



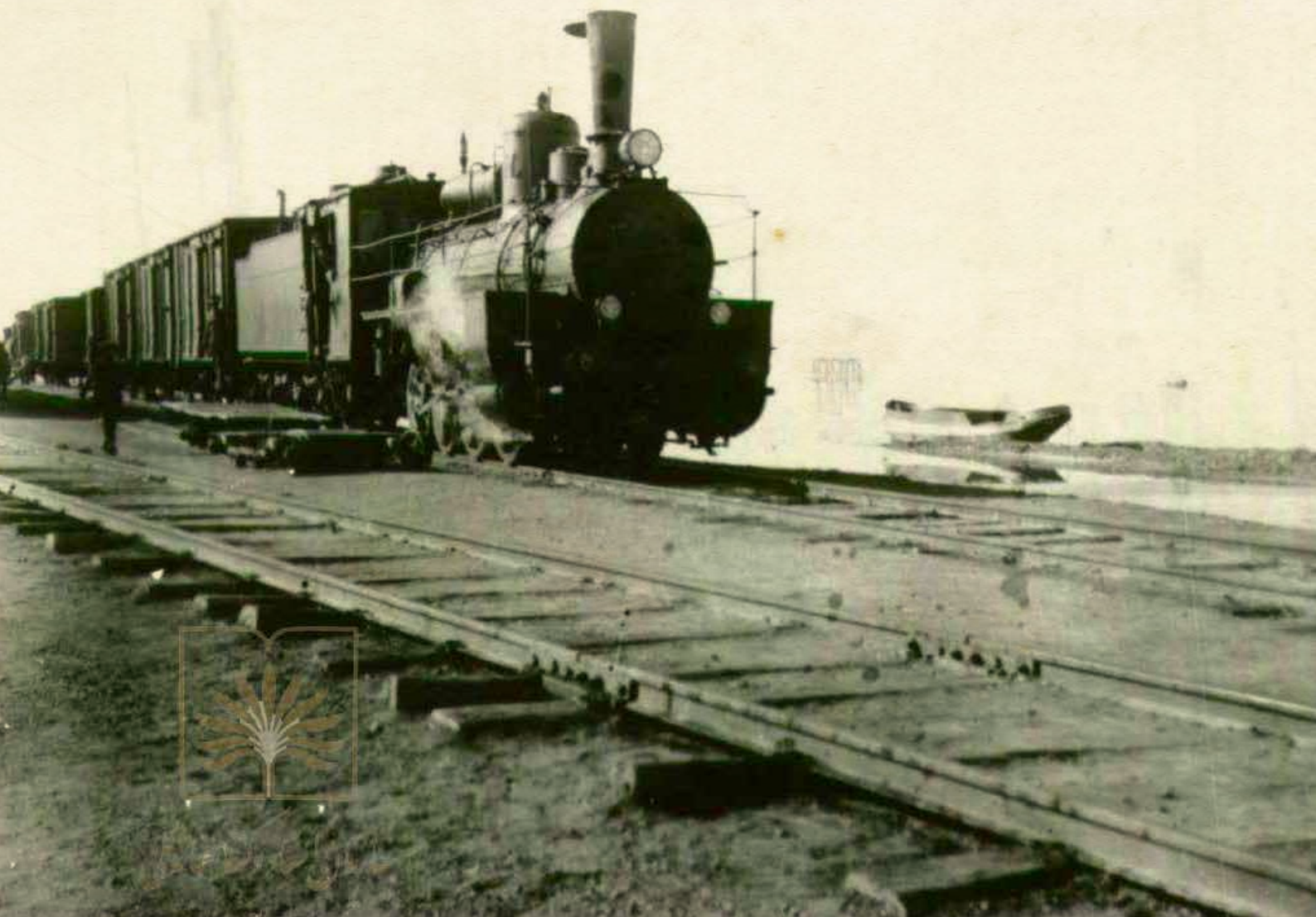
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)



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 جای تامین شد. پیش از شروع ساخت راه آهن، دولت وقت قانون انحصار قند و شکر و جای 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 سندیکایی اسکانندیناویایی 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

۱۳۲

تاریخ

پیوست

((راه آهن درایران))



نمونه ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)





وزارت راه

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

از نامه مردان روز بنگاه راه آهن دولتی ایران راه آهن در ایران

۱- در آرزوی راه آهن

سالها بود که ملل متمدنی از وجود راه آهن و نیروی بهای برای توسعه در امور حمل و نقل استفاده میکردند و از اختراعی که جنوالت و ژنرال استیفنس در مورد ماشین بخار و لکوموتیو نمود، بودند بهره مند میشدند و ایرانیان هرگاه به حسب تصادف گزارشات یا رویاها افتاد از مشاهده این عامل ترقی آه حسرت کشید و میخواستند که 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 مردم ایران در آرزوی راه آهن در رزمه آرزوهای ملی ایرانیان در آمده و در نتیجه از یاد تمام با کشورهای اروپائی همواره ساختن یک راه آهن برای کشور ایران در مخیر پیشوایان و متفکرین مایید آمده و علاقمندان بهیچ راه آهن را برای ترقی و تعالی کشور و 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 اعم از شاه یا دیگران وجود راه آهن را در مملکت خود کلید کایه ترقیات و پیشرفتها میدانند و مخصوصاً صدر اعظم بمن میگفت که ایران برای رسیدن بیایه مالک اروپائی چاره ای جز آنکه دارای راه آهن نشود ندارد.

باز هم لرد کرزن میگوید: وقتی که شاه در سفر اخیر از بیابانهای بیابانهای ایران خارج شده و پس از عبور از مرز وارد کشور خود گردید از راههای خراب و ناهموار گذشت و مراکز ایران رسیدیم در تمام طول مسیر من از تفاوتیکه بین مشرق و مغرب موجود است متاثر شدم و بعد از اینها هر یک از رجال ایران صحبت کردم جمعی بوجوه راه آهن اظهار علاقمندی نمودند و بعد از تشریح از شاهزادگان و فرمانروایان نهایت علاقه را بوضوح راه آهن ایران داشته و آرزوی کلیه آنها این بود که روزی وطن آنها هم دارای خطوط آهن گردد.

نوبه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

تاریخ ۱۳۲

پیوست

ص ۲

مرحوم صنیع الدوله که از رجال روشن فکر گذشته ایران بود، در رساله ای بنام نجات ایران راه آهن را یگانه وسیله ترقی دانسته و محسنات ایجاد آنرا برای کشور ایران تشریح کرده است.

اگر چنانچه با فکر و گفته های رجال سیاسی و متفکرین در سنوات اخیر نیز مراجعه شود و برنامه احزاب و 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 این آرزوی دیرین ایرانیان برآورده شود و زیر و بم کویت و موصل و استقلال اقتصادی را بکوشش هموطنان ما برساند آرزوی در ردیف بزرگترین اعیان ملی ما قرار گرفته و میتوانیم بحدید مجد و عظمت گذشته خود امیدوار شویم.

از اشارات مختصری که در بالا نمودیم بخوبی دیده میشود که احداث راه آهن مدتها جزو آمل و آرزوهای افراد این کشور بوده است ولی برای اینکه فکر و مرحله عمل گذاشته شود همیشه در انتظار آن بودیم تا باید است آوردن استعداد کافی از نظر اقتصادی 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 ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ انجام گرفته و اعلیحضرت رضا شاه 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 گردید.

۲- امتیازات

نخستین ۴۰ سال فعالیت برای ملت ایران ماشین دودی بود

موقعیت طبیعی و ضعف داخلی کشور ایران در موارد متعدد موجبات کشمکش و مناقشه مابین دول همسایه ما را فراهم نموده و در موضوع راه آهن نیز بطور واضح اثرات این رقابت دیده میشود و همین رقابت و همفکشی در خارج با یکدیگر و گرفتن امتیازات و موقع عمل نکذاشتن آنها با حاکمیت ملی بود که کشور ایران مدت نیم قرن مدخل گشته و از دست رفتن راه آهن که آرزوی دیرینه او بود، محسوس میگردد.

