



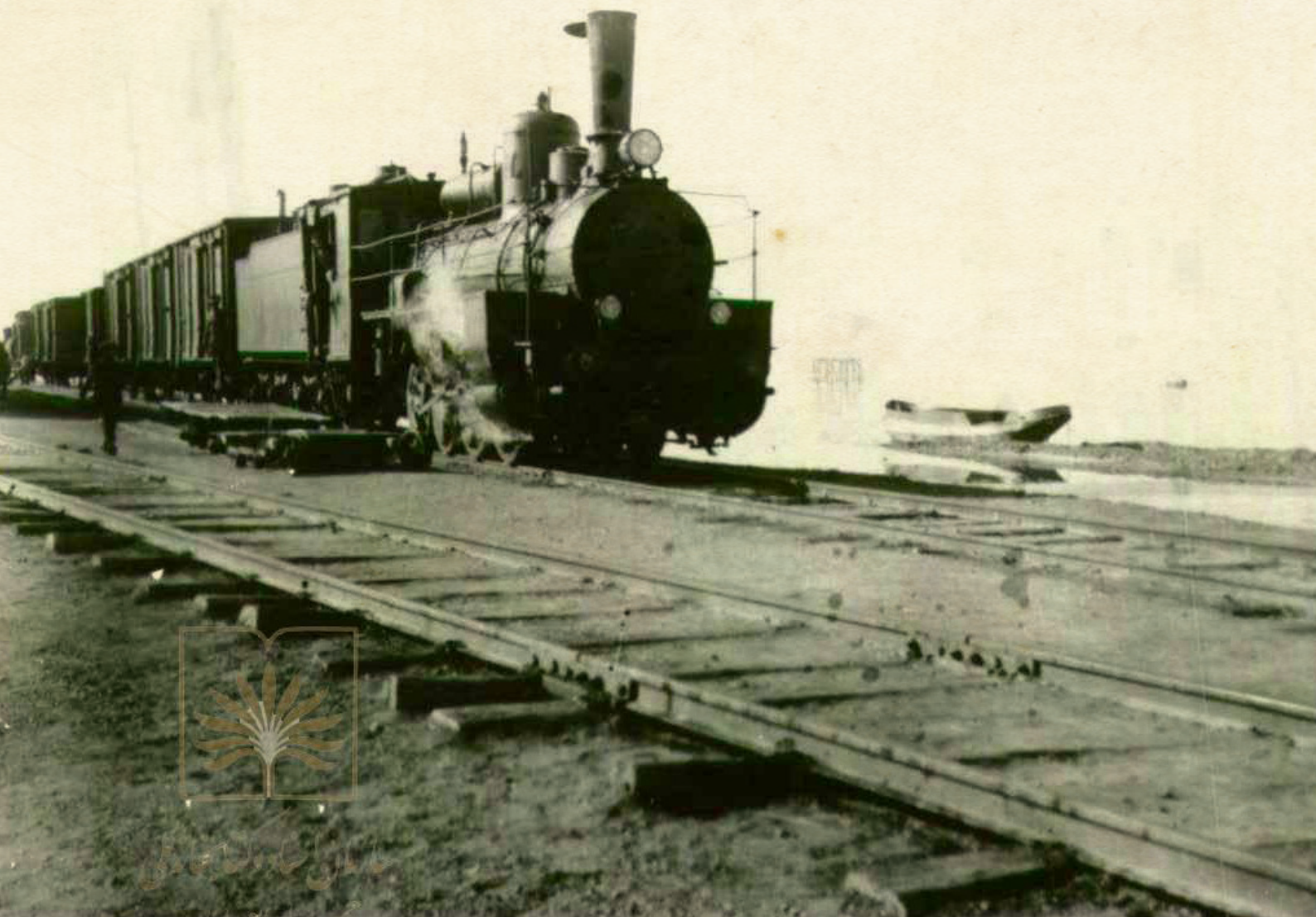
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

راه آهن در ایران

اسناد احداث راه آهن سراسری





ساعت ۸ صبح روز یکشنبه ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ بر حسب دعوتی که از طرف وزارت فواید عامه به عمل آمده بود، در بیرون دروازه گمرک با حضور وزراء، رجال، نمایندگان مجلس، سفراء، امرای ارتش، مدیران جراید و... در محوطه حسین آباد تهران، رضاشاه پهلوی کلنگ نقره‌ای را بر زمین زد و ساخت ایستگاه مرکزی راه آهن آغاز شد. زیرساخت‌های شبکه راه آهن از ۲۳ مهر آغاز شد و تکمیل آن ۱۱ سال به طول انجامید.

منابع مالی ساخت راه آهن بر اساس مصوبه مجلس و از مالیات بر قند و چای تامین شد. پیش از شروع ساخت راه آهن، دولت وقت قانون انحصار قند و شکر و چای را وضع و در نهم خرداد ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی رساند. به موجب این قانون مقرر شد از هر ۳ کیلو قند و شکر، ۲ ریال و از هر ۳ کیلو چای، ۶ ریال مالیات اخذ و درآمد حاصله از آن صرف هزینه ساختمان راه آهن سراسری شود.

راه آهن سراسری در ۲۷ مرداد ۱۳۱۷ به پایان رسید و دو خط شمال و جنوب در ایستگاه سمیه به یکدیگر متصل و در چهارم شهریور ۱۳۱۷ این خط با تشریفات خاصی رسماً افتتاح و بهره‌برداری آن شروع شد و این چنین بود که آرزوی دیرین ایرانیان برآورده شد.

لرد کرزن، سیاستمدار انگلیسی نوشته: «تمام رجال و بزرگان کشور ایران، اعم از شاه یا دیگران، وجود راه آهن را در مملکت خود کلید ترقیات و پیشرفت‌ها می‌دانند و مخصوصاً صدراعظم به من می‌گفت که ایران برای رسیدن به پایه ممالک اروپایی چاره‌ای جز آنکه دارای راه آهن شود، ندارد.»

در اواخر سلسله قاجار، مرتضی قلی خان هدایت (صنیع‌الدوله)، که در آلمان تحصیل کرده بود، در سال ۱۲۸۶ شمسی کتابی نوشت با عنوان «راه نجات». او در این کتاب احداث خط آهن سراسری را با استفاده از سرمایه ایرانی و از طریق بستن مالیات بر قند و شکر و چای و نمک پیشنهاد کرد.

او نقشه خط آهن سراسری پیشنهادی را هم روی نقشه جغرافیایی «هانری کیپرت» چاپ برلن که در ۱۸۸۳ منتشر شد، ترسیم کرده بود که کاملاً با خطوط فعلی راه آهن سراسری منطبق است.

طرح صنیع‌الدوله تقریباً بر اساس نقشه‌ای که او تهیه کرده بود

و با سرمایه داخلی و با همان روش پیشنهادی وی یعنی بستن مالیات بر قند و شکر عملی شد. (تاریخچه منتشر شده از سوی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی)

در روز ۴ اسفند ۱۳۰۵ لایحه تاسیس راه آهن سراسری ایران تصویب شد. این لایحه که در روز اول اسفندماه از سوی مهدی‌قلی هدایت، وزیر فواید عامه به مجلس شورای ملی ارائه شده بود با موافقت نمایندگان به تصویب رسید.

تا پیش از دوره رضاخان، ایران آنچه از راه آهن داشت به شرح زیر بود: راه آهن تهران - عبدالعظیم به طول ۶ کیلومتر که در ۱۲۶۲ شمسی درست شده بود، راه آهن جلفا - تبریز در ۱۲۹۵ احداث شده بود، راه آهن میرجاوه تا زاهدان که انگلیسی‌ها در دوران جنگ جهانی اول برای اهداف نظامی خود ساختند، راه آهن رشت - پیر بازار به طول ۹ کیلومتر که به وسیله روس‌ها در ۱۲۹۶ ساخته شد. به جز راه آهن‌های فوق، تعدادی راه آهن‌های کوتاه نیز در سال‌های قبل کشیده شده بود که متروک مانده بودند.

در آغاز عملیات ساخت راه آهن زیر نظر مهندسان مشاور آمریکایی و یک کارشناس آلمانی و با نظارت دولت ایران انجام شد اما در بهار ۱۳۰۷ ساختمان راه آهن به سندیکایی متشکل از یک شرکت آمریکایی و سه شرکت آلمانی واگذار شد. عملیات از شمال و جنوب آغاز و مسئولیت بخش جنوبی آن به آمریکایی‌ها و مسئولیت بخش شمالی آن به آلمانی‌ها واگذار شد. در ۱۳۱۲ یک سندیکای اسکانديناویایی به نام کامپساکس عملیات را بر عهده گرفت و کار را به چند شرکت اروپایی واگذار کرد. سرانجام دو بخش شمالی و جنوبی راه آهن ایران در چهارم شهریور ۱۳۱۷ در منطقه شازند اراک به هم رسیدند. این خط بندر شاهپور (بندر امام خمینی) را در غرب خلیج فارس به بندر شاه (بندر ترکمن) در شرق مازندران به هم پیوند می‌داد. در سالروز آغاز احداث راه آهن سراسری، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، کتابچه «راه آهن در ایران» که بنگاه راه آهن دولتی ایران چاپ کرده و در آرشیو ملی ایران نگهداری می‌شود را منتشر کرده است. قانون اجازه ساخت خطوط آهن اصلی، قانون استخدام خارجی‌ها و اختصاص اعتبار برای ساخت راه آهن و... از جمله اسنادی است که آرشیو ملی ایران منتشر کرده است.



وزارت راه
بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره
تاریخ ۱۳۲
پیوست

((راه آهن درایران))



نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

ازنامه مردان روز

بنگاه راه آهن دولتی ایران

راه آهن در ایران

۱- در آرزوی راه آهن

سالها بود که ملل مشرقی از وجود راه آهن و نیروی بخار برای توسعه در امور حمل و نقل استفاده میکردند و از اختراعی که جنرات و وزرا ستیفنسن در مورد ماشین بخار و لocomotive نمودند بهره مند میشدند و ایرانیان هرگاه بر حسب تصادف گزارشان یا رویا میافتاد از مشاهده این عامل ترقی آه حسرت کشیدند و میخواستند: آیا ممکن است که ما هم روزی دارای راه آهن شده و در رکشور خود چنین وسیله برای حمل و نقل داشته باشیم؟

در حدود هشتاد سال است که موضوع ایجاد راه آهن در زمره آرزوهای ملی ایرانیان درآمده و در نتیجه از یاد تمام باکشورهای اروپائی هم فراموش ساختن یک راه آهن برای کشور ایران در مخیر پیشوایان و متفکرین ما پیدا شده و علاقمندان همیشه راه آهن را برای ترقی و تعالی کشور رسیدن آن بکاروان تمدن ضروری و در رجه اول اهمیت تشخیص داده اند.

لرد کرزن سیاستمدار معروف انگلیسی میگوید: تمام رجال و بزرگان کشور ایران ام از شاه یاد یکران وجود راه آهن را در مملکت خود کلید کلیه ترقیات و پیشرفتها میدانند و مخصوصاً حاکم اعظم بمن میگفت که ایران برای رسیدن بیایه ممالک اروپائی چاره ای جز آنکه دارای راه آهن شوند ندارد.

باز هم لرد کرزن میگوید: وقتی که شاه در سفر اخیر اروپا از جاده های متاورز راه های آهن خارجه گذر کرده و پس از عبور از مرز وارد کشور خود گردید از راههای خراب و ناهموار گذشته و مراکتل ایران رسیدیم در تمام طول مسیر من از تفاوتیکه بین مشرق زمین و مغرب موجود است متاثر شدم و بعد از آن نیز ما هر یک از رجال ایران صحبت کردم جملگی بوجود راه آهن اظهار علاقمندی نمودند و بعد از شاهزادگان و فرمانفرمایان نهایت علاقه را بموضوع راه آهن ایران ابراز داشته و آرزوی کلیه آنها این بود که روزی وطن آنها هم دارای خطوط آهن گردد.



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲

مرحوم صنیع الدوله که از رجال روشن فکر گذشته ایران بود، در رساله ای بنام نجات ایران راه آهن
 رایگانه وسیله ترقی دانسته و محسنات ایجاد آنرا برای کشور ایران تشریح کرده است.
 اگر چنانچه بافکار روگفته های رجال سیاسی و متفکرین در سنوات اخیر نیز مراجعه شود
 و مرناها حزاب و برنامه هیئت های دولت را در نظر بگیریم دیده میشود که در نیم قرن اخیر فکر ایجاد
 راه آهن در کلیه طبقات رسوخ یافته است.

یکی از نمایندگان دوره چهارم مجلس شورای ملی گفته است: آرزوی که این آرزوی دیرین
 ایرانیان برآورد، شود و زیر و کوموتیومزد، استقلال اقتصاد و رابکوش هموطنان ما برساند آرزوی در
 ردیف بزرگترین اعیان ملی ما قرار گرفته و میتوانیم بجهت بد مجد و عظمت گذشته خود امیدوار شویم.
 از اشارات مختصری که در بالا نمودیم بخوبی دیده میشود که احداث راه آهن مدتها جزو
 آمال و آرزوهای افراد این کشور بود، است ولی برای اینکه فکر مرحله عمل گذاشته شود همیشه در
 انتظار آن بود، ایم تا باید است آوردن استعداد کافی از نظر اقتصاد و وقتی خود را آماده کار نمود
 و این آرزوی دیرینه را صورت حقیقت داد، و از مرحله خواب و خیال به مرحله عمل بیاوریم.
 بالاخره اولین اقدام اساسی برای ساختمان راه آهنی که میتواند انتظارات طولانی ما را عملی
 سازد در روز ۲۲ مهرمه ۱۳۰۶ انجام گرفته و اعلیحضرت رضاشاه پهلوی که بطور قطع عامل بزرگی
 برای اجرای این فکر بود، نخستین کلنگ را برای شروع به عملیات بر زمین زد و در نتیجه ساختمان
 راه آهن سراسری کشور از سه نقطه شمال مرکز و جنوب شروع کردند.

۲- امتیازات

نتیجه ۳۰ سال فعالیت برای ملت ایران ماشین دودی بود

موقعیت طبیعی و ضعف داخلی کشور ایران در موارد متعدد موجب کشمکش و مناقشه مابین
 دول همسایه ما را فراهم نمود و در موضوع راه آهن نیز بطور وضوح اثرات این رقابت دیده میشود
 و همین رقابت و همجنس دول خارجی باینکه بیکر گرفتن امتیازات و موقع عمل نکند اشتن آنها باعث
 دید که کشور ایران مدت نیم قرن معطل گشته و از دست رفتن راه آهن که آرزوی دیرینه او بود، محروم
 گسرد.

راه آهن ایران در این جنبه برای عزیز کشور همیشه در دست داشته جهت کشورهای همجوار

شماره ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

نیز دارای موقعیت مخصوص بوده است و چونکه با ساختن راه آهنی که بخش کشورهای همسایه انجام میگرفت تضمینات شدیدی متوجه کشور ایران میگردد در حقیقت ساختن راه آهن وسیله‌ای بود که قسمت اعظم منابع اقتصادی کشور از دست او خارج شده و مکتوبان برود .

منابع اقتصادی کشور از هر حیث قابل ملاحظه و از بسیاری نکات برای دارندگان امتیاز آن شایان توجه بوده است و بنا بر این فعالیت‌هایی هم که برای بدست آوردن این امتیازات مصرف میشد و یا برای عقیق گذاشتن اقدامات سایرین بعمل نیامد بی اندازه زیاد بوده است .
فقدان یک سازمان مالی و اقتصادی منظم و ضعف حکومت مرکزی و بالاخره پژمردگی و نومیدی عامه عواملی بودند که راه را برای اقدامات و تجاویزات بینکاران بیشتر باز کرد و وجهت بسط نفوذ آنها کمک میکردند .

شرکتها و در حقیقت کشورها تیکه برای بدست آوردن امتیاز ساختن راه آهن در ایران فعالیت نمود مانند در موارد متعدد با اقدامات جدی دست زده و قبیل از سفرا و اول ناصرالدینشاه پارسیانند زیاد و او طلب برای ساختن راه آهن سراسری پیدا شد و اشخاص مختلفیکه در حقیقت مأمورین مخفی دولت در مملکت بودند بواسطه مختلف سعی در بدست آوردن امتیاز نمودند اولیای امور وقت تحت تاثیر عوامل خارجی و تطبیعاً تیکه بعمل میامد بدون مطالعه امتیازات سعی میداد که خسارات صدها مادی و معنوی تحمیل کشور میکرد .

در سال ۱۳۱۴ شمسی یکی از شرکت‌های انگلیسی که با ساختن راه آهن وین - اسلامبول اشتغال داشت در قصد درآمد که این خط را تا کرانه های خلیج فارس امتداد داد و بند سین ترتیب در پای بند یترانه را بجنوب ایران متصل نماید . ولی بواسطه اشکالات و عواید متعددی که پیدا شد موفق با اجرای نقشه خود نرسید .

در سال ۱۳۵۰ شمسی دولت انگلستان برای ایجاد راه آهنی که رابطه هندوستان از طریق شرق نزدیک باشد اقدام کرد و در نظر گرفته بود که خط مزبور از بند یترانه شروع شده و پس از عبور از رودی فرات و در جلّه از جنوب ایران گذشته و از طریق مکران بکراچی منتهی گردد و در پارسا روین جولیبور رویترا که جنبه امتیاز احداث بانک شاهنشاهی را بدست آورد از طرف کمیسیون مخصوص پارلمانی انگلیسی مأمور اقدام کرد و در زمان وزارت میرزا حسینخان سپهسالار امتیاز

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴

ساختمان راه آهن سراسری را تحصیل نمود. مدت این امتیاز برای ۷۰ سال در نظر گرفته شده بود و بموجب آن میبایستی راه آهن از رشت بیابنتخت ساخته شده و از آنجا تا خلیج فارس ادامه یابد. طبق قرارداد منعقد شده ما بین دولت ایران و (بارون جولیس روتتر) مقرر گردید که بیست درصد درآمد و سود ویژه این راه بد دولت ایران پرداخت شود و سه از مدت امتیاز تمام راه بسا ما همیشه واد و ات بد دولت منتقل گردد.

در این امتیاز قید شده بود که در مقابل مزایای مزبور استفاده از کلیه کانهای کشور به سراسر کانهای طلا و نقره و سنگهای یهبادار صاحب امتیاز واکد اربو ۱۵ درصد درآمد خالص آن سالیانه بد دولت ایران پرداخت شود و بطور کلی با شرایطی که در این قرارداد قید شده بود تمام منابع ثروت کشور از حیث جنگل - آب و اراضی برای ساختمان راه آهن برای کان در اختیار (بارون جولیسوس) گذاشته میشد.

چون اقدامات ابتدائی برای شروع بساختمان در موردی که معین شده بود انجام نگرفت قرارداد بخودی خود در سال ۱۲۵۱ لغو گردید.

ولی در این امتیاز طلت اصلی عدم اجرای نقشه تهیه شده توافق نظری بود که در جریان امور ما بین دولت انگلیس و روسیه تزاری در مورد اختلافات موجوده در افغانستان پیدا شد بدین معنی که دولت روسیه متعهد گردید که از دخالت در امور داخلی افغانستان دست بردارد و دولت انگلیس هم از ساختمان راه آهن صرف نظر کند.

در سال ۱۲۵۲ برای نخستین بار دولت روسیه تزاری بمنظور استفاده از نقاط سوق الحیشی ایران یکی از مهندسان سین نظامی خود (فالکن هاین) را مامور تحصیل امتیاز خط آهن چلفا - تبریز نمود و نا محوره متعهد گردید در ظرف پنج سال ساختمان این راه را که طول آن بد حدود ۱۰۰ میل (۱۶۰ کیلومتر) میشد خاتمه دهد ولی چون در خلال مذاکرات دولت ایران متوجه نظر نظامی روسیه تزاری گردید و معلوم شد که مقررات بعد ها خط تبریز تا بغداد امتداد یافته و هر چند دولت عثمانی بکار ورود عملاً اقدامی برای اجرای امتیاز مزبور بعمل نیامد.

