پیشخوان

گامی در شناخت زمانه و کارنامه زنده‌یاد دکتر طاهره صفارزاده

در وصف آن معلم بیداری

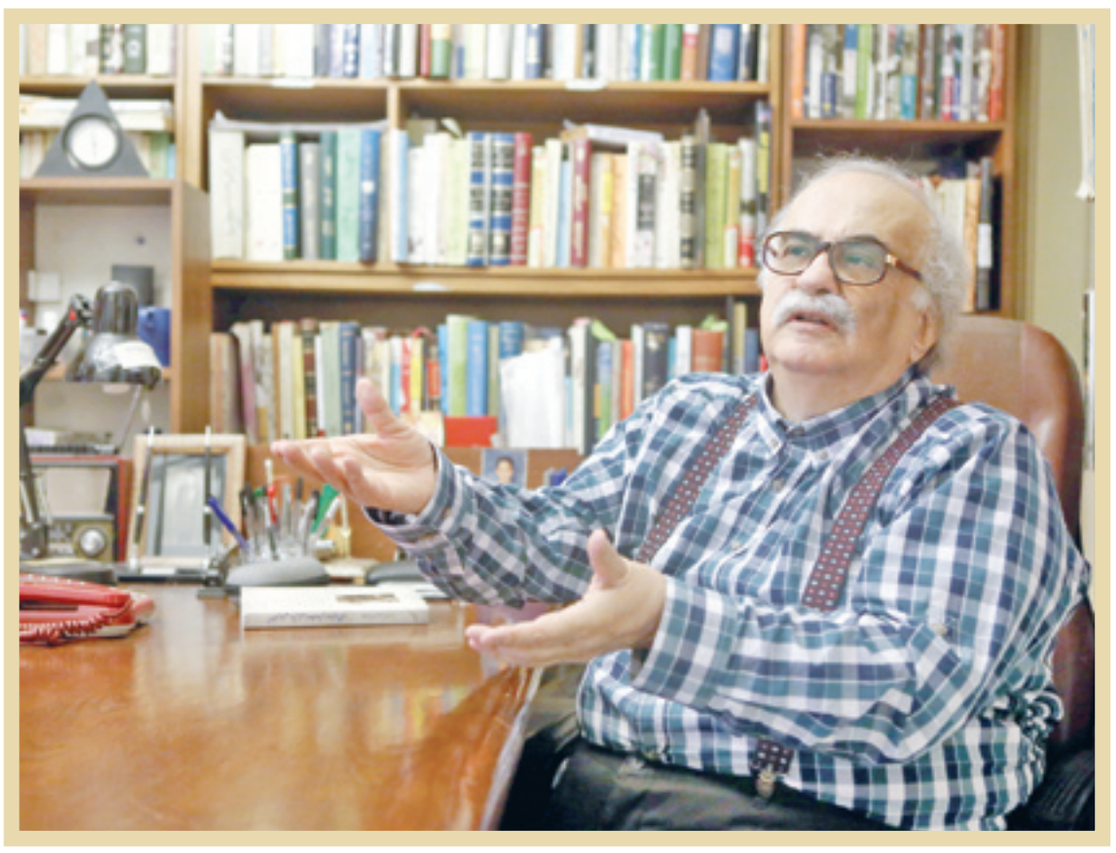
■ محمدرضا کائینی

زنده‌یاد استاد دکتر طاهره صفارزاده، در عداد آنان بود که به‌رغم برخورداری از جای پای قابل رصد در عرصه روشنفکری ایران معاصر، هرگز به طریقه آنان نزیست و در پی ایمان و آرمان خویش روان گشت!

