

راه آهن دولتی ایران

سابقه و امتیازات - گویا نخستین بار که در اسناد دولتی ایران سخن از راه آهن بمیان آمده است ...



سابقه و امتیازات - گویا نخستین بار که در اسناد دولتی ایران سخن از راه آهن بمیان آمده است ، در نامه ای است که ناپلئون سوم امپراتور فرانسه در تاریخ 14 آوریل 1858 پس از بازگشت فرخ خان امین الملک از سفارت فرانسه به ناصرالدین شاه نوشته است 1. در آن نامه به راه آهنی اشاره شده است که انگلیس ها میخواستند از استامبول تا خلیج فارس بکشند و تا هندوستان امتداد دهند و در همان سال 1273 وارد مرحله عمل شد . در همین سال، بسعی انگلستان، افغانستان از ایران جدا شد و ظاهراً روس ها در آن منطقه دست به اقداماتی زدند.2 انگلیس ها هم برای مقابله با این وضع و ترساندن روس ها بکمک حاج میرزا حسین خان سپهسالار امتیاز معروف رویتر را از ناصرالدین شاه گرفتند که از جمله مواد آن کشیدن خط آهن از رشت به تهران و از تهران به خلیج فارس بود . وسعت دامنه این امتیاز مانع عملی شدن آن بود و روس ها نیز بنشدت با آنان مخالفت کردند " . . . چون منظور عمده از تحصیل امتیاز مذکور روس ها بود3 همینکه در مقابل تقاضای انگلیس تسلیم شدند و تعهد نمودند که دیگر در افغانستان دخالت نکنند . . . " انگلیس ها نیز از حمایت رویتر برداشتند و موضوع امتیاز راه آهن سراسر ایران از میان رفت4 . و امتیاز راه آهن مذکور در سال 1873 میلادی 1290 هجری رسماً لغو و باطل گردید 5.

در سفر اول ناصرالدین شاه به اروپا، حاج میرزا حسین خان سپهسالار صدراعظم، یکی از مهندسين بلژیکی بنام بارون دونورمان را که سالها در خدمت راه آهن دولتی بلژیک کار کرده بود و درباره راه آهن اطلاعات کافی داشت استخدام کرد و غرض او این بود که در باب طرح راه آهن ایران از او استفاده کند و بعلاوه از اطلاعات علمی و زبان دانی او در راه بردن طرحهای خود کمک بگیرد . این شخص در ایران بنوشتن رساله ای در خصوص راه آهن در دنیا و طرح اتصال راه آهن های اروپا بخطوط آسیا و راه سرتاسری ایران از شمال غربی به مشرق شروع کرد و آن را با يك نقشه و چندین شکل راجع به قسمتهای فنی راه آهن و لکوموتیو و غیره بخط و رسم خود نوشت و با عریضه ای بتاريخ 30 آوریل 1875 (ربیع الاول 1292) برای جلب توجه ناصرالدین شاه بخدمت او فرستاد . متن فرانسه این رساله را میرزا هارتون مترجم به فارسی ترجمه نموده است6. در سال 1874 میلادی(1291هجری)یکی از افسران مهندس عالی رتبه دولت روس موسوم به "بارون فون فالکن هاگن" 7 که گویا اصلاً آلمانی بود و در ساختمان راه آهن گرجستان مداخله داشت به تهران آمد و برای گرفتن امتیاز خط آهن جلفا و تبریز اقدام نمود لکن در خلال مذاکرات دولت ایران مستحضر شد که شخص مزبور امتیاز راه آهن را برای دولت روس میخواهد و منظور این است که خط تبریز بعداً تا بغداد امتداد داده شود که بموقع علیه دولت عثمانی از آن استفاده بعمل آید . باین جهت مذاکرات مربوط به این امتیاز به نتیجه نرسید .

در سال 1878 میلادی(1296 هجری) موسیو آلتون فرانسوی که گویا اصلاً از ارمنه استامبول بود و در پاریس شرکتی داشت امتیاز خط آهن رشت به طهران را گرفت و در همان سال يك مهندس اطریشی بنام فون شرتسر9 را به ایران فرستاد . این مهندس که گویا خودش نیز داوطلب این امتیاز بود، نقشه این راه را کشید ولی چون دولت ایران نتوانست هفت درصد سود سرمایه را بپردازد و یا ضمانت نماید این امتیاز نیز بمرحله عمل نرسید10.