نونه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰

در سال ۱۲۵۶ شرکت فرانسوی آلگون درصدی را برای نقشه های قبلی برآمد و یکی از مهندسان آن میشی بنام (نون شیر) از طرف شرکت مزبور با ایران اعزام گردید که خطی از رشت بتهران بسازد





وزارت راه

مرحله نگاه راه آهن دولتی ایران

ولی چون دولت ایران حاضر نبود برای سرمایه ای که در این مورد مصرف میشد هفت درصد تنزیل ببرد از در نتیجه موضوع امتیاز به نتیجه نرسید.

در سال بعد یعنی ۱۲۵۷ شمسی مستر (ونیتسون) وزیر مختار آمریکا در ایران امتیاز مفصلی برای کشیدن چند رشته راه آهن گرفت و قرار بود با سرمایه آمریکائی کمک مهندسیسین آمریکائی شروع بآدم کند ولی این امتیاز هم قبل از آنکه صورت عمل گیرد متوقف گردید.

مقارن همین اوقات مأمورین دولت انگلیس اصرار داشتند که امتیاز کشیدن راه آهن را از امتداد رود کارون تا تهران تحصیل نمایند ولی مساهی آنها نیز بجائی نرسید.

در سال ۱۲۶۰ (هواتال) مقاطعه کار فرانسوی که قبلاً هم بعضی امتیازات مانند کارخانه کازبرق تهران را تحصیل کرده بود امتیاز ساختن راه آهن رشت به تهران را گرفت و طرح پیشنهادی از عبارت از این بود که بعد از خط منور را تا بوشهر امتداد دهد و در ضمن امتیاز منور چندین خط فرعی دیگر نیز پیش بینی شده بود همچنین امتیاز بکار انداختن معادن طرفین راه تا ده کیلومتر با ووا کند ارمیشد و مقرر کرد بد که راه آهن منور در سال ۱۲۶۳ شروع بساختن شود و حتی (هواتال) پانصد هزار فرانک بعنوان ودیعه امتیاز در بانک پاریس با مانت گذاشت.

مقامات آمریکویی گذاشت ولی همیشه مقاطعه کاره هم برای نقشه خود شده اشکال تراشیدهای روسیه تزاری عرصه را بر صاحب امتیاز تنگ کرد و ضمناً صاحب امتیاز نیز فوت نمود بدون اینکه کوچکترین موفقیتی حاصل کرده باشد.

بعد از این امتیاز هیئت شرکت سهامی تراموای روه آهن ایران که یک شرکت بلژیکی بود انتقال یافت و شرکت منور هم از کلیه قسمت های پیش بینی شده در امتیاز فقط بساختن خطری موفق گردید.

در سال ۱۲۶۷ امتیاز راه آهن از کرانه دریای خزر تا پابخش بحاج امین الضرب اعطا شد و نامبرده با دستگیری مهندسین خارجی فقط موفقیت اجرای یک قسمت از برنامه خود یعنی ساختن راه آهن از محمود آباد تا آمل را بدست آورد.

نوبت ۴۵۵۶

در سال ۱۲۶۷ روسها که امتیاز ساختن راه رشت بوشهر را گرفته بودند و تا سال ۱۲۸۷

۱۳۱۷

بدان امتیازات مربوط بساختن راه های شوسه ادامه میدادند در بعضی موارد برای ساختن





وزارت راه

راه آهن اقداماتی کردند که نتیجه نتایج بزرگوار و ملی ایران

در سال ۱۲۹۱ شمسی بانک استقراضی روسها امتیاز راه آهن جلفا - تبریز را از دولت گرفته و بعد از اجازه احداث خط صرفیان تا سرخانه را نیز تحصیل کرد و برای اولین بار این دو خط کاملاً طبق برنامه اجرا و از سال ۱۲۹۴ شروع به بهره‌برداری کردند.

در سال ۱۲۹۱ امتیاز دیگری نیز برای کشیدن راه آهن از بروجرد تا خرم‌آباد تاخر مشهور (محمده) بشرکت انگلیسی (سند یگای راه آهن ایران) اعطا گردید که پس از اتمام عملیات نقشه‌کشی مسکوت ماند.

بدین ترتیب چنانکه مشاهده میشود با وجود فعالیت‌های محدود و نظر خاصی که برای احداث راه آهن در ایران بوده است تا موقعیکه امتیاز راه آهن به (بواتال) داده شد هیچ نوع اقدام موثری برای ساختمان بعمل نیامد و در این مورد هم نتیجه کلیه کوششها احداث راه آهن حضرت عبدالعظیم بود یعنی حاصل فعالیت ۳۰ ساله برای ملت ایران ما همین بودی شد.

راه آهن حضرت عبدالعظیم

خطی که در پیرو امتیاز قبلی بواتال بوسیله شرکت سهامی تراهای و راه آهن ایسرا ن یعنی یک شرکت بلژیکی ساخته شد واسطه بین تهران و شهرری میباشد طول این خط ۸/۵ کیلومتر و عرض راه آهن نیز بکتر است.

فکر ساختمان این راه برای صاحب امتیاز در مقابل اختیارات وسیعی که جهت تهیه راه آهن گرفته بود از این نظر پیدا شد که طبق آمار آن زمان سالیان تقریب سیصد هزار نفر بشهرری زیسارت میرفتند و با نبودن وسیله حمل و نقل اساسی در آن موقع تعبیه این خط بسیار سودمند بنظر میرسید ولی چنانچه ذکر شد امتیاز تهیه این خط را بواتال بشرکت بلژیکی واگذار کرد و این شرکت با سرمایه ای برابر دویست و پنجاه فرانک دست بکار ساختمان شد باین امید که بعد ها با ادامه این راه خود را بخلیج فارس برساند.

وسایل این راه آهن که در پیروگسل تهیه شده بود بشکل قطعات منفصل و تحمل زحمات زیاد از راه با طول زیاد کوبه پتهران رسید و در سال ۱۲۶۶ شمسی با تشریفات لازم شروع به بهره‌برداری از این راه شد و در یکسال بعد یعنی ۱۲۶۷ کمپانی مزبور امتیاز ساختمان تراهای ایسرا را





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۷

در داخله شهرت است آورد و قریب ده کیلومتر ریل گذاری نموده و تراموای اسپین رایگان را پرداخت
 که از سال ۱۳۰۶ متدراجا تراموای شهری برجیده شد .
 روسها با سازش قبلی از کمپانی بلژیکی اجازه ادامه خط ریلی نامعادن سنک کچ را واقع
 در جنوب شرقی تهران تحصیل کردند ولی عملاً اقدامی در این مورد نشد .
 در ضمن امتیازات بواتال اجازه ای هم برای احداث راه آهن از تهران تا معادن ذغال سنک
 واقع در قریه پشنگ گرفته شده بود که ساختمان یکراه بطول ۸۰ کیلومتر از ای باب میگرد ولی این
 کار هم عملی نشد .
 راه آهن حضرت عبدالعظیم که در ابتدا ای کار در آمد خوبی داشت عملاً بطور متوسط سالیانه
 ۶۶۰۰۰۰ مسافر از تهران بشهرری میبرد . در صورتیکه هزینه بهره برداری آن بیش از ۲۶۰۰۰۰
 ریال نمیشد ولی در اواخر سالت فرسودگی وسایل و سهیل انکاری در تعمیرات روز بروز درآمد آن کم
 و هزینه بالا میرفت بقسمیکه در بعضی از سنوات مدام که هنوز حرکت قطار ارای برنامه مرتسب
 و منظمی بود در آمد تراموای شهری قسمتی از هزینه اداره راه آهن ری را تامین میکرد فعلاً راه آهن
 ری که چندی قبل از طرف کمپانی بلژیکی واگذار شده است بطور غیر مرتسب بکار خود ادامه میدهد .

راه آهن آمل

بقسمیکه در مورد امتیازات راه آهن مذکور کردیم در سال ۱۲۱۷ شمسی حاج محمد حسین امین
 ضریب امتیازی برای ساختمان راه آهن از کرانه دریای خزر تا پایتخت تحصیل کرد .
 امین ضریب برای هزینه ساختمان راه آهن مزبور از سرمایه شخصی و جمعی از تجار ایرانی
 استفاده کرد ، و منظور اساسی او این بود که با ساختمان راه مزبور تجارت مازندران را پهن
 اختصاص دهد .
 برای ساختمان این راه از متخصمین خارجی و مخصوصاً مهندسی بلژیکی استفاده شده
 اند و ات و وسایل لازم نیز از آن کشور خریداری شد ولی در ضمن عمل اختلافاتی ما بین امین ضریب
 و مهندسی بلژیکی بروز کرد و تا میگردگان ایران را ترک کردند در حالیکه هنوز کاری انجام نشده
 بود و پس از هزینت آنها کارگران ایرانی راه محمود آباد را تا آمل و حتی تا نزدیکی جمکلا ادامه
 دادند

۴۵۵۶
 ۳۰۰۰۰۰
 ۲۳۱۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۸

دادند ولی چون در ضمن ساختمان اصول فنی رعایت نشده بود نتیجه کار نیز رضایتبخش نشد و در ساختمان
 شده که طول آن ۱۸ کیلومتر بود از آن زیاد ی پیدا نکرد .
 برای بهره برداری از راه مزبور یک دستکاه لکوموتیوسیک و دو واژده و اکنون بدین سقف وارد شده
 بود که توسط یک راننده آلمانی اداره میشد و بعد از او هم یک راننده حبشی این کار را به عهده گرفت
 که چون تخصص زیادی نداشت تنها لکوموتیور راه آهن آمل را خراب کرد .
 راه آهن آمین ضربت که در بدو ساختمان پیش بینی شده بود تا شهران ادامه پیدا کند متذرجسا
 روی خرابی گذاشته عمارت نسبتا مفصل ایستگاه آمل و خط آهن آن غیر قابل استفاده و از چند سال قبل
 خطوط آهن آن پرچیده شد .

راه آهن آذربایجان (جلسا)

سومین راه آهنی که در ایران ساخته شد راه آهن آذربایجان بود .
 امتیاز راه آهن که در سال ۱۲۹۱ شمسی بیانک استقراض روس داده شده بود متضمن ساختمان
 راه آهن بین تبریز تا جلفا بود که بعد از ساختمان خط صوفیان تا شرقخانه نیز بان اضافه کردید و بطور کلی
 این راه آهن از سال ۱۲۹۴ شمسی بد بهره برداری کرد .
 در امتیاز ساختمانی راه آهن آذربایجان حق اکتشاف و استخراج معادن واقع تاده فسخی
 طرفین راه نیز بیانک استقراض و اکتفا شده بود .
 خط آهن جلفا تا تبریز ۱۱۴ کیلومتر و خط صوفیان تا شرقخانه واقع در ساحل دریاچه رضائیه
 (شاهی) ۵۲ کیلومتر بود . هر دو این خطوط که در بناله راه آهن های رسمی روسیه میباشد از داخل
 ریلها برابر ۱۵۲۴ میلیمتر بود و بعضی اوقات با خط مابین قفقاز و آذربایجان تهیه کردید .
 این راه آهن در زمین استفاده های بازرگانی در مواقع ضرورت نیز برای مصارف سوق الجیشی
 مورد استفاده قرار میگرفت و مخصوصا در جنگ بین الملی ۱۸۱۸ تا ۱۹۱۱ جهت حمل نفوس و مهمات
 و خواربار خدمت زیادی انجام داده است .

نوبه ۴۵۵۶

۲۳۰۰۰۰۰۰

این راه آهن که رسامید و روسیه تعلق داشت پس از تغییر رژیم و پیدایش روسیه جدید بموجب ۲۳/۷

عهدنامه ۱۹۲۱ مسیحی (۱۳۱۹) شمسی بدولت ایران ضمن بعضی امتیازات دیگر واگذار شد .





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

در موقع واگذاری راه آهن مزبور بدولت ایران بهیچوجه خط مزبور قابل استفاده نبوده و ادواتیکه بایران واگذار شد تماماً تخریب و خراب بودند و ساختمانهای ایستگاهها و پوهان نیز از هم پاشیده و وسایلیکه در دسترس اشخاص بود بفحارث رفته بود.

دولت ایران پس از تحویل خط آهن رایجان جدا مشغول ترمیم و حاضر کردن آن برای بهره برداری شد و مقرر کرد بد که عواید خط مزبور تا مدت پنجسال برای اداره و ادامه ترمیمات خط آهن رایجان مصرف شود.

بامساعی زیاد و بالاخره خط مزبور کاملاً ترمیم شده و با تعمیر تراورسها و ترمیم ریلها و ایجاد ساختمانهای جدید و ایستگاههای مرتب سروصورتی براه آهن آهن رایجان داده شد و لگتیوها و واگنهای نو خریداری گردید و کارخانه تعمیرات اساسی با تجهیزات کامل در تبریز شروع بکار کرد و وحتمی برای رفع احتیاجات سایر کارخانجات نیز مورد استفاده قرار گرفت.

راه آهن آهن رایجان که بدو بمنظور فعالیتها و نظامی ساخته شده بود با تجدید نظری که در ساختمان آن بعمل آمد راه آهن تجارتی کامل شد که برای دولت ایران در سال درآمدی در حدود پنج ملیون ریال تامین کرد.

راه آهن تبریز - جلفا شامل ده ایستگاه میباشد که باد نظر فواصل از ایستگاه مرکزی تبریز بطریق زیر واقع شده اند:

تبریز	۰	کیلومتر
صوفیان	۳۱	"
سگیان	۴۶	"
پتایم	۵۴	"
کندلج	۶۱	"
مرند	۷۵	"
هرزند	۹۹	"
زال	۱۱۴	"
گرگر	۱۳۰	"
جلفا	۱۴۶	"

نوبه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳۱۷

راه نرض صوفیان - شرفخانه که از اولین ایستگاه خط تبریز - جلفا متشعب میگردد دارای

۴





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۰

سه ایستگاه زیرمیباشد :

صوفیان	۰	کیلومتر
دیزه	۲۸	"
شرخان	۵۶	"

راه آهن ماکسو

پس از ساختن راه آهن آذربایجان روسها در موقع جنگ بین المللی کذشته ۱۸-۱۹۱۴ برای مقاصد نظامی خود بین شاه تختی و مرکز ترکیه راه آهنی ساختند که ۱۰۰ کیلومتر از خاک ایران عبور میکرد ولی در موقع تحولات تاریخی بین سالهای ۱۶-۱۹۱۷ این خط بکلی نابود شد و امروزه بکراتری از آن باقی نمانده است و تنها یادگار این راه آهن که قطعات و ادوات آن توسط سربازان روس و عثمانی و سایر محلی غارت شده و مثنی آهن آلات بدون استفاده میباشد .

راه آهن زاهدان

این راه آهن در حقیقت ادامه راه آهن هند و افغانستان بوده و از نوشکی تا زاهدان امتداد داشته است .

راه آهن زاهدان از خط اصلی هند وستان در (بولان) جدا میشود یک شعبه از نوشکی بزاهدان و شعبه دیگر تا نقطه ای با اسم چمن در خاک افغانستان پیش میرود .

راه آهن زاهدان که اصولاً بمنظور نظامی و سوق الجیشی ساخته شده بود عملاً تا مدتی برای حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار گرفت و مخصوصاً در مواقعی که تجارت ایران منحصر در خطوط شمال و شرق رونق داشت این خط ارزش بسیاری پیدا کرد .

پس از مدتی این راه آهن بدولت ایران واگذار گردید و مقرر شد تا خراسان امتداد پیدا کند ولی در این راه اقدامی بعمل نیامد و در همین حال چون سایر خطوط تجاری ایجاد گردید و راه

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰

۲۳۷

مخصوصی پیدا کردند راه آهن زاهدان ارزش و در نتیجه فعالیت خود را از دست داد . از تاسیسات مهم راه آهن زاهدان لوله آب میرجاوه میباشد که آب تصفیه شده را از میرجاوه





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره
تاریخ ۱۳۲
پیوست

ص ۱۱

بزه‌دان می‌رساند و یاد رنظر گرفتن بی‌آبی منطقه زاهدان لوله کشی مزبور اهمیت زیادی دارد .
راه آهن فرعی بوشهر

راه آهن فرعی بوشهر - بزازجان بطول ۵۰ کیلومتر بود ، در سال ۱۲۹۲ شمسی توسط انکلیسها ساخته شده است ولی چون ایجاد و پیدایش این خط هیچ نوع خصوصیت اقتصادی را در بر نداشت پس از سه سال تعطیل گردید و بمتدرج ریلهای آن هم برجسته شد .
+ بقسبیک ملاحظه می‌شود تا سال ۱۳۰۰ شمسی مجموع خطوطی که در ایران بوجود آمده بود مشتمل بر راه آهن حضرت عیدالمعظم - آمل - جلفا - ماکو - زاهدان و بوشهر میشد و مجموعا دارای طولی در حدود چهارصد کیلومتر بود ولی محض ابعاد عدم تمرکز ارتباط با یکدیگر موجود نبودن سازمان صحیحی که از این خطوط ینفع کشور استناد نماید تا چارارزش راه آهن های ساخته شده متناسب با طول آنها نبود ، به علاوه عدم وجود یک حکومت مرکزی که بتواند با از بین بردن رژیم طوک الطوائفی نفوذ خود را توسعه داده و یک وسیله نقلیه مطمئن برای ارتباط کشور بوجود آورد شهرهای ایران مراکزی مجزا را تشکیل داد ، و در موارد لزوم کمک موثری نسبت بیکدیگر نمیتوانستند انجام دهند .
+ در اینموقع ما ساختمان و ایجاد یک راه آهن مرتب و اساسی بسیار مشکل بنظر میرسید و مخصوصا صعوبت ساختمان بحالت موانع طبیعی و متعدد دی که در کشور وجود داشت خود بزرگترین مانع بوجود آوردن راه آهن بشمار میرفت ، شمعاعدم استعداد اقتصاد ی کشور نیز عامل موثر و مهمی برای این محرومیت بود ، است .
بطور کلی موانعی که باعث تعویق ساختمان یک راه آهن اساسی در ایران بود ، بطریق زیر خلاصه میشود :

- ۱- مخالفت کشورهای همسایه که نسبت با ایجاد یک چنین راه آهنی خوشبین نبود ، و وجود آنرا هر یک برای موانع خود مقرر میدانستند .
- ۲- اختلافات و نفاق داخلی که بین طبقات و دستجات مختلف در کشور موجود بود .
- ۳- عدم استعداد اقتصادی و ضعف مالی خزانه کشور .
- ۴- وجود موانع طبیعی که فکر ساختمان یک راه آهن سرتاسری را محمل مینمود .

نوبه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۲

راه آهن سراسری

الف - کارتهیسه

ساختن يك راه آهن اساسی بقسمیکه بتواند در خورشونوات يك کشور چندین هزار ساله باشد مقدمات و تهیه ای متناسب با عظمت آنچه باید بدین دست زد ایجاد مینماید .

موانع طبیعی کشور پهناوری بمساحت ۱۶۶۵۰۰۰ کیلومتر مربع و مرزهایی بطول ۷۲۲۵ کیلومتر + طبیعت شمال بجنوب و از خاور به باختر دارای ابعاد زیادی شده که ایجاد يك خط مواصلاتی اساسی در آن از مرزهای بمرز دیگر چندین سده نخواهد بود مخصوصاً اگر این خط در اصلاتی در نوع راه آهن انتخاب شود چه راه آهن از نظر فنی شرایطی را تحمیل مینماید که ایجاد آن در همه حال بسهولت امکان پذیر نخواهد کرد زیرا اگر در جاده های شریقه از شبیهای چند درصد صحبت میشود در مورد راه آهن بایستی از حیث چند در هزار گفتگو کرد و در نتیجه تعبیه و ساختمان پلها و تونلهایی در راه آهن در مورد لزوم واقع میشود که از نظر فنی و اقتصادی توجه بیشتری را الزام مینماید .

