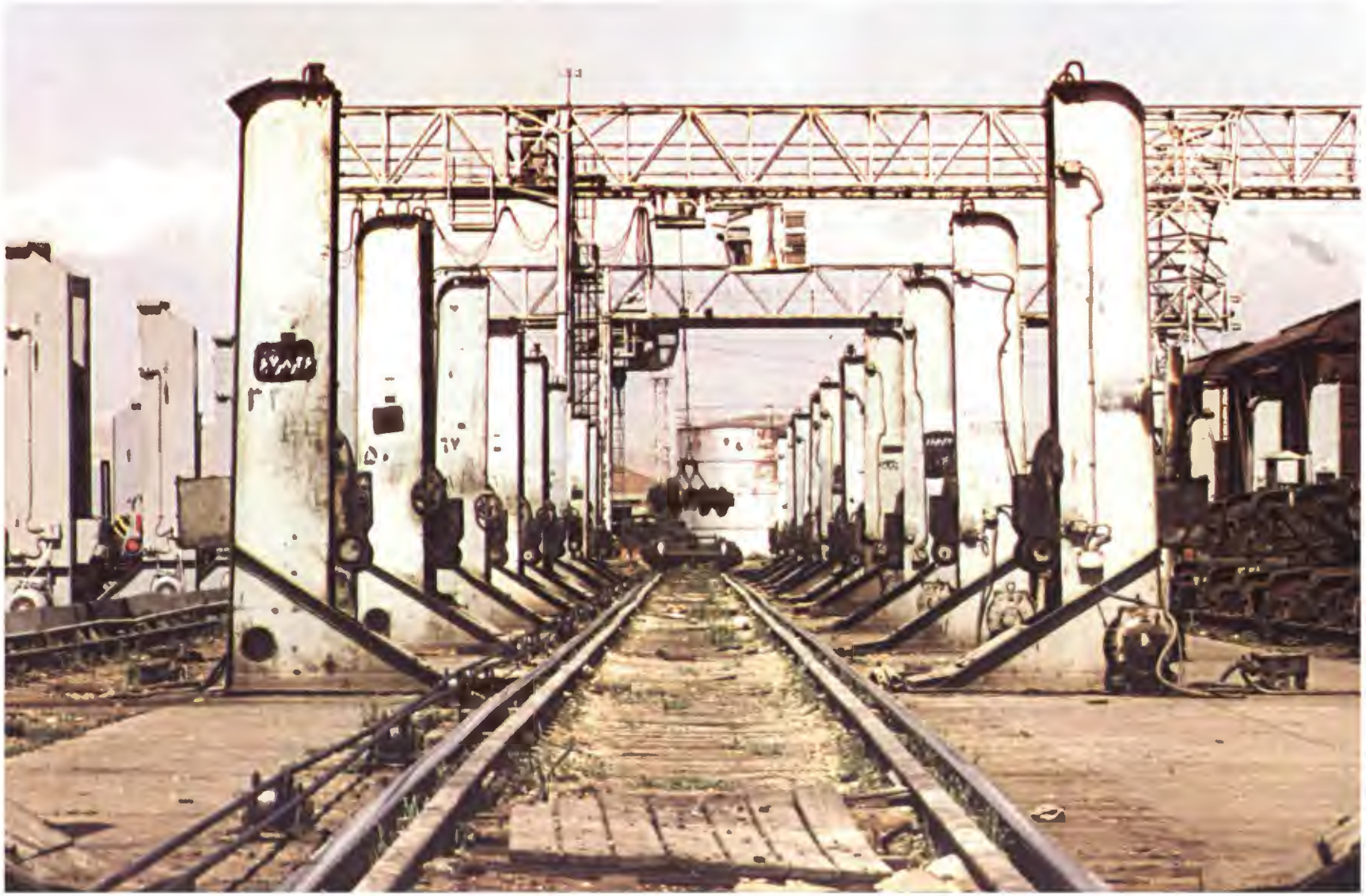
در اینجا به نقل تذکاریه دولت بریتانیا، که مشابه تذکاریه دولت شوروی است، اکتفا می‌کنیم:

«شماره ۱۲۲ تاریخ: ۳ شهریور ۱۳۲۰ تذکاریه دولت بریتانیا

توجه اولیای دولت شاهنشاهی ایران کراراً به لزوم اقدام جهت اخراج هیأت آلمانیها از ایران جلب شده است. بودن متخصصین و مستشاران آلمانی در سرتاسر ایران که در کارخانجات و بنگاههای عمومی و راهها و راه آهن و در بسیاری از مشاغل مهمه دیگر استخدام شده‌اند و عملیات و اقدامات آنها ممکن است تولید خطر شدیدی نماید، از نقطه‌نظر دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان حائز نهایت درجه وخامت بوده و کاملاً به منافع دولت مشارالیه لطمه وارد می‌سازد. بنابر این دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان اشعار داشته که مقتضی است عده این آلمانیها به حد کامل تقلیل یابد. این مذاکرات دوستانه که با دولت ایران به عمل آمد منتهی به یادداشتی گردید که در تاریخ ۱۶ اوت[۲] به دولت شاهنشاهی ابلاغ شد و در آن بار دیگر تأکید گردید، اقداماتی به عمل آورند که هیأت آلمانیهای مقیم ایران بدون تأخیر بیش از این، از ایران خارج شوند.

[۱ـ] یادداشت نامبرده مورخه ۱۶ اوت حاوی پیشنهادی بود دایر به رفع شدن احتیاجات مخصوص ایران از جهت این که چند نفر مستخدمین فنی آلمانی که برای اداره کردن و پیشرفت طرحهای صنعتی ایران ـ که حائز اهمیت است ـ استخدام گردیده‌اند، موقةً ابقا شوند و همچنین اشعار شده بود که مقتضی است فهرست اسامی این

۱. تبرائیان، صفاءالدین، ایران در اشغال متفقین، مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۷۱، ص ۶۱.
۲. ۲۵ مرداد



اتباع آلمان راکه مایلند جهت کارهای ضروری در ایران بمانند بلاتأخیر به وزیر مختار اعلیحضرت پادشاه انگلستان داده شود. در یادداشت نامبرده، دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان اظهار داشته بود که حاضر است بدین نحو با دولت ایران مساعدت که سعی کند متخصصین لایق انگلیسی یا بی‌طرف به جای مستخدمین آلمانی که خارج می‌شوند گماشته شوند. همچنین علاوه کرد که باکمال مسرت با دولت ایران تشریک مساعی خواهد کرد تا اشکالی راکه موقةً ممکن است در اثر خروج عدهٔ زیادی کارمند تعلیم یافته ایجاد شود تخفیف دهد.

«۲ ـ باعث تأسف است که دولت ایران هنوز مقتضی ندانسته است جواب رضایت‌بخشی به یادداشت مورخه ۱۶ اوت بدهد. از قرار معلوم دولت ایران به ابقای این اتباع آلمان در ایران بیش از انجام تمایلات دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان، در مسأله‌ای که در اثر اوضاع و حوادث جنگ کسب فوریت نموده و می‌نماید، اهمیت می‌دهد. دولت ایران باید مسؤولیتی راکه در اثر این تصمیم متوجه او می‌شود عهده‌دار گردد.

«۳ ـ در این صورت دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان خود را مجبور می‌داند به این که اقدامات لازمه را برای حفظ حیاتی خود به عمل آورد و خطری راکه از عملیات محتملهٔ آلمانیها در ایران ناشی می‌شود برطرف سازد.

«دولت ایران می‌تواند مطمئن باشد که این اقدامات به هیچ وجه بر علیه ملت ایران نبوده و دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان هیچ‌گونه نقشه و منظوری بر علیه استقلال یا تمامیت ایران ندارد. هرگونه اقدامات نظامی که قوای انگلیس مجبور شود اتخاذ نماید، موقتی بوده و پس از رفع بحران حاضر، ادامه نخواهد یافت؛ زیرا این اقدامات فقط و

فقط متوجه دول محور می‌باشد.»[۱]

ادعای دو دولت همسایه خلاف واقع بود و این موضوع بعدها ثابت شد؛ به این ترتیب، ورود قوای خود را به ایران موجه جلوه دادند و به اشغال مناطق شمال و جنوب ایران و بمباران مناطق مسکونی پرداختند. مقامات شوروی در منطقهٔ نفوذ خود، مخصوصاً در آذربایجان، بر همه چیز بویژه راه آهن دست انداخته بودند و هر کاری که می‌خواستند می‌کردند. متن سند زیر حاکی از این امر است[۲]:

«وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

وزارت امور خارجه

متمنی است تلگراف زیر را در جواب قسمتی از تلگراف شماره ۱۱۳ جناب آقای آهی که مربوط به راه آهن استان ۳ و ۴ است مخابره فرمائید:

«اظهار بی‌اطلاعی دولت شوری در خصوص راه آهن شمال غربی اسباب تعجب است، از شهریور گذشته کلیه راه آهن استان ۳ و ۴ با متعلقات توسط نیروهای شوروی تصرف شده و خودشان عمل می‌کنند، بار و مسافر قبول نموده، کرایه طبق تعرفه ایران دریافت می‌دارند حتی از محمولات و مأموران ناحیه راه آهن هم مانند سایرین کرایه می‌گیرند. متمنی است اقدام جدی بفرمائید دوباره تحویل ما نمایند البته همان طوری که در خطوط دیگر با محمولات آنها کمک می‌شود در این خط نیز رفع احتیاجشان را خواهیم نمود.

۱. همان، ص ۵۷، سند شماره ۴۲.

۲. همان، ص ۲۸۲، سند شماره ۲۳۹.

وزیر راه[۱]»

به این ترتیب، کشور ایران از شمال و جنوب به اشغال نظامی دو همسایه درآمد. در ۲۵ شهریور ۱۳۲۰، رضا شاه از سلطنت استعفا داد و پس از آن به جزیرهٔ موریس و از آنجا به ژوهانسبورگ در افریقای جنوبی رفت و همان جا درگذشت. رضا شاه صبح همان روزِ سه‌شنبه ۲۵ شهریور به طرف اصفهان حرکت کرد. ساعت ۴/۵ بعد از ظهر ۲۵ شهریور، پسر بزرگترش محمدرضا، که ۲۲ سال بیشتر نداشت و برای چنین دورانِ متلاطمی بسیار جوان و کم‌تجربه بود، به سلطنت رسید.

نقش راههای ارتباطی ایران در پیروزی متفقین

نجات میلیونها انسان از آتش جنگ به مویی بسته بود؛ و وابستگیِ آن به رشتهٔ پولادین خط آهن سراسری ایران ناگسستنی گردید و سرنوشت جهان عوض شد. این موضوع را نباید کم‌اهمیت تلقی کرد. شاهد آن ادعا، اظهارات رجال و سیاستمداران آن عصر و نظر محافل سیاسی جهان است:

«در انگلستان تمام مردم خود را ممنون مساعدتهای گرانبهای ایران در حصول به مقصود مشترک و مرهون خدمات آن در طول قرون به پیشرفت صنایع زیبا و قوهٔ فکریه و ادبیات می‌دانند...[۲]»

---

۱. همان، ص ۲۸۲، سند شماره ۲۳۹.

۲. نطق ایدن، وزیر امور خارجهٔ انگلستان در ۲۵ مهر ۱۳۲۲ در کاخ وزارت امور خارجه در تهران (به نقل از ارزش مساعی ایران در جنگ جهانی دوم، ص ۳ قبل از فهرست مطالب).

«کشور ایران تعهدات خود را نسبت به ما و حکومت شوروی باکمال وفاداری انجام داده است و بنا بر این مدتی است که من در این فکر بوده‌ام که ما نیز باید تعهدات مربوط به خود را انجام دهیم، اگر چه در واقع، ما تا هنگام پایان قطعی جنگ، اجباری در امر تخلیه ایران نداشتیم معهذا حتی در کنفرانس کریمه نیز دولت محترم من و خودم متوجه شدیم که این امر باید آغاز شود و موافقت حاصل شد که نخستین مرحله تخلیه ایران هم از طرف ما و هم از طرف دولت شوروی در تهران شروع گردد.[۱]»

«حکومت اعلیحضرت پادشاه انگلستان معتقد است که چون دولت ایران موافقت نمود که به دولتین انگلیس و شوروی اجازه بدهد از خاک کشور مزبور به منظور شکست دادن به دشمن استفاده کنند پس از انجام منظور نامبرده، دولتین مزبور باید سربازان خود را از این کشور بیرون ببرند. نه تنها دولتین شوروی و انگلستان، بلکه دولت امریکا نیز از تسهیلاتی که دولت ایران فراهم آورده بود، استفاده کامل کرده‌اند و این تسهیلات، ارزش فوق‌العاده‌ای از لحاظ ایجاد ارتباط با روسیه به خصوص در روزهای بحرانی جنگ داشته است.[۲]»

«... هرگز نباید مساعدتهای ذیقیمت دولت و ملت ایران را در راه پیروزی فراموش کرد، زیرا کشور ایران تنها راه ارتباط کشورهای متحده آمریکا و شوروی بوده و از این کشور و راههای آن بود که دولت آمریکا موفق گردید، کمکهای بزرگ و ذیقیمتی از

---

۱ . اظهار عقیدهٔ ایدن، وزیر امور خارجه وقت انگلستان دربارهٔ ایران در ۳۱ مرداد ۱۳۲۴ (به نقل از ارزش مساعی ایران در جنگ جهانی دوم ، ص ۱۴۳).

۲ . اظهارنظر بوین، وزیر امور خارجه انگلستان، در مجلس عوام این کشور در ۳۱ مرداد ۱۳۲۴. (همان، ص ۱۴۴)

لحاظ مهمات و سایر وسایل و ادوات و لوازم جنگی به کشور شوروی و ارتش سرخ بنماید و موجبات پیروزی متفقین را فراهم سازد.[۱]»

«از آغاز جنگ تا تاریخ ۱۲ آبان ۱۳۲۳ برابر ۴۰۰۰۰۰۰ تن مهمات جنگی از امریکا و انگلستان برای اتحاد جماهیر شوروی از راه خلیج فارس و ایران فرستاده شده است.

«کوششها و کمکهائی که از طرف ملت ایران در ایجاد تسهیلات برای رسانیدن مهمات به عمل آمد شایان بسی تقدیر و تحسین می‌باشد.[۲]»

«ایران با دادن نفت و تأمین راه حمل و نقل مهمات به مقصد روسیه به پیشرفت کار متفقین کمک حیاتی نموده است و می‌نماید.[۳]»

کمکهای ایران به متفقین

حال که نظر بعضی از رجال وقت را در مورد کمکهای ارزشمند ایران به متفقین ذکر کردیم، بد نیست به شمه‌ای از این کمکها نیز بپردازیم. در بحبوحهٔ جنگ و در دورانی که متفقین در خاک ایران فعالیت همه جانبه و پیگیری برای تجهیز قوای روسیه در مقابل آلمان داشتند، دولت ایران از لحاظ تأمین وسایل حمل و نقل، نفت و سوخت و اسلحه و مهمات، واگذاری کارخانجات و مؤسسات نظامی و غیر نظامی، تأمین خوار و بار و سایر

---

۱ . سخنان ژرژ بیدو، وزیر امور خارجه فرانسه، در ضیافتی که در ۲۲ اردیبهشت ۱۳۲۴ از طرف وزیر امور خارجه فرانسه در سانفرانسیسکو برپا شده بود. (همان ، ص ۱۴۶)

۲ . به نقل از اعلامیه فرماندهی نیروهای متفقین در ایران و عراق، از گفتار رادیو لندن در سیزده آبان ۱۳۲۳. (همان، ص ۱۴۷)

۳ . اظهارنظر سرموریس پترسن، معاون وزارت امور خارجه انگلستان، در ۲۱ خرداد ۱۳۲۱. (همان، ص ۱۴۹)

مایحتاج و نیز صدور مجوز استفاده از تأسیسات بندری و هوایی و اماکن دولتی و ملی و خطوط تلفن و تلگراف و درختان جنگلی و تأمین نیروی انسانی کافی اعم از متخصص، مهندس، کارمند، راننده و کارگر، کمکهای ارزنده‌ای انجام داد. مهمترین آنها امکان استفاده متفقین از راههای ارتباطی، بویژه راه آهن سراسری ایران، بوده است. خطوطی که در آن زمان متفقین از آنها استفاده می‌کردند عبارتند از: ۱ـ راه آهن تهران ـ زنجان؛ ۲ـ راه آهن تهران ـ شاهرود؛ ۳ـ راه آهن تبریز ـ جلفا؛ ۴ـ راه آهن زاهدان ـ میرجاوه؛ ۵ـ راه آهن اهواز ـ خرمشهر؛ ٦ـ و بویژه راه آهن سراسری (بندر ترکمن ـ بندر امام).

به این ترتیب، نقش اساسی و ارزش واقعی خط آهن سراسری ایران در پیروزی متفقین بر آلمانیها روشن می‌شود. در آغاز بهره‌برداری از راه آهن، روزانه به طور متوسط پانصد تا هزار تن مهمات از طریق راه آهن حمل می‌شد؛ این مقدار پس از به‌کارگرفتن واگن‌ها و لکوموتیوهای اضافی که وارد شد افزایش یافت و در اواسط سال ۱۳۲۳ به ۱۱۰۰۰ تن در روز رسید. تا آن تاریخ این حجم حمل نقل در هیچ یک از کشورهای دنیا سابقه نداشت.

در مهر ۱۳۲۰، از هشتاد لکوموتیو متعلق به ایران بهره‌برداری می‌شد؛ در ۱۳۲۳، با لکوموتیوهایی که متفقین وارد کردند، این تعداد به ۳۵۰ لکوموتیو رسید. پس از خاتمهٔ جنگ، تعدادی از این لکوموتیوها را به کشورهای خود برگرداندند و برخی را به ایران فروختند. در مهر ۱۳۲۰، راه آهن ایران ۱۹۹۳ واگن قابل استفاده داشت و در آبان ۱۳۲۳ با آنچه متفقین وارد کردند، این تعداد به ۷۷۹۳ واگن رسید. در مورد واگن‌ها نیز مانند لکوموتیوها عمل شد، ولی چون قیمت آنها به مراتب کمتر از لکوموتیوها و حجمشان بیشتر بود، تقریباً همه را به ایران فروختند. به طور کلی این واگن‌ها و لکوموتیوها در نتیجهٔ بهره‌برداری بی‌حساب زودتر از موعد مستعمل شده بودند و

وضعیت قابل قبولی نداشتند.

نیروی انسانی بنگاه راه آهن دولتی ایران که در مدت حمل محمولات به شوروی شبانه روز تلاش می‌کردند به طور کلی ۳۵۰۰۰ کارگر و کارمند بود.

کرایه حمل محمولات از طریق راه آهن به نرخ رایج و برای هر تن کیلومتر دهشاهی در نظر گرفته شده بود که در آن موقع ارزانترین نرخ در راه آهنهای دنیا بود. دولت ایران بابت این کرایه مبلغ زیادی طلبکار شد که شرح آن مفصل است. کل کرایهٔ مهمات حمل شده از طریق راه آهن با این نرخ نزدیک به ۲۱ میلیارد ریال محاسبه شده بود.[۱]

بر اساس آماری که متفقین پس از شکست آلمان منتشر کردند، مجموع کالای حمل شده با راه آهن، که شامل ساز و برگ و مهمات بود، ۴۳۸۰۴۴۰ تن بوده است. ۱۳۸۰۲۷۲ تن کالا نیز از طریق راههای شوسه، مخصوصاً راههای بوشهر ـ شیراز ـ اصفهان ـ تهران، از زاهدان ـ مشهد ـ باجگیران، خانقین ـ کرمانشاه ـ تهران و کرمانشاه ـ همدان ـ تبریز حمل شده است. به این ترتیب، کل محمولات جنگی متفقین که از طریق راههای ایران به شوروی حمل شد نزدیک به ۶۰۰۰۰۰۰ تن بوده است.

نحوهٔ استفاده از راههای ارتباطی ایران

استفادهٔ این مهمانان ناخوانده از راههای ایران نتیجهٔ پیمان پیشنهادیِ متفقین به نام «پیمان سه گانه»[۲] بود که در تاریخ ششم بهمن ۱۳۲۰ در مجلس شورای ملی تصویب شد. متن پیمان چنین است:

---

۱. این مبلغ تاکنون پرداخت نشده است و در پایان همین فصل به این موضوع می‌پردازیم.

۲. این پیمان در کابینهٔ مرحوم محمدعلی فروغی روز پنجشنبه نهم بهمن ۱۳۲۰ (۲۹ ژانویه ۱۹۴۲) ساعت ۱۸ و ۱۵ دقیقه در کاخ وزارت امور خارجه امضا شد (به نقل از کتاب کنفرانس تهران ـ اعلامیه سه دولت راجع به ایران، آذر ۱۳۲۲، نشریه وزارت امور خارجه).

«پیمان اتحاد

«اعلیحضرت همایون شاهنشاه ایران از یک طرف و اعلیحضرت پادشاه بریتانیای کبیر و ایرلند و مستملکات انگلیس ماوراء بحار و امپراطور هندوستان و هیأت رئیسه شورای عالی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی از طرف دیگر. نظر به اصل منشور اتلانتیک که رئیس جمهور دول متحده امریکا و نخست وزیر دولت انگلستان در چهاردهم ماه اوت ۱۹۴۱ بر آن توافق کرده و به جهان اعلام نموده‌اند و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی نیز در بیست و چهارم سپتامبر ۱۹۴۱ اصل مزبور را تأیید نموده و دولت شاهنشاهی ایران هم توافق کامل خود را با آن اصل ابراز می‌نمایند و مایلند که با ملل دیگر جهان به طور یکسان از آن بهره‌مند شوند و...

چون آرزومند می‌باشند که رشتهٔ دوستی و حسن تفاهم فیمابین استوار شود و...

نظر به این که این مقاصد به وسیله عقدنامه پیمان اتحاد بهتر حاصل شود؛ توافق نمودند که برای این منظور پیمانی منعقد سازند و نمایندگان مختار خود را از این قرار تعیین نمودند:

دولت شاهنشاهی ایران :

جناب آقای علی سهیلی

وزیر امور خارجه دولت شاهنشاهی ایران

اعلیحضرت پادشاه بریتانیای کبیر و ایرلند و مستملکات انگلیس ماوراء بحار و امپراتور هندوستان به نام مملکت متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی

جناب آقای سر ریدر ویلیام بولارد

وزیر مختار و نمایندهٔ فوق‌العاده اعلیحضرت پادشاه انگلستان در ایران

هیأت رئیسه شورای عالی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی:

جناب آقای اندریچ اسمیرنوف

سفیر کبیر فوق‌العاده اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی در ایران

و نمایندگان مزبور اختیارات تامه خود را ارائه نمودند که صحیح و معتبر بوده و بر مقررات ذیل موافقت کردند:

«فصل اول

اعلیحضرت پادشاه بریتانیای کبیر و ایرلند و مستملکات انگلیس ماوراء بحار و امپراتور هندوستان و هیأت رئیسه شورای عالی اتحاد جماهیر شوروی (که از این پس آنها را دول متحد خواهیم نامید) مشترکاً و هر یک منفرداً تعهد می‌کنند که تمامیت خاک ایران و حاکمیت و استقلال سیاسی ایران را محترم بدارند.

«فصل دوم

ما بین دولت شاهنشاهی ایران از یک طرف و دول متحده از طرف دیگر پیمان اتحادی بسته می‌شود.

«فصل سوم

۱ـ دول متحد مشترکاً و هر یک منفرداً متعهد می‌شوند که به جمیع وسایلی که در اختیار دارند ایران را در مقابل هر تجاوزی از جانب آلمان یا هر دولت دیگر دفاع نمایند.

«اعلیحضرت همایون شاهنشاه ایران متعهد می‌شوند که:

الف ـ به جمیع وسایلی که در دست دارند و به هر وجه ممکن شود با دول متحده همکاری کنند، تعهد فوق انجام یابد و لیکن معاضدت قوای ایرانی محدود به حفظ امنیت داخلی در خاک ایران خواهد بود.

ب ـ برای عبور لشکریان یا مهمات از یک دولت متحد به دولت متحد دیگر یا برای

مقاصد مشابه دیگر به دول متحده حق غیر محدود بدهند که آنها جمیع وسایل ارتباطی را در خاک ایران بکار ببرند و نگاهداری کنند و حفظ بنمایند، و در صورتی که ضرورت نظامی ایجاب نماید بهر نحوی که مقتضی بدانند در دست بگیرند. راههای آهن و راهها و رودخانه‌ها و میدانهای هواپیمایی و بنادر و لوله‌های نفت و تأسیسات تلفنی و تلگرافی و بی‌سیم مشمول این فقره می‌باشند.

ج ـ هر نوع مساعدت و تسهیلات ممکنه بنمایند، که برای منظور نگاهداری و بهبود وسایل ارتباطی مذکور در فقره «ب» مصالح و کارگر فراهم شود.

د ـ به اتفاق دول متحده هر گونه عملیات سانسوری که نسبت به وسایل ارتباطیه مذکور در فقره «ب» لازم بداند برقرار کنند و نگاه بدارند.

«۳ ـ واضح و مسلم است که در اجرای فقرات «ب ـ ج ـ د» از بند دوم این فصل دول متحده حوائج ضروری ایران را کاملاً منظور نظر خواهند داشت.

«فصل چهارم

۱ ـ دول متحده می‌توانند در خاک ایران نیروی زمینی و دریایی و هوایی به عده‌ای که لازم بدانند نگاه دارند تا جایی که مقتضیات استراتژیک اجازه بدهد نقاطی که این قوا آنجا نگاهداشته خواهد شد با موافقت دولت ایران تعیین خواهد شد. جمیع مسائل مربوط به روابط بین قوای دول متحده و ادارات دولت ایران حتی‌الامکان با همکاری ادارات ایران تسویه خواهد شد. بنحوی که مأمونیت[1] قوای مزبور محفوظ باشد. مسلم است که حضور این قوا در خاک ایران اشغال نظامی نخواهد بود و نسبت به ادارات و قوای تأمینه ایران و زندگانی اقتصادی کشور و رفت و آمد عادی سکنه و اجرای قوانین و مقررات ایران هر قدر ممکن باشد کمتر مزاحمت خواهند نمود.

۱. امنیت

۲ ـ هرچه زودتر ممکن شود بعد از اعتبار یافتن این پیمان یک یا چند قرارداد راجع به تعهدات مالی که دول متحده به سبب مقررات این فصل و فقره «ب ـ ج ـ د» از بند دوم فصل سوم بر عهده خواهند داشت در اموری از قبیل خریدهای محلی و اجاره ابنیه و تأسیسات صنعتی و بکارگرفتن کارگران و مخارج حمل و نقل و امثال آن، فیمابین منعقد خواهد شد مابین دول متحده و دولت شاهنشاهی ایران که معین خواهند کرد، که بعد از جنگ ابنیه و اصلاحات دیگری که دول متحده در خاک ایران انجام داده باشند، بچه شرایطی بدولت شاهنشاهی ایران واگذار می‌شود، در قراردادهای مزبور مصونیتهایی هم که قوای دول متحده در ایران از آن برخوردار خواهند بود مقرر خواهد گردید.

«فصل پنجم

پس از آن که کلیه مخاصمه ما بین دول متحده با دولت آلمان و شرکای آن به موجب یک یا چند قرارداد متارکهٔ جنگ متوقف شد دول متحده در مدتی که زیاده از شش ماه نباشد قوای خود را از خاک ایران بیرون خواهند برد، و اگر پیمان صلح مابین آنها بسته شد ولو این که قبل از شش ماه بعد از متارکه باشد، بلافاصله قوای خود را بیرون خواهند برد. مقصود از شرکای دولت آلمان هر دولت دیگری است که اکنون یا در آینده با یکی از دول متحده بنای مخاصمه گذاشته یا بگذارد.

«فصل ششم

۱ ـ دول متحد متعهد می‌شوند که در روابط خود با کشورهای دیگر روشی اختیار نکنند که به تمامیت خاک و حاکمیت یا استقلال سیاسی ایران مضر باشد و پیمانهایی نبندند که با مقررات این پیمان منافات داشته باشد و متعهد می‌شوند که در هر امری که مستقیماً با منافع ایران مرتبط باشد با دولت ... شاهنشاهی مشاوره نمایند.

۲ ـ ... شاهنشاه متعهد می‌شوند که در روابط خود با کشورهای دیگر روشی اختیار

نکنند که با اتحاد منافی باشد یا پیمانهایی منعقد نکنند که با مقررات این پیمان منافات داشته باشد.

«فصل هفتم

دول متحده مشترکاً متعهد می‌شوند که بهترین مساعی خود را بکار ببرند که حیات اقتصادی ملت ایران را در مقابل تضییقات و اشکالاتی که در نتیجه جنگ حاضر پیش بیاید محفوظ بدارند.

پس از آن که این پیمان اعتبار یافت برای بهترین وجه عمل کردن به این تعهد ما بین دولت ایران و دول متحده مذاکرات شروع خواهد شد.

«فصل هشتم

مقررات این پیمان ما بین ... شاهنشاه و هر یک از دو طرف معظم متعاهد دیگر مانند تعهدات دو طرفی یکسان الزام‌آور است.

«فصل نهم

این پیمان پس از امضاء معتبر است و تا تاریخی که برای بیرون بردن قوای دول متحده از خاک ایران بر طبق فصل پنجم مقرر شده به اعتبار خود باقی خواهد بود.

بنابراین نمایندگان مختار مذکور در فوق این پیمان را امضاء و مهر کرده‌اند.

در تهران به سه نسخه فارسی، انگلیسی و روسی تحریر شد و هر سه نسخه یکسان معتبر خواهد بود.

