



# Determining the National Railway Route of Iran: Ups and Downs

Mostafa Nouri<sup>1</sup>

## Abstract:

**Purpose:** This article aims to depict the ups and downs of constructing the first national railway of Iran and determining its route at the time of Reza Shah, as well as foreigners' approach towards it, especially England.

**Method and Research Design:** Library resources, archival records, and the press reports were studied, described and analyzed.

**Findings and Conclusion:** The investigations clarified that from the very beginning of the railway-construction debates in Iran, some proposals considered Iran's railway as a connecting corridor of Europe and East Asia, whereas the others propose a national railway within the borders of Iran. Although, there was never a practical and serious effort to build a national railway in Iran during the Qajar period, we cannot ignore the fact that many plans were presented and considerable theoretical discussions were raised. Some of those proposals such as Sani al-Dawlah's were used to build the national railway at the time of Reza Shah. In addition, it seems that the first serious effort of the Iranian government to build a national railway started at the time of Watouq al-Dawlah, the prime minister. The British were unsuccessful to persuade the Iranian authorities to build a railway from Qasr-Shirin to Tehran and the Iranian authorities' insistence on building a north to south railway reveals their failure. Reza Shah's persistence had a great impact on building the first national railway of Iran.

**Keywords:** National Railway; The Qajar; Reza Shah Pahlavi; England; Russia.

**Citation:** Nouri, M. (2022). Determining the National Railway Route of Iran: Ups and Downs. *Ganjine-ye Asnad*, 32(2), 122-149 | doi: 10.30484/ganj.2022.2934

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

Research paper

1. Ph.D. in Iranology, Researcher of Document Research Institute, National Library and Archives of Iran, Tehran, Iran

m\_n\_savadkouhi@yahoo.com

Copyright © 2022, 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

«126»

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

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

Digital Object Identifier (DOI): 10.30484/GANJ.2022.2934

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

Vol. 32, No. 2, Summer 2022 | pp: 122 - 149 (28) | Received: 3, Nov. 2021 | Accepted: 19, Feb. 2022

Historical research



فصلنامه تحقیقات تاریخی  
و مطالعات آرشئولوژی

مقاله پژوهشی

# فرازوفرود تعیین مسیر راه آهن سراسری در ایران

مصطفی نوری<sup>۱</sup>

## چکیده:

**هدف:** این مقاله برآن است تا با بهره‌گیری از منابع دست‌اول فرازوفرود احداث راه آهن سراسری و انتخاب مسیر آن و نیز رویکرد قدرت‌های خارجی به‌ویژه انگلستان در این زمینه را به‌تصویر بکشد و سیر انتخاب نخستین مسیر خط راه آهن در دوران نخست‌وزیری و سلطنت رضاشاه را باز کند.

**روش / رویکرد پژوهش:** در این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتاب‌خانه‌ای، اسناد آرشیوی و گزارش‌های مطبوعاتی، موضوع تعیین مسیر راه آهن سراسری ارزیابی می‌شود.

**یافته‌ها و نتیجه‌گیری:** از همان آغاز شروع بحث راه آهن در ایران برخی پیشنهادها، راه آهن ایران را بخشی از کریدور اتصال اروپا به شرق آسیا در نظر می‌گرفتند و برخی طرح‌ها به ساخت راه آهن سراسری در داخل مرزهای ایران معطوف بودند. هرچند در دوران قاجار هرگز تلاشی عملی و جدی برای ساخت راه آهن سراسری ایران در میان نبود، ولی نمی‌توان از این واقعیت چشم پوشید که طرح‌های بسیاری در این زمینه عرضه شد و مباحث نظری فراوانی مطرح شد که برخی از آن‌ها مانند پیشنهادهای صنایع‌الدوله به کار ساختن راه آهن سراسری در عصر رضاشاه آمد. به نظر می‌رسد که نخستین تلاش جدی دولت ایران برای ساخت راه آهن سراسری از زمان نخست‌وزیری و توفیق‌الدوله آغاز شد.

شاید مهم‌ترین دستاورد تحقیق حاضر را بتوان آشکارکردن رویکرد بریتانیا به راه آهن سراسری ایران دانست. ساخته‌نشدن راه آهنی که بریتانیا در نظر داشت از قصرشیرین به تهران بکشد و پافشاری مقامات ایرانی بر ساختن راه آهن شمال به جنوب نشانه شکست تلاش‌های مقامات بریتانیا در این زمینه است. نکته دیگر آنکه پافشاری و پیگیری شخص رضاشاه در بنیاد نهادن نخستین راه آهن سراسری در ایران تأثیری به‌سزا داشته‌است.

**کلیدواژه:** راه آهن سراسری؛ قاجار؛ رضاشاه پهلوی؛ انگلستان؛ روسیه.

**استناد:** نوری، مصطفی. (۱۴۰۱). فرازوفرود تعیین مسیر راه آهن سراسری ایران. *گنجینه اسناد*، ۳۲(۲)،

doi: ۱۰,۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۲,۲۹۳۴ | ۱۴۹-۱۲۲

۱. دکتری ایران‌شناسی، پژوهشگر پژوهشکده اسناد، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، تهران، ایران.

m\_n\_savadjouhi@yahoo.com



## گنجینه اسناد

۱۲۶

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

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

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰,۳۰۴۸۴/GANJ.۲۰۲۲,۲۹۳۴

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

سال ۳۲، دفتر ۲، تابستان ۱۴۰۱ | صص: ۱۲۲ - ۱۴۹ (۲۸)

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۸/۱۲ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۳۰

## تحقیقات تاریخی

## ۱. مقدمه

راه‌آهن سراسری ایران و انتخاب نخستین مسیر آن، از سال‌های نخست سلطنت ناصرالدین‌شاه موضوع بحث و گفت‌وگو بود. از مجموع طرح‌هایی که در عصر ناصرالدین‌شاه درباره راه‌آهن ایران مطرح شد چندین طرح و امتیاز با نگاه ساخت راه‌آهن سراسری مطرح شده بود؛ باوجوداین هیچ‌یک از این خیالات به منصه ظهور نرسید. دراین‌بین پای روس و انگلیس هم به ماجرای راه‌آهن ایران باز شد. این دو کشور به موضوع راه‌آهن سراسری ایران از پشت عینک منافع ملی خود می‌نگریستند. مطرح‌شدن منافع انگلستان و روسیه در این ماجرا باعث شد تا راه‌آهن سراسری فرازونشیب بسیاری را تجربه کند. اتحاد بین این دو کشور و تقسیم ایران به دو منطقه نفوذ و منطقه‌ای بی‌طرف در ۱۹۰۷ و نگرانی روس و انگلیس از نفوذ آلمان در ماجرای راه‌آهن ایران به یک‌رشته مذاکرات پر دامنه بین آن‌ها و پدید آمدن ایده اتصال راه‌آهن روسیه به هندوستان از طریق ایران انجامید. روشن‌فکران ایرانی همچون مستشارالدوله، کاشف‌السلطنه و صنیع‌الدوله نیز در آثار خود به موضوع راه‌آهن سراسری و مسیرهای احتمالی آن پرداخته‌اند.

در آستانه جنگ جهانی اول شکل‌گیری سندیکای راه‌آهن ایران توسط انگلیسی‌ها و تلاش آن‌ها برای ساخت راه‌آهن از محمره (خرم‌شهر فعلی) به خرم‌آباد و ازسوی دیگر ساخت راه‌آهن جلفا به تبریز در خلال جنگ توسط روس‌ها و نیز ازسرگیری ماجرای ساخت راه‌آهن پس از پایان جنگ و در دوران وثوق‌الدوله توسط سندیکا برای فهم تکوین طرح نهایی انتخاب مسیر راه‌آهن بااهمیت است. باوجوداین، تلاش مستمر و تکوین طرح ساخت راه‌آهن سراسری ایران را در خلال تلاش‌های بعد از کودتای ۱۲۹۹ باید جست‌وجو کرد. باآنکه ایران در خلال سال‌های سلطنت چهار پادشاه پایانی قاجار با انبوهی از اقدامات بی‌سرانجام در زمینه راه‌آهن سراسری روبه‌رو بود، ولی در میان همین تلاش‌ها موضوع انتخاب نخستین مسیر راه‌آهن سراسری ایران در جریان بود و سیر تکوین خود را می‌پیمود. در سال‌های پرتلاطم اواخر دوره قاجار موضوع راه‌آهن سراسری و انتخاب نخستین مسیر آن همواره مورد توجه مقامات ایرانی، سفارت‌خانه‌های خارجی و نوگرایان ایرانی بود و براینده همه آنچه در طول این سال‌ها مطرح شد زمینه‌ای برای انتخاب نهایی مسیر راه‌آهن ایران در نخستین سال سلطنت رضاشاه بود.

تحقیق حاضر برآن است تا به این پرسش پاسخ دهد که راه‌آهن سراسری از چه زمانی در ایران مطرح شد و تا زمان تأسیس چه فراز و فرودهایی را طی کرد و قدرت‌های خارجی در برابر آن چه موضعی گرفتند؟



## منابع دست اول و پیشینه تحقیق

هرچند در منابع منتشر شده به امتیازات اخذ شده برای ساخت راه آهن و مسیرهای پیشنهادی اشاراتی شده است، ولی اثری که بحثی درباره موضوع انتخاب مسیر راه آهن از اواسط دوره قاجار تا اوایل دوره پهلوی مطرح کرده باشد به ترتیبی که در مقاله حاضر مطرح شده، منتشر نشده است. در بین آثار منتشر شده بارزش و بااهمیت باید از نشریه «راه آهن سراسر ایران» نام برد که در سال ۱۳۱۷ خ به مناسبت افتتاح راه آهن سراسری ایران منتشر شده است. اثر بعدی را مهندس آناتول ترسکینسکی بانام «تاریخچه مختصر راه آهن ایران» به انجام رسانده است. اثر بعدی کتاب «راه آهن ایران» اثر مهندس مجتبی ملکوتی است که در سال ۱۳۲۷ منتشر شده است. ویژگی مشترک این آثار این است که در ضمن اشاره به تاریخچه راه آهن عصر قاجار و چگونگی ساخت راه آهن سراسری ایران در دوره رضاشاه به بخشی از مباحث مطرح شده در مقاله حاضر و نه همه آن اشاراتی دارند. آثار منتشر شده در دوره های بعد نیز همین ویژگی را دارند.