او بیشتر در عداد شارحان و مبلغان اندیشه دینی جای داشت و در این حوزه، آثاری گران از خود به یادگار گذاشت. صفارزاده در انقلاب اسلامی ایران نیز با ملت همراه گشت و مطالبه آنان را در اشعار و سروده‌های خود بازتاب داد. اثری که هم اینک در معرفی آن سخن می‌رود، در زمره مجموعه «شخصیت‌های مانا» از ابتکارات انتشارات سوره مهر است که حالات و مقامات وی را به شرح نشسته است. ذبیح‌الله حبیبی‌نژاد مؤلف این اثر در دیباچه آن موضوع مورد پژوهش خویش را این‌گونه توضیح داده است: «در جامعه علمی و فرهنگی سرزمین ما، انسان‌هایی چهره نمایانده‌اند که اندیشه و تفکرات آنان، تأثیر به‌سزایی در تحول فکری و علمی پژوهندگان وادی علم و معرفت داشته است. پیامد آن هم آگاهی مردم جامعه و بیداری آنان است. بسیاری از این شخصیت‌ها، با توجه به تعالی فکری و علمی مردم جامعه خود و جامعه جهانی و براساس اصول انسانیت و با بهره‌گیری از توانایی‌های خود، در این مسیر گام‌هایی برداشته‌اند تا به نوعی سعادت بشری را به ارمغان بیاورند. از میان شخصیت‌های علمی و فرهنگی معاصر روزگار ما زنده‌یاد دکتر طاهره صفارزاده از زمره آنانی بود که علم و هنر خود را در مسیر بیداری مردم جامعه‌اش و براساس اعتقادات و باورداشت‌های خود به خدمت گرفت و سالیان عمرش را در زمینه‌های علمی و فرهنگی گذراند تا به عنوان

دکتر طاهره صفارزاده

یک انسان صاحب خرد، آنچه در توشه دارد برای مردم جامعه‌ای که در آن می‌زیست، به عنوان تجربه‌ای گران‌بها به یادگار بگذارد. او از جمله شاعرانی است که در برهه‌های گوناگونی از زمان با علم و هنر خویش، متوجه مسائل اجتماعی و سیاسی جامعه خود و همگام با مردم زمانه‌اش بود. او افزون بر شاعری، با تحصیل و ممارست در وادی اصول نظری و علمی ترجمه، توانست مجموعه تفکرات و نظریات خود را به زبانی جهانی (انگلیسی) بیان کند. سابقه سال‌ها تدریس در دانشگاه‌ها و ترجمه و ویراستاری متون مختلف به زبان خارجی، از وی چهره‌ای اثربخش و در عین حال پایبند به اعتقادات دینی ترسیم کرده است. او با توانایی‌های علمی‌اش در مقوله ترجمه و با بیانی ساده و روان در ترجمه کلام وحی (ترجمه فارسی و انگلیسی قرآن حکیم)، استعدادهای علمی خود را بیش از پیش، نمایان ساخت و اثری جاودانه از خود به یادگار گذاشت. نگارنده این دفتر براساس اسناد و منابع زندگی ایشان و با توجه به منابع مکتوب، این مجموعه را سامان داده است. گرچه آثار دیگری درباره صفارزاده تاکنون منتشر شده است، اما این پژوهش دربردارنده ویژگی‌ها و آگاهی‌هایی از تفکر و زندگانی اوست که در آثار مشابه خود کمتر می‌توان یافت که به برخی اشاره می‌شود: ذکر سال شمار و شرح کامل زندگانی وی/ بررسی اندیشه صفارزاده از جنبه‌های گوناگون: شاعری، مترجمی و قرآن‌پژوهی/ دارابودن شرحی کامل از فهرست آثار صفارزاده/ ذکر دقیق تاریخ انتشار آنها/ بهره‌مندی از اسناد محفوظ در مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، به منظور دست یافتن به موادی متقن در تحقیق حاضر. امید است این کتاب، در معرفی و شناخت بیشتر کارنامه زنده‌یاد دکتر طاهره صفارزاده، گام‌های مؤثری برداشته باشد و نگارنده قرین این توفیق گردد تا برخی از زوایای زندگی این شخصیت را با اجتناب از هرگونه مطلب افراط و تفریط‌گون، در کتاب حاضر در پیش چشم مشتاقان ادب و فرهنگ ایران بگذارد...»



