

مسأله راه آهن در ایران عصر قاجار

دکتر داریوش رحمانیان استادیار گروه تاریخ دانشگاه تهران

چکیده

فکر احداث راه آهن در ایران از اوایل دوره ناصری به این سوی مطرح بود و بتدریج رشد و گسترش یافت. هم مهندسان، شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی به شکل‌های گوناگون در سده ۱۹ م. این فکر را مطرح کردند و طرح‌هایی در این زمینه ارائه دادند و هم دولت‌های روس و انگلیس و بعدها آلمان در آن دوره هر یک به طریقی به مسأله‌ی راه آهن ایران توجه کردند و با طرح آن درگیر شدند. از دیگر سو، پاره‌ای از مصلحان و نوگرایان و ترقی‌خواهان ایرانی بر اهمیت راه آهن تاکید کردند و بعضاً حتی راه نجات ایران را در آن می‌دیدند و فکر احداث راه آهن را به مسأله‌ای مهم در اندیشه و عمل و برنامه‌های اصلاحی ایرانیان روزگار قاجار تبدیل کردند. با این حال طرح‌های راه آهن در ایران یکی پس از دیگری نافرجام ماند و جز چند خط آهن پراکنده و محلی، که آن هم عمدتاً در ارتباط با اهداف و منافع قدرت‌های بیگانه احداث شد، ایران نصیب چندانی از این اختراع و موهبت عصر جدید نداشت و احداث راه آهن سرتاسری ایران تا دوره‌ی رضاشاه به تعویق افتاد. مقاله‌ی حاضر می‌کوشد، ضمن ارائه گزارشی کوتاه از مسایل یاد شده، علل و عوامل تأخیر و تعویق یاد شده را دریابد و به پرسشی از چرایی و چگونگی آن پاسخ گوید.

واژگان کلیدی: راه آهن، ترقی، اصلاحات، قاجاریه، سیاست بیگانه.

تاریخ پذیرش: ۹۱/۳/۶

تاریخ دریافت: ۹۰/۱/۲۰

E-mail: Rahmanian@ ut.ac.ir

مقدمه

یکی از بزرگترین هدایای علم به تمدن جدید، اختراع ماشین بخار در قرن ۱۸ میلادی است. تکمیل ماشین بخار در نهایت به ایجاد و تکامل راه آهن منجر شد. راه آهن توسط انگلیس به دنیا معرفی گردید. در سال ۱۸۲۵ میلادی خط راه آهن بین دو شهر استاکتن - دارلینگتون در انگلستان راه اندازی شد. چیزی نگذشت که کشورهای مختلف خواهان استفاده از این وسیله حمل و نقل ارزان قیمت شدند. ایران نیز بعد از کشورهای مهم طالب این محصول شد. نخستین بار که در اسناد دولتی ایران از راه آهن سخنی به میان آمده، در نامه‌ی ناپلئون سوم امپراتور فرانسه در تاریخ ۱۴ آوریل ۱۸۵۸ م. و پس از بازگشت فرخ خان امین الملک از سفارت فرانسه به ناصرالدین نوشته است. در آن نامه خبر از احداث راه آهنی بود که از استامبول تا خلیج فارس و هندوستان توسط انگلیسی‌ها در حال طرح‌ریزی بود که در سال ۱۲۷۳ هجری قمری وارد مرحله عمل شد. در مرحله بعدی در ماجرای امتیازات، یکی از مفاد اولین امتیاز رویت‌کشیدن خط آهن از رشت به تهران و به خلیج فارس بود که با مخالفت شدید روسها مواجه گردید و عملی نشد. در این زمان تلاشهای دولت ایران برای در اختیار گرفتن این پدیده به دلیل مخالفت‌های استعماری با شکست روبرو شد و هیچ یک از آنها به مرحله عمل نرسید. در سال ۱۸۸۲ میلادی فابیوس بویتال *fabius boital* متخصص کارخانه چراغ گاز تهران که امتیازاتی از قبیل تاسیس کارخانه برق و گاز در تهران را از دولت ایران گرفته بود، امتیاز ساختن راه آهن رشت به تهران را تحصیل نمود، او پیشنهاد کرد که خط راه آهن رشت به تهران تا بوشهر امتداد یابد. این امتیاز به تدریج و به صورت خاص گرفته شد، بدین ترتیب که او ابتدا امتیاز استخراج زغال سنگ منطقه‌ی فشنند را گرفت، پس از آن کشیدن خط آهن از فشنند تا تهران را عنوان کرد. در این امتیاز قید آمده بود که امتیاز معادن دو طرف خط هم تا ده کیلومتر از هر طرف به بواتال تعلق دارد و قرار بود که این خط از راه آهن به رشت برسد اما روسها حمل مال‌التجاره اروپا را از طریق قفقاز به ایران مانع شدند و دیگر لوازم نتوانست به ایران وارد شود و از اینرو خط آهن بواتال هم دچار وقفه شد. سیطره قدرت‌های استعماری در این دوران سیاهه‌ی طرح‌های راه آهن ایران را ترسیم می‌کرد. آشوب امتیازات و توجه به مساله‌ی اصلاحات ساخت و دایر نمودن راه آهن را مورد تاکید قرار می‌داد اما ناتوانی کلی حکومت مانع از هر گونه پیشرفت در این زمینه گردید.

