



## ۸۴۲

جلال متینی : مخالفت انگلیسیها با راه آهن جنوب به شمال ایران

# ایران شناسی

ویژه پژوهش در تاریخ و تمدن و فرهنگ ایران و زبان و ادبیات فارسی

دوره جدید

با آثاری از:

سید حسن امین	محمود امیدسالار
جلال خالقی مطلق	رضا پورحسینی
منوچهر ستوده	عبدالرضا سالک
محمد علی طالقانی	بهروز شیدا
سیروس علائی	محمود طلوعی (برگزیده ها)
احمد کاظمی موسوی	محمد علی همایون کاتوزیان
جلال متینی	احمد متین دفتری (برگزیده ها)
سید اصغر محمود آبادی	مریم محمدی کُردخیلی
حسین منتظم	میرزا ملا احمد
	احسان یارشاطر



کتاب چهره‌هایی در آینه آوردم.

خلاصه نظریات دکتر مصدق درباره راه آهن که در مقاله‌های مذکور آمده بدین قرار است:

در دوره پنجم: دکتر مصدق در روزهای آخر مجلس پنجم، در ۲۰ بهمن ۱۳۰۴، و پیش از آن که لایحه احداث راه آهن در اول اسفند ۱۳۰۵ به مجلس ششم تقدیم شود درباره راه آهن اظهار داشت:

... پس اگر بخواهیم در این قدم مهم اقتصادی کار بکنیم اول تعیین محل است که باید با آدله و مدارک صحیح معلوم کنیم کدام نقطه صرف می‌کند و از هر حیث مفیدتر خواهد بود و کدام محل موجب خسران و زیان نیست. این اولین قدم این کار است.<sup>۱</sup>

در دوره ششم: ۱- دکتر مصدق به طور کلی با احداث راه آهن در ایران بی توجه به مسیر آن مخالفت کرد؛ ۲- مسیر خط آهن جنوب به شمال (محصره به بندر جز) را که دولت پیشنهاد کرده بود، از نظر اقتصادی مطلقاً مقرون به صرفه نمی‌دانست و بدین علت با آن نیز جداً مخالف بود، به دو دلیل: یکی آن که این راه برای تجارت داخلی ست و چون ما هیچ متاعی به جز تریاک برای صادرات نداریم، کشیدن این خط به هیچ وجه مقرون به صرفه نیست، و دیگر آن که «معقول نیست که مملکت اروپا مال التجاره خودش را از راه روسیه بیاورد به بندر جز و از بندر جز هم ببرد به هندوستان که بگویم راه آهن ما را بط اروپا و هندوستان است»<sup>۲</sup> ۳- و اما در صورتی که دولت درصدد کشیدن خط آهن باشد، مسیر غرب به شرق ایران که ترانزیت بین‌المللی دارد و اروپا را به هندوستان متصل می‌سازد مرجح است.

وی در سخنان خود در مجلس ششم زیرکانه، به مانند موارد مشابه - با توجه به احساسات مذهبی عوام و حتی خواص هموطنان - راه آهن غرب به شرق را راهی معرفی کرد که ما را به «بهشت» می‌برد در صورتی که راه آهن جنوب به شمال ما را به «جهنم»<sup>۳</sup> به یاد داشته باشیم که در سال ۱۳۰۵ که از ده میلیون جمعیت ایران، حداکثر پنج شش درصد باسواد بودند، به ندرت کسی از «صرفه اقتصادی» و «ترانزیت بین‌المللی» و امثال آن چیزی می‌فهمید، در حالی که برگزیدن دو واژه بهشت و جهنم، مؤثرترین وسیله برای جلب توجه مردم به این امر بود که راه آهن پیشنهادی رضاشاه، مردم ایران را به جهنم می‌برد.

+ تاکید‌ها در این مقاله از نویسنده این سطور است.