در میان آثار منتشر شده در دهه های بعد از سلطنت رضاشاه نظراتی منتشر شده مبنی بر اینکه راه آهن سراسری به دستور انگلستان ساخته شده و منافع استعماری انگلستان در پس پرده آن بوده است که از جمله آنها می توان به کتاب «کهنه سرباز» و کتاب «سایه به سایه رضاشاه» اشاره کرد. کتاب کهنه سرباز خاطرات سیاسی و نظامی سرهنگ ستاد غلام رضا مصور رحمانی است. همان طور که از عنوان فصل دوم این کتاب یعنی «مشاهدات و ملاحظات من در راه آهن سراسری ایران» برمی آید نویسنده به موضوع راه آهن ایران پرداخته است. او به زعم خود موضوع راه آهن را همراه با نظریات اقتصادی، نظامی و اجتماعی بررسی کرده است تا «انگشت گذاری روی عیب آسان شود». به طور خلاصه نویسنده این اثر بر این عقیده است که راه آهن سراسری ایران برای دفاع استراتژیکی هندوستان در قبال حمله احتمالی روس ها ایجاد شد. فکر و طرح این راه آهن را انگلیسی ها به رضاشاه دادند و تمام تسهیلات مالی و بین المللی را در اختیار رضاشاه قرار دادند تا هر چه زودتر خیالشان از لحاظ دفاع استراتژیکی هندوستان راحت شود. البته به نظر نویسنده تبلیغات بسیار ماهرانه استعمار «انجام آن طرح استعماری را به صورت عملی ساختن یکی از آرزوهای ملی ایرانیان وانمود کرد تا همکاری صمیمانه ایرانیان در اجرای آن طرح جلب شود» (مصور رحمانی، ۱۳۶۸، صص ۸۰-۸۱). مصور رحمانی در کتاب خود بر این عقیده است که مسیر راه آهن بدون هیچ گونه مشورتی و تنها براساس کاغذی تعیین شد که سفیر انگلیس به رضاشاه داد. خرید لکوموتیو و تجهیزات نیز حالت «حسب الامر» داشت. نویسنده با نظرات خود که سراسر انتقاد از رضاشاه در

موضوعات گوناگون از جمله در ساخت راه آهن سراسری است، دستاویزی برای کسانی ایجاد کرده است که در تلاش اند تا مستندات لازم را برای تبیین نظریه «دست‌نشانده بودن رضاشاه» دست‌وپا کنند؛ حال آنکه بررسی مصور رحمانی با مستندات تاریخی‌ای که اکنون در دسترس است و در این پژوهش به آن خواهیم پرداخت، ابدأ هم‌خوانی ندارد و نظرات ایشان پر از سوگیری‌های واضح است. (برای آگاهی از نظرات مصور رحمانی بنگرید به: مصور رحمانی، ۱۳۶۸، صص ۷۹-۱۲۰).

«کتاب سایه‌به‌سایه رضاشاه، تاریخ راه آهن سراسری ایران، خاطرات یک وزیر؛ دکتر محمد سجادی» جدیدترین اثری است که به زبان فارسی درباره راه آهن سراسری منتشر شده است. در این کتاب موضوع انتقاد سرهنگ غلام‌رضا مصور رحمانی از مسیر راه آهن توأم با نظرات خسرو معتضد درباره انتخاب مسیر راه آهن سراسری مشاهده می‌شود. همان‌گونه که در متن این تحقیق روشن می‌شود نظرات معتضد با واقعیات تاریخی فاصله بسیاری دارد. (برای آگاهی از نظرات خسرو معتضد بنگرید به سایه‌به‌سایه رضاشاه، ۱۳۹۹، صص ۳۴۸-۳۵۰).

مقاله حاضر بر آن است تا با استفاده از منابع دست‌اول فارسی و انگلیسی و با دنبال کردن مسیری که موضوع راه آهن سراسری ایران و انتخاب مسیر آن در طول سال‌های نخست سلطنت ناصرالدین شاه تا سال‌های نخست سلطنت رضاشاه طی کرده است، تصویری از تاریخچه مباحث مطرح شده درباره مسیر راه آهن سراسری در دهه‌های پایانی حکومت قاجار، رویکرد قدرت‌های خارجی در این زمینه، و چگونگی انتخاب مسیر نخستین خط راه آهن را ارائه دهد.

**پرسش اصلی** مقاله آن است که انتخاب مسیر راه آهن سراسری ایران از نیمه دوم سلطنت قاجار تا اوایل عصر پهلوی، چه فراز و فرودی را طی کرده است؟

## ۲. سودای راه آهن سراسری در دوران میانی قاجار

هم‌زمان با طلوع سلطنت ناصرالدین شاه قاجار در ایران، موضوع راه آهن سراسری در ایران به‌عنوان بخشی از پروژه‌های بزرگ‌تر مطرح شد که در صدد بود اروپا را به هند وصل کند. فریدون آدمیت نخستین کسی بود که به بررسی تاریخی این موضوع براساس اسناد دولت بریتانیا پرداخت. او در کتاب «امیرکبیر و ایران» از این طرح به‌عنوان «نخستین نقشه راه آهن ایران که تاکنون دانسته نشده [است]» یاد می‌کند (آدمیت، ۱۳۶۲، ص ۴۱۶). امروزه با دسترسی به آرشیوهای بریتانیا اسناد و مدارک بیشتری از این موضوع در دسترس قرار دارد. براساس نقشه‌ای که در ۱۸۵۰م (ر.م. استفن‌سون)<sup>۱</sup> مدیر راه آهن کلکته تدارک دیده

1. Rowland Macdonald Stephenson,  
Managing Director of the Calcutta  
Railway



بود راه آهن اروپا از طریق عثمانی و ایران به هند می‌رسید (IOR/R/15/1/124).<sup>۱</sup> ظاهراً در دهه‌های بعد استغف‌سون وصل کردن راه آهن هند به راه آهن چین را هم در سر می‌پروراند. تا آنجا که به حدود ایران مربوط می‌شود این راه آهن از وان در قلمرو عثمانی به تبریز و سپس میانه می‌رسید و پس از گذشتن از قزوین به دارالخلافت تهران وارد می‌شد؛ پس از آن، راه شاه‌رود و مشهد را در پیش می‌گرفت تا به هرات برسد و بعد وارد قلمرو هند شود (IOR/ Mss Eur F126/109).



### شکل ۱

نقشه استغف‌سون (IOR/ Mss Eur F126/109).

البته یادآوری این نکته ضروری است که براساس تحقیقات فریدون آدمیت تصمیم اولیه بر آن بوده‌است که راه آهن از وین شروع شود و در عثمانی به بغداد و بصره برود و از خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان بگذرد و به سِند منتهی شود؛ ولی از آنجا که این نقشه پرخرج بوده‌است کنل جاستین شیل<sup>۲</sup> وزیرمختار انگلیس در دربار تهران، نظراتی اصلاحی داده که در نقشه نهایی اعمال شده‌است. شیل بر آن بود که بهتر است راه آهن از آسیای صغیر به آذربایجان متصل شود و از آنجا به تهران و اصفهان برود و یا از خراسان بگذرد و به افغانستان برسد. او علت این پیشنهاد را این گونه بیان می‌کند: «... بصره و بغداد بازار مهم صدور کالای اروپا به ایران نیست؛ بلکه بیشتر صادرات [اروپا به ایران] از راه طرابوزان به تبریز می‌آید و از آنجا به تهران و اصفهان و ایالات مرکزی فرستاده می‌شود... پس از لحاظ بازرگانی داخلی و خارجی ایران، خط آهن شمالی و مرکزی به مراتب مهم‌تر از راه آهن جنوبی ایران می‌باشد» (آدمیت، ۱۳۶۲، صص ۴۱۶-۴۱۷)؛ بنابراین آمال استغف‌سون زود به فراموشی سپرده شد.

۱. اسناد آرشیو بریتانیا که در این مقاله استفاده شده‌است از سایت کتابخانه ملی قطر به آدرس <https://www.qdl.qa> به دست آمده‌است.

2. Colonel Justin Sheil



به نظر می‌رسد که دومین تلاش برای برنامه‌ریزی ساخت راه‌آهن سراسری در ایران به قرارداد معروف رویتر پیوند می‌خورد. با صادرات میرزا حسین خان سپه‌سالار اندیشه به کار انداختن سرمایه خارجی در ایران تحرکی تازه یافت. امتیازنامه رویتر در ۱۹ جمادی الثانی ۱۲۸۹ق / ۲۴ آگوست ۱۸۷۲م به تصویب مقامات ایرانی رسید (آدمیت، ۲۵۳۵ شاهنشاهی، صص ۲۴۳-۲۴۶). براساس این امتیازنامه «... دولت علیه ایران از برای مدت هفتاد سال امتیاز مخصوص و انحصاری و قطعی راه‌آهن بحر خزر را الی خلیج فارس به «بارون جولیس دو رویتر»<sup>۱</sup> و به شرکاء یا به وکلای او اعطا و واگذار ...» کرد. در ادامه این امتیازنامه تصریح شد که دولت ایران به رویتر «... حق مخصوص و انحصاری و قطعی می‌دهد که هر شعبات راه‌آهن که مناسب بدانند خواه به جهت اتصال ولایات و شهرها در داخله خاک ایران، خواه به جهت اتصال راه‌های آهنی ایران به راه‌های آهنی ممالک خارجه از هر نقطه در نقاط سرحدات ایران رو به فرنگستان و هندوستان بسازند و به کار بیندازند.» علاوه بر امتیاز راه‌آهن سراسری امتیاز استخراج معادن، ساختن تراموا و بهره‌برداری از جنگل نیز به رویتر داده شد (قرارداد رویتر، نسخه خطی، ۳۲۴۹۶-۵).

پس از امضای این امتیازنامه سپه‌سالار به شاه نوید داد که تا سه سال آینده راه‌آهن رشت به تهران تمام شود؛ ولی از همان آغاز کار، سفارت روس با این امتیازنامه به مخالفت برخاست. یک سال بعد از امضای قرارداد رویتر گذر ناصرالدین شاه و سپه‌سالار در سفر فرنگ به سن پترزبورگ افتاد و تزار روس مخالفت خود را با این امتیازنامه صراحتاً بیان داشت. مخالفت روس‌ها و موفق نبودن رویتر در جلب سرمایه و انجام تعهدات خود کافی بود که دولت ایران این امتیازنامه را در ۱۹ رمضان ۱۲۹۰ق / [۱۰ نوامبر ۱۸۷۳م] باطل اعلام کند. بدین ترتیب این طرح راه‌آهن سراسری نیز به نتیجه‌ای نرسید (آدمیت، ۲۵۳۵ شاهنشاهی، صص ۲۴۶-۲۶۵).

در سال‌های بعد نیز تلاش خارجی‌ها برای به دست آوردن امتیاز راه‌آهن ادامه داشت. در ۱۸۸۲م مسیو بوتال<sup>۲</sup> - که امتیازاتی برای تأسیسات برق و راه‌سازی به دست آورده بود- توانست امتیازی را برای ایجاد چند رشته خط آهن از مقامات ایرانی کسب کند. براساس این قرارداد عمده‌ترین خط آهنی که قرار بود کشیده شود از رشت به تهران می‌رسید و پیش‌بینی شده بود در آینده به بوشهر ختم شود. هر چند مقدمات کار انجام شده بود، ولی پیشنهادهاى بوتال نیز به سرنوشت دیگر پروژه‌ها دچار شد و هیچ‌وقت عملی نشد. در سال ۱۸۹۰م دو مقاطعه کار روسی وارد صحنه شدند و نقشه مفصلی برای حق انحصاری راه‌آهن مطرح کردند که خطوطی از مبدأ جلفا-تهران به بندرعباس، و جلفا تا محمره، و تهران تا مشهد احداث کنند؛ این پروژه حتی به مذاکرات جدی هم نرسید (کرزن، ۱۳۷۳، صص ۷۸۳-۷۸۸).