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰ ب

۲۳/۷

راه آهن ایران که برای غارت کشور همیشه در دست خارجیها بوده است جهت کشورهای همجوار



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

نیز دارای موقعیت مخصوصی 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 بیگروگان برود.

منابع اقتصادی کشور از هر حیث قابل ملاحظه و از بسیاری نکات برای دارندۀ امتیاز آن شاید توجه بوده است و بنا بر این فعالیت‌هایی هم که برای بدست آوردن این امتیازات مصرف میشد و یا برای عظیم‌کذاشتن 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 حاکمۀ عوامی بودند که راه را برای اقدامات و تجاوزات بیگانگان بیشتر باز کرد و وجهت بسط نفوذ آنها کمک می‌کردند.

شرکتها و در حقیقت کشورهایی که برای بدست آوردن امتیاز ساختن راه آهن در ایران فعالیت نمود مانند رومار و متعدد با اقدامات جدی دست زده و قبل از سفار اول ناصرالدینشاه با رویارویی زیادی و او طلب برای ساختن راه آهن سر تاسری پیدا شد و اشخاص مختلفی که در حقیقت مأمورین مخفی دولت به علاقه بودند بواسطه مختلف سعی در بدست آوردن امتیاز نمودند.

اولیای امور وقت تحت تاثیر عوامل خارجی و تطبیعاتی که بعمل می‌آمد بدون مطالعه امتیازات سعی داد که خسارات عمده مالی و معنوی تحصیل کشور می‌کرد.

در سال ۱۳۱۴ شمسی یکی از شرکت‌های انگلیسی که با ساختن راه آهن وین - اسلامبول اشتغال داشت در قصد برآمد که این خط را تا کرانه‌های خلیج فارس امتداد داده و بدین ترتیب دریای مدیترانه را بجنوب ایران متصل نماید و ولی بواسطه اشکالات و عواقب متعددی که پیدا شد موفق با اجرای نقشه خود نرسید.

در سال ۱۳۱۵ شمسی دولت انگلستان برای ایجاد راه آهنی که رابطه هندوستان از طریق شرق نزدیک باشد اقدام کرد و در نظر گرفته بود که خط فرسوز مدیترانه شروع شده و پس از عبور از رودی فرات و دجله از جنوب ایران گذر شده و از طریق مکران بکراچی منتهی گردد و در بهار سال جولای و اوایل که خط امتیاز احداث بانگ شاهنشاهی را بدست آورد از طرف کمیسیون مخصوص پارلمانی انگلیسی با موافقتی که در زمان وزارت میرزا حسین خان سپهسالار امتیاز



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴

ساختن راه آهن سراسری را تحصیل نمود. مدت این امتیاز برای ۲۰ سال در نظر گرفته شده بود و بموجب آن میبایستی راه آهن از رشت بپایتخت ساخته شده و از آنجا تا خلیج فارس ادامه یابد. طبق قرارداد منعقد شده مابین دولت ایران و (بارون جولیس روتش) مقرر گردید که بیست درصد درآمد و سود ویژه این راه بدولت ایران پرداخت شود و پس از مدت امتیاز تمام راه بسا مالکیتها و ادوات بدولت منتقل گردد.

در این امتیاز قید شده بود که در مقابل مزایای مزبور استفاده از کلیه تانهای کشورهای همسایز تانهای طلا و نقره و سنگهای بهادار و صاحب امتیاز واکندار و ۱۵ درصد درآمد خالص آن سالیانه بدولت 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 برایگان در اختیار (بارون جولیس) گذاشته میشد.

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

ولی در این امتیاز طبع اصلی عدم اجرای نقشه تهیه شده توافق نظری بود که درجهان امور مابین 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 الجیشی ایران یکی از مهندسان سیم نظامی خود (فالکن هاین) را مامور تحصیل امتیاز خط آهن چلفا - تبریز نمود و نامبرده متعهد گردید در ظرف پنج سال ساختمان این راه را که طول آن در 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 بعدی خط تبریز تا پهنه ادامه داده یافته و هر چند دولت عثمانی بکار رود عملاً اقدامی برای اجرای امتیاز مزبور بعمل نیامد.

نمونه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰

در سال ۱۲۵۶ شرکت فرانسوی آلگون درصدی اجرای نقشه های قبلی برآمد و یکی از مهندسان اتریشی بنام (فون شیرر) از طرف شرکت مزبور با ایران اعزام گردید که خطی از رشت بتهران بسازد.



وزارت راه

راه آهن اقداماتی کردند که به نتیجه رسید و لایحه ایران

در سال ۱۲۹۱ شمسی بانک استقراضی روسها امتیاز راه آهن جلفا - تبریز را از دولت گرفته و بعد اجازه احداث خط صوفیان تا شرقخانه 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 خرمشهر (محمره) به شرکت انگلیسی (سند بگای راه آهن ایران) اعطا گردید که پس از اتمام عملیات نقشه‌کشی مسکوت ماند.

بدین ترتیب چنانکه مشاهده می‌شود با وجود فعالیت‌های هدیده 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 ساختن بعل نیامد و در این مورد هم نتیجه کلیه کوششها احداث راه آهن حضرت عبدالعظیم بود یعنی حاصل فعالیت ۲۰ ساله برای ملت ایران ناشی ندادی شد.

راه آهن حضرت عبدالعظیم

خطی که در پیرو امتیاز قبلی بواتال بوسیله شرکت سهامی توامرای و راه آهن ایسرا ن یعنی یک شرکت بلژیکی ساخته شد واصله بین تهران و شهرری میباشند طول این خط ۸/۵ کیلومتر و عرض راه آهن مزبور یکمتر است.

فکر ساختن 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 شهرری 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 به شرکت بلژیکی واگذار کرد و این شرکت با سرمایه‌ای برابر د وعلیون فرانک دست به کار ساختن شد باین امید که بعد با ادامه این راه خود را بخلیج فارس برساند.

وسایل این راه آهن که در پیرو کمال تهیه شده بود بشکل قطعات منفصل و تحویل زحمات زیاد از راه با طول زیاد کوبه پتهران رسید و در سال ۱۲۹۶ شمسی با تشریفات لازم شروع به بهره‌برداری از این راه شد و در یکسال بعد یعنی ۱۲۹۷ کمپانی مزبور امتیاز ساختن توامرای ایسرا ن را



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۷

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

در داخله شهریت است آورد و قریب ده کیلومتر بیل گذاری نموده و تراموای اسمین را بنا دارند اخذ
که از سال ۱۳۰۶ متد رجاتراموای شهری برجیده شد .
روسها با سازش قبلی از کجانی بلژیکی اجازه ادامه خطری نامعادن منک کج را واقع
در جنوب شرقی تهران تحصیل کردند ولی عملا اقدامی در این مورد نشد .
در ضمن امتیازات بیواتال اجازه ای هم برای احداث راه آهن از تهران تا معادن ذغال سنگ
واقع در قریه پشتک گرفته شده بود که ساختمان یکراه بطول ۸۰ کیلومتر را ایجاد میکرد ولی این
کار هم عملی نشد .
راه آهن حضرت عبدالعظیم که در ابتدای کار در آمد خوبی داشت عملا بطور متوسط سالانه
۱۶۰۰۰۰ مسافر از تهران بشهرری میبرد در صورتیکه هزینه بهره برداری آن بیش از ۲۶۰۰۰۰
ریال میشد ولی در اواخر مدت فرسودگی وسایل رسیل و تسهیل انکاری در تعمیرات روز بروز درآمد آن کم
و هزینه بالا میرفت قسمیکه در بعضی از سنوات مدام که هنوز حرکت قطار دارای برنامه مرتسب
و منظم بود در آمد تراموای شهری قسمتی از هزینه اداره راه آهن ری را تامین میکرد فعلا راه آهن
ری که چندی قبل از طرف کجانی بلژیکی واگذار شده است بطور غیر مرتب بکار خود ادامه میدهد .