مطلقاً سخن نگفته است و آنچه در این مورد در خاطرات خود در جواب محمد رضا شاه

رشته نادرست است. از سوی دیگر وی در یک جا گفته است: رضاشاه در سال ۱۳۰۵ این نظر را برای جلب رضایت انگلیسی‌ها که می‌خواستند به روسیه حمله کنند، کشید و در جای دیگر گفته است: «دیکتاتور با پول ما و به ضرر ما راه آهن کشید و بیست سال برای متفقین امروز ما تدارک مهمات دید». آیا انگلیسی‌ها در سال ۱۳۰۵ پیش بینی کرده بودند که در جنگ دوم جهانی، دولت شوروی نخست در کنار آلمان هیتلری قرار خواهد گرفت، تا نگلستان با استفاده از راه آهن ایران، به شوروی یار و هم پیمان آلمان حمله کند! دیگرین که آیا انگلستان در سال ۱۳۰۵ پیش بینی کرده بود که انگلستان در جنگ دوم جهانی رکنار شوروی علیه آلمان خواهد جنگید و بدین علت احداث راه آهن جنوب به شمال ایران برای ارسال مهمات به شوروی ضرورت کامل خواهد داشت تا به رضاشاه دستور داده شد راه آهن جنوب به شمال را احداث کند؟ از طرف دیگر این که نوشته است دلیل احداث این خط آن بود که دولت انگلیس هم در هر سال مقدار زیادی آهن به ایران فروشد، نیز قابل تأمل است، زیرا اگر قرار بر ساختن راه آهن غرب به شرق ایران هم بود، باز ایران برای احداث راه آهن احتیاج به مقدار زیادی آهن داشت که یا با بست از نگلستان یا از کشوری دیگر خریداری کند. به علاوه دکتر مصدق هرگز نگفته است این اطلاعات محرمانه و سری را چگونه به دست آورده است.

اما پیش از آن که به موضوع اصلی این مقاله بپردازم لازم است در پاسخ کسانی که می‌گویند دکتر مصدق با احداث راه آهن در ایران مخالف نبود و مخالفتش فقط با مسیر آن از جنوب به شمال بود، متذکر شوم که سخنان مصدق در مجلس ششم جای چون و چرا باقی می‌گذارد که او در درجه اول با احداث راه آهن در ایران در هر مسیری مخالف بوده است. به سخنان وی توجه بفرمایید.

اگر ما این چهارده میلیون پول موجودی را [به جای ساختن راه آهن] خرج کارخانه قند در نقاط مختلفه بکنیم هم قند ارزانتر می‌شود و هم ما مستثنی از فرستادن پول به خارجه می‌شویم...

... اگر ما امروز آمدم کامیون به کار انداختیم و این راه‌های شوسه را به کار انداختیم کامیون فایده خواهد داشت. البته ممکن است بگویند کامیون و بنزین هم از خارج خریده می‌شود و کامیون هم مضر است، ولی خیر، ما اگر بخواهیم خط آهن یکشتم چهل میلیون پولمان به خارج می‌رود (که سالی چهار میلیون حداقل منفعت آن است) و سالی چهار میلیون هم بودجه راه آهن است. پس این ضررش برای ما از هر چیزی زیاده‌تر است. در صورتی که اگر ما سرویس کامیون را در ایران راه اندازیم، ما در یک کتب به این ترتیب که پنجاه کامیون بیاوریم برای مسافری که یکی از طهران حرکت کند بود بوشهر و یکی هم برعکس. مسافری در راه بوشهر... روزی پنج نفر هم

در دوره چهاردهم: در جوش رضاشاهی آن سالها، و با توجه به اشغال ایران از سوی متفقین، استعفا رضاشاه و تبعید او و اکثر افراد خانواده اش از سوی قوای اشغالگر انگلیس به جنوب آفریقا، حملات بی‌امان رادیولندن و دهلی از حدود دو سال پیش به رضاشاه، از جمله این که وی جواهرات سلطنتی را هم با خود از ایران خارج کرده است، دکتر مصدق در این مجلس، مسأله راه آهن را - بی توجه به مطالبی که در دوره ششم اظهار کرده بود - فقط با توجه به اشغال ایران به توسط متفقین، فحطی، نبودن امنیت در سراسر کشور، و ناراضی شدن مردم از اوضاع، به صورتی دیگر مطرح ساخت و از جمله گفت: دیکتاتور [رضاشاه] با پول ما و به ضرر ما راه آهن کشید و بیست سال برای متفقین امروز ما تدارک مهمات دید.<sup>۴</sup>