۱. به آلمانی: Paul Julius Freiherr von

Reuter

2. Boital



از سال ۱۸۹۰م به بعد موضوع راه آهن ایران به طور جدی در کشاکش رقابت روس و انگلیس در ایران قرار گرفت و هر کدام از این دو قدرت تلاش کردند تا براساس منافع خود با موضوع راه آهن ایران روبه رو شوند (IOR/L/PS/18/C124). در همین سال هاست که لرد کرزن جوان به عنوان خبرنگار روزنامه تایمز به ایران سفر کرد و حاصل مشاهداتش را در ۱۸۹۲م با عنوان «ایران و قضیه ایران» منتشر کرد. با آنکه کرزن در زمان نوشتن این کتاب ۳۰ سال بیشتر نداشت، بررسی و پیش بینی های شگفت انگیزی از آینده راه آهن سراسری ایران ارائه داد. او ضمن اشاره به خصوصیات جغرافیایی ایران به عنوان سدی در برابر راه آهن سراسری، ولی عامل عمده تأسیس نشدن راه آهن در ایران را به بی کفایتی سیاستمداران ایرانی معطوف کرد. او هم چنین بر این باور بود که مقاومت و مخالفت روسیه تزاری یکی از اصلی ترین موانع ایجاد راه آهن سراسری و ورود ایران به عصر مدرنیته است (کرزن، ۱۳۷۳، صص ۷۸۰ و ۷۹۲). به درستی می توان ادعا کرد که در طول سال های پایانی سلطنت ناصرالدین شاه، سلطنت مظفرالدین شاه و محمدعلی شاه، ایران به دلیل فشارهای روسیه و انگلستان از حق احداث راه آهن محروم شد (ایران نو، ۲۳ ربیع الاول ۱۳۲۸، ص ۳).

کرزن بعد از بررسی مسیرهایی که راه آهن سراسری ایران می توانست از آن عبور کند، درباره وصل شدن خطوط احتمالی و شکل گرفتن راه آهن سراسری نوشت: «... این فکر و خیال بسیار هم جالب توجه است و اگر به مرحله اجراء درآید مایه رستگاری سرزمین ایران خواهد شد.» او گمان نمی کرد که به دلیل موانع طبیعی بین شیراز و خلیج فارس هیچ گاه راه آهن تهران به بوشهر عملی شود. شاید کرزن از نخستین کسانی باشد که راهی را از تهران به جنوب ایران پیشنهاد کرد که به مسیر ساخت راه آهن در دوران رضاشاه بسیار نزدیک بود: «... از دهانه رود کارون از میان شهرهای بزرگ ایالات زرخیز غربی تا پایتخت ساخته شود. از قرار معلوم جملگی بر این قول اند که یگانه خط آهن ایران که امکان سود تجاری دارد خطی است که از شوشتر (به احتمال بیشتر شاید محمره) شروع [شود] و از میان لرستان به خرم آباد و بروجرد منتهی شود و از آنجا می توان آن را به آسانی به کرمانشاه و همدان و خط تهران و بغداد ارتباط داد و از طرف دیگر با سلطان آباد و قم و مآلاً به تهران.» نویسنده در ادامه یادآور می شود: بدین ترتیب «... بندر جدید جنوبی ایران چند صد میل به پایتخت نزدیک تر خواهد شد و مانع عظیمی هم مانند کتل راه کاروانی بوشهر-شیراز ندارد؛ [و] علاوه بر آنکه تجارت وارداتی و صادراتی ایران را به سمت خلیج فارس معطوف خواهد ساخت، از میان غله خیزترین نواحی ایران نیز خواهد گذشت و در حال و آبادانی شهرها تأثیر خواهد نمود.» او در ضمن این یادداشت امکان دسترسی آسان ایرانیان به اماکن زیارتی مانند قم، کربلا، نجف و سامره و سودی را یادآور شد که از این

۱. کتل: بلندی؛ گردنه؛ کوه. کتل راه: راه کوهستانی و سخت گذر و گردنه دار.



رهگذر به راه آهن می‌رسید. این طرح از آن جهت با اهمیت است که چند دهه قبل از ساخت راه آهن سراسری ایران عرضه شده است (کرزن، ۱۳۷۳، صص ۷۹۹-۸۰۰).

کرزن در جایی دیگر می‌نویسد: «... خط واقعی سراسری ایران راه آهنی است که مراکز فلاحتی و صنعتی و تجارتي ایران را به هم پیوند دهد و در این کار احتیاجات ایران و انگلستان هر دو ملحوظ افتد.» کرزن در پایان بحث خود درباره راه آهن سراسری ایران نتیجه می‌گیرد: «... با آنکه ایران هنوز به کلی عقب مانده است، ولی [امکان تکانی ناگهانی یا توجه و علاقه‌ای ناشی از اقدام او] منظور ایران است [به منظور پیشرفت‌های آینده در میان است]» (کرزن، ۱۳۷۳، صص ۸۰۷-۸۰۹).

در خلال این سال‌ها روشن‌فکران ایرانی نیز دغدغه ساخت راه آهن سراسری را در سر می‌پروراندند. در آرا و نظرات کسانی چون ملک‌خان به ضرورت تأسیس راه آهن در ایران اشاره شده است (آدمیت، ۱۳۴۰، ص ۱۵۱). اگر از اشارات ملک‌خان در آثارش مبنی بر ضرورت ساخت راه آهن در گذریم (رحمانیان و یارمهدوی، ۱۳۹۰، صص ۱۲۲-۱۲۳)، میرزایوسف‌خان مستشارالدوله در ۱۲۹۷ق لایحه‌ای را درباره راه آهن خراسان به ناصرالدین‌شاه تقدیم کرد. او که تأسیس راه آهن از مشهد به تهران و قم را در سر می‌پروراند یادآور شد: «... راه آهن خراسان از شاه‌رود یک رشته‌اش باید به بندر گز استرآباد برود که یک سر 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.» هدف عمده او در این لایحه تسهیل در زیارت اماکن مقدسه و سودی بود که از قبل حمل و نقل مسافر به دولت ایران می‌رسید (مستشارالدوله، ۱۲۹۷ق، چاپ سنگی).

حاجی محمد میرزا کاشف‌نایب‌اول سفارت دولت ایران در پاریس را باید از نخستین کسانی دانست که رساله‌ای درباره ضرورت و فواید راه آهن تصنیف کرده است. او کتابچه «تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه آهن» را در سال ۱۳۰۶ق/۱۸۸۹م میلادی نوشت. او در پایان این رساله مسیرهایی برای احداث راه آهن در ایران پیشنهاد داده است. او پس از پیشنهادهایی درباره مسیره‌های راه آهن که به راه آهن بین‌المللی وصل می‌شد خاطر نشان می‌کند: «... اگر بخواهیم که راه آهن خطوط دیگر را از خود ایران شروع نمائیم تنها خطی که اولین اهمیت را دارد اتصال فی مابین بحر خزر و خلیج فارس هست از بندر آمل به شوشتر؛ و این رشته مادر خطوط دیگر خواهد شد در ایران» (کاشف، ۱۳۰۶ق، نسخه خطی، ص ۲۰۲).

وقوع انقلاب مشروطه در سال ۱۳۲۴ق/۱۹۰۶م میلادی تغییراتی اساسی در پیکر اجتماعی و سیاسی جامعه ایران پدید آورد. یکی از اساسی‌ترین و پابرجاترین این تغییرات



شکل گیری قوای سه گانه در ایران بود. از قضا مرتضی قلی خان صنیع الدوله نخستین رئیس مجلس شورای ملی یکی از رجال ایرانی به حساب می آید که در سال ۱۳۲۵ قمری در رساله «راه نجات» ضرورت ساخت راه آهن را گوشزد کرد (صنیع الدوله، ۱۳۲۵ق، صص ۱-۱۵). در سال بعد صنیع الدوله به عنوان وزیر مالیه دو لایحه به مجلس شورای ملی برد. در لایحه اول که در مجلس قرائت شد او ضمن آنکه امیدوار بود: «... در اندک مدتی راه های اصلی مملکت مبدل به راه آهن شده اسباب نیک بختی اهالی فراهم آید»، دو پیشنهاد به مجلس داد و تأکید کرد: «... قطعه اولی که به نظر بنده اهم خطوط می آید خطی است که از دریای خزر به خلیج فارس ممتد می شود.» او مصمم بود که برای تدارک سرمایه لازم برای ساخت راه آهن بر قند و شکر و جای مالیات ببندند (مشروح مذاکرات مجلس، ۲۳ ربیع الاول ۱۳۲۶، جلسه ۲۶۲). هر چند در آن زمان مقدمات امر مهیا نبود تا چنین پیشنهادهایی به عرصه عمل درآید، ولی هنگامی که در دوران رضاشاه موضوع ساخت راه آهن سراسری جدی شد دقیقاً همین پیشنهادها عملی شد.

### ۳. پس از قرارداد ۱۹۰۷

در حالی که در خلال سال های نخست سده بیست میلادی ملاحظات سیاسی بین روسیه و بریتانیا در جریان بود، آلمان به عنوان قدرت سوم در سپهر سیاسی ایران سر برآورد و قرارداد ۱۹۰۷ به امضای روسیه و بریتانیا رسید. در پی آن ساخت راه آهن ایران نیز وارد مرحله جدیدی شد و روسیه و انگلیس برای ساخت راه آهن ایران سیاست همکاری را در پیش گرفتند. صحبت بر سر کشیدن راه آهن از جلفا به سمت محمره، تهران، مشهد، بندرعباس و خورموسی در میان بود (IOR/L/PS/18/C124). این نقشه در ژوئن ۱۹۰۸م با توجه به تلاش های ایزولسکی<sup>۱</sup> وزیر امور خارجه روسیه شکلی جدی تر به خود گرفت و دولت روسیه موافقت خود را برای ساخت راه آهن از جلفا تا فارس و محمره اعلام کرد؛ ولی زیر بار تأمین سرمایه لازم برای این کار نرفت. در سال های ۱۹۰۹-۱۹۱۰ ایده اتصال راه آهن روسیه به هندوستان پدید آمد (Spring, 1976, pp 61-62). این راه آهن می بایست از تفلیس به ساحل دریای خزر و تهران می رسید و در ادامه از اصفهان، یزد، کرمان و بلوچستان می گذشت و به هندوستان می رسید. چون یکی از دلایل عمده اتحاد بین روس و انگلیس در ۱۹۰۷ میلادی مقابله با نفوذ آلمان بود، این راه آهن علاوه بر آنکه راه انگلستان به هند را کوتاه می کرد، می توانست در بی فایده کردن راه آهن بغداد که آلمان ها در تدارک ساخت آن بودند نقشی اساسی بازی کند. روزنامه حبل المتین در گزارشی مفصل درباره سیاست روس و انگلیس در مواجهه با موضوع راه آهن ایران افشاگری می کند: «... اتحادیه روس و