«ریل قطار رضاخانی و واژگونه‌گویی‌های تاریخی» در گفت‌وشنود با خسرو معتضد

انگلیس در دوره قاجار مانع توسعه راه‌آهن ایران شد

■ سمانه صادقی

مقوله احداث خط آهن توسط رضاخان در ایران، به هیئت یکی از دستاویزهای تبلیغی حامیان وی در آمده است. با این همه و با دقت در این پروژه، خطاها و کاستی‌های فراوان رخ می‌نماید! در گفت‌وشنود پی آمده، خسرو معتضد پژوهشگر تاریخ معاصر ایران در این‌باره سخن گفته است. امید آنکه مفید و مقبول آید.

احداث راه‌آهن در ایران، عادتاً و برحسب تبلیغات پاره‌ای از عناصر و جریانات، عمدتاً به رضاخان منتسب می‌شود. ارزیابی شما از این ادعا چیست؟ و آیا ایران پیش از عهد رضاخان، فاقد راه‌آهن بود؟

پیش از سلطنت رضاخان و به صورت متفرقه، تکه‌های کوچک، اما متعددی از راه‌آهن در ایران ساخته شده بود و ما در آن دوره، حدود ۲۳۰ کیلومتر خط آهن داشتیم، اما ناصرالدین شاه با وجود علاقه بسیاری که به ساخت راه‌آهن داشت، به خودی خود نمی‌توانست کاری انجام دهد، چراکه روس و انگلیس، هر زمان که امکان احداث خط آهن ایران فراهم می‌شد، به طریقی مانع از اجرای آن می‌شدند! علاقه ناصرالدین شاه به ساخت خط آهن به گونه‌ای بود که حتی در سفرنامه هر سه مسافرتش به اروپا، از راه‌آهن آنها تعریف و خواستار احداث آن در کشور شده بود! حتی یک فرد ارمنی به نام ساوالان نیز طرح‌هایی را برای ساخت راه‌آهن در ایران ارائه داده بود، ولی به خاطر مخالفت روس و انگلیس آن طرح‌ها هم اجرایی نشد! در زمان مظفرالدین شاه، مجدداً موضوع احداث راه‌آهن مطرح شد و حتی شخصی به نام «آ اس لامینسکی» پیشنهاد می‌دهد خط آهنی از مرز بین‌النهرین، یعنی عراق عثمانی (آن زمان مالکیت عراق با دولت عثمانی بود)، تا مرز هندوستان کشیده شود، تا بدین وسیله آسیای نزدیک به آسیای دور متصل شود. چون این راه تجاری، سبب درآمد بیشتری برای ایران می‌شد. لامینسکی در مصاحبه‌اش با امین‌السلطان صدراعظم ایران (میرزا علی‌اصغر خان اتابک) از او می‌پرسد: «شما که جاده‌های کالسکه رو ندارید، چرا راه‌آهنی را که به نفع‌تان است، احداث نمی‌کنید؟ در این روزگار سفر با قاطر، الاغ و شتر مسخره است! حتی هندوستان، مصر و ترکیه هم راه‌آهن احداث کرده‌اند و آفریقا هم در حال کشیدن خط راه‌آهن است و همه جای دنیا راه‌آهن دارند...» اما امین‌السلطان در جواب او می‌گوید: «مردم ایران چندان اهل مسافرت نیستند! اگر هم راه‌آهن احداث کنیم، چارواداری‌های ما بیکار شده و علیه ما شورش می‌کنند! غیر از این هم سفر با قاطر، باعث طولانی شدن سفرها می‌شود و اگر مردم زود به مقصد برسند باقی اوقاتشان را چه خواهند کرد؟ از طرفی اگر این خط کشیده شود، مردم ایران مرده‌هایشان را به کربلا خواهند فرستاد و در این صورت، دولت عراق جلو کار را می‌گیرد! چون خواهند گفت: خاک ما پر از مردگان ایرانی می‌شود! برای همین ما نمی‌توانیم از راه‌آهن استفاده کنیم.!» در نتیجه احداث خط آهن خیلی جدی گرفته نشد.