يك نظر منقشه کشور بطور وضوح روشن میسازد که چگونه رشته های متوالی ارتفاعات از شمال غربی شروع شده و پس از بیمودن سراسر مغرب ایران بمحاذات سواحل جنوب بسوی مکران و لوجستان انگلیس میروند . رشته دیگری از گوشه آذربایجان شرقی شروع گردیده و در امتداد سراسر شمال ایران بجناب + شمال شرقی پیش میروند .

رشته ارتفاعات شمال غربی - مغرب و جنوب کشور بقسمی ادامه یافته که باتشکیل دالانهای متوالی سرهای متعددی را بوجود آورده و بزرگترین مانع کارهای ساختمانی راه آهن بشمار میروند . متناسب با چنین خوردگیهای متعددی که کشور را فرا گرفته دره های عمیق رودخانه های وسیع و صغاری آب بتعداد زیاد موانع بیشماري در مقابل ساختمانهای راه آهن محسوب میگردند .

وسعت صحاری لم یزوع نیز عامل دیگری است که بر مشکلات بالا اضافه میشود و بطور کلی ایجاد سازمانهای راه آهنی را مشکلتر میسازد .

ارتفاعات - رودخانه ها و صحاری لم یزوع که از موانع طبیعی محسوب میگردند هر چند بسرای نوبه ۴۵۵۶ ایجاد راه آهن عوامل نامساعد بشمار میروند ولی ترقی علم و صنعت نیز بدان پایه که بتواند با این عوامل مبارزه نماید میرسد مشروط بر آنکه اشخاص کاردان بصیر و با سابقه برای اجرای برنامه در نظر گرفته

۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۳

شده و ساختمان راه آهن بدست این نوع عناصر داده شود.

دولت ایران نیز برای پیروزی بر موانع طبیعی با استفاده از متخصصین و مهندسان سنین خارجی مبادرت ورزیده و برای همکاری با این عدّه از تعداد معدودی مهندسان ایرانی که در کارهای ساختمانی دست داشتند دعوت بعمل آورد.

ضعف اقتصادی ایجاد یک خط راه آهن بطول چند هزار کیلومتر برای کشوری که هیچ نوع سازمان اساسی راه آهنی در اختیار ندارد کار ساده ای نبود و مخصوصاً از نظر اقتصادی و بنیه مالی شایان توجه میباشد. بسیاری از کشورهای دیگر در چنین مواقع از قرضه های خارجی استفاده کرده و با اینکه ساختمان خط آهن کشور خود را با امتیاز میگردانند همچنانکه در موارد متعدد امتیازهای راه آهن در ایران بکشورهای بیگانه داده شده بود ولی سوابقی که ایرانیان از امتیاز قرضه های خارجی داشتند برای ایجاد راه آهن سرتاسری بدست زدن باین دو کار عاقلانه بنظر نمی رسید و مخصوصاً شخص اعلیحضرت پهلوی از این دو کار بی تمهیدات کمرزبان بود بنا بر این برای تامین بودجه کافی جهت ساختمان راه آهن سرتاسری بقسمیکه پرداخت آن تحمیل زیاد ببدن افراد کشور نباشد.

قانون انحصار قند و شکر در تاریخ نهم خرداد ماه ۱۳۰۴ وضع گردیده بموجب آن مقرر شد از هر یک من قند و شکر که بایران وارد شده و بباد را بایران تهیه میگردد در ریال و از هر یک من جای ۶ ریال مالیات برای مصارف ساختمانی راه آهن دریافت شود و کم بود آن نیز از محل درآمد عمومی کشور جبران گردد.

باتصویب قانون انحصار قند و شکر و جای زمینه از نظر نظر برای ساختمان راه آهن فراهم گردید و در پیرو آن برای اجرای بررسی مقدماتی و عملیات نقشه برداری اقدام بعمل آمد.

در ۲۰ بهمن ماه ۱۳۰۴ بموجب قانونیکه بتصویب شورای ملی رسید اداره راه آهن در وزارت نوایده عامه تاسیس گردید و بوازده مهندس امریکائی بسم برستی مهندسان بولته استخدام گردیدند و بایران آمدند.

این دوازده نفر با همکاری متخصصینی که در زمین ایرانیان وجود داشت و رفع نواقص سازمانی خود بوسیله سایر کارمندان فنی که از سایر کشورها استخدام گردیدند جهت بررسی مقدماتی و نقشه برداری و تعیین مسیر قطعی شروع بکار نمودند.

شماره ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۴

ب - بررسی مقدماتی

برای بررسی مقدماتی و تعیین بهترین مسیرش در سه نقشه برداری با وسائل و تجهیزات کامل دست بنکارشناسائی شدند .

دسته یک شناسائی - در جنوب بمطالعہ بندرگاہ و تعیین عمق خور موسی (بندر شاهپور) و محمره (خرمشهر) مشغول گردیده و برای تعیین مبدأ راه آهن در نقاط ساحل بنقشه برداری مشغول کار شدند و در این مدت بنقشه برداری و تعیین عمق ۱۰۰۰ کیلومتر مربع از سواحل جنوبی موفق گردیدند .

دسته ۲ شناسائی - مسیر خط راه را از خور موسی تا اهواز و صالح آباد (اندیمشک) مورد مطالعه و بررسی قرار داده و نقشه های لازم تهیه نمودند .

دسته ۳ - شناسائی - کوهپایه از شمال در زفول بمطالعہ پرداخته و مخصوصاً در نواحی کوهستانی مابین زفول و بروجرد بتعیین مسیر قطعی بپرد از و بموجب تشخیص این دسته مقرر شد مسیر از تنگه های دره آبدیز عبور نماید .

دسته ۴ - شناسائی - این دسته مأمورین تعیین مسیر را در خط شمال داشته و میبایستی از طریق ری - ورامین ایوانکی و قشلاق (کرمان) بمطایع ساحلی و نقشه برداری مشغول شود .

دسته ۵ - شناسائی - در شمال ماموریت ساحلی و نقشه برداری خط سمنان را از طریق سلسله جبال البرز میباید داشت که تا سواحل بحر خزر عملیات را ادامه دهد این دسته با مطالعه کلیه معا بر مابین شاهرود و کرکان چون هیچیک از معا بر را برای عبور راه آهن مناسب ندانست بقیروز کوه مراجعت نمود و از کوه فیروز کوه سمت غربی رودخانه طالار را برای مسیر قطعی انتخاب کرد .

دسته ۶ شناسائی ماموریت ساحلی در نقاط ساحل دریای خزر را بمنظور تعیین عمق دریا در بندر رجز داشت که بندرگاہ نقطه انتهائی راه آهن را انتخاب نماید و ضمناً موظف بود که قسمت های واقع در جلگه اشرف (بهشهر) را نیز ساحلی و نقشه برداری نماید . این دسته برای بدست آوردن بهترین و مناسبترین نقطه برای بندر بنقشه برداری و تعیین عمق ۲۵۰ کیلومتر مربع از آبهای ساحل دریای خزر اقدام کرد .

شماره ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۵

مسیر قطعی - پس از بررسی مقدماتی برای انتخاب مسیر قطعی راهی که بایستی در سالی

خزارد را بخلیج فارس مربوط سازد اقدام بعمل آمده و بطریق زیر انتخاب گردیده .

راه آهن سراسری ایران در شمال از بندر شاه واقع در آبهای جنوب شرقی دریای خزر شروع

شده پس از عبور از جلگه مازندران از ساری و شاهان گذشته و دره تنگ طالار واقع در رشته جبال

البرز وارد میشود و گردنه مرتفع فیروزکوه را بکمت تونلهای متعدد و پلهای عدیده بایک مسیر

پهن در پیچ طی کرده و از مرتفعترین نقاط راه آهن شمال واقع در تونل کدوک با ارتفاع ۲۲۰۶ متر

عبور نموده پس از خروج از کوههای البرز در داخل کوه جلگه مسطح و راعین شده بتهران که در

فاصله ۶۱۰/۸۵ کیلومتر از بندر شاه میباشد میسرند . سپس از جلگه های قم و اراک گذشته

از دورد و وارد نواحی کوهستانی و رشته عظیم جبال لرستان شده پلهای بزرگ و تونلهای

طولانی را گذشته و بالاخره در نزدیکی اندیمشک داخل در جلگه مسطح خوزستان شده و از نزدیک

شهرهای دزفول و اهواز با عبور از روی رودخانه کارون به بندر شاه عبور واقع در محل سابق خور موسی

بخلیج فارس منتهی میگردد .

طول تمام مسیر خط سراسری از بندر شاه هیورتا بندر شاه ۱۳۶۴ کیلومتر بود که از این مسافت

۱۵۷ کیلومتر آن در شمال از کوهستان گذشته و ۱۱۶۹ کیلومتر آن در جنوب از قله جبال و دامنه های

کوهستان عبور مینماید و بقیه مسیر در جلگه قرار دارد و با از کوهبر میگردد .

مسیر راه آهن از نظر مناطق مختلف که در آن دیده میشود به هشت منطقه مختلف تقسیم میگردد :

۱- قطعه بین بندر شاه و شاهان بطول ۱۱۷ کیلومتر واقع در جلگه بیهشهر مازندران که از

بخشهای بندر شاه و بندرگز و شهرهای ساری و شاهان عبور نموده و هوای این قطعه گرم و مرطوب

و زمینهای حاصلخیز که در عین حال مالا ریائی میباشد .

۲- قطعه واقع بین شاهان و کدوک بمسافت ۱۱۵ کیلومتر واقع در دامنه شمالی کوهستان

البرز که از زیباترین مناطق راه آهن سراسری بود و شیب راه آهن رو به زونی نهاده و در قله کدوک

ارتفاع راه آهن به ۲۲۰۶ متر میسرند که مرتفعترین نقطه عبور راه آهن در شمال محسوب میگردد .

در این قطعه راه آهن از تونلهای پلهای متعدد دی عبور کرده و آب و هوای آن مرطوب و معتدل ۲۳/۷

میباشد و مناظر طرفین راه از جنگلهای انبوهی پوشیده شده است .

نوبه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۶

- ۳- قطعه کد وک کرمان بطول ۱۰۴ کیلومتر واقع در دامنه جبال البرز که راه آهن پس از عبور از قصبه فیروزکوه در امتداد دره حبله رود گذشته وارد کویر کرمان شده و اراضی مجاور آن تنها نزدیکی ایستگاه سیمین دشت دارای اراضی حاصلخیز بود و ازان ببعد کوهستان ویا همیشه بود آب و هوای این قطعه معتدل و خشک است .
- ۴- قطعه کرمان - تهران - اراک بطول ۴۲۹ کیلومتر که مسیر راه آهن از فلات مرکزی ایران گذشته و قسمتی از مسیر آن از اراضی حاصلخیز و قسمت دیگر از بیابانهای خشک و یا بیابور میکند و شهرهای ورامین - تهران - قم و اراک را میباید . هوای این منطقه گرم و خشک است .
- ۵- قطعه اراک - درود بطول ۱۴۷ کیلومتر که شامل اراضی ناهموار بود و در بعضی نقاط کوه برهائی زیاد ی لازم شده .
- راه آهن سراسری که پس از نزول از کد وک ارتفاع آن تنزل کرده و در ایستگاه کویر ارتفاع آن از سطح دریایه ۲۹۲ متر رسید . بود از ایستگاه مزبور مجدداً صعود کرده و در این منطقه یعنی نزدیکی ایستگاه نورآباد بلندی آن از دریایه ۲۲۰۰ متر میرسد که بلندترین نقطه مسیر راه آهن از سطح دریایه شد هوای این منطقه خشک و معتدل و در زمستان برفهای سخت در بعضی نقاط آن دیده میشود .
- ۶- قطعه رود شهبازان بطول ۱۳۲ کیلومتر که رودخانه مسیر خود را در کنار رودخانه آیتینز و مشرفات آن میباید و از دره وازند دره یا تنگ بزرگ واقع در کوهستانهای عظیمی که فلات مرکزی ایران را از جلگه خوزستان جدا میسازد عبور میکند .
- این قطعه مشکلترین قطعات ساختمانی راه آهن بود و هزینه تهیه آن نیز معلوم وجود رشته جبال عظیمی که در مسیر قرار دارند خیلی زیاد بود . است . هوای این منطقه گرم و خشک است .
- ۷- شهبازان - قطعه اندیشک بطول ۷۴ کیلومتر اراضی این قطعه ناهموار بود دارای عوارض زیاد است و هوای این قطعه بسیار گرم و خشک میباشد .
- ۸- قطعه اندیشک و بندر شهابور بطول ۲۵۰ کیلومتر که مسیر راه آهن پس از گذشته شهابور ۴۵۵۶
از رودخانه های بلارود و آبد بزرگوارون بجلگه سطح خوزستان رسید و در شهبازان هوا از بوسیله پست
بزرگ آهنی از کارون گذشته به بندر شهابور واقع در خلیج فارس منتهی میگردد . هوای این منطقه

شماره ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰

۱۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۷

فوق العاده گرم و شبیه مناطق حاره می باشد .

راه آهن سراسری

ب - در دست ساختمان

- پس از اینکه نقشه برداری عمومی مسیر توسط شش دسته مختلف با تمام رسید و مقدمات کار برای شروع ساختمان فراهم گردید در تاریخ ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ ضمن تشریفات رسمی اولین کلنگ جهت شروع ساختمان در محل نزدیک با ایستگاه فعلی تهران توسط اعلیحضرت رضاشاه پهلوی بر زمین زده شد و بلافاصله عملیات از ۳ نقطه شروع شد .
- دسته یک ساختمان با یکصد نفر عمده از جنوب شروع بکار نمود و پس از چند روز از آغاز کار تعداد کارگران به ۱۶۰۰ نفر بالغ شد .
- دسته دوم در تهران با یکصد نفر عمده شروع بکار نمود و از روزهای بعد سیصد نفر منظور توسط اراضی ایستگاه بکار ادامه میدادند .
- دسته سوم در بندرککریا ۶۷ نفر کارگران از عملیات ساختمان را در شغال نمودند .
- بدیهی است شروع بکار با نواقصی که از حیث وسائل مشاهده میشد بسیار مشکل بود و مخصوصاً صعوبت عملیات در مناطق کوهستانی نیز بر اشکالات میافزود و در ناحیه شمال و مناطق مالا راخیز این مشکلات چندین برابر میشد . در ضمن اینکه کارگران سه عملیات شمال از بندرککریا و حملات مالا را در فشار بودند نتراتیکه در جنوب بخدمت ادامه میدادند دچار کمای طاقت نرسای مناطق خوزستان بودند و رو به معرفته عملیات تیکه در راه ساختمان خط راه آهن سراسری انجام گرفته از دامنه دارترین و صعب ترین فعالیتها می باشد که در این کشور تا کنون بظهور نرسیده است .
- بدیهی است برای رفع اشکالات اداره راه آهن نیز با تمام توجدها بکار نمود و برای تهیه وسایل و آذوقه و کلیه احتیاجات کارمندان کوشش مینمود و ضمناً اداره امور راه آهن قسمتهای فنی زیر را نیز تحت نظر گرفته و انجام داد .

۱- باز دیدهای فنی برای تعیین مسیر راه آهن ۱۳۴۵ کیلومتر .

۲- نقشه برداری مقدماتی ۱۵۱۳ کیلومتر .





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

۴- مطالعات درآبهای ساحلی شمال و جنوب و تهیه نقشه های تیوگرافی

۵- مطالعه مجاری آب و انهار قدیم خوزستان و تهیه نقشه پل و سد جدید اهواز

۶- تسطیح و خاکریزی کامل ۱۵۸ کیلومتر

۷- نقشه برداری و انجام پاره ای کارهای مقدماتی در ایستگاه تهران

پس از انجام کارهای مقدماتی توسط اداره راه آهن در اینموقع لازم بود که اقدامات اساسی برای ساختمان راه آهن انجام گرفته و ترتیبی اتخاذ شود که راه آهن سراسری در مدت کمی پایان پذیرد.

بنا بر این بموجب اعلانات مناقصه ای که از طرف اداره راه آهن در کشورهای خارجه توزیع شده بود توجه کمیانیها و سرمایه داران خارجی برای شرکت در ساختمان راه آهن جلب گردید و نمایندگان چند برای مطالعه محلی اعزام داشتند و دولت نیز برای تسریع در کار ساختمانسی مصمم شد که بقیه عملیات نقشه برداری و تسطیحی از ساختمان خط سراسری بطور آزمایشی بمقاطع کاران واگذار شود تا در ضمن پیشرفت کار ساختمان منته و مابذی نیز از میزان مخارج بدست آید.

در بین پیشتهباد کنندگان سندیکائی مرکب از کمیانی های زیر جلب توجه کرد :

آلمانی	فیلیپ هولتزمن
آلمانی	یولیوس برگر
آلمانی	سیمنز با و وینیون
آریکائی	لیولن

بموجب قانونیکه در تاریخ ۲۰ فروردین ۱۳۰۷ گذشت دولت قرارداد ای با سندیکائی ناهیرد منعقد نمود و تکمیل عملیات نقشه برداری را بانضمام ساختمان ۱۵۰ کیلومتر از شمال و ۱۵۰ کیلومتر در جنوب بمعهد او واگذار کرد.

در بد و امر در نظر بود که ۱۵۰ کیلومتر از راهیکه توسط اداره راه آهن ساخته شده بود بطور آزمایشی از طرف دولت بوسیله مهتد سین امریکائی تکمیل شود و برای این منظور نیز قانون





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۶۹

۳۰ خرداد ۱۳۰۷ از مجلس گذشت ولی بعد انجام این کارنیزه سندیکا ی بالا واگذار شده و چون دیگر اداره ساختمان وظیفه ای نداشت در تاریخ ۲۳ خرداد سال ۱۳۰۷ منحل گردید . سندیکا ی راه آهن انجام عملیات شمال رایکمانی های آلمانی و عملیات جنوب رایکمانی امریکائی واگذار کرد .

از بابت اجرت نقشه برداری مقرر گردید جهت هر کیلومتری ۳۶۸۰ ریال بسندیکا پرداخت شده و از برای عملیات ساختمانی ده درصد از مخارج بعنوان هزینه اداری و حقوق الزحمه بسندیکا تادیه شود .

سندیکا پس از انجام نقشه برداری قطعی مسیر قطعی را انتخاب نمود و نقطه انتهائی که توسط اداره راه آهن بندرگز تعیین شده بود بوسیله سندیکا ۲۲ کیلومتر بالاتر یعنی در محل بندر شامه تعیین گردید تا در همین محفوظ بودن از یاد و امواج دریا بعلت عمق بیشتری که در آن برای باراندازی کشتیهای سنگین مناسبتر باشد .

عملیات ساختمانی شمال از بندر شامه تا شاهی بخوس پیشرفت نمود و زیرسازی - روسازی و ساختمانهای لازم تکمیل گردید و از هر حیث طبق مشخصات فنی بدو هیچ نوع نقصی ادا نموده است در جنوب اسکله چوبی بندر شامه همپوشیده شده و نتواند یمنك ساختمان وریل گذاری گردید و لسی چون ساختمان در این قطعی اساسی نبود در اثر بارندگی ۱۳۰۸ وظغیان رودخانه کرخه سیل قسمت اعظم خط راه را هواز خراب کرد و از بین برد .

