



The role of the Germans in establishing the Iranian railway in the Reza shah period

Mostafa Noori¹ | Karim Soleymani²

Abstract

Purpose: To review the efforts of the German government in the construction of the Iranian railway in the Qajarid era. Also, the role of German companies in the construction of Iran cross country railway and supplying the equipment during the ..time of Reza Shah is investigated

Method and Research Design: Data was gathered from records held at in the Iranian archival centers, as well as Persian, English, German, and Danish library ..materials

Findings and Conclusions: Despite the increasing presence of the Germans in the political sphere of Iran in the second half of the Qajarid period, Russian and the British opposed the involvement of the Germans in construction of railway in Iran during WWI. In the first stage of the construction of the nation's cross country railway during Reza Shah time, Germans left a successful record behind. However, as their American partners in the syndicate did not perform well in the southern part of the project, German companies stopped their operations. In the second and final stage, however, because of political turmoil in Germany and competition with the Compax consortium, only a small role was given to Germans. Germany had an outstanding role in the supply of equipment of the project. Eventually, the occupation of Iran by the Allied Forces in mid 1941 put an end to their role.

Keywords: Iron Road, Qajar, Germany, Reza Shah, Iran, World War II.

Citation:

Noori, M., Soleymani, K. (2020). The role of the Germans in establishing the Iranian railway. *Ganjine-ye Asnad*, 30(2), 118-141. doi: 10.22034/ganj.2020.2425

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

1. PhD Student of Iranology, Shahid Beheshti University, Tehran I. R. Iran
m_n_savadkouhi@yahoo.com

2. Associate Professor of History, Shahid Beheshti University, Tehran I. R. Iran, (Corresponding Author)
soleimanyk@gmail.com

Copyright © 2020, NLAI (National Library & Archives of I. R. Iran). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.



Ganjine-Ye Asnad

«118»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI):10.22034/ganj.2020.2425

Indexed by Google Scholar, Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | <http://ganjineh.nlai.ir>

Vol. 30, No. 2, Summer 2020 | pp: 118 - 141 (24) | Received: 24, Mar. 2020 | Accepted: 4, Jun. 2020

Historical research



فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشئولوژی

نقش آلمانی‌ها در تأسیس راه‌آهن در ایران در عصر رضاشاه^۱

مصطفی نوری^۲ | کریم سلیمانی^۲

چکیده:

هدف: مرور تلاش دولت آلمان در ساخت راه‌آهن در ایران عصر قاجار و نقش شرکت‌های آلمانی در ساختن راه‌آهن سراسری ایران در دوره رضاشاه و تأمین ملزومات آن.

روش/رویکرد پژوهش: داده‌ها از اسناد آرشیوی ایران، منابع کتابخانه‌ای فارسی، انگلیسی، آلمانی و دانمارکی استخراج شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: با وجود سربرآوردن آلمان‌ها در سپهر سیاست ایران در نیمه دوم سلطنت قاجارها، مخالفت‌های روس و انگلیس و تلاطم ناشی از جنگ جهانی اول، مانع از موفقیت آلمانی‌ها در ساخت راه‌آهن ایران شد. در مرحله اول ساخت راه‌آهن سراسری در دوران رضاشاه، آلمان‌ها توانستند کارنامه‌ای موفق از خود به جا بگذارند؛ ولی از آنجاکه شریک آن‌ها در سندیکا یعنی آمریکایی‌ها در جنوب ضعیف عمل کرده بودند، شرکت‌های آلمانی نیز از ادامه کار بازماندند. در مرحله دوم و پایانی راه‌آهن سراسری نیز به دلیل کشاکش سیاسی در آلمان و رقابت شرکت‌های آلمانی با کنسرسیوم کامپساکس در ساخت راه‌آهن، نقشی کم‌رنگ از آنان به جای مانده است. آلمان در تأمین تجهیزات موردنیاز راه‌آهن تلاشی درخور توجه داشت؛ ولی اشغال ایران در شهریور بیست به مناسباتی از این دست پایان داد.

کلیدواژه‌ها:

راه‌آهن، قاجار، آلمان، رضاشاه، ایران، جنگ جهانی دوم.

استناد:

نوری، مصطفی، سلیمانی، کریم. (۱۳۹۹). نقش آلمانی‌ها در تأسیس راه‌آهن در ایران عصر رضاشاه. *گنجینه اسناد*، ۳۰ (۲)، ۱۱۸-۱۴۱. doi: ۱۰,۲۲۰۳۴/ganj.۲۰۲۰,۲۴۲۵

۱. این مقاله از رساله دکتری مصطفی نوری با عنوان: «راه‌آهن ایران، ساخت، سیاست‌گذاری‌ها و پیامدهای اجتماعی و سیاسی» استخراج شده است.
۲. دانشجوی دکتری ایران‌شناسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.
m_n_savakouhi@yahoo.com
۳. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران، (نویسنده مسئول).
soleimanyk@gmail.com



گنجینه اسناد

«۱۱۸»

فصلنامه علمی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا (چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا (الکترونیکی): ۲۵۳۸-۲۲۶۸

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰,۲۲۰۳۴/ganj.۲۰۲۰,۲۴۲۵

نمایه در: ISC, SID, Researchgate, Google Scholar | ایران ژورنال | http://ganjineh.nlai.ir

سال ۳۰، دفتر ۲، تابستان ۱۳۹۹ | صص: ۱۱۸ - ۱۴۱ (۲۴)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱/۷ | تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۳/۱۵

تحقیقات تاریخی

مقدمه

ایران در نیمه نخست حکمرانی قاجارها با موجی از پدیده‌های پیشرفت بشری روبه‌رو شد. راه‌آهن یکی از جدی‌ترین کشفیات اروپاییان بود که آوازه تجربه موفق آن در ممالک اروپایی به ایران هم رسید و کورسوی امیدی برای رهایی از عقب‌ماندگی در دل ایرانیان روشن کرد. نه تنها در آثار اندیشمندان بلکه در مطبوعات عصر ناصری هم نشانه‌های فراوانی از لزوم راه‌اندازی راه‌آهن سراسری می‌توان مشاهده کرد. هرچند این تلاش‌ها در عصر قاجار عمدتاً با تجاربی ناموفق همراه بود، ولی جامعه ایرانی به راه‌آهن به‌عنوان راه نجات می‌نگریست (آدمیت، ۲۵۳۶، صص ۳۲۶-۳۲۷).

ازسوی دیگر، کشور آلمان در خلال این سال‌ها، کم‌وبیش در مسیر پیشرفت قرار داشت و در کنار کشورهایی چون انگلستان و روسیه که سالیان طولانی در سپهر سیاسی ایران فعالیت چشمگیر داشتند، به فکر نفوذ سیاسی و اقتصادی در ایران افتاد. تلاش درزمینه راه‌اندازی راه‌آهن در ایران یکی از نمودهای این اندیشه مقامات آلمانی در نیمه دوم سلطنت قاجارها بود. در دوران رضاشاه ایران به‌عنوان کشوری که از یک سو خواهان محصولات صنعتی آلمان بود و ازسوی دیگر بخشی از مواد خام موردنیاز آلمان را فراهم می‌کرد، از اهمیتی ویژه برای آلمان برخوردار شد. در این دوره علاوه بر مشارکت آلمان در جریان نوسازی ایران از جمله در تأمین ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی، شرکت‌های آلمانی گام‌هایی جدی هم در ایجاد راه‌آهن در ایران برداشتند (شجاعی دیوکلائی، ۱۳۹۸، صص ۲۵۱-۲۵۶). در مقطعی این تلاش در راستای تأسیس راه‌آهن بود و در زمانی دیگر درزمینه تأمین لوازم موردنیاز راه‌آهن خود را نشان می‌داد. بررسی فراز و فرود این فرایند هدف مقاله حاضر است تا روشن کند به چه دلایلی و در چه مقطعی آلمانی‌ها نقشی پررنگ یا کم‌رنگ در ایجاد و توسعه راه‌آهن در ایران داشته‌اند. به‌نظر می‌رسد که عوامل سیاسی در ایران و آلمان در تغییر این فعالیت آلمانی‌ها نقش اساسی داشته‌است.

پیشینه پژوهش

از نخستین آثار منتشرشده در این زمینه ویژه‌نامه‌ای است که به‌مناسبت افتتاح راه‌آهن سراسری، در شهریور ۱۳۱۷ خ/ اوت ۱۹۳۸ م منتشر شد. این اثر یکی از بااهمیت‌ترین منابع منتشرشده درباره راه‌آهن ایران است؛ ولی این اثر تلاش آلمانی‌ها را درزمینه راه‌آهن ایران در دوران قاجار نادیده گرفته‌است و از فعالیت سندیکای آمریکایی-آلمانی در اوایل دوره رضاشاه، توصیفی مختصر عرضه کرده‌است (راه‌آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، ۳۶-۳۸). اثر بعدی، پژوهش مهندس آناتول ترسکینسکی است که سالیان دراز در راه‌آهن جلفا به



تبریز و بعدها در راه‌آهن سراسری ایران نقشی بااهمیت داشته‌است. نویسنده به ارتباط آلمانی‌ها با راه‌آهن ایران اشاراتی دارد (ترسکینسکی، ۱۳۲۶، صص ۱۰-۱۱)؛ ولی درباره سندیکای آمریکایی-آلمانی به‌سختی می‌توان چیزی فراتر از آنچه در ویژه‌نامه پیش‌گفته وجود دارد، از آن به‌دست آورد (ترسکینسکی، ۱۳۲۶، صص ۷۰-۷۲). اثر قابل‌اعتنای بعدی را مهندس مجتبی ملکوتی به‌مناسبت بیستمین سال شروع ساخت راه‌آهن منتشر کرده‌است. البته این مقاله درزمینه موردبحث تکرار آثار پیشین است (ملکوتی، ۱۳۲۷، صص ۳۴-۳۵). آثار تحقیقاتی بعدی نیز مباحث کم‌وبیش مشابهی را در این زمینه عرضه می‌کنند (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶، صص ۳۴۹-۳۵۰). در آثاری که در سال‌های اخیر منتشر شده‌اند حتی برخی به همین مختصر نیز پرداخته‌اند و به‌سختی می‌توان در لابه‌لای این آثار اشاراتی به این موضوع یافت (برای نمونه بنگرید به: مکملی، ۱۳۷۹، صص ۴۷۵). در میان مقاله‌هایی که در چند دهه اخیر منتشر شده‌اند مقاله‌هایی که موضوع آن‌ها روابط ایران و آلمان در دوره رضاشاه بوده‌است در یک پاراگراف یا اندکی بیشتر به مقوله راه‌آهن ایران پرداخته‌اند. برای نمونه حسین آبادیان در مقاله خود هنگام بررسی روابط ایران با جمهوری وایمار به شرکت زیمنس و تلاشش برای ساخت راه‌آهن در ایران اشاره‌هایی کرده‌است (آبادیان، ۱۳۹۲، ص ۷). مقاله «بررسی روابط ایران و آلمان در عصر پهلوی» اثر حسین رفیع و مجید عباس‌زاده مرزبالی نیز در خلال بررسی روابط دو کشور در دوره رضاشاه، به واگذاری ساخت راه‌آهن ایران به سندیکای آمریکایی-آلمانی در فروردین ۱۳۰۷ خ/ آوریل ۱۹۲۸ م هم اشاره‌ای دارد (رفیع و عباس‌زاده مرزبالی، ۱۳۹۷، ص ۱۲۰).