راه آهن آمل

قسمیکه در مورد امتیازات راه آهن ذکر کردیم در سال ۱۲۶۲ شمسی حاج محمد حسین امین
ضرب 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 بگشاید
اختصاص دهسد .
برای ساختمان این راه از متخصصین خارجی و مخصوصا مهندسی بلژیکی استفاده شده
اند و ات و وسایل لازم نیز از آن کشور خریداری شد ولی در ضمن عمل اختلافاتی مابین امین ضریب و
رسمتد سیس بلژیکی بروز کرد و تا سرانجام ایران را ترک کردند در حالیکه هنوز کاری انجام نشده
بود و پس از هزیمت آنها کارگران ایرانی راه محمود آباد و اتا آمل و حتی تا نزدیکی جمکلا ادامه

۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳۸





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۸

دادند ولی چون در ضمن ساختمان اصول فنی رعایت نشده بود نتیجه کار نیز رضایتمندانه نشد و راه ساخته شده که طول آن ۱۸ کیلومتر بود از نظر زیادی پیدا نکرد.

برای بهره برداری از راه مزبور یک دستگاه لکوموتیو سیگ و واگن بدوین سقف وارد شد. 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 لکوموتیوراه آهن آمل را خراب کرد.

راه آهن امین ضرب که در بند و ساختمان پیش بینی شده بود تا تهران ادامه پیدا کند متذ رسا روی خرابی گذاشته عبارت نسبتاً مفصل ایستگاه آمل و خط آهن آن غیر قابل استفاده و از چند سال قبل خطوط آهن آن برپیده شد.

راه آهن آمل ریاحجان (جلفا)

سومین راه آهنی که در ایران ساخته شد راه آهن آمل ریاحجان بود.

امتیاز راه آهن که در سال ۱۲۱۱ شمسی بابت استقراض روس داده شده بود متضمن ساختمان راه آهن بین تبریز تا جلفا بود که بعد از ساختمان خط صوفیان تا شرق خانه نیز با آن اضافه کردید و بطور کلی این راه آهن از سال ۱۲۶۴ شروع به بهره برداری کرد.

در امتیاز ساختمانی راه آهن آمل ریاحجان حق اکتشاف و استخراج معادن واقع تاده و شخصی طرفین راه نیز بابت استقراض واگذار شده بود.

خط آهن جلفا تا تبریز ۱۴۱ کیلومتر و خط صوفیان تا شرق خانه واقع در ساحل دریایچه رضائیه (شاهلی) ۵۲ کیلومتر بود. هر از این خطوط که در بناله راه آهن های رسمی روسیه می باشد از داخل ریلها برابر ۱۵۲۴ میلیمتر بود و منظور از ریلها ما بین ققاز و آمل ریاحجان تهیه کردید.

این راه آهن در بین استفاده های بازرگانی در مواقع ضرورت نیز برای مصارف سوق الحیثی مورد استفاده قرار میگرفت و مخصوصاً در جنگ بین الملی ۱۸ (۱۱۱۱) جهت حمل نفقات و مصیبت و خوار بار خدمت زیاد انجام داده است.

نموده ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

این راه آهن که رسماً بدوین روسیه تعلق داشت پس از تحویل در زیر ویند ایران روسیه جدید به موجب ۲۳/۷

عهد نامه ۱۲۲۱ میلادی (۱۲۹۶) مشخص بدوین دولت ایران بدوین بعضی امتیازات دیگر واگذار شد.



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۹

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

در موقع واگذاری راه آهن مزبور دولت ایران هیچ وجه خط مزبور قابل استفاده نبوده و -
 ادواتیکه بایران واگذار شد تماماً تخریب شده و خراب بودند و ساختمانهای ایستگاهها و پوها نیز
 از هم پاشیده و وسایلیکه در دسترس اشخاص بود بفارت 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 پنج سال برای اداره و ادامه ترمیمات خط آهن رایجان +
 مصرف شود .
 با مصالح زیاد و بالاخره خط مزبور کاملاً ترمیم شده و با تعویض تراورسها و ترمیم ریلها و ایجاد
 ساختمانهای جدید و ایستگاههای مرتب سر و صوری برای 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 حتی برای رفع احتیاجات سایر کارخانجات نیز مورد استفاده قرار گرفت .
 راه آهن آهن رایجان که بدو اینطور فعالیتهای نظامی ساخته شده بود با تجدید نظری که
 در ساختمان آن بعمل آمد راه آهن تجاری 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 با در نظر گواهی از ایستگاه مرکزی تبریز +
 بطریق زیر واقع شده اند :

تبریز	۰	کیلومتر
صوفیان	۳۱	"
سگیان	۴۶	"
پیام	۵۴	"
کندلج	۶۱	"
مرند	۷۵	"
هرزند	۱۱۹	"
زال	۱۲۰	"
گرگر	۱۲۰	"
جلفا	۱۴۶	"

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷

راه قریب صوفیان - شرفخانه که از اولین ایستگاه خط تبریز - جلفا منشعب میگردد دارای

۴





وزارت راه بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره ۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۱۰

سه ایستگاه زیر میباشد :

صوفیان	۰	کیلومتر
دیزه	۲۸	"
شرخان	۵۶	"

راه آهن ماکسو

پس از ساختن راه آهن آذربایجان روسها در موقع جنگ بین المللی کد شته ۱۸-۱۹۱۹ 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 یکلی نابود شد و امروزه یکراثری از آن باقی نمانده است و تنها یادگار این راه آهن که قطعات وادوات آن توسط سربازان روس و عثمانی و اخیراً محلی قارت شده و مثنی آهن آلات بدوین 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 ب زاهدان و شعبه دیگر تا نقطه ای باسم 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 مواقعیکه 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 گردیده و مقررشه تاخراسان امتداد پیدا کند

ولی در این راه اقدامی بعمل نیامد و در همین حال چون سایر خطوط تجاری ایجاد گردیده و راه

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷

مخصص پیدا کرد نه راه آهن زاهدان ارزش و رتبه خود را از دست داد .

از تأسیسات مهم راه آهن زاهدان لوله آب میرجاوه میباشد که آب تصفیه شده را از میرجاوه





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۱۱

بازاهدان میرساند و یاد و نظر گرفتن بی آبی منطقه زاهدان لوله کشی منبر راهمیت زیادی دارد .

راه آهن نرخی پوشهر -

راه آهن نرخی پوشهر - برازجان بطول ۵۰ کیلومتر بود ، و 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 گردیده و بقتل رنج ریلهای آن هم برچیده شد .
+
بقسمتیک ملاحظه میشود تا سال ۱۳۰۰ شمسی مجموع خطوطی که در ایران موجود آمده بود مشتمل بر راه آهن حضرت عید العظیم - آمل - جلفا - ماکو - زاهدان و پوشهر میشد و مجموعاً دارای طولی در حدود چهارصد کیلومتر بود ولی معیضاً ابعاد عدم تمرکز ارتباط با یکدیگر و موجود نبودن سازمان صحیحی که از این خطوط بفتح کشور استفاده نماید تا چارارزش راه آهن های ساخته شده متناسب با طول آنها نبود و به علاوه عدم وجود یک حکومت مرکزی که بتواند با از بین بردن رژیم ملوک الطوائفی نفوذ خود را توسعه داده و یک وسیله نقلیه مطمئنی برای ارتباط کشور بوجود آورد شهرهای ایران مراکزی مجزا را تشکیل دادند و در موارد لزوم کمک موثری نسبت بیکدیگر نمیتوانستند انجام دهند .

+
در اینموقع ساختمان و ایجاد یک راه آهن مرتب و اساسی بسیار مشکل بشمار میرسید و مخصوصاً صعوبت ساختمان بعلت موانع طبیعی و متحدانی که در کشور وجود داشت خود بزرگترین مانع بوجود آوردن راه آهن بشمار میرفت . شمعاعدم استعداد اقتصادنی 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 بایجاد یک چنین راه آهنی خوشبین نبود و وجود آنرا هر یک برای منافع خود مضر 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 - کار تهیه

ساختن يك راه آهن اساسی بقیه می‌تواند در خورشوئات يك کشور چندین هزار ساله باشد. مقدمات و تهیه ای متناسب با عظمت آنچه باید بدین دست زد ایجاب مینماید.

