کد خبر: ۳۹۴۸۲۸
چهارشنبه ۷ اردیبهشت ۱۴۰۱ ۱۶:۵۰

زیباترین و دیدنی‌ترین راه‌آهن‌های جهان در ایران

راه‌آهن سراسری ایران یکی از مهم‌ترین آثار تاریخی کشورمان است.

یکی از زیباترین و دیدنی‌ترین راه‌آهن‌های جهان راه‌آهن سراسری ایران است. طول این مسیر ریلی حدود ۱۳۹۳ کیلومتر است. این راه‌آهن تاریخی از شمال کشور و سواحل زیبای دریای خزر شروع می‌شود و در دشت‌های خوش‌آب‌وهوای خلیج فارس خاتمه می‌یابد. در این مقاله قصد داریم شما را بیشتر با این مسیر ریلی دیدنی آشنا کنیم.

راه‌آهنی در فهرست میراث جهانی یونسکو

راه‌آهن سراسری ایران یکی از دیدنی‌های مهم جهان است. این مسیر ریلی شگفت‌انگیز از ۴ اقلیم آب‌وهوایی مختلف می‌گذرد:

رشته‌کوه‌های سربه‌فلک‌کشیده؛
دره‌های عمیق؛
بیابان‌ها و شوره‌زارها؛
جنگل‌های تاریخی و دشت‌های پهناور.

در سال ۲۰۲۱ میلادی، این شاهکار بی‌نظیر در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شد. ساخت این راه‌آهن زیبا که از ۱۷۴ پل بزرگ، ۱۸۶ پل کوچک و ۲۲۴ تونل می‌گذرد، از سال ۱۳۰۶ تا سال ۱۳۱۷ هجری شمسی طول کشید. برای ساخت این یادگار تاریخی از بیش از ۷۰هزار کارگر، نقشه‌برداری‌های گسترده و عکس‌برداری هوایی استفاده شد.

این راه‌آهن کم‌نظیر طبیعت زیبا در شهرهای کویری مانند قم را به خانه‌های عشایری در رشته‌کوه‌های زاگرس پیوند می‌زند. زمانی که با قطار از تهران به‌سمت جنوب حرکت می‌کنید، نه‌تنها در عرض چند ساعت حس می‌کنید فصل‌ها تغییر کرده‌اند، بلکه این‌طور به‌نظرتان خواهید رسید که از کشوری به کشوری دیگر سفر کرده‌اید. دلیلش هم تنوع فرهنگی شمال و جنوب ایران است. در گذر از این مناطق، خواهید دید که حتی گویش‌ها هم تغییر می‌کنند.

در سال‌های گذشته تحریم‌ها و مسائلی مانند شیوع کرونا باعث شدند جاذبه‌های گردشگری فلات ایران به حاشیه بروند، اما با ورود گردشگران این مسائل کم‌کم فراموش خواهند شد. راه‌آهن سراسری ایران این قابلیت را دارد که صنعت گردشگری را در کشور ما احیا کند.

تولد راه‌آهن سراسری در فلات ایران

هرچند این روزها راه‌آهن سراسری ایران نمادی از مدرنیته و وحدت شده است، در زمان ساختش جنجال‌های بسیاری برپا شد.

میکیا کویاگی استاد تاریخ دانشگاه تگزاس در شهر آستین است. به‌گفته وی، ایران در مقایسه با کشورهای همسایه‌اش بسیار دیر صاحب راه‌آهن شد. امپراتوری عثمانی، هند و مصر همگی در نیمه دوم قرن نوزدهم شبکه راه‌آهن سراسری داشتند و ایران هنوز نداشت.