یکی دو سال بعد چنانکه لرد کرزن نوشته است مستر وینسون11، وزیر مختار آمریکا موفق شد امتیاز راه آهن بالا بلندی از دولت ایران بدست آورد اما این امتیاز هم بجای نرسید12. چنانکه انگلیس ها هم میخواستند امتیاز راه آهنی از کنار کارون تا تهران بگیرند و آن نیز به نتیجه ای مثبت منتهی نگشت . در سال 1882 میلادی(1299هجری)فابوس بوئال متخصص کارخانه چراغ گاز تهران که امتیازاتی از قبیل تاسیس کارخانه برق و گاز در تهران از دولت ایران گرفته و اصولاً اهل این قبیل فعالیت ها بود، امتیاز ساختن راه آهن رشت به تهران را تحصیل نمود . طرح پیشنهادی او این بود که خط مزبور تا بوشهر امتداد یابد.13 این امتیاز خرد خرد و بصورت خاصی گرفته شد باین معنی که ابتدا فقط فابوس بوئال امتیاز استخراج زغال سنگ فشند را گرفت14. پس از آن پشیدن خط آهن از فشند تا تهران را عنوان برد و امتیاز آن را گرفت15. در این امتیازات قید شده بود که امتیاز معادن دو طرف خط آهن هم تا حد ده کیلومتر از هر طرف به بوئال تعلق دارد . مدت امتیاز نودونه سال بود و دولت ایران شرط نموده بود که تا بازشدن رودخانه ولگا برای تجارت عمومی(1302 ق) می بایست خط آهن از طهران به رشت رسیده باشد . از طرف دیگر خط آهن مزبور می بایست از تهران هم شروع شود . بوئال برای این کار پانصد هزار فرانک بعنوان ودیعه امتیاز در بانک پاریس گذاشت و با زحمت زیاد مشغول کار گردید16 . اما روسها حمل مال التجاره اروپا را از طریق قفقاز به ایران مانع شدند و دیگر لوازم کار نتوانست به ایران وارد شود و از اینرو خط آهن بوئال هم دچار وقفه شد17.

راه آهن تبریز

در 9 ربیع الاول 1331 ه . ق امتیاز خط آهن جلفا - تبریز با يك شعبه از صوفیان تا گاو چشمه (شرفخانه)ببانک استقراضی روس داده شد این خط در 1334 ه . ق تمام شد رئیس هیئت مهندسين و نقشه برادران "مهندس ترسکینسکی" بود که بعداً بخدمت دولت ایران درآمد و در ساختمان راه آهن سرتاسری شرکت جست . وی رساله ای بنام "تاریخچه مختصر راه آهن ایران" تالیف کرده است . آئین گشایش خط در 6 مه 1916 در حضور محمد حسن میرزای ولیعهد و نماینده قشون روس و قنصلوهای خارجی مقیم تبریز بعمل آمد . طول آن از جلفا تا تبریز 147 کیلومتر و از صوفیان تا شرفخانه 53 کیلومتر و از حیث عرض(1524میلی متر) و از جهت سایر مشخصات فنی شبیه راه آهنهای روسیه و بقصد آن ساخته شده بود که به راه آهن قفقاز متصل شود . این خط علاوه بر استفاده تجاری از نظر لشکر کشی دارای اهمیت بود و پس از شناسائی دولت شوروی از طرف ایران و عقد قرارداد میان دو دولت به ایران واگذار شد ولی بصورتیکه چندان قابل استفاده نبود و دولت برای استفاده از آن مبالغ هنگفتی خرج نمود و در حقیقت دوباره از نو آن را ساخت"....تراورس های خط پوسیده و پل ها بحالت خطرناک درآمده بود . چند عدد لکوموتیو و واگون که موجود بود خراب و شکسته و از حیز استفاده افتاده بودآنچه اموال و اثاثیه داشت در زمان جنگ و در دوره های اغتشاش بدست نظامیان روس و عثمانی و اشرا غارت شده و خلاصه هیچ چیز قابل ملاحظه جز مسیر خط، از راه آهن باقی نمانده بود . . . وسایل لازم هم دوباره برای آن تهیه شد زیرا روس ها لکوموتیو و اثاثیه ای را که در حین جنگ برای تعمیر به روسیه برده بودند بعد از قرارداد دیگر به ایران نفرستادند." و این سومین راه آهن ساخته شده در ایران بود . نظر به رقابت میان روس و انگلیس، سه روز پس از دادن امتیاز فوق، در 12 ربیع الاول 1331 دولت ایران به "شرکت خط آهن ایران" که اصلاً يك شرکت انگلیسی بود اجازه داد که برای کشیدن چند رشته خط آهن در جنوب،