موانع طبیعی کشور پهناوری بمساحت ۱۶۶۵۰۰۰ کیلومتر مربع و مرزهایی بطول ۷۲۲۵ کیلومتر+ طبعاً از شمال بجنوب و از خاور به باختر دارای ابعاد زیادی شده که ایجاد يك خط مواصلاتی اساسی در آن از مرزهای همزید بمرزهای ساد و نخواهد بود مخصوصاً اگر این خط در مواصلاتی 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 بود زیرا اگر در جاده های شریقه از شبیه های چند درصد صحبت میشود در مورد راه آهن بایستی از حیث چند در هزار کاهش 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 نقشه کشور بطور واضح روشن میسازد که چگونه رشته های متوالی ارتفاعات از شمال غربی شروع شده و سرانجام در سراسر جنوب ایران بمحاذات سواحل جنوب پسری مکران و بلوچستان انگلیس میرود. رشته دیگری از گوشه آذربایجان شرقی شروع گردیده و در امتداد سراسر شمال ایران به جانب شمال شرقی پیش میرود.

رشته ارتفاعات شمال غربی - غرب و جنوب کشور قسمی 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 مجاری آب متعدد از زیاد موانع بیشماري در مقابل ساختمانهای راه آهن محسوب میگردند.

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

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

۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

مر 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 سبیل خارجی مبادرت ورزیده و برای همکاری با این عده 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 جنبه 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 میگردارند 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 دست زدن باین کار عاقلانه بنظر نمی رسید و مخصوصاً شخص اعلیحضرت پهلوی از این کار و کارینه های آن بیزار بود بنا بر این برای تامین بودجه کافی جهت ساختمان راه آهن سرتاسری قسمیکه پرداخت آن تحمیل زیادی بدولت افراد کشور نباشد.

قانون انحصار قند و شکر در تاریخ نهم خرداد ماه ۱۳۰۴ وضع گردیده و بموجب آن مقرر شد از هر یک من قند و شکر که بایران وارد شده و یا در ایران تهیه میگردد در وصال 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 هر 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 فواید عامه تاسیس گردیده و یازده مهندس امریکائی بمصر پرستی مهندسان پوله استخدام گردیده و بایران آمدند.

این دوازده نفر با همکاری متخصصینی که در بین 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.

نوبت ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

چاپ بررسی مقدماتی

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

دسته یک شناسائی - در جنوب بمطالعہ بندرگاه و تعیین عمق خور موسی (بندر شاهپور) و محصره (خرمشهر) مشغول گردیده و برای تعیین مبدأ راه آهن در نقاط ساحل نقشه برداری مشغول کار شدند و در این مدت نقشه 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 (اندیش) 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 هرجرد تعیین مسیر قطعی ببرد از د و بموجب تشخیص این دسته مقرر شد مسیر از تنگه های دره آید و به صورت نماید .

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

دسته ۵ - شناسائی - در شمال مأموریت ساحلی و نقشه برداری خط سمنان را از طریق سلسله جبال البرز میسر نموده داشت که تا سواحل بحر خزر بمطایع را ادامه دهد این دسته با مطالعه کلیه معابر مابین شاهرود و کرکان چون هیچیک از معابر برای عبور راه آهن مناسب ندانست و بغير روزگوه مراجعت نموده و از گردنه فیروزکوه سمت غربی رودخانه طالار را برای مسیر قطعی انتخاب کردند .

دسته ۶ شناسائی مأموریت ساحلی در نقاط ساحل دریای خزر را بمشور تعیین عمق دریا در بندر جزدانست که بندرگاه نقطه انتهائی راه آهن را انتخاب نماید و ضمناً موظف بود که قسمتهای واقع در جلگه اشرف (بهبه شهر) را نیز ساحلی و نقشه برداری نماید . این دسته برای بدست آوردن بهترین و ضامنترین نقطه برای بندر نقشه برداری و تعیین عمق ۲۵۰ کیلومتر مربع از آبهای ساحل دریای خزر اقدام کرد .

نوبت ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

مسیر قطعی - پس از بررسی مقدماتی برای انتخاب مسیر قطعی راهی که بایستی در مسای خزار با خلیج 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 بکمل تونلهای متعدد و پلهای عدیده بایک مسیر پیمین 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 ۸۵/۶۱۰ کیلومتر از بندر شاه میباشند میرسد . سپس از جلگه های قم و اراک گذشته از دورد و مجد و وارد نواحی کوهستانی و رشته عظیم جبال لرستان شده پلهای بزرگ و تونلهای طولانی را گذشته و بالاخره در نزدیکی اندیشک 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 با خلیج فارس منتهی میگردد .

طول تمام مسیر خط سراسری از بندر شاه تا بندر شاه ۱۲۱۴ کیلومتر بوده که از این مسافت ۱۵۷ کیلومتر آن در شمال از کوهستان گذشته و ۱۱۱ کیلومتر آن در جنوب از نله جبال و دامنه های کوهستان عبور مینماید و بقیه مسیر در جلگه قرار دارد و با از کوه میگذرد .

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 به شهر 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 میباشند .

- ۲- قطعه واقع بین شاهان و کدوک بمسافت ۱۱۵ کیلومتر واقع در دامنه شمالی کوهستان البرز که از زیباترین مناطق راه آهن سراسری بوده و شیب راه آهن رو به زونی نباشد و در قله کدوک ارتفاع راه آهن به ۲۱۰۶ متر میرسد که مرتفعترین نقطه عبور راه آهن در شمال محسوب میگردد .
- در این قطعه راه آهن از تونلهای پلهای متعدد می عبور کرده و آب و هوای آن مرطوب و معتدل ۲۳/۷ میباشند و مناظر طرفین راه از جنگلهای انبوهی پوشیده شده است .

نوبه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰



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 داشت دارای اراضی حاصلخیز بود و از آن بعد کوهستان و بار میسرود آب و هوای این قطعه معتدل و خشک است.

۴- قطعه کرمان - تهران - اراک بطول ۴۳۹ 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 بار میسرود میگذرد و شهرهای ورامین - تهران - قم و اراک را میپیماید. هوای این منطقه گرم و خشک است.

۵- قطعه اراک - درود بطول ۱۴۷ کیلومتر که شامل اراضی ناهموار بود و در بعضی نقاط کوه برپای زیادی لازم شده.

راه آهن سراسری که پس از نزول از کد وک ارتفاع آن تنزل کرده و در ایستگاه کویر ارتفاع آن از سطح دریاه ۲۹۲ متر رسید و بود از ایستگاه مزبور مجدداً صعود کرده و در این منطقه یعنی نزدیکی ایستگاه نورآباد بلندی آن از دریاه ۲۲۰۰ متر میرسد که بلندترین نقطه مسیر راه آهن از سطح دریاه باشد هوای این منطقه خشک و معتدل و در زمستان برفهای سخت در بعضی نقاط آن دیده میشود.

۶- قطعه رود شهبازان بطول ۱۳۷ کیلومتر که رودخانه میسرود را در کنار رودخانه آبچیز و مشرفات آن میپیماید و از دره وازند بزرگ واقع در کوهستانهای عظیمی که فلات مرکزی ایران را از جلگه خوزستان جدا میسازد عبور میکند.

این قطعه مشکلترین قطعات ساختمانی راه آهن بوده و هزینه تهیه آن نیز بعلت وجود رشته جبال عظیمی که در مسیر قرار دارند خیلی زیاد بوده است. هوای این منطقه گرم و خشک است.

۷- شهبازان - قطعه اندیشک بطول ۷۴ کیلومتر اراضی این قطعه ناهموار و دارای عوارض زیاد است و هوای این قطعه بسیار گرم و خشک میباشد.