دلیل دیر ساخته‌شدن راه‌آهن در ایران این بود که میان ۲ امپراتوری بزرگ گرفتار شده بود، ۲ امپراتوری که برای نفوذ نظامی و تجاری در منطقه رقابت می‌کردند. از طرفی امپراتوری روسیه در حال پیشروی به‌سمت قفقاز بود و از سوی دیگر امپراتوری بریتانیا بر هند سلطه داشت. همیشه پروژه‌های پیشنهادی روسیه برای ساخت راه‌آهن در ایران با مخالفت انگلیس روبه‌رو می‌شد و روسیه هم برنامه‌های بریتانیا برای احداث مسیر ریلی را رد می‌کرد.

این شرایط تا سال ۱۳۰۴ هجری شمسی و فروپاشی سلسله قاجار ادامه داشت. بعد از آن، اوضاع کمی فرق کرد. دولت جدید پهلوی می‌خواست در کشور زیرساخت‌های جدید ایجاد کند و تجارت را بدون اتکا به قدرت‌های خارجی گسترش بدهد. آنها با وضع مالیات‌های سنگین بر شکر و چای و همچنین وام‌گرفتن از بانک‌های داخلی توانستند بودجه لازم برای ساخت راه‌آهن را فراهم کنند.

این پروژه را شرکت دانمارکی کمپساکس (Kampsax) هدایت می‌کرد و بیش از ۴۰ شرکت از چندین کشور در ساخت‌وساز راه‌آهن مشارکت داشتند. میکیا کویاگی می‌گوید: «این تصمیم کاملا عمدی بود تا به هیچ کشور خاصی قدرت زیادی داده نشود.»

اثرات ساخت راه‌آهن سراسری در ایران

این مسیر ریلی طراحی شد تا به بهبود تجارت و دسترسی نظامی دولت کمک کند. مثلا این راه‌آهن دریاهای شمال و جنوب را به هم وصل می‌کند، جاهایی که امکان صدور کالاهای ایرانی راحت‌تر است. همچنین این مسیر ریلی دسترسی ارتش به رشته‌کوه‌های پرشیب و بیابان‌های خشک و بی‌آب‌وعلف را راحت‌تر کرد و این‌طوری نظارت بر بخش‌های صعب‌العبور برایشان ساده‌تر شد.

با وجود تلاش‌ها برای جلوگیری از مداخله نیروهای خارجی، نیروهای متفقین در سال ۱۳۲۰ به ایران حمله کردند و در طول جنگ جهانی دوم از راه‌آهن برای حمل‌ونقل نیروهای خود و کالاهای نظامی استفاده کردند. پیش از اشغال ایران به‌دست متفقین، این راه‌آهن فعالیت چندانی نداشت، اما زمانی که متفقین به ایران پاگذاشتند، حمل‌ونقل ریلی افزایش پیدا کرد. آنها تأسیسات بنادر، بزرگ‌راه‌ها و راه‌آهن را گسترش دادند و موتورهای دیزلی را جایگزین لوکوموتیوهای بخار کردند.

راه‌آهن کشور را متحول کرد، اما مردم مناطق مختلف تجربیات متفاوتی را از سر گذراندند. بعضی از مردم قبل شروع ساخت‌وساز جابه‌جا شدند و بعضی دیگر بدون دریافت غرامت از شهرها و روستاهایشان بیرون رانده شدند. علاوه بر این، مردمی که در روستاهای دورافتاده و میان شهرهای اصلی کشور زندگی می‌کردند دچار مشکل شدند. آنها که تا پیش از ساخت راه‌آهن از طریق حمل‌ونقل مسافران داخلی و حضور آنها در مناطقشان امرار معاش می‌کردند، متوجه شدند که راه‌آهن به مانعی بزرگ برای ادامه زندگی‌شان تبدیل شده است.

در آن زمان، بیشتر ایرانی‌ها از احداث راه‌آهن ناراضی بودند. آنها مالیات سنگینی می‌پرداختند، اما قطار از بیشتر شهرهای بزرگ کشور به غیر از تهران عبور نمی‌کرد. با وجود شکایات فراوانی که آن زمان از راه‌آهن وجود داشت، امروزه بسیاری از ایرانی‌ها به وجود این مسیر ریلی تاریخی افتخار می‌کنند.