1. A. P. Izvol'sky



انگلیس که یک‌صد سال به رقابت یکدیگر ضرب‌المثل بودند برای جلوگیری از نفوذ آلمان در وسط آسیا و به‌واسطه راه آهن بغداد است. وقتی راه آهن بغداد تمام شود، هیچ‌یک از ملل اروپا در مقابل آلمان در وسط آسیا بلکه در کلیه آسیا سبقت در تجارت نتوانند گرفت» (حبل‌المتین، ۱۸ ذی‌قعدة ۱۳۲۸ق، صص ۳-۶). سازونوف<sup>۱</sup> وزیر امور خارجه روسیه در سپتامبر ۱۹۱۰م اظهار داشت توافق‌نامه ۱۹۰۷ تا وقتی که این راه آهن عملیاتی نشود و خط بغداد را بی‌اعتبار نکند هرگز به اهداف خود نخواهد رسید (Spring, 1976, pp 61-62). چندی بعد در پاییز ۱۹۱۰م/۱۳۲۸ق تزار روسیه با قیصر آلمان در پوتسدام باهم ملاقات کردند و در ضمن موافقت‌هایی که درباره چگونگی عملکرد آتی آن‌ها در ایران انجام شد، موضوع راه آهن نیز بررسی شد و مشخص شد که هرکدام از دو طرف در چه مسیری راه آهن احداث کنند. آلمان، منافع روسیه در شمال ایران را به رسمیت شناخت و پذیرفت در محدوده تحت نفوذ روسیه تلاشی برای دستیابی به امتیازات راه آهن، راه‌ها و تلگراف انجام ندهد (IOR/L/PS/18/C122). تصمیم بر آن قرار گرفت تا برای کشیدن خط راه آهن از تهران تا خانیقین در سرحدات ایران و عثمانی، تحت نظارت صاحب‌امتیاز روسی سهمی از سرمایه آلمان و بخش دیگر از سرمایه روسیه به‌کار گرفته شود و آلمان اجازه تأسیس یک رشته راه آهن از بغداد به خانیقین را به‌دست آورد؛ این توافقات می‌توانست زنگ خطری برای انگلستان باشد (شوستر، ۱۹۱۵، صص ۲۸۸-۲۹۲).

مذاکرات بین روس و انگلیس درباره این راه آهن تا سال‌ها ادامه داشت و ملاحظات تهیه سرمایه لازم، به توافق نرسیدن انتخاب مقصد نهایی راه آهن در خلیج فارس و اصرار انگلستان بر انتخاب بندرعباس برای این منظور، تلاش بریتانیا در جهت حفظ منافعش در هندوستان و اقدامات پیشگیرانه از حمله احتمالی روسیه به هندوستان، از عواملی بود که ساخت این راه آهن را ناممکن کرد. با شروع جنگ جهانی اول اقداماتی از این دست به فراموشی سپرده شد (Spring, 1976, pp 66-82). با بررسی گفت‌وگوها و تلگراف‌های مربوط به این موضوع به‌نظر می‌رسد که هم روس‌ها و هم انگلیسی‌ها منافع سیاسی و اقتصادی خود را دنبال می‌کرده‌اند و علاقه داشته‌اند تا در محدوده تحت نفوذ خودشان راه آهن احداث کنند. برای بریتانیا خط محمره به خرم‌آباد و نیز کشیدن راه آهن از اهواز و خورموسی به سمت بندرعباس اهمیتی ویژه داشت (IOR/L/PS/18/C122).

در نهایت دولت انگلستان از ایران خواست تا امتیاز خط آهن از خورموسی در حوالی محمره (خرم‌شهر فعلی) تا خرم‌آباد را به این دولت دهد. از آنجاکه در آینده این امکان وجود داشت تا خرم‌آباد را به راه آهن بغداد وصل کنند، این درخواست به سيطرة سیاسی بریتانیا در مناطق نفوذش مربوط می‌شد. در همان ایام روس‌ها نیز خواهان امتیاز خط آهن

1. Sazonov



جلفا به تبریز بودند که نهایتاً یکی دو سال بعد به دست آوردند. این راه آهن در جنگ جهانی اول کمک شایانی به روسیه کرد. در همان زمان که روس ها امتیاز راه آهن جلفا به تبریز را به دست آوردند دولت ایران به دولت انگلستان نیز برای راه آهن محمره-خرم آباد قول های مساعدی داد (محمود، بی تا، ج ۸، صص ۲۴۸-۲۴۹).

بدین ترتیب راه آهن فرامرزی ای که قرار بود از ایران بگذرد به فراموشی سپرده شد و دو پروژه جداگانه آغاز شد. سر چارلز گرینوی<sup>۱</sup> مدیرعامل شرکت نفت ایران و انگلیس و یکی از مدیران بانک شاهنشاهی در ژانویه ۱۹۱۱م به وزارت خارجه بریتانیا نوشت که به این نتیجه رسیده است که احتمالاً احداث راه آهن از اهواز به شوشتر، دزفول، بروجرد و سلطان آباد (اراک) که ارتباط جاده ای آسانی با کرمانشاه، همدان، اصفهان و تهران فراهم می کند، مؤثرترین و اقتصادی ترین وسیله برای محافظت از منافع انگلستان در خلیج فارس است و در عین حال مانعی هم در برابر تجاوزات آلمان از طریق راه آهن اروپا-بغداد خواهد بود (IOR/L/PS/18/C122).

در همان سال ها هر چند مقامات ایرانی از خطر مداخله قدرت های خارجی در ایران به واسطه ساخت راه آهن سراسری واهمه داشتند، ولی به ضرورت ساختن آن نیز اذعان می کردند. مقامات بریتانیا با استناد به دست خط ناصرالدین شاه (هدایت، ۱۳۴۴، ص ۶۴) اصرار داشتند دولت ایران به هنگام ساختن راه آهن در محمره یا هر نقطه ای در جنوب باید با سندیکای بریتانیایی وارد مذاکره شود. در این راستا سر چارلز گرینوی، بانک شاهنشاهی<sup>۲</sup> و کمپانی حمل و نقل ایران<sup>۳</sup> مأموریت یافتند تا مقدمات مذاکره در این باره را فراهم کنند (IOR/L/PS/18/C122). بدین ترتیب سندیکای راه آهن ایران<sup>۴</sup> شکل گرفت و ساخت راه آهن از محمره به خرم آباد را به دولت ایران پیشنهاد داد (IOR/L/PS/18/C124). سندیکا در ۱۹۱۱م پیش نویس قراردادی را برای نقشه برداری، ساخت و کار در راه آهن ایران تنظیم کرد که ساخت راه آهن از محمره یا خورموسی به خرم آباد و نیز از بندرعباس به محمره، کرمان و شیراز را در نظر داشت (IOR/L/PS/10/177).

در ۲ مارس ۱۹۱۳م دولت ایران مصوبه ای را گذراند که به سندیکای راه آهن ایران اجازه داد در زمینه ساخت راه آهن از محمره یا نقطه ای در حوالی آن به خرم آباد اقداماتی را با دولت ایران آغاز کند. نقشه کشی می بایست بلافاصله آغاز می شد و در هجده ماه به پایان می رسید. بنا بر آن شد تا در شش ماه پس از انعقاد این قرارداد دولت ایران تصمیم بگیرد که آیا راه آهن را سندیکا با هزینه دولت ایران و به عنوان راه آهن دولتی بسازد یا امتیازی در این باره به سندیکا داده شود. در این قرارداد پیش بینی شده بود که در صورت وقوع رخداد غیر مترقبه، مدت زمان نقشه برداری قابل افزایش است (Iran political Diaries, 1997, vol 6, p391). از سوی دیگر دولت

1. C. Greenway
2. Imperial Bank of Persia
3. Persian Transport Company
4. Persian Railway Syndicate



ایران پذیرفت مهندسی و مطالعات اولیه را به کمک سندیکا و با مخارج خودش شروع کند و مسیو آلفرد دو بروک<sup>۱</sup> بلژیکی را به ریاست هیئت تحقیق ایرانی‌ای برگزید که به آن نواحی اعزام شدند (ساکما، ۲۳۲۷۸-۲۴۰). بخشی از نقشه‌کشی به‌انجام رسید ولی بروز برخی ناآرامی‌ها در خوزستان و لرستان در کنار بروز جنگ جهانی اول اوضاع را به‌هم ریخت و مانع از اتمام نقشه‌کشی راه‌آهن شد (Iran political Diaries, 1997, vol 6, p391). مسیو دو بروک بر این عقیده بود که «... صرف‌نظر از اوضاع محلی که موانع بزرگ برای این کار تولید کرده ... با ترتیبات جنگ اروپا که حواس دول مصروف آن شده و با کم‌یابی آهن و ریل برای راه‌آهن سندیکا نمی‌تواند تصمیمی در این باب حاصل کند و چند سالی فرجه لازم است تا دولت انگلیس و سندیکای راه‌آهن بتواند خود را برای ساختن این قبیل راه‌های آهن حاضر و مستعد کند» (ساکما، ۲۳۲۷۸-۲۴۰). این پیش‌بینی درست از آب درآمد و درگیری در جنگ جهانی اول برای سال‌ها موضوع راه‌آهن ایران را به بوته فراموشی سپرد.

پس از پایان جنگ، بحران حمل‌ونقل در ایران بیش‌از گذشته نمایان شد و فکر چاره‌جویی برای آن حتی به صفحات مطبوعات هم کشیده شد (ایران، ۱۲۹۷/۲/۲۲، ص ۱). در خلال جنگ، ارتش بریتانیا بغداد را اشغال کرد و انگلیسی‌ها با هدف تقویت قوای نظامی خود خط راه‌آهنی از بغداد تا قوره‌تو در نزدیکی قصر شیرین بنا کردند (Rail-ways in Persia, 1927, p340). به‌نظر می‌رسد مباحث بعدی و اصرار انگلستان بر تعیین مسیر قصر شیرین به تهران که می‌توانست به‌راحتی به راه‌آهن بغداد وصل شود با تأسیس راه‌آهن بغداد به قصر شیرین ارتباط زیادی دارد.

فکر اصلاحات اساسی کشور و نجات از وضعیت فاجعه‌باری که ایران در آن دست‌وپا می‌زد، در دوران نخست‌وزیری وثوق‌الدوله بار دیگر جان گرفت (ایران، ۱۲۹۸/۶/۲۶، ص ۱). نصرت‌الدوله فیروز وزیر خارجه ایران در اولین سفر خود به لندن اشتیاق دولت ایران برای ازسرگیری پروژه راه‌آهن را به اطلاع مقامات بریتانیا رساند. او بر رویکردی جامع درباره راه‌آهن ایران تأکید داشت. فیروز در زمینه اتصال راه‌آهن ایران به شبکه راه‌آهن بغداد با صاحب‌منصبان انگلیسی همچون لرد کرزن هم‌نظر بود و تأکید داشت راه‌آهن از خانقین، کرمانشاه و همدان به تهران و سپس به مشهد برسد تا در نهایت به راه‌آهن ماورای خزر وصل شود. او در نظر داشت از تهران دو خط به سمت بندر انزلی و استرآباد (گرگان امروزی) کشیده شود. ازسوی دیگر وثوق‌الدوله نخست‌وزیر ایران به نماینده سندیکا در تهران اظهار داشت که اولویت ساخت راه‌آهن با خط محمره، خرم‌آباد و سپس تهران است. پس از یک‌رشته تلگراف‌های ردوبدل‌شده بین فیروز و وثوق‌الدوله و بیان استدلال‌های فیروز مبنی بر ضرورت راه‌آهن غرب به شرق و دلایل وثوق درباره ضرورت

1. Alfred Adrian de Brucc



راه آهن شمال به جنوب به وزیر امور خارجه دستور داده شد تا در مذاکره با طرف انگلیسی اولویت خود را بر خط شمال به جنوب بگذارد (Bast, 2017, pp 62-72).