۸- قطعه اندیشک و بندر شهابی بطول ۴۵۰ کیلومتر که مسیر راه آهن پس از گذشتن از بندر ۴۵۵۶

از رودخانه های بلا رود و آبدیزوکا برون بجلگه سطح خوزستان رسیده و در شهر اهواز بوسیله پل ۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷ بزرگ آهنگ از کارون گذشته به بندر شهابی واقع در خلیج فارس منتهی میگردد. هوای این منطقه



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۷

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

فوق العاده کرم 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 گشت جهت شروع ساختمان در محل نزدیک بایستگاه فعلی تهران توسط اعلیحضرت رضاشاه پهلوی بر زمین زده شد و بلافاصله عملیات از ۳ نقطه شروع شد .
- دسته یک ساختمانی 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 بمنظور تسطیح اراضی ایستگاه بکار ادامه میدادند .
- دسته سوم در بندرگز با ۶۷ نفر کارگران از عملیات ساختمانی راه در شمال نمودند .
- + بدیهی است شروع بکار با نواقصی که از حیث وسائل مشاهده میشد بسیار مشکل بود و مخصوصاً صعوبت عملیات در مناطق کوهستانی نیز با مشکلات میافزود و در ناحیه شمال و مناطق مالا ریاضین این مشکلات چندین برابر میشد . در ضمن اینکه کارگران در عملیات شمال ازیدی آب و هوا و حملات مالا ریاضین فشار بودند نغراتیکه در جنوب بخودت ادامه میدادند دچار گرمای طاقت فرسای مناطق خوزستان بودند و رویم گرفته عطش تیکه در راه ساختمان خط راه آهن سراسری انجام گرفته ازدانته دارترین و صعب ترین فعالیتها می است که در این کشور تا کنون بظهور نرسیده است .
- بدیهی است برای رفع اشکالات اداره راه آهن نیز با تمام تواجدها نموده 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 ۱۴۴۵ کیلومتر .

۲- نقشه برداری مقدماتی ۱۵۱۳ کیلومتر

۴

نمونه ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

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

۵- مطالعه مجاری آب و انبار قديم خوزستان و تهیه نقشه پل و سد جدید اهواز

۶- تصطیيع 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.

بنابراین بموجب اعلانات مناقصه ای که از طرف اداره راه آهن در کشورهای خارجه توزیع شده بود توجه کمپانیها و سرمایه داران خارجی برای شرکت در ساختمان راه آهن جلب گردیده و نمایندگانی چند برای مطالعه محلی اعزام داشتند و دولت نیز برای تسریع در کار ساختمانسی مصمم شد که بقیه عملیات نقشه برداری و تسطیحي از ساختمان خط سراسری بطور آرمایش بمقاطعه کاران واگذار شود تا در ضمن پیشرفت کار ساختمان منطقه و مآخذی نیز از میزان مخارج بدست آید.

در همین پیشتهباد کنندگان سندیکائی مرکب از کمپانی های زیر جلب توجه کرد :

فیلیپ هولتزمن آلمانی

یولیوس برگر آلمانی

سیمنر با و وینیون آلمانی

لیولن آریکائی

بموجب قانونیکه در تاریخ ۲۰ فروردین ۱۳۰۷ گذشت دولت قراردادی با سندیکای

ناهرده منعقد نمود و تکمیل عملیات نقشه برداری را بانضمام ساختمان ۱۵۰ کیلومتر از شمال

و ۱۵۰ کیلومتر در جنوب بعهده او واگذار کرد.

در مدت و امرد رنظرمود که ۱۵۰ کیلومتر از راهیکه توسط اداره راه آهن ساخته شده بود

بطور آرمایش از طرف دولت بوسیله مهندسان آمریکائی تکمیل شود و برای این منظور نیز قانون

نموده ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه و شهرسازی

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۱۹

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

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

از باب 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 حق 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 شاه معین گردید تا در همین محفوظ بودن از باد و امواج در باب علت عمق بیشتری که دارا برای باراندازی کشتیهای سنگین مناسبتر باشد.

عملیات ساختمانی شمال از بندر شاه تا شاهی بخوبی پیشرفت نموده زیرسازی - روسازی و ساختمانهای لازم تکمیل گردید و از هر حیث طبق مشخصات فنی بدون هیچ نوع نقصی ادامه داشت در جنوب اسکله چوبی بندر شاه هم در تهیه شده و تا اندیشک ساختمان وریل گذاری گردید و لسی چون ساختمان در این قطعی اساسی نبود در اثر بارندگی ۱۳۰۸ وظیفیان رودخانه کرخه سیل قسمت اعظم خط را قهرا هوا ز خراب کرده و از زمین برد.

بطور کلی عملیات در جنوب اساسی نداشت و قسمت اعظم پلها و ساختمانها استحکام لازم را فاقد بود و رو به همرفت سندیکای راه آهن که در مدت عملیات یکصد و پنجاه میلیون 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 انقاي کتترات سندیکای مزبور چون در شمال بعضی عملیات ناتمام بود و در همین حال از طرف کارمندان آلمانی رضایت حاصل بود طبق قرارداد جداگانه ای تکمیل ۱۲۷ کیلومتر راه بین بندر شاه و شاهین بکمانی آلمانی واگذار گردید که پس از اتمام عملیات شروع به بهره برداری از این خط گردید.

نوبه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۰

پس از اتخاذی قرارداد سند یکادولت خود اداره عملیات وساختن راه آهن را بدست گرفته یکنفر سرمهندس و چند نفر مهندس سوئدی را برای اجرای ساختمان در شمال استخدام شده مشغول کار شوند و برای جنوب هم یکنفر مهندس آمریکائی بنام کارول که سابقه خدمت او در اداره راه آهن بود بمعیت چند مهندس آمریکائی دیگر در نظر گرفته شدند.

سوئد چهارده سال کار خط از شاه راه را تا کیلومتر ۲۸۵ تسطیح و خاک ریزی کرده پلها و آب نماها را نیز ساختند و تونل که در آن نیز شروع کردند.

در جنوب نواقص خطی که بوسیله سند یکا ساخته شده بود قسمت اعظم مساعی کارول و همکارانش را مصرف نمود و مخصوصاً در نواحی جنوب که مورد حمله و تعرض سیل قرار می گرفتند تعمیرات اساسی بعمل آمد و در ساختمان اینجه نیز جدیت زیادی مصرف گردید. بطور کلی کارول گذشته از این خط ۳۵۰ کیلومتر خطوط جنوب که قبلاً بوسیله سند یکا ساخته شده بود بعمل آورد ۵۰ کیلومتر نیز در شمال اندیمشک زیر سازی و ریل گذاری کرد.

کنسرسیوم کامپساکس - راه آهن ایران در این موقع یعنی تا سال ۱۳۱۲ در شمال و جنوب عملیاتی را انجام داد و بود که از نظر فنی و همچنین از نظر اقتصادی ساختمان آنها ساده تر و ارزانتر بود ولی در این موقع از شمال و جنوب وارد مناطق کوهستانی شده در شمال کردنه البرز و قله فیروزکوه و در جنوب ورشته جبال لرستان و تنگهای صاحب العبور ره آبدیز و مقاپلی راه آهن سد شدیدی را تشکیل میدادند و ساختمان راه آهن در این معابر وقت و توجه زیادی را الزام میکرد همچنانکه ساختمانها قریب در قسمتهای کوهستانی راه آهن ایران بعمل آمده عملاً این وقت 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 تجاربی که دولت تا این موقع در عملیات ساختمانی بدست آورده بود تصمیم گرفته شد بقیه راه آهن از راه مناقصه ساخته شود که نتیجه آن سریعتر و ارزانتر باشد زیرا که عمل مناقصه و مقاطعه کاری گذشته از تخفیف قیمتها افراد را نیز در عملیات ساختمانی درمیان نموده و سرمایه های را که را بجریان خواهد انداخت ولی مشروط بر آنکه در ضمن عملیات ۴۵۵۶ ب ۳۰۰۰۰۰ ریال ۲۳/۷



وزارت راه

ص ۲۱ بنگاه راه آهن دولتی ایران

در بین کمپانیها و شرکتهاى متعددى که داوطلب ساختن واحداث راه آهن شده بودند کسرسیم کامپاکس د انماركى جلب توجه کرد . این شرکت قبلا بطورمقاطعه ساختن خط آهن بزرگى را در ترکیه انجام داده بود .