راه آهن ایران در دوره‌ی قاجار

هنوز چند سال بیشتر از اختراع و پیدایش قطار و راه آهن، در سال ۱۸۲۸م. نگذشته بود که در سال ۱۸۳۱م. فکر احداث خط آهن از طریق قلمرو عثمانی تا خلیج فارس به ذهن صاحب منصبان و دولتمردان انگلیسی رسوخ یافت. در سال‌های بعد این فکر پخته تر و پرورده تر شد و به شکل طرح‌ها و نقشه‌هایی از سوی پاره‌ای از مهندسان انگلیسی مطرح گشت. ظاهراً نخستین بار در سال ۱۲۶۶ق. / ۱۸۵۰م. همزمان با صدارت امیر کبیر، استفن سن مهندس انگلیسی طرحی برای اتصال اروپا به هندوستان به وسیله راه آهن ارایه کرد. در طرح او راه آهن از وین آغاز می‌شد و به بغداد و خلیج فارس و سپس از راه مناطق جنوبی ایران (خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان) به سند می‌پیوست. این طرح مورد توجه دولتمردان انگلیسی قرار گرفت و به دستور لرد پالمستون مقرر شد که سفارت‌های انگلیس در استانبول و تهران آن را بررسی کنند. کلنل شیل، وزیر مختار وقت انگلیس در تهران، در گزارش که برای وزارت امور خارجه انگلیس تهیه کرد به مخالفت با آن طرح پرداخت و آن را از نظر سیاسی و نظامی تهدیدی برای موقعیت و منافع انگلیس در منطقه و هندوستان دانست. از نظر شیل عقب ماندگی و ویرانی مشرق زمین زمینه ساز چیرگی انگلیس بر این منطقه از جهان بوده است و خواهد بود و از آنجا که احداث راه آهن باعث رشد اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی ایران خواهد شد نتیجه‌ای جز تزلزل موقعیت انگلیس نخواهد داشت. به دیگر سخن منفعت انگلیس در ضعف و عقب ماندگی ایران بود و احداث راه آهن با آن منافات داشت. شیل در گزارش خود به خطر بهره‌گیری روسیه تزاری از خط آهن ایران برای تهدید هندوستان نیز اشاره می‌کند (آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۲۰-۴۱۶).

می‌دانیم که تهدید دایمی هندوستان از راه ایران و افغانستان در سده ۱۹ م. به یک اصل ثابت در سیاست خارجی روسیه تبدیل شده بود و زمینه ساز «بازی بزرگ» و رقابت‌های دراز آهنگ روس و انگلیس در ایران و شرق بود (ترنزیو، ۱۳۶۳). به هر حال طرح استفن سن برای اتصال اروپا به هندوستان از طریق ایران پیش نرفت و به جایی نرسید. در دهه‌های بعد نیز رقابت روس و انگلیس و بیم و هراس آنها از یکدیگر عامل بسیار مهمی در تعویق احداث راه آهن در ایران بود (Greaves, 1959).

احتمالاً نخستین باری که در اسناد دولتی ایران از راه آهن سخن به میان آمده، در نامه‌ای است که ناپلئون سوم در آوریل ۱۸۵۸م. به ناصرالدین شاه نوشته و به طرح انگلیس‌ها برای احداث راه آهن از استانبول به خلیج فارس و از آنجا تا هندوستان اشاره کرده است (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷/۲: ۳۲۱).

این طرح می‌بایست در ادامه طرح استفن سن مطرح شده باشد و گذشته از اهداف تجاری از مقاصد نظامی و سیاسی نیز برخوردار بود، اما گذشته از طرح‌ها و نقشه‌هایی که به اجمال مورد اشاره قرار گرفت، فکر احداث راه آهن در ایران در دوره صدارت میرزا حسین خان مشیرالدوله سپهسالار به طور جدی مطرح و پیرامون آن تبلیغ زیادی شد. از آن زمان به بعد فکر تأسیس راه آهن به یکی از آرمان‌ها و آرزوهای مهم و بزرگ مصلحان و نوگرایان ایرانی تبدیل شد و جایگاهی عمده و اساسی در اندیشه و عمل اصلاحی ایرانیان به خود اختصاص داد. میرزا ملکم خان ناظم الدوله که از مشاوران اصلی سپهسالار بود و در آن مقطع طرفدار و مروج فکر جلب و جذب سرمایه‌های خارجی از راه اعطای امتیازات بود، در پاره‌ای از رساله‌های خود به ضرورت تأسیس و گسترش شبکه راه‌ها و از جمله راه آهن اشاراتی داشت. قانون پنجاه و چهار که او به پیوست رساله «کتابچه غیبی یا دفتر تنظیمات» نوشت به ضرورت و فوریت تأسیس راه‌ها اشاره داشت (میرزا ملکم‌خان، ۱۳۲۷ش: ۴۹-۴۸).

او در رساله «اصول ترقی» تأکید می‌کرد که اولیای دولت ایران باید بدگمانی به کمپانی‌های خارجی را کنار بگذارند و جمیع کارها و بناهای عمومی و از جمله ساخت راه‌های آهن را به آنها واگذارند. ملکم در آن مقطع از ضرورت و فوریت جلب و جذب سرمایه‌های خارجی به تأکید و اصرار سخن می‌گفت و در انعقاد قرارداد معروف رویتر نیز نقش مهم و بسیار مؤثری داشت و بنابر پاره‌ای روایات و شواهد و قراین مبالغی به عنوان دلالتی از رویتر و نمایندگان او نیز گرفته بود. به همین سبب پاره‌ای از منابع و پژوهشگران در او به چشم یک شیاد و شارلاتان طماع و پول‌پرست نگریسته‌اند که حاضر بوده است در راه کسب منافع شخصی از منافع و مصالح دولت و میهن خویش در گذرد. پاره‌ای نیز او را مروج و مبلغ اصلی اندیشه‌ی واگذاری امتیازات در عصری می‌دانند که به عصر بی‌خبری یا عصر امتیازات معروف شده است (۱) اما باید گفت که او بعدها از واگذاری بی‌رویه امتیازات و اخذ قرضه از بیگانگان انتقاد می‌کرد (رائین، ۱۳۵۳). در همان رساله ملکم نوشت: «به جهت ساختن راه آهن ایران از شوشتر تا تهران، اگر دولت علاوه بر هر نوع امتیاز ده کرور هم پول نقد بدهد، باز کرورها منفعت دولت خواهد بود.» و در فهرست خلاصه‌ای که از احکام قطعی ناشی از اصول کتابچه‌ی «اصول ترقی» آورد این حکم را نیز گنجانده که: «باید راه آهن ساخت» (اصیل، ۱۳۸۱: ۱۹۲ و ۱۹۵). در جایی از رساله‌ی «اصول ترقی» درباره اهمیت و ضرورت ساخت راه‌ها می‌نویسد: «دول فرنگستان آن چه پول و قدرت و اعتبار و کفایت دارند، همه را صرف ساختن راه می‌کنند، زیرا که هیچ راهی نیست که منافع آن بالمآل صد مقابل زیادتیر از مخارج ساختن آن نباشد ... بدون راه نعمات طبیعت همه بی‌فایده است. بدون راه زراعت مفلوک؛ بدون راه معادن معدوم؛ بدون راه جنگل‌ها ضایع، بدون راه تجارت فانی؛