علی سهیلی

ر.دبلیو.بولارد

ا. اسمیرنوف»

محمولاتی که نیروهای انگلیس و امریکا به روسیه فرستادند: نظر به این که مأموران

متفقین امور حمل و نقل را کاملاً اختیار داشتند و درخواست حمل کالا را با رعایت مصالح نظامی برای تنظیم بارنامه به ایستگاهها می‌دادند و در مواردی حتی بارنامه صادر نمی‌شد، تعیین نوع و مقدار این محمولات از روی آمار راه آهن صحیح نخواهد بود. محمولاتی که به روسیه حمل می‌شد بسیار متنوع بود: مواد غذایی، پوشاک، مواد خام، بنزین، مهمات، اسلحه سنگین و سبک، تجهیزات هواپیما، کامیون، ماشین‌آلات و نظایر آنها. متن فارسی اعلامیه دفتر استخبارات فنی فرماندهی ارتش امریکا در خلیج فارس و ترجمه قسمتی از اعلامیه سرویس خاورمیانه وزارت اطلاعات انگلستان در قاهره که بعد از جنگ منتشر شد[1] از این نظر قابل توجه است:

«معجزه حمل و نقل از راه خشکی:

چهار میلیون تن مهمات و تجهیزات جنگی از ایران عبور می‌کند.

قبل از انتشار این پیکره‌ها و اطلاعات محرمانه چگونگی حمل و نقل امریکایی برای مساعدت به هم پیمان بزرگ خود روسیه شوروی از سراسر کشوری که دارای طبیعت دشوار و گوناگونی می‌باشد، در اذهان روشن نبود، شخص در اثر مطالعه این پیکره‌ها خواه و ناخواه این مردان بی‌مانندی را که کارهای خود را باکمال آرامش انجام داده‌اند محترم و بزرگوار می‌شمارد. این کارها به فرماندهی ژنرال «کونولی» فرمانده خلیج فارس و کمک کلنل «مارتن» رئیس دفتر استخبارات فنی انجام گرفته است. متجاوز از ۴۳۸۰۴۴۰ تن مواد و مهمات جنگی به وسیله راه آهن و کامیون از ایران و از جاده‌های پیچ در پیچ و تونلها و تپه‌ها و گردنه‌ها و کوهها و اوضاع طبیعی مختلف عبور کرده است. این میلیونها تن برای مساعدت روسیه شوروی هم پیمان امریکا و انگلستان

۱. با استفاده از «اسرار راه آهن»، مسعود فربد، مجلهٔ راه آهن؛ و تاریخچهٔ راه آهن ایران، مجتبی ملکوتی.

فرستاده شده است.

«مساعی انگلیس: از این چهار میلیون تن مهمات که از راه ایران فرستاده شده انگلستان به وسیله شرکت بازرگانی ممالک متحده «یو.ک.سی.سی» و وسایل حمل و نقل ارتش انگلیس معادل ۸۷۵۸۳۰ تن یعنی در حدود یک ششم محمولات را فرستاده‌اند. با وجود احتیاج مبرم به کارشناسان انگلستان در سال ۱۹۴۲ و قبل از ورود ارتش امریکا به این قسمت توانسته است ۳۰۰۴۹۹ تن مهمات جنگی از ایران به ارتش روسیه که در آن موقع با لشکریان آلمان در زمینهای نفت‌خیز «کوزنی» و دامنه‌های کوهستان قفقاز نبرد می‌نمود بفرستد و علاوه بر اینها ارتش انگلیس امنیت را در خطوط اساسی ارتباطیه خلیج فارس برقرار نموده و در اثر بیداری و هوشیاری آنان عملیات انگلیس و امریکا به بهترین نحوی انجام گرفت.

«در خلیج فارس تا قبل از سال ۱۹۴۲ سه جاده اساسی وجود داشت که لشکریان می‌توانستند از این جاده‌ها، مهمات را حمل نمایند یکی راه آهن و دیگری جاده اتومبیل رو و سومی کارخانه سوار کردن اجزای اتومبیلهای راه آهن.

طریق مهم و اساسی حمل مهمات در تحت مراقبت ارتش امریکا به روسیه شوروی بوده تا در اول آوریل سال ۱۹۴۳ اداره راه آهن ایران به اداره نظامی راه آهن فرماندهی خلیج فارس انتقال یافت.

«سیل مهمات

در نوامبر سال ۱۹۴۳ موقعی که ارتش امریکا وارد بنادر خلیج فارس گردید، گنجایش این بنادر (بندر شاهپور و خرمشهر) بیش از ۹۵ هزار تن نبود و کارشناسان فنی شرکتهای ملی «اسپنسر و ولی اخوان و وایت برنتر» مساعی فراوانی در افزایش مقدار گنجایش مبذول داشتند. برای تخلیه محمولات یک کشتی در بندر ۵۰ روز دشوار،

وقت لازم بود و لذا عده بسیاری از کشتیها در بنادر خلیج به انتظار فرصت تخلیه محمولات گرانبهای خود بودند.

«در دسامبر سال ۱۹۴۲ فوراً دو هنگ امریکایی از ارتش امریکایی مخصوص بنادر که عبارت از مهندسین و کارشناسان فنی توسعه بنادر بودند شروع به کار کردند و در فوریه ۱۹۴۴ یک هنگ دیگر نیز بر آنان اضافه شد و در نتیجه گنجایش بارگیری دو بندر مذکور به ۲۶۵ هزار تن افزایش یافت و مدت انتظار تخلیه محمولات فقط به هفت روز تقلیل یافت.

«در نتیجهٔ پیشرفت و موفقیت اداره جاده‌سازی امریکایی راجع به راه آهن که توانستند از میان اثاثیه شخصی و ناچیز خود نخستین کارخانه دستی راه آهن را در دشتهای شوره‌زار خرمشهر برقرار کنند و نیز در سایه جدیت کارشناسان، حجم بارگیری راه آهن از ۱۶۵۵۵۵ تن در سال ۱۹۴۲ به ۸۹۴۷۸۷ تن در سال ۱۹۴۳ یعنی پنج برابر افزایش یافت. و در ده ماهه سال ۱۹۴۴، ۱۳۴۴۱۵۱ تن مهمات جنگی ارسالی به شوروی ۶۸۰ میل راه را از خرمشهر تا تهران طی کرده و مقدار مهماتی که به وسیله راه آهن به میدان فرستاده شده در یک ماه از سال ۱۹۴۴ معادل کلیه محمولات سال ۱۹۴۲ بوده و در ژوئیه همان سال مهمات ارسالی به حد اعلاء رسیده و ۱۷۱۳۸۱ تن یعنی بیش از صدی بیست و پنج از قابلیت حمل یک ماهه بوده است. علاوه بر افزایش متوالی مهمات ارسالی برای کمک به شوروی، کارگران امریکایی اقدام به حمل کالاهای ایرانی و اتباع ایران نموده به حدی که بیش از حمل و نقل ایام صلح و آرامش معمولی بوده است...»

این قبیل اظهارنظرها و اقرار به حمل بیش از ظرفیتِ راه آهن ایران از طرف مهمانان

ناخوانده‌ای که بی‌طرفی ایران را نقض کرده بودند، گواه آن است که این طرفداران دروغین صلح بین‌الملل هیچ‌گاه جز به منافع خود فکر نمی‌کردند و لطمه‌های شدیدی به راه آهن و راههای ارتباطی و اقتصاد ضعیف ایران وارد ساختند. برای اینکه با چگونگی و مقدار کمکهای تسلیحاتی به روسیه آشنا شویم، ترجمهٔ اعلامیه سرویس خاورمیانه وزارت خارجهٔ انگلیس را در اینجا ذکر می‌کنیم[1]:

کمک به روسیه

ارقام رسمی که از طرف فرماندهی ارتش بریتانیا در ایران و عراق داده شده نشان می‌دهد که متجاوز از ۳ $\frac{۳}{۴}$ میلیون تن مواد جنگی به وسیله فرماندهی مزبور به روسیه فرستاده شده است.

برای این که عظمت کاری که در تحویل اسلحه و مهمات حیاتی به ارتش سرخ انجام شده، معلوم شود باید دانست مقدار مهمات اولیه تحویلی بین سپتامبر و دسامبر ۱۹۴۱ در نیمه سال جاری تقریباً به ۱ $\frac{۳}{۴}$ میلیون تن رسیده است، قسمت عمده مقدار فوق شامل تانک، توپ، هواپیما، کامیون، موادغذایی، مهمات و مواد نفتی بوده، به طوری که مقامات رسمی برآورده نموده‌اند ۵۰ درصد از تمام کمکی که انگلستان، کانادا و کشورهای متحد امریکا به روسیه نموده‌اند، از طریق فرماندهی قوای ایران و غیر آن داده شده، این کوشش قابل تقدیر سهم بزرگی در پیشرفتهای ارتش سرخ داشته است و در تاریخ کمک به روسیه نمایندهٔ شجاعت و جدیت بی‌نظیر افرادی است که با ابراز

---

۱. متن این اعلامیه در مقالهٔ «اسرار راه آهن»، مسعود فربد، مجلهٔ راه آهن، شماره ۱۶ و ۱۷ چاپ شده است و اصل آن را نیز نویسندهٔ مقاله در اختیار نگارنده قرار داد. در بالای این اعلامیه قید شده است: «قبل از ۲۴ ماه اوت ۱۹۴۴ نباید منتشر شود.»

مهارت و شاهکارهای فنی و هنرنمایی خود بر آب و هوای نامساعد و مسافات بعید و خرابکاران و سایر اشکالات فائق آمدند.[۱]

«همان طور که هر حملهٔ روسیه قسمتی از کاخ بیداد هیتلر را در هم می‌شکند و هر روز که ارتش سرخ به پیش می‌راند داستان جدیدی از قیادت برازنده سران و شجاعت تزلزل‌ناپذیر سربازان به گوش می‌رسد مردانی هستند، که در عین جهد و کوشش برای کسب پیروزی دور از میدان جنگ می‌توانند لحظه‌ای اندیشیده و با خود بگویند «ما هم در این پیروزی سهیم بوده‌ایم». این افراد انگلیسی، امریکایی، لهستانی و روسی کسانی هستند که در پشت میز، در اطاقک کامیونها، پشت سکان قایقها، بالای تیر تلفن در آفتاب سوزان، سرمای تنگه‌های جبال شامخ، انجام وظیفه آنها کمک به روسیه یعنی بزرگترین اقدامی است که در تاریخ جنگهای جهانی برای تأمین مایحتاج و لوازم جنگی به عمل آمده است.

«چگونه این کمک شروع شد:

در ماه می ۱۹۴۱ موقعی که فرشته اقبال قوای متفق در صحنه‌های جنگ اروپا و شمال افریقا قیافه خوشی نشان نمی‌داد، در عراق عوامل مخربی که با طلا و مواعید نازیها تقویت می‌شد تحت رهبری رشید عالی معروف قیامی بر پا ساختند. چون انگلستان طبق پیمان تعهداتی برای ضمانت استقلال عراق داشت نیروی کمکی بدانجا اعزام و سریعاً فتنه را خاموش کرد. پس از رفع غائله، تهدید پیشرفت آلمانها، از طرف شمال افزایش قوا را ایجاب می‌نمود. و بدین طریق فرماندهی ایران و عراق ایجاد و واحدی به واحدهای ارتش بریتانیا اضافه گردید. تدریجاً جبهه تهدیدآمیز شمال به عقب رفت و

۱. در جای خود ذکر خواهد شد که چگونه بر اثر بی‌مبالاتیهای لکوموتیورانان بیگانه حوادثی به وقوع پیوست که در گزارشهای خود بی‌شرمانه آنها را خرابکاری عنوان کرده‌اند.

امکان تماس قوایی که برای مبارزه با دشمن آمده بودند، روزبروز کمتر می‌شد، در عین حال ارتش سرخ نیاز مبرمی به تجهیزات تانک، وسایط نقلیه و بنزین داشت و بنابراین متفقین برای رساندن کمک فوری به آنها به انواع وسایل متشبث شدند. ارسال لوازم از راه دریای منجمد شمالی به وسیله کشتیهای کوچک که در معرض تهدید زیر دریاییهای آلمانی بودند به زحمت صورت می‌گرفت، به زودی راههای شوسه و راه آهن ایران که خلیج فارس را به مرز شوروی اتصال می‌داد رفع اشکال کرد ولی حاضر کردن این راه دور و دراز، برای حمل و نقل مقادیر عظیمی محمولات به سرعت و فوریتی که اوضاع ایجاب می‌کرد مستلزم اصلاح و تجدید و تعمیر راههای شوسه و بنادر راه آهن بود که یکی از بزرگترین شاهکارهای مهم قرن و ادوار بشمار می‌رفت، تانک، مهمات، کامیون، غذا و مواد اصلی جنگی مانند فولاد و کائوچو از انگلستان و امریکا به طرف خلیج فارس سرازیر و در همان موقع که عده‌ای به تخلیه آن از کشتی به ساحل اشتغال داشتند عده‌ای مهندس با جدیت تمام مشغول توسعه و اصلاح بنادر بودند.

«توسعه بنادر، تکمیل راه آهن را الزام می‌کرد، در ظرف ۱۵ ماه اولیه در حدود ۳۷۵۰۰۰ تن لوازم به روسیه تحویل شد، در سه ماهه آخر ۱۹۴۲ حد متوسط محمولات تحویلی ۴۰ هزار تن بود، در ژوئیه ۱۹۴۳ این رقم بیشتر از ۱۵۰ هزار تن در ماه دسامبر ۲۵۰ هزار تن و در ژوئیه بعد به ۳۰۰ هزار تن افزایش یافت.

«امریکاییها وارد عمل شدند

در ابتدا موافقت شده بود که مسؤولیت توسعه و امور راه آهن از خلیج فارس تا تهران با انگلیسیها و از آن جا به بعد با روسها باشد، بعداً احتیاجات سایر صحنه‌های جنگ فوریت پیدا کرد و در عین حال وضع روسیه طوری بود که ارسال محمولات جنگی و کمک بیشتری را ایجاب نمود.

«هدف اولیه در مورد حمل محمولات به روسیه روزی ۲۴۰۰ تن بود ولی این رقم می‌بایستی به روزی شش‌هزار تن برسد. بنابراین از کشورهای متحد امریکا تقاضا شد، پرسنل فنی لازم را برای اداره عملیات در راه آهن و بنادر اعزام دارد. نیروی بریتانیا مسؤولیت حمل و نقل را برای قسمتی از احتیاجات که از عراق عبور می‌کرد ادامه داد، ولی در تابستان ۱۹۴۳ تمام کارکنان فنی انگلیسی از ایران فراخوانده شدند، برای کمک به روسیه پس از تشکیل فرماندهی امریکایی در خلیج فارس مسؤولیت بین انگلیس و امریکا تقسیم شد، حمل و نقل در رودخانه‌های دجله، شط‌العرب[1] و کارون به وسیله نیروی انگلیسی انجام می‌گرفت. راه آهن در دست امریکاییها بود ولی در قسمتهای مختلف ایران قوای انگلیس و امریکا دوش به دوش برای کمک به متفقین خود همکاری می‌کردند[2]، اولین بندری که برای تخلیه محمولات ذی‌قیمت از کشتی به راه آهن از آن استفاده شد بندر شاهپور (بندر امام خمینی) بود و میزان کالای تخلیه شده در ماه بیش از ۱۵ هزار تن نبود ولی امروز از ماهی ۷۰ هزار تن تجاوز می‌کند، بعد خرمشهر مورد استفاده قرار گرفت وسایل این بندر در ابتدا خیلی ناقص و غیرمکفی بود، ولی حالیه به صورت مهمترین بندر کمک به روسیه درآمده است که ماهیانه متجاوز ۱۸۰ هزار تن در آن تخلیه و بارگیری می‌شود.

«بندر قدیمی بصره که در اوایل، آذوقه و مهمات نیروی انگلیسی و هندی وارد آن

---

۱. اروندرود

۲. «در ششم دسامبر ۱۹۴۲، سفارت امریکا در تهران به وزارت امور خارجه ایران نوشت «دول امریکا و انگلستان موافقت نموده‌اند که مقامات نظامی امریکا اداره کردن قسمتهای جنوبی راه آهن سرتاسری ایران و همچنین اداره کردن بعض بنادر و سایر تشکیلات حمل و نقل و غیره را از انگلستان تحویل بگیرند. در ۷ دسامبر موضوع را سفارت انگلیس در تهران به وزارت خارجه ایران اطلاع داد.. با این که موضوع در دست مطالعه بود و تاریخ قطعی انتقال مشخص نشده بود، امریکاییها منتظر هیچ مقدمه‌ای نشده، از همان تاریخ فوراً قسمت جنوبی راه آهن ایران را در دست گرفتند» (به نقل از کتاب ایران در اشغال متفقین، ص ۴۸۱).

جا می‌شد در کمک به روسیه و تخریب دیوار شرقی باروی هیتلر سهیم است و به طور متوسط ماهیانه ۳۰ هزار تن کالا به طرف روسیه می‌فرستد، در تجزیه میزان مواد جنگی که به روسیه ارسال شده ارقام حیرت‌انگیزی به نظر می‌رسد مثلاً مقدار بنزین هواپیما به ۵۳ میلیون گالون و مقدار بنزین که، برای حمل لوازم به وسیله کامیون به مصرف رسیده بالغ بر ۸۰ میلیون گالون شده است.

متجاوز از ۴۵۰۰ هواپیما به وسیله امریکاییها سوار شده و به وسیله خلبانان روسی مستقیماً به روسیه پرواز کردند.[۱]

از اول ماه ژوئن ۱۹۴۳ تاآخر ژوئن سال جاری ۱۳۲۰۴ کامیون به وسیله نیروی انگلیس سوار شده و تحویل گردیده است.

مقدار محمولاتی که تا آخر ماه ژوئن با قایق و دوبه‌ها حمل شده بالغ بر ۱۰۲۵۰۰۰ تن یعنی تقریباً ماهی ۸۰ هزار تن بوده است.»

چگونگی استفاده متفقین از راههای ارتباطی ایران: همان طور که گفتیم، متفقین از اوایل شهریور ۱۳۲۰ وارد خاک ایران شدند و از راههای ارتباطی ایران استفاده کردند. از همان ابتدا دخالت متفقین، حمل و نقل از طریق راه آهن شروع شد و در تمام خطوط شبکه توسعه یافت. در اوایل شهریور ماه مقامات شوروی خط آهن تبریز ـ جلفا ـ شرفخانه را تصرف و مأموران ایرانی را برکنار کردند. دخالت متفقین در راه آهن تا انعقاد پیمان سه‌گانه، که به آن اشاره شد، صورت رسمی نداشت؛ بند «ب» از ماده دو فصل سوم این پیمان مقرر می‌دارد: «برای عبور لشگریان یا مهمات...» همچنین براساس ماده دو از فصل چهارم پیمان اتحاد سه‌گانه، مذاکرات اولیه در اواخر سال

---

۱. قطعات هواپیما با کشتی از طریق خلیج فارس به خوزستان حمل می‌شد. در کارگاه مونتاژ هواپیما که تأسیس کرده بودند، قطعات را سوار کرده و خلبانان روسی با هواپیماهای آمادهٔ پرواز از خوزستان به روسیه پرواز می‌کردند.

۱۳۲۰ بین بنگاه راه آهن دولتی ایران و سرهنگ «دیویس»، نمایندهٔ حمل و نقل انگلیس، آغاز شد. این مذاکرات اساس طرح موافقت‌نامهٔ مربوط به روابط اداری و مالی ادارات تابعه وزارت راه و متفقین قرار گرفت. موافقت‌نامهٔ مذکور در مرحلهٔ اول، منحصر به ادارهٔ امور راه آهن بود و بعدها با تغییراتی که در وزارت راه در آن دادند تمام ادارات تابعهٔ وزارت راه را دربرگرفت.

طرح این موافقت‌نامه که در هفده ماده تنظیم شد دربارهٔ مسائل مربوط به حمل و نقل بود و در کمیسیونی در وزارت راه تنظیم شد.

روابط مالی بنگاه راه آهن با متفقین

با وجود مکاتبات مفصل در زمینهٔ استفاده از راههای ایران و نحوهٔ تسویه حساب با متفقین، هرگز این طرح پیشنهادی به تصویب و امضای مقامات مسئول دولتهای متفق نرسید و در نتیجهٔ دخالت نیروهای نظامی آنها، زیانهای جبران‌ناپذیری بر اقتصاد ایران وارد آمد که اثرات آن تا سالهای بعد از جنگ نیز ادامه داشت. از بدو این همکاری سر و کار بنگاه راه آهن دولتی ایران در مورد امور مالی مهم با ادارهٔ حمل و نقل انگلیس بود و مقامات شوروی جز در مورد حمل و کرایه محمولات ارتش خود و دخالت در بهره‌برداری از راه آهن در منطقهٔ شمال تهران، به کارهای عمومی مالی بنگاه علاقه‌ای نشان نمی‌دادند و اغلب از شرکت در کمیسیونهایی که به این منظور تشکیل می‌شد خودداری می‌کردند. مقامات امریکایی نیز که از آوریل ۱۹۴۳ در امور راه آهن دخالت می‌کردند خود را عامل نیروهای انگلیس می‌دانستند و اگر نظری داشتند، آن را پس از مشورت با نمایندگان اداری حمل و نقل انگلیس اعمال می‌کردند. دولتهای متفق مفاد طرح موافقت‌نامه را در مورد تسویه حساب و پرداخت مطالبات مربوط به دورهٔ جنگ رعایت نکردند، در حالی که از همان آغاز در عمل به بهره‌برداری از راه آهن و

راههای دیگر پرداختند.

پس از پایان جنگ، وسایل نقلیه بنگاه راه آهن کاملاً فرسوده شده بود. متفقین در زمان جنگ لکوموتیوهایی راکه احتیاج به تعمیر اساسی داشت کنار می‌گذاشتند، و پس از خروج آنها از ایران استفاده از این لکوموتیوها دشوار می‌نمود. از طرف دیگر، در آن موقع که دولتهای خارجی برای ترمیم خرابیهای ناشی از جنگ و تجدید وسایل از بین رفته به این قبیل لوازم نیاز مبرم داشتند، خرید لوازم و وسایل نقلیه دشوار بود. کمیسیونی مأمور بررسی احتیاجات راه آهن شد، و این کمیسیون خرید تعدادی لکوموتیو میکادو امریکایی و واگنهای مختلف و یدکی آنها را لازم تشخیص داد.

این کمیسیون عالی خرید، که مأمور خرید لوازم از ارتش امریکا بود، راجع به تعیین قیمت و نحوهٔ پرداخت با مقامات امریکایی وارد مذاکره شد. در ابتدا صحبت از این بود که این لوازم به اقساط هفت ساله خریداری شود، ولی معلوم نشد به چه علت معاملهٔ قسطی به معاملهٔ نقدی تبدیل شد. کمیسیون راه آهن قیمت وسایل نقلیه را بررسی و قیمتهای پیشنهادی امریکایی‌ها را با خریدهای سابق راه آهن مقایسه کرد. مثلاً قیمت سیف (CIF) یک دستگاه لکوموتیو میکادو امریکایی، که کم و بیش قابل مقایسه با لکوموتیوهای پنج چرخ فروشتال آلمانی بود، با در نظر گرفتن ۱۲/۵ درصد فرسودگی ۸۲۰۳۱ دلار یا ۲۰۳۰۵ لیره تعیین شده بود، در صورتی که در سال ۱۳۷۱ قیمت سیف لکوموتیوهای آلمانی خریداری شده ۱۱۵۷۰ لیره بود. مقامات امریکائی گرانی قیمت را ناشی از بالا رفتن دستمزد و مصالح در مدت جنگ می‌دانستند، حال آنکه در زمان جنگ کارخانه‌ها به حساب دولت کار می‌کردند. بعدها به طور غیرمستقیم شنیده شد لکوموتیوهایی راکه از ایران بردند در فرانسه به قیمت نازل و به اقساط طویل‌المدت به هند و چین فروختند.

سرانجام در ۲۴ تیر ۱۳۲۴، قرارداد خرید بین آراسته، وزیر راه ایران، و کلنل جان استتسن[1]، رئیس تصفیه لوازم جنگی برّی و بحری فرماندهی امریکایی در خلیج فارس، منعقد شد. چون قبلاً این وسایل به طور موقت تحویل راه آهن شده بود، در مورد تحویل آنها جملهٔ «به هر وضع و در هر نقطه»[2] را در قرارداد ذکر کردند.

قرارداد اول به مبلغ ۲۱۳۹۸۰۲/۶۴ دلار و برای خرید اقلام زیر بود:

یازده لکوموتیو میکادو از قرار هریک ۸۲۰۳۱/۲۵ دلار، مجموعاً ۹۰۲۳۴۳/۷۵ دلار؛ ۲۷۷ واگن مخزن نفت از قرار هر یک ۲۹۲۹/۶۹ دلار، مجموعاً ۸۱۱۵۲۴/۱۳ دلار؛ لوازم یدکی ۴۲۵۹۳۴/۷۶ دلار.

قرارداد دوم به مبلغ هشت میلیون دلار و برای خرید لوازم زیر:

۵۹ دستگاه لکوموتیو طبق قرارداد اول؛ ۱۰۷۵ دستگاه واگنهای مختلف بیست تنی ۱۸۰۰ دلار، چهل تنی ۲۵۵۱ دلار مجموعاً به مبلغ ۸۰۰۰۰۰۰ دلار. مبلغ کل قرارداد ۱۰۱۳۹۸۰۲/۶۴ دلار بود.

با اینکه دولت از نظر مالی در مضیقه بود، موجودی خزانه جمع‌آوری و ارز دلاری معامله از بانک خریداری شد؛ چک آن را آراسته، وزیر راه، در ۲۲ مهر ۱۳۲۴ در اتاق خود و طی تشریفاتی به نمایندهٔ ارتش امریکا تسلیم کرد. برای کسب مجوز این پرداخت ماده واحده‌ای به شرح زیر به مجلس ارائه شده بود:

«مجلس شورای ملی به وزارت راه اجازه می‌دهد معادل ۳۴۹۰۴۴۲۸۳ ریال با سود صدی چهار در سال برای خرید اشیاء راه آهن از بانک ملی وام دریافت و بعداً از محل مطالبات خود که وصول خواهد نمود مسترد دارد تا موقع تصفیه نهایی وام و سود مربوط از عواید جاریه بنگاه راه آهن پرداخت خواهد شد.»

1. J. Stettson

2. «as is and where»

چون مدت تصویب این ماده در مجلس طولانی به نظر می‌رسید و شاید با اشکال مواجه می‌شد و از طرفی موجودی خزانه برای پرداخت قیمت لوازم به مصرف می‌رسید، دولت از تسهیلات بنگاه راه آهن در امور مالی استفاده کرد و در ۲۸ آبان ۱۳۲۴ تصویب‌نامه‌ای به شرح زیر صادر شد:

«هیأت وزیران در جلسه ۲۸ آبان ۱۳۲۴ بر حسب موافقتی که بین وزارت دارایی و وزارت راه به عمل آمده تصویب نمودند بانک ملی تا میزان دویست و نود میلیون ریال به بنگاه راه آهن اعتبار بدهد که بنگاه نامبرده در حساب جاری خود از آن استفاده نماید و برای مانده بدهکار این حساب از قرار صدی چهار در سال سود محسوب نماید ابراهیم حکیمی»[1]

به این ترتیب، بنگاه راه آهن ۲۸۴ میلیون ریال از بانک ملی وام گرفت و مبلغی هم علی‌الحساب بابت کرایه محمولات نفتی از شرکت سابق استقراض کرد و بدهی خود را به خزانه‌داری کل پرداخت. مدت همکاری متفقین به لحاظ محاسباتی از دهم شهریور ۱۳۲۰ تا نهم تیر ۱۳۲۴ بود. پس از این تاریخ، هر یک از نیروهای انگلیس و امریکا و روسیه حسابهایی با بنگاه راه آهن داشتند ولی این حسابها مانند گذشته مشترک نبود. به جای اینکه حساب دورهٔ همکاری مشترک ظرف سه ماه (طبق پیش‌بینی موافقت‌نامه) تصفیه شود، تا سال ۱۳۲۷ دربارهٔ آن مذاکره می‌کردند، پس از آن نیز هرگز تصفیه نشد. در گزارشها، میزان خسارت وارده به راه آهن دولتی ایران در زمان جنگ بالغ بر ۱۱۴۲۱ میلیون ریال برآورد شده است؛ این مبلغ غیر از مطالبات راه آهن بابت حمل و

۱. مجلهٔ راه آهن، شماره ۱۸، سال ۱۳۴۴، ص ۱۹.

نقل و سایر محاسبات متکی بر قراردادهای فی‌مابین است.