بنطور کلی عملیات در جنوب اساسی نداشته و قسمت اعظم پلها و ساختمانها استحکام لازم را نافته بود و روی هم رفته سندیکا ی راه آهن که در مدت عملیات یکصد و پنجاه ملیون ریال مصرف کرده بود محصول زحماتش بدان پایه ارزش نداشت و ناچار در مهرماه ۱۳۱۰ قرارداد سندیکا فسخ و عملیات آن خاتمه پیدا کرد .

در موقع لغای کتورات سندیکا ی مزبور چون در شمال بعضی عملیات ناتمام بود و در همین مجال از طرف کارمندی آلمانی رضایت حاصل بود طبق قرارداد جداگانه ای تکمیل ۱۲۷ کیلومتر راه بین بندر شامه و شاهی بکمانی آلمانی واگذار گردید که پس از اتمام عملیات شروع به بهره برداری از این خط گردید .





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۰

پس از اتمام قرارداد سند یکادولت خود اداره عملیات و ساختمان راه آهن را بدست گرفته یکفر
سرمهندس و چند نفرمهندس سوئدی را برای اجرای ساختمان در شمال استخدام شده مشغول
کارشوند و برای جنوب هم یکفرمهندس آمریکائی بنام کارول که سابقه خدمت او در اداره راه آهن
بود بمعیت چند مهندس آمریکائی دیگر در نظر گرفته شدند .

سوئد چهارده سال کارخط از شاه راه را تا کیلومتر ۲۸۵ تسطیح و خاک ریزی کرده پلها

و آب نهارها را نیز ساختند و تونل که وک را نیز شروع کردند .

در جنوب نواقص خطی که بوسیله سند یکا ساخته شده بود قسمت اعظم مساعی کارول و همکارانش

را مصروف نمود و مخصوصاً در نواحی جنوب که مورد حمله و تعرض سیل قرار می گرفتند تعمیرات اساسی

بعمل آمد و در ساختمان ابنیه نیز جدیت زیادی مصروف گردید . بطور کلی کارول گذشته از اصلاح

۲۵۰ کیلومتر خطوط جنوب که قبلاً بوسیله سند یکا ساخته شده بود بعمل آورد ۵۰ کیلومتر نیز

در شمال اندیمشک زیرسازی و ریل گذاری کرد .

کنسرسیوم کامپساکس - راه آهن ایران در این موقع یعنی تا سال ۱۳۱۲ در شمال و جنوب

عملیاتی را انجام داد ه بود که از نظر فنی و همچنین از نظر اقتصاد ساختمان آنها ساده تر و ارزاتر

بود ولی در این موقع از شمال و جنوب وارد مناطق کوهستانی شده در شمال کردنه البرز و قله فیروزکوه

در جنوب ورشته جبال لرستان و تنگهای صعب العبور ره آبد یزد و مقابل راه آهن سد شدیدی

را تشکیل میدادند و ساختمان راه آهن در این معا بردقت و توجه زیادی را الزام میکرد همچنانکه

ساختمانها نیکه در قسمت های کوهستانی راه آهن ایران بعمل آمده عملاً این دقت و توجه در مورد

آن معمول شده و از این نظر ساختمان مشکلترین راه آهن های دنیا بوضع بسیار خوبی انجام گرفته

است .

با توجه بنکات بالا و برای استفاده از تجاری که دولت تا این موقع در عملیات ساختمانی بدست

آورد بود تصمیم گرفته شد بقیه راه آهن از راه مناقصه ساخته شود که نتیجه آن سریعتر و ارزاتر

باشد زیرا که عمل مناقصه و مقاطعه کاری گذشته از تخفیف قیمتها افراد را نیز در عملیات ساختمانی

ذی علاقه نمود و سرمایه های را که را بچریان خواهد انداخت ولی مشروط بر آنکه در ضمن عملیات

۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷

ساختمانی کنترل و بازرسی دقیق از طرف دولت انجام گرفته و نظارت کامل شود .





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۱

در بین کمپانیها و شرکتهاى متعددى که داوطلب ساختمان واحداث راه آهن شده بودند کسرسیم کامپاسکس د انمارکی جلب توجه کرد . این شرکت قبلا بطورمقاطعه ساختمان خط آهن بزرگی را در ترکیه انجام داده بود .

پس از بررسیهای اولیه این شرکت در اول خرداد ۱۳۲۲ قراردادى با دولت منعقد کرد بدینطریق که کسرسیم کامپاسکس بسمت مشاورفنى و نمایندگى وزارت راه تشکیلات کافى و مناسبى + برای ساختمان بقیه راه آهن خط سراسرى بدهد و ضمنا متعهد کردید که خط مزبور را که در حدود هزار کیلومتر بیش بینى میشد در اوائل ۱۳۰۸ تحویل دولت دهد بدینطریق که خط شمال در ظرف چهار سال و خط جنوب در عرض شش سال اتمام پذیرد .

مخارج ساختمان در بودجه وزارت راه منظور و پرداخت میشد ولى برای حق نظارت فنى کامپاسکس جهت هر متره در ولا رطلا تعیین کردید که از طرف دولت پرداخت شود و در مقابل این مبلغ مقر شد که کسرسیم کامپاسکس کلیه تشکیلات لازم در طول خطوط را شخصا بعهده گرفته و از نظر سراسرى و فنى تشکیلات بیکرى برای دولت الزام ننماید و کلیه برآورد ها و ترسیم نقشه ها را خود برعهده بگیرد . بدینطریق فقط در مرکز اداره نظارت ساختمان راه آهن بعضویت عده از مهندسين عالی رتبه تشکیل شد که نقشه های کامپاسکس را مورد مطالعه قرار دهد .

+ کامپاسکس در شروع بکار خط سراسرى رابه ۴۲ قطعه که ۳۲ قطعه در شمال و ۱۰ قطعه در جنوب بود تقسیم کرد . و آنها را متدرجا بمناقصه داد و فعالیت بی مانندى در ساختمان راه آهن بظهور رسید . و با وجود آنکه در موقع شروع بکار مشکلات زیادى در مقابل بود لیکن در عمل برتفوقى بر کلیه آنها از هیچ اقدامى فروگذار نشد و متعجبه پلها - تونلها و سد ها یکى پس از دیگرى اقدام کردید . در سالهای ۱۳۱۴ و ۱۶ و ۱۷ روزانه متجاوز از ۶۰ هزار نفر در کلیه طول خطوط مشغول فعالیت بودند و از هر نژادى برای ساختمان راه آهن ایران از نقاط مختلف دنیا نمونه اى باین کشور روی آورده بود .

کسرسیم کامپاسکس نیز برای اجرای برنامه ایکه بعهده او واگذار شده بود از هیچ روی - کوتاهی نکرد و آنچه به عهده گرفته بود بخوبى انجام میداد .

بنگاه راه آهن ایران - پس از خاتمه خط بندر شاه و شاهى و همچنین در جنوب خط بندر شاهپوراندمشک (صالح آباد) بهره بردارى از این خط شروع شده بود و تحت نظر اداره -

شماره ۴۵۵۶

شماره ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷





بنگاه راه آهن دولتی ایران

راه آهن این دو اداره میشد .

ولی چون متد رجا ساختمان قطعات راه آهن با انجام رسیده و قسمتهای تازه ای برای بهره برداری اضافه میشد برای اینکه اداره امور بطرز مناسبتی که مقرون بصرفه باشد انجام شود پس از مطالعات کافی تاسیس بنگاه راه آهن در تاریخ مهرماه ۱۳۱۴ بتصویب رسید و بموجب آن اداره مخصوص در وزارت راه تشکیل شد که از نظر فنی و مالی دارای اختیارات جداگانه ای بود و بموجب آئین نامه های اداری و مالی خود با سهولت بیشتری میتواند بکاربرد ازد .

بند رشاه بتهران - راه آهن سراسری که در روز ۲۳ مهر ۱۳۰۶ اولین اقدام اساسی برای ایجاد آن بعمل آمد . بود و در تمام مدت ساختمان فعالیت بی نظیری جهت تهیه وسایل و عقیسم گذاردن موانع بکاررفته بود بالاخره در روز ۳۰ بهمن ماه ۱۳۱۵ بند رشاه را بتهران متصل نمود . و در روز مزبور اعلیحضرت رضاشاه پهلوی آخرین پیچ و مهره خطی که اولین کلنگ انرانیز خود ایشان زد . بودند در ایستگاه تهران متصل نمود . و با قطع نوار سه رنگی که در جلوی راه قرار داشت اجازه ورود اولین قطار شمال را که در حقیقت حامل هزاران قطار امید و آرزوی این کشور بود صادر نمودند .

ساختمان خط شمال که طول آن ۴۶۰۸۵۰ متر میباشد در نه سال و چهار ماه و هفت روز پیا پیان رسید و اگر موانع موجود در این راه که اشکالات فنی و اقتصادی و مخصوصاً عدم تجربه باشد منظور کنیم این مدت برای یک چنین ساختمانی هرگز زیاد نخواهد بود .

خط بند رشاه بتهران در مسیر خود از نقاط زیر با خصوصیات شعره شده میگذرند و در جردول زیر سطح ایستگاهها نسبت بدریای آزاد و فاصله د و ایستگاه بدون در نظر گرفتن اجزای کیلومتر منظور شده است .

خط بند رشاه بتهران در مسیر خود از نقاط زیر با خصوصیات شعره شده میگذرند و در جردول زیر سطح ایستگاهها نسبت بدریای آزاد و فاصله د و ایستگاه بدون در نظر گرفتن اجزای کیلومتر منظور شده است .

نوبه ۴۵۵۶

۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰

۲۳۱۷

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها	ارتفاع بمتر
بند رشاه	-	- ۲۲





وزارت راه
بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۲۳

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها	ارتفاع بمتر
بندرگز	۱۹/۴۵۰	۱۹	- ۱۹
گلوگاه	۲۸/۹۰۰	۹	- ۱۵
تیرتاش	۴۰/۳۵۰	۱۱	- ۰/۹۱
بهنشهر	۵۷/۶۰۰	۱۷	+ - ۳
رستم کلا	۶۶/۱۰۰	۸	- ۱
نکا	۸۱/۲۱۹	۱۵	۳۷
ساری	۱۰۶/۶۲۵	۲۵	۴۲
شاهی	۱۳۷/ -	۲۰	۵۱
شیرگاه	۱۴۷/۴۹۰	۲۰	۲۲۳
زیرآب	۱۶۴/۲۱۰	۱۶	۴۲۳
پل سفید	۱۹۲/۰۵۰	۱۰	۵۶۸
دوآب	۱۹۲/۲۰۰	۱۷	۶۰۹
سرخ آباد	۲۰۱/۷۱۰	۹	+ ۱۱۶۷
ورسک	۲۱۴/۶۰۰	۱۲	۱۴۸۷
دوگل	۲۲۴/۶۶۰	۱۰	۱۷۳۳
کدوک	۲۴۱/۸۰۰	۱۷	۲۲۰۹
فیروزکوه	۲۵۷/۴۵۰	۱۵	۱۹۲۳
مهاباد	۲۷۱/۵۰۰	۱۴	۱۷۳۰
زرین دشت	۲۸۶/۲۰۰	۱۴	۱۵۷۵
سیمین دشت	۲۹۸/۳۱۰	۱۲	۱۳۵۵
کبک دره	۳۱۳/۱۵۰	۱۴	۱۲۵۴
بنکوه	۳۳۱/۵۷۰	۱۸	۱۰۰۶
گرمسار	۳۴۶/۵۰۰	۱۴	۸۴۲

نوبت ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۴

ارتفاع بمتر	فاصله بین ایستگاهها	واقع در کیلومتر	نام ایستگاه
۷۹۲	۲۶	۳۷۲ / ۸۰۰	کویر
۸۲۶	۲۳	۳۹۶ / ۳۰۰	ابردر
۹۰۰	۱۱	۴۰۸ / ۱۵۰	پیشوا
۹۲۹	۸	۴۱۶ / ۷۵۰	ورامین
۹۷۷	۱۷	۴۳۴ / ۴۰۰	بهرام
۱۰۵۲	۱۶	۴۵۰ / ۹۵۰	ری
۱۱۱۷	۹	۴۶۰ / ۸۵۰	تهران

باملاحظه مشخصات بالا مشاهده میشود که راه آهن شمال که از بندر شاه با ارتفاع ۲۳ متر شروع شده است یعنی از سطح دریای آزاد ۲۳ متر پایین تر قرار گرفته (سطح دریای خزر نسبت به دریای آزاد ۲۵ متر است) متدرجا بر ارتفاع آن اضافه شده و بالاخره در داخله تونل کدوک که نزدیک ایستگاهی بهمین نام واقع است ارتفاع آن به ۲۲۰۶ متر میرسد و پس از آن متدرجا از ارتفاع آن کاسته شده و بالاخره در نزدیکی ایستگاه کویر حد کمیت ارتفاع خود را بدست آورده و در حد ۹۷۲ متر میشود و سپس باز بر ارتفاع علاوه میشود بقسمیکه در تهران این ارتفاع به ۱۱۱۷ متر بالغ میگردد.

راه آهن شمال که از نواحی مختلف با تلالی - جنگلزارت دامنه کوه ها داخل تونلها جلگهها و بالاخره کویر میگذرد نه تنها در ضمن ساختمان مصالح بزرگی انرا تهیه میدهند بلکه امروز هم که ساختمان آن پایان رسیده است نکند آری آن بانکهد آری راه آهنهای ساده تفاوت زیاد دارند و بسیاری از عوامل محدودیت سرعت حرکت و لزوم مواظبت بیشتری را تحمیل میکنند.

تونلهای سهمین شمال که در حین ساختمان فداکارهای بسیاری را مستلزم بود و قربانیهای زیادی در راه آنها انجام گرفته است اینک نیز کارهای سخت سری کرده و یک نکند آری دائمی و قیفی را الزام میکند بقسمیکه حرکات دائمی قسمتی از دامنه کوه در سنوات اخیر خطرات زیادی متوجه بعضی از تونلها و تونلهایی نزدیک سرخ آباد نمود که اگر اقدامات فوری برای جلوگیری ۳۰۰۰ ب. از حرکات شدیدی آنها بعمل نیامد شاید اکنون دیگر خط شمال وجود نداشت و در نتیجه مساعسی

شماره ۴۵۵۶

ب. ۳۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۵

چندین ساله اینک برای یک تعمیر اساسی و کلی عقیم مانده بود.

در قسمتهای دیگری از خط مانند نواحی ایستگاه کوپروزش باد های دائمی که همواره مقداری شن و خاک را بر روی خط میزنند دقت زیادی را در مورد رانندگی و نگهداری خطوط ایجاب کرده و زندگی نکهبانیان و مامورین محل را در عین سختی زیاد توأم با مسئولیت فراوان نموده است ولی با تمام این مراتب راه آهن بخدمت خود ادامه میدهد و کارمندان نیز وظایف خود را بخوبی انجام میدهند تا افتخاراتیکه نصیب مهنویران ایرانیان گردیده همواره محفوظ مانده و امر خطیری که اجرای آن بعهده آنان سپرده شده است بطور کامل انجام پذیرد.

پس از آنکه در روز ۲۰ بهمن ۱۳۱۵ خط شمال بتهران رسید و در روز مزبور توسط اعلیحضرت رضا شاه پهلوی آخرین پیچ و مهره خط محکم گردید بهره برداری در راه شمال آغاز شد ولی فعالیت برای ادامه ساختمان خط سرتا سری خاتمه نیافت بلکه با سرعت بیشتر و جدیت زیاد تری با انجام برنامه تهیه شده همت گماشته شد و سرانجام کاری که در ۱۳۰۶ شروع شده بود روز ۴ شهریور ۱۳۱۲ یعنی یکسال زود تر از آنچه پیش بینی میشد خاتمه یافت و در روز مزبور خط سرتا سری از شمال و جنوب در ایستگاه سفید چشمه (نوزیه) متصل گردید و آخرین پیچ و مهره راه آهن سرتا سری بدست اعلیحضرت رضا شاه پهلوی و اعلیحضرت محمد رضا شاه پهلوی محکم گردید:

در این روز با افتتاح راه آهن سرتا سری بطول ۱۳۹۳/۸۵۰ کیلومتریکی از بزرگترین آرزوهای ایرانیان پس از سالها انتظار رویدل مساعن بسیار عملی شد.

راه آهن از تهران تا بندر شاپور یاد نظر گرفتن ایستگاههای ابتدائی و انتهائی شامل ۶۰ ایستگاه بود و مشخصات آنها بقرا زیر است:

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها	ارتفاع بمتر
تپه سفید	۹۲۳/۲۱۰	۱۰	۱۱۰۲
آپین	۹۱۲/۸۱۰	۱۰	۱۰۷۳
شهریار	۸۹۶/۹۱۰	۱۵	۱۰۴۵
رود شور	۸۷۳/۷۱۰	۲۳	۱۱۱۶
پزندک	۸۵۰/۴۱۰	۲۳	۱۱۸۷

شماره ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره
تاریخ ۱۳۲
پیوست

ص ۲۶

ارتفاع بمتر	فاصله بین ایستگاهها	واقع در کیلومتر	نام ایستگاه
۱۲۶۵	۱۶	۸۳۴/۰۱۰	ناهید
۱۱۵۷	۱۷	۸۱۶/۳۱۰	کوه پنک
۹۵۷	۱۶	۷۹۹/۷۱۰	انجیلاروند
+ ۹۰۵	۱۴	۷۸۴/۸۱۰	نودژ
۹۳۰	۱۶	۷۶۸/۲۱۰	پل
۹۳۶	۱۶	۷۵۲/۲۱۰	قم
۱۱۰۲	۱۹	۷۳۲/۳۱۰	زاقه
۱۳۵۳	۲۰	۷۱۲/۳۱۰	باقیک
۱۵۲۳	۱۴	۶۹۸/۲۱۰	سواریان
۱۷۰۰	۱۳	۶۸۴/۸۱۰	راهجرد
۱۸۲۰	۱۹	۶۶۵/۲۱۰	نانگرد
۱۶۸۵	۲۰	۶۴۵/۴۱۰	مشک آباد
+ ۱۶۷۴	۱۸	۶۲۶/۷۱۰	ملک آباد
۱۷۶۰	۱۶	۶۱۰/۷۱۰	اراک
۱۹۶۴	۱۶	۵۹۳/۹۱۰	سمنگان
۱۹۰۱	۱۶	۵۷۷/۲۱۰	شازند
۲۱۷۳	۱۹	۵۵۸/۳۱۰	نورآباد
۱۹۵۰	۱۵	۵۴۲/۵۵۰	فوزیه
۱۸۶۸	۱۸	۵۲۴/۳۶۰	مامون
۱۸۱۱	۱۳	۵۱۰/۵۶۰	ازنا
۱۶۸۸	۲۱	۴۸۹/۳۵۰	درمند
۱۵۴۸	۱۴	۴۷۴/۴۲۰	رودک
۱۴۰۲	۱۲	۵۶۲/۳۵۰	درورد