بدون راه خلق یک ملک همه گدا و زندگی همه سخت ترین بار ذلت است ... اگر در ایران راه می‌داشتیم، فقط گمرک پنبه ما از کل مالیات امروز ایران بیشتر می‌شد. نمی‌توان به حساب آورد که در همین سی سال گذشته ایران به واسطه نداشتن راه چه ضررهایی جسیم متحمل بوده و از چه دریای منافع، خود را محروم ساخته است. اگر اولیای دول آسیا معانی این مسئله راه را به قدر اطفال مدارس فرنگستان شکافته و فهمیده بودند، حالا صد بار راه‌های آسیا ساخته شده بود ...» (اصیل: ۱۷۸-۱۷۷).

در همان دوره‌ی صدارت سپهسالار، میزان یوسف‌خان مستشار الدوله تبریزی، که یکی از مشاوران او بود درباره‌ی طرح احداث راه آهن بطور جدی و دو نقشه‌ی جداگانه در این باره ریخت. یکی از آن دو نقشه «پروپه ناصری راه آهن قم» نام داشت که درباره‌ی احداث راه آهن از تهران به عبدالعظیم و از آنجا به قم بود. دیگری «طرح راه آهن خراسان» درباره ساخت راه آهن تهران مشهد بود (آدمیت، ۲۵۳۶: ۳۳۱-۳۲۷). مستشار الدوله در سال ۱۲۸۶ نیز رساله‌ای به نام «کتابچه بنفش» درباره احداث راه آهن سرتاسری ایران نوشت و به شاه عرضه کرد (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۳). آدمیت در همین کتاب درباره‌ی اهمیت راه آهن در نگاه مستشارالدوله نوشته است که: «مستشار الدوله در نشر تمدن غربی کشیدن راه آهن را مقدم بر هر کار دیگری می‌دانست و می‌پنداشت که با ایجاد آن ایران یکباره «گلستان خواهد شد». از تفلیس ضمن نامه‌ای (۲۴ شوال ۱۲۸۱) به وزیر امور خارجه نوشت «تمهید مقدمات جمیع ملزومات مملکتی و دولتی ابتداء راه آهن» است. در گزارش رسمی دیگری (۵ رمضان ۱۲۸۰) می‌گوید «این مسئله به تجربه رسیده و به هیچ وجه محل تشکیک و تردید نیست که راه آهن و کشتی بخار تولید کار می‌کند. اگرچه در صحرای ترکمان و دریاچه شاهی باشد. علاوه بر این ایجاد راه آهن در ایران در عرض سه سال حالت ایران را بالکلیه منقلب خواهد کرد. یعنی جهت نظم و ترتیب مملکت و ملت مقوی‌ترین اسباب‌ها خواهد بود. یک کلمه ایران گلستان خواهد شد» (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۴-۱۸۳). در همین کتاب به نقش ملکم نیز در ترویج فکر ضرورت احداث راه آهن و اصرار متمادی او در این باره اشاره‌ای شده است (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۰۶).

در دوره‌های بعد فکر ضرورت و فوریت احداث راه آهن بیش از پیش رشد کرد. از میان کسانی که در این باره قلم زدند و این فکر را تبلیغ و ترویج کردند می‌توان از محمد کاشف‌السلطنه و مرتضی قلی‌خان صنیع‌الدوله یاد کرد. کاشف‌السلطنه (۲) در سال ۱۳۰۶ ق رساله‌ی «تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه آهن» را هنگام مأموریت در پاریس نوشت و در آن دیدگاه خود را درباره‌ی نقش و تأثیر محوری و بنیادی راه آهن در پیدایش و توسعه‌ی تمدن جدید شرح کرد. او بعدها رساله‌ای دیگر به نام «حیات و ممات» در این باره نوشت که در سال ۱۳۱۱ ش / ۱۳۴۰ ق. به چاپ

رسید (کاشف السلطنه، ۱۳۰۱ و محمد کاشف، ۱۳۷۳). صنیع الدوله، نخستین رئیس مجلس شورای ملی ایران، نیز در سال ۱۳۲۵ ق رساله‌ی مشهور «راه نجات» را به چاپ رساند و دیدگاه‌های خود را درباره‌ی فواید راه آهن و تأثیر آن در نجات و ترقی ایران به کوتاهی در آن درج کرد (صنیع الدوله، ۱۳۶۳؛ یغمایی، ۱۳۴۰، ش ۱: ۱۹-۱۳). با اینحال ذکر این نکته لازم است که در اندیشه اصلاحات ایران دوره‌ی قاجار فکر تغییر یا اصلاح نظام سیاسی و حاکمیت بخشیدن به قانون اولویت و غلبه داشت و مسأله راه آهن و امثال آن در وهله‌ی دوم اهمیت قرار داشت.