علت مخالفت دولت‌های روس و انگلیس، با ساخت راه‌آهن در ایران چه بود؟

روس‌ها نمی‌خواستند انگلیسی‌ها به وسیله راه‌آهن، به مرزهای روسیه راه پیدا کنند! چون اگر راه‌آهن از جنوب به شمال ساخته می‌شد، کالاهای انگلستان از هندوستان، استرالیا و لندن به خاک روسیه می‌رسید و باعث شکست بازار کالاهای روسی می‌شد. بالعکس علت مخالفت دولت انگلستان هم این بود که اگر راه‌آهن از شمال به جنوب ساخته می‌شد، کالاهای روسی به طرف خلیج‌فارس روانه می‌شدند! کما اینکه همین‌طور هم شد و در سال ۱۹۰۱م، کشتی‌های روسی از کانال سوئز، یعنی از دریای سیاه عبور کرده و از تنگه بسفر و داردانل گذشتند و به مدیترانه رسیدند و از راه کانال سوئز به بندرعباس آمدند. آنها در پس پیمودن این راه طولانی، شیشه، شکر، قند و حتی نفت برای ما آوردند. چون آن موقع، هنوز نفت ایران استخراج نشده بود. علاوه بر این روس‌ها، به سرعت می‌توانستند نیروهای خود را به خلیج فارس و سپس به مرز هندوستان (مستعمره انگلستان) برسانند. از سوی دیگر ما دوبار در جنگ هرات با انگلیسی‌ها جنگیده بودیم. یکبار در زمان محمدشاه که جنگ ناتمام ماند و بار دیگر هم در دوره ناصرالدین شاه که باز هم شکست خوردیم و انگلیسی‌ها با ما قرارداد «کامله‌الوداد» بستند. بنابراین دولت انگلیس، هیچ‌گاه اجازه نمی‌داد که ایران به تکنولوژی راه‌آهن دست پیدا کند! مشکل دیگر، بی‌پولی دولت ایران و نبود مهندس کاربلد در این زمینه بود. ساخت راه‌آهن بودجه گزافی می‌خواست که آن زمان دولت ایران، این امکان را در اختیار نداشت. حتی پولی که بابت شرکت نفت از سال ۱۹۱۲م می‌گرفتیم، به خاطر حمله عرب‌های عثمانی و غرق شدن یک کشتی آلمانی در شط‌العرب یا اروندرود، حمل و نقل شرکت کشتیرانی «بیرتیش تانکر» که به دولت انگلستان تعلق داشت متوقف و عایدی ما از آن محل هم قطع شد! اینها هر اتفاقی که می‌افتاد، به گردن دولت ایران می‌انداختند و می‌گفتند: چون شما برای حفاظت، پلیس و ژاندارم ندارید، ما ضرر کرده‌ایم! این جریان ادامه داشت تا سال ۱۹۲۰م که نهایتاً یک میلیون لیره به ما تحویل دادند. با این پولی هم که به دستمان رسید، یک مقدار توانستیم ارتش‌مان را سامان دهیم و چند مدرسه و بیمارستان احداث کنیم. به دلیل اینگونه تنگناها، دست ناصرالدین شاه در این اینگونه موارد مقداری بسته بود!