اظهار نظر درباره تعیین مسیر راه آهن تنها به مقامات سیاسی ایران و بریتانیا محدود نبود بلکه این بحث به مطبوعات نیز کشیده شده بود. یکی از استدلال‌های کوتاه ولی پرمغز را سردار مقتدر غفاری بیان کرد. او ضمن اشاره به اهتمام اولیای دولت ایران برای ساخت راه آهن نوشت: «به عقیده ما اولین خط آهن ایران باید دارای خواص ذیل باشد: عبور از مرکز و نقاط مهمه دیگر؛ منتهی شدن به دو نقطه سرحدی؛ شمول فوائد عمده تجارتي داخله و خارجه؛ حتی المقدور عبور از نواحی پر جمعیت پر بهره معمور؛ گذشتن از نواحی معدنی و جنگلی برای تحویل ذغال سنگ، آهن، چوب و غیره؛ شمول نقل و انتقال زوار؛ ارتباط به دریا؛ قابلیت انشعاب و ارتباط خطوط دیگر تجارتي داخله و خارجه.» او پس از برشمردن این خصوصیات خاطر نشان کرد: «... به نظر ما هرگاه اولین خط از قصر شیرین ... شروع [شود] و از نقاط و نواحی ذهاب، ماهی دشت، کرمانشاه، کنگاور، اسدآباد، همدان، درجزین، خرقان، افشار، قزوین، تهران، دماوند، فیروزکوه، سوادکوه، علی آباد، ساری، اشرف، گذشته به بندر گز منتهی شود، خط مطلوب خواهد بود»؛ و در دفاع از این خط پیشنهادی چنین اظهار کرد: «چون طول این خط زیاده از صد و پنجاه فرسخ نیست، مستلزم زیاده از سی میلیون تومان سرمایه نخواهد بود. یک قسمت مهم عراق عجم را از یک طرف به طبرستان، دریای مازندران و صحرای ترکمان و از طرف دیگر به بغداد عراق عرب و لهذا خلیج فارس ربط می‌دهد؛ مراکز را به واسطه ارتباط با نواحی معموره از خطر احتمال قحطی نجات می‌دهد؛ به واسطه ایاب و ذهاب زوار عراق عرب فایده مند است؛ حرکات سوق الجیشی را از نواحی قشون خیز برای تأدیب اشرار ترک، کرد، لر، ترکمان و غیره سهل می‌کند.» غفاری برخی مُحسنات دیگر این راه و نیز امکان انشعاباتی را گوشزد کرد که در آینده می‌توانست از آن صورت بپذیرد (ایران، ۱۲۹۸/۸/۲۸، صص ۲-۳).

از سوی دیگر سندیکای راه آهن ایران که به دلیل جنگ جهانی نتوانسته بود کار نقشه کشی راه آهن خرم آباد به محمره را به پایان برساند بار دیگر دست به کار شد و تلاش کرد کار خود را از سر بگیرد. در ۱۰ ژانویه ۱۹۲۰م نصرت الدوله فیروز نامه‌ای به سندیکا فرستاد و حق ساخت راه آهن از محمره به خرم آباد را برای آن محترم شمرد و از سوی دیگر برای اقداماتی در زمینه ساخت راه آهن از خانقین به تهران و انزلی به آنان اجازه داد و موافقت دولت متبوع خود را برای وصل شدن راه آهن محمره-خرم آباد به راه آهن یادشده اعلام کرد؛ بنابراین سندیکا دست به یکسری اقدامات عملی زد. بررسی‌ها و نقشه‌کشی‌های اولیه آغاز شد و سندیکا در جولای ۱۹۲۱م نقشه‌های مربوط به خط

خانقین به تهران را به دولت ایران ارائه داد (Iran political Diaries, 1997, vol 6, p392). در خلال همین اقدامات و براساس موافقت‌نامه ۱۹۲۰م دولت ایران بود که سندیکا به فرانک گرو<sup>۱</sup> -مهندس راه‌آهن- مأموریت داد تا مسیر راه‌آهن احتمالی را بررسی کند و نقشه و تخمین اولیه از وضعیت مسیر را ارائه دهد. مهندس گرو در سال ۱۹۲۰م سفر خود را از حدود قصرشیرین به سمت کرد، کرمانشاه، همدان، قزوین، تهران و دماوند آغاز کرد. سپس در بهار سال بعد، پس از عبور از جاده همدان به اصفهان و سپس با گذشتن از حدود بختیاری خود را به اهواز رساند. او بررسی‌ای دقیق و جدی از وضعیت جغرافیایی، تاریخی، اقتصادی، انسانی و وضعیت راه‌ها ارائه داد و احتمالات مسیر راه‌آهن را نیز بررسی کرد (A railway engineer's journeys in Persia, 1922, pp 60-80).

باوجود همه این اقدامات به نظر می‌رسد که به‌پایان رسیدن دولت وثوق‌الدوله در تابستان ۱۲۹۹خ و بروز کودتا در اسفند همان سال کار سندیکای راه‌آهن ایران را با مشکلات فراوانی روبه‌رو کرد و سرانجام سندیکا هم نتوانست در ساخت راه‌آهن ایران نقشی داشته باشد.

#### ۴. ازسگیری موضوع راه‌آهن پس از کودتای ۱۲۹۹خ

کودتای ۱۲۹۹خ/۱۹۲۱م که به‌قدرت‌رسیدن رضاخان سردارسپه انجامید زمانی رخ داد که ایران با یکی از بحرانی‌ترین ادوار تاریخ معاصر خویش روبه‌رو بود. اگرچه طرح کودتا را مقامات انگلیسی مستقر در ایران ریختند، ولی عوامل داخلی نقشی تعیین‌کننده ایفا کردند. هدف اساسی بریتانیا آن بود که دولتی باثبات با نیروی مسلح قوی در ایران ایجاد کند که بتواند از رسوخ بیشتر بلشویک‌ها در خاورمیانه و هند ممانعت به‌عمل آورد؛ ولی از همان ابتدای کودتا دولت ایران در زمینه سیاست خارجی با نزدیک‌شدن به ایالات متحده آمریکا به‌نوعی به سیاست قدرت سوم روی آورد (زرگر، ۱۳۷۲، صص ۵۹ و ۶۲ و ۹۸). در یکی‌دو سال بعد از کودتا که ماجرای راه‌آهن سراسری بار دیگر در کانون توجه محافل روشن‌فکری ایران قرار گرفت کاشف‌السلطنه -که در سال‌های پایانی سلطنت ناصرالدین‌شاه اولویت مسیر راه‌آهن را از دریای مازندران به خلیج فارس تلقی کرده بود- اینک در بهار ۱۳۰۱خ در کتابچه‌ای با عنوان «مجله ممات و حیات» عقیده‌اش را تغییر داد و اظهار داشت: «... به‌عقیده نویسنده و جمعی از ارباب بصیرت چنین رسیده‌است که نافع‌ترین و مهم‌ترین خطوط آهن برای ایران خط فاصله فی‌مابین سیستان و تبریز است و کشیدن این خط ... اتصال جمیع خطوط اروپا با ایران و هندوستان را حائز خواهد بود... شهرها و مراکز عمده ایران را به همدیگر متصل و

1. Frank Grove



مربوط خواهد نمود مثل سیستان، مشهد، طهران و تبریز.» او فواید دیگری نیز برای این راه آهن برشمرد (کاشف السلطنه، ۱۳۰۱، ص ۳۵).

در بهار سال بعد یعنی سال ۱۳۰۲ ع. م. اویسی نیز در کتابچه‌ای به نام «راه عملی برای ساختن راه آهن در ایران» ضمن آنکه تأکید داشت «... راه آهن از نقاط آباد و حاصل خیز مملکت گذشته و از نقطه نظر سوق الجیشی هم مفید بوده باشد»، بر این عقیده بود که «... بهترین خطی که حائز شرایط مطلوبه تواند بود در بدو امر خطی است که دو دریا را به هم وصل کند... خط بندر جز ساری-فیروزکوه-دماوند-طهران-قم-عراق [عجم]، ملایر-بروجرد-خرم‌آباد-دزفول-شوشتر اولین خطی تواند بود که دارای مزایای فوق‌الذکر می‌باشد» (اویسی، ۱۳۰۲، صص ۲۲-۲۳). در اواخر این سال کمیسیونی از وزرا و مطلعین در وزارت فواید عامه و تجارت تشکیل شد تا درباره طرح نقشه و احداث راه آهن باهم مذاکره کنند (کوشش، ۱۳۰۲/۱۲/۱۰، ص ۳).

در میان انبوهی از پیشنهادها برای ساخت راه آهن، در تصور سردار سپه چشم‌انداز ساخت راه آهن در چهار مسیر تهران به محمره، تبریز، زاهدان و مشهد شکل گرفته بود و در اواخر سال ۱۳۰۲ خ / اوایل سال ۱۹۲۴ م مذاکراتی در تهران بین دولت ایران با مستر بنت<sup>۱</sup> نماینده شرکت یولن<sup>۲</sup> امریکا برای ساخت راه آهن ایران از تهران به محمره و در ادامه به سمت بندر گز آغاز شده بود. دولت انگلستان به این مذاکرات اعتراض کرد؛ چون براساس توافقات قبلی از حق احداث راه آهن برای سندیکای راه آهن ایران پشتیبانی می‌کرد (Iran political Diaries, 1997, vol 7, p209).

هم‌زمان با مطالبه عمومی برای راه آهن و تبدیل شدن آن به مطالبه‌ای ملی، روشن‌فکران ایران سراسر سال ۱۳۰۳ خ به بحث و تبادل نظر درباره جنبه‌های سیاسی و اقتصادی، و نیز چگونگی اولین خط احداثی راه آهن و مسائلی از این دست پرداختند. با رجوع به مطبوعات آن دوره مانند ایران، حبل‌المتین و شفق سرخ با مقالاتی مفصل در این زمینه روبه‌رو می‌شویم. برای نمونه عباس اقبال آشتیانی که راه آهن را ضامن استقلال سیاسی و اقتصادی ایران و «مؤید و مقوی وحدت ملی» می‌دانست از اینکه «اراده قوی حضرت آقای رئیس‌الوزرا... متوجه این مهم شده و برای احداث راه آهن ایران تصمیم قطعی در کار...» است اظهار خرسندی کرد و در مقاله‌ای نوشت: «... راه آهن سرتاسری ایران آن خطی خواهد بود که از یک طرف آن به طرف دیگر منتهی شود. مثلاً از خط تبریز به یکی از بنادر جنوبی ممتد کنند و یا یکی از بنادر شمالی را به بنادر خلیج فارس و بحر عمان متصل نمایند» (شفق سرخ، ۱۳۰۲/۱۲/۵، ص ۱). او حدوداً یک سال بعد پیشنهاد روشن‌تری را ارائه داد: «... در میان خطوط سرتاسری، سهل‌الوصول‌ترین تمام راه‌ها راهی است که طهران

1. Mr Bennet  
2. Ulen Company





را از طریق قم و سلطان‌آباد و بروجرد و خرم‌آباد به محمره مربوط کند... اگر امتداد آن به بحر خزر برسد کوتاه‌ترین طُرُق بری خلیج فارس به دریای مازندران خواهد شد. به واسطه عبور از نواحی غله‌خیز و پر نعمت و ثروت از طُرُق مهم به‌شمار خواهد آمد و پایتخت را به مهم‌ترین بنادر جنوب و به جلگه حاصل‌خیز کارون و معادن نفت ذی‌قیمت خوزستان مربوط خواهد کرد» (شفق سرخ، ۱۳۰۳/۱۰/۱۶، صص ۱ و ۴).