در عصر ناصری چند طرح برای احداث راه آهن در ایران از سوی چند مهندس خارجی ریخته و ارائه شد که هیچ یک به جایی نرسید. «بارون دونورمان» بلژیکی در سال ۱۲۹۲ ق. / ۱۸۷۵ م. طرحی به پیوست رساله‌ی «تاریخ مخترعات راه آهن» ارائه کرد. وی در توجیه طرح خود نامه‌ای جداگانه برای شاه ایران نوشت و در آن از فواید آن در تربیت و ترقی ملت و انسجام و اتفاق ملی سخن گفت. نقشه‌ی او شامل دو رشته راه آهن شمالی و غربی بود. رشته‌ی شمالی از مرز آذربایجان آغاز می شد و از راه تهران به مشهد و هرات می پیوست. رشته غربی دنباله‌ی راه آهن عثمانی بود و از مرز غربی آذربایجان به تبریز و تهران می رسید. رشته‌ی کوتاه دیگری هم بندر خرمشهر (محرمه) را به راه آهن بین‌النهرین می پیوست. در همان اوان یک مهندس اتریشی به نام «شرزر» طرح راه آهن مرکزی ایران را پیشنهاد کرد. یک مهندس فرانسوی به نام «آلتون» نیز در سال ۱۲۹۵ ق. نقشه‌ی راه آهن رشت - تهران را کشید. چند سال بعد وزیر مختار در آمریکا هم طراحی ارائه داد که آن نیز نافرجام ماند. استفن سن انگلیسی نیز که در دوره‌ی امیر کبیر در سال ۱۲۶۶ ق. طرح اتصال راه آهن اروپا به هندوستان از وین تا بغداد و سند را ارائه داده بود، او هم چنین در این زمان طرح راه آهن آناتولی را ریخت و پیشنهاد کرد که دنباله‌ی آن به ایران کشیده شود و به هندوستان بیوندند. در سال ۱۸۸۲ م. یک فرانسوی به نام بوآتال امتیاز نامه‌ی راه آهن رشت - تهران - بوشهر را به دست آورد که آن نیز به جایی نرسید (آدمیت، ۲۵۳۶: ۳۳۲ به بعد؛ محبوبی اردکانی / ج ۲: ۳۲۴ - ۳۲۱) لرد کرزن نیز در کتاب خود شرحی مفصل پیرامون مسائل راه آهن ایران و طرح‌ها و امتیازات یاد شده آورده است و علت نافرجام ماندن همه آنها را مخالفت و کارشکنی روسیه معرفی می کند (جرج. ن. کرزن، ۱۳۶۷ / ج ۱: ۸۱۰ - ۷۷۹) کرزن همچنین در شرح موانع احداث راه آهن در ایران به مخالفت دسته‌ی ارتجاعی در ایران و پاره‌ای ملاهای حامی ایشان با هر گونه فکر تازه‌ای که باعث پیشرفت و نفوذ اروپا در کشور شود اشاره می کند (کرزن: ۷۸۸) فریدون آدمیت در شرحی که پیرامون تلاش‌های سپهسالار و مستشارالدوله برای پیش برد طرح احداث راه آهن نوشته ضمن اشاره به مخالفت پاره‌ای از عناصر مذهبی و تلاش مستشارالدوله برای جلب

حمایت جناح روشنفکر و نواندیش روحانیت می نویسد: «جناح روشنفکر روحانیت نه تنها مخالفتی با ساختن راه آهن نداشت، مقوی آن فکر بود. این نکته‌ای است بسیار بامعنی که گروه مجتهدان در مهمترین کانون‌های مذهبی چون قم و مشهد و تبریز به حکم «عقل» و «تجربه» هواخواه راه و راه آهن شدند. پس رأی کرزن انگلیسی که طبقه ملایان را همدست «گروه مرتجعان» و مخالفان «هرگونه نوآوری» شمرده - برای ما نامعتبر است. کرزن (۳) سنجش تاریخی نداشت و وجهه نظرهای کاملاً متمایز جناح مختلف دستگاه روحانیت را نمی‌شناخت. چنین می‌انگاشت که عالمان دین یکسره با هر نوعی سر ستیز دارند، اما نه چنین بود» (آدمیت، ۲۵۳۶: ۳۳۱).

در قرارداد رویتر که در سال ۱۲۸۹ق. / ۱۸۷۲ م. در صدارت سپهسالار منعقد شد یکی از امتیازات مهمی که واگذار شده بود امتیاز انحصاری ساخت راه آهن سرتاسری ایران از دریای مازندران به خلیج فارس بود، احتمالاً این هدف اصلی یا مهمترین هدف امتیاز رویتر بود. این امتیاز در زمان و شرایطی واگذار می‌شد که روسها گام‌های بلندی در راه سلطه بر آسیای مرکزی و نزدیک شدن به افغانستان بر می‌داشتند و در راه تأسیس راه آهن ماورای قفقاز - خزر نیز می‌کوشیدند، این مسئله با توجه به ترس دائمی انگلیسی‌ها از توسعه‌ی نفوذ روسیه به سوی هند، از سوی لندن با حساسیت ویژه ای تلقی می‌شد. رویتر که برای بهره برداری از امتیاز بزرگ خود به پشتیبانی دولت انگلیس نیاز داشت، نامه‌ای در توجیه قرارداد خود در پیوند با منافع و موقعیت انگلیس در منطقه به وزارت امور خارجه انگلیس نوشت و وزارت خارجه‌ی انگلیس نیز در این باره و به ویژه درباره‌ی طرح راه آهن ایران از «اداره‌ی هند» پرس و جو کرد. «اداره هند» در پاسخ به وزارت امور خارجه انگلیس، به گزارشی استناد کرد که یک سال پیش از آن سرهنری راولینسون تهیه کرده و در آن ضمن اشاره به خطرات مسیر راه آهن شمال - جنوب (راه آهن دریای مازندران به خلیج فارس)، از مسیر شرقی - غربی راه آهن ایران دفاع کرده و آنرا متناسب با موقعیت و اهداف دولت انگلیس در ایران و منطقه شناخته بود. در همین اوان مسأله‌ی راه آهن بین‌النهرین نیز در دولت و مجلس انگلیس مطرح بود. وزارت امور خارجه انگلیس به درخواست رویتر پاسخ منفی داد. رویتر کار خود را به گونه‌ای دیگر پی گیری کرد و در سال ۱۸۷۳ م. در خواستی را مطرح کرد که در آن طرح احداث راه آهن سرتاسری ایران به مسیر شرقی - غربی که به خط آهن عثمانی می‌پیوست تغییر کرده بود. طرح جدید رویتر منطبق با طرح راولینسون بود که دریای مدیترانه را از طریق استانبول و تهران به هندوستان می‌پیوست. با این حال پاسخ دولت انگلیس همچنان منفی بود و ترجیح می‌داد که در طرح‌های جاه طلبانه‌ی رویتر، که سخت حساسیت روسها و پاره‌ای نیروهای داخلی ایران را برانگیخته بود و سرانجام نیز زمینه ساز سقوط سپهسالار گشت، دخالت