در مورد اشغال نظامی خاک ایران توسط نیروهای متفقین در زمان جنگ جهانی دوم و استفاده از امکانات کشور از جمله راه آهن تازه تأسیس ایران، و همچنین جایگزینی نیروهای امریکایی به جای نظامیان انگلیسی و بهره‌برداری غیرمتعارف امریکاییان از تأسیسات فنی و خطوط و وسایل نقلیه راه آهن، مدارک و گزارشها و یادداشتهای اداری و سیاسی وجود دارد که عموماً در کتابخانهٔ راه آهن جمهوری اسلامی ایران و بعضی از آنها در واحد اسناد و مدارک وزارت امور خارجه و سازمان برنامه و بودجه یافت می‌شود. پس از پایان جنگ جهانی دوم، دولت وقت امریکا با برنامه‌ریزیهای قبلی، تمامی تجهیزات و وسایل نقلیه فرسوده و باقیمانده از عملیات جنگی و اردوگاهها و ایستگاههای نظامی راکه برای تأمین اهداف خود در خاک ایران تأسیس کرده بود، طی دو قرارداد و با دریافت سه سفته در سه قسط به ایران فروخت. پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران و تسخیر لانهٔ جاسوسی امریکا در آبان ۱۳۵۸ و در نهایت امضای بیانیه‌های الجزایر مشتمل بر بیانیه حل و فصل دعاوی ایران و امریکا و تشکیل دیوان داوری دعاوی فیمابین در لاههٔ هلند، دولت امریکا علیه وزارت امور اقتصادی و دارایی تهران شکایت کرد. موضوع این شکایت مطالبهٔ وجوه سفته‌های مذکور و بهرهٔ متعلق به آنها بود که نسخهٔ دوم دعوا به وزارت دارایی ابلاغ شد. راه آهن جمهوری اسلامی ایران، با توجه به سوابق تاریخی موجود از طریق دفتر حقوقی راه آهن دعوای جدیدی علیه امریکا تحت عنوان استفاده غیرمتعارف نیروهای نظامی امریکا از راه آهن ایران در زمان وقوع جنگ دوم جهانی به جبران خسارت وارده به مبلغ کارشناسی ۷۸۸/۸ میلیون دلار نزد همان دیوان مطرح کرد که بعدها با شماره ب ۵۸ ثبت و معروف گردید. خلاصهٔ سابقهٔ ماجرا به شرح زیر به اطلاع دیوان داوری

دعاوی ایران و امریکا رسید:

«با صدور منشور آتلانتیک در اوت ۱۹۴۱ منعقده بین آمریکا و انگلیس سیاست جهانی متفقین در مقابله با دشمن نازی و برقراری صلح و امنیت در جهان، شکل گرفت و بمنظور تحقق اهداف منشور می‌بایست از مطمئن‌ترین و بهترین راه ممکن، سریعاً خطوط تماس در جبهه روسیه شوروی از نظر ساز و برگ نظامی تقویت می‌گردید. در این راستا، کریدور ایران که از خلیج فارس با فاصله نه چندان زیاد به قسمت‌های جنوبی جبهه شوروی متصل بود، انتخاب و بلافاصله نیز به اشغال نیروهای انگلیسی و روسی درآمد. با استقرار نیروهای نظامی بیگانه در کشور، اشغالگران انگلیسی و روسی برای تأمین هرچه بیشتر مفاد منشور آتلانتیک با ایران پیمان سه جانبه اتحاد را در ژانویه ۱۹۴۱ تنظیم کردند. این وضعیت همچنان ادامه داشت تا اینکه در اول آوریل ۱۹۴۳ آمریکا عملاً و مستقیماً وارد ایران شد و راه آهن ایران از جنوبی‌ترین نقطه کشور تا تهران را از نیروهای انگلیسی تحویل و بهره‌برداری و نگهداری آنرا تا خاتمهٔ جنگ، بعهده گرفت. نیروهای آمریکایی در فاصله سالهای مذکور بطور غیرمتعارف و بی حد و حصر از تأسیسات فنی و آلات ناقله و خطوط راه آهن استفاده کردند که این امر اولاً موجبات شگفتی دست‌اندرکاران خودشان در آن زمان از بابت استفاده خارج از استاندارد را فراهم آورده بود ثانیاً خسارت فراوانی را بخطوط و ابنیه و آلات ناقله وارد کرده بود.

«مقامات مسؤول وقت ایران، در تلاش برای احقاق حقوق ملت ستمدیده نهایتاً در جهات مشترک با متفقین موافقتنامه ۱۷ ماده‌ای متضمن مقررات حمل و نقل و چگونگی حمل با راه آهن تهیه و تنظیم کرده که مورد توافق و عملکرد آنان قرار گرفت.

بنای موافقت‌نامه مذکور، پیمان اتحاد است که این پیمان نیز برخاسته از مفاد منشور آتلانتیک است. این موافقتنامه کتبی گرچه رسماً به امضای متفقین نرسید ولی به توافق ایشان رسید و مفاد آن بهمان ترتیب کاملاً مورد عمل نیروهای آمریکایی بود. چنین عملکردی بیانگر وجود روابط و ترتیبات منظم قراردادی است که آمریکا در لوایح متبادله همواره متکی به عدم وجود این رابطه و صلاحیت دیوان در رسیدگی بدعوی ب ۵۸ می‌باشد. بعلاوه خسارات ناشی از استفاده بی‌رویه و بیش از حد متعارف از راه آهن را به بهانه عدم تعهد آمریکا به جبران خسارات، پذیرا نمی‌شود و اصولاً دعوای ایران را مشمول مرور زمان معرفی می‌کند».

تلاش چندین ساله راه آهن برای تهیه لوایح دفاعیه و حضور در جلسات مذاکره، بعد از یک رکود پنج ساله در آذر ۱۳۷۴ به تشکیل جلسهٔ استماع در دیوان لاهه منتهی گردید و با ارائه آخرین مدافعات و تقدیم لایحه استماع، کمال سعی خود را در احقاق حقوق از دولت سلطه‌جوی امریکا مصروف داشت. شعبه دوم دیوان داوری دعاوی ایران و امریکا پس از دوازده سال تبادل لوایح و انجام مذاکراه، سرانجام در مهر ۱۳۷۵ طی حکمی (ضمن مخالفت داور ایرانی) صلاحیت خود را در مورد رسیدگی به دعوی ب ۵۸ علیه دولت امریکا رد کرد.[۱]

۱ . نقل به مضمون از گزارش آقای حسن محمدی مطلق مدیر کل وقت دفتر حقوقی وزارت راه و ترابری، شرکت کننده در دیوان داوری لاهه در جریان طرح دعوی ب ۵۸ (آذرماه ۱۳۷۴).

فصل شـــشم

راه آهن در زمان محمدرضا شاه تاکودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲

پس از برکناری رضا شاه از سلطنت و روی کار آمدن محمدرضا شاه تا کودتای امریکایی ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ تحولاتی در راه آهن ایران به وجود آمد. همان طور که در فصل قبل اشاره شد، در زمان اشغال ایران از طرف متفقین، روس‌ها و انگلیسی‌ها و سپس امریکایی‌ها راههای ایران، مخصوصاً راه آهن، را در اختیار داشتند. با افزایش میزان حمل و نقل، نیروی انسانی بیشتری نیز لازم بود و ناگزیر تعداد کارمندان و کارکنان ایرانی چند برابر شد. علاوه بر آنها، اتباع کشورهای اشغالگر نیز در ادارات مختلف راه آهن مشغول به کار بودند.

مدت استفاده نیروهای متفقین از راه آهن دولتی ایران از اول سپتامبر ۱۹۴۱ تا سی ژوئن ۱۹۴۵ (ده شهریور ۱۳۲۰ تا نه تیر ۱۳۲۴) بود.[1] انگلیسی‌ها از اول سپتامبر ۱۹۴۱ در راه آهن جنوب مستقر شدند و از هفتم دسامبر ۱۹۴۲، راه آهن جنوب را مشترکاً با امریکایی‌ها اداره می‌کردند. از آوریل ۱۹۴۳، تمام حمل و نقل منطقهٔ جنوب به فرماندهی امریکا در خلیج فارس واگذار شد و سربازان روسی و امریکایی دوش به دوش ایرانیان در راه آهن ایران به کار مشغول شدند. طبق قراری که بین خود گذاشته بودند، مسیر خط سراسری از تهران تا بندر امام خمینی تحت نفوذ امریکایی‌ها و از تهران تا بندر ترکمن تحت نفوذ روس‌ها قرار گرفت؛ خطوط تهران ـ شاهرود و تهران ـ میانه نیز در منطقهٔ نفوذ روس‌ها بود. در این خطوط، کارمندان ایرانی در مقام خود باقی ماندند و مشترکاً با مأموران متفقین کار می‌کردند، ولی روس‌ها راه آهن تبریز ـ جلفا را اشغال و کارمندان ایرانی را از کار برکنار کردند و به جای آنها کارکنان روسی گماردند. جا به جا

---

۱. تصفیه حساب راه آهن با متفقین مربوط به دورهٔ جنگ، بنگاه راه آهن دولتی ایران، اسناد و مدارک، چاپخانه بنگاه راه آهن، خرداد ۱۳۲۵، ص ۳۲.

کردن و تعیین تکلیف کارکنان این مسیر مدتها وقت بنگاه راه آهن راگرفت و مشکلاتی به وجود آورد. مرحوم «سازگار» رئیس وقت ناحیه، «ناحیه راه آهن آذربایجان» را طبق کتابچه و فهرستی به نیروهای شوروی تحویل داد و خود با دیگر کارمندان به تهران آمد.

پس از استقرار نیروهای متفقین در راه آهن، انگلیسی‌ها و روس‌ها هر کدام یک ادارهٔ حمل و نقل نظامی تأسیس کردند که مرکز آن در تهران بود. چون متفقین احساس کردند کمک بیشتر به شوروی ضروری است و انگلیسی‌ها قادر نبودند این کمک را انجام دهند، دولت امریکا این کار را بر عهده گرفت. در نتیجه، در آوریل ۱۹۴۳، نیروهای امریکایی تحت عنوان «فرماندهی خلیج فارس»[1] در مسیر تهران ـ خلیج‌فارس جانشین نیروهای انگلیسی شدند. مأموران حمل و نقل انگلیسی تابستان همان سال ایران را ترک کردند و انگلیسی‌ها از آن پس فقط حمل و نقل در رودخانه‌های دجله و کارون را به عهده داشتند و حمل بخشی از محمولاتی راکه می‌بایست از عراق بیاید.[2]

امریکایی‌ها که خود را نماینده انگلیسی‌ها می‌دانستند، تصمیمات لازم را با صلاحدید فرماندهی نیروی ایران و عراق می‌گرفتند و این ترتیب تا آخر جنگ ادامه داشت. نیروهای دو طرف (روس‌ها در شمال و انگلیسی‌ها و امریکایی‌ها در جنوب) به هیچ وجه در منطقهٔ طرف دیگر دخالت نمی‌کردند و اگر اتفاقاً حضور یک یا چند نفر در منطقهٔ نفوذ طرف دیگر لازم بود، این کار با تشریفات و اخذ جواز انجام می‌شد؛ این سختگیری در منطقهٔ روس‌ها بیشتر بود. اگر بر حسب اتفاق مأموری از طرف بنگاه راه آهن به راه آهن آذربایجان اعزام می‌شد، علاوه بر انجام تشریفات، کرایه هم از او می‌گرفتند. در منطقهٔ جنوب به اندازهٔ منطقهٔ شمال سختگیری نمی‌شد؛ خلبانان روس

1. Persian Gulf Command

۲. «اسرار راه آهن»، مسعود فرید، مجله راه آهن، شماره ۱۴، ص ۲۰.

برای تحویل گرفتن هواپیماهایی که امریکایی‌ها در خرمشهر سوار می‌کردند، به خرمشهر می‌رفتند و هواپیماها را مستقیماً به روسیه می‌بردند. به علاوه، مأموران روس بعضی قطارهای مخصوص را از خرمشهر تحویل می‌گرفتند و با محافظ به طرف شمال می‌بردند.

از دیگر حوادث این دوره اعطای نشان لیاقت به بنگاه راه آهن بود. با توجه به نقش راه آهن ایران در پیروزی ملل متفق از نظر حمل مهمات و رساندن کمک به شوروی در نوزده اردیبهشت ۱۳۲۴ یک قطعه نشان لیاقت با تشریفات خاصی به بنگاه راه آهن اعطا شد. از ساعت دو و نیم بعدازظهر عده‌ای از وزرا و رجال و وکلای مجلس و افسران ارشد ارتش و همچنین افسران ارشد نیروهای متفقین طبق دعوت در ایستگاه تهران حضور یافتند. سعیدی، معاون وزارت راه، گزارش خدمات راه آهن را در زمینهٔ همکاری با متفقین ارائه کرد. سپس به ترتیب سرهنگ «کوستینکوف»، معاون نیروهای شوروی، ژنرال «پسن»، رئیس نیروهای امریکایی و بالاخره سرهنگ دوم «پل»، رئیس نیروهای انگلیسی در راه آهن را به محمدرضا شاه معرفی کردند و آنها نیز به نوبهٔ خود افسران ستاد خود را معرفی کردند. پس از معرفی متفقین، نفیسی، مدیر کل راه آهن، دربارهٔ خدمات راه آهن در جهت پیروزی متفقین صحبت کرد و نمودارهای مربوط به میزان فعالیت راه آهن را ارائه کرد. پس از پایان گزارش، مدعوین با قطار از قسمتهای مختلف راه آهن تهران و کارخانجات تعمیر بازدید کردند. در مراجعت به سالن سلطنتی، شاه ضمن ایراد بیاناتی به شرح زیر به مدیرکل راه آهن نشان لیاقت اعطا کرد:

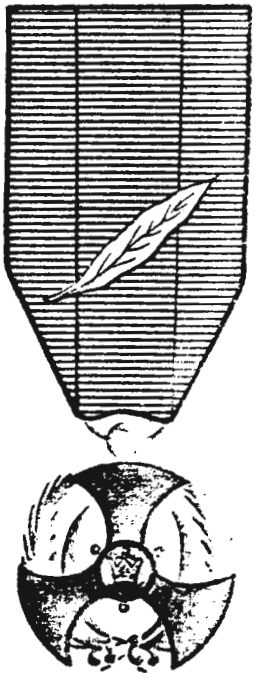
«نشانی که داده می‌شود نشان لیاقت بنگاه است و ما به نام قدردانی از عملیات بنگاه راه آهن این نشان را به بنگاه می‌دهیم. شما وظایف خود را در یک موقع خطیر به نحو

احسن و از روی فداکاری کامل انجام داده‌اید. بنابراین حق این است که از این خدمات گرانبها قدردانی شود. بنگاه راه آهن نه تنها وظیفه خود را در موقع جنگ به خوبی انجام داده، بلکه از این به بعد در ایجاد راه آهن به شهرستانهای مهم کشور وظیفه مهم خود را بایستی انجام دهد و در ارتباط اقتصادی ممالک دیگر به شکل ترانزیت و در انجام برنامه‌های خود موفق و کامیاب گردد. برنامه‌هایی که برای این منظور تهیه می‌شود، برنامه‌های قبلی خواهد بود و امیدواریم که همهٔ افراد ملت هم، در این مورد از هیچ گونه مساعدت مالی و فکری دریغ ننمایند. نشانی که داده می‌شود نشان لیاقت و فداکاری بنگاه است، زیرا پیروزی متفقین ما با فعالیت این بنگاه رابطهٔ مستقیمی دارد.»[۱]

۱. مجتبی ملکوتی، راه آهن ایران، ص ۸۱.

پهلوی شاهنشاه ایران

نشان لیاقت



چون خدمات برجسته درگاه سلاهای ایران ... ۱۳۳۲

۱۳۱۴ برای شرف فیروزی و آسایش جهان ... داده و نظر ما ...

مشهور و منظور گردیده است برحسب این سخط آن درگاه سلاهای عظام ...

لیاقت ارزوجه ... قرار و ... قرار ...

تصویر متن فرمان نشان لیاقت محمدرضا پهلوی به بنگاه راه آهن دولتی ایران.

تاریخچه مختصر راه آهن ، ص قبل از مقدمه

پل پیروزی

پس از اعطای نشان لیاقت به بنگاه راه آهن به خاطر خدماتش در راه حمل لوازم و مهمات به روسیه و سهمی که از این طریق در پیروزی ملل متفق داشت، وزارت راه به هیئت وزیران پیشنهاد کرد به پاس خدمات راه آهن، پل ورسک که از بناهای مهم مسیر راه آهن سراسری است و بخش عمدهٔ محمولات از روی آن عبور کرده «پل پیروزی» نامیده شود. این پیشنهاد در جلسهٔ ۲۳ تیر ۱۳۲۴ به تصویب هیئت وزیران رسید.

پایان جنگ و تحویل راه آهن

با پایان جنگ و پیروزی متفقین، دیگر نیازی به راههای ایران وجود نداشت. در اوایل خرداد ۱۳۲۴، وزارت امور خارجه در گزارشی به نخست وزیر یادآور شد که متفقین قصد دارند راه آهن را تحویل بدهند و برای انجام این کار لازم است کمیسیونی تشکیل شود. مراتب به وزارت راه و بنگاه راه آهن ابلاغ شد و کمیسیون مشترکی مرکب از هفت نفر از نمایندگان راه آهن به سرپرستی مهندس «هاکلین» ، معاون فنی بنگاه راه آهن، و شش نفر از نمایندگان نیروهای بریتانیا به ریاست سرهنگ «مورلی»[1] برای تحویل موقت خط جنوب تشکیل شد و اعضای کمیسیون به جنوب عزیمت کردند.

در چهارم تیر ۱۳۲۴، صورت مجلسِ تحویل راه آهن تهران ـ اهواز از طرف نیروی متفقین به بنگاه راه آهن تنظیم شد و ترتیب تحویل اموال راه آهن و همین طور تحویل گرفتن اموال متعلق به متفقین به طور موقت و تا زمان تعیین تکلیف آنها مشخص گردید. همچنین طبق تصویب‌نامه هیئت دولت و حکم شماره ۲۶۲۲ به تاریخ دوم تیر ۱۳۲۴، از طرف وزارت راه آقایان مهندس مصدق، مهندس پرویز بهمن و مهندس دولتداد، و از طرف ارتش انگلیس سرهنگ «مورلی» و سرهنگ «کتلی»[2] مأمور تحویل قطعی خط

1. Morley
2. G.R.Ketley

شدند. این هیئت در اول مرداد ۱۳۲۴ صورت مجلسی دربارهٔ استرداد وسایل نقلیه (با رعایت فرسودگی عادی) امضا کردند؛ در همین صورت مجلس نحوهٔ تحویل اموال طبق صورت مجلس قبلی تأیید شد.

براساس صورت مجلس مورخ سی خرداد ۱۳۲۴ که به امضای مهندس هاکلین، معاون فنی راه آهن، و کلنل مورلی و کلنل «بلاکفورد»، نمایندگان ارتش انگلیس، رسیده بود، از ساعت ۲۳ و ۵۹ دقیقه روز ۳۱ خرداد ۱۳۲۴ متفقین (نیروهای امریکایی و انگلیس) مأموران خود را از طرف طول خط اهواز ـ تهران جمع آوری کردند. خط بندر امام خمینی ـ اهواز در چهارده بهمن ۱۳۲۳ تحویل مأموران ایرانی شده بود؛ قرار بر این شد که نگهداری از خط خرمشهر ـ اهواز هم که انگلیسی‌ها ساخته بودند تا تعیین تکلیف قطعی موقتاً به عهدهٔ بنگاه راه آهن باشد.

به این ترتیب، اشغال راه آهن از طرف نیروهای متفقین خاتمه یافت. هر چند پس از این تاریخ نیروهای امریکایی و انگلیسی برای جمع آوری و فروش لوازم زائد خود مدتی در ایران بودند، در امور راه آهن دخالتی نداشتند. ولی همان طور که می‌دانیم نیروهای حکومت شوروی به دلایل سیاسی مدت بیشتری راه آهن شمال و مشرق را در اختیار داشتند. با آنکه نیروهای شوروی روز جمعه نهم آذر ۱۳۲۴ تهران را ترک کردند، ولی راه آهن شمال را تا آخر فروردین ۱۳۲۵ راه آهن آذربایجان را تا پایان آن سال در اختیار داشتند.

به دنبال مذاکراتی که با مقامات شوروی به عمل آمد، قرار شد نیروهای شورویِ مأمور خطوط شمال در فروردین ماه آن منطقه را تخلیه کنند و به مأموران ایرانی تحویل بدهند. برای این منظور آقای صادقی، معاون وزارت راه، و مهندس مصدق، رئیس کل بنگاه راه آهن، با عده‌ای از رؤسا برای انجام مراسم تودیع از تهران به شمال رفتند. شب

سی‌ام فروردین ۱۳۲۵، مجلس جشنی در باشگاه راه آهن ساری ترتیب یافت که نمایندگان وزارت راه، راه آهن و استاندار مازندران، آقای نواب، کنسول روسیه شوروی، شریف اف، و افسران نیروهای شوروی در آن حضور داشتند. در سر میز شام آقای صادقی بیاناتی دربارهٔ همکاریِ کارکنان وزارت راه و بنگاه راه آهن و نیروهای شوروی در مدت جنگ ایراد کرد و سرهنگ «استروکوف»، رئیس نیروهای شوروی، نیز در جواب خود به حق‌شناسی افراد نیروهای سرخ از همکاریها و مساعی مأموران ایرانی پرداخت. سپس آقایان نواب، شریف اوف، و ایرج اسکندری هر یک سخنانی در زمینهٔ این همکاریها بیان داشتند و مجلس جشن تا یک ساعت بعد از نیمه شب ادامه داشت. ساعت شش صبح روز بعد، افسران و افراد نیروهای شوروی با اتومبیل ساری را ترک کردند و از راه کناره و رشت عازم شوروی شدند.

تخلیه راه آهن آذربایجان از قوای شوروی به دلیل حضور پیشه‌وری و عمال او مدتی طول کشید. پس از مباحثات مفصل در این زمینه، بالاخره کمیسیونی مرکب از مهندس آذری (از خویشان پیشه‌وری که به ریاست راه آهن آذربایجان منصوب شده بود) و مهندس ستّارزاده و فرحبخش، نمایندگان راه آهن، و هفت افسر عالی رتبه راه آهن آذربایجان شوروی مأمور این تحویل و تحول شدند و این کار از سیزده شهریور تا سوم مهر ۱۳۲۵ طول کشید. به این ترتیب، آخرین مرحلهٔ تخلیه راه آهن ایران از قوای بیگانه نیز پایان یافت.

ادامهٔ برنامه‌های توسعه شبکهٔ خطوط آهن

پس از پایان جنگ، بر اساس برنامه پنج سالهٔ عملیات ساختمانی وزارت راه که به هیئت دولت پیشنهاد شده و در جلسهٔ سوم دی ۱۳۲۴ به تصویب رسیده بود، به تکمیل اقداماتِ ساختمانیِ خطوط سه گانه پرداختند که به علت وقوع جنگ نیمه تمام مانده بود. در این برنامه، وضعیت هر خط در سال ۱۳۲۴ تشریح و هزینهٔ تکمیل آن و اقداماتی که باید در هر سال انجام می‌شد پیش‌بینی شده بود.

الف) خط شاهرود ـ مشهد

طول این خط ۴۹۸ کیلومتر است و به دوازده قطعهٔ ساختمانی (قطعات نه تا بیست) تقسیم شده بود. از قطعهٔ نه تا هفده یعنی از شاهرود تا نیشابور، به استثنای قطعات ۱۴ و ۱۵ و ۱۶ که نواقصی داشتند، کارهای عمده تمام شده و خط تقریباً برای ریل‌گذاری آماده بود.

در قطعات هجده و نوزده از نیشابور تا مشهد حدود یک سوم کارها انجام شده و در قطعهٔ بیست در مجاورت ایستگاه مشهد تقریباً کاری انجام نشده بود. مسیر این خط به طور کلی مسطح است و تونل و پل بزرگ ندارد. در گزارش برنامه پنج ساله چنین ذکر شده بود:

«ادامه ساختمان این خط وابستگی کامل به موجود بودن ریل دارد، زیرا چنانچه قبل از شروع ریل‌گذاری قطعهٔ شاهرود ـ نیشابور که تقریباً برای ریل‌گذاری حاضر است، به تکمیل خط از نیشابور به مشهد پرداخته شود، چون بعد از حاضر شدن ریل فقط می‌توان در ماه مقدار معین و محدودی را ریل‌گذاری کرد، برای مراقبت و نگهداری خط ساخته شده، تا مشهد هزینه اضافی بی‌موردی تحمیل بودجه ساختمانی خواهد شد. این است که

در خط مذکور برای سال اول فقط رفع نقایص قطعات ۱۴ و ۱۵ و ۱۶ و سفارش خرید ریل و تراورس در نظر گرفته شده و در سال دوم ریل‌گذاری خط شاهرود ـ نیشابور و ادامه ساختمان خط تامشهد پیش‌بینی شده است:

سال اول:

۱ ـ رفع نقایص خط شاهرود ـ نیشابور

۲ ـ سفارش خرید ۲۰۰ کیلومتر ریل، تراورس و لوازم دیگر

سال دوم:

۱ ـ ریل‌گذاری ۲۰۰ کیلومتر از شاهرود به طرف مشهد

۲ ـ ادامه زیرسازی و ساختمان ابنیه در بقیه مسیر تا مشهد

۳ ـ خرید ریل و تراورس و لوازم دیگر برای ۳۲۰ کیلومتر

سال سوم:

۱ ـ تکمیل ساختمان خط از نیشابور تا مشهد

۲ ـ ریل‌گذاری بقیه خط تا مشهد (در حدود ۳۰۰ کیلومتر)

برای انجام برنامه فوق اعتبارات زیر ضرورت دارد:

در سال اول ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال و ۲۴۴۰۰۰۰ دلار

در سال دوم ۱۲۸۰۰۰۰۰۰ ریال و ۳۷۰۰۰۰۰ دلار

در سال سوم ۱۹۲۰۰۰۰۰۰ ریال

جمع اعتبار ۳۷۰۰۰۰۰۰ ریال و ۶۱۴۰۰۰۰ دلار»[1]

با وجود تنظیم این برنامه در سال ۱۳۲۶ طبق تصویب‌نامهٔ هیئت دولت در نظر گرفته

۱. برنامه پنجساله عملیات ساختمانی، وزارت راه، ۱۳۲۴، چاپخانهٔ راه آهن، صص ۲۲ و ۲۳.

شد که بودجهٔ برنامه ساختمانی راه آهنهای نیمه‌تمام از محل اعتبارات بودجه کل کشور تأمین شود، ولی کار به دلیل مشکلات مالی آن طور که باید پیشرفت نمی‌کرد و امور ساختمانی تا سال ۱۳۲۹ پیشرفت چشمگیری نداشت. با تأسیس سازمان برنامه، احداث قطعات باقیمانده راه آهن از محل اعتبارات عمرانی سازمان با کوشش بیشتری ادامه یافت. پس از سال ۱۳۲۹، احداث این خط و سایر خطوط نیمه‌تمام با نظارت اداره ساختمان وزارت راه به سازمان برنامه محول شد، ولی به علل اقتصادی فعالیتهای ساختمانی از سال ۱۳۳۲ شدت گرفت. در اینجا به حجم عملیات ساختمانی تا سال ۱۳۳۲ و طی این سال اشاره می‌شود:

عملیات ساختمانی خط شاهرود ـ مشهد

عملیات خاکی انجام شده	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱	۱۲۶۹۰۰۰ مترمکعب ۷۶۸۰۰ «
بالاست‌ریزی	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱	۳۰۰۰۰ « ۹۵۲۰۰ «
سیمان مصرفی	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱	۳۶۶ تن ۱۵۶۷ «
هزینهٔ ساخت ابنیه	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱	۳۵۰۰۰۰۰ ریال ۸۰۰۰۰۰۰ «
هزینهٔ احداث پل	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱	۱۷۰۰۰۰۰ « ۹۰۰۰۰۰۰ «
جمع کل هزینه	در سال ۱۳۳۲ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۱ از ابتدای ساختمان تا پایان سال ۱۳۳۲	۱۵۰۳۰۰۰۰ « ۴۰۸۰۰۰۰۰ « ۵۵۸۳۰۰۰۰ «

تعداد کارگران این خط در سال ۱۳۳۲ در روز ۶۱۰ نفر بود. سازمان برنامه در حدود دویست هزار تن ریل و تراورس و متعلقات آن و پانصد دستگاه سوزن سفارش داد و پس از تهیه مقدمات کار، ریل‌گذاری خط از سوم اسفند ۱۳۳۳ رسماً آغاز شد و روزانه به ترتیب ۲۵۰، ۳۰۰، ۱۰۰۰، ۱۱۰۰ و ۱۲۰۰ متر ریل‌گذاری می‌کردند؛ ابتدا خط به نیشابور رسید و مورد بهره‌برداری قرار گرفت و سپس در دهم دی ۱۳۳۵ به ایستگاه مشهد رسید.

ب) خط قم ـ کرمان

ساختمان این خط از نهم آذر ۱۳۱۷ شروع شد و قرار بود در اوایل خرداد ۱۳۲۱ به پایان برسد، ولی پس از شهریور ۱۳۲۰ عملیات ساختمانی آن به علت وقایع جنگ جهانی دوم متوقف شد و تا چند سال هیچ اقدامی روی آن صورت نگرفت. اداره ساختمان راه آهن از ۲۹ فروردین ۱۳۲۶ ریل‌گذاری این خط را از سر گرفت. مشکلات عمدهٔ ساختمان این خط عبارت بود از وجود کویر و تپه‌های شنی و کم آبی مناطق واقع در مسیر خط.