۲۳۰ کیلومتر خط آهن‌های کوچکی که بدان اشاره کردید، توسط چه کسانی و با چه هدفی ساخته شده بود؟

این خط آهن‌ها، توسط سرمایه‌دارهای خارجی ساخته می‌شد. اولین خط آهن در شمال ایران و توسط شخصی گرجی-روس به نام خوشتاریا (گریگرویچ پترویچ لوفویچ خوشتاریا)، در سال ۱۸۴۸م ساخته شد. این خط آهن که به طول ۱۴ کیلومتر بود، در کنار دریای خزر از رشت به بندر پیربازار و بندرانزلی کشیده شد. دولت روسیه وقتی با ایران وارد جنگ شد و شمال کشورمان را گرفت، این خط آهن را ادامه داد تا به ایستگاه شاه‌تختی رسید و از آنجا، وارد خاک عثمانی شد و تا شهر بایزید هم پیش رفت و این شهر را نیز تصرف کرد! البته بعد از اینکه روس‌های تزاری از ایران رفتند، دولت ایران این خط آهن را بست و فقط ۱۲ کیلومتر از این مسیر تا اواسط دوره رضاشاه همچنان مورد استفاده بود. خط آهن تهران _حرم حضرت عبدالعظیم را هم، موسیو بوآتال - که فرانسوی بود- ساخت. این خط آهن به طول ۸هزار و ۷۰۰ متر و در سال ۱۸۸۳م (۱۲۶۱ه. ش) راه اندازی شد. بعداً امتیاز این قطار را یک کمپانی بلژیکی با کمک سرمایه‌دارهای روس خریدند. این خط آهن هم بسیار مورد استقبال مردم قرار گرفت و تا سال ۱۳۳۹ه.ش، از آن استفاده می‌شد. روس‌ها برای رساندن نیروی نظامی خود به تبریز از ۱۹۱۳م تا ۱۹۱۵م، راه‌آهنی دیگری هم از جلفا به تبریز ساختند. چون پس از مشروطه و طبق قرارداد، ۱۹۰۷ استان‌های آذربایجان، گیلان، مازندران و خراسان تحت نفوذ نظامی روس‌ها قرار گرفته بود. انگلیسی‌ها نیز در خوزستان، خط آهنی برای کارهای نفتی خود کشیده بودند. با آغاز جنگ جهانی اول، انگلیسی‌ها خط آهن دیگری هم به طول ۶۷ کیلومتر از کویته در بلوچستان پاکستان، به دزدآب (زاهدان) کشیدند. این خط آهن، امروزه جزء خط آهن سرتاسری ایران شده است. علاوه بر این یک خط آهن هم از بوشهر به برازجان کشیده شد. راه‌آهن میرجاوه به زاهدان نیز در سال ۱۲۹۹ افتتاح شد. بنابراین وجود راه‌آهن در ایران و استفاده از آن در دوران قاجار، امری متداول و روشن است.

انگلیس و روس، با وجود مخالفت‌هایی که با احداث راه‌آهن داشتند، چطور اجازه ساخت راه‌آهن سراسری از جنوب به شمال ایران را دادند؟