نمونه ۴۵۵۶
۰۳۰۰۰۰۰۰
۲۳/۷

۴



وزارت راه و ترابری
بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۷

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

۱۳۰۷	۱۲	۴۵۳/۰۳۵	قارون
۱۱۶۸	۱۷	۴۳۳/۲۵۰	بیشه
۱۰۰۵	۱۳	۴۱۹/۹۷۰	میبد دشت
۷۹۸	۱۸	۴۰۱/۲۹۰	چم سنکر
۶۹۶	۱۵	۳۸۶/۰۳۰	کشور
+	۱۴	۳۷۲/۰۲۰	تنک هفت
۶۰۴	۱۷	۳۵۵/۰۰۵	تنک پنج
۵۱۱	۱۷	۳۳۷/۴۶۵	تله زنک
۴۲۱	۱۳	۳۲۳/۵۲۲	شهبازان
۳۵۵	۱۶	۳۰۷/۴۸۶	مازو
۳۴۸	۱۹	۲۸۷/۹۷۰	بالارود
۳۴۹	۲۱	۲۶۶/۴۵۸	دوکوه
۱۵۹	۱۶	۲۵۰/ -	اندیمشک
۱۲۰	۱۵	۲۳۴/۳۷۸	سبزآب
۹۷	۱۵	۲۱۹/۳۶۵	شوش
+	۱۵	۲۰۴/۰۷۸	هفت تپه
۸۶	۱۵	۱۸۸/۳۳۶	میان آب
۷۸	۱۵	۱۷۳/۲۲۳	آهودشت
۳۹	۱۷	۱۵۵/۳۴۰	دژ
۳۳	۵	۱۵۰/۱۰۰	بام دژ
۲۷	۸	۱۴۱/۳۴۰	خاور
۲۶	۱۵	۱۲۵/۶۶۸	نظامیه
۲۴	۱۳	۱۱۲/ -	اهواز
۲۰	۴	۱۰۷/۵۰۰	کارون
۱۹	۱۱	۹۵/۷۹۵	میان دشت
۱۸	۱۸	۷۶/۷۹۹	خسروی
۱۲			
۹			

سوله ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه
بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

تاریخ ۱۳۲۲

پیوست

۸	۱۷	۵۹/۷۶۰	منصوری
۱۰	۲۰	۳۹/۵۵۳	کرگر
۸	۱۱	۲۸/۴۵۲	مرفزار
۴	۱۵	۱۲/۵۵۲	سریندر
۴		۰۰/۷۰۹	بندرشاهپور

راه آهن سراسری که در روز ۴ شهریور ۱۳۱۷ افتتاح آن عملی گردید بصورت قطعات مختلف پس از عهد داری مسئولیت فنی از طرف کمپانی کامپاسا کس بتوسط شرکتهای مختلف ایتالیائی - چکوسلوواکی - یونانی - سویسی - فرانسوی - بلژیکی - آلمانی - انگلیسی و ایرانی ساخته شده و تحویل گردید قطعاتیکه در این مورد عهد داری انجام ساختمان شدند بقرار زیر بودند

در خط شمال
از بندرشاه

قطعه ۶ از کیلومتر ۵۰۰/۱۹۲ - ۲۰۰/۲۰۲	توسط شرکت سهامی انژیولینی بالوکا با قیمت قطعی ۴۰۵ ۰۹۰ ۰۰۰ ریال
۷	قطعه ۷ از کیلومتر ۲۰۰/۲۰۲ - ۲۱۲/۵۰۰
۸	قطعه ۸ از کیلومتر ۲۱۲/۵۰۰ - ۲۲۰/۰۸۰
۹	قطعه ۹ از کیلومتر ۲۲۰/۰۸۰ - ۲۳۱/۳۰۰
۱۰	قطعه ۱۰ از کیلومتر ۲۳۱/۳۰۰ - ۲۳۷/۸۰۰
۱۱	قطعه ۱۱ از کیلومتر ۲۳۷/۸۰۰ - ۲۴۹/۰۰۰
۱۲	قطعه ۱۲ از کیلومتر ۲۴۹/۰۰۰ - ۲۶۶/۱۰۰
۱۳	قطعه ۱۳ از کیلومتر ۲۶۶/۱۰۰ - ۲۸۲/۰۰۰
۱۴	قطعه ۱۴ از کیلومتر ۲۸۲/۰۰۰ - ۲۹۸/۷۵۰
۱۵	قطعه ۱۵ از کیلومتر ۲۹۸/۷۵۰ - ۳۱۵/۰۰۰
۱۶	قطعه ۱۶ از کیلومتر ۳۱۵/۰۰۰ - ۳۳۲/۰۰۰
۱۷	قطعه ۱۷ از کیلومتر ۳۳۲/۰۰۰ - ۳۷۴/۰۰۰
۱۸	قطعه ۱۸ از کیلومتر ۳۷۴/۰۰۰ - ۴۱۶/۰۰۰
۱۹	قطعه ۱۹ از کیلومتر ۴۱۶/۰۰۰ - ۴۵۴/۰۰۰

نسخه ۴۵۵
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۳۰

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

با قیمت تقریبی ۱۱۲۹۸۰۰۰ ریال	قطعه ۷ جنوب از کیلومتر ۳۱۲/۰۰۰-۳۷۶/۵۰۰ شرکت رتجاد کوستن
۸۰۴۶۵۰۰۰	۶ " " " " ۳۱۲/۰۰۰-۳۴۷/۸۰۰ شرکت م. ک. م. حد ود
۶۴۹۱۳۰۰۰	۵ و مکرر " " " " ۳۲۴/۴۰۰-۳۴۷/۱۸ شرکت رزی
۵۷۰۷۱۰۰۰ قطعی	۴ " " " " ۳۲۳/۹۰۰-۳۲۴/۴۰۰ شرکت اتکاراه آهن
۵۰۲۳۲۰۰۰	۳ " " " " ۳۱۲/۶۰۰-۳۲۳/۹۰۰ شرکت سهامی انژیولینی بالوکا
۵۹۵۷۰۰۰	۲ " " " " ۳۰۰/۰۰۰-۳۱۲/۶۰۰ شرکت رازان

مشخصات راه آهن سراسری

راه آهن سراسری ایران بعرض ۱۴۳۵ میلیمتر برای فاصله داخلی ریلها تعبیه و ساخته شده است و در این مورد لازمست متذکر گردید که بطور کلی عرض نورمال ۱۴۳۵ میلیمتر بوده و در کشورهای آسیا و اروپا و امریکا معمول است و نقطه در بین ممالک اروپائی راه آهن روسیه بعرض ۱۵۲۴ میلیمتر و در اسپانی و پرتغال ۱۶۷۶ میلیمتر ساخته شده است .

در هندوستان ۱۶۷۶ و در ژاپن ۱۰۶۷ میلیمتر تعیین گردیده است .

راه آهنی که قبل از راه سراسری ساخته شده اند در مورد راه حضرت عبدالعظیم عرض ۱۰۰۰ میلیمتر و در راه آهن تبریز جلگه مانند خطوط روسیه ۱۵۲۴ میلیمتر انتخاب گردیده است .

ریلهائی که در راه آهن سراسری بکار رفته از نوع (آ۲) میباشد ولی در بعضی نقاط و منجمله در قسمت از جنوب خط منور ریلهای تیب (آ۴) بکار برده شده است . در خط تبریز و جلگه خطوط انتخابی از نوع (آ۳) میباشد .

خطوط آ۲ در هر یک متر ۳۸/۴۱۶ کیلوگرم وزن دارند ولی در ریلهای آ۳ وزن هر متر ۳۳/۴۸۰ و در ریلهای آ۴ این وزن ۳۰/۹۰۰ کیلوگرم میباشد .

(در توسعه ایکه اخیرا در حمل و نقل داده شده است از ریلهای امریکائی که هر متر آن ۳۴/۷۰۰ کیلوگرم وزن دارد در خطوط جنوب برای انشعابات استفاده شده است) :

خطوط آ۲ در مقابل وزن بیشتری که دارد ابعاد آن زیاد تر و نتیجه استحکام و دوام آن نیز بیشتر خواهد بود

قطعات ریلهای آ۲ بطولهای معمولی ۱۲/۵۰۰ متر میباشد .

شیب راه آهن سراسری در بعضی نقاط بیش از حد معمول در نظر گرفته شده و در بعضی مورد منجمله در فاصله بین کیلومتر ۶/۳+۲۱۴ و ۷۰۰+۲۷۹ شمال بطور غیرمعمول شیب ۱۸ در هزار تحمل شده است که البته از نظر ۳۰۰۰۰ پ ۲۳/۷

ساختمانی اشکالاتی تولید نمود . و در موقع بهره برداری هم حمل و نقل خالی از اشکال نبوده است و در این نوع مناطق

*



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره ۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۳۱

لکوموتیوهای قویتری لازم بود که همیشه نظایر آنرا را اختیارنداشته ایم .
 در جریان کارهای میآختمانی از کوهها و تپه ها ریزشهای بزرگ و مهم پیش میامد که بوسیله تغییر مسیر و احداث تونلها و رویا و اصلاح خط وزه کشی و نظایر آن این نوع موانع برطرف میشد . است .
 عرض سطح خاکریزها در راه آهن ۵ / ۴ متر و کلیه خاکریزی و خاکبرداری با وسایل دستی و یا واگونها و کودیل و غیره انجام گرفته است . در کوههای صعب و تونلها و دشوار بوسیله کمپرسور و وسایل مکانیکی کارها انجام میگرفته است .
 سطح خاکریزها قبلا بطوری مرتفع منظور شد بود که پس از نشست استحکام کافی را دارا باشد .
 در راه آهن سرتاسری ایران بطور کلی ۲۸۰۰۰۰ متر مکعب کارهای خاکریزی و خاکبرداری انجام شده است .
 طبقه شنی که روی خط ریخته شده است بعرض ۳ / ۲ متر و حداکثر دارای قطر ۴۰ سانتیمتر میباشد . تهیه شن یا از ریگهای رودخانه و سنگهای ۶ سانتیمتری بوده و با شکستن سنگهای درشت (بالاستر) مورد نیاز تهیه شده است . در برخی از نقاط تهیه شن مقدور نبود و از نقاط دور دست حمل گردیده است و بطور مثال شنهای مصری در بندر شامهپورتا اندیمشک از حوالی اندیمشک تهیه شده و در موقع مصرف آن تا ۲۵۰ کیلومتر حمل و نقل را ایجاب مینمود .
 تراورسهای مصری که فلزی و یا چوبی میباشد در فاصله ۱۶۹۴ کیلومتر راه ۹۸۰ کیلومتر آن تراورس چوبی و ۴۱۴ کیلومتر بقیه یا تراورسهای فلزی ساخته شده که تراورسهای اخیر در ریج ها و شیبها و یا در داخل تونلها مصرف شده و در قسمت شمال بین کیلومتر ۱۹۲ و ۲۴۸ بطول ۱۵۴ کیلومتر در جنسوب از کیلومتر ۳۰۰ تا ۵۱۰ یعنی ۲۱۰ کیلومتر تمام تراورسهای فلزی مصرف شده است .
 تراورسهای فلزی از نوع کروپ و بطول ۲ / ۴ متر و بوزن ۶۰ / ۸ کیلوگرم میباشد .
 در سال ۱۳۰۸ مقداری تراورس سبک بوزن ۵۰ کیلوگرم از کروپ خریداری شد که در فاصله بین بهشهر و بندرگز یعنی در طول ۵۰ کیلومتر مصرف رسید .
 در قسمت صده راه آهن ایران تراورسهای چوبی مصرف شده که اکثر آن از کارخانه شیرگاه و چوبهای مازندران تحصیل گردیده و پس از آنکه در آنجا با کزوت و پیچ کردن شیره نباتی آنها را مصرف رسانیدند .
 و این تراورسها بطول ۲ / ۶۰ متر و عرض ۲ / ۲۴ متر و قطر ۱۰ / ۱۰ متر بریده شده است .
 در زمانیکه اندیمشک و بندر شامهپورتا ۲۰۰ کیلومتر از تراورسهای وارد از استرالیا و چوب (جابه)

نوع ۴۵۵۶
۳۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

مصرف کرده است .

ریل‌های مصرف شده و یکباربرد در روی این تراورسها با انواع آ ۲ و قسمتی از آن از روسیه خریداری شده و ۳۸ / ۳۱۴ کیلوگرم هر متر آن وزن دارد .

۱۲۷ کیلومتر از راه آهن از بندر شاه تاشاهی و نیز ۲۵۰ کیلومتر از بندر شاهپور تا بندر یشک در سال ۱۳۰۸ بوسیله سندیکی آلمانی و آمریکائی ریل گذاری کرده و سپس ۵۰ کیلومتر از بندر یشک بطور مقاطع کاری ریل گذاری شد .

از کلیه ۱۳۹۴ کیلومتر ۸۵۲ کیلومتر از طرف شمال و ۵۴۲ کیلومتر از طرف جنوب ریل گذاری کرده و محل اتصال این دو خط در ایستگاه سفید چشمه اندر روز فوزه امروز بمفاصله ۵۰ + ۴۲ از بندر شاهپور واقع شده است .

بطور متوسط در هر ماه ۲۳ کیلومتر در شمال و ۲۵ کیلومتر در جنوب ریل گذاری شده است البته این ترتیب ریل گذاری یکساخت انجام نگرفته و بسته بمقدار وسایلی که در اختیار داشته اند تغییر نموده است و مدت کوتاهی عمل ریل گذاری حتی تا ۲ کیلومتر در روز انجام گرفته .

عرض راه آهن سرتاسری ۱۴۳۵ میلیمتر بوده و برای کلیه خطوط بعدی هم که ساخته شد این عرض منظور گردید خصوصیات ساختمانی راه آهن سرعت معینی را ایجاب مینماید که لازمست تا مدتی پس از ساختمان مراعات کردن ولی در طرح ساختمانی بقسمی پیش بینی شده بود که با قطارهای باری و در مواردی که فشار هر محور آن ۱۶ تن باشد با سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت و در قطارهای مسافری که لکوموتیوهای با فشار ۱۵ تن بر محور برای آن پیش بینی شده بود سرعت تا صد کیلومتر در ساعت حمل و نقل را با مراعاتهای لازم در پیچها و سراشیبها انجام دهد .

شعاع پیچها مختلف و پیچهای حداقل شعاع ۳۰۰ متر و ۲۵۰ متر و ۲۲۰ متر در شیبهای مختلف تحمیل شده است ولی در شیبهای بسیار تند یعنی ۲۸ در هزار پیچهایی بحد اقل ۱۲۰ متر نیز تعبیه شده است . و در فاصله بین پل سفید و فیروزکوه از این نوع پیچها و شیبهای مورد پیدا کرده است .

حد اکثر مداری باری که لکوموتیوها قادر به انتقال آن میباشد ارتباط کامل با شیب و پیچ و قدرت خود لکوموتیو خواهد داشت .

نوع ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰ ب

۲۳/۷

اگر در خطوط تقریباً مسطح جنوب قطارهایی با تعداد بیش از صد واگن به حرکت میایند ولی در نقاط ۲۳/۷ کوهستانی این موضوع قابل اجرا نبوده و مثلاً لکوموتیوهای ۴۱ با رینگک در شیب ۱۵ در هزار و پیچهای



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۳۳

تا ۲۲۰ متر می‌توانند حمل کنند ولی لکوموتیور ۸۶ گارات یا بیونیک در شیب ۲۸ در هزار میچ ۲۰۰ متر می‌توانند ۳۵۰ تن بار را با ۱۵ کیلومتر سرعت انتقال دهند و البته در نقاط با شیب زیاد این قدرت قابل ملاحظه بود و شیب زیاد عامل مهمی برای تنزل سرعت و مقدار حمل کالا می‌باشد.

راه آهن تهران - تبریز

برای ساختمان راه آهن تهران - تبریز در تاریخ ۱۳۱۷/۷/۱۸ اقدام عملی گردید و در نظر بود که راه آهنی از تهران - قزوین - زنجان - میانه بهترین احداث کرد. درید و امر سیراز میانه بتبریز از خط کوتاه‌تری منظور شد و بود که از چند کیلومتری بستان آب‌سک کد شده و مرکز استان ۳ میرسید ولی بعد ها از نظر فنی - سیاسی و اقتصاد ی مسیر منور تغییر داد شد و مسیر طولتری که از مراغه و نزد یک دریاچه رضائیه میگذشت انتخاب گردید و شروع بساختن شد و رضا هرا مرعلت این تغییر مسیر اجتناب از کد و ک شیبی که از نظر فنی مشکلاتی را ایجاد میکرد تفسیر کردید ولی در حقیقت منظور نزد یک بودن مسیر را آهن با کرد بستان و دریاچه رضائیه بود و نیسز پیش بینی شد که حتی المقدور بر راه رواند و نزدیکتر بود و امکان ارتباط با راه آهن مرزی ترکیه سهلتر باشد.

راه آهن تهران * تبریز از طرف اداره ساختمان وزارت راه و وسیله مقاطعه کاران شروع گردید و کسرسیموم کامپاسکس که نظارت ساختمانی راه آهن سرتاسری را داشت در این مورد مسئولیتی نداشته و فقط از نظر بررسی و تجزیه آبها و سنگهای موجود در مسیر لا بورا نور آن مورد استفاده قرار گرفت. مسیر قطعی با طول ۷۴۴ کیلومتر پیش بینی شد و تقسیمیکه اشاره شد در ۱۳۱۷/۸/۱۸ اولین مقاطعه کاران شروع بعملیات از تهران نمود.

برای انجام برنامه تهیه شده کلیه راه به ۲۱ قطعه مجزا قسمت شد و توسط مقاطعه کاران ایرانی - روسی - دانمارکی و آلمانی شروع بعملیات کردید ولی بطور کلی در این راه عوامل اساسی و عملیات اصلی توسط مهندسان و متخصصان ایرانی و تحت نظارت آنها انجام میشد و با تجاری که کارشناسان ایرانی در ضمن ساختمان راه سراسری اند و خسته بودن در انجام این برنامه بدست آنها از هر حیث مقدمه ۴۵۵۶ ب ۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷

درید و امر پیش بینی شده بود که ابتدا شروع ساختمان از تهران بعمل آمد و و ریل گذاری نیز از تهران

*



نگاره راه آهن دولتی ایران

آغاز کرد و مدت رجا با پیشرفت کار امکان زمین‌گذاری ملزایستگاه انتهای تبریز از شهریورماه ۱۳۲۰ ریل گذاری از دو جهت ادامه پیدا کرد و ریل‌های مورد نیاز از جنوب بوسیله راه آهن سرتاسری و ریل‌های مصرفی از تبریز توسط راه آهن تبریز جلفا تامین و محل مصرف فرستاده شد و ولی بایست آمدن حوادث شهریورماه ۱۳۲۰ درد نیاله لطماتی که از ۱۳۱۸ تا ۱۳۲۰ بعثت وجود جنگ در اروپا را مسمر ساختمانی تولید شده بود در این موقع که میدان جنگ توسعه یافته و کشور ایران نیز مورد تجاوز قرار گرفت امور ساختمانی راه آهن نیز دچار اختلال گردید و راه آهن تبریز تهران که در طرح پیش بینی شده بود با ایستی در تاریخ ۱۳۲۱ خاتمه پذیرد تاکنون با تمام نرسیده سهل است بلکه قسمت زیادی از تعطیلات انجام یافته انهم بعثت تعطیل چهار ساله خسارت زیاد دید و به اینک در نتیجه غارت و دستبرد های پیش بینی نشده بکلی از ارزش افتاده است .

چون مساعی بکاررفته برای ساختمان این خط ممکن بود پس از حوادث شهریورماه بکلی پایمال شود وزارت راه برای بهره برداری و ریل گذاری تأمینانه جدید نمود تا اینکه بالاخره در ۱۳۲۱/۸/۱۴ راه آهن را تأمینانه رسانیده و بقیه ساختمان را موقتاً تعطیل کرد .

راه آهن تهران - تبریز در تاریخ ۱۸/۸/۱۶ بکلی واقع در ۴۲ کیلومتری تهران رسید و در وسط افتتاح شد و قسمت دوم آن در ۱۸/۱۲/۱۸ تا قزوین قسمت سوم در ۱۹/۷/۴ تا زنجان و بالاخره قسمت چهارم آن تأمینانه در تاریخ ۲۱/۸/۱۴ متصل گردید .

وضعیت خط طهران - میانسه

خط تهران از نقاط مختلفی که بین ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر نسبت بدامنه جبال البرز فاصله دارند گذشته و باطنی کردن اراضی مسطح و رودخانه های کن - کج - کردان ارتفاع اولیه خود را که در تهران برابر ۱۱۷۸ متر بوده است حتی تا ۱۸۲۰ متر نیز میرسانند .