در گفتگوی با شاه: محمد رضاشاه در کتاب مأموریت برای وطنم نوشته است دکتر مصدق صریحاً به من اظهار داشت پدرم در احداث راه آهن سراسری خیانت کرده است. وی این خط را «فقط برای جلب رضایت انگلیسی‌ها که می‌خواستند به روسیه حمله کنند ساخته است...»<sup>۵</sup>

دکتر مصدق در پاسخ به این عبارت شاه، نوشته است:

و اما در خصوص راه آهن - مدت سه سال یعنی از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۶ [صحیح ۱۳۰۷ است] هر وقت راجع به این راه در مجلس صحبتی می‌شد و بالا بچه ای جزء دستور قرار می‌گرفت من با آن مخالفت کرده‌ام. چون که خط خرشهر - بندرشاه خطی ست کاملاً سوق العیسی... در جلسه ۲ اسفند ۱۳۰۵ مجلس شورای ملی گفتم برای ایجاد راه دو خط بیشتر نیست: آن که ترانزیت بین‌المللی دارد ما را به بهشت می‌برد و راهی که به منظور سوق العیسی ساخته شود ما را به جهنم، و علت بدبینی‌های ما هم در جنگ بین الملل دوم همین راهی بود که اعلیحضرت شاه فقید ساخته بودند...

ساختن راه آهن در این خط هیچ دلیل نداشت جز این که می‌خواستند از آن استفاده ای سوق العیسی کنند و دولت انگلیس هم در هر سال مقدار زیادی آهن به ایران بفروشد و از این راه پولی که دولت از معادن نفت می‌برد وارد انگلیس کند...<sup>۶</sup>

در گفتگوی با خواهر شاه: دکتر مصدق به الاحضرت اشرف نیز گفته است: «پدر شاه... راه بزرگی کرد که راه آهن سراسری ایران را ساخت. اگر او این کار را نکرده بود، ایران امروز در جنگ جهانی اشغال نمی‌شد»<sup>۷</sup>

دکتر مصدق در مجلس ششم از این که راه آهن جنوب به شمال جنبه سوق العیسی دارد

#### مخالفت انگلیسی با راه آهن جنوب به شمال ایران

نخواهد بود به این ترتیب: می‌توانیم مسافرت راه بوشهر تا این جا را با کامیون تأمین کنیم و اگر ما پنجاه اتوبوس مسافرتی داشته باشیم می‌توانیم در پنج نقطه ایران خط ابتدایی و انتهایی درست کنیم و بعد هم یک عده کامیون که بنده شنیده‌ام امروزه در اروپا هست که با بخار حرکت می‌کند و مخارج سوختش هم خیلی کم است آنها را بیاوریم برای حمل و نقل. البته اگر امروز شروع بکنیم به کشیدن راه آهن، تا ده سال دیگر راه آهن فایده ندارد و البته تا ده سال دیگر هرچه خرج بکنیم بی‌فایده است و بعد از ده سال هم به ترتیبی که بنده عرض کردم مملکتی که هر کیلومتر مرز پنج پنجاه کیلومتر دارد، گمان نمی‌کنم فایده داشته باشد... اگر ما در این مملکت راه‌های شوسه مان را درست کنیم ما ضررتی کنیم...<sup>۸</sup>

نویسنده این سطور مطمئن است که هر کس سخنان دکتر مصدق را در مجلس ششم - که رئیس آن را نقل کرد - بخواند در مخالفت بی‌چون و چرای وی با احداث راه آهن در ایران، در هر مسیری، تردید نخواهد کرد.