به هر حال دولت ایران، به راه‌آهن نیاز داشت و آرزوی ۱۰۰ ساله مردم ایران بود که سوار ترن شوند. راه‌آهن اگر چه برای نخستین بار در سال ۱۸۲۵ و بین دو شهر انگلستان استاکتون-دارلینگتون به راه افتاد، اما آرزویش در مدت ۱۲۰ سال در دل مردم ایران بود. حتی ناصرالدین شاه در خاطراتش می‌نویسد: «من سوار ترن شدم، این دستگاه از کلاغ هم جلو می‌زد!.» اما همانطور که گفتم، ما در گذشته علاوه بر اینکه نقشه‌کش و مهندس این کار را نداشتیم، به خاطر رقابت میان روس و انگلیس، این فرصت از ما گرفته شده بود. بنابراین پس از کودتای رضاخان و تغییر شرایط سیاسی، دولت‌های انگلیس و روس، با ساخت راه‌آهن در ایران موافقت کردند. موافقت دولت انگلیس در آن دوره دو علت داشت؛ یکی به خاطر اینکه دولت شوروی به دلیل شرایط سیاسی داخلی خود، چندان مجال حضور و دخالت در امور ایران را نداشت و این میدان را برای تاخت و تاز انگلیسی‌ها فراهم می‌کرد. دیگری به این دلیل که مسیر این راه‌آهن، از جنوب به شمال بود و این به نفع انگلستان قلمداد می‌شد. به همین خاطر در آن مقطع، انگلیسی‌ها آناتول ترسکینسکی را - که مهندس ارتش تزار روسیه بود- استخدام کردند. ترسکینسکی پیش‌تر، راه‌آهن جلفا به تبریز را کشیده و بسیار فرد باسوادی بود. بهترین کتاب درباره راه‌آهن را هم او در سال ۱۳۲۶ به نام «راه‌آهن سراسری ایران» نوشته است. ترسکینسکی ابتدا طرحش را به رضاخان تحویل می‌دهد و با تأیید دولت انگلیس، راه‌آهن پرخرج ایران کشیده می‌شود! ترسکینسکی معتقد بود که دو دریای خلیج‌فارس و دریای خزر، باید با یکدیگر ارتباط داشته باشند، ما هم چون مهندس نداشتیم، ناچار بودیم حرف این آقای مهندس روس را گوش دهیم! او تصور می‌کرد که آن دوره هم، همچون گذشته و دوره تزارهاست که روس‌ها به بنادر ایران، مثل بندر گز، بندر ترکمن، بندر اشرف (بهشهر) یا انزلی رفت‌وآمد داشته باشند. در صورتی که روس‌ها فقط در زمان جنگ جهانی و برای رساندن آذوقه و مهمات و توپ، از این بنادر شمال کشور ما استفاده کردند و بعد از آن، دیگر رفت و آمدی به بنادر ما نداشتند. علاوه بر این، ساخت راه‌آهن با نظارت شرکت‌ها و مهندسان مختلفی به بهره‌برداری رسید. ابتدا شرکت یولاند امریکا، کار را به دست گرفت و به علت کند پیش رفتن کار، رضاشاه از گروه آلمانی دعوت به کار کرد. پس از آن هم مهندسان سوئدی و بعد مهندسان دانمارکی، کار ساخت را به دست گرفتند تا اینکه شرکت کام ساکس (اسکاندیناوی)، کار را به دست گرفت. پس از آن هم، تازه کنسرسیوم تشکیل شد! کنسرسیوم تحت نظارت وزارت راه، بالاخره توانست در سال ۱۳۱۷، راه‌آهن جنوب به شمال را در ایستگاه فوزیه به یکدیگر متصل کند. علاوه بر این، برای اینکه راه‌آهن مورد اقبال زائران مشهد قرار گیرد، تصمیم گرفتند که آن را تا این شهر هم ادامه دهند. چون پس از افتتاح تنها تا ایستگاه شاهرود پیش رفته بود. این راه‌آهن از قسمت شمال غربی هم تا شهر میانه ادامه یافت، ولی نهایتاً با شروع جنگ جهانی و کمبود بودجه، کار تعطیل شد!

گفته می‌شود که نهایتاً احداث این راه‌آهن، آن هم از جنوب به شمال، باعث اشغال ایران و اسباب دردسر مردم کشورمان در شهریور ۱۳۲۰ شد، ارزیابی شما در این‌باره چیست؟