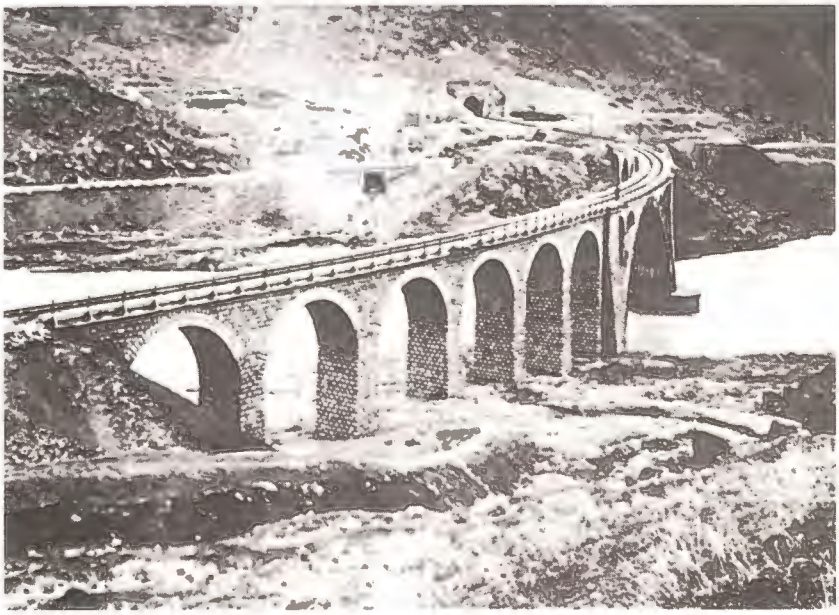
در ۲۶ اردیبهشت ۱۳۲۸، ریل‌گذاری این خط تا کاشان به طول ۹۸/۶۰۴ کیلومتر خاتمه یافت و صبح روز پنجشنبه نوزده خرداد ۱۳۲۸ به دعوت وزارت راه و بنگاه راه آهن دولتی ایران، راه آهن کاشان به دست «سیّاح»، وزیر راه وقت، افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. عملیات ساختمانی و ریل‌گذاری این خط از کاشان به بعد، از شهریور ۱۳۲۷ آغاز شد و راه آهن کرمان در نهم آبان ۱۳۵۶ افتتاح شد. در فصل بعد (راه آهن از کودتا تا پیروزی انقلاب اسلامی) به مشخصات ساختمانی این خط می‌پردازیم.

پ) خط تهران ـ تبریز

عملیات ساختمانی این خط از هجده آبان ۱۳۱۷ شروع شد، در تاریخ هجده اسفند ۱۳۱۸ به قزوین و در دوازده مهر ۱۳۱۹ به ایستگاه زنجان رسید. عملیات ساختمانی این خط، بر خلاف سایر خطوط که به علت وقوع جنگ دوم دچار وقفه شده بودند، ادامه داشت و در چهارده آبان ۱۳۲۱ به میانه رسید ولی در کیلومتر ۴۳۹ متوقف شد. بهره‌برداری از این خط در اوایل سال ۱۳۲۳ آغاز شد.

در سال ۱۳۲۶، طبق تصویب‌نامه هیئت دولت تصمیم گرفته شد که هزینهٔ عملیات ساختمانی راه آهن و خطوط آذربایجان از محل بودجه عمومی تأمین شود و این خطوط برای بهره‌برداری آماده گردد. به این ترتیب، برنامه‌ای برای تکمیل این خط، که طول آن در حدود ۳۰۴ کیلومتر بود، تنظیم شد و این مسیر به پانزده قطعهٔ ساختمانی تقسیم گردید. ساختمان این قطعات تا سال ۱۳۲۸ ادامه یافت، ولی چندان پیشرفتی نداشت. ادامهٔ خط پس از افتتاح عملیات ریل‌گذاری توسط محمدرضا شاه در ساعت ۷/۱۵ صبح روز بیستم مهر ۱۳۳۳ با سرعت بیشتری احداث می‌شد و روز سی‌ام مهر ۱۳۳۵ به مراغه رسید و ایستگاه مراغه افتتاح شد.

یکی از پلهای راه آهن در راه آهن شمالغرب



ساختمان «پل دختر» بین زنجان و میانه در راه آهن شمالغرب

نمایی دیگر از «پل دختر» در راه آهن ناحیه شمالغرب

فصل هفتم

راه آهن از کودتا تا پیروزی انقلاب اسلامی

پس از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ و تثبیت موقعیت محمدرضا شاه در ایران و خاورمیانه به دست امریکا، بعضی از کارهای اجرایی برای تأمین رضایت عامه مردم ایران سرعت بیشتری گرفت، از جمله ادامهٔ کارهای ساختمانی سه خط تهران ـ مشهد، تهران ـ تبریز و قم ـ کرمان.

الف) راه آهن شاهرود ـ مشهد

ساعت هفت بعدازظهر دوشنبه دوم اسفند ۱۳۳۳، به دعوت اداره کل ساختمان راه آهن، اعضای هیئت رئیسه دو مجلس، عده‌ای از نمایندگان مجلس شورای ملی و سنا و چند تن از رجال به اتفاق سرلشگر گرزن وزیر راه، و سرلشگر انصاری، مدیرکل راه آهن، و مدیران و رؤسای ادارات وزارت راه و راه آهن برای افتتاح ریل‌گذاری راه آهن شاهرود ـ مشهد با قطار مخصوص به شاهرود عزیمت کردند. مقارن ساعت ۹/۵ صبح سه‌شنبه سوم اسفند، مراسم افتتاح ریل‌گذاری در محلی واقع در یک کیلومتری شاهرود انجام شد. پیش از افتتاح، وزیر راه طی سخنانی به تاریخچهٔ راه آهن مشهد اشاره کرد و افزود:

«از مسائلی که دولت کنونی همواره در نظر داشته و در واقع از اصول مواد برنامه عمرانی او محسوب می‌شود تکمیل دو خط خراسان و آذربایجان می‌باشد که خوشبختانه ریل‌گذاری آذربایجان در چند ماه قبل، از ریلهای موجود در آن محل، شروع و این خط نیز با خرید لوازم و وسایل مورد احتیاج در این روز تاریخی آغاز می‌گردد. بدیهی است اکمال و اتمام این خط نه تنها طرف علاقه دولت و اهالی خراسان می‌باشد بلکه، بزرگراه مهمی است که به یکی از اعتاب مقدسه اتصال می‌یابد که چشم

مسلمانان جهان به آن دوخته و در جلب توجه آنان تأثیر بسزایی خواهد داشت.

اکنون با تأییدات خداوند متعال و ... ریل‌گذاری این خط را شروع می‌نمایم.»[۱]

در این مراسم مهندس کیوان، رئیس اداره کل ساختمان راه آهن، گزارشی از وضع خط آهن تهران ـ مشهد به لحاظ کارهای انجام شده و وضع موجود و برنامه‌های آینده به شرح زیر ارائه کرد:

«این خط در دامنه جنوبی سلسله جبال البرز واقع شده و از مناطق کویری می‌گذرد و سپس به جلگهٔ جوین وارد می‌شود و مجدداً در دامنه جنوبی کوههای البرز از نیشابور گذشته و پس از طی یک نیم دایره و با دور زدن سلسله کوههای بینالود به شهر مقدس مشهد می‌رسد.

«شیب خط مذکور حداکثر پانزده در هزار و شعاع حداقل دویست و پنجاه متر می‌باشد و ۹۰ درصد از خط مذکور مستقیم و هموار است و بهمین لحاظ برای این خط ریلهای سنگین ۴۶ کیلویی و لکوموتیوهای دیزل در نظر گرفته شده است. گذشته از نتایجی که از استعمال لکوموتیوهای دیزل به دست می‌آید، به طوری که قبلاً اشاره شد، چون ریلهای ۴۶ کیلویی جوش داده خواهد شد از حرکت زیاد و غیرمطلوب قطار جلوگیری کرده و بر سرعت آن خواهد افزود و در نتیجه فاصلهٔ بین شاهرود ـ مشهد که طول آن در حدود ۵۰۰ کیلومتر می‌باشد در ظرف هشت تا نه ساعت به آسانی پیموده خواهد شد.

«عملیات بنایی و اقدامات مهمی که تاکنون صورت گرفته به شرح زیر بوده است:

---

۱. به نقل از مجلات راه آهن مربوط به سال ۱۳۳۳.

عملیات بنایی	۵۰۰۰۰۰ مترمکعب
عملیات خاکی	۹۰۰۰۰۰۰ مترمکعب
بالاست	۱۵۰۰۰۰۰ مترمکعب
سیمان مصرف شده	۶۰۰۰۰ تن

«جمع هزینه‌ای که تاکنون برای زیرسازی این خط به مصرف رسیده تقریباً بالغ بر هشتصد و ده میلیون ریال می‌باشد و برای تکمیل زیرسازی آخرین قطعه آن خط و ساختمان ایستگاههای نیشابور و مشهد در حدود دویست میلیون ریال اعتبار تأمین شده و دستگاههای فنی اداره کل ساختمان راه آهن مشغول تهیه مقدمات امر ساختمان آن می‌باشد که تا اول سال جاری عملیات مذکور به مناقصه گذارده شود، بدیهی است برنامه انجام باقی مانده کارها نیز طوری تنظیم شده که در ادامه عملیات ریل‌گذاری تأخیری حاصل نشود و هر دو قسمت به موازات یکدیگر پیش برود.»

مدیرکل ساختمان راه آهن سپس از سرلشگر گرزن، خواست با پیچاندن اولین پیچ و مهرهٔ ریل به تراورس، ریل‌گذاری خط شاهرود ـ مشهد را آغاز کند. در این هنگام وزیر راه اولین پیچ و مهرهٔ ریل را محکم کرد و کارگران بلافاصله عملیات ریل‌گذاری خط را آغاز کردند. این خط پس از یک سال و پنج ماه به ایستگاه نیشابور رسید و در ایستگاه نیشابور اول مرداد ۱۳۳۵ طی مراسمی افتتاح شد. به این ترتیب، شهر زیبا و قدیمی نیشابور، زادگاه حکیم عمرخیام، نیز به شبکهٔ خطوط آهن کشور پیوست. این شهر از طریق راه آهن ۷۸۸ کیلومتر با تهران و ۱۳۸ کیلومتر با مشهد فاصله دارد و پس از افتتاح ایستگاه نیشابور، این فاصلهٔ اندک نیز بایستی ساخته می‌شد.

اتصال مشهد به شبکهٔ خطوط آهن کشور ـ همان طور که گفتیم، اداره کل ساختمان وزارت راه، زیرسازی خط شاهرود ـ مشهد را به طول پانصد کیلومتر انجام داد. ریل‌گذاری و روسازی این خط در دوازده تیر ۱۳۳۴ به راه آهن واگذار شد و ریل‌گذاری خط پس از هجده ماه پایان یافت. طول کل خطوط ریل‌گذاری شده از شاهرود تا مشهد ۵۲۰ کیلومتر است که ۴۹۷/۵ کیلومتر آن خط اصلی و بقیه خطوط فرعی و انشعابیِ داخلی ایستگاهها هستند و جمعاً ۶۷ دستگاه سوزن در آنها نصب شده است. برای نصب این خط ۸۳۲۰۰ ریل به وزن ۴۸۱۵۵/۸۵ تن و ۲۱۴۲۰۰ اصله تراورس فلزی و سایر لوازم از قبیل پیچ و مهره، حلقه فنری، پابند صفحهٔ حساس صفحه زیر پل و پیچ اتصال تراورس‌ها از بندر امام خمینی و ۵۷۶۰۸ اصله تراورس چوبی از جلفا و شمال به منطقه ریل‌گذاری حمل شد که وزن آنها با سایر لوازم و ادوات نصب ریل جمعاً بالغ بر ۱۲۴۳۵۷/۴۲۵ تن بود.

در سال ۱۳۳۳، تعداد کارگرانِ عملیات ریل‌گذاری و ساختمانی در این خط روزانه از ۱۵۷ نفر تجاوز نمی‌کرد، در حالی که این تعداد در سال ۱۳۳۴ به روزی ۱۷۱۸ نفر و در اوایل سال ۱۳۳۵ به ۲۸۶۳ نفر و در اواخر کار به ۳۰۱۵ نفر در روز رسیده بود.

هزینه راه آهن شاهرود ـ مشهد ـ خط آهن شاهرود ـ مشهد، که قسمتی از خط گرمسار ـ مشهد است، با هزینه‌ای نزدیک به ۳۰۷۳ میلیون ریال به شرح زیر احداث شده است[1]:

۱ ـ هزینه زیرسازی از شاهرود تا مشهد حدود	۱۲۸۱ میلیون ریال
۲ ـ هزینه احداث خط آهن ۵۲۰ کیلومتری به جز زیرسازی حدود	۱۷۹۲ «
جمع کل	۳۰۷۳ میلیون ریال

۱. هزینه‌ها به ارزش سال ۱۳۳۵ ارائه شده است.

هزینه احداث راه آهن شاهرود ـ مشهد بالغ بر ۱۷۹۱۹۳۲۱۸۰ ریال بود که از این مبلغ ۸۲۱۷۴۷۴۸۴ ریال قیمت مصالح و بقیه دستمزد نصب ریل است.

این خط با صرف چنین هزینه‌ای، بالاخره به مشهد رسید و از دهم دی ماه ۱۳۳۵ به حمل بار پرداخت، ولی حمل مسافر و بهره‌برداری کامل از آن از دوازده اردیبهشت ۱۳۳۶ با افتتاح رسمی ایستگاه مشهد آغاز شد. از تهران تا مشهد پنجاه ایستگاه وجود داشت که در فصل «نواحی و ایستگاهها» ذکر خواهد شد.

ب) خط آهن میانه ـ تبریز

ساعت $7\frac{1}{2}$ صبح روز بیستم تیر ۱۳۳۳ ریل‌گذاری خط میانه به خراسانک شروع شد. در آغاز مراسم، آقای کیوان، رئیس کل ساختمان راه آهن، گزارشی ارائه داد و سپس از محمدرضا شاه خواست با زدن کلنگ شروعِ کار، اجازهٔ ریل‌گذاری در این خط را صادر کند. به این ترتیب، عملیات ساختمانی به سوی تبریز ادامه یافت. روز سی‌ام مهر ۱۳۳۵، ایستگاه مراغه افتتاح شد و خط میانه ـ مراغه مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

افتتاح ایستگاه مراغه ـ ساعت شانزده روز سی‌ام مهر ۱۳۳۵، ایستگاه مراغه در حضور هیئت دولت افتتاح شد. روز ۲۹ مهر در ساعت ۲۰ قطار مخصوص وزرا و وکلا و سناتورهای آذربایجان، نمایندگان عضو کمیسیون راه مجلس سنا و مجلس شورای ملی، اعضای هیئت نظارت و شورای عالی سازمان برنامه، مدیر عامل و قائم مقام و معاون سازمان برنامه و عده‌ای از رؤسای ادارات وزارت راه و اداره کل ساختمان، اعضای هیئت نظارت راه آهن، مدیرکل و مدیران راه آهن و رؤسای ادارات مرکزی، روزنامه‌نگاران و فیلمبرداران از ایستگاه تهران حرکت کرد و در ساعت پانزده روز سی‌ام به مراغه وارد شد.

تصویری از عملیات ریل‌گذاری در خطوط راه آهن ایران

تصویری از عملیات ریل‌گذاری در خطوط راه آهن ایران

تصویری از عملیات ریل‌گذاری در خطوط راه آهن ایران

تصویری از عملیات ریل‌گذاری در خطوط راه آهن ایران

ابتدا ساعد مراغه‌ای[1] بیاناتی ایراد کرد و ایستگاه را افتتاح نمود. پس از آن، «زند»، استاندار آذربایجان، و سپس امیرنصرت اسکندری و نورالدین امامی و دکتر دادفر سخنرانی کردند. در خاتمه، سرلشگر انصاری، وزیر راه وقت،گزارشی از نحوهٔ ساختمان راه آهن میانه ـ مراغه ارائه داد. پس از افتتاح ایستگاه مراغه، مدعوین در ساعت شانزده همان روز با اتومبیل به طرف تبریز حرکت کردند، در تبریز از ایستگاه راه آهن بازدید کردند و ساعت نه صبح چهارشنبه دوم آبان به مراغه مراجعه نمودند. قطار مخصوص حامل مدعوین در ساعت شانزده همان روز به سمت تهران حرکت کرد و در ساعت ۹/۳۰ پنجشنبه سوم آبان وارد تهران شد.

به این ترتیب، ارتباط قسمت دیگری از کشور با شبکهٔ خطوط آهن کشور برقرار شد. در سالهای بعد، پاره‌ای اقدامات اساسی در این خط صورت گرفت: چون در خط کوهستان بین میانه و مراغه در زمستان به دلیل ریزش برف سنگین قسمتی از خط مسدود می‌شد و باز کردن آن زحمت و هزینهٔ زیادی داشت، در سال ۱۳۴۸ تونلهایی به شرح زیر برای حل این مشکل احداث شد:

۱ ـ احداث و ادامه تونل سنگی در کیلومتر ۴۵۰ به طول ۱۴ متر

۲ ـ احداث تونل سنگی در کیلومتر ۲۰۰+۴۷۴ به طول ۷۰ متر

۳ ـ احداث و ادامه تونل سنگی در کیلومتر ۴۰۰+۴۹۷ به طول ۱۸ متر

۴ ـ احداث تونل برفگیر در کیلومتر ۵۳۳ به طول ۲۵۰ متر

۵ ـ احداث و ادامه تونل برفگیر در کیلومتر ۵۴۴ سمت میانه به طول ۹۶ متر

۶ ـ احداث و ادامه تونل برفگیر در کیلومتر ۵۴۴ سمت مراغه به طول ۱۸ متر

۷ ـ احداث تونل برفگیر در کیلومتر ۵۴۵ به طول ۱۱۴ متر

۱. نخست وزیر وقت

۸ ـ احداث و ادامه تونل برفگیر در کیلومتر ۵۴۶ سمت میانه به طول ۴۲ متر

۹ ـ احداث و ادامه تونل برفگیر در کیلومتر ۵۴۶ سمت مراغه به طول ۶۶ متر

۱۰ ـ احداث تونل سنگی در کیلومتر ۴۹۱ به طول ۱۸۰ متر

به این ترتیب، خط میانه ـ مراغه از دهم دی‌ماه ۱۳۳۵ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. پس از تکمیل خط تهران ـ مراغه، زیرسازی و ریل‌گذاری بقیه خط تا تبریز در اول خرداد ۱۳۳۶ آغاز شد. در این قسمت از خط موانع زیادی بر سر راه پیشرفت سریع کار وجود داشت: اول، سرمای طاقت‌فرسای این منطقه بود و کارگران اغلب ناچار می‌شدند در سرمای بیست درجه زیر صفر به کارهای سنگین بپردازند. دوم، مشکلات طبیعی که هر یک به نوبهٔ خود مانعی در راه پیشرفت سریع بود و از نظر فنی اشکالاتی به وجود می‌آورد. مهمترین این موانع وجود چشمه‌سارهای متعدد و زمین نامناسب بود که باعث ریزش تونلها و تراشه‌ها می‌شد و در نتیجه کار دچار وقفه می‌گردید. مسئولان ناچار شدند برای حل این مشکل ریل‌گذاری را از تبریز به سمت مراغه نیز شروع کنند. این امر خود مشکل تازه‌ای محسوب می‌شد، چون می‌باید کلیه وسایل سنگین از قبیل ریل و تراورس و متعلقات آن و همچنین دیزلهای مانوری و واگن‌های متعدد به کمک کامیونهای «تریلر» به تبریز حمل شود. این مسئله و سایر مشکلات فنی که به دنبال داشت در سرمای شدید منطقه آذربایجان، نشان دهنده کوشش و فعالیت کارگران و کارمندان این خط بود. ریل‌گذاری خط مراغه ـ تبریز در شرایط سخت پایان یافت و این خط در هفتم اسفند ۱۳۳۶ به تبریز رسید.

اهمیت راه آهن تهران ـ تبریز ـ موقعیت ویژهٔ استان آذربایجان با توجه به نزدیکی به سرحدات جمهوری آذربایجان و ترکیه و نزدیکی به قارهٔ اروپا، حاصلخیزی و کثرتِ جمعیتِ آن، و حجم مبادلات داخلی، اعم از مسافر و کالا، بین آذربایجان و دیگر نقاط

کشور موجب می‌شود که راه آهن تهران ـ تبریز اهمیت خاصی داشته باشد.

۱ ـ اهمیت خط آهن تهران ـ تبریز از نظر اقتصاد داخلی: منطقه شمال غرب ایران که استان پرجمعیت آذربایجان در منتهاالیه آن قرار دارد از مناطق بسیار آباد و پر درآمد کشور محسوب می‌شود و قبل از رسیدن خط آهن به تبریز، به علت فقدان وسایل ارتباطی سریع و مطمئن و کافی، آن طور که باید و شاید از منابع طبیعی سرشار این منطقه استفاده نمی‌شد. با احداث این خط، امکان ارتباط دائم و سریع با اقصی نقاط کشور به وجود آمد؛ با رفع موانع طبیعی و احداث خط آهن قسمتهای مختلف کشور طوری به هم مربوط شده‌اند که امکانات آن با هیچ وسیله حمل نقل دیگری قابل قیاس نیست. این ارتباط از یک طرف موجب سهولت مبادلات اقتصادی مناطق آباد کشور می‌شود و اهالی به راحتی می‌توانند مایحتاج خود را از نقاط دور و نزدیک تأمین کنند، و از طرف دیگر، بر اثر کثرت مبادلات و امکان عرضهٔ بیشتر محصولات منطقه به سایر نقاط کشور، امکان توسعهٔ فعالیتهای صنعتی و کشاورزی در این منطقه فراهم می‌آید.

۲ ـ اهمیت این خط از نظر تجارت خارجی : فکر ادامهٔ خط تبریز و اتصال آن به راه آهن ترکیه، که در حقیقت به معنیِ اتصال به راه آهنهای بین‌المللی اروپا بود، علاوه بر این که هدف و آرزوی دیرینه ملل آسیایی محسوب می‌شد، می‌توانست برای کشور ما، که دروازهٔ بزرگ شرق و غرب به شمار می‌رود، موفقیت بزرگی باشد و صرفنظر از درآمد بالای آن، اصولاً برای ثبات اقتصاد کشور ضروری و شاید حیاتی بود. این خط وسیله دسترسی و راه مستقیم به اروپای غربی و حوزه دریای مدیترانه است و در مقایسه با راه خلیج فارس نه تنها از نظر ارتباط با سایر کشورهای جهان به مراتب کوتاهتر و کم‌خرجتر است، بلکه می‌تواند در مواقع ضروری از توقف اقتصاد و تجارت ایران و بسته شدنِ راه تجارت شرق و غرب جلوگیری کند. به علاوه، این راه به طور قابل

ملاحظه‌ای کم خرج و سریع و مستقیم است و حمل بسیاری از کالاها از این راه پرسودتر و شاید در بعضی موارد منافع آن غیرقابل اغماض است و مسلماً موجب تقویت قوای اقتصادی کشور خواهد بود.

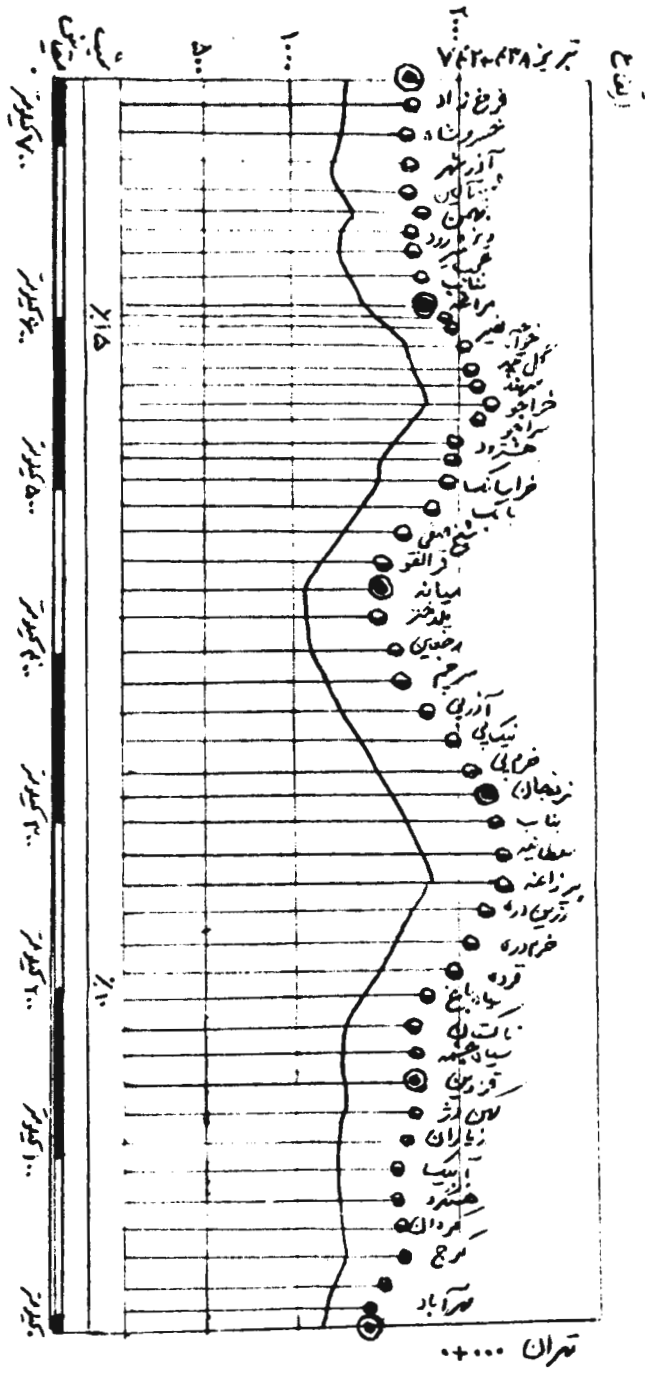
طرح احیای جاده ابریشم از طریق اتصال خطوط آهن ایران به جمهوری‌های آسیای میانه با توجه به این ویژگیها شکل گرفت و در فصلهای بعد (راه آهن ایران پس از پیروزی انقلاب اسلامی) به آن می‌پردازیم.

۳ ـ اهمیت این خط از نظر فنی: ساختمان قسمت مهم خط تهران ـ تبریز، یعنی از میانه به بعد، به علت وجود کوههای قفلانکوه و شبلی و باتلاقهای متعدد با اشکالات فنی و موانع طبیعی متعدد مواجه بود. این نکته شایان توجه است که کلیه مشکلات فنی آن را مهندسان و کارگران ایرانی رفع می‌کردند. عملیات عمدهٔ ساختمانی این خط تا مراغه در درهٔ قرانقو، یعنی از میانه تا خراسانک، انجام شد و در این مسیر ۷۲ کیلومتری ۳۲ تونل به طول چهارده کیلومتر و شش پل بزرگ و تعداد زیادی پل متوسط و کوچک ساخته شده و بیش از بیست کیلومتر دیوارسازی و کارهای مهم زهکشی و نظایر آنها انجام گرفته است. همچنین نزدیک به دو میلیون مترمکعب خاکبرداری انجام شده و چهارصد هزار مترمکعب ترانشه سنگی در دل کوه احداث شده است. برای این عملیات، که تمام آن با دست انجام شد، بیش از چهارصد تن دینامیت و هفتاد هزار تن سیمان مصرف شده است. چون درهٔ قرانقو دره‌ای بسیار تنگ و فاقد آبادیهای بزرگ و وسایل زندگی بود، کلیه مایحتاج و حتی در برخی نقاط آب آشامیدنی دوازده هزار کارگری که چند سال در این دره مشغول به کار بودند از خارج از منطقه تأمین می‌شد. مصالح ساختمانی نیز، از قبیل سنگهای مناسب برای ساختمان بعضی از قسمتهای این خط که جنس سنگ آنها خوب نبود، از معادن دوردست حمل می‌شد. در ارتفاعات «سراجو» به علت بدی جنس

زمین و وجود چشمه‌سارهای متعدد عملیات مهم زهکشی، که مستلزم صرف وقت و هزینه زیاد بود، تماماً در قسمتهای کوهستانی انجام شده است.

در خط مراغه ـ تبریز هم وجود موانع طبیعی فراوان کار ریل‌گذاری را با اشکالات زیادی مواجه می‌کرد و عملیات زهکشی و خشکاندن باتلاقها و احداث تونل در کوههایی که به علت بی‌ثبات بودن پیوسته خطر ریزش داشتند، بیش از پیش بر مشکلات کار می‌افزود. حتی در چندین مورد عملیات ساختمانی در یک قطعه از خط ناگزیر چندین بار تجدید شد ولی به رغمِ این مشکلات فعالیت خستگی‌ناپذیر مهندسان و کارکنان این خط هرگز دچار وقفه نشد و این خط که قلب کشور را به یکی از استانهای زرخیز متصل می‌کند در حداقل زمان ممکن ساخته شد. فعالیت خط تهران ـ تبریر روز پنجشنبه چهارم اردیبهشت ۱۳۳۷ با افتتاح ایستگاه تبریز آغاز شد.

ویژگیهای جغرافیایی مسیر میانه ـ تبریز ـ خط میانه ـ تبریز بعد از ایستگاه میانه، از درهٔ قرانقوچای عبور می‌کند و از طریق پلهای بزرگ چند بار رودخانهٔ قرانقو را قطع می‌کند و پس از عبور از تونلهای متعدد وارد جلگهٔ مرتفع هشترود می‌شود. سپس از دامنهٔ شمالی سهند عبور می‌کند و در منطقهٔ مراغه سرازیر می‌شود، پس از گذشتن از شهر مراغه و جلگهٔ عجب‌شیر وارد کوههای جنوب شرقی دریاچه اورمیه می‌شود و از مناطق نیمه باتلاقی شرق دریاچه اورمیه و منطقه آذرشهر می‌گذرد و از جنوب غربی تبریز وارد این شهر می‌شود. شیب این خط حداکثر پانزده در هزار و شعاع پیچهای آن حداقل ۲۵۰ متر است.