و اما دکتر مصدق در مخالفت با احداث راه آهن جنوب به شمال چهار بار در مجلس ششم سخن گفته است: در ۲ اسفند ۱۳۰۵، ۲۹ فروردین ۱۳۰۶، ۹ اردیبهشت ۱۳۰۶، ۲۸ فروردین ۱۳۰۷. وی در «عرض جواب» به شاه نیز تصریح کرده است که: «هر وقت راجع به این راه در مجلس صحبتی می‌شد و بالا بچه ای جزء دستور قرار می‌گرفت من با آن مخالفت کرده‌ام». این سخن مصدق کاملاً درست است، زیرا وی حتی برخلاف سنت پارلمانی، پس از تصویب لایحه احداث راه آهن جنوب به شمال در مجلس شورای ملی، و نیز پس از زدن کلنگ اول احداث راه آهن به دست رضاشاه در ۲۳ مهر ۱۳۰۶، از مخالفت با این خط دست برداشت چنان که در جلسه ۲۸ فروردین ۱۳۰۷ باز تجدید مطلع کرد و کوشید تا پندنگان مجلس را به نقض مصوبه احداث راه آهن جنوب به شمال وادارد. او در آن جلسه گفت:

بنده در موضوع راه آهن نظر خودم را به کرات در مجلس شورای ملی به عرض آقایان رسانده‌ام... درست است که قانون احداث راه آهن در مجلس شورای ملی تصویب شده، ولی اگر قانونی که از مجلس گذشته نقض شود ضرر ندارد در صورتی که اگر خط آهن را برخلاف مصالح مملکت بکشند ضررهای جبران‌ناپذیر دارد...

او از این حد نیز قدم فراتر نهاد و خطاب به نمایندگان مجلس که احداث خط آهن جنوب به شمال را تصویب کرده بودند گفت: «ولی به عقیده خودم این رای را که این خط کشیده شود و به این طرف برود خیانت و برخلاف مصالح مملکت می‌دانم». بعضی از نمایندگان به گفته وی اعتراض کردند و گفتند: «خیانت نیست»، و دکتر مصدق به آنان جواب داد:

«ابتداء به نظر خودم خیانت است شما به نظر خودتان خدمت است...»  
 بدین ترتیب وی هم رضاشاه را خائن خوانده است و هم نمایندگان مجلس شورای ملی را که به احداث راه آهن جنوب به شمال رأی موافق داده بودند. چرا که کمیتی که تاکنون دربارهٔ دکتر مصدق مقاله یا کتاب نوشته و در آن به مسأله راه آهن نیز پرداخته اند عموماً دربارهٔ راه آهن غرب به شرق ایران به مانند شخص مصدق داد سخن داده و آن را به فواید مصدق راهی قلمداد کرده اند که ایران و ایرانیان را به پیشرفت می برده است، برخلاف راه آهن جنوب به شمال که رضاشاه آن را به دستور انگلیسیها و برخلاف منافع ایران احداث کرده است.

اما در اسناد «آرشیو ملی انگلستان» (PRO)، لندن، که دولت انگلستان آنها را به مرور آزاد اعلام کرده و دسترسی به آنها برای همگان میسر است، اسنادی موجود است که معلوم می دزد دولت انگلستان جداً با راه آهن جنوب به شمال مخالف بوده و کشیدن راه آهن غرب به شرق را از نظر اقتصادی و استراتژیکی و نیز از نظر منافع انگلستان بر خط جنوب به شمال ترجیح می داده است.

در این جا ۵ سند مربوط به راه آهن ایران را که در فاصله ۱۶ دی تا ۱۳ بهمن ۱۳۰۴ از سوی مقامهای انگلیسی نوشته شده است به شرح زیر می آوریم:

۱- سند شماره ۳۷۱/۱۴۸۷/۱۹۲۶ مورخ ۶ ژانویه ۱۹۲۶ (۱۶ دی ۱۳۰۴) از سِر پریمی نون اورپر مختلر انگلیس، به وزیر خارجه.

۲- سند شماره ۳۷۱/۱۴۸۷/۱۹۲۶ مورخ ۱۱ ژانویه ۱۹۲۶ (۲۱ دی ۱۳۰۴) از وزارت خارجه به وزیر خارجه.

۳- سند شماره ۳۷۱/۱۴۸۷/۱۹۲۶ مورخ اول فوریه ۱۹۲۶ (۱۲ بهمن ۱۳۰۴) وزارت خارجه ایران به انگلستان.