گردشگری در خاورمیانه

پس از جنگ جهانی دوم، گردشگری در ایران رونق یافت. از سال ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۶، ایران مقصد اصلی گردشگران در خاورمیانه و پربازدیدتر از کشورهایی مثل مصر بود. پس از انقلاب اسلامی و در پی جنگ ایران و عراق، حضور گردشگران در ایران کم‌رنگ‌تر شد. پیش از آن، حضور مسافران و گردشگران از اروپای غربی و آمریکا چشمگیر بود. مثلا در سال ۱۳۵۶، ایران بیش از ۷۰هزار بازدیدکننده آمریکایی داشت، اما تا سال ۱۳۸۹ این تعداد به ۴۰۰ نفر کاهش یافت.

پس از این سال‌ها، بازار گردشگری در خاورمیانه متحول شد و کشورهای دیگر هم وارد این عرصه شدند. مهم‌ترین کشورهایی که در این سال‌ها برای گردشگری مذهبی و تجاری وارد میدان شدند عبارت‌اند از:

پاکستان؛
هند؛
عربستان سعودی؛
ترکیه؛
افغانستان.

مطالعات متعدد نشان می‌دهند که پوشش رسانه‌ای آمریکا و انگلیس از انقلاب اسلامی و برنامه‌های هسته‌ای ایران از سال ۱۳۵۹ تا ۱۳۸۹ باعث افزایش احساسات منفی درباره ایران شد. بر این اساس، ایران اغلب کشوری ضدغرب شناخته می‌شود و همین مسئله بر گردشگری کشورمان تأثیر گذاشته است. با وجود این، به نظر می‌رسد که این نگاه به ایران در سال‌های اخیر اندکی تغییر کرده است و می‌توان تا حدودی به آینده گردشگری در ایران امیدوار بود.

آینده مسیر ریلی ایران

بر اساس گزارش سازمان جهانی گردشگری سازمان ملل متحد، خاورمیانه در سال ۲۰۱۹ بیشترین رشد گردشگری را ثبت کرده است و ایران جزو مقاصدی بوده که سریع‌ترین میزان رشد را داشته‌اند. هدف کشورمان جذب ۲۰میلیون بازدیدکننده تا سال ۲۰۲۵ اعلام شده و میزان سرمایه‌گذاری روی هتل‌ها، امکانات گردشگری و بخش حمل‌ونقل افزایش یافته است. یکی از این اقدامات احداث ۶۹۲۰ کیلومتر مسیر ریلی جدید طی ۷ سال گذشته است که راه‌آهن سریع‌السیر میان تهران، قم و اصفهان هم زیرمجموعه آن است.

راه‌آهن سراسری ایران از کنار ده‌ها پارک ملی و پناهگاه حیات وحش می‌گذرد، از جمله:

جنگل‌های هیرکانی که در میراث جهانی یونسکو ثبت شده است.
قله دماوند، بلندترین قله ایران که کوه‌نوردان از سراسر جهان برای دیدنش می‌آیند.

علاوه بر این، می‌توانید آثار تاریخی را هم ببینید. مثلا سازه‌های آبی شوشتر که در خوزستان واقع شده‌اند. قدمت این سازه‌ها به قرن پنجم قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد.

کارشناسان معتقدند به‌رغم تمام فرازونشیب‌های راه‌آهن سراسری و صنعت گردشگری ایران، دوره جدیدی از گردشگری در راه است. مثلا شهر یزد یکی از شهرهای این مسیر است که در میراث جهانی یونسکو ثبت شده و در سال‌های اخیر تغییرات فراوانی داشته و مجموعه‌ای از رستوران‌ها، کافه‌ها و هتل‌های جدید در آن افتتاح شده‌اند.