نیمرخ طولی راه آهن تهران - تبریز

خلاصه‌ای از عملیات ساختمانی خط میانه ـ تبریز

الف) عملیات ساختمانی و زیرسازی خط:

۱ ـ کوه‌بری و خاکبرداری	۷۱۲۵۳۴۱ مترمکعب
۲ ـ تهیه بالاست برای زیر خط	۷۴۱۷۷۲ «
۳ ـ عملیات بنایی مربوط به پل سازی شامل	
۱۲۴۹ پل معمولی و پنجاه پل بزرگ	۲۷۲۱۱۱ «
۴ ـ عملیات استحفاظی کنار رودخانه و دیوارهای	
پوششی	۲۰۴۰۵۹ «
۵ ـ احداث ۴۱ تونل به طول کلی	۱۳۲۹۵ متر
۶ ـ مصرف سیمان	۱۰۰۸۶۰ تن
۷ ـ ساختمان بناهای مسکونی، خدماتی و تأسیساتی	۲۳۸۹۰۰۰۰۰ ریال

ب) ایستگاههای بزرگ:

ایستگاه مراغه:

۱ ـ مساحت ایستگاه	۴۶۶۰۲۶ مترمربع
۲ ـ عملیات خاکی	۴۸۰۰۰۰ مترمکعب
۳ ـ ساختمانهای مسکونی کارمندان (دوازده دستگاه)	۲۱۶۳ مترمربع زیربنا
۴ ـ انبار کالا (یک دستگاه)	۱۸۱۵ « «
۵ ـ ساختمانهای اداری انبار کالا (یک دستگاه)	۳۸۴ « «
۶ ـ جایگاه لکوموتیو (یک دستگاه)	۹۴۴ « «
۷ ـ برج آب و تصفیه خانه (یک دستگاه)به ظرفیت	۱۹۰۰۰۰ لیتر
۸ ـ سایر ساختمانهای صنعتی شامل تأسیسات	۵۱۱ مترمربع زیربنا

برج آب،انبار روغن، مخازن دویست تنی و هشتصد تنی روغن و تلمبه‌خانه

۹ ـ ساختمان بنای اصلی مسافری و دو طبقه (هرطبقه) ۱۸۰۰ متر مربع زیربنا

۱۰ ـ ساختمان دو پل عبور فوقانی و تحتانی برای شوسه و راه آهن

۱۱ ـ کارهای متفرقه، جدول‌سازی، کانالهای محافظ و میدان و نظایر آنها

ایستگاه تبریز:

۱ ـ مساحت کل ایستگاه	۳۵۰۰۰۰۰ مترمربع
۲ ـ عملیات خاکی	۲۵۵۹۴۷ مترمکعب
۳ ـ ساختمانهای مسکونی کارمندان و کارگران (بیست دستگاه)	۴۷۲۵ مترمربع زیربنا
۴ ـ انبار کالا شامل یک انبار صادرات و یک انبار واردات (دو دستگاه)	۵۶۲۴ « «
۵ ـ سکوهای تخلیه کالا	۵۱۶۸ « «
۶ ـ ساختمان اداری انبارهای کالا در دوطبقه	۲۰۰۰ « «
۷ ـ جایگاه واگن و منضمات و کارگاههای آن	۶۲۵۲ « «
۸ ـ برجهای آب و تصفیه‌خانه (دو دستگاه) هریک به ظرفیت	۱۹۰۰۰۰ لیتر
۹ ـ تأسیسات مخازن آب (دو دستگاه)	۷۴۴ مترمربع زیربنا
۱۰ ـ تأسیسات سوختگیری شامل مخازن دویست‌تنی و هشتصد تنی روغن و تلمبه‌خانه و انبار سوخت و ماسه‌شویی (جمعاً هفت دستگاه)	۶۷۰ مترمربع زیربنا
۱۱ ـ سکوی نظامی به طول هفتصد و عرض شصت متر (یک دستگاه)	۴۲۰۰۰ « «

۱۲ ـ جایگاه شستشوی واگن به طول ۲۴۵ متر ۱۹۶۰ مترمربع زیربنا

۱۳ ـ پلهای روی آبروها و مسیلهای داخل ایستگاه ۴۰ دستگاه

۱۴ ـ احداث خطوط داخل ایستگاه ۳۹۵۰۰ متر

۱۵ ـ ساختمان حدود شش کیلومتر راه مربوط به

داخل ایستگاه‌به عرضهای ۵ تا ۳۸ متر ۱۷۴۶۴۴ مترمربع

۱۶ ـ ساختمان بنای اصلی مسافری دو طبقه (هر طبقه) ۷۰۰۰ مترمربع

۱۷ ـ عملیات متفرقه از قبیل تقویت و انحراف قناتهای زیر خطوط و ساختمان دیوارهای حفاظتی و احداث نهرهای زراعتی که از محوطه ایستگاه عبور می‌کنند.

ج) عملیات روسازی و ریل‌گذاری و ارتباطات:

۱ ـ ریل برای نصب ۳۰۲ کیلومتر خط اصلی و

۷۵ کیلومتر خط فرعی ایستگاهها ۲۱۲۰۸ تن

۲ ـ ۲۴۹۸۲۸ عدد تراورس آهنی تیپ سنگین ۱۸۷۵۰ «

۳ ـ ۲۶۲۴۱۳ عدد تراورس چوبی ۱۹۲۲۵ «

۴ ـ دو راهی، بست ریل، صفحه زیرریل، پیچ و

مهره و سایر متعلقات ۷۱۷۹ «

۵ ـ نصب ۶۵۰۰ عدد تیر فلزی تلفن و تلگراف ۱۵۶۰۶۵ کیلو

۶ ـ نصب سیم ارتباط ۶۰۰۰۰ «

۷ ـ نصب موتورتلمبه‌های آب درایستگاههای بین‌راه ۶ دستگاه

۸ ـ حفر چاه عمیق در ایستگاه عجب‌شیر و آذرشهر ۲ «

۹ ـ نصب موتورهای برق از شصت تا سیصد

کیلووات در ایستگاهها ۲ «

د ـ هزینه:

۱ ـ هزینه‌عملیات ساختمانی و زیرسازی ۳۰۲ کیلومتر خط اصلی و بیست ایستگاه‌درجه پنج و ۴۲دستگاه واحد مسکونی بین راه برای کارگران و دوایستگاه‌بزرگ مراغه و تبریز تا اردیبهشت ۱۳۳۷ از محل اعتبارات عمومی کشور ۱۴۰۰۰۰۰۰۰ ریال

از محل اعتبارات عمرانی برنامه‌های اول و دوم ۱۳۸۸۴۶۰۰۰۰ ریال

جمع هزینهٔ زیرسازی ۱۵۲۸۴۶۰۰۰۰ ریال

۲ ـ بهای مصالح روسازی ریل‌گذاری از اعتبارات عمرانی سازمان برنامه ۶۳۷۶۵۸۶۹۷ ریال

۳ ـ دستمزد و هزینهٔ نصب خطوط و خریدهای جزیی در محل ۲۴۱۳۳۸۳۷۴ ریال

جمع هزینهٔ روسازی ۸۷۸۶۸۷۰۷۱ ریال

۴ ـ بهای لوازم و دستگاههای تأسیساتی تا سال ۱۳۳۷ ۱۹۲۰۰۰۰۰ ریال

۵ ـ هزینه وسایل ارتباطی تا سال ۱۳۳۷ ۷۹۱۰۰۰۰ ریال

و) تعداد کارگران:

۱ ـ در سالهای ۱۳۲۶ تا ۱۳۲۹ به تناسب فصل روزانه ۶۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر

۲ ـ در سالهای ۱۳۲۹ تا ۱۳۳۲ به تناسب فصل روزانه ۲۰۰۰ تا ۴۰۰۰ نفر

۳ ـ در سالهای ۱۳۳۲ تا ۱۳۳۶ به تناسب فصل روزانه ۱۰۰۰۰ تا ۱۴۰۰۰ نفر

۴ ـ در سالهای ۱۳۳۴ تا ۱۳۳۶ برای کارهای ریل‌گذاری روزانه ۱۰۰۰ تا ۱۳۰۰ نفر

توسعهٔ خطوط آهن آذربایجان به سوی ترکیه و اروپا

به محض پیوستن خط تهران به تبریز، خطوط آهن قبلی آذربایجان، یعنی خطوط تبریز ـ جلفا و صوفیان ـ شرفخانه، که هم عرض خطوط آهن شوروی بود، هم عرض خطوط بین‌المللی شد. در نتیجه عرض خطوط آذربایجان از **۱۵۲۴** میلیمتر به **۱۴۳۵** میلیمتر تبدیل شد؛ این اقدام اساسی در سال **۱۳۳۷** صورت گرت و به این ترتیب مقدمات اتصال راه آهن ایران به ترکیه، که از مدتها پیش پیش‌بینی شده بود، فراهم آمد.

احداث خط آهن بین ترکیه و ایران موجب مبادلات اقتصادی و ارتباطات انسانی بین دو کشور همسایه می‌شد؛ خط آهن پیش‌بینی شده از یک سو به شهر «موش» در شرق ترکیه مربوط می‌شد که جمعیتش پس از سال **۱۳۳۴** که راه آهن داخلی ترکیه به آن رسید افزایش یافت؛ و از سوی دیگر به شرفخانه یعنی بندر شمال شرقی دریاچه اورمیه در خاک ایران می‌پیوست که آخرین ایستگاه راه آهن ایران در مسیر تهران ـ تبریز بود. فاصلهٔ این دو شهر **۳۷۵** کیلومتر است. با آنکه این منطقه قبل از احداث خط آهن، راههای ارتباطی خوب با نواحی اطراف نداشت، معاش دو میلیون سکنهٔ آن تقریباً به طور کامل از اراضی منطقه که بسیار حاصلخیز بود تأمین می‌شد. راه آهن ایران ـ ترکیه می‌توانست این مناطق را، که تولیدشان فقط در منطقه مصرف می‌شد و خودکفا بودند، به ناحیه‌ای فعال و صادرکنندهٔ مواد غذایی تبدیل کند. معادن استخراج نشدهٔ این مسیر نیز، مانند کُرم، آهن، سرب، روی، مولیبدن، گوگرد و ذغال سنگ به دلیل فقدان وسایل نقلیه و راههای ارتباطی مطمئن برای حمل به بازارهای مصرف، بلااستفاده مانده بودند و پس از احداث خط بهره‌برداری از آنها افزایش یافت. راه آهن بین ایران و ترکیه راه مستقیم و کوتاهی ایجاد می‌کرد، زیرا در آن زمان حمل کالا از بنادر دریای مدیترانه تا خرمشهر هفته‌ها وقت می‌گرفت و اگر مقصد کالا شهر تبریز بود، لااقل شش ماه طول می‌کشید که

کالا از بنادر مدیترانه به خرمشهر حمل و سپس به تبریز فرستاده شود.

به این ترتیب، منطقی بود که کشورهای عضو پیمان سنتو در اولین جلسه کمیته اقتصادی، که در ۱۳۳۵ تشکیل شد، اولین طرح مشترک خود را در زمینهٔ احداث راه آهن بین ایران و ترکیه تصویب کنند.

در مدت چهار سال پس از تصویبِ این طرح، قدمهای اولیه و اساسی در زمینهٔ نقشه‌برداری از درّه «قطور» در ایران تا مرز ترکیه برداشته شد. تعداد تونلها، پلها و ایستگاهها در این مسیر تعیین شد، مقدار ارتفاعات محاسبه و هزینه نیز برآورد گردید.

برآورد هزینه‌ها براساس گزارش مهندسان، مدتِ ساختمان خط و ابزار و کارگر موردنیاز انجام شده بود. دولتهای ایران و ترکیه و همچنین دولت امریکا، توجه مخصوصی به برآورد هزینهٔ این راه آهن نشان دادند. در اردیبهشت ۱۳۳۶، دولت امریکا اعلام داشت که پرداخت مبلغ ۱۲۵۷۰۰۰۰ دلار را برای مخارج برنامه‌های مشترک سنتو به عهده می‌گیرد که شامل راه آهن جدید نیز هست. در تیر ۱۳۳۹، صندوق وامهای عمرانی امریکا متعهد شد مبلغ ۶۰۰۰۰۰۰ دلار برای خرید لوازم و ماشین‌آلات به منظور ساختن ۱۰۳ کیلومتر راه بین «موش» و «تاتوان» در قسمت غربی دریاچه وان به دولت ترکیه بپردازد.

دولت ترکیه در اوایل سال ۱۳۳۸ احداث این قسمت از راه آهن را شروع کرد. خاکریزها بر روی زمین مسطح ساخته شد. در تاتوان، در نزدیکی اسکله مخصوصی که قطار را مستقیماً از روی دریاچه وان به شرق دریاچه حمل می‌کند، کارگاهی ساخته شد. در طرح تصویبی، پیش‌بینی شده بود به جای اینکه راه آهن از جنوب دریاچه وان بگذرد و آن را دور بزند، برای احتراز از هزینهٔ سنگین عبور از کوههای صعب‌العبور منطقه از وسط دریاچه به وسیله کشتی مخصوصی به ساحل دیگر دریاچه برود. دولت

ایران در تیر ۱۳۳۹ احداث راه آهن جدید را از شرفخانه تا شمال دریاچه اورمیه به مسافت چهل کیلومتر آغاز کرد.

بازدید هیئت اعزامی سنتو از مسیر خط: گروه اعزامی سنتو، مرکب از آقایان «نزیه دورس»، عضو هیئت عالی فنی وزارت خدمات عمومی ترکیه «جان مکدونالد» مشاور اقتصادی امریکا در امور سنتو، مهندس «تقی سرلک»، معاون وزارت راه ایران، «نیلان انساچ»، معاون مدیرکل راه آهن ترکیه، و مهندس معرفت، مدیرکل اداره ساختمان راه آهن ایران، در شهریور ۱۳۳۹ به منظور بازدید از مسیر خط مسافت دو هزار کیلومتریِ تهران تا آنکارا را با قطار و جیپ و اسب طی کردند. هیئت اعزامی پس از ورود به تبریز با «مهام» استاندار آذربایجان شرقی، ملاقات کرد و او در مذاکرات خود با اعضای هیئت ابراز داشت که راه آهن سنتو به نحو بی‌سابقه‌ای در پیشرفت اقتصادی بیش از سه میلیون سکنهٔ این ناحیه مؤثر خواهد بود. این هیئت سفر خود را از تبریز با قطار به طرف شرفخانه ادامه داد و از آنجا نیز به همان ترتیب عازم بازدید از بقیه مسیر شد. اعضای هیئت مشاهده کردند که قریب به هشتصد کارگر با ماشین آلاتی از قبیل بولدوزر و وسایل دستی نظیر بیل و کلنگ با جدیت تمام مشغول ساختن خاکریز در مسیر چهل کیلومتری راه جدید بودند. یکی از توقفهای شبانهٔ هیئت اعزامی در کنار رودخانهٔ قطور و هنگام ورود به دره‌ای به همین نام بود. شب در چادرهای مفروش بیتوته کردند و پس از آن با اسب از درهٔ قطور گذشتند که هشت ساعت طول کشید. در درهٔ قطور یک کاروان جیپ از طرف دولت ترکیه در انتظار ورود این هیئت بود. پس از این نقطه، سفر آنها از طریق جادهٔ ماشین‌رو به طرف شهر «اوزالپ» در ترکیه ادامه یافت. بعد از عزیمت از اوزالپ و ورود به شهر «وان» استاندار، آقای، «فکرت ارسانلی»، احساسات مردم را در مورد احداث راه آهن جدید تشریح کرد. هیئت اعزامی پس از سفری سه ساعته در شهر «تاتوان» توقف

کرد. در ملاقات با استاندار «موش»، آقای «احمدگوموسلو»، و فرماندار «بیتلیس»، آقای «وفاپویراز»، آنها اشاره کردند که هر چه زودتر این راه آهن ساخته شود به برنامه‌های عمرانی دو کشور ایران و ترکیه بیشتر کمک خواهد شد و در بهبود زندگی مردم دو کشور بسیار مؤثر خواهد بود. هیئت اعزامی سنتو فاصلهٔ شهر موش تا آنکارا را با قطار طی کرد و هنگام ورود به آنکارا گزارش سفر دوهزار کیلومتری خود را به وزیر خدمات عمومی ترکیه، آقای «مقبل گوکدوگان»، و وزیر ارتباطات آقای «سیتکی اولای»، تسلیم کرد.

عملیات ساختمانی:

همان طور که قبلاً اشاره شد، احداث خط آهن شرفخانه ـ قطور از هفدهم تیر ۱۳۳۹ شروع شد و کارهای ساختمانی آن در پنجم مهر ۱۳۵۰ پایان یافت و خط مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

مسیر راه آهن : طول مسیر این خط آهن در قسمت ایران از تبریز به صوفیان و شرفخانه تا قطور (مرز ایران و ترکیه) ۲۲۴ کیلومتر، در قسمت ترکیه از قطور تا شهروان حدود ۱۱۷ کیلومتر، مسیر دریاچه با «فری بوت» بالغ بر ۹۳ کیلومتر، و از شهر تاتوان در ساحل دیگر دریاچه تا شهر موش حدود ۱۰۳ کیلومتر است.

در ایران، این خط از تبریز به شرفخانه در کنار دریاچه اورمیه می‌رسد و پس از عبور از ساحل شمالی دریاچه وارد دره قطور می‌شود و از طریق مسیری صعب‌العبور و کوهستانی به مرز ترکیه می‌رسد. ارتفاع این مسیر از سطح دریای آزاد از ۱۳۰۰ تا ۲۶۰۰ متغیر است. احداث این خط از تیر ۱۳۳۹ شروع شد. در اواسط سال ۱۳۴۵، علاوه بر تکمیل ایستگاهها و ساختمانهای مسکونی و فنی، قسمت عمدهٔ مسیر آن آمادهٔ ریل‌گذاری شد. کارشناسان فنی می‌کوشیدند در طول ۲۹ کیلومتر از این مسیر که

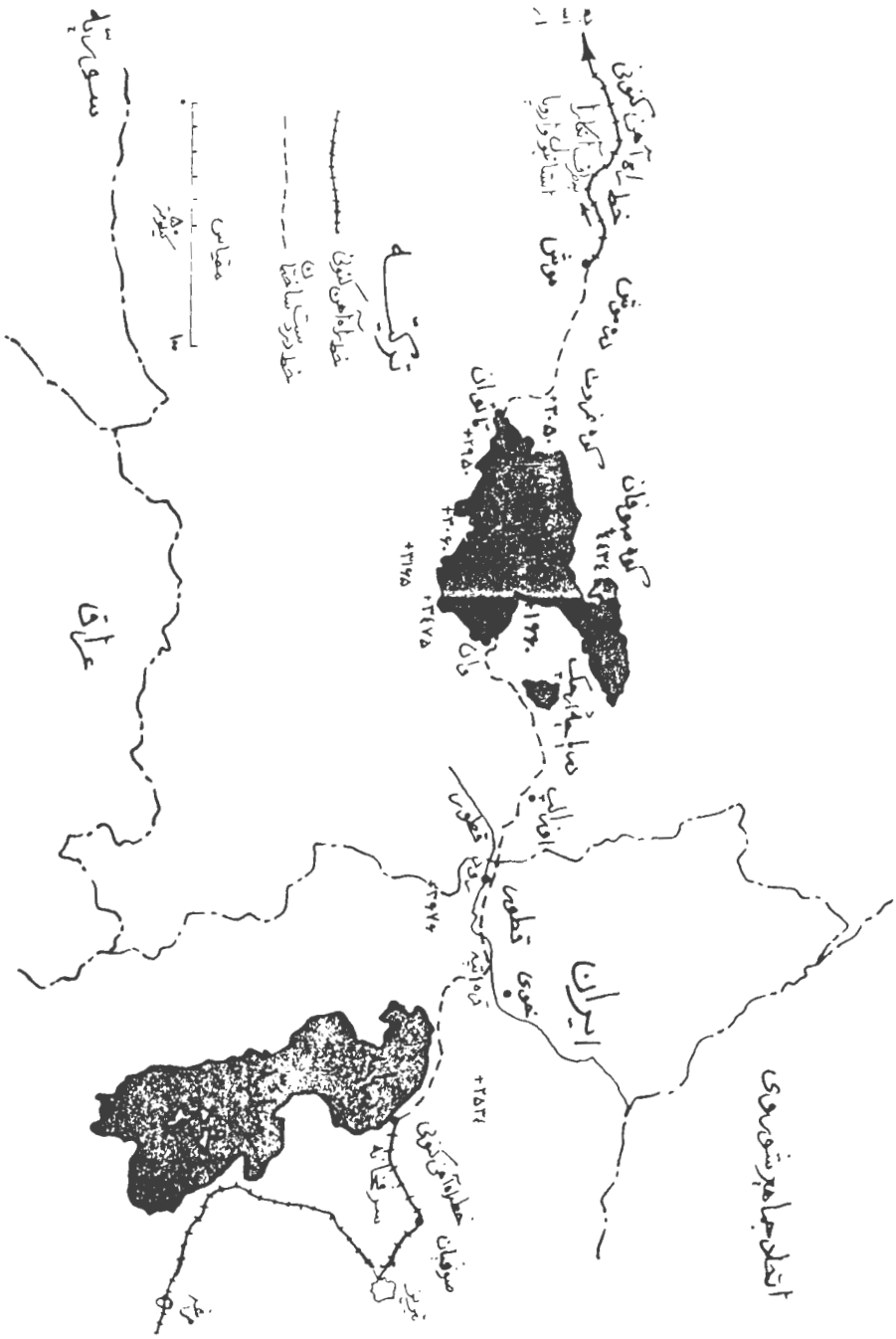
کوهستانی بود راهی به سوی مرز بیایند. مسیر موردنظر در ۱۳۴۴ انتخاب شد و احداث آن در بیستم مهر همان سال آغاز گردید. ساختمان پل بزرگ دره قطور، که مشکلترین قسمت این راه بود، دو سال بعد آغاز شد و در اواخر ۱۳۴۸ به پایان رسید.

احداثِ پل قطور، که بزرگترین پل ایران و خاورمیانه بود، در بهمن ۱۳۴۶ (پانزده فوریه ۱۹۶۸) آغاز شد و طبق برنامه پیش‌بینی شده و دو سال بعد به پایان رسید و ریل‌گذاری به سمت مرز ادامه یافت. طول این پل بالغ بر ۴۴۸ متر و ارتفاع پایه‌های آن تاکف رودخانه حدود ۱۱۲ متر و عرض دهانه قوس اصلی آن ۲۲۳ متر است. هزینه ساختمان این پل بالغ بر ۶۰۴۷۹۰۸۶۹ ریال و هزینهٔ مطالعهٔ مهندس مشاور آن نیز بالغ بر ۲۶۶۴۵۰ دلار به اضافهٔ هم ارز ریالی چهل هزار دلار شده است.

مشخصات فنی خط: در مسیر تبریز ـ شرفخانه ـ قطور بالغ بر ۱۱۲۸ پل ساخته شده که ۸۶ پل آن از پلهای بزرگ دره‌ای است. همچنین دوازده ایستگاه و تعداد زیادی ساختمان فنی و خانهٔ مسکونی و انبار کالا در این مسیر ساخته شده و سطح زیر بنای این ساختمانها بالغ بر ۲۶ هزار مترمربع است.

در طول این مسیر، ۳۹ تونل جمعاً به طول یازده کیلومتر ساخته شده که طولانیترینِ آنها ۱۶۴۴ متر است. حدود ده کیلومتر از تونلهای مسیر شرفخانه ـ قطور در مسیری به طول ۲۹ کیلومتر (قطعات پنج و پنج مکرر و شش) واقع در ۱۷۲ کیلومتری شمال غربی تبریز قرار دارد، که از بدترین قسمتهای این مسیر است.

هزینه: هیئت عمران بین‌المللی امریکا، وابسته به پیمان مرکزی برای احداث راه آهن شرفخانه ـ قره تپه (شصت کیلومتر) ۱۹۶۴۰۰۰ دلار کمک بلاعوض در اختیار دولت ایران قرار داد. دولت ایران نیز متعهد شد معادل ۳۷۰۰۰۰۰ دلار از اعتبارات عمرانی خود را علاوه بر کمک بلاعوض به ساختمان این قسمت تخصیص بدهد که با توجه به



نقشهٔ پروژه اتصال خطوط آهن ایران به ترکیه از طریق شرفخانه - موش

ترمیم و نوسازی مسیر تبریز ـ شرفخانه، هزینه‌ای که وزارت راه در قسمت اول این راه مصرف کرد بالغ بر ۵۷۴۰۸۴۰۰۰ ریال بود که هم ارز دلاری آن بالغ بر ۷۶۵۴۰۰۰ دلار و حدود دو میلیون دلار از تعهد قبلی وزارت راه بیشتر بود. جمع هزینهٔ زیرسازی و ساختمان ایستگاهها و تونلها و پلهای خط تبریز ـ شرفخانه ـ قطور بالغ بر ۳۱۲۰۰۰۰۰۰۰ ریال و جمع هزینهٔ مطالعه و ساختمان پل بزرگ دره قطور بالغ بر ۶۲۷۷۷۴۶۱۹ ریال شده است که این رقم به اضافهٔ جمع هزینهٔ زیرسازی بالغ بر ۳ میلیارد و ۷۴۸ میلیون ریال می‌شود.

کلیه عملیات زیرسازی این خط را پیمانکاران ایرانی با نظارت اداره کل ساختمان وزارت راه انجام دادند و مطالعات و ساختمان پل بزرگ دره قطور را مؤسسه «سوردراپ و مارسل و شرکا» و شرکت «بامروی ـ موریسن ـ کنودسن» امریکایی انجام دادند. طول تمام این مسیر ۲۲۴ کیلومتر است که با ۴۸ کیلومتر خطوط فرعی ایستگاهها جمعاً ۲۷۲ کیلومتر می‌شود. همان طور که گفتیم، در این مسیر ۱۱۲۸ پل ساخته شده که طول مجموع آنها بالغ بر ۱۱۳۲۱ متر است.

حجم عملیات بنایی و بتن‌ریزی و سنگ‌کاری این مسیر ۸۲۴۰۲۰ مترمکعب بوده که جمعاً حدود ۸۸۹۰۰ تن سیمان در آن به مصرف رسیده و از نظر مصرف فولاد، اعم از مصرف میل‌گرد و پل‌سازی و ریل‌گذاری و مصرف تراورس به شرح زیر بوده است:

۱ـ میل گرد و پل‌سازی	۲۵۹۰ تن
۲ـ ریل و متعلقات	۱۷۱۴۶ تن
۳ـ تراورس فلزی	۹۵۶۲ تن
جمع کل	۲۹۲۹۸ تن

تراورس چوبی ۶۱۲۰۰ عدد

تراورس بتونی (از شرفخانه تا شکریازی) ۸۱۶۰۰ عدد

بالاست ریزی ۴۶۱۷۰۰ مترمکعب

این خط روز دوشنبه پنجم مهر ۱۳۵۰ ساعت شانزده و پانزده دقیقه طی مراسمی با شرکت سران کشورهای ایران و ترکیه و پاکستان و عده‌ای از مقامات کشورهای عضو پیمان سنتو افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

پ) خط قم ـ کرمان

احداث این خط نیز طبق برنامهٔ پیش‌بینی شده از نهم آذر ۱۳۱۷ شروع شد و قرار بود در اوایل خرداد ۱۳۲۱ به پایان برسد، ولی پس از شهریور ۱۳۲۰ عملیات ساختمانی آن به علت وقوع جنگ جهانی دوم متوقف شد. ادارهٔ ساختمان راه آهن مجدداً از تاریخ ۲۹ فروردین ۱۳۲۶ ریل‌گذاری این مسیر را آغاز کرد و خط در ۲۶ اردیبهشت ۱۳۲۸ به کاشان رسید و روز پنجشنبه نوزده خرداد ۱۳۲۸ افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

عملیات ساختمانی و ریل‌گذاری خط کاشان ـ یزد از شهریور ۱۳۳۷ شروع شد. همان طور که قبلاً نیز گفتیم، هدف از ادامهٔ خط یزد ـ کرمان اتصال به خطوط آهن پاکستان و ارتباط با آسیای جنوب شرقی و شرق آسیا بود و برای این منظور مسیر یزد ـ کرمان ـ زاهدان در نظر گرفته شده بود.

گزارشهای مربوط به پیشرفت عملیات ساختمانی این مسیر در سال ۱۳۴۰ حاکی از آن است که به علت کمبود اعتبار عملیات متوقف شده است. حتی در سال ۱۳۴۱، متصدیان امور ارتباطات و مخابرات سازمان برنامه ادامهٔ ساختمان خط و تکمیل آن را موکول به مطالعهٔ مجدد این پروژه کردند تا روشن شود که اصلاً اتصال این خط از طریق

یزد به کرمان و بندرعباس و زاهدان و خطوط آهن آسیای شرقی از نظر اقتصادی به صلاح کشور هست یا نه. در حالی که در این مدتِ وقفه و انجام مطالعات هزینهٔ سنگینی صرف نگهداری از قسمتهای ساخته شده می‌گردید.

براساس گزارش سال ۱۳۴۳ اداره کل ساختمان وزارت راه، میزان پیشرفت کار در این خط به شرح زیر بوده است:

۱ـ کاشان ـ ایستگاه باد: طول این قطعه ۶۴ کیلومتر بود و ساختمان آن قبل از سال ۱۳۲۲ خاتمه یافت و ریل‌گذاری آن در ۱۳۳۸ انجام شد.

۲ـ باد ـ اردکان: طول این قسمت ۲۴۸ کیلومتر بود که زیرسازی آن قبل از سال ۱۳۲۲ شروع شد و آخرین قسمت آن در سال ۱۳۳۸ خاتمه یافت و در همان سال هم ریل‌گذاری شد.