این خط از قزوین که در ارتفاع ۱۲۸۵ متر قرار دارد بپس بعد بطرف جنوب غربی منحرف گردید و تشکیل قوسی میدهد که طرفین آن در نقاطی بقاصله ۱۵۳ کیلومتر و ۱۸۵ کیلومتر از تهران میباشد .

در تاکستان بقاصله ۱۷۱ کیلومتر از تهران خط از جنوب شرقی بطرف شمال غربی منحرف شده پس از عبور از سلطانیه بزنگان میرسد و بلندترین نقطه مسیر ایستگاه پیرزافه واقع در ۲۶۱ کیلومتر برابر ۳۰۰۰۰۰ ب ۱۸۲۰ متر میگردد .



وزارت راه

بخش راه آهن دولتی ایران

ص ۳۵

از زنجان بمیان خط در امتداد ساحل راست رودخانه زنجان جای پیشرفته و نامصب این رودخانه در قزل اوزن که از شعبات رودخانه سفید رود میباشد در مجاورت ایستگاه رجین (کیلومتر ۴۰۲ و ارتفاع ۱۱۲۱ متر) سرازیر میشود.

وضعیت زمین تا کیلومتر ۳۱۱ یعنی زنجان نسبتاً مسطح بود و از آن ببعدها هموارها شروع میشود و بواسطه وجود عوارض و پیچیدگیهای دره زنجان جای خط راه آهن در چندین نقطه از جنوب شرقی بطرف شمال غربی منحرف و با ارتفاعات قافلانکوه و از کردنه قزل اوزن نزد یک پل دختر که یک ساختمان قدیمی است از روی پل بزرگی که با ارتفاع ۱۰۸۰ متر از سطح دریا میباشد عبور مینماید و سپس خط بطور افقی از جانب مغرب بطرف سفید رود (میان) پیچیده و نزد یک محل التقای رودهای تا وارد قرانقوجای میرسد و سپس خط از دره قرانقو بطرف دریاچه رضائیه و مراغه و تبریز امتداد مییابد. مسیر خط به خط تهران میانه قسمی طرح ریزی شده است که حتی المقدور با وضعیت زمین وفق داده شود و شیبهای آن مخصوصاً از دره هزارتجا وزنمیکند و کمترین شعاع قوسها ۲۵۰ متر انهم در نواحی کوهستانی میباشند.

در جلگه و قسمتهای مسطح بدنه خط عموماً بوسیله خاکریزی ترتیب داده شده است ولی در نقاط ناهموار و شیبهای متناوب قسمی عمل شده که مقدار خاکریزی و خاکبرداری حداقل باشد.

بطور کلی تناسب پیچها با خطوط مستقیم در نواحی مختلف بقرار زیر است:

تهران تا قزوین	۷ درصد پیچ	قزوین زنجان ۱۰/۶ درصد
زنجان رجین	۲۷ درصد پیچ	رجین میانه ۴۳/۶ درصد

عملیات خاکبرداری و خاکریزی بطور کلی از تهران تا کیلومتر ۴۴۲ میانه برابر ۱۲۲۰۰۰ متر مکعب بود و البته علاوه بر این عملیات از نظر حفاظت نیز کارهای دیگری مثل تغییر مسیر آب رودخانه ها و جویبارها و ساختمان سد های کوچک و بزرگ و دیوارهای سیل کردن انجام گردید و در بعضی نقاط سنگفرشها و ساختمان دیوارهای حفاظ برای جلوگیری از ریزش خاک بعمل آمده است.

در بعضی نقاط که خط از زمینهای باتلاقی عبور میکرد است در چندین قسمت عملیات زه کشی

انجام یافته است.

نوع پلهای خط میانه با در نظر گرفتن تعداد آنها بقرار زیر بود است:

قطعات ۱ تا ۷	قطعات ۸ تا ۱۰	قطعه ۱۱ (پل دختر میانه)
--------------	---------------	-------------------------

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

تاریخ ۱۳۲۰

پوست

ص ۳۶

نوع	تعداد	جمع دهانه بمتر	تعداد	جمع دهانه بمتر	تعداد	جمع دهانه بمتر
آبرو	۲۱۲	۱۸۵/۸۰	۲۴۴	۲۲۵/۸۰	۲۳	۴۱/۴
سگول (سیفون)	۲	—	۱۸	—	—	—
پلهای لوله‌زنی لوله	۸۹۷	۱۰۳۲/۶۰	۱۲۶	۱۵۲/۵	—	—
پلهای مخصوص عبور آب از روی مسیر	—	—	۲	—	—	—
پلهای بتون مسلح	۱۱۷	۲۳۱۴/۶۰	۲۳	۱۲۴/۰۰	۱۵	۶۳/۰۰
یک چشمه	—	—	—	—	—	—
پلهای بتون مسلح چند چشمه	۳۹	۶۵۰/۰۰	۱۴	۳۲۸۰/۰۰	—	—
پلهای قوسی	۲۰	۴۳/۰۰	۱۲۷	۴۲۷/۰۰	۳۷	۱۱۴/۰۰
پلهای طاقی خمیده	—	—	۱۳	۴۳/۰۰	۳	۱۷/۰۰
پلهای دره	۱	۱۴۷/۰۰	۶	۱۳۸/۰۰	۳	۳۲۸/۰۰
پلهای بتون مسلح	—	—	—	—	۳	۷۵/۰۰
جمع		۲۳۷۲/۶		۱۴۳۹/۳		۳۲۸/۴

خط تهران - هانسه

راه آهن تهران - تبریز بیشتر بینی شده بود که در ۲۱ قطعه مختلف ساخته شود و تا ۱۳۲۰ هر یک از قطعات که بوسیله شرکت‌های زیرساختان میشدند مبالغ زیر را خرج نمودند :

قطعه	کیلومتر	توسط	میزان مخازن برینال
۱	۴۳/۱۵۰	شرکت ری	۲۲۰۰۰۰۰۰ قطعی
۲	۴۳	واحد ری	۱۵۰۰۰۰۰۰
۳	۹۰	مقاطعه کاری ۱۸	۱۹۰۰۰۰۰۰
۴	۱۴۷	موتورک تورزی	۳۶۰۰۰۰۰۰
۵	۱۸۷	شرکت بیستون	۱۱۰۰۰۰۰۰
۶	۲۲۳	" "	۱۳۰۰۰۰۰۰

نوع ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰
۲۳/۷

۴



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۳۷

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

میزان مخارج برسال	توسط	کیلومتر	قطعه
۲۰۰۰۰۰۰۰ قطعی	شرکت کیوان	۳۰۰	۷
۳۵۰۰۰۰۰۰ غیرقطعی	راهساز	۳۳۰	۸
" ۳۵۰۰۰۰۰۰	آزادزنگان	۳۷۶	۹
" ۳۰۰۰۰۰۰۰	فرعی	۴۲۶	۱۰
+ ۱۰۱۰۰۰۰۰۰ قطعی	مونتبرک توری	۴۴۲	۱۱
" ۳۲۰۰۰۰۰۰	" "	۴۶۵	۱۲
۳۲۰۰۰۰۰۰ غیرقطعی	هوختیف آلمانی	۴۹۲	۱۳
۳۷۰۰۰۰۰۰ قطعی	شرکت بتون	۵۱۸	۱۴
" ۳۰۰۰۰۰۰۰	کوژکو	۵۴۳	۱۵
" ۳۰۰۰۰۰۰۰	نامور	۵۸۰	۱۶
" ۹۰۰۰۰۰۰۰	لئون ملکی	۶۲۰	۱۷
" ۱۰۰۰۰۰۰۰۰	محسنی	۶۵۷	۱۸
" ۳۰۰۰۰۰۰۰۰	نوساز	۶۹۵	۱۹
+ " ۱۰۰۰۰۰۰۰۰	راه پرور	۷۳۰	۲۰
شروع نکردیده	کاوش رفقاری	۷۴۴	۲۱

توضیح آنکه قطعات بالا تا زنگان از هر حیث تکمیل شده ولی از زنگان تا میانه ایستگاه هم با
 بقسیمی که در پروژه پیش بینی گردیده ساخته نشده و تا سیسات فعلی کاملاً موقتی است
 از میانه تا تبریز اصولاً ساختمان بصورت قابل ملاحظه ای انجام نگردیده و عملیات مقدّماتی بود
 است و در قطعه انتهائی ۲۱ نیز هیچ نوع اقدامی بعمل نیامده است
 در زمان ساختمان برای تکمیل راه شاید در حدود ۴۰۰ میلیون ریال کفایت میکرد ولی پسرای
 انجام همان برنامه اینک در حدود یک میلیارد پیش بینی میشود

در تمام راه تهران تا زنگان تونل موجود نبود ولی از زنگان تا میانه ۶ تونل ساخته شده
 و بین پل دختر و میانه تونلی بطول ۱۱۰۰ متر بزرگترین شش تونل مزبور است و علاوه از میانه تا تبریز
 تعداد زیادی تونل ساخته خواهد شد که بزرگترین آنها در حدود ۱۷۰۰ متر طول خواهد داشت

نوبه ۴۵۵۶
 ۳۰۰۰۰۰۰
 ۲۳/۷





وزارت راه و

بنگاه راه آهن و مخابرات

ص ۳۸

ایستگاههای واقع بین تهران و تبریز با در نظر گرفتن فواصل آنها بقارز براساس :

فاصله	نام ایستگاه	فاصله	نام ایستگاه
۱۴۴	قزوین	۰	تهران
۱۶۲	سیاه چشمه	۱۰	مهرآباد
۱۷۸	تاکستان	۲۴	شاه آباد
۱۹۴	سیاه باغ	۴۱	کنج
۲۱۰	قروه	۵۹	گردان
۲۲۷	خرد دره	۷۵	هشتگرد
۲۴۵	صائین قلعه	۹۲	آبیک
۲۶۱	پیرزافه	۱۰۹	زیاران
۲۸۱	سلطانیه	۱۲۷	کوندج
۵۳۸	ذوالقدر	۲۹۸	بناب
۵۴۸	جرقول	۳۱۵	زنجان
۵۶۱	جیلونی	۳۳۱	همایون
۵۷۰	خلج لو	۳۴۸	نیک پی
۵۸۳	قال	۳۶۶	آق مزار
۵۹۴	دائرتان	۳۸۴	سرچم
۶۰۹	مراغه	۴۰۲	رجین
۶۲۹	خضرو	۴۲۲	پل دختر
۶۵۱	دائالو	۴۳۹	میانه
۶۶۲	قارقال بازار	۴۵۵	شهرآباد
۶۷۶	خانسیران	۴۷۱	قلعه شیخ
۶۹۲	آدرشهر	۴۸۷	ریزنی
۷۰۹	خاساوان	۵۰۲	قراحسنلو
۷۲۵		۵۱۵	آقداغ
۷۴۲	تبریز	۵۲۷	کثانلو

در ایستگاههای تهران میانه در نقاط زیرین آبیگری موجود است :

شاه آباد - کنج - گردان - آبیک - قزوین - تاکستان - قروه - خرد دره - زنجان -

نیک پی - میانه در ایستگاههای زیرتاسیسات مازوتگیری وجود دارد :

تهران - قزوین - زنجان

تاسیسات برق متناوب در ایستگاههای زیر است :



شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

وزارت راه

ص ۳۹
بنگاه راه آهن دولتی ایران

تهران قزوین خرم دره زنجان

کارهای ساختمانی بطور کلی در این خط تعطیل گردیده و اقدام جدی برای ساختمان بشود
میتوان امیدوار بود که تا دو سال پس از شروع به عملیات خاتمه یابد .

راه آهن شرق

گرمسار - مشهد

راه آهن شرق که بمنظور اتصال مرکز کشور بمشهد یعنی مرکز استان نهم شروع ساختمان آن گردید
طبق برنامه قبلی از گرمسار واقع در ۱۱۴ کیلومتری راه آهن تهران بندر شاه منشعب شده و بسوی شرق
پیش میرود . این راه آهن در مناطقی عبور مینماید که عوارض زمین چندان زیاد نبود و با اینکه عوارض شدید
وتند در آن دیده نمیشود و در نتیجه احتیاج بساختن تونل نبود است بقیه که در تمام طول خط که از
گرمسار تا مشهد در حدود ۸۱۴ کیلومتری میباشد هیچ تونلی وجود ندارد .
درید ساختمان برای اینکه وزارت راه میزانی برای قیمتها در دست داشته باشد پنج کیلومتر خط را
از گرمسار تحت نظارت مستقیم حساب خود ساخته و بقیه راه را یعنی از کیلومتر ۶ تا ۸۱۴ بوسیله مقاطعه کاران
خارجی در ۲۰ قطعه مختلف تحت ساختمان قرارداد .
از بیست قطعه مزبور تعدادی توسط مقاطعه کاران و متخصصین ایرانی و بعضی دیگر توسط مقاطعه
کاران روسی - آلمانی ساختمان گردید .

قطعات راه آهن مشهد بطریق زیر بمقاطع کاران واگذار گردیده و مبالغ نمود شده برای آنها
تاکنون پرداخت شده است :

شماره قطعه	از کیلومتر	تا کیلومتر	شرکت سازنده	هزینه
۱	۶	۴۴	دارازیش ویلی	۱۲۰۰۰۰۰۰
۲	۴۴	۸۲	هوختیف	۱۲۰۰۰۰۰۰
۳	۸۲	۱۱۴	آباد	۱۲۰۰۰۰۰۰
۴	۱۱۴	۱۵۶	کاوش	۲۶۰۰۰۰۰۰
۵	۱۵۶	۱۹۰	کاوش	۳۲۰۰۰۰۰۰
۶	۱۹۰	۲۳۴	هوختیف	۴۵۵۶۰۰۰۰
۷	۲۳۴	۲۸۰	هوختیف	۲۳۰۰۰۰۰۰
۸	۲۸۰	۳۲۰	علیزاده شایگانی	۲۵۰۰۰۰۰۰

*





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره قطعه	از کیلومتر	تا کیلومتر	شرکت سازنده	هزینه
۱	۳۲۰	۳۶۰	باستان	۲۲۰۰۰۰۰۰
۱۰	۳۶۰	۴۰۰	احمد صفاری	۲۶۰۰۰۰۰۰
۱۱	۴۰۰	۴۴۰	اراکرانیان	۲۴۰۰۰۰۰۰
۱۲	۴۴۰	۴۸۰	اراکرانیان	۲۰۰۰۰۰۰۰
۱۳	۴۸۰	۵۲۰	بایگان	۱۸۰۰۰۰۰۰
۱۴	۵۲۰	۵۶۰	نوساز	۱۳۰۰۰۰۰۰
۱۵	۵۶۰	۶۰۰	نامور	۱۲۰۰۰۰۰۰
۱۶	۶۰۰	۶۴۰	ناف	۸۰۰۰۰۰۰۰
۱۷	۶۴۰	۶۹۰	کیوان	۲۶۰۰۰۰۰۰
۱۸	۶۹۰	۷۲۵	آبان	۹۰۰۰۰۰۰۰
۱۹	۷۲۵	۷۷۰	صدر	۸۰۰۰۰۰۰۰
۲۰	۷۷۰	۸۱۴	ری	۲۰۰۰۰۰۰۰

از قطعات نامبرده در بالا تا قطعه ۸ بکلی خاتمه پیدا کرد و ورید گذاری نیز انجام پذیرفته و تا کیلومتر

۳۲۵ شاهرود از قبل از جنگ شهریور ۱۳۲۰ بهره برداری میشود.

سازنده قطعه ۱۳ که با اسم شرکت بایگان مناقصه را برداشته همان سازنده قطعه ۸ یعنی شرکت

علیزاده و شایگان میباشد.

تا قطعه ۱۲ قبل از شروع جنگ قسمت عمده زیرسازی انجام گرفته و بطور کلی عملیات زیرسازی را تمام

کیلومتر ۵۲۰ میتوان ۹۵ درصد انجام گرفته دانست. در این منطقه عدّه زیادی از ساختمانها هم

انجام یافته است.

از قطعه ۱۴ تا قطعه ۲۰ کارهای انجام یافته بطور فزاینده بوده و ولی قطعه ۱۸ که شامل

نیسا پور میباشد ساختمان خط وحتى کارنیشا پور کامل تمام شده و فقط باید ریل گذاری شود.

برای ساختمان راه آهن مشهد اولین اقدام ساختمانی در تاریخ ۱۳۱۷/۱/۲۶ بعمل آمده

و کارهای انجام شده تحت نظارت مستقیم خود وزارت راه انجام یافت.

راه آهن شاهرود واقع در قطعه ۸ در تاریخ ۱۳۲۰/۶/۳ تحویل شده و بزودی بهره برداری از

آن شروع کردید.

بطور کلی ساختمان در این خط قسمی پیش بینی شده بود که با صرف ۳۵۰ میلیون ریال کلیه راه ۱۳۱۷

شاهرود تا مشهد بیابان میرسید ولی با وقفه ای که در سنوات اخیر حاصل گردیده برای ترمیم آنچه قبلاً

نونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰ ب



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۱

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ساخته شده و اتمام بقیه ساختمان در حدود ۴۰۰ میلیون ریال پیش بینی میشود که لازمست برای زیر سازی بعضی برسد و جهت روسازی نیز مبلغی در حدود ۴۵۰ میلیون ریال پیش بینی میگردد .

بشمیه مذکور شد این خط که در تاریخ ۱۷/۱/۲۹ ساختمان اقدام گردید انتظار آن میرفت که برطبق برنامه تهیه شده و روش مرتبی که در ساختمان اتخاذ شده بود در آبان ۱۳۲۱ با اتمام رسیده و تهران بمشهد متصل گردد ولی عملاً در شهریور ۱۳۲۰ عطلیات تعطیل شد و امروز سالیانسه میلیون ریال فقط صرف نگاهداری قسمتی از خط که فعلاً قابل بهره برداری نیست میشود ولی اگر چنانچه مجدد اتمام ساختمان اقدام گردد ممکن است در مدتی که پیش از دو سال نخواهد بود که شاهرود بمشهد متصل گردد .

ایستگاه ههاییکه از خط کرمسارینه بعد بمشهد قرار دارد با در نظر گرفتن فواصل آنها از تهران بقرار ذیل است :

۲۷۸	کرداب	۱۱۴	کیلومتر	کرمسار از تهران
۲۹۳	هفت خوان	۱۳۲		یا تری
۳۰۷	لرستان	۱۵۳		ده نمک
۳۲۰	بنوار	۱۷۲		سرخ دشت
۳۳۳	امروان	۱۸۸		لاهور
۳۴۹	سرخ ده	۲۱۰		بیابانک
۳۶۴	دامغان	۲۲۸		سمنان
۳۸۶	زرین	۲۴۶		میان دره
۴۱۰	گلات خوان	۲۶۲		آبگرم
۴۲۹	شاهرود			

بقیه ایستگاههای شاهرود بمشهد که هنوز قسمت اعظم آنها ساخته نشده بقرار زیر است :

خیرآباد - شیرین چشمه - کیلان - بکران - جهان آباد - پل ابرشم - امیرآباد - آزاد ویر

راه چمن - شهرستانک - ته بند - حکم آباد - اوسا - سبزوار - بتاب - آبی قلعه - نیشابور

تیرماه ۱۳۲۷

۳۰۰۰۰۰

۲۳۱۷

هاشم آباد - قسمت پائین - سعید آباد - باغچه - ریاط - جیم آباد - مشهد .

در بین ایستگاههای موجود بین کرمسار و شاهرود فقط در نقاط سمنان - کرداب - بنوار - دامغان





وزارت راه

ص ۴۲

بنگاه راه آهن دولتی ایران

و شاهرود برجهای آبیگری وجود داشته و ملاحظه اینکه بین گرمسار و سمنان که فاصله آن در حدود ۱۱۵ کیلومتر است آب وجود ندارد میتوان حدس زد که عملیات ساختمانی از نظر نبودن آب تاجیه اندازه دچار اشکال شده و کارهای انجام گرفته چگونه توأم با صعوبت بود است .