وجه قالب ویژه‌نامه‌ها و کتاب‌های پیش‌گفته عرضه‌ای مختصر از پیشینه راه‌آهن و ساخت آن در دوران سندیکای آمریکایی-آلمانی و یا شرحی مفصل از کاری است که تحت سرپرستی کنسرسیوم کامپساکس انجام شده‌است. در مقاله‌های جدید هم موضوع مقاله حاضر به‌طور مستقل بررسی نشده‌است و جای پرداختن به پیشینه فعالیت آلمانی‌ها در این زمینه و نیز علل جاماندن آن‌ها در ساخت راه‌آهن سراسری خالی مانده‌است. بر همین اساس در مقاله حاضر تلاش شده‌است تا علاوه بر اسناد تاریخی موجود به زبان فارسی و مطبوعات عصر قاجار و پهلوی، از منابع تازه‌یاب به زبان انگلیسی، آلمانی و دانمارکی هم بهره گرفته شود تا با توصیفی عمیق از این فرازوفرو، چرایی این ماجرا ارزیابی شود.

در این جستار تلاش می‌شود تا با روش توصیفی/تحلیلی به موضوع پرداخته شود. این روش با در کنار هم قراردادن و بازسازی رویدادهای گذشته و جست‌وجو در اجزای موضوع کلی و شرح روابط متقابل بین آن‌ها، به چستی و چرایی گذشته می‌پردازد و به

1. kampsax



تحلیل داده‌ها و سنجیدن وقایع در ظرف زمان خود تکیه دارد (میرجعفری و نورایی، ۱۳۸۸، ص ۲۸). این روش به رویکرد «میکروهیستوری»^۱ (تاریخ خرد) نزدیک است. رویکرد میکروهیستوری از ۱۹۷۰م/۱۳۴۹خ در بین پژوهشگران ایتالیایی که به انبوهی از اسناد کلیسای کاتولیک دست یافته بودند رواج یافت و به سرعت در سراسر دنیا طرفدارانی پیدا کرد. این روش کوشش دارد تا اجزای خرد موضوع را در کنار هم قرار دهد و با بازسازی این اجزای خرد تصویری کلی از موضوع ایجاد کند. ریزنگاری و توصیف عمیق، دیدن زوایای پنهان و دیده‌نشده رویدادهای تاریخی و مشاهده وسیع‌تر آن‌ها، توجه به طبقات فرودست و نقش اقلیت‌های دینی و قومی در تحولات از ویژگی‌های این رویکرد است (Rion, 2011, pp 1-31).

پرسش تحقیق عبارت است از آنکه آلمانی‌ها تا چه اندازه در راه‌اندازی راه‌آهن سراسری در ایران نقش داشته‌اند؟

فرضیه تحقیق هم آن است که به دلیل کارنامه ناموفق سندیکای آمریکایی-آلمانی در ساخت راه‌آهن جنوب ایران و نیز تحولات سیاسی در آلمان که به روی کار آمدن هیتلر منجر شد، فرصت شرکت‌های آلمانی در ورود به ساخت راه‌آهن ایران از دست رفت.

ورود آلمان به کارزار ایران

در میان ایرانیان اشتیاق زیادی برای احداث راه‌آهن به وجود آمده بود؛ ولی موانعی اساسی در پیش پای آن‌ها بود. یکی از مهم‌ترین این موانع رقابت روس و انگلیس بود که پیشرفت‌هایی از این دست را تنها در چارچوب حفظ منافع خود برمی‌تافتند. عمده‌ترین موضوع در این سال‌ها برای انگلستان به خطر نیفتادن منافعش در هندوستان و خلیج فارس بود و در مقابل، هدف عمده روس‌ها دست‌یافتن به این مناطق بود؛ راه‌آهن می‌توانست نقشی اساسی در این زمینه داشته باشد. در حالی که ایران در میان دو قدرت بزرگ گرفتار شده بود، رقیب سومی پا به میدان کارزار نهاد و آن دولت آلمان بود که از نخستین سال‌های قرن بیستم تلاش خود را برای یافتن جای پا در ایران آغاز کرده بود و برای ورود به خلیج فارس اظهار علاقه کرده بود (زرگر، ۱۳۷۲، صص ۲۶-۳۴). از سال‌های سلطنت ناصرالدین‌شاه که انبوهی از امتیازات ساخت راه‌آهن به اتباع انگلیس، فرانسه، روسیه و دیگر کشورها داده می‌شد، نشان‌چندانی از تلاش آلمان‌ها به چشم نمی‌خورد (کرزن، ۱۳۷۳، صص ۷۸۱-۷۸۸). انگلستان همواره از این واژه داشت که شاه ایران امتیازی برای ساخت راه‌آهن به آلمان‌ها بدهد؛ ولی ناصرالدین‌شاه به مقامات انگلیس اطمینان خاطر داد که در صورتی که بخواهد به کشوری امتیازی بدهد، اولویت انگلستان در ساخت راه‌آهن

1. Microhistory



جنوب را از یاد نخواهد برد (هدایت، ۱۳۴۴، ص ۶۴).

از سال ۱۸۹۸م/۱۳۱۶ق که ویلهلم دوم امپراتور آلمان به استامبول مسافرت کرد و موضوع ساخت راه آهن به بغداد و خلیج فارس مطرح شد (ملکوئی، ۱۳۲۷، ص ۱۵)، اولین دور تلاش آلمان برای دستیابی به امتیاز ایجاد جاده و راه آهن از بغداد به تهران هم آغاز شد. دور بعدی این کوشش از ۱۹۰۶م/۱۳۲۴ق رقم خورد و منافع آلمان در ایران به حیطة بانکداری و امور سیاسی کشیده شد. در خلال این ایام امید کشیدن شعبه‌ای از راه آهن بغداد به داخل ایران هم چنان به قوت خود باقی بود (عیسوی، ۱۳۶۲، ص ۲۸۸). اقداماتی از این گونه در به دست آوردن منافع تجاری، برای آلمان نقشی کلیدی داشت (*ایران نو*، ۲۴ صفر ۱۳۲۸، ص ۲).

دست کم یکی از عمده‌ترین دلایل قرارداد ۱۹۰۷م/۱۳۲۵ق بین روس و انگلیس که ایران را به دو منطقه نفوذ تقسیم می‌کرد، جلوگیری از نفوذ روزافزون آلمان بود. در همین راستا و در تعقیب این سیاست بود که پس از این قرارداد زمزمه‌هایی مبنی بر احداث مسیر ریلی سراسری در ایران با سرمایه صرافان روس و انگلیس و فرانسه شنیده می‌شد. قرار بود این راه آهن از تغلیس به دریای مازندران و تهران برسد و در مسیر اصفهان تا بلوچستان امتداد یابد. در صورتی که این راه آهن ایجاد می‌شد، راه بین انگلستان و هندوستان را کوتاه می‌کرد و می‌توانست در بی‌فایده کردن راه آهن استانبول به بغداد که آلمان‌ها در تدارک ساخت آن بودند، نقشی اساسی بازی کند (*حبل‌المتین*، ۱۸ ذی‌قعدة ۱۳۲۸ق، صص ۳-۶). در سال ۱۳۲۸ق/۱۹۰۹م با به پایان رسیدن دوره‌ای تقریباً بیست‌ساله که پادشاهان ایران تحت فشار سیاسی روس و انگلیس تعهد داده بودند تا در ایران راه آهن ساخته نشود (*ایران نو*، ۲۳ ربیع‌الاول ۱۳۲۸ق، ص ۳)، این بار آلمان‌ها برای ساختن راه آهن در ایران خیزی جدید برداشتند. آنان هم چنان خواهان آن بودند که خط استانبول به بغداد را به تهران وصل کنند؛ در نتیجه مأموری از طرف بانک آلمانی معروفی به نام «دیتچ بانک»^۲ به تهران اعزام شد تا امتیاز خط آهن خانقین به تهران را به دست آورد (جمال‌زاده، ۱۳۳۵، ص ۸۹). تلاش‌هایی از این دست بار دیگر مقامات روس و انگلیس را به جنب‌وجوش انداخت و سبب اضطراب آن‌ها شد. آن‌ها طی یادداشتی به مقام‌های ایرانی قبولانند که هیچ امتیازی که منافع آن‌ها را در ایران تهدید کند به تبعه هیچ کشوری ندهند. با این تهدیدات تلاش‌های نماینده بانک آلمانی به نتیجه‌ای نرسید (جمال‌زاده، ۱۳۳۵، ص ۸۹؛ *چهره‌نما*، ۱۵ ربیع‌الثانی ۱۳۲۸، ص ۱۲).

در کشاکش رقابت روس و انگلیس با آلمان بر سر میزان نفوذ و توسعه اقتصادی و سیاسی در کشورهایی چون ایران بود که آلمانی‌های به فکر افتادند با روس‌ها وارد مذاکره

1. Friedrich Wilhelm Viktor
Albrecht von Preußen

2. Deutsche Bank



شوند. از سوی دیگر روس‌ها نیز برای اجرایی کردن قرارداد ۱۹۰۷/م ۱۳۲۵ق نیاز داشتند تا با آلمان‌ها کنار بیایند (هدایت، ۱۳۶۳، ص ۲۴۷). در نتیجه در پاییز سال ۱۹۱۰/م ۱۳۲۸ق امپراتور روسیه و امپراتور آلمان در پوتسدام باهم ملاقات کردند و ضمن موافقت‌هایی درباره چگونگی عملکرد آتی در ایران، موضوع راه‌آهن را نیز بررسی کردند. آلمان، شمال ایران را به‌عنوان منطقه تحت نفوذ روسیه به رسمیت شناخت و قرار بر آن شد تا برای کشیدن خط راه‌آهن از تهران تا خاقلین در سرحدات ایران و عثمانی، تحت نظارت صاحب‌امتیاز روسی سهمی از سرمایه آلمان و سهمی دیگر از سرمایه روسیه به‌کار گرفته شود. از سوی دیگر به آلمان اختیار داده شد تا خط آهن بغداد را به خط آهن خاقلین-تهران و یا دیگر خطوطی که اتباع روس در شمال ایران ایجاد کنند وصل کند (شوستر، ۱۹۱۵، صص ۲۸۸-۲۹۰). این توافقات می‌توانست زنگ خطری برای انگلستان باشد؛ به‌ویژه آنکه پیش‌بینی مورگان شوستر^۱ درست از آب درمی‌آمد و شعبه‌ای از این راه‌آهن به سمت جنوب و خلیج فارس راه می‌برد (شوستر، ۱۹۱۵، صص ۲۹۰-۲۹۷).