روزنامه حبل‌المتین نیز در مقاله‌ای با عنوان «ایران محتاج راه‌آهن است» نگاه واقع‌بینانه‌ای را در زمینه انتخاب نخستین مسیر ارائه داد. نویسنده بر آن بود که قدم اول آن است که از بندری مانند محمره یا انزلی شروع به کار شود تا از طریق دریا بتوان لوازم ساخت راه‌آهن را وارد کرد (حبل‌المتین، ۲۲ صفر ۱۳۴۳ق، صص ۱ و ۴).

علاوه بر آن در راستای همین تلاش‌ها بود که در اواخر پاییز این سال «جمعیت ملیون ایران» کمیسیون راه‌آهن را تشکیل داد و لایحه‌ای را تقدیم مجلس و دولت کرد. در این لایحه تصریح شده بود: «... البته باید بدو به فکر ساختن راه‌آهنی متناسب با وضعیت اقتصادی مملکت افتاد و آن را هم از نزدیک‌ترین خطی که دو دریای شمال و جنوبی ما را به هم متصل ساخته و راه ما را به بازارهای تجارت دنیا نزدیک و کم‌خرج می‌نماید عبور داد تا با قدرت مالی ما متناسب بوده و درعین حال مقصود را هم انجام دهد» (شفق سرخ، ۱۳۰۳/۱۰/۲، ص ۳). از اعضای فعال این جمعیت اویسی مدیرکل وزارت فواید عامه، نویسنده کتابچه یادشده در بالا بود (شفق سرخ، ۱۳۰۳/۱۰/۲۵، ص ۲). رضاخان سردار سپه این پیشنهاد را پذیرفت و به وزارت فواید عامه دستور داد تا این لایحه را برای تصویب به مجلس بفرستد (حبل‌المتین، ۱۵ رمضان ۱۳۴۳، ص ۲۳).

## ۵. اقدامات عملی

باتوجه به اینکه سردار سپه بعد از اخذ رأی اعتماد از مجلس به‌عنوان رئیس‌الوزرای ایران، در برنامه‌های کابینه خود «لایحه راه‌آهن و راه شوسه با استفاده از منابع ثروت مملکت» را نیز گنجانده بود (مشروح مذاکرات مجلس، دوره پنجم، جلسه ۱۱)، در پاییز ۱۳۰۳ خ مقامات دولتی طرح قانونی راه‌آهن را براساس منابع مالی داخلی تهیه کردند و به مجلس شورای ملی فرستادند. در این طرح، دولت انحصار قند، شکر و چای را برای ساخت راه‌آهن مطالبه کرد (کوشش، ۱۳۰۳/۹/۲۰، صص ۱-۲). هدف از این انحصار تأمین هزینه‌های راه‌آهن بدون وام از خارجیان بود. در طی چند ماه بعدی مجلس ایران به بررسی طرح انحصار قند و چای مشغول بود و در نهایت در ۹ خرداد ۱۳۰۴ خ این طرح به تصویب رسید و راه برای ساخت راه‌آهن سراسری با اتکا به منابع داخلی هموار شد. برطبق همین قانون



بخش اعظم هزینه‌های ساخت راه آهن سراسری در دوران رضاشاه تأمین شد (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷، ص ۲۹).

در تابستان ۱۳۰۴ خ بحث بر سر اینکه خط راه آهن غربی-شرقی مناسب تر است یا خط شمال به جنوب، صاحب نظران را به دو دسته تقسیم کرد. طرفداران خط غرب به شرق پیشرفت خطوط ارتباطی بین النهرین و ترکیه را مدنظر داشتند و معتقد بودند که خط غرب به شرق ایران را به دریای مدیترانه از یکسو و هندوستان از سوی دیگر وصل می کند و این پل ارتباطی بین اروپا و هندوستان درآمد سرشاری برای ایران به همراه دارد که کسر بودجه راه آهن را در سال های اول جبران می کند. در مقابل طرفداران خط شمال به جنوب بر آن بودند که خط سراسری غرب به شرق چون می بایست از نقاط بایر عبور کند مخارج نگهداری آن زیاد است و نمی توان امیدوار بود که هندوستان با داشتن بنادر و نزدیک بودن به دریا حمل مال التجاره خود را از راه آهن ایران انجام دهد. از آن گذشته خط غرب به شرق، ایران را ملزم می کند که «... مخرج خود را در سرحدات دیگران قرار داده و برای حمل هر قسم مال التجاره محتاج به اجازه ترانزیت از آن ها باشیم» (کوشش، ۱۳۰۴/۴/۲۴، ص ۱).

شکرالله صفوی مدیرمسئول روزنامه کوشش که موضوع مسیر راه آهن را به دقت بررسی می کرد می نویسد: «... به عقیده ما خط شمال به جنوب به ملاحظات سیاسی و اقتصادی به مراتب به راه غرب به شرق رجحان داشته ... و ما را به دریای آزاد خلیج فارس متصل» می کند. او بعد از بررسی معایب آذربایجان و گیلان به عنوان نقطه آغاز راه آهن در شمال و معایب بوشهر و بندرعباس در جنوب اظهار داشت: «... تنها خط باصرفه و جامعی که از شمال به جنوب باید برود خطی است که از بندر جز شروع شده و به تهران می آید که ... ایالات شمال شرقی را به مرکز و جنوب وصل کرده ... پس از برقراری امنیت در صفحه لرستان و خوزستان طرفداران خطوط مختلفه جنوبی حال متفق اند که اقصرترین و باصرفه ترین خطوط، راه طهران به محمره است.» صفوی ضمن اشاره به اینکه چون ملزومات ساخت راه آهن باید از کشورهای خارجی تأمین شود، نیاز به بندری برای وصل شدن به بازارهای دنیا و خرید لوازم ساخت راه آهن را بااهمیت تلقی می کند و بندر محمره را برای این کار پیشنهاد می دهد و در پایان ارزیابی خود را این گونه عنوان می کند: «... پس می توان این طور نتیجه گرفت که اولین خط آهن ایران که باید مقدم بر سایر خطوط ساخته شود راه بندر جز-طهران-قم-عراق [عجم]-بروجرد-خرم آباد- و محمره است که از لحاظ اقتصاد و سیاست و وصل نقاط مرکزی به دریای آزاد و رفع احتیاجات ما از حیث ترانزیت اقصرترین و بهترین راهی است که مفید به حال مملکت است» (کوشش، ۱۳۰۴/۴/۲۴، ص ۱).

ازسوی دیگر با تصویب قانون انحصار قندوچای نوبت رسید به مرحله بعدی یعنی تصویب لایحه ساخت راه آهن و تعیین مسیر قطعی نخستین راه آهن سراسری. در پاییز ۱۳۰۴ خ دولت سرگرم تنظیم لایحه ساختن راه آهن بود تا به مجلس بفرستد (کوشش، ۱۳۰۴/۷/۱۰، ص ۱). چند صباحی بیشتر از به سلطنت رسیدن رضاشاه نگذشته بود که پس از بررسی ها و مطالعات بسیار، علی اکبر داور وزیر فواید عامه لایحه راه آهن را در اواخر دی ماه ۱۳۰۴ خ به مجلس برد (کوشش، ۱۳۰۴/۱۰/۳۰، ص ۱).

در این زمان عزم مقامات ایرانی برای ساخت راه آهن از بندر گز به تهران و محمره - به عنوان نخستین خط سراسری - کاملاً هویدا بود. سر پرسی لورین وزیر مختار انگلستان از این تصمیم ناراضی بود و مخاطرات احداث این خط را به طور محرمانه به داور گوشزد کرد. در گزارش محرمانه ای که اداره امور خارجه انگلستان در تاریخ ۱۱ ژانویه ۱۹۲۶ م/ ۲۱ دی ماه ۱۳۰۴ خ به اداره هند فرستاد تأکید شد: «... سیاست دولت انگلستان تاکنون بر آن بود تا بر دولت ایران فشار بیاورد که احداث راه آهن از غرب به شرق که نقطه آغاز آن در مرز عراق و نزدیک خانقین باشد و از طریق همدان و نوبران به تهران برسد مطلوب است. چنین راه آهنی در نهایت می تواند به راه آهن نوشکی و زاهدان وصل شود. دلایل قوی اقتصادی و استراتژی نشان می دهد که از نقطه نظر منافع انگلستان این راه آهن به راه آهن محمره به دریای مازندران ارجحیت دارد» (British Documents On Foreign Affairs, vol 21, 1991, PP 1-2). نه تنها انگلیسی ها از ساخت راه آهن شمال به جنوب خرسند نبودند، بلکه رقیب دیرینه آنها یعنی روس ها نیز به ملاحظه خطراتی که از لحاظ حمله به شوروی متصور بود مخالف ساخت این راه آهن بودند (متینی، ۱۳۸۱، صص ۴۷۵-۴۷۶). باتوجه به اینکه طرح راه آهن در مراحل اولیه بود و قاعدتاً ساخت چنین راه آهنی سال ها به طول می انجامید سر آستین چمبرلین<sup>۱</sup> وزیر امور خارجه انگلستان بر آن بود که برای دوری از خطر نزدیک شدن دولت ایران به شوروی از مخالفت صریح و فشار جدی به دولت ایران پرهیز شود (British Documents On Foreign Affairs, vol 21, 1991, P7).

با وجود این مخالفت ها، مقامات ایرانی برای اجرای تصمیم خود تلاش جدی داشتند. در آخرین روزهای عمر مجلس پنجم و در تاریخ ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ خ «قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت» به تصویب رسید. همین قانون به دولت اجازه داد که یک متخصص آمریکایی راه آهن را استخدام کند (ساکما، ۵۸۷۵-۲۹۰). پس از بررسی های دکتر میلسپو (رئیس کل مالیه ایران) و مذاکره با چندین شرکت راه آهن آمریکایی در نهایت مستر پولند<sup>۲</sup> به عنوان مهندس و مدیر کل راه آهن در تابستان سال بعد به استخدام دولت ایران درآمد (اطلاعات، ۱۳۰۵/۷/۲۱، ص ۱) و اندکی بعد هم یازده مهندس آمریکایی دیگر

1. Sir Austen Chamberlain  
2. Mr. Poland



به او پیوستند (اطلاعات، ۱۳۰۵/۸/۴، ص ۱) و در اواخر پاییز ۱۳۰۵ خ کار نقشه‌کشی را آغاز کردند (کوشش، ۱۳۰۵/۹/۲۳، ص ۳).