بله. در سال ۱۳۲۰ زمانی که امریکا و انگلیس (متفقین)، قصد کمک به دولت روس در جنگ با آلمان را داشتند، ایران را بهترین مقصد برای راه یافتن به روسیه شناختند. متفقین با کمک راه‌آهن سراسری ایران، به راحتی توانستند از بندر شاپور (امام‌خمینی)، تا ساحل دریای خزر، ۵/۵ میلیون تن کالا (اعم از مهمات، اسلحه، مواد شیمیایی و آذوقه مثل کنسرو) به روسیه انتقال دهند. لکوموتیورانان هم اغلب انگلیسی یا امریکایی بودند، هرچند در میانشان ایرانی هم وجود داشت. البته چون ترن‌ها، مهمات نظامی متفقین را حمل می‌کردند، به ندرت ایرانیان اجازه سوار شدن بر آنها را داشتند و اکثراً افسرهای امریکایی، انگلیسی و شوروی بر ترن‌ها سوار می‌شدند و قطارها، اغلب کارکرد نظامی داشت. به همین علت مردم بی‌نوای ایران حتی اجازه نزدیک شدن به ترن‌ها را هم نداشتند! این راه‌آهن پنج سال تمام، در اشغال بیگانگان بود و همین سبب نابودی‌شان شد! چون تمام واگن‌های باری و نفتکش آن از بین رفت! اما به هر حال همین اتفاق، سبب توسعه ظرفیت راه‌آهن ایران هم شد! جالب آنکه پس از پایان جنگ، دولت ایران از امریکایی‌ها درخواست کرد، لکوموتیوهای‌شان را در ایران باقی بگذارند، ولی امریکایی‌ها در قبال آن، درخواست پول کردند و چون دولت ایران تمام این پول را نداشت که پرداخت نماید، در برابر ۱۰ میلیون دلار مقداری واگن و وسایل فنی به ما فروختند.

گویا طرح ترسکینسکی برای احداث خط آهن در ایران، ایرادات مهمی هم داشته است. از نظر شما، این ایرادات چه بودند؟

بله. اولاً: این خط راه‌آهن، تماماً از کوه‌ها عبور می‌کرد و شاید هم برای آن بود که پرخرجش کنند! ثانیاً: این خط شهرهای بزرگ ایران را به هم متصل نکرد، چون یک راه‌آهن نظامی بود! حتی خود انگلیسی‌ها به تمسخر می‌گفتند: این راه‌آهن برای حمل و نقل سربازهای وظیفه از جنوب (اهواز-خوزستان) به تهران احداث شده، یا اینکه اگر در جنوب اتفاقی افتاد، ارتش شوروی بتواند سریعاً خود را به منطقه برساند. در نتیجه طرح راه‌آهن سراسری، بیشتر برای برقراری امنیت قدرت‌ها بود. ثالثاً: چرا این راه‌آهن تا رشت کشیده نشد؟ اگر راه‌آهن به رشت می‌رفت، نیازی به شکافتن کوه‌ها وجود نداشت و برای ایران، امتیاز خوبی به شمار می‌رفت. چون مردم از طریق بندر انزلی، می‌توانستند سوار کشتی شوند و به باکو بروند. با این حال به نظر می‌رسید که دولت شوروی، علاقه‌ای ندارد که ایرانیان در سواحل شمالی، فعالیت دریایی و ترن داشته باشد. برای آنکه، اولاً: همیشه گیلان، مازندران و گرگان را جزو حریم خود می‌دانست و ثانیاً: حمل و نقل کالا و مسافران، با خطوط کشتیرانی «گاسپار» شوروی به اروپا انجام می‌شد.

آیا ایرانیان، صرفاً به دلیل نداشتن مهندس، از طراحی خط آهن ملی محروم شدند؟

اشاره کردم که انگلیسی‌ها و روس‌ها، اجازه ساخت و طراحی راه‌آهن را به ایرانیان نمی‌دادند. از طرفی ما تنها یک مهندس به نام صنیع‌الدوله داشتیم که او هم در سال ۱۳۲۹ه.ق و از سوی ایوان نوکر گرجی‌اش، در مقابل خانه‌اش در لاله‌زار ترور شد! این مهندس، تحصیلکرده دانشگاه پلی‌تکنیک آلمان بود. کتابی هم به نام «راه نجات»، درباره راه‌آهن نوشته بود. طرح او این بود که ما از عراق به هندوستان راه‌آهن بکشیم، اما انگلیسی‌ها به اجرای این طرح رضایت ندادند! چون نمی‌خواستند که عراق، به هندوستان متصل شود.