توافقاتی از این‌گونه صورت عملی به‌خود ندید و پیشامد جنگ جهانی اول دیگر فرصتی برای آلمان‌ها برای ایجاد چنین خط راه‌آهنی باقی نگذاشت. یادآوری این نکته ضروری است که دیپلماسی آلمان در این سال‌ها از احساسات جریحه‌دار شده و خشم ایرانیان از امپریالیسم روسیه و انگلستان نهایت بهره را برد و بخش عمده‌ای از مقامات ایرانی طرفدار آلمان شدند و آلمان توانست تا هنگام جنگ اول بین‌الملل نفوذ خود را تاحدزیادی در ایران گسترش دهد. با آنکه در سال‌های جنگ، آلمان، هم در عرصه سیاست و هم در عرصه نظامی فعالیت‌های گسترده‌ای در ایران داشت، ولی نتوانست مقاصد نظامی و سیاسی خود را در ایران عملی سازد و بعد از جنگ اول بین‌الملل موقتاً نفوذش در ایران رو به افول نهاد (لنزوسکی، ۲۵۳۶، صص ۱۶۹-۱۷۲).

پیگیری موضوع راه‌آهن در سال‌های پایانی حکومت قاجار

در سال‌های پس از جنگ جهانی اول دو رویداد روی کار آمدن جمهوری وایمار^۲ در آلمان و کودتای ۳ اسفند ۱۲۹۹ خ/۲۲ فوریه ۱۹۲۱ م در ایران سبب از سرگیری روابط ایران و آلمان شد. یکی از مهم‌ترین نشانه‌های این موضوع مشارکت متخصصان و کمپانی‌های آلمانی در ساخت راه‌آهن سراسری ایران بود. تیمورتاش در خلال مذاکراتی که در سال‌های ۱۹۲۶-۱۹۲۷ م/۱۳۰۵-۱۳۰۶ خ با مقامات شوروی داشت از برلین نیز دیدار کرد و پیمان‌های چندی با دولت آلمان منعقد کرد که بیشتر به همکاری‌های فنی مربوط می‌شد و در واقع این تیمورتاش بود که مؤسسات آلمانی را به شرکت در احداث خط آهن در ایران

1. William Morgan Shuster
2. Weimarer Republik



تشویق کرد (زرگر، ۱۳۷۲، صص ۳۵۴-۳۵۸). در خلال یکی دو سال بعد آلمان معاهدات نوینی با دولت ایران امضاء کرد. در این میان برای استخدام کارشناسان فنی و مهندسان آلمانی قراردادهای متعددی بسته شد (زرگر، ۱۳۷۲، ص ۳۵۸).

این رویدادها در حالی رخ می‌داد که نظام سیاسی ایران تغییر چشمگیری به خود دیده بود. بعد از دوره‌ای پرتلاطم پس از کودتای سوم اسفند، سلطنت قاجار در اواخر سال ۱۳۰۴ خ/فوریه ۱۹۲۶ م ملغی شد و رضاخان سردار سپه به‌عنوان پادشاه ایران بر تخت نشست. در سال‌های بین کودتا تا شروع سلطنت پهلوی دوری جدید از تلاش‌ها برای ایجاد راه‌آهن در ایران آغاز شد. روشن‌فکران در یادآوری این ضرورت و پیشنهادهایی برای چگونگی انجام این کار مهم از هیچ تلاشی فروگذار نکردند (کاشف‌السلطنه، ۱۳۰۱، صص ۱-۶۰؛ اویسی، ۱۳۰۲، صص ۲-۸). در این میان روزنامه‌نگاران نیز بی‌کار ننشستند و دور جدید کوشش آن‌ها در اواسط سال ۱۳۰۳ خ/اواسط ۱۹۲۴ م آغاز شد. مقاله‌های روزنامه حبل‌المتین در این دوره، از نظر بررسی موضوع راه‌آهن از اهمیتی ویژه برخوردار است (حبل‌المتین، ۲۳ محرم ۱۳۴۳، ص ۵). در نهایت در دوران نخست‌وزیری سردار سپه برای آنکه برای تأمین مخارج راه‌آهن فشار طاقت‌فرسا به مردم نیاید، قانون انحصار قند و شکر و چای در تاریخ ۹ مردادماه ۱۳۰۴ خ/۳۱ جولای ۱۹۲۵ م در مجلس شورای ملی تصویب شد (مراسان، ۰۰۳۲۸۰۰۸؛ مراسم، ۰۰۳۲۸۰۰۹).

در تاریخ ۲۰ بهمن‌ماه ۱۳۰۴ خ/۹ فوریه ۱۹۲۶ م قانون ساخت راه‌آهن تصویب و برای اجرا ابلاغ شد. براساس این قانون دولت موظف شد پس از استخدام متخصصان امر، یک یا چند خط عمده را مطالعه کند و تصویب مجلس را در انتخاب آن مسیرها به‌دست آورد و پس از تهیه نقشه مقدماتی، ترتیبی را که به صرفه نزدیک‌تر باشد اجرا کند و تاحد امکان لوازم کار را در خود ایران تهیه کند. ضمناً به دولت اختیار داده شد تا برای تهیه نقشه مقدماتی و ترتیب استخراج آهن و تأمین کارخانه ذوب‌آهن یک نفر مهندس آمریکایی و یک نفر متخصص آلمانی استخدام کند (ساکما، ۵۸۷۵-۲۹۰). در تابستان سال بعد با تلاش‌ها و پیگیری‌های دکتر میلیسپو توافق لازم برای استخدام مسیو پولند^۱ آمریکایی انجام شد (اطلاعات، ۱۳۰۵/۶/۲۱، ص ۱). در آذرماه قانون استخدام دوازده نفر مهندس آمریکایی به امضای رضاشاه رسید (روزنامه کوشش، ۱۳۰۵/۹/۴، ص ۳) و در اواخر همان ماه مسیو پولند آمریکایی با همراهی دستیاران خود کار نقشه‌برداری را آغاز کرد (روزنامه کوشش، ۱۳۰۵/۹/۲۳، ص ۳). با درخواست مسیو پولند و برای تسریع در عملیات نقشه‌برداری و شروع ساخت راه‌آهن، قانونی دیگر در مردادماه ۱۳۰۶ خ/اوت ۱۹۲۷ م به تصویب مجلس رسید (اطلاعات، ۱۳۰۶/۵/۷، ص ۲) که به دولت اجازه می‌داد تا علاوه بر استخدام عده‌ای

1. Poland

دیگر از آمریکایی‌ها، یک نفر مهندس پل سازی از آلمان، چند مهندس ساخت راه‌آهن از آلمان یا سوئد، سه مهندس بندر از هلند یا آلمان و دوازده نفر مباشر متخصص از سوئیس یا آلمان را هم به خدمت بگیرد (ساکما، ۶۰۰۶-۲۴۰).

بعد از مطالعات فراوان و تهیه نقشه‌های گوناگون بالآخره مسیر قطعی خط آهن سراسری ایران تهیه و لایحه آن به مجلس شورای ملی تقدیم شد و مجلس بلافاصله در تاریخ ۴ اسفند ۱۳۰۵ خ/۲۴ فوریه ۱۹۲۷ م تصویب کرد که خط آهنی بین خورموسی و بندر محمره تا بندر جز (گز) از طریق همدان و تهران از دو طرف شروع به ساخت شود (مراسان، ۰۰۳۲۸۰۰۹؛ ۰۰۳۲۸۰۱۰). با شروع عملیات راه‌آهن سروکله شرکت‌های خارجی برای فروش وسایل مورد نیاز ساخت راه‌آهن پیدا شد. یکی از نخستین شرکت‌ها کمپانی «هرمان^۱ و پسران» از فرانکفورت آلمان بود که با ارسال تعدادی کاتالوگ، تهیه وسایل مورد نیاز راه‌آهن را با قیمت مناسب پیشنهاد داد (اطلاعات، ۱۳۰۶/۳/۲۹، ص ۲). پیشنهاد مشابه دیگری هم از کمپانی آلمانی «ریش هارلمان» به هیئت دولت رسید که برای معامله ریل و لوکوموتیو آماده است (اطلاعات، ۱۳۰۶/۵/۱۸، ص ۲).

با این مقدمات در روز ۲۳ مهر ماه ۱۳۰۶ خ/۱۶ اکتبر ۱۹۲۷ م آیینی به مناسبت شروع ساخت راه‌آهن سراسری ایران در محل فعلی ایستگاه راه‌آهن تهران برپا شد و رضاشاه اولین کلنگ ساخت راه‌آهن را به زمین زد. در همان روز و همان ساعت در محل‌های ایستگاه اهواز و بندر گز نیز اولین کلنگ ساخت راه‌آهن به دست مقامات محلی به زمین زده شد و عملیات ساخت راه‌آهن سراسری از سه نقطه آغاز شد (مراسان، ۰۰۳۲۸۰۱۱؛ ۰۰۳۲۸۰۱۲).