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

مخارج ساختن در بودجه وزارت راه منظور و پرداخت میشد ولى برای حق نظارت فنى کامپاکس جهت هر متره د ولا رطلا تعیین گردید که از طرف دولت پرداخت شود و مقابل این مبلغ مقرر شد که کسرسیم کامپاکس کلیه تشکیلات لازم در طول خطوط را شخصایمهد ، گرفته و از نظرسر اداری و فنى تشکیلات د بکرى برای دولت الزام ننماید و کلیه برآورد ها و ترسیم نقشه ها را خود برعهده گیرد . بدینطریق فقط در مرکز اداره نظارت ساختن راه آهن بعضویت عده از مهندسين عالیرتبه تشکیل شد که نقشه های کامپاکس را مورد مطالعه قرار د هد .

+ کامپاکس در شروع بکار خط سراسرى را به 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 ساختن 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 بتعجیب پلها - تونلها و سد ها یکى پس از دیگرى اقدام کردید . در سالهای ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ روزانه متجاوز از ۶۰ هزار نفر در کلیه طول خطوط مشغول فعالیت بودند و از هر نژادى برای ساختن راه آهن ایران از نقاط مختلف دنیا نمونه اى بایسن کشور روى آورد . بود .

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

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

شماره ۴۵۵۶

شماره ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

راه آهن این دو اداره میشد.

ولی چون متد رجاساختمان قطعات راه آهن بانجام رسیده و قسمتهای تازه ای برای بهره برداری اخافه 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 مخصوصی در وزارت راه تشکیل شد که از نظرفنی و مالی دارای اختیارات جداگانه ای بود و بموجب آئین نامه های اداری و مالی خود با سهولت بیشتری میتواند بکاربرد ازد.

بند رشاه بشهران - راه آهن سراسری که در روز ۲۳ مهر ۱۳۰۶ اولین اقدام اساسی برای ایجاد آن بعمل آمده بود و در تمام مدت ساختمان فعالیت بی نظیری جهت تهیه وسایل و عقیق کذاردن موانع بکاررفته بود بالاخره در روز ۳۰ بهمن ماه ۱۳۱۵ بند رشاه را بشهران متصل نمود و در روز مزبور اعلیحضرت رضاشاه پهلوی آخرین پیچ و مهره خطی که اولین کلنگ انرا نیز خود ایشان زده 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 آرزو برای این کشور بود صادر نمودند.

ساختمان خط شمال که طول آن ۴۶۰۸۵۰ متر میباشد در نه سال و چهار ماه و هفت روز بیا بان 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 بشهران در مسیر خود از نقاط زیر با خصوصیات شمرده شده میگذرند و در جسد ول زیر سطح ایستگاهها نسبت بدریای آزاد و فاصله د و ایستگاه بدون در نظر گرفتن اجزای کیلومتر منظور شده است.

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

نموده ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷

ارتفاع بومتر

فاصله بین ایستگاهها

واقع در کیلومتر

نام ایستگاه

- ۲۲ -

-

.....

بند رشاه



وزارت راه
بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۲۳

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها	ارتفاع بمتر
بندرگر	۱۹/۴۵۰	۱۹	- ۱۹
کلوگاه	۲۸/۶۰۰	۹	- ۱۵
تیرتاش	۴۰/۳۵۰	۱۱	- ۰/۱۱
بهشهر	۵۷/۶۰۰	۱۷	+ - ۳
رستمکلا	۶۶/۱۰۰	۸	- ۱
نکا	۸۱/۲۱۹	۱۵	۳۷
ساری	۱۰۶/۶۲۵	۲۵	۴۲
شاهی	۱۳۷/ -	۲۰	۵۱
شیرکاه	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	۱۱۲۳
مهاباد	۲۷۱/۵۰۰	۱۴	۱۷۳۰
زرین دشت	۲۸۶/۳۰۰	۱۴	۱۵۷۵
سیمین دشت	۲۹۸/۳۱۰	۱۲	۱۳۵۵
کفید دره	۳۱۳/۱۵۰	۱۴	۱۲۵۴
بنکوه	۳۳۱/۵۷۰	۱۸	۱۰۰۶
گرمسار	۳۴۶/۵۰۰	۱۴	۸۴۶

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷



شماره

تاریخ

پیوست

۱۳۲



وزارت راه و ترابری

پنجگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۴

نام ایستگاه	واقع در کیلومتر	فاصله بین ایستگاهها	ارتفاع بمتر
کویر	۳۷۲ / ۸۰۰	۲۶	۷۶۲
ابردر	۳۹۶ / ۳۰۰	۲۳	۸۲۶
پیشوا	۴۰۸ / ۱۵۰	۱۱	۹۰۰
ورامین	۴۱۶ / ۷۵۰	۸	۹۲۹
بهرام	۴۳۴ / ۴۰۰	۱۷	۹۷۷
ری	۴۵۰ / ۹۵۰	۱۶	۱۰۵۲
تهران	۴۶۰ / ۸۵۰	۹	۱۱۱۷

باملاحظه مشخصات بالا مشاهده میشود که راه آهن شمال که از بندر شاه بارتفاع ۲۳ متر شروع شده است یعنی از سطح دریای آزاد ۲۳ متر باین تراز 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 به همین 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 آورد و در حد ۹۷۲ متر میشود و سپس باز بر ارتفاع علاوه میشود و تقسیمیکه در تهران این ارتفاع به ۱۱۱۷ متر بالغ میگردد.

راه آهن شمال که از نواحی مختلف با تلافی جنگلزار - دامنه کوه ها داخل تونلها جلکها و بالاخره کویر میگردد نه تنها در ضمن ساختمان مصالح بزرگی انرا تهدید نمینموده بلکه امروز هم که ساختمان آن بپایان رسیده است نکهداری آن بانکهداری راه آهنهای ساده تفاوت زیاد دارد و بسیاری از عوامل محدودیت سرعت حرکت و لزوم مواظبت بیشتری را تحمیل میکنند.

تونلهای سهمگین شمال که در حین ساختمان قد اکا رسیهای بسیاری را مستلزم بوده و قربانیهای زیادی در راه ساختن آنها انجام گرفته است اینک نیزگاههای سخت سری کرده و یک نکهداری دائمی و دقیقی را الزام میکند و قسمتی از دامنه کوه در سنوات اخیر خطرات

نموده ۴۵۵۶

ب ۳۰۰

۲۳/۷

زیادی متوجه بعضی از تونلها و نزدیکی سطح آب نمود که اگر اقدامات فوری برای جلوگیری از حرکات شدید آنها بعمل نیامد شاید اکنون دیگر خط شمال وجود نداشت و در نتیجه مساعدی



وزارت راه و ترابری

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۵

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

در قسمتهای دیگری از خط مانند نواحی ایستگاه کوپروزش بادهای دائمی که همواره مقصد اری
شن و خاک را بر روی خط میریزند دقت زیادی را در مورد رانندگی و نگهداری خطوط ایجاب کرده و
زندگی نکهبانان و مامورین محل را در عین سختی زیاد توأم با مسئولیت فراوان نموده است ولی با تمام
این مراتب راه آهن بخشد مت خود ادامه میدهد و کارمندان نیز وظایف خود را بخوبی انجام میدهند
تا افتخاراتیکه نصیب مصنوع ایرانیان گردیده همواره محفوظ مانده و امر خطیری که اجرای آن بحمد
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 ۱۳۱۷ یعنی
یکسال زود تر از آنچه پیش بینی میشد خاتمه یافت و در روز مزبور خط سرتا سری از شمال و جنوب در ایستگاه
سفیدچشمه (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 ۸۵۰ / ۱۳۹۳ کیلومتریکی از بزرگترین آرزوهای
ایرانیان پس از سالها انتظار رویدل مساعی بسیار عظمی شد.

