

راه آهن ضروری مصالح مملکت است



مهدی قلی هدایت مخبرالسلطنه در دفاع از لایحه در مجلس گفت: گفتم از راه آهن منافع مادی مستقیم منظور نیست. منافع غیرمستقیم راه آهن بسیار است. نظمیه یا نظام هم منافع مادی ندارد، ضروری مصالح مملکتند.

مهدی قلی هدایت مخبرالسلطنه در دفاع از لایحه در مجلس گفت: گفتم از راه آهن منافع مادی مستقیم منظور نیست. منافع غیرمستقیم راه آهن بسیار است. نظمیه یا نظام هم منافع مادی ندارد، ضروری مصالح مملکتند.

به گزارش ایسنا، امروز چهارم اسفند، نود و چهارمین سالگرد تصویب قانون احداث راه آهن سراسری در ایران، شش سال پس از کودتای انگلیسی سوم اسفند 1299 رضا خان و سیدضیاء الدین طباطبایی است.

لایحه احداث راه آهن سراسری ایران برای دومین بار از سوی مهدی قلی هدایت مخبرالسلطنه، وزیر فواید عامه پهلوی اول و نوه رضافلی خان هدایت مازندرانی به مجلس شورای ملی فرستاده شد. این لایحه یک بار در هفته پایانی مجلس پنجم در بهمن 1304 و بار دوم در اولین روز اسفند 1305 به مجلس ششم فرستاد شد که بار اول رد شد و بار دوم با وجود موافقتها و مخالفتها بسیار پس از سه روز بحث و جنجال به تصویب رسید.

۲۳ مهر ۱۳۰۶ اولین کلنگ ساختمان راه آهن سراسری در جنوبی ترین نقطه شهر تهران محل کنونی میدان راه آهن به زمین زده شد و از همان زمان کار ساخت این خط به تدریج در چهار جهت شرق، جنوب، مرکز و شمال کشور آغاز شد.

ورود خط آهن به ایران

23 سال بعد از احداث اولین خط آهن جهان بین دو شهر استاکتون- دارلینگتون در انگلستان در سال 1203 شمسی، این فناوری حمل و نقل وارد ایران شد.

به گفته خسرو معتضد تاریخ شناس ایران معاصر، راه آهن در ایران در دوره قاجاریه و از اواخر سلطنت محمدشاه در سال 1226 شمسی تا آخرین سال حکومت احمدشاه، آخرین شاه سلسله قاجار در سال 1299 شمسی به طول 230 کیلومتر در بخشهای شمالی و جنوبی به صورت منطقه ای و ناپیوسته احداث شد.

اولین ریل راه آهن ایران در سال آخر عمر سلطنت محمدشاه قاجار توسط فردی به نام خوشتاریا فردی گرجی - روس به طول 14 کیلومتر در سال 1226 شمسی بین رشت- بندر پیربازار- بندر انزلی کشید شد.

خط بعدی، راه آهن تهران - حضرت عبدالعظیم به طول حدود 9000 متر توسط یک شرکت بلژیکی و سرمایه گذاری یک فرد روسی در سال ۱۲۶۱ شمسی کشیده شد و ناصرالدین شاه سوار بر این قطار به شهر ری رفت.

احداث خط آهن بعدی سال 1291 شمسی یعنی یک سال قبل از جنگ جهانی اول توسط روسها شروع شد و در خلال این جنگ چهار ساله پایان یافت. این خط شهرهای جلفا و تبریز را بهم متصل کرد. لشکرکشی قوای روس در استانهای خراسان، گیلان، مازندران و آذربایجان که براساس قرارداد 1907 از سال 1285 شمسی تحت سیطره روسها بود را راحت تر کرد.

انگلیسی ها هم اولین خط آهن را برای انجام امور نفتی در استان خوزستان احداث کردند. آنان با آغاز جنگ جهانی اول خط آهن دیگری به طول 67 کیلومتر از کویت عراق به منطقه دزدآباد در استان سیستان و بلوچستان کشید. انگلیس علاوه بر این دو مسیر ریلی، از طریق خط آهن دیگری بوشهر را به برازجان متصل کرد. آخرین خط آهنی که توسط انگلیسی ها در جنوب کشور کشیده شد خط آهن میرجاوه - زاهدان در سال ۱۲۹۹ شمسی بود. (خاندان های حکومت گر در ایران)

خط آهن سراسری چرا؟

خسرو معتضد اصلی ترین دلیل رضا شاه برای احداث خط آهن سراسری در ایران و مخالفت نکردن انگلیس و روسیه قدرتهای بزرگ آن روزگار با این تصمیم را بدین نحو توضیح داد: بعد از کودتای رضاخان، دولت متوجه اهمیت راه آهن شد. در این زمان دولت های انگلیس و روس موافق ساخت خط آهن در ایران بودند به خاطر اینکه شرایط سیاسی تغییر کرده بود و دولت روسیه به دلیل جنگ

های داخلی از صحنه سیاسی ایران خارج شده بود. در طرح راه آهن سراسری در دوره رضا شاه اولین خط، شهر شاهی یا قائم شهر فعلی در استان مازندران را به بندر شاه یا همان بندر ترکمن در استان گلستان متصل کرد. این خط سراسری در عین حال بندر شاپور یا بندر امام خمینی در استان خوزستان را به سواحل دریای خزر در بندر ترکمن متصل کرد.

معتضد تصریح کرد: راه آهن سراسری جنوب به شمال ایران در سال 1317 شمسی در ایستگاه فوزیه به یکدیگر متصل شد. تا تیر سال 1320 شمسی راه آهن سراسری از شرق تا شهر شاهرود رسید، ولی چون پیش بینی می شد مشهد مقدس زوار بسیاری داشته باشد تصمیم گرفتند راه آهن تا مشهد هم ادامه یابد. خط آهن از شمال غربی کشور تا شهر میانه ادامه یافت، ولی با شروع جنگ جهانی دوم همینطور باقی ماند و اشغال ایران اجازه ادامه کار را تا سال 1325 شمسی نداد. از این سال تا سال 1335 شمسی به دلیل اوضاع نابسامان داخلی ادامه کار برای احداث خط سراسری وجود نداشت. بعد از آن با درآمد ناشی از افزایش قیمت نفت و افزایش مالیات ها این خط به شهر تبریز و مراکز برخی استانها رسید. خط سراسری در دوره محمدرضا شاه توسعه یافت و تهران را به شهرهای سمنان، مشهد، قزوین، زنجان، اصفهان، یزد و کرمان متصل کرد.

به این ترتیب پروژه راه آهن سراسری ایران با 1394 کیلومتر خط آهن در ۲۷ مرداد ۱۳۱۷ به پایان رسید و دو خط شمال و جنوب در ایستگاه راه آهن فوزیه (سمیه) به یکدیگر متصل شدند و در روز سوم شهریور ۱۳۱۷ رسماً افتتاح و به بهره برداری رسید.