اقدامات عملی آلمانی‌ها در ساخت راه‌آهن سراسری

با همه تلاش‌های مسیو پولند و همراهانش پیشرفت کار رضایت‌بخش نبود؛ در نتیجه تصمیم بر آن شد تا روشی قراردادی در پیش گرفته شود و بر این اساس در بهار سال ۱۳۰۷ خ/۱۹۲۸ م چند قرارداد با شرکت‌های یولن^۲ و شرکاء با نمایندگی مهندس کارل^۳ آمریکایی (ساکما، ۶۰۰۷-۲۴۰) و شرکت‌های آلمانی یولیوس برگر کنسرسیوم^۴، فیلیپ هولزمن^۵ و زیمنس باو یونین^۶ بسته شد (راه‌آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، ص ۳۶). این شرکت‌ها با هم تلفیق شدند و شرکتی واحد به نام سندیکا تأسیس کردند و قراردادی را که دولت ایران برای نقشه‌برداری با آن‌ها منعقد کرد اجرا کردند (مراسان، ۰۰۳۲۸۰۱۲؛ ۰۰۳۲۸۰۱۴). مهندسان آمریکایی و آلمانی بلافاصله در اواخر بهار عازم مناطق جنوبی و شمالی ایران شدند. مقامات مسئول به وزارت داخله یادآور شدند که دستور لازم را به

1. Hermann
2. Yulen
3. Carl
4. Julius Berger consortium
5. Philipp Holzmann A.G
6. Siemens Bau Union



حکام استرآباد (گرگان بعدی)، بندر گز و بندرهای جنوبی برای مساعدت با مهندسان صادر کنند (کوشش، ۱۳۰۷/۴/۱۴، ص ۱). در خردادماه یک «بریگاد» مهندس تحت نظارت مسیو ویلهلم^۱ برای عملیات نقشه‌برداری از ساری به سمت بندر گز حرکت کردند. باینکه به مقامات محلی برای مساعدت با این مهندسان تأکید لازم می‌شد (ساکما، ۴۶۳۸-۲۹۳)، بروز برخی برخوردها بین اهالی و افراد تازه‌وارد دور از انتظار نبود. برای نمونه در شهریور همین سال بین یکی از اهالی زیرآب -محل استقرار مهندسان آلمانی برای نقشه‌برداری- با مترجم آلمانی‌ها که در رودخانه نزدیک منازل اهالی در حال شست‌وشوی خود بود درگیری رخ داد و روز بعد به زدو خوردی چندده‌نفری تبدیل شد که سبب ترس و واهمه آلمانی‌ها شد. این اتفاق با دخالت ارفع حاکم مازندران فیصله یافت (ساکما، ۴۶۳۸-۲۹۳). باوجود حوادثی از این دست بازهم مهندسان آلمانی کار نقشه‌برداری در مازندران و استرآباد را در کمتر از سه ماه تمام کردند. براساس گزارش سندیکای راه آهن، در اوایل شهریورماه کار نقشه‌برداری در استرآباد و مازندران به پایان رسید؛ ولی به دلیل پیچیدگی و دشواری مسیری که از مناطق کوهستانی سوادکوه می‌گذشت، گروهی از نقشه‌برداران هم‌چنان مشغول کار بودند. پیش‌بینی آن‌ها را از احداث تونلی چندکیلومتری برای کاستن از ارتفاع و احداث چندین تونل کوچک و بزرگ در مسیری که از سوادکوه به گردنه گدوک منتهی می‌شد، در سال‌های بعد کنسرسیوم کامپساکس به واقعیت بدل کرد. آن‌ها نقشه‌های زمینی را با نقشه‌های هوایی که به کمک هواپیما برداشته می‌شد مطابقت می‌دادند و نقشه‌ها را تکمیل می‌کردند. در همان حال مسیو کالمان^۲ مهندس در بندر گز مشغول تعیین مکان قطعی برای ایستگاه راه آهن بود (کوشش، ۱۳۰۷/۶/۸، صص ۱-۲).

بدین ترتیب سندیکای راه آهن نقشه قطعی خط سراسری از بندر شاه (بندر ترکمن فعلی) به تهران و در ادامه به بندر شاهپور را تهیه کرد. این نقشه‌برداری را در شمال آلمانی‌ها انجام دادند و در جنوب شرکت آمریکایی انجام داد (مراسان، ۰۰۳۲۸۰۱۲؛ ۰۰۳۲۸۰۱۴). نکته قابل توجه آن بود که مسیر راه آهن گاه از زمین مزروعی اهالی می‌گذشت و گاه از املاک خالصه دولتی که رفع و رجوع این مشکلات در خلال این سال‌ها به مقامات محلی‌ای هم‌چون حکمران سپرده می‌شد (ساکما، ۴۶۳۸-۲۹۳). رضایت اهالی از نحوه عملکرد مهندسان آلمانی را می‌توان از شکوائیه‌ای مربوط به نارضایتی اهالی زیرآب از نقشه‌برداری مهندسان سوئدی دریافت. آنان درباره نقشه‌برداری راه آهن اظهار داشتند: «نقشه اول پشت شالی کاری توی جنگل واقع شده [بود و] ابداً نقصان و خسارت به عموم ملت و خرده‌مالکین وارد نمی‌شد [ولی در] نقشه ثانوی که حالیه مهندسین سوئدی‌ها علامت گذاردند... به کلی شلتوک کاری متروک خواهد شد» (کمام، ۸/۳۳۳/۳۲/۸۰).

1. Wilhelm
2. Kalman



درحالی که تلاش برای عملیات ساخت راه آهن، احداث ایستگاه‌ها و آماده‌سازی برای ریل‌گذاری در اواخر پاییز ۱۳۰۷ خ آغاز شده بود (کوشش، ۱۳۰۷/۹/۱۱، ص ۱)، مهندسان سندیکا برای تعیین بهترین مسیر و نقشه‌برداری آن بین کوهستان پریپچ‌وخم سوادکوه تا گردنه گدوک کوشش می‌کردند. این منطقه کوهستانی مشکلات فراوانی برای گروه مهندسان ایجاد کرده بود و آن‌ها را چندین ماه به‌خود مشغول کرده بود (اطلاعات، ۱۳۰۷/۸/۱۲، ص ۲). مهندسان آلمانی نقشه خط شمال را در دره‌های رود تالار به‌شیوه عکس‌برداری هوایی انجام می‌دادند و برای این کار هواپیمایی مجهز به لوازم مخصوص و ابزار عکاسی به خط عمودی در اختیار داشتند. البته چون در پایین دست رودخانه با پوشش جنگلی روبه‌رو بودند، علامت‌گذاری‌ها چندان دقیق از آب در نمی‌آمد؛ در نتیجه سندیکا ناچار شد برای تعیین دقیق مسیر از شیوه تاکتومتری^۱ استفاده کند (راه آهن سراسر/ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، صص ۵۸-۵۹).

دولت ایران تکمیل ساخت ۱۵۰ کیلومتر راه آهن در شمال و ۱۵۰ کیلومتر در جنوب را به‌عنوان آزمایش به سندیکا واگذار کرده بود (اطلاعات، ۱۳۰۷/۱۱/۱۸، ص ۳). شرکت‌های آلمانی عهده‌دار عملیات خط شمال شدند و کمپانی یولن آمریکایی در جنوب مشغول به کار شد. اولین کشتی حامل ریل‌های سنگین که از آلمان برای قسمت آلمانی سندیکا خریداری شده بود در اواخر آذرماه ۱۳۰۷ خ/اواسط دسامبر ۱۹۲۸ م وارد بندر گز شد. چیزی نگذشت که چهار کشتی حامل اشیاء و ملزومات ساخت راه آهن هم در بندر گز پهلو گرفتند و محموله آن‌ها به مهندسان آلمانی تحویل داده شد (اطلاعات، ۱۳۰۷/۹/۲۲، ص ۲).

علاوه‌براین ساخت اسکله‌های بندر شاه و بندر شاهپور و ساخت پل اهواز نیز به این سندیکا واگذار شد. مطالعات آلمانی‌ها نشان داد که بندر گز به‌عنوان نقطه نهایی مناسب نیست و آن‌ها ۲۲ کیلومتر بالاتر یعنی بندر شاه را که از باد و امواج محفوظ بود و نیز به‌دلیل عمق زیاد برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ موقعیتی ممتاز داشت برای بندرگاه نهایی انتخاب کردند (راه آهن سراسر/ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، صص ۳۶-۳۷).

در اواسط تابستان سال ۱۳۰۸ خ/۱۳۲۹ م راه آهن از بندر شاه به شهر اشرف (به‌شهر فعلی) رسید و به این مناسبت حکمران مازندران به‌اتفاق مقامات محلی و مهندسان آلمانی جشنی مفصل گرفتند. از این زمان تصمیم بر آن شد که بین بندر شاه تا اشرف قطار مسافربری برقرار شود (کوشش، ۱۳۰۷/۵/۷، ص ۱). در این روز مسیو مایر رئیس خط شمال راه آهن گزارشی از عملیات ساخت و ساز و پیشرفت امور ارائه داد (کوشش، ۱۳۰۷/۵/۱۰، ص ۱). سه ماه بعد راه آهن به ساری رسید. رضاشاه که معمولاً هر ساله در آبان‌ماه برای مسابقات اسب‌سواری به ترکمن صحرا می‌رفت این بار از پس از بازدید از ایستگاه راه آهن ساری و پل تجن درحالی که

۱. برای اندازه‌گیری فواصلی که موانعی از قبیل دره و رودخانه در بین آن باشد، دستگاه تاکومتر را در ابتدای مسافت مورد اندازه‌گیری مستقر می‌کنند و کمک‌نقشه‌بردار در فاصله‌ای معین شاخصی مدرج را که Stadia نامیده می‌شود به‌طور قائم نگه می‌دارد و بدین طریق اندازه‌گیری انجام می‌شود.

2. Mayer



مقامات دولتی و سفیر ترکیه او را همراهی می‌کردند با قطار راهی بندر شاه شد و از آنجا به گمش تپه رفت (اطلاعات، ۱۳۰۸/۸/۱۳، ص ۳).

بدین ترتیب بخش آلمانی سندیکا از بندر شاه تا علی‌آباد (شاهی بعدی و قائم‌شهر فعلی) را به مسافت ۱۲۷ کیلومتر خاک‌ریزی، شن‌ریزی و ریل‌گذاری کرد و پل‌های واقع در مسیر خود را به‌طور اساسی با آهن یا بتون ساخت. علاوه‌براین بناهای مورداحتیاج از جمله ایستگاه‌ها، خانه‌های مخصوص کارگران و مستخدمان راه‌آهن را هم به‌صورت اساسی و محکم در طول دو سال بنا کرد. برعکس در خط جنوب آمریکایی‌ها نتوانستند کارنامه‌ای قابل قبول از خود به‌جای بگذارند و رضایت دولت ایران را جلب کنند (راه‌آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، صص ۳۷-۳۸). این نارضایتی باعث شد تا دولت ایران در اردیبهشت ۱۳۰۹ خ/می ۱۹۳۰م قرارداد سندیکا را فسخ کند و به عملیات آن‌ها خاتمه دهد (کوشش، ۱۳۰۹/۳/۷، ص ۱). البته قابل ذکر است که تکمیل ساخت و بناهای راه‌آهن از بندر شاه تا علی‌آباد در خلال ماه‌های بعد انجام شد و آلمانی‌ها تا اواخر این سال به انجام تعهدات خود در آن حدود مشغول بودند (اطلاعات، ۱۳۰۹/۹/۲۵، ص ۲). در واقع دولت ایران با وجود فسخ قرارداد با سندیکا، طی قراردادی جداگانه با شرکت آلمانی کارهای تکمیلی خط شمال را به این شرکت سپرد (راه‌آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷/۶/۵، ص ۳). پس از تکمیل راه‌آهن بین علی‌آباد (شاهی) تا بندر شاه قطار مسافری و باری در این مسیر برقرار شد (کوشش، ۱۳۰۹/۱۲/۷، ص ۳). در بهار ۱۳۱۰ خ/۱۹۳۱م هفته‌ای دو بار قطار از شاهی (علی‌آباد) به بندر شاه در رفت‌وآمد بود و ایستگاه‌های این مسیر مانند اشرف و ساری به‌طور رضایت‌بخشی زیر نظر محصلانی اداره می‌شد که پس از فارغ‌التحصیلی از آلمان بازگشته بودند (اطلاعات، ۱۳۱۰/۳/۱۲، ص ۱).