نکند. چندی بعد رویتر به همان مسیر شمال - جنوب برگشت و عملیات ساخت راه آهن در مسیر رشت - تهران را آغاز کرد. اما الغای قرارداد رویتر این عملیات را نیمه کاره نهاد. (فرچلینگ، ۱۳۶۹: ۲۷۹-۲۶۹). فرچلینگ به این نکته‌ی مهم اشاره می‌کند که انگلیسی‌ها که بعدها از امتیاز ملغی شده‌ی رویتر به عنوان وسیله و بهانه‌ای برای جلوگیری از واگذاری امتیاز راه آهن به دیگران از سوی دولت ایران بهره‌گیری کردند. چندی بعد با ظهور قدرت آلمان و توسعه روزافزون آن به سوی شرق و تهدید موقعیت انگلیس در منطقه و به ویژه در خلیج فارس مسئله‌ی راه آهن سرتاسر ایران و مسیر آن دچار تغییرات مهمی در راهبرد دولت انگلیس شد. پیش از آن بسیاری از مأموران و دولتمردان انگلیس با طرح راولینسون موافق و همراهی داشتند و آنرا هماهنگ با گسترش نفوذ و اقتدار دولت انگلیس در منطقه می‌پنداشتند، اما پس از وارد شدن آلمان به معادلات منطقه و به ویژه پس از مطرح شدن طرح راه آهن برلین - استانبول - بغداد از سوی آنان در اواخر سده ی ۱۹ م، طرح راولینسون به فراموشی سپرده شد و احداث راه آهن شرقی - غربی در ایران برای موقعیت و منافع انگلیسی‌ها که واجد خطراتی به مراتب بیش از احداث راه آهن شمال - جنوب شد. رقابت‌ها و چالش‌های مربوط به این مسئله و متصل کردن راه آهن اروپا به خلیج فارس خود از علل و زمینه‌های بسیار مهم جنگ جهانی اول بود و پیش از آن از عواملی بود که با توجه به تهدید شدن موقعیت منحصر به فرد انگلیسی‌ها در خلیج فارس، به نوبه خود زمینه ساز همگرایی سیاست روس و انگلیس در منطقه و انعقاد قرارداد معروف ۱۹۰۷ م. شد (ر.ک: احمد فرامرزی، ۱۳۴۶). فکر کشیدن راه آهن به خلیج فارس از طریق قلمرو عثمانی نخستین بار از سوی انگلیسی‌ها پیش آمد. در سال ۱۸۳۱ م. یک صاحب منصب جوان انگلیسی این طرح را پیشنهاد کرد که با استقبال لرد پالمرسون روبرو شد و حتی امتیاز آن نیز گرفته شد اما چون سرمایه ی لازم برای اجرای آن فراهم نشد به جایی نرسید. بعدها که کانال سوئز ساخته شد این فکر دوباره با شدت بیشتری مطرح شد (محمود، ۱۳۶۷/ ج ۶: ۶۹).

چندی پس از الغای قرارداد رویتر، یکی از افسران و مهندسان دولت روسیه به نام فالکن هاگن در سال ۱۳۹۱ ق. / ۱۸۷۴ م. برای گرفتن امتیاز راه آهن جلفا - تبریز به تهران آمد. درخواست فالکن هاگن کاملاً سیاسی بود و به نقشه‌های دولت روسیه برای نفوذ هرچه بیشتر در ایران مربوط می‌شد. پیشنهادهای و درخواست‌های او در حقیقت زیر نظر صدراعظم روسیه پرنس گورچاکف مطرح می‌شد و به همین سبب با مخالفت دولت ایران روبرو شد و به کندی پیش رفت. از آن سوی دولت انگلیس معترض بود که تا هنگامی که تکلیف نهایی امتیاز رویتر معین و معلوم نشود، دادن هر امتیاز دیگری در خصوص راه آهن غیر قانونی و ناموجه خواهد بود. این عوامل باعث شد که سرانجام طرح نهایی امتیاز نامه‌ی فالکن

هاگن به امضاء نرسد و آن طرح صرفاً به صورت یک پیشنهاد باقی بماند. چندی بعد دو قدرت رقیب در برابر چالش قدرت نوظهور آلمان که موقعیت هر دو را در ایران و منطقه تهدید می کرد (۴) به تدریج به همکاری روی آوردند و سرانجام قرارداد ۱۹۰۷ را به امضاء رساندند. (۵) این مسأله تا حدودی به طرح های راه آهن شرق و خلیج فارس و به ویژه طرح معروف راه آهن برلین - بغداد مربوط می شد. در سال ۱۳۰۶ ق. / ۱۸۸۹ م. شاه ایران زیر فشار سنگین و فزاینده ی روسیه به صدور فرمان تن در داد که به موجب آن دولت ایران متعهد می شد که تا مدت پنج سال بدون رضایت و اجازه روسیه امتیاز راه آهن شمال ایران را به هیچ کشور دیگری واگذار نکند. چند سال پیش از آن، در سال ۱۸۸۵ م. دولت ایران امتیاز احداث راه آهن در شمال ایران را به آلمان ها واگذار کرده و پس از روبرو شدن با واکنش تند و سخت روسها به ناچار آنرا لغو کرده بود. اما در همان سال ایران دو فروند کشتی از آلمان که خریداری کرده و با ملوانان آلمانی در آبهای خلیج فارس به کار انداخته بود. (۶) چندی پس از صدور فرمان ناصرالدین شاه، در سال ۱۸۹۲ م. موافقتنامه ای میان ایران و روسیه به امضا رسید که طی آن دولت ایران متعهد شد تا مدت ده سال هیچ اقدامی در زمینه ی احداث راه آهن و یا واگذاری امتیاز آن به دیگران صورت ندهد (۷) و پس از انقضای مدت مزبور، درباره تمدید مدت این موافقتنامه مجدداً با دولت روسیه گفتگو کند (کاظم زاده، همان: ۲۲۲).