یکی دو ماه بعد مطالعات اولیه هیئت آمریکایی به پایان رسید و مخبر السلطنه هدایت وزیر فواید عامه لایحه ساختمان راه آهن از بندر گز به بندر خور موسی را تقدیم مجلس کرد. در این لایحه ضمن اشاره به ضرورت ساخت راه آهن در مسیرهای متعدد کشور تأکید شد: «... پس از مطالعه و مذاقه کاملی که از طرف متخصصین به عمل آمده [است] اولین خط که باید ساخته شود مابین بندر محمره (خور موسی) از طریق همدان و طهران و بندر جز خواهد بود. منافع امتداد خط مزبور با در نظر گرفتن اوضاع اقتصادی و جغرافیایی و تجارتی مملکت ایران به خوبی معلوم خواهد شد.» مخبر السلطنه در پاسخ مدرس درباره ضرورت این خط اظهار داشت: «... ما متخصص آوردیم که از راه‌های ممکنه در ایران کدام خرجش کمتر است و کوتاه‌تر است؟ این قسمت را متخصص تشخیص داده که این راه کم‌خرج‌تر است و نزدیک‌تر است؛ حالا تونل باید ساخت و پل کشید حرف دیگری است» (کوشش، ۱۳۰۵/۱۲/۳، صص ۱-۴). کاملاً روشن بود که هر چند اظهارات مستر پولند مورد توجه اولیای امور بود، ولی تصمیم نهایی انتخاب مسیر را مقامات ایرانی اتخاذ کرده بودند. این لایحه با وجود اظهارات برخی مخالفان، در ۴ اسفند ۱۳۰۵ خ به تصویب مجلس شورای ملی رسید (کوشش، ۱۳۰۵/۱۲/۵، ص ۱). یکی از این مخالفان دکتر محمد مصدق بود که مسیر محمره به بندر گز را از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نمی‌دانست و ترجیح می‌داد بودجه این کار صرف کارخانه قند شود تا وابستگی کشور از واردات قند کمتر شود. او طرفدار مسیر غرب به شرق بود که اروپا را به آسیا وصل می‌کرد (متینی، ۱۳۷۸، ص ۱۴). چند ماه بعد پس از اینکه مساحتی‌های اولیه و قسمتی از نقشه نهایی در شمال و جنوب را نقشه برداران و متخصصان به پایان رساندند، رضاشاه کلنگ شروع ساخت خط سراسری ایران را در ۲۳ مهر ۱۳۰۶ خ در محلی نزدیک ایستگاه کنونی راه آهن تهران به زمین زد (راه آهن، ۱ تیر ماه ۱۳۳۴، ص ۳۷). طی سال‌های بعد با اندکی تغییرات در مسیر، راه آهن سراسری ایران را از شمال به جنوب سندیکای آلمانی-آمریکایی و بعد از آن کنسرسیوم سوئدی-دانمارکی کامپساکس احداث کردند و در شهریور ۱۳۱۷ خ رضاشاه آن را افتتاح کرد (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷، صص ۳۴-۴۲).

## ۷. نتیجه

ماجرای لزوم ساخت راه آهن سراسری ایران از همان آغاز مطرح شدن پدیده راه آهن در ایران مورد توجه بود. در بخشی از پیشنهادها و طرح‌های ارائه شده در دوران قاجار مانند

آنچه استغفون سون در نظر داشت یا آنچه را که روس و انگلیس در آستانه جنگ جهانی اول در سر می‌پروراندند، ایران به‌عنوان کریدوری در نظر گرفته شده بود که اروپا را به شرق آسیا وصل می‌کرد و در واقع راه‌آهن ایران بخشی از پروژه‌های بزرگ‌تر به حساب می‌آمد. بخش دیگر، طرح‌هایی مانند امتیازنامه رویتر بود که به ساختن راه‌آهن در داخل مرزهای ایران معطوف می‌شد. بنابراین می‌توان به این نتیجه رسید که ماجرای راه‌آهن سراسری از همان دوران ناصری و نیز در دوره‌های بعد موضوعی مهم تلقی می‌شده است.

روشن‌فکران عصر قاجار مانند مستشارالدوله، کاشف‌السلطنه، و صنیع‌الدوله نیز در رسایل خود ضمن پرداختن به اصل ماجرا یعنی لزوم ساخت راه‌آهن در ایران، به مسیرهای احتمالی آن نیز پرداختند. هرچند در دوران قاجار هرگز تلاشی عملی و جدی برای ساخت راه‌آهن سراسری ایران در میان نبود، ولی نمی‌توان از این واقعیت چشم پوشید که طرح‌های بسیاری در این زمینه عرضه شد و مباحث نظری فراوانی مطرح شد که برخی از آن‌ها مانند پیشنهادهای صنیع‌الدوله به کار ساختن راه‌آهن سراسری در عصر رضاشاه آمد.

در کنکاش صورت گرفته در موضوع راه‌آهن سراسری ایران از اواخر جنگ جهانی اول تا آغاز سلطنت رضاشاه چند نکته مهمی ویژه دارد. نخست اینکه دوران وثوق‌الدوله را باید آغاز دوره مطرح شدن جدی ساخت راه‌آهن سراسری ایران به‌شمار آورد. به‌نظر می‌رسد نخستین کشمکش‌ها بر سر مسیر شمال به جنوب یا غرب به شرق در همین دوره بین مقامات دولتی آغاز شده باشد. دوم آنکه انگلیسی‌ها نه‌تنها خواهان ساخت راه‌آهن از بندری در جنوب ایران به بندری در شمال ایران نبودند، بلکه تمام تلاش خود را برای منصرف کردن دولت ایران به‌کار بستند تا مسیر راه‌آهن قصر شیرین به تهران را که منافع آن‌ها را تأمین می‌کرد، به دولت ایران بقبولانند. انگلیسی‌ها در جنگ جهانی اول بغداد را در تصرف داشتند و راه‌آهن آنجا را تا قوره‌تو در نزدیکی قصر شیرین رسانده بودند؛ بنابراین کاملاً طبیعی بود که برای حفظ منافع خود و بهره‌برداری مناسب از راه‌آهن بخواهند راه‌آهن ایران از همان نقطه‌ای آغاز شود که راه‌آهن تحت سیطره آن‌ها به پایان رسیده بود؛ یعنی حدود قصر شیرین. همان‌گونه که شرح آن آمد این تلاش دیپلماتیک انگلیسی‌ها موفق از کار درنیامد و آن‌ها به ملاحظه کشانده‌نشدن دولت ایران به دامن شوروی اقدامی عملی در جلوگیری از ساخت راه‌آهن شمال به جنوب انجام ندادند. بنابراین برخلاف آنچه که برخی نویسندگان از جمله غلام‌رضا مصور رحمانی و خسرو معتضد اظهار کرده‌اند مبنی بر این که مسیری را که نخستین راه‌آهن سراسری ایران در آن کشیده شد، مقامات بریتانیا به رضاشاه دیکته کرده‌اند، بررسی حاضر نشان داد که انگلیسی‌ها هرگز به ساخته شدن این راه‌آهن رضایت نداشتند و نخستین مسیر راه‌آهن ایران با ملاحظاتی نظیر انتخاب



کوتاه‌ترین مسیری که دو دریا را در شمال و جنوب به هم وصل می‌کرد و علاوه بر تسهیل در واردات ملزومات ساخت راه آهن، برای تجارت کشور هم با اهمیت بود و ملاحظات سیاسی مانند گذشتن از مناطق حادثه‌خیز مانند ترکمن صحرا، لرستان و خوزستان تعیین شد. نکته دیگر آنکه در کنار مطالبات عمومی که جلوه‌ای از آن را در مطبوعات و رسایل آن عصر می‌توان دید، تأکید و اراده رضاخان سردار سپه و رضاشاه بعدی در عملیاتی شدن و به سرانجام رسیدن راه آهن سراسری ایران انکارناپذیر است.

## منبع

### اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ۲۳۲۷۸-۲۴۰؛ ۵۸۷۵-۲۹۰.

### نسخه خطی و چاپ سنگی

قرارداد رویت. سازمان اسناد و کتابخانه ملی. نسخه خطی ۳۲۴۹۶-۵.

کاشف، محمد. (۱۳۰۶ق). *تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه آهن*.

کمام، نسخه خطی ۲۶۶۱۲.

مستشارالدوله، میرزایوسف خان. (۱۲۹۷ق). *لایحه مستشارالدوله دریاب راه آهن خراسان*. سازمان اسناد و

کتابخانه ملی ایران، چاپ سنگی ۷۷۷۵۴۹.

### کتاب

آدمیت، فریدون. (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*. تهران: سخن.

آدمیت، فریدون. (۱۳۶۲). *امیرکبیر و ایران*. تهران: خوارزمی.

آدمیت، فریدون. (۲۵۳۵ شاهنشاهی). *اندیشه ترقی و حکومت قانون عصر سپه سالار*. تهران: خوارزمی.

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

راه آهن سراسر ایران ۱۳۰۶-۱۳۱۷: *نشریه وزارت طرق به مناسبت پایان ساختمان راه آهن سراسری ایران*.

(۱۳۱۷). تهران: وزارت طرق.

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

تهران: پروین؛ معین.

سایه‌سایه رضاشاه «تاریخ راه آهن سراسری ایران»: *خاطرات یک وزیر، دکتر محمد سجادی*. (۱۳۹۹).

(خسرو معتضد، کوشش گر). تهران: ماهریس

شوستر، مورگان. (۱۹۱۵). *اختناق ایران*. کلکته: مطبع حبل‌المتین.



صنیع الدوله، مرتضی قلی خان. (۱۳۲۵ق). *راه نجات*. طهران: مطبعه فاروس.

کاشف السلطنه، پرنس دو چای. (۱۳۰۱). [مجله] *مماات و حیات*. طهران: مطبعه مجلس.

کرزن، جرج ناتانیل. (۱۳۳۳). *ایران و قضیه ایران*. (ج ۱). (غلام علی وحید مازندرانی، مترجم). طهران: علمی و فرهنگی.

محمود، محمود. (بی تا). *تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم میلادی*. (ج ۸). طهران: اقبال.

مشروح مذاکرات مجلس: (دوره اول، ۲۳ ربیع الاول ۱۳۲۶، جلسه ۲۶۲)؛ (دوره پنجم، جلسه ۱۱).

مصور رحمانی، غلام رضا. (۱۳۶۸). *کهنه سرباز: خاطرات سیاسی و نظامی سرهنگ ستاد غلام رضا مصور رحمانی*. (۱۳۶۸). طهران: رسا.

هدایت، مهدی قلی (مخبر السلطنه). (۱۳۴۴). *خاطرات و خطرات*. طهران: زوار.

### مقالات

رحمانیان، داریوش؛ یارمهدوی، سارا. (۱۳۹۰). «راه آهن ایران در عصر قاجار». فصل نامه *تاریخ اسلام و ایران*، ش ۱۰، پیاپی ۹۳.

متینی، جلال. (بهار ۱۳۷۸). «دکتر مصدق، راه آهن سراسری، و سلطان احمدشاه». *ایران شناسی*، سال ۱۱، ش ۱.