آموزش جوانان ایرانی در راه‌آهن آلمان

در خلال دو سالی که آلمانی‌ها مشغول ساختن راه‌آهن در شمال ایران بودند، دولت ایران به‌دلیل احتیاج مبرم به متخصص در امور راه‌آهن عده‌ای از محصلان را به کشورهای اروپایی از جمله آلمان فرستاد (ملکوتی، ۱۳۲۷، صص ۱۹۵-۱۹۷).

در بهار سال ۱۳۰۷ خ/۱۹۲۸م مقدمات گرفتن امتحان از داوطلبان اعزام آغاز شد (اطلاعات، ۱۳۰۷/۲/۱۳، ص ۳). دولت لایحه‌ای را به‌تصویب مجلس رساند که به‌موجب آن اجازه یافت تا سه سال و هرساله بیست نفر را برای تحصیل مربوط به راه‌آهن به اروپا اعزام کند. مخارج این افراد از عایدات انحصار قند و شکر پرداخت می‌شد (ساکما، ۶۰۰۹-۲۴۰). براساس مصوبه تیرماه ۱۳۰۸ خ/جولای ۱۹۲۹م مبنی بر اعزام سی نفر محصل

به اروپا (کوشش، ۱۳۰۸/۴/۳، ص ۱) دو ماه بعد بنگاه راه آهن عده‌ای از دانش‌آموختگان مدرسه صنعتی ایران و آلمان و چند تن دیگر را برای تحصیلات فنی و فراگرفتن فنون مختلف راه آهن به آلمان اعزام کرد. براساس گزارش شریفی سرپرست این محصلان، آن‌ها در سه کارخانه برای آموختن درزمینه راه آهن مشغول شدند (اطلاعات، ۲۳ مهرماه ۱۳۰۸، ص ۲). بودجه تخصیص داده شده به این افراد به دلیل ترقی ارز خارجی و لزوم تعلیمات بیشتر از یک سال برای برخی از محصلان کفایت نکرد و مجلس یک سال بعد برای ادامه تحصیل این شاگردان بودجه تکمیلی تصویب کرد (کوشش، ۱۳۰۹/۳/۳۰، ص ۱). این محصلان براساس برنامه‌ای معین، در راه آهن آلمان به آموختن مشغول شدند و پس از پایان دوره تخصصی به ایران بازگشتند. بیشتر این افراد در سال‌های بعد از متخصصان راه آهن دولتی ایران شدند (ملکوتی، ۱۳۲۷، صص ۱۹۶-۱۹۷). هم‌زمان با افتتاح راه آهن سراسری در سال ۱۳۱۷ خ/ ۱۹۳۸ م نیز مجدداً عده‌ای از طرف راه آهن برای فراگرفتن رشته‌های تخصصی مربوط به مکانیک لوکوموتیو اعزام آلمان شدند و پس از یک سال به ایران بازگشتند و در حوزه تخصصی خود به کار مشغول شدند (مراسان، ۳۲۸۰۳۱).

کم‌رنگ شدن نقش آلمان‌ها در ساخت راه آهن

با لغو قرارداد سندیکا در بهار ۱۳۰۹ خ/ ۱۹۳۰ م دولت ایران برای ساخت راه آهن تحت نظارت خود کوششی را آغاز کرد و در این راه از چند مهندس سوئدی بهره برد و از سوی دیگر مهندس کارول آمریکایی هم مجدداً از دی ماه ۱۳۰۹ خ/ ژانویه ۱۹۳۱ م به عنوان سرمهندس راه آهن سراسری ایران در جنوب به کار مشغول شد. تا دی ماه سال بعد ساخت و ساز، ریل گذاری و تونل سازی از شاهی تا شیرگاه در شمال تحت نظر مهندسان ادامه یافت. چندی نگذشت که در بهار ۱۳۱۲ خ/ ۱۹۳۳ م ساخت راه آهن سراسری ایران به کمپانی کامپساکس سپرده شد (ترسکینسکی، ۱۳۲۶، صص ۷۷-۷۸). این سال‌ها مصادف بود با بحران بزرگ رکود اقتصادی در جهان که در آلمان عاملی مهم در فروپاشی جمهوری وایمار و روی کار آمدن حزب نازی به رهبری آدولف هیتلر شد (تیلر، ۱۳۷۴، صص ۷-۱۱). بنابراین، هم تلاش و خیز دولت ایران برای به دست گرفتن زمام امور ساخت راه آهن و هم تحولات سیاسی در آلمان باعث شد تا شرکت‌های آلمانی نتوانند فعالیت‌هایشان را در ساخت راه آهن ادامه دهند.

شرکت کامپساکس به مدیریت یورگن ساکسیلد^۱ که کارنامه‌ای موفق در احداث راه آهن در ترکیه از خود به جا گذاشته بود (Donn, 1938, p222)، به پیشنهاد محمدعلی فروغی به دولت ایران معرفی شد (هدایت، ۱۳۴۴، ص ۳۹۹). روزنامه بورزن^۲ دانمارک در مصاحبه‌ای

1. Jørgen Saxild
2. Bourzen



با عنوان «شاهکار مهندسين دانماركي در ايران» چندوچون ماجرا را از ساكسيلد جويآ شد. براساس اين گزارش از ۱۴۰۰ كيلومتر راه آهن شمال به جنوب ۲۵۰ كيلومتر در جنوب و ۱۵۰ كيلومتر در شمال به دست سنديكا و سپس توسط دولت ايران ساخته شده بود. در بهار سال ۱۳۱۲ خ / آوريل و مه ۱۹۳۳ م كنسرسیوم كامپساكس كار خود را آغاز كرد و تعهد داد كار را تا بهار ۱۳۱۸ خ / آوريل ۱۹۳۹ م به پايان برساند و راه آهن شمال و جنوب را به هم وصل كند (ساكما، ۷۲۰۶۲-۳۱۰). راه آهن در سمت جنوب قسمت های نسبتاً هموار را طی کرده بود و به كوه های زاگرس رسیده بود و در شمال از دشت مازندران گذر کرده بود و اينك منطقه كوهسار سوادكوه كه به صدها پل و تونل نیاز داشت در انتظار مهندسان كامپساكس بود (Donn, 1938, pp 219-220). اين شركت پس از تعيين خطوط و مسير قطعی، كل مسير را به ۴۲ قسمت ساختمانی تقسيم كرد و به مقاطعه كاران بين المللی و ایرانی سپرد. مقاطعه كارانی از ايتاليا، آلمان، انگليس، فرانسه، بلژيك، اتریش و يونان بخش عمده این پروژه را به انجام رساندند و راه آهن سراسری شش ماه زودتر از موعد مقرر، در شهريور ۱۳۱۷ خ / اوت ۱۹۳۸ م افتتاح شد (ساكما، ۷۲۰۶۲-۳۱۰). شركت آلمانی ای كه در اين مقطع با كامپساكس همراهی می كرد شركت هوخ تيف. آ.گ^۱ بود كه در خط جنوب از كيلومتر ۲۹۲/۷ تا كيلومتر ۴۰۹ را به انجام رساند (راه آهن سراسر ايران، ۱۳۱۷/۶/۵، ص ۴۴).

از ديگر بخش های راه آهن كه نشانی از آلمانی ها در ساخت آن می توان يافت ايستگاه راه آهن در تهران بود. در تهيه طرح و نقشه ساختمان ايستگاه تهران چهل و پنج مهندس و معمار كار کرده و پيشنهاده داده بودند و در مناقصه ساخت آن تقريباً هفتاد شركت ساختمانی و صنعتی با تابعيت دوازده كشور از جمله آلمان شركت كردند و از بين آنها دوازده شركت ساختمانی و بيست شركت صنعتی ساخت بنا و متعلقات آن را برعهده گرفتند (راه آهن سراسر ايران، ۱۳۱۷/۶/۵، ص ۱۰۲). يکی از مهم ترين شركت هایي كه در ساختن ايستگاه تهران سهمی اساسی داشت شركت فيليپ هولسمان بود كه در كارنامه خود كار ساخت راه آهن بندر شاه به شاهی را هم داشت. اين شركت در ژوئيه ۱۹۳۵ م / تير ۱۳۱۴ م در مناقصه ايستگاه تهران برنده شد و ۲۸ ماه به ساخت آن مشغول بود؛ ولی به دليل نوسانات ارزی، در ساخت ايستگاه ضرر كرد (pohl, 1999, pp 189-191).

يورگن ساكسيلد، رئيس كنسرسیوم كامپساكس، علت كم رنگ شدن نقش آلمان ها هم زمان با شروع به كار كردن كامپساكس را در رقابت شركت آلمانی با تشكيلات جديد ارزیابی می كرد. ساكسيلد كه سال ها بعد تجربيات خود از ايران و تركيه را با عنوان «خاطرات يك مهندس دانماركي» در كپنهاك منتشر كرد، خاطر نشان می سازد كه هم زمان با انعقاد قرارداد كامپساكس، شركت های آلمانی كه پيش از اين در كار ساخت راه آهن شمال

1. Hochtief A.G.



فعالیت داشتند، در تلاش بودند تا به اقداماتی دست بزنند که کامپساکس نتواند کارش را به خوبی به انجام برساند. ظاهراً شرکت‌های آلمانی اقداماتی انجام داده بودند تا در مناقصه کامپساکس اخلال ایجاد کنند؛ به این ترتیب که با شرکت‌هایی که قرار بود در مناقصه وارد شوند، مذاکره کرده بودند و همه شرکت‌ها تصمیم گرفته بودند تا قیمت‌های غیرمنطقی بدهند و باعث بی‌اعتباری سیستم کامپساکس شوند؛ ولی ساکسیلد مخفیانه با شرکت‌های ایتالیایی وارد مذاکره شد و توانست توطئه آلمانی‌ها را خنثی کند. ایتالیایی‌ها قیمت مناسب می‌دادند و مناقصه‌ها را برنده می‌شدند. کامپساکس در این مناقصه‌ها بخش‌های کوهستانی و سخت مسیر راه‌آهن را به پیمان‌کاران معتبر خارجی که در درجه اول ایتالیایی بودند سپرد (Saxild, 1971, pp 49-50).