۳ ـ اردکان ـ یزد : طول این قطعه ۶۷ کیلومتر بود و شامل ساختمان بنای مسافری، ایستگاه یزد و زیرسازی خط و ایستگاههای طول خط و راه فرعی ایستگاهها می‌شد که عملیات زیرسازی آن خاتمه یافته و آمادهٔ ریل‌گذاری بود. تا پایان سال ۱۳۴۱، هزینهٔ پرداخت شدهٔ این قسمت معادل ۱۱۴ میلیون ریال بود که به علت کم بودنِ اعتبار برای احداث ساختمانهای بین راه و ایستگاههای مسافری ناتمام مانده بود.

۴ ـ یزد ـ بافق : طول این قطعه ۱۱۰ کیلومتر بود که عملیات نقشه‌برداری و میخ‌کوبی قطعی آن خاتمه یافته و به علت نبودن اعتبار متوقف مانده بود.

۵ ـ بافق ـ کرمان: طول این قسمت ۱۳۰ کیلومتر بود که عملیات نقشه‌برداری و نیمرخ‌برداری آن با همکاری مؤسسه، «تله کمونیکاسیون» انجام شد و نقشه‌برداری و ساختمان این قسمت نیز در برنامه اداره کل ساختمان قرار گرفت.

۶ ـ کرمان ـ بم ـ زاهدان : این مسیر جمعاً به طول ۵۲۰ کیلومتر بود که مطالعات مربوط

به آن به علت نبودن اعتبار انجام نگرفت.

۷ ـ کرمان ـ بندرعباس : طول این مسیر ششصد کیلومتر بود. این قسمت نیز به علت نبودن اعتبار مورد مطالعه قرار نگرفت.

براساس گزارشهای بعدی، عملیات ساختمانی این خط ادامه یافت و وزیر راه وقت در سخنرانی خود به مناسبت شروع ریل‌گذاری باد ـ اصفهان در هفده اردیبهشت ۱۳۴۲ اظهار داشت:

«در حدود دو سال قبل... برنامه‌ای برای ساختمان راه آهن کاشان به اصفهان و ادامه آن تا ریزلنجان محل کارخانهٔ ذوب آهن و همچنین اتصال این راه آهن به شهرهای یزد و کرمان برای حمل سنگهای آهن و ذغال سنگ موردنیاز کارخانه تنظیم گردید.

ناگزیر خط می‌بایست تا اواخر سال ۱۳۴۷ آماده شود تا قطعات کارخانه ذوب آهن که از اتحاد جماهیر شوروی و از طریق جلفا ـ تبریز ـ تهران ـ کاشان حمل می‌شد به محل کارخانه منتقل شود.»

گزارش عملیات سال ۱۳۴۸ حاکی از آن است که قطعه‌های حد فاصل باد ـ اصفهان ـ یزد ـ بافق و خط انشعابی معدن چغارت در بافق در دست اجرا بوده و ساختمان آنها تکمیل شده است و ریل‌گذاری از اصفهان به سمت یزد ادامه دارد؛ ۱۹۷ کیلومتر مسیر باقیمانده بین بافق تا زرند نیز در این سال احداث شده و آمادهٔ ریل‌گذاری است.

موقعیت جغرافیایی خط : این خط از قطعهٔ کاشان ـ باد شروع می‌شود و پس از عبور از کنار کویر و مناطق شنزار مرکزی ایران و ایستگاههای سیستان، یزد، بافق، زرند و چند روستای کویری به کرمان می‌رسد. با توجه به اینکه در مسیرهای یزد ـ بافق و کرمان ـ

زرند راههای ارتباطی مجهزی وجود نداشت، عبور راه آهن از این مناطق می‌توانست در بهبود شرایط زندگی و رفاه کویرنشینان تأثیر بسزایی داشته باشد.

ویژگیهای خط : در این مسیر ۵۴ ایستگاه و ۴۳۰ ساختمان مسکونی و فنی و سرویس ساخته شده است. در مسیر این خط بالغ بر ۳۱۰۰ پل کوچک با دهانه‌هایی از یک تا شش متر و ۳۰۶ پل متوسط با دهانه‌های هشت تا ده متر و ۳۲۶ پل بزرگ و چند دهانه، که دهانهٔ آنها بیش از ده متر بود، احداث شده است؛ دو پل بزرگ رودخانهٔ زاینده رود نیز جزء آنهاست. در مسیر باد ـ اصفهان و کارخانهٔ ذوب آهن سه تونل جمعاً به طول ۱۳۳۳ متر احداث شده که طولانیترین آنها ۶۷۹ متر است.

تا پایان سال ۱۳۴۸، در مسیر راه آهن باد ـ اصفهان ـ یزد ـ بافق ـ زرند کرمان بالغ بر ۲۷ میلیون مترمکعب خاکبرداری و عملیات خاکی و ۱۹۸۵۰۰۰ مترمکعب بالاست‌ریزی انجام شده و بالغ بر ده هزارتن آماتور برای عملیات بتون مسلح مصرف شده است. در این مدت بالغ بر ۱۵۰ هزار مترمکعب عملیات بتون‌ریزی انجام شده و حدود ۶۰۰۰۰۰ مترمکعب سنگ برای عملیات بنایی مصرف شده است. حداکثر شیب در این مسیر ده در هزار و حداقل قوس آن با شعاع پانصد متر با فاصله‌های کوتاه بین ایستگاهها در نظر گرفته شده است.

با افزایش بهره‌برداری از کارخانه ذوب آهن اصفهان، بی‌شک نیاز به سوخت و سنگ آهن بیشتر می‌شد و برای تأمین آن پیش‌بینی‌هایی برای بالا بردن کششِ خط در طرح ساختمان آن در فاصلهٔ زرند ـ کرمان تا محل کارخانه ذوب آهن انجام شده بود، به طوری که بستر مسیر را برای دو خطه کردن آن آماده کرده و حتی پلها و تونلهای آن نیز برای نصب خط دوم طراحی و ساخته و آماده شده بود. شیبهای این مسیر و پیچها طوری پیش‌بینی شده بودند که قطار می‌توانست حداکثر تا سرعت نود کیلومتر در ساعت

در حداکثر شیبها (ده در هزار) و حداقل قوسها (با شعاع پانصدمتر) حرکت کند.

ادامه ساختمان خط به سوی اصفهان: به طوری که قبلاً گفتیم، راه آهن کارخانه ذوب آهن از طریق اصفهان و بین ایستگاه سیستان واقع در مسیر خط قم ـ یزد ـ کرمان تا محل کارخانه ذوب آهن اصفهان به طول ۱۱۲ کیلومتر ساخته شد. با این خط نخست وسایل و ماشین‌آلات کارخانه ذوب آهن را به محل نصب حمل می‌کردند و پس از تکمیل ساختمان کارخانه در ۲۷ اردیبهشت ۱۳۵۰ مواد اولیه لازم (ذغال سنگ و سنگ آهن) را از معادن اطراف یزد و زرند به این کارخانه حمل می‌کنند.

عملیات ساختمانی این راه آهن به سمت یزد و کرمان براساس طرحی که قبلاً برای اتصال راه آهن به زاهدان و بندرعباس پیش‌بینی شده بود ادامه یافت. احداث این خط از دو راهی سگزی در چهل کیلومتری اصفهان به سوی یزد و بافق و زرند و کرمان به طول ۵۵۵ کیلومتر از سگزی تا زرند کرمان آغاز شد. در ۲۸ اردیبهشت ۱۳۵۰، این خط تا ایستگاه زرند ساخته شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. ساختمان قطعهٔ بین زرند تا کرمان به طول هشتاد کیلومتر از پنجم مهر ۱۳۵۳ آغاز شد و با تغییر مسیر توقف عملیات به علت اجتناب از عبور از باغهای پسته و اراضی کشاورزی نزدیک کرمان ادامه یافت. در خرداد ۱۳۵۶، کلیه عملیات ساختمانی آن زودتر از برنامهٔ پیش‌بینی شده خاتمه یافت و ریل‌گذاری باقیماندهٔ مسیر از زرند تا کرمان آغاز شد. ریل‌گذاری این مسیر و خطوط چهار ایستگاه بین راه و در مدت سه ماه به پایان رسید؛ هزینهٔ زیرسازی و روسازی و ساختمانهای موردنیاز بالغ بر ۱۷۳۴۰۰۰۰۰۰ ریال شد.

افتتاح راه آهن کرمان: راه آهن کرمان با حرکت اولین قطار در ساعت ۱۵/۳۰ دوشنبه نهم آبان ۱۳۵۶ توسط «صالحی»، وزیر راه و ترابری وقت، افتتاح شد. در این مراسم محمد طباطبایی، استاندار کرمان، مسعود طباطبایی دیبا، رئیس کل راه آهن و گروهی از

نمایندگان مجلس سنا و شورای ملی و مقامات وزارتخانه اطلاعات و جهانگردی، بازرگانی، راه و ترابری، سازمان برنامه و بودجه، گمرک ایران و عده‌ای از مقامات استان کرمان و راه آهن دولتی ایران حضور داشتند.

ایستگاه کرمان: ایستگاه کرمان که در فاصلهٔ ۷/۲۰۰ کیلومتری شهر کرمان و ۳/۶۰۰ کیلومتری جاده اسفالته کرمان ـ یزد ـ اصفهان قرار دارد، در زمینی به مساحت بیست هکتار احداث شده و در موقع افتتاح پنج خط برای قبول قطار و مانور، یک ساختمان انبار کالا، چندین ساختمان فنی و تأسیساتی و یک ساختمان مسکونی داشت. ساخت بنای مسافری و ساختمانهای تکمیلی آن در برنامه ششم عمرانی کشور پیش‌بینی شده بود.

جدولهای پیوست[1] مشخصات خطوط اصلی راه آهن ایران را تا پایان سال ۱۳۵۶ و امکانات راه آهن دولتی ایران را در سال ۱۳۵۵ نشان می‌دهد؛ این ارقام کم و بیش تا پایان دورهٔ حکومت پهلوی ثابت باقی مانده است.

۱. آمارنامه راه آهن سال ۱۳۵۵.

جدول مشخصات خطوط اصلی راه آهن ایران تا پایان سال ۱۳۵۶[1]

مسیرخط	مشخصات خطوط					ملاحظات
	طول خط	عرض خط	شروع ساختمان	خاتمه ساختمان	آغازبهره‌برداری	
گرگان ـ بندر ترکمن	۳۶	۱۴۳۵	۱۳۳۸/۶/۱۹	۱۳۳۹/۸/۹	۱۳۳۹/۸/۹	
بندر ترکمن ـ تهران	۴۶۴	«	۱۳۰۶/۷/۲۳	۱۳۱۵/۱۰/۵	۱۳۱۶/۳/۱	
تهران ـ بندرامام خمینی	۹۲	«	۱۳۰۶/۷/۲۳	۱۳۱۷/۵/۲۵	۱۳۱۷/۶/۴	هر قسمت از خط که آماده می‌شدبهره‌برداری از آن نیز صورت می‌گرفت
تهران ـ تبریز	۷۳۶	«	۱۳۱۷/۸/۱۸	۱۳۳۶/۱۲/۶	۱۳۳۷/۲/۴	« «
گرمسار ـ مشهد	۸۱۲	«	۱۳۲۶/۱۲/۲۴	۱۳۳۵/۱۰/۷	۱۳۳۶/۲/۱۲	از تهران تا مشهد ۹۲۶ کیلومتر است
اهواز ـ خرمشهر	۱۲۹	«	۱۳۲۰	۱۳۲۱	۱۳۲۱	ازتهران تاآخر اسکله خرمشهر ۹۲۵ کیلومتر است
قم ـ زرند	۸۲۷	«	۱۳۱۷/۹/۹	۱۳۵۰/۲/۳	۱۳۵۰/۲/۲۸	از تهران تا زرند ۱۰۲۷ کیلومتر است
زرند ـ کرمان	۸۰	«	۱۳۵۳/۷/۵	۱۳۵۶/۸/۹	۱۳۵۶/۸/۹	از تهران تا کرمان ۱۱۰۷ کیلومتر است
سیستان ـ اصفهان ـ کارخانه ذوب آهن	۱۱۸	«	۱۳۴۷/۲/۱۶	۱۳۴۸/۱۰/۱۰	۱۳۵۰/۲/۲۸	از تهران تا کارخانه ۶۲۰ کیلومتر است
سربندر ـ بندر ماهشهر	۱۲	«	۱۳۲۸	۱۳۲۹	۱۳۲۹	
تبریز ـ جلفا	۱۴۶	«	۱۲۹۱	۱۲۹۵	۱۲۹۵	از تهران تا جلفا ۸۸۲ کیلومتر است
صوفیان ـ مرز ترکیه	۱۹۵	«	۱۲۹۱	۱۳۵۰/۴/۲	۱۳۵۰/۷/۵	از تهران تا مرز ترکیه ۹۶۲ کیلومتر است
عجب‌شیر ـ بندررحمانلو	۱۰	«	۱۳۴۶/۵/۱	۱۳۴۶/۷/۲۷	۱۳۴۶/۸/۴	
میرجاوه ـ زاهدان	۹۲	۱۶۷۶	۱۲۹۸	۱۲۹۹	۱۲۹۹	
						جمع کل خطوط در دست بهره‌برداری ۴۶۰۵ کیلومتر

۱ . جدولها از آمارنامه سال ۲۵۳۵ [۱۳۵۵] راه آهن اخذ شده است.

وضعیت شیب و فرازهای عمده مسیر خطوط راه‌آهن دولتی ایران در سال ۱۳۵۵

ناحیه مربوطه	مسیر خطوط	حداکثر شیب	محل مرتفع‌ترین نقطه خط	ارتفاع از سطح دریا به‌متر
ناحیه راه‌آهن جنوب	بندرشاهپور ـ اندیمشک	پنج در هزار	کیلومتر ۶۷۶ (بین سبزآب و اندیمشک)	۲۳۰/ —
« « «	اهواز ـ خرمشهر	پنج در هزار	« ۸۶۵ + ۸۱۵ (ایستگاه اهواز)	۱۹/۴۰
« « لرستان	اندیمشک ـ درود	پانزده در هزار	« ۴۶۷ (ایستگاه درود)	۱۴۰۲/ —
« « اراک	درود ـ قم	پانزده در هزار	« ۳۶۷ (بین فوزیه و نورآباد)	۲۱۷۶/۸۶
« « تهران	تهران ـ قم	پانزده در هزار	« ۹۹ (ایستگاه ناهید)	۱۲۶۵/۵۰
« « «	تهران ـ قزوین	ده در هزار	« ۱۱۳ (بین زیاران و کهندژ)	۱۳۱۲/ —
« « «	تهران ـ فیروزکوه	هیجده در هزار	« ۲۰۲ (بین مهاباد و فیروزکوه)	۱۷۹۲/ —
« « شمال	گرگان ـ فیروزکوه	بیست‌وهشت درهزار	« ۲۱۸ (بین دوگل و گدوک)	۲۱۰۹/۲۲
« « شمالشرق	گرمسار ـ آزادور	پانزده در هزار	« ۲۹۴ (بین هفتخوان ولادستان)	۱۶۷۱/۷۲
« « خراسان	آزادور ـ مشهد	پانزده در هزار	« ۸۵۰ (ایستگاه ابومسلم)	۱۳۷۵/ —
« « شمالغرب	قزوین ـ مراغه	پانزده در هزار	« ۵۴۸ (ایستگاه سراجو)	۱۸۴۴/ —
« « آذربایجان	تبریز ـ جلفا	بیست‌وهشت درهزار	« ۲۶۷ + ۷۹۰ (ایستگاه پیام)	۱۷۸۹/ —
« « اصفهان	قم ـ اصفهان	پانزده در هزار	« ۷۱۷ + ۴۵۲ (ایستگاه چاربسه)	۲۰۶۰/ —
« « یزد	سپیدان ـ نورند	ده در هزار	« ۱۱۰ + ۵۷۲ (ایستگاه وردنه)	۱۶۸۹/ —

طول خطوط اصلی و فرعی (صنعتی ـ تجارتی ـ ارتشی) و خطوط مانوری (داخلی ایستگاهها) و تعداد دو راهه ها در سال ۱۳۵۵ به تفکیک نواحی

نواحی	جمع طول خطوط اصلی به کیلومتر	جمع طول خطوط فرعی به متر	جمع طول خطوط مانوری به متر	تعداد موزن (دو راهه) برقی	تعداد موزن (دو راهه) دستی
ناحیه راه‌آهن جنوب	۳۹۲	۸۹۳۶۲	۱۰۳۲۴۷	۱۱۲	۶۰۱
« « لرستان	۲۰۸	۲۰۱۱۳	۵۰۸۷۲	۱۱۸	۱۰۹
« « اراك	۲۸۵	۳۴۰۳۰	۶۳۱۷۹	۱۴۲	۱۰۲
« « شمال	۳۹۳	۱۲۹۵۵	۲۵۶۶۲	—	۱۸۲
« « شمالغرب	۴۶۵	۲۰۳۵۵	۴۰۵۷۷	—	۲۰۹
« « آذربایجان	۴۷۸	۴۶۴۲۷	۱۷۴۴۰۶	—	۳۴۲
« « شمالشرق	۴۷۸	۸۹۱۲	۳۸۷۶۷	—	۱۰۳
« « خراسان	۳۳۳	۱۱۵۱۹	۳۱۱۰۰	—	۱۱۵
« « تهران	۴۳۲	۶۲۶۶۵	۱۰۴۴۵۳	۹۹	۵۵۲
« « اصفهان	۴۳۹	۱۹۶۸۱	۷۲۵۴۶	۸۶	۱۳۴
« « یزد	۵۲۸	۱۳۴۰۵	۶۳۸۵۴	۶۶	۶۶
جمع کل	۴۴۳۳	۳۴۱۴۲۴	۷۶۸۶۶۳	۶۲۳	۲۵۱۹
خط میرجاوه ـ زاهدان	۹۲				
جمع کل خطوط اصلی	۴۵۲۵				

تعداد و طول تونلهای راه‌آهن دولتی ایران به تفکیک نواحی در سال ۱۳۵۵

نواحی	تعداد تونلها	طول تونلها به متر	نواحی	تعداد تونلها	طول تونلها به متر
ناحیه راه‌آهن لرستان	۱۱۷	۵۸۴۳۹	ناحیه راه‌آهن شمالغرب	۶۲	۱۸۲۲۰
« « اراك	۹	۱۶۵۸	« « آذربایجان	۲۶	۱۲۳۱۴
« « تهران	۱۹	۳۶۱۰	« « اصفهان	۳	۱۱۵۳
« « شمال	۷۴	۲۰۳۹۱	جمع	۳۳۰	۱۱۵۷۸۵

تعداد پلهای راه‌آهن به تفکیک نوع و ناحیه درسال ۱۳۵۵

نواحی	لوله سیمانی از ۰/۵ تا ۱/۵ متری	فرپتن از ۰/۵ تا ۶ متری	آهن از ۲ تا ۲۵ متری به بالا	طاقی از ۱ تا ۴۰ متری	سنگی از ۶ تا ۳۸ متری	هلالی بتنی از ۱ تا ۸ متری	سیفون (شتر گلو)
جنوب	۴۶۵	۲	۱۳۴	۷۵	—	۸	—
لرستان	۴۱	۱۹۵	۱	۵۲	۲	۳۲۳	—
اراك	۲۹	۵۲۱	—	۳۳	۱	۲۸۴	—
تهران	۹۸۸	۷۳۵	۱۱۰	۴۴	۱۲	۹۳	۲
شمال	۵۷	۵۳۶	۲۳	۳۷	۱۸	۲۸۹	۴
شمالشرق	۱۰۷۰	۹۱۹	۱	۲۰	—	۲۲۹	۵
خراسان	—	۵۸۴	۱	۴	—	۱۹۲	۱
شمالغرب	۵۲۴	۵۳۴	۷	۷۲	—	۴۵۲	۲۲
آذربایجان	۳۰۵	۱۲۱۸	۱۴	۷۷	۱۷۳	۵۰۴	۱۸
یزد	—	۳۷۹	—	۱۱۶	—	۱۶۹۸	—
اصفهان	۴۵۵	۷۷۸	۲	۱۶۰	—	۷۳۵	۴
جمع	۳۸۳۴	۶۴۰۱	۲۹۳	۶۹۰	۲۰۶	۲۸۰۷	۵۶

طول خطوط اصلی راه‌آهن برحسب نوع ریل و تراورس به تفکیک ناحیه درسال ۱۳۵۵

نواحی	طول خطوط اصلی برحسب نوع ریل به کیلومتر				طول خطوط اصلی برحسب نوع تراورس به کیلومتر			جمع طول خطوط اصلی به کیلومتر
	2-A	3-A	U-33	R-50	چوبی	آهنی	بتونی	
شمال	۲۰۸	۱۶۶	۱۹	—	۱۹۸	۱۹۵	—	۳۹۳
تهران	۲۵۲	—	۱۸۰	—	۲۰۸	۱۸۸	۳۶	۴۳۲
اراك	—	—	۲۸۵	—	—	۲۳۰	۵۵	۲۸۵
لرستان	—	—	۲۰۸	—	—	۲۰۸	—	۲۰۸
جنوب	۱۰۴	—	۲۱۰	۸۰	۲۱۷	—	۱۷۷	۳۹۴
شمالغرب	۲۹۷	—	۱۶۸	—	۲۷۹	۱۸۶	—	۴۶۵
آذربایجان	۲۹	—	۴۲۹	—	۱۸۶	۱۵۹	۱۳۳	۴۷۸
شمالشرق	۳۸۷	—	۹۱	—	۴۵۸	۲۰	—	۴۷۸
خراسان	—	—	۳۳۳	—	۲۵۷	۷۶	—	۳۳۳
اصفهان	—	—	۲۲۲	۲۱۷	۳۲۹	—	۱۱۰	۴۳۹
یزد	—	—	۱۶۶	۳۶۲	۳۶۶	۱۶۲	—	۵۲۸
جمع	۱۲۹۷	۱۶۶	۲۳۱۱	۶۵۹	۲۴۹۸	۱۴۲۴	۵۱۱	۲۳۳۳
خط مهرجاوه ـ زاهدان								۹۲
جمع کل خطوط اصلی به کیلومتر								۴۵۲۵

گذرگاههای راه‌آهن (تقاطع راه‌آهن با جاده) به تفکیک نوع و ناحیه درسال ۱۳۵۵

نواحی	تعداد و نوع گذرگاه				جمع
	همسطح	روگذر	زیرگذر	موقت	
ناحیه راه آهن شمال	۴۶	۵	۹	–	۶۰
« « تهران	۵۳	۱۸	۲۷	۵	۱۰۳
« « اراك	۱۳	۶	۲	۲	۲۳
« « لرستان	۶	۱	۱	۳	۱۱
« « جنوب	۲۱	۴	۵	۶	۳۶
« « شمالغرب	۲۱	۸	۸	۳	۴۰
« « آذربایجان	۱۷	۱۸	۲	۲	۳۹
« « شمالشرق	۲۱	۲	۲	۲	۲۷
« « خراسان	۲۲	۴	۳	۳	۳۲
« « اصفهان	۲	۸	۱۴	۱	۲۵
« « یزد	–	۱۲	۸	–	۲۰
جمع کل	۲۲۲	۸۶	۸۱	۲۷	۴۱۶

صورت وضعیت تأسیسات آب و برق ، سوخت ، تغییر جهت وسائط نقلیه و قهانهای خطی راه آهن

نوع تأسیسات	شرح تأسیسات	به تفکیک نواحی در سال ۱۳۵۵											
		جنوب	اراک	لرستان	جنوب‌شرق	شمال	تهران‌ومرکز	خراسان	شمالشرق	شمالغرب	آذربایجان	اصفهان	جمع کل
برق	تعداد کارخانجات برق	۱۴	۱۷	۱۵	۲۵	۱۶	۱۲	۱۱	۱۵	۲۱	۱۴	۲۱	۱۸۱
	« موتورهای برق	۳۱	۴۴	۳۲	۳۸	۲۷	۲۸	۲۵	۳۵	۳۷	۲۷	۳۳	۳۵۸
	قدرت موتورهای برق به کیلووات	۹۷۵	۱۲۴۴	۴۳۵۱	۱۷۲۸	۱۴۲۹	۵۸۷۰	۱۴۳۰	۸۶۵	۱۳۵۹	۲۰۵۲	۱۶۵۶	۲۲۹۵۹
	تعداد کارخانجات تعمیر موتور	۱	۳	۲	۱	۵	—	۱	۲	۱	۱	۲	۱۹
	تعداد ایستگاههائیکه برق خریداری دارند	۸	۳	۳	۴	۲۳	۱	۶	۷	۸	۱۵	۶	۸۴
آب	تعداد موتور پمپهای آب	۹	۲	۷	۲	۳	۱	۵	۶	۲	۵	—	۴۲
	قدرت موتور پمپهای آب به اسب بخار	۴۰۸	۱۰۰	۱۲۵	۸۰	۵۶	۴۰	۱۵۶	۹۵	۷	۲۲۴	—	۱۲۹۲
	تعداد الکتروپمپهای آب	۴۹	۴۶	۲۲	۱۸	۳۴	۲۷	۱۷	۱۵	۱۹	۳۰	۱۸	۲۹۵
	قدرت الکتروپمپها به کیلووات	۴۶۴	۲۸۰	۱۳۰	۳۷۰	۳۱۲	۱۶۰	۲۵۰	۱۲۲	۱۳۴	۲۱۲	۱۹۱	۲۶۴۵
	تعداد برجهای آب	۱۹	۱۳	۴	۳۳	۲۴	۱۰	۸	۱۱	۱۲	۲۷	۲۶	۱۸۷
	« سیترون «	۱	—	۲	—	—	—	۶	—	—	—	—	۹
	« حوض «	۱۸	۱۷	۱۸	—	۸	۳	۷	۱	—	—	—	۷۲
	« منبع‌های زیرزمینی	۱۶	۷	۱۴	۳۲	۲۴	۷	۴	۱۱	۲	۱۷	۱۶	۱۵۰
	ظرفیت مخازن آب بمتر مکعب	۲۰۷۲	۵۰۴	۲۶۶۷	۵۵۲۰	۴۳۹۳	۱۵۰۰	۳۰۰۰	۲۰۵۵	۶۶۶	۴۰۱۶	۳۹۲۰	۳۰۳۱۳
	تعداد چاههای عمیق	۴	۱۴	۷	۲۰	۸	۲۷	۱۲	۱۰	۹	۲۱	۲۲	۱۵۴
	« چاههای معمولی	۲	—	۱	—	۱۰	۵	—	۲	۷	۱۴	۱۰	۵۱
	« رودخانه	۵	—	۳	—	۵	—	—	۲	—	—	—	۱۵
	« قنات	—	—	—	-	—	۲	—	۱	۱	—	۱	۷
	« چشمه	—	۳	۱۵	—	۸	--	—	۲	۱	—	—	۲۹
	« دوشهای آبگیری	۱۸	۱۳	۶	۱۳	۹	۵	۹	۱۱	۶	۱	۵	۹۶
	تعداد ایستگاههائی که آب خریداری دارند	۶	—	۹	۱	۶	۵	—	۳	۱	۵	۱	۳۷

بقیه صورت وضعیت تأسیسات آب و برق ، سوخت ، تغییر جهت وسائط نقلیه و قپانهای خطی راه‌آهن

نوع تأسیسات	شرح تأسیات	نواحی											جمع کل
		جنوب	اراک	لرستان	جنوب‌شرقی	شمال	تهران و مرکز	خراسان	شمال‌شرقی	شمال‌غرب	آذربایجان	اصفهان	
گازوئیل و مازوت	تعداد الکترو پمپ گازوئیل	۵	۵	۳	۶	۷	۶	۴	۷	۸	۱۳	۲	۶۸
	قدرت الکتروپمپ	۱۱/۲۵	۲۸	۳۳	۶۶	۳۵	۱۵	۲۶/۵	۲۷/۲۵	۵۶	۸۵	۲۰	۴۲۳
	تعداد موتور پمپ مازوت	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	قدرت موتورپمپ «	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	تعداد الکتروپمپ «	—	—	—	—	۳	—	۲	۱	—	۱	—	۷
	قدرت الکتروپمپ به کیلووات	—	—	—	—	۲۳	—	۴/۵	۵	—	۲/۵	—	۳۵
	تعداد برج‌های مواد نفتی	۱	۳	۱	—	۴	—	۱	۴	—	۱	۱	۱۶
	« سیترن‌های مواد نفتی	۵	—	۳	—	—	—	۱۱	۵	—	۲	—	۲۶
	« مخازن روی زمینی	۶	۲	۱۴	۳	۱۸	۸	۲	۴	۲	۶	۶	۷۱
	« زیر زمینی	۱۴	۲۶	۱	۲۸	۱۸	۲	۱۲۰	۲۰	۱۹	۳۳	۲۱	۳۰۲
	ظرفیت مخازن گازوئیل بمترمکعب	۱۲۶۰	۳۲۷۰	۲۳۱۲	۱۸۷۲	۲۴۷۲	۱۶۱۶	۵۱۲	۲۰۱۸	۹۷۸	۳۸۴۰	۳۸۱۲	۲۳۹۶۲
تغییر جهت وقپانهای خطی	تعداد سینی دوار	۱	۱	۱	—	۲	۱	—	—	۲	—	۲	۹
	« خط مثلث	۲	۲	۱	۳	۱	۱	۳	۲	۲	۳	۳	۲۳
	« خط متحرک	—	۳	۱	۱	—	۲	—	—	—	—	—	۷
	« قپانهای خطی	۳	۳	۱	۱	۵	۳	۲	۱	۱	۱	۱	۲۲
	ظرفیت قپانهای خطی	۳۰۰	۱۶۰	۱۰۰	۵۰	۱۶۵	۱۷۵	۱۰۰	۳۰	۵۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۳۳۰