۴- سند شماره ۲۴۸/۱۳۷۷/۱۹۲۶ مورخ ۲ فوریه ۱۹۲۶ (۱۳ بهمن ۱۳۰۴) تهران به وزارت خارجه.

از آقای ماس میختر که در سوابق اسر او را استفاده از این اسناد چند بار به نام رفته اند خواهش کردم اگر در اسناد آرشیو ملی انگلستان (PRO) به اسنادی برخوردی که مربوط به راه آهن شمال غرب ایران باشد، آنها را لطفاً تهیه کنند و برایم بفرستند. این پنج سند به اندک ایشان در اختیار بنده قرار داده شده است و بدین جهت در بین سایر اسناد آرشیو ملی ایشان می دانم.

\*\*\*

to popular aspirations... I have spoken privately with Minister of Public Works about the dangers of North South Axis..."

«کمسیون تصمیم خود را مبنی بر ایجاد راه آهن محمره - تهران - بندرگز اتخاذ کرده است. این طرح بی شک با خواست عامه مردم همسوست. در مورد خطرات خط شمال - جنوب با وزیر فوائد عامه به شکلی محرمانه گفتگو کردم.»

\*\*\*

FO 371/1487 Foreign Office to India Office, Jan. 11, 1926

"It has hitherto been the policy of His Majesty's Government to urge upon the Persian Government the desirability of constructing a railway on an West-East Axis, starting from the present railhead on the Irak frontier near Khanikin, and proceeding thence via Hamadan and Noberan to Tehran. Such a railway could ultimately be linked up with the Nushki extension railway at Duzdap. There appears to be strong strategic and economic reasons, why this alignment would be preferable, from the point of view of British interests, to a railway running in a northerly direction from Mohamnuareh to the Caspian Sea."

«... تاکنون سیاست دولت انگلستان این بوده که به دولت ایران به تأکید اصرار کنند که اسناد راه آهن غرب به شرقی که نقطه آغاز آن در مرز عراق و شهر خانیقین باشد و از طریق همدان و نوبران به تهران برسد، مطلوب است. چنین راه آهنی را آن گاه می توانند به امتداد خط نوشکی، در دزداب وصل کنند. حال قدرتشند استراتژیکی و اقتصادی فراوانی نشان می دهد که این مسیر را در اول امتداد نای مرتجع است بر راه آهنی که از محمره بیافزاید و به سمت شمال برود و در این صورت...»

\*\*\*

FO 371/1487 Foreign Office to War Office, Feb 1, 1926

"The Secretary of State adheres to the view that the completion in near future of such a line connecting the Persian Gulf with the Caspian Sea would seriously endanger the independence of Persia. On the other hand he feels that the final completion of

۵- سند شماره ۲۴۸/۱۳۷۷/۱۹۲۶ مصاحبه ایخص اصلی سِر پریمی نون با حاج میرزا رضاشاه پهلوی در ۲ فوریه ۱۹۲۶ (۱۳ بهمن ۱۳۰۴).

در ضمن پیش از نقل این اسناد به بد دانسته باشیم که سرد رسیده رضاشاه از تاریخ ۶ آبان ۱۳۰۲ تا ۲۱ آبان ۱۳۰۴ رئیس الوزراء بود و وزارت جنگ را نیز برعهده داشت. ماده ۵۰۰ و ۵۰۱ اساس قاجاریه در جلسه نهم آبان ۱۳۰۴ در دوازدهم مجلس شورای ملی به تصویب رسید. مجلس مؤسسان در ۲۱ آذر ۱۳۰۴ با تصویب ماده واحده ای سلطنت مشروطه ایران را از طرف ملت به علیحصر رضاشاه پهلوی تعیین کرد. در چم روز بیست و یکم مردادماه تاجگذاری رضاشاه انجام پذیرفت. و در سال اول پادشاهی رضاشاه، در زمان رئیس الوزرا بی مستوفی الممالک و وزارت فوائد عامه مهد بقنی هدایت (مخیر سلطنت)، در اول اسفند ۱۳۰۵ پیشنهاد احداث راه آهن جنوب به شمال به مجلس شورای ملی (دوره ششم نهم) تقدیم گردید. و به تصویب مجلس رسید، و نخستین کنگ احداث راه آهن در ۲۳ بهمن ۱۳۰۶ به دست رضاشاه به زمین زده شد.<sup>۱۱</sup>