هم‌زمان با نزدیک شدن به پایان ساخت راه‌آهن سراسری ایران در سال ۱۳۱۷خ/ ۱۹۳۸م ساخت راه‌آهن از تهران به سمت تبریز، مشهد و یزد در دستور کار قرار گرفت. وزارت راه خود عهده‌دار ساخت و ساز شده بود و کار را به مقاطعه‌کاران ایرانی و خارجی می‌داد (نامه راه، ش ۵-۶، مهر و آبان ۱۳۱۹، صص ۱۳-۱۶). در این مرحله نیز شرکت سهامی هوخ‌تیف که مرکز اصلی آن در اسن آلمان بود، در کارهای ساختمانی وزارت راه شرکت کرد و قطعه ۹ راه‌آهن به سمت جنوب و قطعات ۲، ۶، و ۷ مسیر گرمسار به مشهد و قطعه ۱۳ تهران به تبریز را برعهده گرفت و در شهریور ۱۳۱۹خ/ سپتامبر ۱۹۴۰م در تلاش برای تکمیل آن‌ها بود (نامه راه، ش ۴، شهریورماه ۱۳۱۹، ص ۳۲).

تهیه ملزومات راه‌آهن

هرچند سهم آلمان در ساخت راه‌آهن ایران در خلال سال‌هایی که کامپساکس زمام امور را به دست داشت چشمگیر نبود، ولی آلمان در تهیه ادوات موردنیاز از جمله لوکوموتیو نقشی شایان توجه داشت. با روی کار آمدن هیتلر و حزب نازی در آلمان در حالی که در ایران کنسرسیوم کامپساکس کار ساخت راه‌آهن را به طور جدی به پیش می‌برد قراردادهایی بین دولت ایران و دولت آلمان امضاء شد که سبب گسترش روابط تجاری دو کشور شد (شجاعی دیوکلائی، ۱۳۹۸، صص ۲۵۱-۲۵۶). از جمله در ۱۲ فرودین ۱۳۱۵/۱۱ آوریل ۱۹۳۶م بین علی‌اکبر داور وزیر مالیه و ویلهلم لیزه^۱ رئیس شرکت فروشتال^۲ به نمایندگی از کنسرسیوم آلمانی قراردادی منعقد شد که در کنار تعهداتی نظیر ورود کارخانه‌جات و ماشین‌آلات صنعتی، طرف آلمانی متعهد شد تا واگن، لوکوموتیو و سایر وسایل موردنیاز راه‌آهن را هم، برای دولت ایران فراهم کند (ساکما، ۱۵۵۸۰-۲۴۰). هرچند سابقه ورود لوازم موردنیاز راه‌آهن از آلمان به دوران قبل از آغاز ساخت راه‌آهن سراسری مربوط می‌شد

1. Wilhelm Leese
2. Ferrostaal



و رضاخان سردار سپه رئیس‌الوزرای ایران در آبان ۱۳۰۳ خ/ نوامبر ۱۹۲۴ م مصوبه معافیت گمرکی اشیاء مورد نیاز راه آهن جلفا به تبریز را ابلاغ کرده بود (ساکما، ۹۱۵۰-۲۴۰)؛ ولی در این دوران نیز میزان واردات ملزومات راه آهن از آلمان بسیار چشمگیر بود. هنگامی که مناقصه خرید واگن سرپوشیده، واگن مسافری، واگن حمل آب، و لوکوموتیو از سوی دولت ایران اعلام می‌شد، فروشتال همواره از شرکت‌کنندگان در مناقصه بود (ساکما، ۹۶۷۶-۲۴۰).

در بهار ۱۳۱۹ خ/ ۱۹۴۰ م وزیرمختار آلمان در تهران، شخصاً به وزارت خارجه ایران رفت و از آمادگی کشورش برای فروش کارخانه‌جات و ماشین‌آلات صنعتی و نیز درزین^۱ و سایر لوازم برای راه آهن سخن به میان آورد و اظهار داشت: «با وجود احتیاج مبرمی که دولت آلمان به واگن دارد، موافقت کرده‌است ۳۴۱ واگن مخصوص حمل ریل و سنگ‌های معدن و زغال‌سنگ به دولت شاهنشاهی بفروشد» (ساکما، ۱۶۹۹۳-۲۴۰). در آخرین ماه‌های سلطنت رضاشاه نیز هم‌چنان گفت‌وگو بر سر خرید لوکوموتیو از آلمان در کار بود (ساکما، ۱۴۹۵۹-۲۴۰).

در سال‌های پایانی سلطنت رضاشاه، ایران با رشد روزافزون مؤسسات فنی و دانشگاهی روبه‌رو بود. اداره این مؤسسات با توجه به نویابودنشان استخدام متخصصان خارجی از ملیت‌های گوناگون هم‌چون آلمانی، ایتالیایی، فرانسوی و سوئدی را اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. استخدام آلمانی‌هایی نظیر هولداک و هرمان گروسمان به سمت استادی دانشکده فنی، پرفسور هانس داهمن^۲ متخصص دامپزشکی و دکتر ویلهلم هاز^۳ استاد علوم تربیتی و رئیس مؤسسه مردم‌شناسی دانشگاه تهران بنابر چنین ضرورتی در خلال سال‌های ۱۳۱۴-۱۳۲۰ خ/ ۱۹۳۵-۱۹۴۱ م انجام شد. علاوه بر این افراد، کسانی چون والتر دویچ^۴ در وزارت راه ایران به سمت حسابدار فنی مشغول کار بودند (ساکما، ۱۳۳۸۳-۲۴۰). در خرداد ۱۳۱۸ خ/ ژوئن ۱۹۳۹ م به فرمان رضاشاه قانون استخدام نوزده نفر مهندس و متخصص خارجی برای ساخت راه آهن اجرا شد (ساکما، ۶۴۵۸-۲۴۰) و براساس قانون تیرماه ۱۳۱۹ خ/ جولای ۱۹۴۰ م بیست‌وهفت نفر مهندس و متخصص ساخت راه آهن از کشورهای گوناگون به استخدام دولت درآمدند که در میان آنان گستاو بیر^۵ مهندس محاسب فنی، ویلهلم سابف^۶ سرمهندس کل ساخت راه آهن، و ویلهلم فرانس^۷ رئیس تأسیسات فنی اداره مرکزی، تبعه آلمان بودند (ساکما، ۱۳۳۸۳-۲۴۰).

۱ - درزین: نوعی وسیله نقلیه ریلی در اندازه تقریبی مینی‌بوس که برای تردد خاص ماموران راه آهن به کار گرفته می‌شود.

2. Hans Dahman

3. Wilhelm Haz

4. Walter Deutsch

5. Gustav Beer

6. Wilhelm Subf

7. Wilhelm Frans



پایان حضور آلمانی‌ها در ایران

در تابستان ۱۳۲۰ خ/۱۹۴۱ م درحالی که ارتش آلمان به شوروی حمله کرده بود، فشار مقامات روس و انگلیس بر دولت ایران برای اخراج افراد آلمانی از ایران افزایش یافت. با این حمله، ناگهان توجه بین‌المللی به گروه زیادی از اتباع آلمانی که در ایران به سر می‌بردند جلب شد. از نظر متفقین شرایط برای فعالیت ستون پنجم آلمان از هر جهت فراهم بود. براساس آمار شهربانی ایران ۶۱۶ نفر آلمانی به‌عنوان تکنیسین در صنایع گوناگون چون راه‌آهن، معادن و کشاورزی و یا به‌عنوان مستشار وزارت‌خانه‌ها در استخدام دولت ایران بودند. عده‌ای دیگر هم بودند که به فعالیت‌های مختلف می‌پرداختند. همین بهانه کافی بود که در سحرگاه سوم شهریور ایران به‌دست متفقین اشغال شود و آلمانی‌ها از ایران اخراج شوند (استوارت، ۱۳۷۰، صص ۸۷، ۱۷۶، ۳۳۳).

ایران در دوران پس از شهریور بیست هم به دلیل اشغالش به‌دست متفقین و هم به دلیل تلاطم سیاسی برآمده از این رویداد، تا بیش از یک دهه نتوانست گامی مهم در گسترش و تکمیل راه‌آهن سراسری بردارد. ولی پس از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ خ/۱۹ اوت ۱۹۵۳ م بار دیگر تلاش‌ها در این زمینه از سر گرفته شد و در پاییز این سال برای گسترش راه‌آهن، مکاتبات برای خرید ۲۵۰ هزار تن ریل و تراورس^۱ از آلمان غربی آغاز شد (ساکما، ۲۳۰۵۹-۲۴۰). از آنجاکه این موضوع از دوره مورد بحث مقاله حاضر خارج است، از شرح آن درمی‌گذریم.

نتیجه‌گیری

آلمان در نیمه دوم سلطنت قاجار به‌عنوان قدرتی رقیب برای انگلستان و روسیه در فضای سیاسی ایران سر برآورد. یکی از اهداف اساسی آلمان به‌دست آوردن امتیاز راه‌آهن ایران و اتصال راه‌آهن موسوم به خط بغداد به تهران بود. ریشه عمیق سیاست انگلستان و روسیه در سپهر سیاسی ایران تحمل رقیبی جدید را برای این دو کشور ناممکن می‌کرد؛ چراکه منافع آنان به‌شدت در خطر می‌افتاد. ملاحظاتی از این دست موجب شد که تلاش آلمانی‌ها به نتیجه دلخواه نرسد. علاوه بر این اوضاع نابه‌سامان ایران در خلال سال‌های انقلاب مشروطه تا پایان عصر قاجار را هم که با موجی از گرفتاری‌های سیاسی و اجتماعی همراه بود نباید از نظر دور داشت. هرچند این ناآرامی‌ها تا حدود زیادی به دخالت‌های قوای خارجی در ایران مانند اشغال کشور در جنگ جهانی اول برمی‌گشت، ولی جامعه ایران نیز به دلایلی نظیر ساختار ایلی و عشایری و قدرت خوانین محلی در خلال این سال‌ها که دولت مرکزی ضعیف شده بود روی آرامش را به‌خود ندید. اوضاع ناپایدار ایران و

۱. تراورس /teravers/؛ تخته‌های چوبی یا بتنی ضخیم و مقاومی که در عرض خط آهن، با فاصله یکسان زیر ریل‌ها کار می‌گذارند.