تعداد دپوها و کارخانجات تعمیر و تهیه محصولات و گاز در سال ۱۳۵۵

نواحی	دپوها		کارخانجات تعمیر				تهیه گاز		تهیه محصولات	بازدید آلات نافله
	دیزل الکتریک و مانوری	واگنخانه سازی	اساسی		ویژه و جاری		اکسیژن	استیلن		
			دیزل	واگن	دیزل	واگن				
ناحیه راه‌آهن جنوب	۳	۲	—	۱	۱	۱	—	۱	۱	۴
« « لرستان	۲	—	—	۱	—	۲	—	—	۱	۴
« « تهران و مرکز	۱	۲	۱	۱	۱	۱	۱	—	۱	۳
« « شمال	۲	۱	—	۱	—	۲	—	—	۱	۶
« « شمالشرق	۲	—	—	۱	—	۲	—	—	۱	۳
« « خراسان	۱	۱	—	۱	—	۱	—	—	—	۴
« « آذربایجان	۳	۲	—	۱	۱	۱	—	—	۱	۳
« « یزد	۳	۱	—	—	—	—	—	—	—	۴
« « شمالغرب	۴	—	—	۱	—	۱	—	—	۱	۴
« « اراک	۲	—	—	۱	—	۲	—	—	۱	۲
« « اصفهان	۲	—	—	—	—	—	—	—	—	۳
جمع	۲۵	۹	۱	۹	۳	۱۳	۱	۱	۸	۴۱

تصویر نیروی کشش وسایط نقلیه راه‌آهن دولتی ایران در پایان سال ۱۳۵۵

نوع لکوموتیو	تعداد کل	تعداد در سرویس	تعداد خارج از سرویس	قدرت هر دستگاه به اسب	جمع قدرت دستگاهها درسرویس	ملاحظات
G – 12	۱۳۸	۱۰۱	۳۷	۱۲۲۵	۱۲۳۹۲۵	برای سرویس راه و خطوط اصلی
G – 16	۲۰	۷	۱۳	۱۹۵۰	۱۳۶۵۰	» » »
G – 22	۲۰	۲۰	—	۱۶۵۰	۳۳۰۰۰	» » »
G – 8	۱۵	۱۵	—	۹۵۰	۱۴۲۵۰	جهت مانوری
GT – 26	۱۸۳	۱۷۹	۴	۳۳۰۰	۵۹۰۷۰۰	برای سرویس درخطوط اصلی
HD. 10.C	۳۸	۳۸	—	۱۰۵۰	۳۹۹۰۰	جهت مانوری
جت توربوترن	۸	۸	—	۱۱۶۹	۹۳۵۲	برای سرویس درخطوط اصلی
جمع کل	۴۲۲	۳۶۸	۵۴	—	۸۴۴۷۷۷	—

از جمع ۴۲۲ لکوموتیو فوق ۵۴ دستگاه بعلت طول مدت خدمت واحتیاج به تعمیر اساسی سنگین طبق اجازه‌نامه شماره ۲۵۳۱۹ ـ ۱۳۵۴/۱۲/۲۶ راه‌آهن ازسرویس خارج شده است جمع کل لکوموتیوهای درسرویس با۸جت توربوترن ۳۶۸ دستگاه میباشد که قدرت کل آنها عبارت است از ۸۴۴۷۷۷ اسب بخار

آمار موجودی وسایط نقلیه سنگین در پایان سال ۱۳۵۵

نوع	در سرویس	خارج از سرویس	تعداد کل
جرثقیل	۶۱	۱۰	۷۱
هایستر	۱۳	۵	۱۸
برفروب موتوری و بخاری	۶	—	۶
واگن برفروب	۴	—	۴
مولد بخار	۴۱	—	۴۱

جدول آمار واگنهای باری راه آهن دولتی ایران به تفکیک نوع و ظرفیت متوسط هر واگن در پایان سال ۱۳۵۵

نوع واگن	تعداد محور	واگن‌های در سرویس بر حسب محور	کل واگن‌های در سرویس	ظرفیت کل واگن‌ها به تن	ظرفیت متوسط هر واگن
مسقف	۲ ۴	۱۹۰۰ ۱۶۶۸	۳۵۶۸	۱۲۸۷۲۳	۳۶/۰۸
لبه کوتاه	۲ ۴	۵۷۲ ۱۶۱۵	۲۱۸۷	۹۹۷۲۹	۴۵/۶
لبه بلند	۲ ۴	۶۱۳ ۳۰۱۳	۳۶۲۶	۱۷۹۵/۲	۴۹/۵
مسطح	۲ ۴	۹۱ ۳۴۱	۴۳۲	۱۸۸۹۹	۳۴/۷۵
مخزن	۲ ۴	۱۰۸ ۲۱۷۲	۲۲۸۰	۹۵۳۹۱	۴۱/۸۴
شن‌کش	۲ ۴	۱۸۷ ۲۰۰	۳۸۷	۱۵۱۷۶	۳۹/۲۱
لبه بلند معدن	۴	۹۷۲	۹۷۲	۵۲۰۷۵	۵۳/۵۷
کمرشکن	۶	۶	۶	۴۲۶	۷۱/۱۲
مسطح عریض	۶	۶۰	۶۰	۵۵۲۰	۹۲/۰۰
یخچال	۲	۱۵	۱۵	۳۰۰	۲۰
کابوس	۲	۲۳	۲۳	–	–
جمع کل	–	–	۱۳۵۵۶	۵۹۵۷۴۲	–

جدول تعداد واگن‌های مسافری و سلطنتی و مخصوص راه آهن دولتی ایران تا پایان سال ۱۳۵۵

واگن‌های مسافری				واگن‌های سلطنتی و مخصوص	
نوع واگن	ظرفیت کل	ظرفیت متوسط	تعداد در	نوع واگن	تعداد
توربوترن درجه یک	۶۴۰	۸۰	۸سالن	سلطنتی	۷
توربوترن درجه دو	۵۱۶	۴۳	۱۲سالن	رستوران قدیم	۱۲
اکسپرس خواب	۳۲۰۰	۳۲	۱۰۰واگن	رستوران جدید	۳۶
درجه یک لوکس	۱۶۲۰	۳۶	۴۵واگن	بازرسی	۳
درجه یک معمولی	۲۷۹۰	۴۸	۵۸ واگن	آمبولانس	۶
درجه دو قدیم	۴۸۴۵	۵۳	۹۱واگن	پست و توشه قدیم	۵
درجه دو جدید	۹۲۸۸	۶۹	۱۳۴ واگن	پست و توشه جدید	۳۹
درجه سه قدیم	۳۵۲۴	۷۵	۴۷ واگن	فورگن	۴۹
درجه سه جدید	۹۶۹۶	۹۶	۱۰۱ واگن	پیسترو	۴
				پرلمن	۱
جمع	۳۶۱۱۹	ـ	۵۹۶	جمع	۱۶۲

نوع و تعداد واگن‌هایی که به کابوس تبدیل شده‌اند

نوع	درجه‌دو قدیم	درجه سه جدید	رستوران	جمع
تعداد	۸	۱۲	۱	۲۱

جمع کل واگن‌ها ۷۷۹

برنامه‌های جدید برای توسعهٔ شبکهٔ خطوط

در رژیم‌گذشته کم نبودند کسانی که به تأمین رفاه عامه اعتنایی نداشتند و اگر برنامه‌ای برای آینده طراحی می‌کردند، قبل ار رفاه ملت، به خوشایند فلان شخص یا بهمان مقام می‌اندیشیدند. خوشبختانه در آن زمان هم در سازمان راه آهن افراد مؤمن و علاقه‌مند به تأمین رفاه عامه وجود داشتند و چه بسا وجود آنها مانع بزرگی در مقابل کج‌رویِ راه آهن دولتی ایران بود. همین نیک‌اندیشان و آینده‌نگران در سالهای پس از انقلاب هم که مصدر امور شدند، در فضای اسلامی با فراغ بال قدمهای مثبتی به سوی موفقیت راه آهن ایران در زمینهٔ توسعهٔ خطوط برداشتند. آنها برنامه‌های سنجیده‌ای در عصر حکومتِ گذشته پی‌افکنده بودند و با تمام سختیها و مخالفتهای جنبی، مقامات کج‌اندیش را به درستیِ آن طرحها متقاعد می‌ساختند. هر چند حکومت گذشته فرصت نیافت یا نخواست یا نتوانست این طرحها را اجرا کند، پس از پیروزی انقلاب اسلامی شاهد اجرای طرحهای بزرگ و افتخارآفرینی چون شرکتی شدن راه آهن، کامپیوتری شدن راه آهن، برقی شدن بعضی از خطوط، نوسازی اکثر خطوط آهن، احداث و افتتاح خط آهنهای بافق و بندرعباس و مهمتر از همه راه آهن مشهد ـ سرخس ـ تجن بوده‌ایم که همین متخصصان فنیِ مؤمن راه آهن در دورهٔ حکومت گذشته، آنها را پی‌ریزی کرده بودند و در زمان کوتاهی که از عصر جمهوری اسلامی ایران گذشته است به مرحلهٔ اجرا درآمده‌اند. با این مقدمه، به برخی از برنامه‌های توسعهٔ شبکهٔ خطوط راه آهن ایران در سالهای ۱۳۵۵ و ۱۳۵۶ می‌پردازیم.

«راه آهن ایران به منظور افزایش و بالا بردن ظرفیت حمل و نقل مسافر و کالا و ایجاد ارتباط مستقیم بین دیگر نقاط کشور، برنامه‌های مهمی در دست مطالعه و اجرا

دارد که به اهم آنها به شرح ذیل اشاره می‌شود:

۱ ـ طرح برقی کردن خط جلفا ـ تبریز

۲ ـ احداث خط آهن مشهد ـ سرخس

۳ ـ طرح ایستگاه بارگیری آستارا

۴ ـ طرح اتصال راه آهن کرمان به بندرعباس

۵ ـ ادامه خط کرمان به زاهدان

۶ ـ دو خطه کردن خط تهران ـ بندر شاهپور[1]

۷ ـ دو خطه و برقی کردن خط تهران ـ تبریز

۸ ـ دو خطه و برقی کردن راه آهن اصفهان ـ کرمان

۹ ـ خط کمربندی شاه آباد ـ آپرین ـ بهرام

۱۰ ـ کامپیوتری کردن خدمات راه آهن

۱۱ ـ توسعه ایستگاه تهران»

نقشهٔ پیوست از روی نقشهٔ ضمیمهٔ گزارش «کمیته فرعی راه آهن دولتی ایران» در سال ۱۳۵۵ با عنوان «ارزشیابی فعالیتهای انجام شده راه آهن در برنامه‌های چهارم و پنجم عمرانی کشور» تهیه شده است.[2]

۱. بندر امام خمینی

۲. اطلاعات دریافتی از دفتر برنامه‌ریزی وقت

فصل هشتم

کتابخانه تخصصی
تاریخ اسلام و ایران
۱۳۷۴

بخشهایی از تشکیلات راه آهن که به تدریج از آن جدا شدند یا از بین رفتند

از زمانی که احداث راه آهن در ایران مطرح شد، عقد قرارداد یا کسب امتیاز برای احداث خطوط آهن توسط اتباع ایرانی و غیرایرانی آغاز گردید. در نتیجهٔ بعضی از امتیازها، خطوط آهن کوتاهی در گوشه و کنار مملکت احداث شد. برخی از آنها، مانند خط آهن محمودآباد ـ آمل که مرحوم حاج امین‌الضرب تاجر ایرانی در دورهٔ سلطنت ناصرالدین شاه احداث کرده بود، یا خط آهن رشت ـ پیربازار خیلی زود برچیده شدند. برخی دیگر، مانند خط آهن تهران ـ حضرت‌عبدالعظیم یا تبریز ـ جلفا و زاهدان ـ میرجاوه تا احداث خط آهن سراسری پابرجا بودند و بعدها یا مثل راه آهن ماکو به کلی از بین رفتند یا اینکه نوسازی شدند و عرض خط را تغییر دادند و هنوز هم فعال‌اند، از جمله راه آهن تبریز ـ جلفا و راه آهن صوفیان و خط آهن زاهدان ـ میرجاوه.

در این فصل به بخشهایی اشاره می‌شود که زمانی جزء تشکیلات راه آهن بوده‌اند و بعدها به تدریج از بین رفته‌اند یا وضعیت آنها تغییر کرده و یا از راه آهن و تشکیلات آن جدا شده‌اند و به طور مستقل یا وابسته به یکی از وزارتخانه‌ها یا نهادهای دولتی به فعالیت پرداخته‌اند، از جمله اداره کل ساختمان که بارها از راه آهن به سازمان برنامه، از سازمان برنامه به راه آهن، و از راه آهن به وزارت راه و ترابری انتقال یافته است.

۱ ـ پس از تصویب قانون نقشه‌برداری و ساختمان راه آهن در بیست بهمن ۱۳۰۴ از سوی مجلس شورای ملی، اداره‌ای به نام «اداره راه آهن» در وزارت فوائد عامه تأسیس شد و ریاست آن به «ویلیام ب. پولند» امریکایی محول گردید. چون پیشرفت کار و نحوهٔ فعالیت این اداره رضایت‌بخش نبود، در ۲۳ خرداد ۱۳۰۷ منحل گردید و قرار شد ساختمان راه آهن به ترتیب دیگری، یعنی با روش قراردادی، شروع شود.

۲ ـ برای تأمین این هدف، سندیکای راه آهن با مشارکت چند شرکت تشکیل شد و

به منظور کنترل کار سندیکا، اداره‌ای به نام «اداره نظارت راه آهن» به وجود آمد .در اینجا به قانون تشکیل سندیکا اشاره می‌کنیم:

«قانون اجازه واگذاری نقشه‌برداری مفصل خط آهن به سندیکای متشکله از کمپانی آمریکایی و کمپانیهای آلمانی مصوب ۳۰ فروردین ماه ۱۳۰۷ شمسی

ماده اول ـ دولت مجاز است که نقشه‌برداری مفصل خط راه آهن راکه بر طبق قانون چهارم اسفند ماه ۱۳۰۵ معین شده است به سندیکای متشکله ازکمپانی آمریکایی یولن وکمپانیهای آلمانی «فیلیپ هولتسمان» و «یولموس برگر» و «سیمینس باواونیون» به طور مقاطعه واگذار نماید، شرایط فنی نقشه مزبور درکنترات منعقده بین دولت و سندیکای مزبوره معین خواهد شد.

«ماده دوم ـ مخارج نقشه‌برداری مزبور نباید در هر کیلومتری از سیصد و شصت و هشت تومان تجاوز نماید و نقشه‌برداری مزبور باید مطابق شرایط معینه وکنترات بوده، در تحت نظارت مهندسینی که از طرف دولت معین می‌شود به عمل آید.

تبصره ـ مسافتی که توسط خود دولت نقشه‌برداری کامل شده است از کنترات موضوع خواهد شد.

«ماده سوم ـ دولت می‌تواند برای این که نمونه‌هایی برای ساختن راه آهن ایران تهیه نموده و مظنهٔ از مخارج آن به دست آورد به عنوان امتحان، ساختمان قسمت معین راه راکه از صد و پنجاه کیلومتر از هر طرف تجاوز نکند به سندیکای مذکور به خرج دولت واگذار نماید و پس از آن هرگاه قانون مناقصه ساختمان کلاً یا بعضاً در مجلس شورای ملی تصویب شد، با تساوی شرایط سندیکای مذکور حق تقدم خواهد داشت.

«مادهٔ چهارم ـ دولت مجاز است که از عایدات انحصار قند و شکر و چای مخارج

نقشه‌برداری و ساختن قسمتی از راه آهن که در ماده قبل ذکر شده و نظارت در آن را تأدیه نماید.

«مادهٔ پنجم ـ قانون پنج میلیون اعتبار سابق پس از تصویب این قانون ملغی است.

«مادهٔ ششم ـ وزارتین فواید عامه و مالیه مأمور اجرای این قانون می‌باشند.

این قانون که مشتمل بر شش ماده است در جلسهٔ سی‌ام فروردین ماه یکهزار و سیصد و هفت شمسی به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

رئیس مجلس شورای ملی: حسین پیرنیا»[1]

«اداره نظارت» بعدها به انتقاد از فعالیتهای سندیکا پرداخت و در ۲۳ اردیبهشت ۱۳۰۹ قرارداد سندیکا فسخ شد.

۳ ـ در سال ۱۳۱۰، راه آهن بندر ترکمن ـ قائم‌شهر تکمیل شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت و اداره مخصوصی به نام «اداره بهره‌برداری راه آهن شمال» در ساری تشکیل شد. با اینکه «اداره راه آهن جنوب» و «اداره راه آهن و کشتیرانی رضاییه» نیز پیش از آن تشکیل شده بود، این تشکیلات برای رسیدگی به همهٔ امور راه آهن رو به توسعه کافی نبود. در نتیجه، طبق قانون مصوب دوازده مرداد ۱۳۱۴ که از اول مهر ۱۳۱۴ به مرحلهٔ اجرا درآمد «مؤسسه راه آهن دولتی ایران» تأسیس و به سازمان وزارت راه اضافه شد. این مؤسسه بعدها «بنگاه راه آهن دولتی ایران» و سپس «راه آهن دولتی ایران» نامیده شد و در نهایت «شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران» نام گرفت. مشروح تغییراتِ سازمانها و تشکیلات راه آهن در فصل دهم از گفتار سوم ذکر

---

۱. مجموعهٔ قوانین و مصوبات در ارتباط با راه آهن از ابتدای تأسیس، دفتر حقوقی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ص ۵.

می‌شود.

۴ ـ در زمان ناصرالدین شاه، خط کوتاهی به طول ۸/۷ کیلومتر از تهران به حضرت عبدالعظیم احداث شد که شرح آن در فصل امتیازات آمده است. این خط نیز پس از ۷۲ سال فعالیت تعطیل شد. دولت ایران در ۲۹ شهریور ۱۳۳۵ به شرکت صاحب امتیاز اخطار کرد که یا نسبت به تعویض و نوسازی تجهیزات خود اقدام کند یا امتیاز لغو خواهد شد؛ پس از گذشت پانزده روز مهلت اخطار و سپری شدن سالهای دیگر و پیگیری مقامات قضایی این خط با صدور رأی دادگاه مبنی بر محکومیت شرکت از اول دی ماه ۱۳۳۹ تعطیل شد.

۵ ـ راه آهن و کشتیرانی دریاچه رضاییه: دریاچه اورمیه در آذربایجان و در شمال غربی ایران قرار دارد و هم اکنون حدفاصل آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی است. این دریاچه از عوامل مهم حیاتی و اقتصادی منطقه محسوب می‌شود؛ علاوه بر تأثیر بر اقلیم منطقه و فراهم آوردن شرایط مناسب جوّی برای به وجود آمدنِ مراتع و مزارع سرسبز و همچنین استخراج نمک از آب‌شور آن، نقش ارتباطی آن در گذشته به مراتب مهمتر از امروز بوده است. در حال حاضر نیز نقش ارتباطی آن به دلیل کاهش زمان مسافرت از سواحل غربی به سواحل شرقی دریاچه و ارتباط آذربایجان غربی با مناطق مرکزی کشور بر کسی پوشیده نیست.

در گذشته که روس‌ها تازه راه آهن جلفا ـ تبریز را احداث کرده بودند، کالاهای وارداتی و صادراتیِ قسمت غرب دریاچه با کشتی به شرفخانه می‌رسید و از آنجا از طریق راه آهن جلفا ـ تبریز به مناطق داخلی یا خارج از کشور حمل می‌شد. در این زمان، براساس قانون مصوب سال ۱۳۰۲، یک مهندس لهستانی در راه آهن آذربایجان استخدام شد. قانون مذکور بدین شرح است:

«قانون استخدام مسیو [ترسکینسکی][1] لهستانی به سمت مهندس متخصص راه آهن آذربایجان مصوب ۳۲ جوزا ۱۳۰۲ شمسی

ماده ۱ ـ دولت علیه ایران مجاز است مسیو [ترسکینسکی] لهستانی را برای استخدام وزارت فواید عامه به سمت مهندس متخصص راه آهن آذربایجان کنترات نماید.

ماده ۲ ـ دولت علیه ایران قبول می‌کند که سالیانه مبلغ چهارهزار و هشتصد تومان در مقابل خدمات مشارالیه در دوازده قسط متساوی در آخر هر برج شمسی به مشارالیه بپردازد.

ماده ۳ ـ مدت استخدام مسیو ترسکینسکی از تاریخ اول تنگوزئیل ۱۳۰۲ برای مدت یک سال خواهد بود.

ماده ۴ ـ دولت مجاز است بر طبق ماده دوم قانون کنترات مستخدمین خارجه، مصوبه ۲۳ عقرب ۱۳۰۱ سایر شرایط را تعیین و کنترات مسیو ترسکینسکی لهستانی را امضاء نماید.[2]»

ویژگیهای کشتیرانی دریاچه اورمیه در آن زمان به شرح زیر بود[3]:

کشتیها و اسکله‌ها:

کشتیهای راه آهن جلفا به تبریز عبارت بود از:

۱ ـ یک کشتی ۸۵ تنی با موتور دیزل به قوهٔ ۱۲۰ اسب بخار با کشتی یدکی. این اولین کشتی‌ای بود که بر روی دریاچهٔ به کار انداخته شد.[4]

---

۱ . مهندس آناتول ترسکینسکی مشاور فنی وزارت راه و مؤلف کتاب تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران .

۲ . مجموعهٔ قوانین مجلس ، سال ۱۳۰۲.

۳ . تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران ، ص ۴۹.

۴ . تاریخچهٔ مختصر راه آهن در ایران ، ص ۴۹.

(دولت روسیه به پاس خدمات و طرح مهندس ترسکینسکی در خصوص استفاده از دریاچه، این کشتی را به نام آناتول ترسکینسکی نامگذاری کرد.)[1]

۲ ـ یک دستگاه قایق چوبی ۶۵۰ تنی.

۳ ـ سه دستگاه قایق چوبی به شماره‌های ۱، ۲ و ۳ هر یک به ظرفیت ۱۵۵ تن.

۴ ـ دو دستگاه قایق چوبی ترکمنی هر یک به ظرفیت ۱۶/۵ تن.

اسکله‌ها:

اسکله‌های دریاچهٔ اورمیه به قرار زیر بوده است:

۱ ـ در شرفخانه اسکله‌ای به طول ۱۲۸ متر با یک استاکاد ۲۵۶ متری وجود دارد که اسکله را به کنارهٔ دریاچه متصل می‌کند. این اسکله برای قطارهای راه آهن ساخته شده است.

۲ ـ اسکلهٔ غرب دریاچه در گلمانخانه برای اطراف اورمیه و خود اورمیه.

۳ ـ اسکله حیدرآباد برای نواحی جنوبی دریاچه.

۴ ـ اسکلهٔ شرق دریاچه در «دانالو» برای شهرهای مراغه و میاندواب.

۵ ـ اسکلهٔ گوشهٔ شمال غربی دریاچه در «خان تختی» برای نواحی سلماس و دیلمان.

۶ ـ اسکله در آق گنبد برای جزیره شاهی.

سطح دریاچه اورمیه متغیر است، هنگام احداث راه آهن ارتفاع آب آن از سطح دریای آزاد ۱۲۷۶/۸۱ متر بود و به دلیل بالا آمدن آب و طوفانهای احتمالی اسکله را ۱/۶۳ متر بلندتر ساختند، زیرا سطح آب دریاچه گاهی بالا می‌آمد و تا ۰/۷۵ متری زیر اسکله می‌رسید و ساحل و خانه‌های اطراف در معرض خطر بود. از این جهت، برای پیشگیری از خطرات احتمالی، اقدامات حفاظتی انجام دادند، ولی سطح آب مجدداً

۱. همان، ص ۴۹.

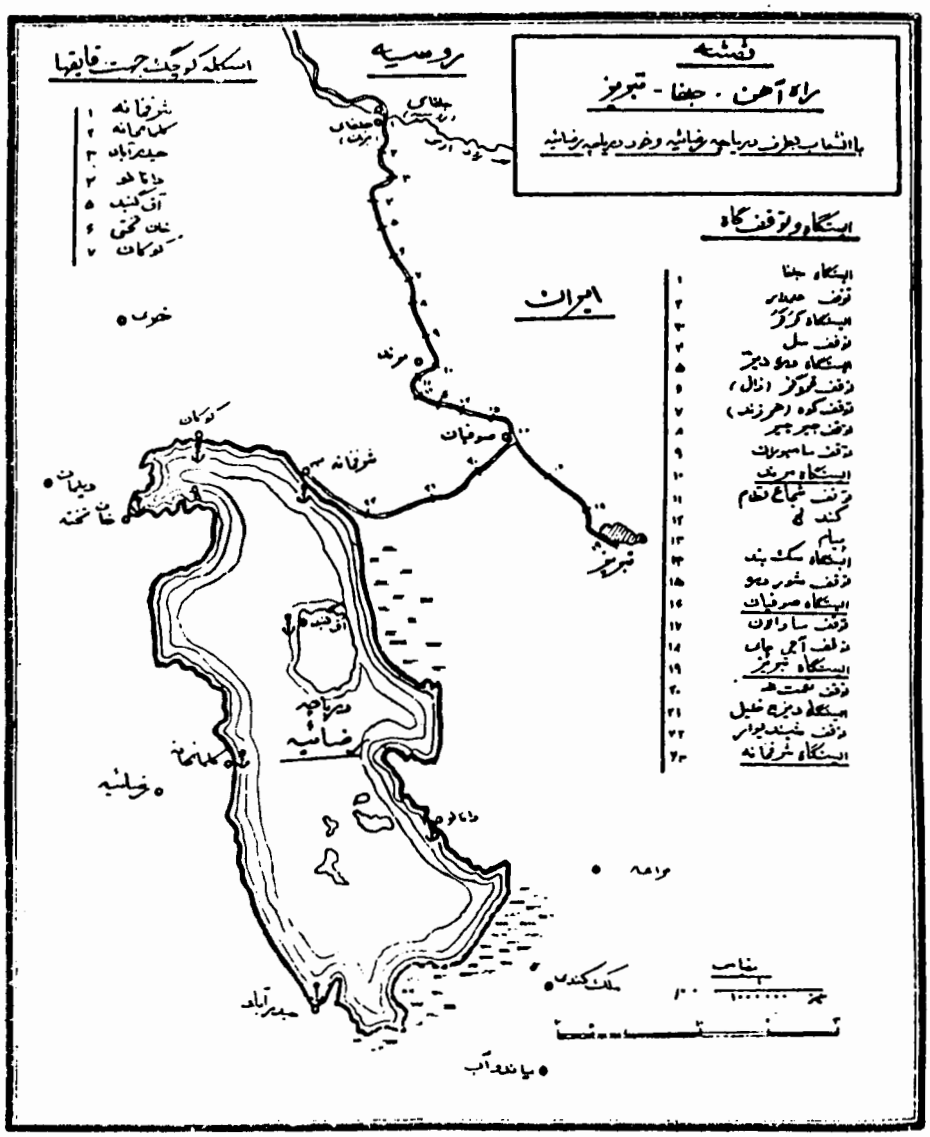
پایین رفت و اسکله دچار اشکال شد.

راههای دسترسی:

۱ ـ راه گلمانخانه به شهر اورمیه که تقریباً بیست کیلومتر بود.

۲ ـ از طریق دانالو و راه تبریز و مراغه.

۳ ـ تأسیساتی از قبیل خانه‌های مسکونی، کارگاهها و مغازه‌ها نیز ساخته شده بود. مخارج کشتیرانی دریاچه اورمیه در فهرست هزینه‌های راه آهن جلفا به تبریز منظور نشد. هزینهٔ این تشکیلات بالغ بر ۳۷۵۰۰۰ روبل طلا و معادل ۳۲۶۷۰۰ دلار آن زمان بود.



نقشهٔ خط آهن آذربایجان و دریاچهٔ اورمیه

تشکیلات و دسته‌های روسی در دریاچه :

کشتی‌هایی که از روسیه برای دریاچه اورمیه وارد شده یا در محل ساخته بودند به قرار زیر است:

۱ ـ کشتی «آدمیرال» که دو دستگاه موتور ۱۶۰ اسبی داشت.

۲ ـ کشتی «کرچت» با دو موتور ۱۶۰ اسبی.

۳ ـ کشتی «تلگراف» که از همه کشتیها تندروتر بود و موتور آن دویست اسب قدرت داشت.

۴ ـ کشتی «قزاق» ، چهل اسبی.

۵ ـ کشتی «دراگون» ، چهل اسبی.

۶ ـ کشتی «استاسیونر» ، هشتاد اسبی.

۷ ـ کشتی «ایوری» ، بیست اسبی.

۸ ـ کشتی «گئورگی» ، بیست اسبی.

۹ ـ کشتی «نیکلای» ، نه اسبی (بخار).

۱۰ ـ کشتی «یودیتچ» ، نه اسبی.

۱۱ ـ کشتی «رازووچیک» ، بیست اسبی.

۱۲ ـ کشتی «سوکر» ، ۴۴ اسبی.

۱۳ ـ کشتی «پرنس گئورگی لوو» ، ۷۵ اسبی (بخار).

قایقهای مورد استفاده در دریاچه اورمیه عبارت بودند از:

قایقهای چوبی: قایق شاهه، ۱۴۰ تنی؛ قایق اورمیه، ۱۴۰ تنی.

قایقهای فلزی : قایق «سوابدنایا» (روسی آزاد)، ۱۲۰ تنی، ده دستگاه قایق کوچک ۱۶۵ تنی؛ قایق «سانیتر» (بهداری)، ۱۶۵ تنی؛ یک قایق برای حمل نفت.