راه آهن از تهران تا بندر شاهپور با در نظر گرفتن ایستگاههای ابتدائی و انتهائی شامل ۶۰
ایستگاه بوده و مشخصات آنها بقرار زیر است:

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

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰۰

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 پتک
۹۵۷	۱۶	۷۹۹/۷۱۰	انجیلاروند
۹۰۵	۱۴	۷۸۴/۸۱۰	نودز
۹۳۰	۱۶	۷۶۸/۲۱۰	پل
۹۳۶	۱۶	۷۵۲/۲۱۰	قم
۱۱۰۲	۱۹	۷۳۶/۳۱۰	زافه
۱۳۵۳	۲۰	۷۱۲/۳۱۰	باقیک
۱۵۳۳	۱۴	۶۹۸/۲۱۰	سواریان
۱۷۰۰	۱۳	۶۸۴/۸۱۰	راهجرد
۱۸۲۰	۱۹	۶۶۵/۶۱۰	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	۵۷۷/۶۱۰	شازند
۲۱۷۳	۱۹	۵۵۸/۳۱۰	نورآباد
۱۹۵۰	۱۵	۵۴۲/۵۵۰	فوزید
۱۸۶۸	۱۸	۵۲۴/۳۶۰	مامون
۱۸۱۱	۱۳	۵۱۰/۵۶۰	ازنا
۱۶۸۸	۲۱	۴۸۹/۳۵۰	دریوند
۱۵۴۸	۱۴	۴۷۴/۴۲۰	رودک
۱۴۰۲	۱۲	۵۶۲/۳۵۰	دورود

نمونه ۴۵۵۶
 ۳۰۰۰۰۰۰
 ۲۳/۷

۴



وزارت راه
بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۲۷

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

۱۳۰۷	۱۲	۴۵۱/۰۳۵	قارون
۱۱۶۸	۱۷	۴۳۳/۲۵۰	بیشه
۱۰۰۵	۱۳	۴۱۹/۱۷۰	مپید دشت
۷۹۸	۱۸	۴۰۱/۲۹۰	چم سنکر
۶۹۶	۱۵	۳۸۶/۰۳۰	کشور
+	۱۴	۳۷۲/۰۲۰	تنک هفت
۵۱۱	۱۷	۳۵۵/۰۰۵	تنک پنج
۴۲۱	۱۷	۳۲۷/۴۶۵	تله زنک
۳۵۵	۱۳	۳۲۳/۵۲۲	شهبازان
۳۴۸	۱۶	۳۰۷/۴۸۶	مازو
۳۴۹	۱۹	۲۸۷/۱۷۰	بالارود
۱۵۹	۳۱	۲۶۶/۴۵۸	دوکوه
۱۲۰	۱۶	۲۵۰/ —	اندیشک
۹۷	۱۵	۲۳۴/۳۷۸	سبزآب
+	۱۵	۲۱۹/۳۶۵	شوش
۷۸	۱۵	۲۰۴/۰۷۸	هفت تپه
۳۹	۱۵	۱۸۸/۳۳۶	میان آب
۳۳	۱۵	۱۷۳/۱۲۳	آهودشت
۲۷	۱۷	۱۵۵/۳۴۰	در
۲۶	۵	۱۵۰/۱۰۰	بام در
۲۴	۸	۱۴۱/۳۴۰	خاور
۲۰	۱۵	۱۲۵/۱۶۸	نظامیه
۱۹	۱۳	۱۱۲/ —	اهواز
نمونه ۴۵۵۶	۱۸	۱۰۷/۵۰۰	کارون
۳۰۰۰۰۰۰۰	۱۲	۹۵/۷۹۵	میان دشت
۲۳/۷	۱۸	۷۶/۷۹۹	خسروی





۲۸ ص
بنگاه راه آهن دولتی ایران

۸	۱۷	۵۹ / ۷۶۰	مقصوری
۱۰	۲۰	۳۹ / ۵۵۳	گورگر
۸	۱۱	۲۸ / ۴۵۲	موفزار
۴	۱۵	۱۲ / ۵۵۲	سربندر
۴		۰۰ / ۷۰۹	بنقد رشا هیور

راه آهن سراسری که در روز ۴ شهریور ۱۳۱۲ افتتاح آن عملی گردید بصورت قطعات مختلف پس از عهده داری
 مسئولیت فنی از طرف کمپانی گامپساگر بتوسط شرکت های مختلف ایتالیائی - چکوسلواکی - یونانی - سوئسی -
 فرانسوی - بلژیکی - آلمانی - انگلیسی و ایرانی ساخته شده و تحویل گردید قطعاتیکه در این مورد عهده دار انجام
 ساختمان شدند بقرار زیر بودند .
 در خط شمال
 از بندر شاه

قطعه ۱۶ از کیلومتر ۵۰۰/۱۹۲-۲۰۲/۲۰۰ توسط شرکت سهامی انرژی و لیبی با لوکاس با قیمت مقطعی ۰۰۰ ۰۹۰ ۹۰۵ ریال

ردیف	شرح	مبلغ	تاریخ	ملاحظات
۵۰	۸۶۱ ...	۲۱۲ / ۵۰۰ - ۲۰۲ / ۲۰۰	۷	
۵۱	۱۷۹ ...	۲۱۰ / ۰۸۰ - ۲۱۲ / ۵۰۰	۸	شرکت پیزاگالی
۵۲	۶۱ ۲۲۴ ...	۲۳۱ / ۳۰۰ - ۲۲۰ / ۰۸۰	۹	شرکت متوراسا کتورزیا
۵۳	۳۳ ۶۸۳ ...	۲۳۷ / ۸۰۰ - ۲۳۱ / ۳۰۰	۱۰	
۵۴	۴۰ ۷۰۵ ...	۲۴۹ / ۰۰۰ - ۲۳۷ / ۸۰۰	۱۱	برود رود لیش
۵۵	۳۳ ۷۴۸ ...	۲۶۶ / ۱۰۰ - ۲۴۹ / ۰۰۰	۱۲	شرکت نکا
۵۶	۱۶ ۳۶۷ ...	۲۸۲ / ۰۰۰ - ۲۶۶ / ۱۰۰	۱۳	شرکت کاوش راه آهن
۵۷	۱۹ ۶۱۵ ...	۲۹۸ / ۷۵۰ - ۲۸۲ / ۰۰۰	۱۴	شرکت بتون
۵۸	۳۴ ۰۴۵ ...	۳۱۵ / ۰۰۰ - ۲۹۸ / ۷۵۰	۱۵	اقای هدایت کلانتری
۵۹	۱۲ ۰۰۷ ...	۳۳۲ / ۰۰۰ - ۳۱۵ / ۰۰۰	۱۶	شرکت اود
۶۰	۴۱۲ ...	۳۷۴ / ۰۰۰ - ۳۳۲ / ۰۰۰	۱۷	شرکت چاکوت
۶۱	۷۲ ۲۴ ...	۴۱۶ / ۰۰۰ - ۳۷۴ / ۰۰۰	۱۸	شرکت راه ساز
۶۲	۸ ۹۵۲ ...	۴۵۴ / ۰۰۰ - ۴۱۶ / ۰۰۰	۱۹	شرکت شهبایا مسئولیت محدود