گرفتاری قدرت‌هایی مانند آلمان در کارزار جنگ جهانی اول باعث شد تا موضوع راه‌آهن ایران به بوته فراموشی سپرده شود. هرچند تلاش‌های جسته‌گریخته‌ای در اواخر دوران قاجار نیز از آلمان‌ها دیده شد، ولی با روی کار آمدن رضاشاه و تصمیم جدی دولت ایران برای ایجاد راه‌آهن سراسری در کشور، آلمانی‌ها که دوران فرمانروایی جمهوری وایمار را تجربه می‌کردند، توانستند در آغاز ماجرا سهمی مهم در ساخت راه‌آهن ایران برعهده بگیرند. قرارداد سندیکای آمریکایی-آلمانی فرصتی مناسب برای اثبات توانایی شرکت‌های آلمانی بود. هرچند آلمانی‌ها توانستند رضایت خاطر اولیای امور را در ساخت راه‌آهن از بندر شاه تاشاهی به‌دست آورند، ولی عملکرد ضعیف شرکت آمریکایی در جنوب باعث شد تا دولت از ادامه فعالیت شرکت‌های آلمانی نیز صرف‌نظر کند. با وجود این، تحصیل جوانان ایرانی در آلمان برای یادگیری فنون راه‌آهن بخشی از کارنامه موفق آلمانی‌ها در آن سال‌هاست. نکته حائز اهمیت آن است که سیاست‌های استعماری و فشارها و دخالت‌های مستمر دولت‌های روس و انگلیس باعث شد که رضاخان سردار سپه از همان آغاز نخست‌وزیری به فکر قدرت سومی بیفتد. در آغاز به آمریکایی‌ها توجه شد؛ ولی چند سال بعد آلمان نقش قدرت سوم را در ایران بازی کرد؛ بنابراین نقش اساسی آلمان در مراحل اولیه ساخت راه‌آهن و نیز اعزام محصل به آن کشور را باید در این چارچوب تحلیل کرد.

در ادامه راه عزم دولت ایران برای به‌دست گرفتن سکان هدایت ساخت راه‌آهن و در پی آن واگذاری مسئولیت به کنسرسیوم سوئدی-دانمارکی، و هم‌زمان اوضاع متلاطم داخلی آلمان که سبب سقوط جمهوری وایمار و روی کار آمدن حزب نازی شده بود، مشارکت آلمانی‌ها را به حداقل رساند. باینکه با روی کار آمدن هیتلر روابط ایران و آلمان با قدرت تمام رو به گسترش بود، ولی تعیین شدن تکلیف موضوع ساخت راه‌آهن ایران پیش از این تاریخ، و کارنامه موفق کامپساکس راهی برای ورود آلمانی‌های باقی نگذاشت. در این میان رقابت بین دانمارکی‌ها و آلمانی‌ها نیز مؤثر واقع شد و کامپساکس به شرکت‌های ایتالیایی روی آورد. با وجود این از سال ۱۳۱۵ خ/۱۹۳۶ م به بعد با توجه به گسترش روابط ایران و آلمان، هم خرید تجهیزات مورد نیاز از شرکت‌های آلمانی مانند فروشتال افزایش یافت و هم شرکت‌های آلمانی تاحدودی توانستند هم در راه‌آهن شمال به جنوب و هم در مسیرهایی که به سمت شرق و غرب و جنوب شرقی گسترش می‌یافت، برنده مناقصه شوند. ولی بروز جنگ جهانی دوم و در پی آن اشغال ایران در شهریور بیست به‌بهانه وجود جاسوسان آلمانی در ایران، موقتاً به فعالیت آلمانی‌ها پایان داد و تنها در سال‌های دهه ۳۰ بود که هم‌زمان با از سرگیری ساخت راه‌آهن در ایران، آلمانی‌ها نیز به جنب‌وجوش افتادند.

منبع

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۶۰۰۶-۲۴۰-۶۰۰۷؛ ۲۴۰-۶۰۰۹؛ ۲۴۰-۶۴۵۸؛ ۲۴۰-۹۱۵۰-۲۴۰؛ ۹۶۷۶-۲۴۰؛ ۱۳۳۸۳-۲۴۰؛ ۱۴۹۵۹-۲۴۰؛ ۱۵۵۸۰-۲۴۰؛ ۱۶۹۹۳-۲۴۰؛ ۲۳۰۵۹-۲۴۰؛ ۵۸۷۵-۲۹۰؛ ۴۶۳۸-۲۹۳؛ ۷۲۰۶۲-۳۱۰.

مرکز اسناد انقلاب اسلامی (مراسن): ۰۰۳۲۸۰۰۸؛ ۰۰۳۲۸۰۰۹؛ ۰۰۳۲۸۰۱۰؛ ۰۰۳۲۸۰۱۱؛ ۰۰۳۲۸۰۱۲؛ ۳۲۸۰۳۱؛ ۰۰۳۲۸۰۱۴.

کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی (کمام): ۸/۳۳/۳۲/۸۰.

کتاب

آدمیت، فریدون. (۲۵۳۶ شاهنشاهی). *اندیشه ترقی و حکومت قانون عصر سپهسالار*. تهران: چاپخانه سپهر.

استوارت، ریچارد. ا. (۱۳۷۰). *در آخرین روزهای رضاشاه: تهاجم روس و انگلیس به ایران در شهریور ۱۳۲۰*. (عبدالرضا هوشنگ مهدوی و کاوه بیات، مترجمان). تهران: معین.

اویسی، ع. م. (۱۳۰۲). *راه عملی برای ساختن راه آهن در ایران*. تهران: مطبعه فاروس.

ترسکینسکی، آناتول. (۱۳۲۶). *تاریخچه مختصر راه آهن در ایران*. تهران: چاپخانه بنگاه راه آهن.

تیلر، آلن جان پرسیوال. (۱۳۷۴). *جنگ جهانی دوم*. (بهرام فرداد امینی، مترجم). تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

جمالزاده، سیدمحمدعلی. (۱۳۳۵). *گنج شایگان*. برلین: کاوه.

زرگر، علی اصغر. (۱۳۷۲). *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در دوره رضاشاه*. (کاوه بیات، مترجم). تهران: پروین؛ معین.

شجاعی دیوکلانی، سیدحسن. (۱۳۹۸). *توسعه نیافتگی و صنعتی سازی ایران عصر قاجار و پهلوی اول*. تهران: تیسار.

شوستر، مورگان. (۱۹۱۵). *اقتصاد ایران*. کلکته: مطبع حبل المتین.

عیسوی، چالز. (۱۳۶۲). *تاریخ اقتصادی ایران*. (یعقوب آژند، مترجم). تهران: گستره.

کاشف السلطنه، پرنس دو جای. (۱۳۰۱). [مجله] *مما و حیات*. تهران: مجلس شورای ملی.

کرزن، جرج. ن. (۱۳۷۳). *ایران و قضیه ایران*. (ج ۱). (غلام علی وحید مازندرانی، مترجم). تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.

لنزوسکی، جورج. (۲۵۳۶ شاهنشاهی). *رقابت روسیه و غرب در ایران*. (اسماعیل رائین، مترجم). تهران: جاویدان.



محبوبی اردکانی، حسین. (۱۳۷۶). *تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران*. (ج ۲). تهران: دانشگاه تهران.
مکملی، محمدکاظم. (۱۳۷۹). *تاریخ جامع راه‌آهن تهران*: روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی.
ملکوتی، مجتبی. (۱۳۲۷). *راه‌آهن ایران*. تهران: خواندنی‌ها.
میرجعفری، حسین؛ نورائی، مرتضی. (۱۳۸۸). *روش پژوهش در تاریخ*. تهران: سازمان انتشارات پژوهشگاه
فرهنگ و اندیشه اسلامی.
هدایت، مهدی‌قلی. (۱۳۴۴). *خاطرات و خطرات*. تهران: زوار.
هدایت، مهدی‌قلی. (۱۳۶۳). *گزارش ایران*. تهران: نقره.

مقاله

آبادیان، حسین. (۱۳۹۲). «ماهیت روابط اقتصادی آلمان و ایران از ۱۲۷۷ تا ۱۸۹۸/۱۳۱۸ تا ۱۹۴۰». *پژوهش‌نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی*، سال دوم، ش ۱، بهار و تابستان ۱۳۹۲، صص ۱-۱۷.
رفیع، حسین؛ عباس‌زاده مرزبالی، مجید. (۱۳۹۷). «بررسی روابط ایران و آلمان در عصر پهلوی». *فصل‌نامه مطالعات سیاسی*، س یازدهم، ش ۴۲، زمستان ۱۳۹۷، صص ۱۱۳-۱۴۸.

نشریه

اطلاعات: ۱۳۰۵/۶/۲۱، ص ۱؛ ۱۳۰۶/۳/۲۹، ص ۲؛ ۱۳۰۶/۵/۷، ص ۲؛ ۱۳۰۶/۵/۱۸، ص ۲؛ ۱۳۰۷/۲/۱۳، ص ۲؛
۱۳۰۷/۸/۱۲، ص ۲؛ ۱۳۰۷/۹/۲۲، ص ۲؛ ۱۳۰۷/۱۱/۱۸، ص ۳؛ ۲۳ مهرماه ۱۳۰۸، ص ۲؛
۱۳۰۸/۸/۱۳، ص ۳؛ ۱۳۰۹/۹/۲۵، ص ۲؛ ۱۳۱۰/۳/۱۲، ص ۱.
ایران نو: ۲۴ صفر ۱۳۲۸، ص ۲؛ ۲۳ ربیع‌الاول ۱۳۲۸، ص ۳.
چهره‌نما: ۱۵ ربیع‌الثانی ۱۳۲۸، ص ۱۲.
حبل‌المتین: ۱۸ ذی‌قعدة ۱۳۲۸، صص ۳-۶؛ ۲۳ محرم ۱۳۴۳، ص ۵.
راه‌آهن سراسر ایران (نشریه وزارت طرق): ۱۳۱۷/۶/۵.
کوشش: ۱۳۰۵/۹/۴، ص ۳؛ ۱۳۰۵/۹/۲۳، ص ۳؛ ۱۳۰۷/۴/۱۴، ص ۱؛ ۱۳۰۷/۶/۸، صص ۱-۲؛ ۱۳۰۷/۹/۱۱، ص ۱؛
۱۳۰۸/۴/۳، ص ۱؛ ۱۳۰۸/۵/۷، ص ۱؛ ۱۳۰۸/۵/۱۰، ص ۱؛ ۱۳۰۹/۳/۷، ص ۱؛ ۱۳۰۹/۳/۳۰، ص ۱؛
۱۳۰۹/۱۲/۷، ص ۳.
نامه راه، ش ۴، شهریورماه ۱۳۱۹، ص ۳۲؛ ش ۵-۶، مهر و آبان ۱۳۱۹، صص ۱۳-۱۶.