قایقهای متفرقه: دو قایق ترکمنی و دو قایق گرجی و ایرانی نیز در این دریاچه فعالیت می‌کرد.

علاوه بر این کشتیها، در زمان جنگ جهانی اول کشتیهای شرکت بوداغیان ـ استیونس هم در این دریاچه کار می‌کردند، از جمله کشتی شانزده اسبی «گوسار» و کشتی چهل اسبی «استرلک» و همچنین دو دستگاه قایق کوچک بدون کمر ایرانیِ سی تا چهل تنی.

ارتش روسیه اسکله‌های گلمانخانه و حیدرآباد و دانالو را توسعه داد و در حیدرآباد اسکلهٔ دیگر بنا کرد. اسکلهٔ بزرگی نیز به نام «اژن» در شمال غربی دریاچه ساختند تا از طریق آن با خوی و گردنهٔ خانسور در سمت ترکیه ارتباط برقرار کنند. نظامیان روس همچنین کارگاههای بزرگ و انبارهای لازم برای لوازم یدکی در کنار دریاچه ساخته بودند. پس از خروج نظامیان روس از ایران، کلیه کشتیها و ساختمانهایی که در تشکیلات دریاچه داشتند و باقی مانده بود، طبق صورت مجلس تحویل راه آهن جلفا ـ تبریز شد.

راه آهن و کشتیرانی آذربایجان در دوران جنگ جهانی اول

با شروع جنگ جهانی اول در دسامبر ۱۹۱۴، قشون ترکیه عثمانی وارد آذربایجان شدند. در ژانویه ۱۹۱۵ وارد تبریز شدند و خط آهن را تا مرند اشغال کردند. دولت روسیه به تمام کارمندان تبعهٔ روسیه در راه آهن جلفا دستور داد به روسیه مراجعت کنند. در اواخر مارس ۱۹۱۵، پس از چند نبرد شدید بین سربازان ترک و روس، لشگریان روس نیروهای عثمانی را عقب زدند و مجدداً شهر تبریز را اشغال کردند. به این ترتیب، کارکنان روس راه آهن آذربایجان، از جمله آناتول ترسکینسکی، و مقاطعه‌کاران روس برای ادامهٔ خدمت به آذربایجان برگشتند.

خاطرات تلخی از اشغال آذربایجان توسط نیروهای عثمانی به جا مانده است و راه آهن و کشتیرانی دریاچه از این اشغال لطمه‌های شدید دید. عثمانی‌ها به هیچ چیز و هیچ کس رحم نکردند، مردم را غارت کردند و خانه‌هایشان را ویران ساختند؛ آنچه نتوانستند ببرند طعمهٔ حریق کردند و از جمله قایقهای دریاچه اورمیه را منهدم ساختند. پس از عقب‌نشینی نیروهای عثمانی، از اموال منقول و غیرمنقول راه آهن چیزی برای استفاده باقی نبود و اداره راه آهن برای مرمت خرابیها حتی بیل و کلنگ هم نداشت.

در اوت ۱۹۱۵، فرماندهی نیروهای روس دستور داد که راه آهن آذربایجان باید در مدتی کمتر از چهار ماه به ساحل دریاچه اورمیه برسد. به لحاظ شرایط جنگی، عملیات ساختمانی این راه با فعالیت شدیدی آغاز شد و هر کیلومتر خط آهن احداث می‌شد لشگریان روس بلافاصله بهره‌برداری از آن را آغاز می‌کردند. راه آهن ده روز قبل از مهلت تعیین شده به شرفخانه در ساحل دریاچه اورمیه رسید. پس از آن، ریل‌گذاری به طرف تبریز شروع و در ۲۱ فوریه ۱۹۱۵ نیز قطار وارد این شهر شد.

مراسم افتتاح راه آهن آذربایجان در ششم مه ۱۹۱۶ با حضور ولیعهد ایران و

سرتیپ «یانوسکویچ»، نماینده قشون روس و رئیس سابق ستاد ارتش آن کشور انجام شد. پس از آغاز رویدادهای انقلاب کبیر روسیه، قشون روس در ماه اکتبر آذربایجان را تخلیه کردند. در ماه مه ۱۹۱۸، قشون عثمانی ناگهان خود را به دریاچه اورمیه رساندند و به گلمانخانه حمله کردند. کشتی آناتول ترسکینسکی، که در گلمانخانه به حمل مسافران و کارمندان مشغول بود، فوراً به بندر شرفخانه گریخت غافل از اینکه ترک‌ها قبلاً شرفخانه را اشغال کرده بودند. به این ترتیب، هنوز کشتی به بندر نرسیده بود که زیر آتش توپ ترک‌ها قرار گرفت. کشتی سوراخ و رانندهٔ آن کشته شد. ترک‌ها به داخل کشتی راه یافتند و آن را غارت کردند، مسافران را کشتند و جسدشان را به دریا انداختند. تمام آذربایجان به اشغال نیروهای ترک درآمد. گروهی از کارمندان روس راه آهن از راه اردبیل و برخی از راه زنجان و قزوین گریختند؛ دسته اول گرفتار سارقین مسلح و زخمی و غارت شدند، دسته دوم نیز مبتلا به وبا شدند و از بین رفتند. به این ترتیب، تمام کارمندان روس راه آهن آذربایجان نابود شدند.

در اواخر سال ۱۹۱۸ و اوایل ۱۹۱۹، آتش جنگ خاموش شد و نیروهای مغلوب عثمانی خاک آذربایجان را ترک کردند.

در ۱۹ ژانویه ۱۹۱۹، دولت ایران از ترسکینسکی دعوت کرد برای مرمت راه آهن به ایران بیاید. او زمانی به ایران برگشت که تمام کارگاهها و مؤسسات راه آهن ویران شده بود و ترک‌ها همهٔ لکوموتیوها و واگن‌ها و تجهیزات کارخانه‌ها را تا آنجا که می‌توانستند با خود برده و بقیه را در دریاچه غرق کرده بودند. طوری که تا مدتها تکه‌پاره‌های آنها در کنار دریاچه دیده می‌شد. تنها چیزهایی که از دستبرد در امان مانده بود یکی لکوموتیو فرسودهٔ ۴۴ ساله و دو لکوموتیو بزرگ از نوع ۰-۵-۰ و چند واگن تجارتی بود که کاملاً متلاشی شده بودند. سربازان ترک هنگام توقف در تبریز،

تراورس‌ها و تیرهای سقف‌ها و حتی پرونده‌ها را به جای سوخت مصرف کرده بودند و از بناهای راه آهن جز دیوار چیزی باقی نمانده بود. ترسکینسکی می‌نویسد:«با زحمات زیاد توانستیم لکوموتیوها و واگون‌های غیرقابل استفاده و تکه‌پاره‌های قایقها و کشتیها را پس از مدتها سوار و دایر کنیم.[۱]»

پس از انقلاب کبیر روسیه و تشکیل دولت اتحاد جماهیر شوروی راه آهن آذربایجان و متعلقات آن نیز طبق قرارداد فوریه ۱۹۲۱ به دولت ایران واگذار شد و از آن تاریخ راه آهن و کشتیرانی دریاچه اورمیه به دست خود ایرانیها اداره شد.[۲]

اداره کشتیرانی دریاچه رضاییه تا مدتها جزئی از تشکیلات راه آهن بود و بعدها از آن جدا شد. تا سال ۱۳۳۹، «ناحیه آذربایجان و کشتیرانی دریاچه رضاییه» در برنامهٔ سازمانی راه آهن قرار داشت، ولی پس از آن به «ناحیه راه آهن آذربایجان» تغییر نام داد. در این زمان مسافرت از طریق راه آهن به شهر اورمیه با خرید بلیط در مبدأ امکان‌پذیر بود: از تهران تا ایستگاه عجب‌شیر با قطار، از عجب‌شیر تا بندر رحمانلو با اتوبوس ویژه، از بندر رحمانلو در شرق دریاچه تا بندر گلمانخانه در ساحل غربی با کشتی و از بندر گلمانخانه تا شهر رضاییه با اتوبوس ویژه.

---

۱. تاریخچهٔ مختصر راه آهن، ص ۴۳.

۲. همان صص ۴۰ ـ ۴۳.

فصل نهم

تصاویری از راه‌آهن ایران از ابتداء تأسیس تا پیروزی انقلاب اسلامی

اشاره: شروع ساختمان راه آهن سراسری ایران تقریباً تقارن پیدا کرده بود با تأسیس نظام حکومت پهلوی و سلطه رضاخان بر مقدرات مردم ایران، کمااینکه بکارگیری هنر و صنعت عکس و فیلمبرداری نیز بیش از پیش در این زمان رواج یافت و با تمام امکانات در سطح وسیعی در خدمت دستگاه تبلیغاتی شاه قرار گرفت.

رضاخان و فرزندش می‌توانستند از موقعیتهای مطلوب و اوضاع مناسب حداکثر استفاده را بعمل آورند و با تبلیغات گسترده، تأسیس هر پدیده قابل توجه و مردم پسند را بنام خود ثبت و ضبط نمایند.

«راه آهن» بزرگیرین و مهمترین پدیده‌ای بود که جبر زمان و اوضاع و احوال سیاسی و اقتصادی جهان و شرایط منطقه‌ای، تأسیس آن را در هر کشوری از جمله ایران ضروری و غیر قابل اجتناب می‌نمود. تمام کشورهای اروپائی و برخی کشورهای دیگر دنیا تا آن زمان از وجود راه‌آهن بهره‌مند بودند و لیکن در کشور ما علی رغم اینکه این اسباب ترقی و پیشرفت جزء آمال و آرزوهای دیرینه مردم بود و بعضی از شخصیتهای دلسوز در تحقق آن مجاهدتها کرده بودند، متأسفانه بدلیل کارشکنیهای دو ابر قدرت رقیت آن زمان، به مرحله اجرا نرسیده بود و در سطح وسیع و کار آمد ساخته نشده بود که از خوش اقبالی رضاخان شرایط مناسب برای تحقق آن همزمان با سلطنت او فراهم گردید.

قریب پنجاه سال تاریخ تأسیس و فعالیت راه‌آهن سراسری و خطوط منشعب از آن در کوران حوادث جهانی بیش از هر راه‌آهن دیگر دارای لحظات تاریخی قابل توجه و به یادماندنی است. این لحظات تحت تأثیر دستگاه تبلیغاتی شاهان پهلوی بگونه‌ای در نشریات زیر سلطه منعکس می‌گردید که هر خواننده با خواندن مطالب و دیدن تصاویر چنین تصور می‌کرد که گویا شاهان پهلوی با کرامت شاهی تنها با زدن کلنگ یا چرخاندن یک مهره طلائی

و یا قطع نوار سه رنگ توانسته‌اند راه آهن به آن بزرگی را به وجود آورند و در اختیار مردم قرار دهند.

لذا نظر باینکه پس از انقلاب، این اولین بار است که تاریخ راه آهن به صورت جامع در مجموعه ۳ جلدی تدوین گردیده است و جلد دوم مجموعه به « **تاریخ راه آهن ایران تا پیروزی انقلاب** » اختصاص یافته، ضروری دانستیم مداحی‌ها و گزافه گوئیها و تحریفهای نشریات به طور کامل در آن اصلاح گردد. که این کار عملی گردید. اما تصاویر بجا مانده از لحظات تاریخی قابل اصلاح یا تغییر نیستند بنابراین از دو حال خارج نبود یا باید از آنها بطور کلی چشم می‌پوشیدیم و یا باید آنچنانکه هستند، چاپ و منتشر می‌نمودیم و ما راه دوم را انتخاب کردیم. برای اینکه اولاً به رشد و آگاهی و بلوغ سیاسی مردم پس از انقلاب شکوهمند اسلامی، اعتقاد و ایمان داریم و ثانیاً روشنگریهائی که در متن کتاب، در شرح وقایع تاریخی به عمل آمده ، مطمئن هستیم با ذهنیتی که در خواننده این کتاب به وجود خواهد آمد، آنان در تصاویر چاپ شده ، در پشتِ چهره‌های منفور طاغوت، لحظه‌های تاریخی راه آهن و کوشندگان و مجاهدین واقعی آن، و کارکنان و کارگران زحمتکش این مؤسسه بزرگ مردمی را، با چشم بصیرت ملاحظه خواهند فرمود.

مراسم اولین کلنگ ساختمانی راه آهن ، در زمینهای اطراف تهران (محل ایستگاه فعلی تهران)
شیخ خزئل ازجمله مدعوین است

باز دید رضا خان‌از عملیات ساختمانی راه آهن سراسری

سرکشی رضاخان به مسیر خط آهن سراسری درحال ساختمان .
توضیحات لازم توسط مجید آهی داده می شود

بستن آخرین پیچ ومهره راه آهن و اتصال خط آهن شمال وجنوب
در ایستگاه سمیه (فوزیه سابق)

طاق نصرت مربوط به مراسم اتصال خط آهن شمال وجنوب

عکسهائی از مراسم اتصال خط آهن شمال وجنوب

عکسهائی از مراسم اتصال خط آهن شمال وجنوب

رضاخان بابستن آخرین پیچ ومهره ، راه آهن شمال را به جنوب متصل می نماید

رضاخان ومحمدرضا خان خوشال ومغرور سوار بر قطار سلطنتی

نمای داخلی واگن سلطنتی

حوبک ۵

تلاشها و رنجهائی کشیده شد تا راه آهن ایران احداث گردید ،
تلاش اصلی از کجا بود ؟

سازندگان اصلی راه آهن ایران چه کسانی‌بودند ؟

کارگران راه آهن را می سازند و .....

شاهان آن را بنام خود افتتاح می کنند!

مراسم‌افتتاح کوی کارگران راه آهن

مراسم افتتاح کوی کارگران . مهندس فتحی توضیحاتی به محمد رضا خان می دهد
منصور نخست وزیر و اقبال وزیر راه در طرفین ایستاده اند

مراسم افتتاح کوی کارگران (۱۳۲۹) ، شاه از خانه های کارگری بازدید می کند ، منصور نخست وزیر ، دکتر اقبال وزیر راه ومهندس فتحی رئیس ناحیه تهران درعکس دیده می شوند

مراسم بیستمین سالروز تأسیس راه آهن (۲۳ مهر ۱۳۳۶) قوام السلطنه نخست وزیر فروهر وزیر راه و عزت اله هدایت مدیر کل راه آهن ،
در عکس بالا مهندس فتحی رئیس ناحیه تهران توضیحاتی می دهد .

مراسم افتتاح ایستگاه راه آهن مشهد

شاه وهیأت همراه برای بستن آخرین پیچ ومهره خط تهران - مشهد به محل مخصوص حرکت کرده اند

نثار دسته گل به آرامگاه نادر شاه

مراسم گشایش ایستگاه خط آهن مشهد وقطع نوار سه رنگ

مراسم افتتاح ایستگاه راه آهن مشهد،نورالدین امامی نماینده مجلس شورای ملی
قالیچه ای از عکس شاه به وی هدیه می کند

بستن آخرین پیچ ومهره
راه آهن تهران - تبریز

قطع نوار سه رنگ و
افتتاح راه آهن تهران - تبریز

استاندار آذربایجان خیر مقدم می گوید

شاه در ایستگاه تبریز ازقطار پیاده می شود

کارگران زحمتکش راه آهن و .....

وزیر راه متملق در مقابل شاه

اولین مسافرت شاه وفرح پس از ازدواج ، در ایستگاه ساری

روز پنجشنبه پنجم مهرماه ۱۳۵۰ محمد رضا خان به ایستگاه رازی رفت
واز آنجا با قطار سلطنتی بسوی مرز عزیمت نمود

در داخل سالن ایستگاه رازی از رئیس کل ومدیران کل راه آهن دولتی
پرسشهائی از وضع راه آهن می نماید

رئیس کل راه آهن از طرف راه آهن ایران قرارداد برقی نمودن
خط راه آهن تبریز - جلفا را امضاء مینماید.

رئیس جمهور ترکیه از شاه ایران تقاضا نمود که بطرف ساحل دریاچه وان محل توقف فری بوت که مخصوص حمل قطارهای راه آهن می باشد ، برود و باقطع نوار سه رنگ اجازه بهره برداری ازقطارهای ایران وترکیه راصادر نماید.

مراسمی از افتتاح اتصال راه آهن ایران به راه آهن اروپا

گزارش رئیس کل راه آهن به محمد رضا پهلوی

نمایه

آ

ا

ب

پ

ت

ج

چ

ح

خ

د

ر

ز

ژ

س

ش

ص

ط

ع

غ

ف

ق

ک

گ

ل

م

ن

و

ه

ی

اصلاحات و اضافات

چهار سطر چاپ نشده در صفحه ۱٦۱ این کتاب قبل از (فصل هفدهم)

فصل شانزدهم : دکتر استروز بیرغ متعهد می‌شود که هرساله مبلغ دو هزار فرانک به عنوان مالیات اراضی که برای ساختن راه‌آهن ضرور خواهد شد به کارگذاران دولت اعلیحضرت شاهنشاهی بدهد در این صورت راه مزبور از سایر حقوق و مالیات معاف خواهد بود .

بازنویس متن امتیازنامهٔ بواتال که تصویر آن در صفحات ۲٦۸ و ۲۷۰ این کتاب چاپ شده‌است

- دولت علیه ایران به مسیو فابیوس بواتال مهندس فرانسوی یا شرکا یا وراث یا محقّین او امتیاز خط آهن مابین طهران و شاهزاده عبدالعظیم را می‌دهد .

- تمام مخارج برای ساختمان و بیع زمین و اسباب لازمه متعلق به راه‌آهن بعهدهٔ مسیو بواتال یا شرکای او می‌باشد و دولت علیه ایران فقط حق مخصوص مطلق ملکی را در دایر داشتن خط مزبور به مشارالیهم می‌دهد .

- و نیز دولت علیه ایران حق گمرکخانه را در ورود اشیاء لازمهٔ راه‌آهن را که مباشرین گمرکخانه بعد از ملاحظه معاف خواهند داشت به جهت ساختمان و دایر داشتن راه مزبور معاف می‌دارد و مأذون می‌فرماید که چوب آلات لازمه را یعنی آن قدر که برای خط طهران تا شاهزاده عبدالعظیم ضرور است از جنگل دولتی مجاناً دریافت دارند و هیچوقت را مالیات و حقوق دیگر از راه‌آهن مزبور مطالبه نخواهند کرد .

- هرگاه در بیع زمین یا در عمل ساختمان یا در عمل دایر داشتن به جهت صاحبان امتیاز مشکلاتی رخ دهد دولت علیه ایران متعهد است که رفع آن را به حقیّت و شرع نموده حمایت و دادرسی را نسبت به صاحبان امتیاز مرعی دارد .

- هر اوقات را که اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی در روی راه مزبور ارادهٔ حرکت فرمایند کالسکهٔ مخصوص از برای شخص همایون ایشان موجود خواهد بود .

- این امتیازنامه به مسیو بواتال داده می‌شود به این شرط که خط مزبور را قبل از غره

ماه ژانویه ۱۸۸۸ به اتمام رسانیده دایر بدارد و اگر به این وعده وفا نکند امتیاز مزبور کان لم یکن و لغو و باطل خواهد شد و دارندهٔ امتیاز تعهد خواهد کرد که خیابان مشجر مابین طهران و شاهزاده عبدالعظیم را به هیچ وجه متعرض نشود.

ـ این امتیاز نامه به دو نسخه نوشته شده و نسخه‌ای که در دست صاحبان امتیاز است باید به صّح اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی دولت علیه ایران برسد. **فابیوس بواتال امضاء:**

باز نویس گزارش موسیو بواتال مبنی بر حمل و نقل لوازم از رشت به تهران که تصویر آن در صفحه ۲۷۸ این کتاب چاپ شده است

حضرت مستطاب اجل اشرف آقای وزیر دام اقباله‌العالی را معروض می‌دارد که اشیاء لازمهٔ مقدمات راه‌آهن بالتمام فراهم موجود و هر ساعتی زمینهای لازمهٔ خط راه طهران الی حضرت عبدالعظیم تحویل کمپانی شود و شروع در عمل خواهد شد.

از قرار نقشهٔ که اینک ایفاد حضور داشت منزل راه‌آهن «گار» در طهران کوچهٔ دروازه قدیم حضرت عبدالعظیم در محلی که الحال سرای مخروبهٔ دولتی است خواهد شد. از محل مزبور که حرکت کرد خط راه‌آهن از زمینهای غیر مسکونی می‌باشد که الی خندق امتداد دارد و به توسط شکافی در خاک زیر خندق عبور می‌نماید که شب ها را به دروازهٔ مستحکمی مسدود و پل مصنوعی نیز در آن احداث خواهد شد و از آنجا مستقیماً به سمت خیابان نجف آباد کشیده شده و از خیابان مزبور گذشته به سمت دولت آباد امتداد می‌یابد که طول الی آنجا تقریباً شش هزار و پانصد ذرع می‌باشد و عرض راه همه جا پانزده ذرع است.

از محل مزبور عبور خط راه از حسین آباد تقریباً پانصد و پنجاه ذرع می‌باشد. دیوار متصل به اراضی نواب علیه عالیه شاهزاده عزّت الدوله دامة شوکتها می‌گردد که تقریباً طول امتداد آن سیصد ذرع می‌باشد و از آنجا الی منزل حضرت عبدالعظیم که در قرب یخچالهای حضرت مستطاب اجل اشرف عالی است امتداد

می‌یابد . منزل «گار» تقریباً شش هزار ذرع مضروبی است .
خط مزبور لازم به تعریف نیست ولی لازم است معروض دارم زمینهایی که در جنب این خط واقع است آینده را قیمت گزافی حاصل خواهد کرد و این زمینها غالباً متعلق به سرکار اقدس همایونی روحنافداه می‌باشد .
از حضرت مستطاب اجل اشرف مستدعی چنان است از خاکپای همایونی روحنافداه استیذان نمائید که اولاً مرخص فرمایند خاک زیر خندق را شکافته پل و دروازه مستحکمی مخصوص راه‌آهن احداث سازد که شبها را بتوان مسدود ساخت ثانیاً اراضی را که متعلق به سرکار اعلیحضرت اقدس همایون روحنافداه می‌باشد از خندق الی دولت آباد تا نقطه‌ای که در روی نقشه تعیین یافته است به موجب فرمان مهرلمعان مبارک همایونی از برای طول مدت امتیاز نامه به تصرف کمپانی داده شود . ثالثاً در خصوص حمل سنگ و ریگ لازمه اذن حاصل شود که یک رشته مختصری از عرض راه به سمت کوه آنجایی را که معدن سنگ است امتداد یابد ، رابعاً مرخصی حاصل شود که سه یا چهار نفر شاگرد مهندس ایرانی از مدرسه دارالفنون به جهت این عمل گرفته شود . خامساً دو دسته سرباز که هر دسته سه نفر باشد برای مستحفظی و قراولی ادوات راه‌آهن مرحمت گردد .
در خصوص اراضی که متعلق به بعضیٔ از اشخاص می‌باشد نیز مستدعی است مرحمتی فرمایند که به قیمت حالیه بمعرض بیع در آید و کمپانی نیز حاضر است که الساعه به پول نقد ابتیاع نماید و در هر آنی که تمام اراضی مزبوره یا قسمتی از آن به تصرف کمپانی داده شد شروع در عمل ساختمان نماید .

فابیوس بواتال امضاء :

بازنویس گزارش پیشرفت کار باامضای نایب رئیس شرکت که تصویر آن در صفحه ۲۷۹ این کتاب چاپ شده است

عمل راه‌آهن طهران الی حضرت عبدالعظیم علیه آلاف التحیه و التکریم
باعث بر اینکه تاکنون مجدداً (راجع به) [1] عمل راه آهن مزبور به عرض راپورت صداع افزانشد ، به واسطه آن بود که چنین تصور می کرد رئیس راه‌آهن تا این زمان

۱ - یک کلمه خوانا نیست احتمالاً (راجع به) باید باشد

مراجعت به طهران خواهد کرد و این اقل را منتظر این ( ) [1] شود از کارهای راه‌آهن از طهران الی حضرت عبدالعظیم علیه السلام راپورت دهد بلکه ارادهٔ آن را داشت که از تمام ادوات متعلقه به راه‌آهن مزبور که الحال در بین راه است راپورت دهد.

خاکریزی و طراحی راه‌آهن الی حضرت عبدالعظیم به‌کلی تمام و صورت انجام یافته که به هیچ وجه منقصت و قصوری ندارد.

بنّایی و ساختمان (گارها) قریب به اتمام و چند روز دیگر را به عمل شیروانی و آهن کوبی کارخانجات خواهند پرداخت و (گارهای) مزبور را نیز ازّاده آن است که طرف خارج هرکدام را به آجر ( ) [2] مخصوص منقش و مزین سازند و بعد از آن به عمل شیروانی و آهن کوبی آن بپردازند پل خندق را در چهار سمت محض استحکام پل بنایی و ساختمان کرده‌اند که چنین بنایی کمتر دیده شده است. الحال را به عمل ساختمان دروازه راه‌آهن اشتغال دارند از گار طهران الی خندق الوار و رایل راه را تماماً چیده‌اند و در همین روزها الی خیابان نجف آباد امتداد خواهند داد دو هزار عدد رایل از قزوین فراهم نموده‌اند که همه روزه به مرور وارد طهران می‌نمایند چهار فروند کشتی بخار که مخصوصاً از طرف کمپانی اجاره شده است دو (ترن) تمام را حمل به انزلی داده که هر یک از این ترن مرکب از یک (لکومتیف) و دو واگن می‌باشد واگنهای سرکار اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی ارواحنافداه و دیگهای بخار لکوموتیف ها و دیگهای کارخانه را در قرب محلی که پل منجیل احداث بود ورود داده‌اند همه روزه مکاریان معتبر بسیار صندوق و بارهای گران را از رشت حمل به طهران می‌دهند و چند روز دیگر سر صندوقها راگشوده ادوات آنها را متصل به یکدیگر خواهند نمود - ما بین قزوین و طهران گاریهای بسیار همه روزه در کار است که رایل و ادوات را حمل به طهران می‌دهند که می‌توان به طور یقین عرض کرد که در هیچ اوان تا این غایت ذهاب و ایاب در راه مزبور دیده نشده بود - هرگاه در ابتدا از طرف بعضی از اشخاص در حمل

---

۱ - یک کلمه خوانده نشد

۲ - یک کلمه خوانده نشد

ادوات‌مشکلات رو داده (-)[1] این اوقات از مرحمت حضرت امستطاب اجل اشرف امجد اعظم آقای ظل السلطان دام اقباله العالی حل آن شده وحکم متعالی‌فرمودند که دیگر به هیچ وجه ممانعتی در عمل حمل ادوات در میان نمی‌باشد . ودر این خصوص کمال تشکر وامتنان را از حضرت مستطاب معظم‌له حاصل‌داریم. قبل ازاینکه ختم این راپورت را بنمایدلازم است که ازجناب مستطاب اجل‌اکرم افخم اعظم عالی‌مد ظله نیز همچنان که به کرات اظهار تشکر وامتنان را نموده ا ست مجددا از تقویت وحمایت نظر ی‌جنابعالی دراین خصوص که نسبت به کمپانی مبذول فرموده اند در مقام امتنان و تشکر برآید فقط این نیست که این التفاوت نسبت به کمپانی مبذول شده باشد بلکه ولایت ایران را نیز شامل است زیرا که این عمل یک نمونه است که بعد ها را فایده کامل به جهت دولت و مخصوصا به جهت ولایت ایران حاصل خواهد شد .

فی‌شهر جمادی‌الثانی ۱۳۰۸ نایب االریاسه شامپیون

۱ - یک کلمه خوانده نشد

اصلاحیه

صفحه	سطر	کلمه یا عبارت صحیح	صفحه	سطر	کلمه یا عبارت صحیح
۲۴	۶	بود	۲۸۶	۱۲	مخارج
۳۹	۱۴	تقسیم	۳۳۲	۱۰	مصنوعات
۷۴	۲	فزاینده ای	۳۳۳	۸	از
۸۹	۵	وقایع	۳۳۸	۱۲	کیلومتر
۱۴۱	۸	چیز	۳۴۹	۹	نفر
۱۷۰	۱۹	۱۸۹۱	۳۵۱	۱۲	موقع
۱۸۹	۱	مگر	۳۸۶	۶	کیلومتر
۲۰۸	۱	خیرخواه	۴۰۱	۴	امدادی
۲۰۹	۴	ساله	۴۳۴	۱۴	نویسندگان
۲۲۳	۲۰	آنوقت	۴۸۸	۱۳	طغیان
۲۳۰	۱۵	کمپانی	۵۲۷	۱۲	عملیات
۲۳۵	۱۶	از	۵۳۰	۳	غلبه
۲۳۶	۸	به انضمام	۶۶۳	۱۰	بزرگترین
۲۴۰	۱۴	دیگری	۶۶۳	۱۶	رقیب
۲۴۵	۱۰	رسید	۶۷۲	۱	خوشحال
۲۴۷	۱۸	پنجشنبه			
۲۸۰	۱۱	کیلوگرم برابر ۲۴ اسب بخار			

THE RAILWAY COMPREHENSIVE HISTORY

VOLUME II

IRANIAN RAILWAYS UP TO ISLAMIC REVOLUTION

AUTHOR : MOHAMMAD KAZEM MOKMELI

SURVEY : CONSIDERATION ASSOCIATION

WITH COPERATION OF CENTRAL LIBRARY

OF RAILWAYS

PUBLISHED BY: ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN

RAILWAYS, PUBLIC CONNECTIONS

2000