متینی، جلال. (پاییز ۱۳۸۱). «مخالفت انگلیسی ها با راه آهن جنوب به شمال ایران». *ایران شناسی*، ش ۵۵، صص ۴۶۷-۴۷۸.

### روزنامه و نشریه

*اطلاعات*: ۱۳۰۵/۶/۲۱؛ ۱۳۰۵/۸/۴.

*ایران نو*، ۲۳ ربیع الاول ۱۳۲۸.

*ایران*، ۱۲۹۷/۲/۲۲؛ ۱۲۹۸/۶/۲۶؛ ۱۲۹۸/۸/۲۸.

*حبل المتین*: ۱۸ ذی قعدة ۱۳۲۸ق؛ ۲۲ صفر ۱۳۴۳ق؛ ۱۵ رمضان ۱۳۴۳.

*راه آهن*، اتیرماه ۱۳۳۴.

*شفق سرخ*: ۱۳۰۳/۱۰/۲؛ ۱۳۰۳/۱۰/۲۵؛ ۱۳۰۲/۱۲/۵؛ ۱۳۰۳/۱۰/۱۶؛ ۱۳۰۳/۱۰/۱۶.

*کوشش*: ۱۳۰۲/۱۲/۱۰؛ ۱۳۰۳/۹/۲۰؛ ۱۳۰۴/۴/۲۴؛ ۱۳۰۴/۷/۱۰؛ ۱۳۰۴/۱۰/۳۰؛ ۱۳۰۴/۹/۲۳؛ ۱۳۰۵/۱۲/۳؛ ۱۳۰۵/۱۲/۳.

۱۳۰۵/۱۲/۵.



## منابع خارجی

British Library: India Office Records and Private Papers (IOR): IOR/R/15/1/124; IOR/Mss Eur F126/109; IOR/L/PS/10/177; IOR/L/PS/18/C122; IOR/L/PS/18/C124.

Retrieved from: <https://www.qdl.qa>

-----  
**British Documents on Foreign Affairs.** (Vol 21). (1991). (Robin Bidwell, Editor). University Publications Of America.

**Iran Political Diaries, 1881-1965.** (1997). (editors: Robert Michael Burrell; Robert L. Jarman), Oxford: Archive Editions, vol 6-7.

-----  
"A railway engineer's journeys in Persia". (1992). Journal of the **Royal Central, Asian Society**, 9, 2, pp 60-80.

"Railways in Persia". (1927). Journal of the **Royal Central Asian Society**, 14(4).

Bast, Oliver. (2017). "Sheer Madness" or "Railway Politics" Iranian Style? – The Controversy over Railway Development Priorities within the Persian Government in 1919–1920 and British Railway Imperialism". **Iran** (journal of the British Institute of Persian Studies), 55(1).

Spring, D. W. (1976). "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-1914". **The Slavonic and East European Review**, Vol. 54, No. 1 (Jan., 1976), pp 60-82.

## English Translation of References

### Documents

British Library: India Office Records and Private Papers (IOR): IOR/R/15/1/124; IOR/Mss Eur F126/109; IOR/L/PS/10/177; IOR/L/PS/18/C122; IOR/L/PS/18/C124.

Retrieved from: <https://www.qdl.qa>.

Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives of Iran): 240-23278; 290-5875. [Persian]





### Manuscripts and lithography

Kashef, Mohammad. (1306 AH/). *“Taqyirāt va taraqqiyāt dar vaz’ va harekat va mosāferat va haml-e ašyā’ va favāyed-e rāh-āhan”* (Developments and improvements made in conditions, mobility, travel, transportation and benefits of the railway). Kemām (Ketāb-xāne, Muze va Markaz-e Asnād-e Majles-e Šorā-ye Eslāmi) (Library, Museum and Document Center of Iran Parliament), manuscript 26612. [Persian]

Mostashar Al-Dowleh, Mirza Yousof Khan. (1297 AH/). *“Lāyehe-ye Mostāšār-od-dowleh dar bāb-e rāh-āhan-e Xorāsān”* (The bill of the chancellor of Khorasan railway). Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives Organization of Iran), lithography 777549. [Persian]

*“Qarārdād-e Ruyter”* (Reuter concession). Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives Organization of Iran). Manuscript 5-32496. [Persian]

### Books

Adamiat, Fereydoun. (1362/1983). *“Amir Kabir va Irān”* (Amir Kabir and Iran). Tehran: Xārazmi. [Persian]

Adamiat, Fereidoun. (2535/1956). *“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: Xāazmi. [Persian]

Adamiat, Fereydoun. (1340/1961). *“Fekr-e āzādī va moqaddame-ye nehzat-e mašrutiyat”* (The idea of freedom and the introduction of the constitutional movement) (1<sup>st</sup> ed.). Tehran: Soxan. [Persian]

*British Documents on Foreign Affairs*. (Vol 21). (1991). (Robin Bidwell, Editor). University Publications of America.

Curzon, George Nathaniel. (1373/1994). *“Irān va qazie-ye Irān”* (Persia and the Persian question) (vol. 1). Translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani. Tehran: Elmi Farhangi. [Persian]

Hedayat, Mahdi Gholi (Mokhber Al-Saltaneh). (1344/1965). *“Xāterāt va xatarāt”*



- (Memories and dangers). Tehran: Zovvār. [Persian]
- Iran political diaries, 1881-1965*. (1997). (Eds.: Robert Michael Burrell; Robert L. Jarman), Oxford: Archive Editions, vol 6-7.
- Kashef Al-Saltaneh, Mohammad. (1301/1922). “[*Majalle-ye/Mamāt o hayāt*]” ([Journal of] Death and life). Tehran: Matbaʿe-ye Majles. [Persian]
- Mahmoud, Mahmoud. (n. d.). “[*Tārix-e ravābet-e siāsi-ye Irān va Engelis dar qarn-e nuzdahom-e milādi*]” (History of Iran-Britain political relations in the nineteenth century) (vol. 8). Tehran: Eqbāl. [Persian]
- “*Mašruh-e mozākerāt-e majles*” (Detailed discussions of the parliament): (1<sup>st</sup> term, 23 Rabi’ al-Awaal 1326 AH / 25 April 1908 AD, session 262); (5<sup>th</sup> term, session 11). [Persian]
- Mosavvar Rahmani, Gholamreza. (1368/1989). “[*Kohneh-sarbāz: Xāterāt-e siyāsi va nezāmi-ye sarhang-e setād Qolāmrezā Mosavvar Rahmāni*]” (Veteran: Political and military memoirs of the staff colonel Gholamreza Mosavvar Rahmani). Tehran: Rasā. [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: Matbaʿe-ye Fārus. [Persian]
- “*Rāh-āhan-e sarāsar-e Irān 1306 – 1317: Našriye-ye vezārat-e toroq be monāsebat-e pāyān-e sāxtemān-e rāh-āhan-e sarāsari-ye Irān*” (All-Iran Railway 1306-1317 SH / 1927 – 1938 AD: Ministry of Roads publication on the occasion of the completion of the construction of the All-Iran Railway). (1317/1938). Tehran: Vezārat-e Toroq. [Persian]
- Sani’ Al-Dowleh, Morteza Gholi Khan. (1363/1984). “[*Rāh-e nejāt*]” (The way of salvation). Tehran: Matbaʿe-ye Fārus. [Persian]
- “*Sāyeh be sāye-ye Rezā Šāh: Tārix-e rāh-āhan-e sarāsari-ye Irān; Xāterāt-e yek vazir, Doktor Mohammad Sajjādi*” (History of Iran’s nationwide railway: Memoirs of a minister, Dr. Mohammad Sajjadi). (1399/2020). Edited by Khosro Mo’tazed. Tehran: Māhris. [Persian]
- Shuster, William Morgan. (1915). “[*Extenāq-e Irān*]” (The strangling of Persia). Kolkata: Matbaʿe-ye Habl ol-Matin. [Persian]



Zargar, Ali Asghar. (1372/1993). “*Tārix-e ravābet-e siāsi-ye Irān va Engelis dar dowre-ye Rezā Šāh*” (Anglo - Iranian relations: 1941 -1925). Translated by Kaveh Bayat. Tehran: Parvin; Moēen. [Persian]

### Articles

“A railway engineer’s journeys in Persia”. (1992). Journal of the *Royal Central, Asian Society*, 9: 2, pp 60-80.

“Railways in Persia”. (1927). Journal of the *Royal Central Asian Society*, 14(4).

Bast, Oliver. (2017). “Sheer Madness” or “Railway Politics” Iranian Style? – The Controversy over Railway Development Priorities within the Persian Government in 1919–1920 and British Railway Imperialism”. *Iran* (journal of the British Institute of Persian Studies), 55(1).

Matini, Jalal. (Spring 1378/1999). “Doktor Mosaddeq, rāh-āhan-e sarāsari, va Soltān Ahmad Šāh” (Dr. Mossadegh, General Railway, and Sultan Ahmad Shah). *Irān-šenāsi*, II(1).[Persian]

Matini, Jalal. (Fall 1381/2002). “Moxālefat-e Engelisi-hā bā rāh-āhan-e jonub be šomā-e Irān” (British opposition to Iran’s south-north railway). *Irān-šenāsi*, 55, pp. 467 – 478.[Persian]

Rahmanian, Daryoush; & Yarmahdavi, Sara. (1390/2011). “Rāh-āhan-e Irān dar asr-e Qājār” (Iran railway issue in Qajar era). *Fasl-nāme-ye Tārix-e Eslām* (History of Islam and Iran), issue 10, series 93.[Persian]

Spring, D. W. (1976). “The Trans-Persian railway project and Anglo-Russian relations, 1909-1914”. *The Slavonic and East European Review*, Vol. 54, No. 1 (Jan., 1976), pp 60-82.

### Newspapers & press

*Ettelā’āt*. 1305/6/21 SH / 13 September 1926 AD; 1305/8/4 SH / 27 October 1926 AD.[Persian]

*Irān-e no*: 23 Rabi’ al-Awwal 1328 AH / 4 April 1910 AD.[Persian]

*Irān*. 1297/2/22 SH / 13 May 1918 AD; 1298/6/26 SH / 18 September 1919 AD;



1298/8/28 SH / 20 November 1919 AD.[Persian]

**Habl-ol-Matin:** 18 Dhu al-Qadah 1328 AH / 21 November 1910 AD; 22 Safar 1343 AH / 22 September 1924 AD; 15 Ramadan 1343 AH / 9 April 1925 AD.[Persian]

**Rāh-āhan:** 1 Tir 1334 SH / 23 June 1955 AD.[Persian]

**Šafaq-e sorx:** 1303/10/2 SH / 23 December 1924 AD; 1303/10/25 SH / 15 January 1924 AD; 1302/12/5 SH / 25 February 1924 AD; 1303/10/16 SH / 6 January 1925 AD.[Persian]

**Kušeš:** 1302/12/10 SH / 1 March 1924 AD; 1303/9/20 SH / 11 December 1924 AD; 1304/4/24 SH / 15 July 1925 AD; 1304/7/10 SH / 2 October 1925 AD; 1304/10/30 SH / 20 January 1926 AD; 1305/9/23 SH / 15 December 1926 AD; 1305/12/3 SH / 23 February 1927 AD; 1305/12/5 SH / 25 February 1927 AD.[Persian]