در ایستگاه سمنان یک خط فرعی بطرف معدن آهن ساخته شد که طول آن چهار کیلومتر بود و ریل گذاری هم گردید ولی بعد ها از نظر احتیاجی که بریل موجود بود برچید شد .

راه آهن قم - یزد

این راه آهن کمبطورا نشعاب از راه آهن سراسری بندر شاه تهران - بندر شاه هیور و مشهد میگردد از ایستگاه قم از خط مزبور جدا شده در امتداد جنوب شرقی بطور مستقیم تا کاشان امتداد یافته و از آن ببعد نیز با تخییر سمتهای مختلفی که در هر حال از سمت اصلی زیاد منحرف نمیکرد به یزد میرسد .

در موقع تهیه پروژه ساختمان راه آهن قم - یزد چنان پیش بینی شد که بعد ها میتوان خط آهن مزبور را از طریق کرمان - بم به زاهدان رسانید و برای بلوچستان متصل کرد .

در مرحله اول برای ساختمان قسمت اول این خط که قم - یزد باشد اقدام بعمل آمد و برای بقیه آن از یزد به زاهدان اجرای عمل ساختمان به بعد موکول شده بود زیرا که تهیه پروژه ساختمان که از قم تا یزد بمناسبت نبودن عوارض طبیعی تا اندازه ای ساده بود به عکس در قسمت دوم بعلمت وجود ارتفاعات زیاد و تند بررسی کاملتر و دقیقتری را ایجاب میکرد که انتظار میرفت در ضمن ساختمان قسمت اول این عملیات انجام گیرد .

برای ساختمان راه آهن قم - یزد در تاریخ ۹/۹/۱۳۱۷ شروع بکار شده و تمام طول خط مزبور که ۴۷۶ کیلومتر بود بطور مقطعه در ۱۲ قطعه واگذار گردید و با برنامه ای که در آن موقع تهیه شده بود انتظار میرفت که در اول خرداد ۱۳۲۱ راه قم - یزد پایان پذیرفته و بهره برداری از آن که در مرحله اول استفاد از کاتهای منطقه انارک و بافق بود شروع شود .

در واژه قطعه ای که در راه قم و یزد تقسیم گردید به بقا قطعه گذارده شدند تا شهریور ۱۳۲۰ -

بعملیات ادامه میدادند و با پیشرفت قابل ملاحظه ای که بعمل آمد بود از هر نظر انتظار میرفت که ۳۰۰۰۰۰ بتوان در مورد تعیین شده خط را با تمام رسانید .

نوعه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۳

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

قطعات این راه باد نظر گرفتن نواصل و شرکت سازنده و نیز منظور کردن مخارجی که برای هر یک از آنها تا شهریور ۱۳۲۰ بعمل آمده بقرارزیر است :

تقطعه	توسط شرکت مقاطعه کاری	قیمت پرداخت شده
۱- کیلومتر ۳۵	کاوش غفاری	۱۴۰۰۰۰۰ ریال
۲- ۷۹-۳۵	آباد	۱۸۰۰۰۰۰
۳- ۱۲۳-۷۹	لئون ملکی	۳۲۰۰۰۰۰
۴- ۱۶۳-۱۲۳	بتون	۲۳۰۰۰۰۰
۵- ۱۶۳-۱۰۳	بتون	۱۷۰۰۰۰۰
۶- ۲۰۳-۱۵۰	بتون	۳۰۰۰۰۰۰
۷- ۲۹۰-۲۰۰	بازیار	۲۱۰۰۰۰۰
۸ و ۸ مکرر ۲۱۰-۳۳۰	بازیار	{ ۸۰۰۰۰۰۰ } { ۵۰۰۰۰۰۰ }
۹- ۳۳۰-۳۷۰	برزام	۱۶۰۰۰۰۰
۱۰- ۳۷۰-۴۱۰	برزام	۲۴۰۰۰۰۰
۱۱- ۴۱۰-۴۵۰	تراز	{ " } { " }
۱۲- ۴۵۰-۴۷۶	تراز بود	۳۰۰۰۰۰۰

مقاطع کارانیکه در بالا بانها اشاره شد فقط راه را در اختیار داشتند و با برنامه ای که انجام دادند با صرف ۸۰ میلیون ریال دیکریس بود تمام زیرسازی راه قم - یزد خاتمه پذیرفته و بدست روسازی سپرده شود فعلا روسازی در این راه هیچ انجام نشده است .

زیرسازی قطعات از ۱-۶ کاملاً تمام شده و حتی ساختمانهای آنها هم کلاً تمام پذیرفته و سراز آن قطعات ۹ و ۱۰ نیز قریب با تمام است که با مجاهدت مختصری ممکن است زیرسازی آن پایان پذیرد . ولی از قطعات ۱۱ و ۱۲ مقدار مهمی ساختمان و زیرسازی نشده و در حقیقت قسمت اصلی زیرسازی آن هنوز انجام نگرفته است و ۹۵٪ آن باقی است .

بقسیمیکه در بالا تذکره داده شد پیش بینی شده بود که در خرداد ۱۳۲۱ راه یزد افتتاح شود

نوع ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰

۱۳۱۷





شماره

تاریخ ۱۳۲

پیوست

وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۴

وطن پیشرفت کار هم نوبت میداد که این امر انجام پذیرد ولی متأسفانه پیش آمدن جنگ پیشرفت ساختمان را کند تر و قایم شهر و روستاها را کاملاً منقطع نمود و فعلاً از هر حیث کارهای این خط تعطیل است .

ایستگاههای راه آهن قم به یزد با در نظر گرفتن فواصل بقرا و زراست :

نام ایستگاه	فاصله بین ایستگاهها	فاصله از مبدأ (قسم)
قم	۰۰ + ۰۰۰	۰۰ + ۰۰۰
لنگرود	۱۶ + ۱۷۰	۱۶ + ۱۷۰
شورآب	۱۶ + ۹۰۰	۳۲ + ۰۷۰
فیروزآباد	۱۶ + ۲۰۰	۴۸ + ۲۷۰
دهنار	۱۵ + ۸۵۰	۶۳ + ۱۲۰
مهرآباد	۱۶ + ۷۵۰	۷۹ + ۸۷۰
کانان	۱۶ + ۰۳۰	۹۵ + ۹۰۰
گر	۱۵ + ۹۲۰	۱۱۰ + ۸۲۰
سرخدهشت	۱۶ + ۴۷۰	۱۲۶ + ۲۹۰
دهآباد	۱۶ + ۱۸۰	۱۴۲ + ۴۷۰
باد	۱۵ + ۸۰۳	۱۵۷ + ۲۷۳
مغار	۱۶ + ۷۹۷	۱۷۳ + ۰۷۰
صومیه	۱۶ + ۴۰۰	۱۸۹ + ۴۷۰
زواره	۱۶ + ۲۶۰	۲۰۵ + ۷۳۰
امینآباد	۱۶ + ۱۶۰	۲۲۱ + ۸۵۰
شهرآب	۱۵ + ۶۲۰	۲۳۶ + ۴۷۰
مهر	۱۶ + ۷۵۰	۲۵۲ + ۴۲۰
سپیل	۱۶ + ۳۰۰	۲۶۸ + ۵۲۰
نائین	۱۶ + ۱۵۰	۲۸۴ + ۹۷۰
چشمه قلعه	۱۵ + ۸۵۰	۲۹۹ + ۸۲۰
نه کبک	۱۵ + ۶۵۰	۳۱۴ + ۴۷۰
چاه نو	۱۵ + ۲۰۰	۳۲۹ + ۶۷۰
سرو	۱۶ + ۲۰۰	۳۴۵ + ۸۷۰
هفت آذر	۱۵ + ۷۵۰	۳۶۰ + ۶۲۰
اردکان	۱۶ + ۴۰۰	۳۷۶ + ۰۲۰
میبد	۱۳ + ۵۵۰	۳۸۹ + ۵۷۰

نوبت ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷

*



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۵

۴۳۱ + ۲۷۰

۱۴ + ۱۰۰۰

جلال آباد

۴۴۵ + ۱۷۰

۱۳ + ۰۰۰

—

۴۶۱ + ۱۵۰

۱۶ + ۲۸۰

نظرآباد

۴۷۵ + ۲۸۰

۱۳ + ۲۳۰

یزد

اینک که ساختمان راه قم - یزد تعطیل گردیده قطعاً برای قسمتهای ساخته شده که قبلاً بهره برداری و بنا ادامه ساختمان آن تعطیل گردیده از نظر نگاهداری مخارجی تحمیل میشود که از هر جهت قابل ملاحظه بوده و لازم است که هر چه زود تر برای اتمام آن اقدام شود.

چون در این راه عوارض کم بوده و از نظر میل و تونل سازی اشکال قابل ملاحظه ای وجود ندارد ممکن است فوراً شروع بکار گردد و فاصله قم تا کاشان را که در حدود صد کیلومتر است در عرض ۶ ماه بیکتا نمودن مورد ضرورتیکه وسایل کار در دست بوده و اطمینت هم تامین کرد در کل در عرض ۶ ماه راه قم تا کاشان را برای بهره برداری آماده کرد.

ساختمان و اتمام بقیه راه در قطعات مختلف ناطقه ۱۰ اشکال زیادی ندارد و غیر از قطعات ۱۱ و ۱۲ که پیش از این در صد آن انجام نشده ممکن است یک برنامه صحیح و مرتب تمام خط قم - یزد را در هر مدتی که پیش از دو سال نخواهد بود قابل بهره برداری نماید.

مشکلاتیکه در این خط لازم است مورد توجه قرار داده شود وجود تپه های شنی و کم آبی است که هر دو برای حفظ و نگاهداری و همچنین بهره برداری قابل ملاحظه میباشد.

ایرانچسان علاقفسد برا آهن بداند

نکاتی را که ایرانیان علاقمنند برا آهن بایستی دانسته و در هر مورد بخاطر داشته باشند ذیل یاد آور میشود:

- ۱- موثرترین عوامل در راه ساختمان راه آهن سرتاسری ایران و متعاقب آن ایجاد سایر خطوط را آهن غم و اراده و پشتکار عالی حضرت رضا شاه پهلوی شاهنشاه فقید ایران بود ماست که اگر از جاد و انصافی منحرف نکردیم باید قبول کرد برنامه ای که چندین سال قبل برای ساختمان راه آهن تهیه شده و بکسرات توسط کمپانیها و شرکتها ی خارجی سر شده ولی هرگز عمل نشده بود در برتوتوانائی این شخصر قسد
- بهره عمل گذاشته و در نتیجه مساعی او است که ما امروز دارای د و هزار کیلومتر راه آهن و یکد نیا انتخابارات ۲۳/۷ هستیم.

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۶

۲- راه آهن ایران که تاکنون صد ها میلیون خرج آن گردیده و بدون توسل به هیچ نوع قرضه داخلی یا خارجی در زمانی ساخته شد که ملت و دولت ایران بنیه مالی قابل ملاحظه ای نداشت ولی در عرض یک اراده قوی و میل بترقی این مانع بزرگ را راه برداشته و ایرانیان را موفق ساخت که بایست آوردن یک راه حل منطقی و اساسی هزینه کزاف ایجاد راه آهن را تامین نمود و دارای راه آهنی شوند که از حیث ابهت و عظمت کمتر نظیر داشته و در مدت کوتاهی که از تاریخ شروع به بهره برداری آن میگردد سراسر راه آهن های بزرگ صد ساله را تحت الشعاع قرار داده است .

۳- افتخارات راه آهن ایران در سنوات اخیر فراموش نشدنی و سعی و کوشش کارمندان راه آهن ایران در راه بدست آوردن این افتخارات در هیچ عصری و برای هیچ راه آهنی در دنیا نظیر نداشته است .

۴- ۵ میلیون تن کالای جنگی بمقصد کمربل تا دجا هیرشوروی که بدست کارمندان ایرانی و روسیه راه آهن ما انجام پذیرفته نام ایران را در بین کشورهای جهان سر بلند و برای تجدید ایام و ملزات گذشته ما بزرگترین و موثرترین عوامل بوده است و برای اینکه هرگز ما و جهان نیان این افتخارات را فراموش نکنیم و آیندگان هم عظمت خدمات و مساعی ما را در جنگ جهانی بگیرند و آرزوی بدست آوردن راه آهن سرتاسری برای همیشه بنا به پیل پیروزی نماید خواهد شد .

۵- روزهای زیر در تاریخ راه آهن نباید فراموش شود و حتی بعضی از آنها مانند اعیان ملی روزهای افتخار ما شمرده شوند .

۶ خرداد ۱۳۰۴ قانون انحصار قند و شکر و جای برای تامین مصارف ساختمان راه آهن بتصویب مجلس شورای ملی رسید .

۷ بهمن ۱۳۰۴ قانون نقشه برداری و ساختمان راه آهن تصویب شد .

۸ مهر ۱۳۰۶ اولین کلفت برای شروع ساختمان راه آهن سرتاسری در ایستگاه تهران توسط اعلیحضرت رضا شاه پهلوی شاهنشاه فقید بزمین زده شد .

۹ فروردین ۱۳۰۷ بموجب قانونی که بتصویب مجلس شورای ملی رسید قرارداد ساختمان راه آهن را دولت با سندینا ی راه آهن منعقد کرد .

۱۰ خرداد ۱۳۰۷ اداره راه آهن که در سال ۱۳۰۴ تشکیل شده بود چون وظیفه خود را انجام داد .

داد و برد منحل گردید .

نوع ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

تاریخ ۱۳۲

پیوست

ص ۴۷

۳۰ خرداد ۱۳۰۷ بموجب قانون ۲۰ ملیون ریال بدولت اعتبار داده شد که بطور امانسی ساختمان راه آهن را ادامه دهد.

۱۸ تیر ۱۳۰۷ سندیکای راه آهن ماموریت تکمیل ساختمان ۱۵۰ کیلومتر از راه آهن شمال که ساختمان بند رشا هیور و بند رشا بود تحصیل کرد.

۱ خرداد ۱۳۱۲ کسرسیموم کامپسا کس بسنت مشاور فنی رسامشغول همکاری با وزارت راه شد.

+ مهر ۱۳۱۴ قانون تاسیس بنگاه راه آهن دولتی ایران بتصویب رسید.

۳۰ بهمن ۱۳۱۵ راه آهن شمال بتهران رسید و توسط اعلیحضرت رضاشاه پهلوی افتتاح گردید.

۲۱ فروردین ۱۳۱۷ راه آهن کرمان مشهد شروع ساختمان کردید.

۴ شهریور ۱۳۱۷ اتصال راه آهن سرتاخری در ایستگاه نوزیه توسط اعلیحضرت فقید بعمل آمد.

۱۸ آبان ۱۳۱۷ برای ساختمان راه آهن تهران - تبریز اقدام کردید.

۹ آذر ۱۳۱۷ شروع ساختمان راه آهن قم - یزد.

۱۴ آبان ۱۳۲۱ راه آهن تهران تا میانه برای بهره برداری حاضر شد.

۱۹ اردیبهشت ۱۳۲۴ تشریف فرمائی اعلیحضرت همایون محمد رضاشاه پهلوی بایستگاه راه

آهن واعطاء نشان افتخاریه بنگاه که پیش از هروسسه یا اداره ایرانی در راه پیشرفت و نیل بیروزگی موثر بود و فداکاری کرده است.

نونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰۰

۲۳۱۷





وزارت تجارت و تجارت‌انواع

اداره

دایره

نمبره (۱۴۹۲۶)

مورخه ۲۰ شهر اسفند ماه ۱۳۰۴

ضمیمه

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فوائد عامه

قانون اجازه ساختن خطوط اصلی و مهمه مملکت و دستخط اجرائیه آن که بصره مبارک هما یونی موشح

شده است و بلا ابلانح میگردد : دستخط هما یونی

با تأییدات خداوند منعال

به‌دای شاهنشاه ایران

نظر باطل ۲۷ متمم قانون اساسی مقرر میداریم

ماده اول - قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت که در تاریخ بیستم بهمن ماه یکم هزار و سیصد و چهار شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و ضمیمه این دستخط است بموقع اجرا گذارده شود .
ماده دوم - هیئت دولت مأمور اجرای این قانون هستند . بتاريخ اول اسفند ماه هزار و سیصد و چهار شمسی

قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت
ماده اول - مجلس شورای ملی ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت را بدولت اجازه میدهد و دولت مکلف است پس از جلب متخصصین لازم و مطالعات کافی در فوائد اقتصادی و سیاسی و نظامی یک یا چند خط عمده که ساختن آنها را مقدم بر خطوط دیگر میداند نتیجه را بمجلس شورای ملی عرضه و تصویب مجلس را در انتخاب آن خطوط تحصیل نماید .

ماده دوم - دولت مکلف است برای تهیه نقشه مقدماتی برای ساختن راه آهن ترتیبی را که نافع و صرفه نزدیکتر میداند برای تصویب مجلس شورای ملی بموقع اجرا بگذارد . مواد اولیه که برای ساختن راه آهن لازم است و تهیه آن در مملکت امکان دارد باید در خود ایران تهیه شود و کارخانه آهن ذوب کتی برای اینکار در ایران از طرف دولت ایجاد شود .

ماده شوم - برای تهیه نقشه مقدماتی راه و نقشه ترتیب استخراج آهن و قاشیعی کارخانه آهن طلب کتی در ایران دولت مجاز است بکنفر متخصص آمریکائی و بکنفر متخصص آلمانی بلا فاصله پس از تصویب این

۱۲۲-۱



وزارت تجارت و تجارت نوایز ماژ

اداره.....

دايره.....

عمره.....

مورخه..... شهر..... ماه..... ۱۳۰۰

ضمیمه.....

(۲)

قانون وعده کافی مهندسین ایرانی استخدام نماید .
 تبصره - حقوق دو نفر مستخدمین مزبور در ماده فوق در سال بیشتر از بیست و پنج هزار تومان
 ومدت استخدام آنها بیشتر از دو سال نتواند بود .
 ماده چهارم - برای حقوق و مخارج متخصمین سایر مخارج نقشه برداری مبلغ دو بیست و پنج هزار
 هزار تومان از محل عوائد قند و جای بدولت اعتبار داده میشود .
 ماده پنجم - وزارتین فواید عامه و مالییه هر یک در حدود وظائف خود مأمور اجرای این قانون
 هستند .



این قانون که مشتمل بر پنج ماده است در جلسه ۲۰ بهمن ماه یک هزار و سیصد و چهار شلمی به
 تصویب مجلس شورای اهللی رسید . سید محمد تدین .

رئیس مجلس شورای اهللی

اصل قانون بمضمیمه دستخط مبارک در کابینه ریاست و زرا ضبط است

امضا شروغی

محل مهر ریاست و زرا





ریاست وزراء

نمره ۴۸۸۴

۱-۳۴

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فواید عامه

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فواید عامه
شماره ۲۲۵/۹۰۵/۴۸۸۴

اداره دربار سلطنتی

۸-۹-۳۰۵

تاریخ ۵ اردیبهشت ماه ۱۳۰۵
شماره

قانون اجازه استخدام یک نفر منشی تند نویس و یازده نفر مهندس از امریکا برای معاونت متخصی راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و دستخط مبارک هما یرنی در اجرای آن شرف صدور یافته است ذیلا ابلاغ میشود

با تائیدات خداوند متعال
ما

پهلوی شاهنشاه ایران

نظر باطل ۲۷ متمم قانون اساسی مقرر می داریم محل صحن مبارک

ماده اول - قانون اجازه استخدام یک نفر منشی تند نویس و یازده نفر مهندس از امریکا برای معاونت متخصی راه آهن که در تاریخ ۲۴ آبان ماه ۱۳۰۵ شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و ضمیمه این دستخط است بموقع اجرا گذارده شود .