روسها در دهه های آخر سده ی ۱۹ م. و اوایل سده ی ۲۰ م. چنان مخالفتی با احداث راه آهن در ایران داشتند که حتی با امتیازات اتباع خود نیز مخالفت می کردند و چندین مورد امتیازات اتباع خود را نافرجام نهاده و به شکست کشاندند. برای نمونه طرح بازرگانان و صنعتگران روسی برای احداث راه آهن سرتاسری شمال - جنوب (دریای مازندران - خلیج فارس)، که در سال ۱۸۸۸ م. عرض شده بود از سوی دولت روسیه با کارشکنی روبرو شد و عقیم ماند. دولت روسیه همچنین در سال ۱۹۰۰ م. با طرح یکی از اتباع خود به نام ساخانسکی برای ایجاد یک رشته خطوط آهن در شمال ایران مخالفت کرد و او را ناکام گذاشت. در سالهای ۱۳۰۷ ق. و ۱۳۱۷ ق. کسانی به نامهای ژلاخفسکی، خمیاکف و تریاکف امتیازاتی گرفتند که هیچ یک به جایی نرسیدند. در سال ۱۳۲۷ ق. نیز ریتیش نامی در راه تحصیل امتیاز خط آهن الکساندر و پل و ایروان به قزوین، تهران، اصفهان، شیراز و بندرعباس تلاش کرد که آن نیز نتیجه ای ختم نشد.

در سال های پایانی سده ۱۹ م. آلمانی ها در پیوند با طرح راه آهن برلین - بغداد به امتداد راه آهن خانقین تا تهران نیز می اندیشیدند و در تلاش بودند تا امتیاز آنرا از دولت ایران بگیرند. در سال ۱۳۲۸ ق. / ۱۹۱۰ م. که مدت تعهدنامه ایران در برابر روسیه برای عدم واگذاری امتیاز راه آهن به دیگران

به پایان رسید دویچه بانک آلمان مأموری به ایران فرستاد تا امتیاز خط آهن خانقین - تهران را تحصیل کند؛ اما واکنش تند روس و انگلیس و صدور یادداشت ۲۶ ربیع الاول ۱۳۲۸ق. / ۷ آوریل ۱۹۱۰ م. که به موجب آن دولت‌های یاد شده ایران را از اعطای هرگونه امتیازی به اتباع دولت‌های دیگر که به منافع سیاسی و نظامی آنان لطمه و صدمه وارد آورد منع کردند، تلاش‌های آلمان‌ها را عقیم نهاد. چندی بعد در جزو قرار داد پتسدام، که در همان سال منعقد شد، دولت‌های روس و آلمان توافق کردند که اگر تا چهار سال دیگر راه آهن‌های روس به خانقین متصل نشود دولت آلمان حق خواهد داشت که راه آهن استانبول و بغداد و خانقین تا تهران را بکشد (جمالزاده: ۸۹). چهار سال بعد وقوع جنگ جهانی اول این مسئله را بطور کلی منتفی کرد. بنابراین طرح احداث راه آهن در ایران، و به ویژه طرح احداث راه آهن سرتاسری چه در مسیر شرقی - غربی و چه در مسیر شمالی - جنوبی، با مانع سخت و استوار سیاست بیگانه برخورد کرد و تا زمان رضا شاه که اوضاع و احوال و جهان دیگر شده بود به تعویق افتاد. تا زمان رضاشاه و اقدام او به احداث راه آهن سرتاسری ایران در مسیر شمال - جنوب، آنچه که ایران از راه آهن داشت به شرح ذیل بود: راه آهن تهران - حضرت عبدالعظیم به طول ۶ کیلومتر که در سال ۱۳۰۰ق. / ۱۸۸۳م. احداث شده بود. راه آهنی که حاج محمد حسن امین الضرب میان معادن نائیج - بابل - تا بندر محمود آباد در سال ۱۳۰۸ ق. به طول ۱۶ کیلومتر کشیده و نیمه کاره و متروک مانده بود. راه آهن جلفا - تبریز با یک شاخه از صوفیان به بندر شرفخانه که در سال ۱۳۳۱ق. ۱۹۱۳م. به بانک استقراضی روسیه داده شد و تا سال ۱۳۳۴ق. / ۱۹۱۶م. ساخته شد و در طول جنگ جهانی اول از سوی روسها برای اهداف و امور نظامی مورد بهره برداری قرار گرفت.

راه آهن میرجاوه تا دزداب (زاهدان) که انگلیسی‌ها در دوره ی جنگ جهانی اول برای اهداف نظامی ساختند و در پی آن بودند که آنرا تا مشهد نیز ادامه دهند اما طرح آنان عملی نشد. راه آهن رشت - پیربازار (پيله بازار) به طول ۹ کیلومتر که توسط روسها در سال ۱۳۳۵ق. / ۱۹۱۷م. ساخته شد. راه آهنی که شرکت نفت انگلیس همچنین روسها در طول جنگ جهانی اول شاخه ای از راه آهن قفقاز را از راه ماکو به شهر بایزید در عثمانی کشیدند (۹). پاره ای راه آهن‌های کوتاه نیز در سال‌های پیش از رضا شاه کشیده شده بود که در آن زمام معطل و متروک مانده بودند (محبوبی اردکانی/ ج ۲: ۳۳۷-۳۳۴).

نتیجه

اگر چه فکر احداث راه آهن در ایران، چه به شکل پراکنده و چه به شکل سرتاسری، از پیشینه ای دراز برخوردار بود و در مقاطعی خود قدرتهای بیگانه نیز همراه با مصلحان و متجددان ایران در پی آن بودند؛ اما ضعف و ناتوانی سیاسی و اداری و اقتصادی و علمی ایران از سویی و کارشکنی های پی در پی بیگانگان و شرایط پیچیده ناشی از موقعیت ویژه ایران و خلیج فارس در سیاست منطقه ای و جهانی و مناسبات بین الملل از سوی دیگر، به ویژه در ربط با رقابت های دراز آهنگ روس و انگلیس و بعدها آلمان، مانع از پیشرفت یا عملی شدن طرح های احداث راه آهن در ایران شد. همچنین فکر احداث راه آهن در ایران اگر چه در اندیشه ی اصلاحی روزگار قاجار جایگاهی نسبتاً در خور توجه یافت اما در قیاس با اندیشه و آرمان قانون خواهی و تغییر یا اصلاح نظام سیاسی از بسامد بسیار کمتر و پایین تری برخوردار بود و تحت الشعاع آن قرار گرفت. در نتیجه ضعف اراده و ناتوانی درونی با موانع بیرونی ناشی از رقابت قدرتهای بیگانه دست به دست هم داد و ایران را از پیشرفت در زمینه ی راه آهن بازداشته و محروم کرد.