انگلیسی‌ها به چه علت، چنین تمایلی نداشتند؟

برای اینکه نمی‌خواستند ایران نفوذی به اطرافش داشته باشد. البته خود عراق هم با کشیده‌شدن این خط آهن مخالف بود! از طرفی افغانستان هم از ما گله داشت و معتقد بود که ایرانیان، همیشه به کشور و آب رودخانه هیرمند نظر دارند! همانطور که امروز هم می‌گویند و حتی اشرف غنی هم قبل از سقوط دولت افغانستان گفته بود: «ایران تاکنون، آب رودخانه هیرمند ما را خورده و همچنان و به زور می‌خواهد، آن را از ما بگیرد!...» از طرفی ساخت چنین خط آهنی، مخارج سنگینی داشت و به خاک افغانستان هم که می‌رسید، بعد آن دیگر راه‌آهنی وجود نداشت! راه‌آهن کویته هم که داخل خاک پاکستان امروز بود، هم به انگلیسی‌ها تعلق داشت و آنها باید در خصوص استفاده از آن، موافقت می‌کردند. دولت افغانستان هم که امکان استفاده از راه‌آهن ایران را نداشت! در زمان دکتر مصدق، دولت افغانستان از دولت ایران درخواست ۳۰هزار تن نفت کرد! اما وقتی نفت با نفتکش‌های ایران، به افغانستان فرستاده شد، در اولین پل، نفت‌کش به ته دره سقوط کرد! برای اینکه پل‌ها چوبی بود و نفتکش سنگین! در آن دوره، این هم به یکی از مصیبت‌های دولت وقت، در صدور نفت ایران تبدیل شده بود.

با وجود کمبود بودجه، هزینه ساخت راه‌آهن سراسری در دوران پهلوی اول، چگونه فراهم شد؟

برای آنکه این امر با سرمایه داخلی انجام شود، قبل از شروع به ساخت راه‌آهن سراسری، دولت ایران در نهم خردادماه ۱۳۰۴، قانون انحصار قند، شکر و چای را در مجلس شورای ملی به تصویب رساند؛ چراکه به موجب این قانون، از هر سه کیلو قند و شکر، دو ریال و از هر سه کیلو چای شش ریال، برای ساخت راه‌آهن سراسری مالیات اخذ می‌شد! البته قطعاً مالیاتی که از قند و شکر گرفته می‌شد، پاسخگوی هزینه ساخت راه‌آهن نبود. در منابع انگلیسی‌ها آمده که دولت ایران برای تأمین هزینه‌های ساخت خط آهن، مقداری از ذخیره نقره خود را می‌فروشد و هزینه ساخت این خط، ۲۵۰ میلیون دلار می‌شود! ابتدا هم به خاطر علاقه رضاخان به شمال کشور، خط آهنی از قائمشهر (شاهی سابق) تا بندرترکمن (بندر شاه سابق) کشیده می‌شود. نهایتاً می‌توان گفت که پشت این پروژه، کار کارشناسی دقیق و کارآمدی وجود نداشت و نفع آن، بیشتر در شهریور ۲۰ به متفقین رسید.

> **پس از اشغال ایران، چون ترن‌ها مهمات نظامی متفقین را حمل می‌کردند، خیلی به ندرت ایرانیان اجازه سوار شدن بر آنها را داشتند و اکثراً افسرهای امریکایی، انگلیسی و روسی، از آنها استفاده می‌کردند. به همین علت مردم بینوای ایران، حتی اجازه نزدیک شدن به ترن را هم نداشتند! این راه‌آهن پنج سال تمام در اشغال بیگانگان بود و همین سبب نابودی‌شان شد، چون تمام واگن‌های باری و نفتکش آن از بین رفت!**

> **موافقت دولت انگلیس با احداث خط آهن در ایران در دوره رضاخان، دو علت داشت. یکی به این دلیل که دولت شوروی، به دلیل شرایط سیاسی داخلی خود، چندان مجال حضور و دخالت در امور ایران را نداشت و این میدان را برای تاخت و تاز انگلیسی‌ها فراهم می‌کرد. دیگری چون مسیر این راه آهن از جنوب به شمال بود، این به نفع انگلستان قلمداد می‌شد**