منابع خارجی (انگلیسی، آلمانی، دانمارکی)

Donn, A. G. (1938). "The Trans-Iranian railway". *Journal of The Royal Central Asian Society*, 25 (2), p 219-227.

Pohl, Manfred. (1999). *Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens 1849-*



1999, München: Beck.

Rion, Nicholas. L. (2011). "FORTY YEARS OF MICROHISTORIOGRAPHY". A Research Paper Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the M.A in History, Department of History Southern Illinois University Carbondale.

Saxild, Jørgen. (1971). *En dansk Ingeniørs Erindringer*. København: Lindhardt og Ringhof, pp 49-50. (نسخه الکترونیکی)

English Translation of References

Documents

Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives of Iran):

240-6006; 240-6007; 240-6009; 240-6458; 240-9150; 240-9676; 240-13383; 240-14959; 240-15580; 240-16993; 240-23059; 290-5875; 293-4638; 310-72062. [Persian]

Markaz-e Asnād-e Enqelāb-e Eslāmi (Marāsān) (Islamic Revolution Documents Center):

00328008; 00328009; 00328010; 00328011; 00328012; 00328014; 00328031. [Persian]

Ketābxāne, moze va Markaz-e Asnād-e Majles-e Šorā-ye Islāmi (kemām) (Document Center and Library of Iran National Parliament): 8/33/32/80. [Persian]

Book

Adamiat, Fereidoun. (2536/1957). "*Andiše-ye taraqqi va hokumat-e qānun-e asr-e sepah-sālār*" (The idea of progress and the rule of law: The Era of Sepahsalar). Tehran: Čāpxāne-ye Sepehr. [Persian]

Curzon, George Nathaniel. (1380/2001). "*Irān va qazie-ye Irān*" (Persia and the Persian question) (vol. 1). Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani. Tehran: Šerkat-e Enteshārāt-e 'Elmi Farhangi. [Persian]

Hedayat, Mehdi Gholi Khan. (1344/1965). "*Xāterāt o xatarāt*" (Memries and dangers). Tehran: Zovvār. [Persian]

Hedayat, Mehdi Gholi Khan. (1363/1984). "*Gozāreš-e Irān*" (The report of Iran). Tehran: Noqreh. [Persian]



- Issavi, Charles Phillip. (1362/1983). "*Tārix-e eqtesādi-ye Irān*" (The economic history of Iran). Translated by Yaghoub Azhand. Tehran: Gostareh. [Persian]
- Jamalzadeh, Mohammad Ali. (1384/2005). "*Ganj-e Šāyḡān*" (The worthy treasure). Berlin: Kāveh. [Persian]
- Kashef Al-Saltaneh, Prince de Chai. (1301/1922). "*[Majalle-ye] Mamāt o Hayāt*" (Death and life [Magazine]). Translated by Yaghoub Azhand. Tehran: Gostareh. [Persian]
- Lenczowski, George. (2536/1977). "*Reḡābat-e Rusieh va qarḡ dar Irān*" (Russia and the west in Iran, 1918-1948: A study in big-power rivalry). Translated by Esmaeel Raeen. Tehran: Dānešgāh-e Tehrān (University of Tehran). [Persian]
- Mahboubi Ardakani, Hossein. (1376/1997). "*Tārix-e mo'assesāt-e tamaddoni-ye jadid dar Irān*" (History of the new civilization organizations in Iran) (vol. 2). Tehran: Dānešgāh-e Tehrān (University of Tehran). [Persian]
- Malakouti, Mojtaba. (1327/1948). "*Rāh-āhan-e Irān*" (Iran Railway). Tehran: Xāndani-hā. [Persian]
- Mirjafari, Hossein; & Nouraei, Morteza. (1388/2009). "*Raveš-e pažuheš dar tārix*" (Research methods in history). Tehran: Sāzmān-e Entesārāt-e Pažuhešgāh-e Farhang va Andiše-ye Eslāmi (Organization of Publications of the Research Center for Islamic Culture and Thought). [Persian]
- Mokammeli, Mohammad Kazem. (1379/2000). "*Tārix-e Jāme'-e rāh-āhan*" (A comprehensive history of railways). Tehran: Ravābet 'Omumi-ye Rāh-Āhan-e Jomhuri-ye Eslāmi (The Public Relations of the Islamic Republic of Iran Railways). [Persian]
- Oveisi, A. M. (1302/1923). "*Rāh-e amali barā-ye sāxtan-e rāh-āhan dar Irān*" (A practical way to build railways in Iran). Tehran: Matba'e-ye Fārus. [Persian]
- Pohl, Manfred. (1999). *Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens 1849-1999*. München: Beck.
- Shojaei Divkalaei, Seyyed Hasan. (1398/2019). "*Towse'e-nayāftegi va san'ati-sāzi-ye Irān-e asr-e Qājār va Pahlavi-ye avval*" (Underdevelopment and industrialization of Iran in the Qajar and Pahlavi eras). Tehran: Tisā. [Persian]

- Shuster, William Morgan. (1915). *“Extenāq-e Irān”* (The strangling of Persia). Kolkata: Matbae-ye Habl ol-Matin. [Persian]
- Stewart, Richard Anthony. (1370/1991). *“Dar āxarin ruz-hā-ye Rezā Šāh: Tahājom-e Rus va Engelīs be Irān dar Šahrivar 1320”* (Sunrise at Abadan: The British and Soviet invasion of Iran, 1941). Translated by Abd Al-Reza Mahdavi & Kaveh Bayat. Tehran: Moēen. [Persian]
- Taylor, Alan John Percivale. (1374/1995). *“Jang-e jahāni-ye dovvom”* (The second world war). Translated by Bahram Fardad Amini. Tehran: Enteshārāt-e ‘Elmi Farhangi. [Persian]
- Treskiniski, Anatol. (1326/1947). *“Tārixče-ye moxtasar-e rāh-āhan dar Irān”* (A short history of trans-Iranian railway). Tehran: Čāpxāne-ye Bongāh-e Rāh-Āhan. [Persian]
- Zargar, Ali Asghar. (1372/1993). *“Tārix-e ravābet-e siāsi-ye Irān va Engelīs dar dowre-ye RezāŠāh”* (Anglo - Iranian relations: 1941 -1925). Translated by Kaveh Bayat. Tehran: Parvin; Moēen. [Persian]

Articles

- Abadian, Hossein. (1392/2013). “Māhiat-e Ravābet-e eqtesādi-ye Ālmān va Irān az 1277 tā 1318 / 1898 tā 1940” (Nature of Iran-Germany economic relations in 1898-1940). *Pažuheš-nāme-ye Tārix-e Ejtemāee va Eqtesādi* (Socio Economic History Studies), 2nd year (1), Spring & Summer 1392/2013, pp. 1-17. [Persian]
- Donn, A. G. (1938). “The trans-Iranian railway”. *Journal of The Royal Central Asian Society*, 25 (2), p 219-227.
- Rafi, Hossein; & Abbaszadeh Marzbali, Majid. (1397/2019). “Barresi-ye Ravābet-e Irān va Ālmān dar asr-e Pahlavi” (Iran-Germany relations in the Pahlavi era). *Fasl-nāme-ye Motāle’āt-e Siāsi* (Quarterly Journal of Political Science), 11th year (42), Winter 1397 / 2019, pp. 113-148. [Persian]
- Rion, Nicholas. L. (2011). “Forty years of microhistoriography”. A research paper submitted in partial fulfillment of the requirements for the M.A in History, Department of History, Southern Illinois University, Carbondale.



Press

Ettelā'āt (Ettelaat Newspaper): 1305/6/21 / 1926, September 13, p. 1; 1306/3/29 / 1927, June 20, p. 2; 1306/5/7 / 1927, July 30, p. 2; 1306/5/18 / 1927, August 10, p. 2; 1307/2/13 / 1928, May 3, p. 3; 1307/8/12 / 1928, November 3, p. 2; 1307/9/22 / 1928, December 13, p. 2; 1307/11/18 / 1929, February 7, p. 3; 1308, Mehr 23 / 1929, October 15, p. 2; 1308/8/13 / 1929, November 4, p. 3; 1309/9/25 / 1930, December 17, p. 2; 1310/3/12 / 1931, June 3, p. 1. [Persian]

Irān-e Now (Iran-e No Newspaper): 1328, Safar 24 / 1910, March 7, p. 2; 1328, Rabi' ol-Awwal 23 / 1910, April 4, p. 3. [Persian]

Āhreh-namā: 1328, Rabi' al-Thāni 15 / 1910, April 26, p. 12.

Habl ol-Matin (Habl al-Matin): 1328, Dhu al-Qadah 18 / 1910, November 21, pp. 3-6; 1343, Muharram 23 / 1924, August 24, p. 5. [Persian]

Rāh-Āhan-e Sarāsar-e Irān (Našrie-ye Vezārat-e Toroq) (Ministry of Roads and Urban Development Press): 1317/6/5 / 1938, August 27. [Persian]

Kušeš: 1305/9/4 / 1926, November 26, p. 3; 1305/9/23 / 1926, December 15, p. 3; 1307/4/14 / 1928, July 5, p. 1; 1307/6/8 / 1928, August 30, pp. 1-2; 1307/9/11 / 1928, December 2, p. 1; 1308/4/3 / 1929, June 24, p. 1; 1308/5/7 / 1929, July 9, p. 1; 1308/5/10 / 1929, July 12, p. 1; 1309/3/7 / 1930, May 29, p. 1; 1309/3/30 / 1930, June 21, p. 1; 1309/12/7 / 1931, February 27, p. 3. [Persian]

Name-ye Rāh: issue number 4, Šahrivar 1319 / 1940, September, p. 32; issue number 5-6, Mehr & Ābān 1319 / 1940, October & November, pp. 13-16. [Persian]

Digital sources

Saxild, Jørgen. (1971). *En dansk Ingeniørs Erindringer. København: Lindhardt og Ringhof* (pp. 49-50). (electronic version).