ماده دوم - هیئت دولت مأمور اجرای این قانون هستند . بتاریخ اول آذرماه ۱۳۰۵ شمسی .

قانون اجازه استخدام یک نفر منشی تند نویس و ۱۱ نفر مهندس از امریکا برای معاونت متخصی راه آهن .

ماده اول - مجلس شورای ملی بوزارت فواید عامه اجازه می دهد که بر حسب تقاضای متخصی فنی امریکایی ساختن راه آهن یک نفر منشی تند نویس و ۱۱ مهندس امریکایی بجهت نقشه برداری مقدماتی راه آهن ایران برای مدت دو سال بمنوان معاونت او استخدام نماید . تبصره - متخصین ایرانی حق تقدم در استخدام خواهند داشت .

ماده دوم - جمع حقوق مالیانه مستخدمین مذکور بیش از پنجاه هزار تومان نخواهد بود و از محل اعتبار در دست و پنجاه هزار تومان قانون مصوبه ۲۰ بهمن ماه ۱۳۰۴ تادیه خواهد کردید . ماده سوم - سایر مواد لازمه کنترات مستخدمین مذکور در حدود مواد قانون مصوبه بیست و نهم اردیبهشت ۱۳۰۴ خواهد بود و مستخدمین مزبور در تحت ریاست متخصی فنی راه آهن مسئول وزارت فواید عامه هستند .

۱۶۳۴-ل

ماده چهارم - وزارتین فواید عامه و مالیه هر يك در حدود اختیارات و وظائف قانونی
مر بوطه بشود مأمور اجرای این قانون خواهند بود .
این قانون که مشتمل بر ۴ ماده است در جلسه ۲۴ ابانماه ۱۳۰۵ شمسی بتصویب مجلس شورای
ملی رسید .
سید محمد قدین - رئیس مجلس شورای ملی .
همین قانون بضمیمه دستخط مبارک هما یونی در کا بینه ریاست وزراء مضبوط است .



براد در راه رسید پریش آنکه لم یزد. نفوسم هر ضعیفتر در صبر در هر کس و آنی که در راه رسید

۱-۲۴



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران



تاریخ ۱۲۰۵
شعبه

۱۱-۱۲-۲۰۵

قانون اجازه ساختمان راه آهن ما بین خورمرسی و بندر محمره و بندر جز که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و دستخط مبارک هما یونی در اجرای آن شرف صدور یافته است ذیلا ابلاغ میشود با تأییدات خداوند متعال

ما
پهلوی شاهنشاه ایران

نظر بامل ۲۲ متمم قانون اساسی مقرر می‌داریم

مطل صحه مبارک

ماده اول - قانون اجازه ساختمان راه آهن ما بین خورمرسی و بندر محمره و بندر جز حاوی هفت ماده که در تاریخ ۴ اسفند ماه ۱۳۰۵ شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و منضم باین دستخط است بموقع اجرا گذارده شود

ماده دوم - هیئت دولت مجبور اجرای این قانون هستند . بتاريخ ۹ اسفندماه ۱۳۰۵ شمسی .

قانون اجازه ساختمان راه آهن ما بین خورمرسی و بندر محمره و بندر جز
ماده اول - مجلس شورای ملی بدولت اجازه میدهد که خط راه آهن ما بین خورمرسی و بندر محمره و بندر جز را از طریق همدان - تهران در امتداد خطی که از طرف مهندسین دقیقاً محین می شود از طرفین شروع به ساختمان نماید و باید بلا فاصله بعد از تصویب این قانون شروع با اجرای مقدمات امر بشود .
ماده دوم - بدولت اجازه داده میشود که خرید لوازم ساختن راه آهن مز بور و خرید مصالح راجعه بان را هم از آنچه در داخله یا خارجه باید تهیه شود پس از اعلان مناقصه مطابق قانون محاسبات صومری بتوسط شرکت های ساختمانی خارجه یا داخله که شرایط آنها بیشتر مقرون بصر ف و صلاح جلالت باشد بعمل آورد .

تبصره ۱ - کلیه وجوهی که بمتقتنای این لایحه صرف میشود همه ساله دولت مبلغ آنرا پیش بینی نموده لایحه آنرا برای تصویب بمجلس تقدیم نماید و بعد از تصویب مثل سایر مخارج مملکتی در تحت تفتیش مالی بصرف خواهد رسید .
تبصره ۲ - چنانچه عبور خط آهن از املاک اشخاص ضرورت پیدا کند دولت مکلف است قیمت آن قسمتی

نظر
۱۳۰۵
شعبه

را که طرف احتیاج است بنرخ عادلہ تادیہ نماید •
ماده سوم - ساختن راه آهن مزبور موافق نقشه متخصص راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی استخدام شده و در تحت نظارت معزنی الیه بر حسب دستور العمل هیئت دولت انجام میگردد •
ماده چهارم - از وجوه عایدات انصار قندو شکر و چای چهار میلیون و نیم تومان برای ساختن کارخانه آهن ذوب کئی اختصاص خواهد یافت که از آغاز سال ۱۳۰۶ در ظرف پنجسال بمصرف خواهد رسید و متوقف بر عملیات راه آهن نخواهد بود •

تبصره ۱ - تحصیل اعتبار مصرف برای هر یک از سنوات مذکورہ بموجب لایحه علیحدہ خواهد بود که تقدیم و بعد از تصویب مجلس شورای ملی اجرا خواهد شد •
تبصره ۲ - کلیه مصارفیکه برای کارخانه ذوب آهن بمصرف خواهد رسید در تحت تفتیش مالیہ خواهد بود •
تبصره ۳ - هر قسمت از ماده دوم قانون ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ و همچنین ماده نهم خرداد ۱۳۰۴ که بامضاد این ماده مناقض باشد منسوخ است •

ماده پنجم - دولت مکلف است پس از تصویب این قانون در ظرف سه سال سایر خطوط اصلی راه آهن ایران را بوسیله متخصصین فنی نقشه برداری نموده و بارعایت اهمیت هر یک متدرجا برای تصویب تقدیم مجلس شورای ملی نماید •



ماده ششم - اعلان مناقضہ باید در تمام ممالکی که کارخانبات تهیه لوازم ساختمان راه آهن دارند بوسیله سفارتخانهای ایران و جرایدهای منتشر شود • مدت مناقضہ نباید کمتر از هفت ماه پس از انتشار اعلان بوده باشد و حقوقی کمیسیون که در مرقع خرید لوازم راه آهن معمولاً منظور میشود باید ضمیمه سر مایه اختصاصی راه آهن بشود •

ماده هفتم - وزارتین فرایند عامه و مالیہ هر یک در حدود وظایف و اختیارات خود مأمور اجرای این قانون می باشند • این قانون که مشتمل بر ۷ ماده است در جلسه ۴ اسفندماه ۱۳۰۵ شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسید • رئیس مجلس شورای ملی - حسین پیرنیا •

همین قانون در کابینه ریاست وزرا تصویب است •


محمد علی
وزیر راه

۲۲/۱۱

کتابخانه مجلس شورای اسلامی

کتابخانه مجلس شورای اسلامی

تاریخ: ۲۲ اردیبهشت ۱۳۰۶
شماره: ۱۲۷۸

۳۰۵ - ۲ - ۲۳

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فوائد عامه
۱۳۰۶



ریاست وزراء

شماره ۱۲۷۸

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فوائد عامه

قانون اعتبار پنج میلیون تومان برای مخارج راه آهن در سنه ۱۳۰۶ که در جلسه دهم اردیبهشت ۱۳۰۶ شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و دستخط اجرائیه آن شرف صدور یافته است ذیلا ابلاغ میشود با تا ییادت خداوند متعال

ما

پهلوی شاهنشاه ایران

نظر باطل ۲۲ متمم قانون اساسی مقرر می داریم

مطل صحه مبارک

ماده اول - قانون اعتبار پنج میلیون تومان برای مخارج راه آهن که در جلسه دهم اردیبهشت ۱۳۰۶ شمسی بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و منضم باین دستخط است بموقع اجرا کذارده شود.
ماده دوم - هیئت دولت مأمور اجرای این قانون هستند و بتاریخ نوزدهم اردیبهشت ۱۳۰۶ شمسی.

قانون اعتبار پنج میلیون تومان برای مخارج راه آهن ۱۳۰۶

ماده اول - مجلس شورای ملی برای اجرای قانون مصوبه اسفند ۱۳۰۵ راجع براه آهن در سنه ۱۳۰۶ تا حدود پنج میلیون تومان بدولت اعتبار میدهد مخارج لازم برای ساختمان راه آهن از قبیل خرید ادوات حقوقی متخصصین - مزد کارگر تحت نظارت و تفتیش رئیس کل مالیه بعمل خواهد آمده دولت مجاز است که اعتبار مخارج مصوبه برای یکسال را در سال های دیگر مصرف و یا در حدودان تعهداتی برای سالهای دیگر بنماید +

تبصره - مستخدمین اداری راه آهن از بین مستخدمین رسمی اهم از متصدیان شغل یا منتظرین خدمت وزارتخانه انتخاب و متخصصین فنی بر طبق قانون اساسی و قوانین موضوعه کتکترات خواهند شد و با استثنای متخصصین فنی که هنوز کتکترات آنها منعقد نشده است و عمل و سر عمل و اجزای جز پرداخت حقوقی بعنوان روز مزدی ممنوع خواهد بود.

تبصره ۲ - بودجه اداری راه آهن بایستی با رعایت قوانین موضوعه و صرفه جوئی کامل همه ساله در ضمن بودجه فوائد عامه بجز تهیه ویرس از تصویب مجلس شورای ملی اعتبار راه آهن پرداخته شود.
تبصره ۳ - دولت مکلف است شش ماه به شش ماه صورت مخارج مقدماتی و ساختمان راه آهن را برای اطلاع نمایندگان بمجلس شورای ملی تقدیم نماید.

ل-۱۳۲۴

ماده دوم - پیشنهاداتی که در نتیجه اعلان مناقصه راجع بخریداد وات راه آهن از خارجه در طرف شش ماه واصل میشود سر بسته وبمهر پیشنهاد کننده تحت نظر وزیر فواید عامه در اداره راه آهن ضبط و پس از انقضای ششماه باحضور رئیس کل مالیه و متخصص راه آهن در هیئت وزراء باز و تشخیص شده وبوسیله وزارت فواید عامه بموقع اجرا گذارده خواهد شد . وترتیب وصول وقوایت و تشخیص پیشنهادات مناقصه مر بوط به تهیه ادوات ولوازم ساختمان راه آهن از داخله مملکت مطابق نظامنامه خواهد بود که بتصویب هیئت وزراء میرسد .

ماده سوم - از محل اعتبار مذکور در ماده اول مخارج کافی برای فرستادن هشت نفر محصل فارغ التحصیل از مدارس متوسطه - قسمت علمی - اعم از مرکز ولایات در هر سال بخارجه برای فراگرفتن فنون لازمه راه آهن و دونفر برای فنون استخراج و ذوب آهن از تاریخ تصویب این قانون تا مدت شش سال تخصیص داده خواهد شد که جهت تکمیل و تحصیل علمی و عملی فنون مزبور تامدراج عالییه و نگاهداری آنها در محل تحصیلات خودشان برای مدت کافی صرف بشود .
انتخاب محصلین فوق بترتیب سابقه بعمل آمده و پس از اجرای سابقه اشخاص بی بضاعت حق تقدم خواهند داشت .

این قانون که مشتمل بر سه ماده است در جلسه ۱۰ اردی بهشت ماه ۱۳۰۶ بتصویب مجلس شورای ملی رسید .
رئیس مجلس شورای ملی - حسین پیرنیا .
عین قانون بضمیمه دستخط مبارک ملوکانه درکابینه ریاست وزراء ضبط است .






۴۴
۱۴۲

شروع بهره برداری

- راه آهن سراسر ایران

از اول دی ماه ۱۳۱۷ بهره برداری باری در
خط سراسری ایران شروع میشود و از
تاریخ  تاریخ بزرگ بار و کالا از همه ایستگاهها برای
حمل بایستگاههای دیگر قبول میشود.

راه آهن دولتی ایران

دکتر سالک زاده
۱۳۱۷

ک.ج. ۰

آدرس تلگرافی: بانک ملی،
برای شعبه بازار - تهران: ۰ ملیا بازار.

بانک ملی ایران

شرکت سهامی با سرمایه سیصد میلیون ریال
مرکز: تهران

تهران... تاریخ ۱۷ فروردین ۱۳۱۷-۵

شماره ۳۰۰

مثنی است در پاسخ باین شماره اشاره شود

اداره مطالعات اقتصادی و مالی

۱۱۱۱۱۱

وزارت مالیه

رو نوشت ترجمه مقاله که در موضع راه آهن ایران در مجله «گریت بریتن
اندايست» درج گردید ه برای اطلاع آن وزارتخانه فرستاده میشود .

بانک ملی ایران
تهران



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

مسلک در
۱۳۱۷/۱۲
وزارت مالیه
۱۳۱۷/۱۲
۲۷۹۴

EXTRA STIPONTE



راه آهن ایران
=====

در انجمن ملوکانه خاور وسطی که تحت ریاست سردنسن راس تشکیل یافته بود آقای
ا. ج. بن. نطق مفصلی راجع براه آهن ایران ایراد و با کمک شیشه های عکسی شرح مبسوطی
از اشکالات و زسما تیکه متوجه مهندسین انگلیسی که متصدی ساختن یک قسمت از راه آهن ۳۰
میلیون لیره ایران هستند ذکر کرد .

راه آهن ایران ممکن است تا ماه مه ۱۹۳۹ خاتمه پیدا کرده و وسیله وصل نمودن
خلیج فارس بدریای خزر بشود . آقای بن اظهار داشت که برای شروع عملیات ساختمانی راه آهن
متصدیان مجبور بودند جاده موقتی برای خود بسازند و این جاده تا مرکز عملیات کوهستانی
تقریباً ۳۰ میل فاصله داشت و تنها وسیله رسیدن بمركز عملیات پیا ده راه رفتن بود و این باعث
مشقت و زحمت زیاد گردید . مقاطعه کاران بعد از ده ساعت راه رفتن در آفتاب سوزنده با زبان
باد کرده و حلق خشکیده و پا های تاول زده بمحل خود مراجعت میکردند .

هنگام شروع عملیات ساختمانی مهندسین مجبور شدند برای حمل و نقل ادوات و
آذوقه و غیره راهی در کنار کوهها بسازند . و از قراریکه آقای بن اظهار داشته مبلغ ۸۰۰۰۰
لیره برای ساختن این راه موقتی که نتیجه جدیدیت پنجاهه مهندسین انگلیسی در ۱۳۲ درجه
حرارت در سایه بوده بمصرف رسیده است .

در موقع تابستان ما مثل اینکه دریک کوره حقیقی مشغول کار بودیم مخصوصاً در دره ها
درجه حرارت باندازه ای بود که دست زدن بسنگها غیر ممکن بود و بزحمت میتوانستیم تنفس کنیم

و هنوز جا ده تمام نشده بود که باران فصلی گرفت و موقعیت خیلی خطرناک گردید .

صد تن دینامیت در ماه

آقای بن مخصوصاً از طرز پیشرفت و نتیجه که با بودن مشکلات زیاد بدست آمده

رضایت مند میباشد مخصوصاً تذکر داده که در یک موقع سرمهندس مجبور شد برای تعیین مرکز مساحتی یک تونل با ارتفاع ۳۰۰۰ پا بالا برود در تونل مزبور که دارای $1\frac{1}{4}$ میل طول است از هر دو طرف شروع بعملیات کرده و موقع ختم عمل معلوم گردید که نهایت مهارت را در حفر آن بکار برده بودند بطوریکه موقع افتتاح فقط نیم انچ بین دو طرف تفاوت پیدا شد .

آقای بن اطلاعات آماری بسیار مهمی واجب بکلیه عملیات راه آهن داده است :

تمام طول راه آهن تقریباً ۸۶۵ میل میباشد . در یک قسمت ۲۸ میلی آن ۱۵۰ تونل زده شده . در بحبوحه عملیات از ۴ تا ۵ هزار نفر کارگر مشغول کار بودند . مصرف ماهیانه سیمن برای پلها و تونل ها و غیره ده هزار تن و مصرف دینامیت صد تن بوده است .

آقای بن مخصوصاً از کامپاسکر که یک بنگاه مهندسی دانمارکی و بازرسی کلیه

ساختمان راه آهن را عهد ه دار است اظهار رضایت مندی نموده .

مشارالیه اظهار میدارد که این اقدامات مهم در نتیجه توجهات ملوکانه اعلیحضرت

همایونی میباشد .

بعد از نطق مشارالیه و در ضمن صحبت نایب شوهنگ ه . ا . مدلیکات اظهار

داشت که ساختمان راه آهن ایران را بین دسته های مهندسی مالک ذیل تقسیم کرده اند :

بریتانیای بزرگ - ایتالیا - اتریش - یونان - فرانسه - آلمان - سوئد - روسیه - ایران - بلژیک -

کشورهای متحد ه آمریکای شمالی و دانمارک .

ادوات و لوازم راه آهن را از جماهیر شوروی - سوئد و استرالیا و المان و کشورهای
متحدہ آمریکا شمالی و بریتانیای بزرگ خریداری میکنند .
با اینکه نتیجه زحمات دسته های مهندسين مزبور خیلی رضایت بخش میباشد مع هذا
بدون کمکهای ملوکانه انجام عملیات آنها امکان پذیر نمیبود و ضمناً مشارالیه از کارگران ایرانی
و زحمات مجدانه آنها اظهار خوشوقتی کرده است .
تمام راه آهنهای دنیا دارای يك شعار مخصوص میباشد و نایب سهرنگ مدلیکوت
پیشنهاد میکند که قبل از خاتمه یافتن راه آهن ایران شعار آنرا بایستی « عمل نه حرف » تعیین
نمود .

ایراد گیران واجب بوضع اقتصادي و موقعیت و خط سیر راه آهن ایران تنقیداتی
کرده اند البته بدیهی است مسافرین خارجی که در آتیه میل دارند از پاریس به پکن مسافرت
کنند مایل هستند که راه آهن از مغرب بمشرق سیر کند ولی راه آهن ایران برای رفع احتیاجات
ملی ساخته شده و نتیجه اصلی آن باعث اقتدار ایران خواهد شد .
ساختن راه آهن از شمال بجنوب وسیله خروج کالای ملی از شمال و مرکز و جنوب میشود
و این وسیله ای برای کسب اعتبار خارجی خواهد شد و اعتبار خارجی موجب ترقی کشور و بالا رفتن
پایه زندگی میشود .

(ترجمه از مجله گزیت بریتین اند ایست ساله ۱۰ مارس ۱۹۲۸)

۱۰۰ ج۰ بن - یکی از روسای بنگاه وینچارد کاستین میباشد .



در سالروز آغاز احداث راه‌آهن سراسری، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، کتابچه «راه‌آهن در ایران» که بنگاه راه‌آهن دولتی ایران چاپ کرده و در آرشیو ملی ایران نگهداری می‌شود را منتشر کرده است. قانون اجازه ساخت خطوط آهن اصلی، قانون استخدام خارجی‌ها و اختصاص اعتبار برای ساخت راه‌آهن و... از جمله اسنادی است که آرشیو ملی ایران منتشر کرده است.



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

شروع بهره برداری
راه آهن سراسر ایران

ز اول دی ماه ۱۳۱۷ بهره برداری بار
خط سراسری ایران شروع میشود
تاریخ روبرو بار و کالا از همه ایستگاهها
حمل بایستگاههای دیگر قبول میشود.

وزارت راه
نگاه راه‌آهن ملی ایران