یادداشت ها:

۱- در این باره بنگرید به: اسماعیل رائین، میرزا ملکم خان، تهران، صغیعیلیشاه، ۱۳۵۳؛ احمد خان ملک ساسانی، سیاستگران دوره قاجار، تهران، مگستان، ۱۳۷۹؛ نشر نی، ۱۳۷۶؛ فرشته نورایی، تحقیق در افکار میرزا ملکم خان ناظم الدوله تهران، شرکت سهامی فرشته نورایی، تحقیق در افکار میرزا ملکم خان نظام الدوله، تهران، شرکت سهامی کتابهای جیبی، ۱۳۵۲؛ حامد الگار، میرزا ملکم خان، ترجمه ی مرتضی عظیمی، تهران، شرکت سهامی انتشار و انتشارات مدرس، ۱۳۶۹.

۲- لازم به ذکر است که کاشف السلطنه نخستین کسی است که کشت چای در ایران را رواج داد و به همین سبب به پدر چای ایران معروف شده است. نخستین رساله علمی درباره ی کشت چای را با مشخصات ذیل نوشت و منتشر کرد: حاجی محمد میرزا کاشف السلطنه، رساله دستورالعمل زراعت چای، رشت، مطبعه عروه الوثقی، ۱۳۲۶. درباره زندگی او ر. ک: ثریا کاظمی، حاجی محمد میرزا کاشف السلطنه (چایکار) ژدر چای ایران، تهران، نشر سایه، ۱۳۷۲؛ حسن شهبازی، «به یاد مرحوم کاشف السلطنه»، گیلاشهر، س ۱، ش ۶، ص ۴؛ ش ۸، ص ۲؛ عبدالحسین ذاکری، «محمد چایکار کاشف السلطنه»، سایبان، س ۱۷، ش ۵۰۸، صص ۱-۲.

۳- لرد کرزن در کتاب پیش گفته شرحی درباره ی راه آهن ماوراء خزر و گسترش نفوذ روسیه در آسیای مرکزی در دهه های آخر سده ی ۱۹م آورده است: کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۱، صص ۱۳۶-۱۲۸ همچنین درباره ی فشار فزاینده ی روسیه در اواخر سده ی ۱۹م و تأثیر آن در سیاست انگلیس ر. ک: Greaves, Persia and Defence of India؛ ترنزیو، رقابت های روس و انگلیس در ایران و افغانستان.

- ۴- آدمیت بررسی جامع و مستندی درباره‌ی امتیاز نامه‌ی فالکن هاگن انجام داده است: آدمیت، اندیشه ترقی، صص ۳۸۵-۳۶۹؛ درباره‌ی امتیاز نامه‌های رویتر و فالکن هاگن و رقابت‌های سخت روس و انگلیس در خصوص امتیاز راه آهن ایران همچنین ر. ک: فیروز کاظم زاده، روس و انگلیس در ایران، ترجمه‌ی منوچهر امیری؛ تهران، انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۷۱، فصول دوم و سوم؛ ترجمه‌ی عباس آذرین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۳؛ براد فورد. جی. مارتین، تاریخ روابط ایران و آلمان، ترجمه‌ی پیمان آزاد و علی امید، تهران، مؤسسه پیک ترجمه و نشر، ۱۳۶۸؛ محمود، تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹، ج ۶.
- ۵- درباره‌ی قرارداد ۱۹۰۷م و زمینه‌های شکل‌گیری آن افزون بر کتابهای پیشتر یاد شده‌ی محمود، کاظم زاده، ترنزیو ر. ک: Rogers platt Churchill, the Anglo- Russian Convention of 1907, the torch, 1939. press, نیز ر. ک: مقدمه‌ی داریوش رحمانیان بر مجموعه مقالات ذیل: مجموعه مقالات همایش «ایران و سیاست جهانی در آغاز قرن بیستم» در یکصدمین سالگرد قرارداد ۱۹۰۷، به کوشش مینو قادری، تهران، مؤسسه خانه کتاب، ۱۳۸۸.
- ۶- درباره‌ی تلاش‌های ناصرالدین شاه برای تشکیل نیروی دریایی در خلیج فارس با کمک آلمان‌ها ر. ک: خانبا بیانی، پنجاه سال تاریخ ناصری، تهران، علم، ۱۳۷۵، ج ۳، صص ۲۳۱-۲۲۶؛ اسماعیل رائین، دریانوردی ایرانیان، ج ۲، صص ۷۲۳ به بعد؛ آرنولد ویلسون، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، صص ۳۰۰-۲۹۹؛ صادق نشأت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، بی‌جا، شرکت نسبی کانون کتاب، بی‌تا، صص ۶۶۳-۶۶۲؛ درباره‌ی تلاش‌های آلمان‌ها برای نفوذ در خلیج فارس در اواخر سده‌ی ۱۹م و اوایل سده‌ی ۲۰م ر. ک: مارتین، پیشین؛ ر. و ادالا، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، تهران، کتاب سحاب، ۱۳۶۴، صص ۶۰-۵۶؛ همایون الهی، خلیج فارس و مسایل آن، تهران، قومس، ۱۳۶۸، صص ۸۳-۸۰.
- ۷- کاظم زاده زمینه‌های امضای این موافقتنامه را در صفحات پیش از آن به شرح آورده است. در این باره کرزن نیز توضیحاتی آورده تا نشان دهد که مانع اصلی بر سر راه پیشرفت طرح راه آهن در ایران سیاست روسیه تزاری بوده است: کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۱، صص ۷۹۳-۷۹۱.
- ۸- جمالزاده، همان، ص ۸۹؛ درباره‌ی تلاش‌های «دویچه دو رینت بانگ» آلمان برای نفوذ در ایران دوره‌ی مشروطه که فراتر از فعالیت‌های صرف بانکی به تشکیل شرکت‌های صنعتی و بازرگانی و حتی به تأسیس خطوط آهن نیز می‌انديشد. ر. ک: مارتین، تاریخ روابط ایران و آلمان، صص ۱۷۰ به بعد؛ لازم به ذکر است که پاره‌ای از صاحب‌نظران و پژوهشگران طرح راه آهن بغداد و خلیج فارس را پایه و اساس طرح ژان زرمینسم عنوان کرده‌اند. ر. ک: وادالا، خلیج فارس در عصر استعمار، صص ۵۶-۵۵؛ فرامرزی، راه آهن اروپا و خلیج فارس،
- ۹- میلسپو نیز گزارشی کوتاه درباره‌ی خطوط آهن ایران پیش از احداث خط آهن سرتاسری آورده است: آرتور میلسپو، مأموریت آمریکایی‌ها در ایران، ترجمه‌ی حسین ابوترابیان، تهران، پیام، ۱۳۵۶، صص ۹۰-۸۹؛ کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۱، فصل هیجدهم؛ ج. باری یر، اقتصاد ایران، مؤسسه حسابرسی سازمان صنایع ملی سازمان برنامه، ۱۳۶۳، صص ۳۰۰-۲۹۹.