بدیهی است وقتی لایحه احداث راه آهن در اول اسفند ۱۳۰۵ به مجلس تقدیم شده است، عقدات امر با پسند امر مدتها قبل فراهم شده باشد. حداقل در دوران ریاست وزیرانی در رد سیه و شاید پیشتر از آن، یعنی در دوره حوالانی ای که وی وزارت جنگ را در اولشهای مختلف برعهده داشته است. زیرا سرپرستی لوین در مصاحبه با رضاشاه در تاریخ ۲ مهر به ۱۹۲۶ به وی خاطر نشان کرده است که «چند سال پیش به استفاده از نقشه های لازم در زمینه فارجیوت حد شرقی / غربی، در قیاس با خط شمال جنوبی با یکدیگر گفتگو کرده ایم»<sup>۱۲</sup>.

بدین ترتیب چون تاریخ نگارش هر پنج سند (از ۱۶ دی تا ۱۳ بهمن ۱۳۰۴)، مقدم است، حتی بر تاریخ اولی نطق دکتر مصدق در دوره ششم، معلوم می گردد که انگلیسیها پیش از آن که دکتر مصدق با خط جنوب به شمال به مخالفت پرداخت، با احداث این خط سداً مخالف بوده اند و بد کشیدن راه آهن غرب به شرق ایران ضرر می ورزیده اند. چنان که حتی در یکی از این اسناد میسر آن را نیز شهر به شهر تعیین کرده اند.

اینک مشخصات هر سند، متن انگلیسی و ترجمه فارسی آن:

FO 371/1487 Sir P. Loraine to Foreign Office, Jan. 6 1926  
 "Commission has already found in favor of Mohamnuareh Tehran-Bandar-I Gaz line. This alignment certainly corresponds

this railway may well be delayed for many years, even its construction is undertaken immediately... If however the Persian Government decide to start construction from the Northern end, there will still be time for His Majesty's Government to decide whether to oppose this project by bringing all possible pressure to bear upon the Persian Government. To sum up, therefore, the view held by Sir Austen Chamberlain is that would be particularly undesirable to join issue with the Persian Government upon this subject, which is still in an early stage of discussion. To do so might result in driving the Persian Government into co-operation with the Soviet Governmnt, and thereby defeat the objects which His Majesty's Government have in view."

«آقای وزیر بر این عقیده است که تکمیل خط راه آهنی که خلیج فارس را در آینده نزدیک به دریای خزر متصل کند استقلال ایران را جداً به خطر خواهد انداخت. از سوی دیگر گمان می آن است که حتی اگر ساختمان چنین راه آهنی را فوراً آغاز کنند، باز هم تکمیل آن چندین سال به تعویق خواهد افتاد... البته اگر دولت ایران تصمیم بگیرد که کار ایجاد راه آهن را از سوی شمال آغاز کند، آن گاه دولت فخریه [انگلستان] هنوز فرصت خواهد داشت که تصمیم بگیرد آیا باید همه فشارهای متصور را علیه دولت ایران وارد کند یا نه. به عنوان نتیجه، می توان گفت که به گمان سِر آستین چمبرلین در شرایط کنونی رویارویی با دولت ایران در این زمینه، که در هر حال کامکان در مراحل اولیه بحث و بررسی است، مقرون به صرفه نمی باشد. چنین برخوردی چه بسا که دولت ایران را به همکاری با دولت شوروی وادارد و چنین واقعهایی برای دولت فخریه نقض غرض است.»

\*\*\*

FO 248/1377, Tehran to Foreign Office, Feb 2, 1926

"Shah explained to me in strict confidence following views: ... 2)Russians are strongly opposed to Caspian Persian Gulf railways in which they see menace of aggression against Russians."