منابع

- اصیل، حجت الله (۱۳۸۱) رساله های میرزا ملکم خان ناظم الدوله. تهران: نشر نی.
- الگار، حامد (۱۳۶۹) میرزا ملکم خان. ترجمه مرتضی عظیمیا. تهران: شرکت سهامی انتشار و انتشارات مدرس.
- الهی، همایون (۱۳۶۸) خلیج فارس و مسایل آن. تهران: قومس.
- آدمیت، فریدون (۲۵۳۶) اندیشه ترقی و حکومت قانون؛ عصر سپهسالار. تهران: خوارزمی.
- _____ (۱۳۴۰) فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت. تهران: سخن.
- _____ (۱۳۶۲) امیر کبیر و ایران. تهران: خوارزمی.
- باری یر، ج (۱۳۶۳) اقتصاد ایران. مؤسسه حسابرسی سازمان صنایع ملی سازمان برنامه. براد فورد. جی. مارتین (۱۳۶۸) تاریخ روابط ایران و آلمان. ترجمه پیمان آزاد و علی امید. تهران: پیک ترجمه و نشر.
- بیانی، خان بابا (۱۳۷۵) پنجاه سال تاریخ ناصری. جلد ۳. تهران: علم.
- ترنزیو، پیوکارلو (۱۳۶۳) رقابت های روس و انگلیس در ایران و افغانستان. ترجمه عباس آذرین. تهران: علمی و فرهنگی.
- خان ملک ساسانی، احمد (۱۳۷۹) سیاستگران دوره قاجار. تهران: مگستان.
- ذاکری، عبدالحسین، محمد چایکار کاشف السلطنه. سایبان، سال ۱۷، ش ۵۰۸.
- رائین، اسماعیل (۱۳۵۳) میرزا ملکم خان. تهران: صفیعلیشاه.
- رحمانیان، داریوش (۱۳۸۸) مقدمه مجموعه مقالات همایش «ایران و سیاست جهانی در آغاز قرن بیستم» در یکصدمین سالگرد قرارداد ۱۹۰۷. به کوشش مینو قادری. تهران: مؤسسه خانه کتاب.
- شهبازی، حسن. به یاد مرحوم کاشف السلطنه، گیلان شهر، سال اول، شماره ۶.
- صنیع الدوله، مرتضی قلی خان (۱۳۶۳) راه نجات. به کوشش هما رضوانی. تهران: نشر تاریخ ایران.
- طباطبایی، محمد محیط (۱۳۲۷) مجموعه آثار میرزا ملکم خان. تدوین و تنظیم: انتشارات علمی بی تا.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۹) تاریخ اقتصادی ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.
- فرامرزی، احمد (۱۳۴۶) راه آهن اروژا و خلیج فارس. تهران: ابن سینا.
- فرچلینگ، ل. ای. (۱۳۶۹) امتیاز رویت در ایران. مندرج در: تاریخ اقتصادی ایران. ویراستار: چارلز عیسوی. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.

کاشف السلطنه، حاجی محمد میرزا (۱۳۲۶) رساله دستورالعمل زراعت چای. رشت: مطبعه عروه الوثقی.

_____ (ثور ۱۳۰۱، شهر رمضان ۱۳۴۰، ماه مه ۱۹۲۲) مجله مامت و حیات. تهران: مطبعه مجلس شورای ملی.

کاشف، محمد (۱۳۷۳) تغییرات و ترقیات در وضع و حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه آهن. به کوشش محمد جواد صاحبی. تهران: نشر میراث مکتوب.

کاظم زاده، فیروز (۱۳۷۱) روس و انگلیس در ایران. ترجمه منوچهر امیری. تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.

کاظمی، ثریا (۱۳۷۲) حاجی محمد میرزا کاشف السلطنه (چایکار) پدر چای ایران. تهران: نشر سایه. کرزن، جرج. ن (۱۳۶۷) ایران و قضیه ایران. جلد ۱. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

محبوبی اردکانی، حسین (۲۵۳۷) تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران. جلد ۲. انتشارات دانشگاه تهران.

محمود، محمود (۱۳۶۷) تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹. جلد ۶. تهران: اقبال.

میلسپو، آرتور (۱۳۵۶) مأموریت آمریکایی‌ها در ایران. ترجمه‌ی حسین ابوترابیان. تهران: پیام.

نشأت، صادق (بی تا) تاریخ سیاسی خلیج فارس. بی جا: شرکت نسبی کانون کتاب.

نورایی، فرشته (۱۳۵۲) تحقیق در افکار میرزا ملکم خان نظام الدوله. تهران: شرکت سهامی کتابهای جیبی.

وادالار، (۱۳۶۴) خلیج فارس در عصر استعمار. ترجمه شفیق جوادی. تهران: کتاب سحاب.

ویلسون، آرنولد. (۱۳۶۶) خلیج فارس. ترجمه محمد سعیدی. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

یغمایی، اقبال (۱۳۴۷) مرتضی قلی خان صنیع الدوله. مجله آموزش و پرورش، سال ۴۰، شماره ۱

Greaves, Rode Louise (1959) Persia and the Defence of India, 1884- 1892: A Study in the foreign policy of the Third Marquis of Salisbury, London, University of London.

Churchill, Rogers platt (1939) the Anglo- Russian Convention of 1907, the torch press.