بىگناه راه آهن دولتی ايران

ص ۲۹ از طهران

۱۳۴

تاریخ

بیوست

کارهای خاکی ایستگاه تهران از کیلومتر ۵۱۰۰ شمال - ۵ / ۰۰۰ جنوب شرکت قلی سپاه باقیمت قطعــــــــــــی
 ۱۴۲۰۴۰۰۰ " ابنیه ایستگاه تهران " ————— شرکت سرویتک سویسی " تقریبی ۸۰۰۰۰۰۰ " قطعه ۲۰ شمال
 ۵ / ۰۰۰ - ۵۱ / ۴۰۰ شرکت مقاطعه کاری شوفن " " " " ۱۳۶۸۱۰۰۰ " " " ۲۱ " "
 ۵۱ / ۴۰۰ - ۹۷ / ۵۰۰ " " " " " " " " " " " " ۱۶۴۷۸۰۰۰ " " " " " "

قطعه ۲۲ شمال از کیلومتر ۹۸ / ۵۰۰ - ۱۴۵ / ۰۰۰ شرکت عمومی ساختمان کوز کوپا قیمت تقریبی ۱۸۴۷۰۰۰ ریـــــــــــــال
 " " " " " " " " " " " " ۱۷۵۵۱۰۰۰ " " " " " "

ساختمان ابنیه خط شمال بصورت یک قطعه جداگانه بمقاطعه کار زیر سپرده شد .
 ابنیه شمال ۱۲۷ پندرشاه - ۱۹۱ شرکت سازشی ۴۱۹۷۷۸۵۰ " "

ۛ رخط جنوب

از تهران

[illegible]

ازیند رشاهپور

ردیف	توضیحات	مبلغ (ریال)	تاریخ	ملاحظات
۱۴	قطعه ۱۴	۵۳۸/۰۰۰ - ۵۶۱/۰۰۰	شرکت ری	
۱۴	قطعه ۱۴	۵۰۲/۷۰۰ - ۵۳۷/۰۰۰	شرکتهای باستان و بتن	
۱۳	قطعه ۱۳	۴۶۶/۹۰۰ - ۵۰۲/۰۰۰	شرکتهای ساختمانی راه و بتن	
۱۳	قطعه ۱۳			
۱۴	قطعه ۱۴	۴۶۶/۷۰۰ - ۴۶۱/۲۰۰	شرکت صادرات بوداغان	
۱۱	قطعه ۱۱	۴۶۵/۶۰۰ - ۴۴۲/۲۰۰	شرکت ساختمانی سوکول	
۱۰	قطعه ۱۰	۴۰۹/۰۰۰ - ۴۲۵/۶۰۰	شرکت راه آهن و فواید عامه	
۹	قطعه ۹	۳۹۲/۷۰۰ - ۴۰۹/۰۰۰	شرکت هواخیز ک. ک. رسن	
۸	قطعه ۸	۳۷۶/۵۰۰ - ۳۹۲/۷۰۰	شرکت راه آهن و فواید عامه	





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره
تاریخ
پیوست

ص ۳۰

باقیمت تقریبی ۱۱۲۹۸۰۰۰ ریال	قطعه ۷ جنوب از کیلومتر ۳۶۶/۵۰۰ - شرکت ریحان کوستن
" ۸۰۴۶۵۰۰۰ "	" ۶ " ۳۶۷/۸۰۰ - شرکت م. ک. محدود
" ۶۴۹۱۳۰۰۰ "	" ۵ و مکرر " ۳۴۷/۱۸ - شرکت رژی
" ۵۷۰۷۱۰۰۰ قطعی "	" ۴ " ۳۲۴/۹۰۰ - شرکت انکاراه آهن
" ۵۰۲۳۲۰۰۰ "	" ۳ " ۳۱۲/۶۰۰ - شرکت سهامی انژیولینی بالوکا
" ۵۹۵۷۰۰۰ "	" ۲ " 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 آمریکا معمول است و نقطه در بین معالک 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 جلفا مانند خطوط روسیه ۱۵۲۴ میلیمتر انتخاب گردیده است .

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

خطوط آ۲ در هر یک متر ۴۱۶/۳۸ کیلوگرم وزن دارند ولی در ریلهای آ۳ وزن هر متر ۴۸۰/۳۳ و در ریلهای آ۴ این وزن ۶۰۰/۳۰ کیلوگرم میباشد .

(در توسعه ای که اخیرا در حمل و نقل داده شده است از ریلهای امریکائی که هر متر آن ۷۰۰/۳۴ 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 ۵۰۰/۱۲ 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 ۶/۲۱۴ + و ۷۰۰ + ۲۷۹ شمال بطور غیرمردوم شیب ۱۸ در هزار تحمل شده است که البته از نظر ۳۰۰۰۰۰ ب ۲۳/۷

ساختهائی 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
تاریخ
پیوست

۱۳۲

ص ۳۱

لگوموتیوهای قویتری لازم بود که همیشه نظایر آنرا را اختیارند داشته ایم .
در جریان کارهای میآختمانی از گوهها و تپه ها ریزشهای بزرگ و مهم پیش میآمد که بوسیله تغییر مسیر و احداث تونلهای رویارو اصلاح خط وزه کشی و نظایر آن این نوع موانع برطرف میشده است .
عرض سطح خاکریزهای راه آهن ۵/۴ متر و کلیه خاکریزی و خاکبرداری با وسایل دستی و یا واگونیهای در کودیل و غیره انجام گرفته است . در گوههای صعب و تونلهای دشوار بوسیله کمپرسور و وسایل مکانیکی کارها انجام میگرفته است .
سطح خاکریزها قبلاً بطوری مرتفع منظور شده بود که پس از نشست استحکام کافی را دارا باشد .
در راه آهن سرتاسری ایران بطور کلی ۲۸۰۰۰ 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 ریزشهای 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 شامپورتا اندیمشک از حوالی اندیمشک تهیه شده و در موقع مصرف آن تا ۲۵۰ کیلومتر حمل و نقل را ایجاب مینموده .
تراورسهای مصری که فلزی و چوبی میباشد در فاصله ۱۶۱۴ کیلومتر راه ۹۸۰ کیلومتر آن تراورس چوبی و ۴۱۴ کیلومتر بقیه با تراورسهای فلزی ساخته شده که تراورسهای اخیر در پیچ ها و شیبها و بنا در داخل تونلهای مصرف شده و در قسمت شمال بین کیلومتر ۱۹۲ و ۲۴۸ بطول ۱۵۴ کیلومتر در جنوب از کیلومتر ۳۰۰ تا ۵۱۰ یعنی ۲۱۰ کیلومتر تماماً 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 محدوده راه آهن ایران تراورسهای چوبی مصرف شده که اکثر آن از کارخانه شیرگاه و دیوبند مازندران تحصیل گردیده و پس از آنکه در آنجا کزوت و تقیم کردن شیره نباتی آنرا بصرف رسانیدند .
و این تراورسها بطول ۲/۶۰ متر و عرض ۲/۲۴ متر و قطر ۵/۱۰ متر بریده شده است .
در زمانیکه اندیمشک و بندر شامپورتا در ۳۰۰ 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 ویکاربرد در روی این ترازو سه پاهای از نوع 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 پمشک در سال ۱۳۰۸ بوسیله سندیکی آلمانی و آمریکائی ریل گذاری گردید و سپس ۵۰ کیلومتر از بندر پمشک بطور مفاطمه کاری ریل گذاری شد *

از کلیه ۱۳۹۴ کیلومتر ۸۵۲ کیلومتر از طرف شمال و ۵۴۲ کیلومتر از طرف جنوب ریل گذاری گردید و محل اتصال این دو خط در ایستگاه سفید چشمه انروز و فوریه امروز بقا حله ۵۵۰ + ۵۴۲ از بندر شاهپور واقع شده است *

بطور متوسط در هر ماه ۲۲ کیلومتر در شمال و ۲۵ کیلومتر در جنوب ریل گذاری شده است البته این ترتیب ریل گذاری یکنواخت انجام نگرفت 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 بود و برای کلیه خطوط بعدی هم که ساخته شد این عرض منظور گردید خصوصیات ساختمانی راه آهن سرعت معین را ایجاب مینماید که لازمست تا مدت پس از ساختمان مراعات گردد 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 لکوموتیورهای با فشار ۱۵ تن بر محورهای 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 مترو ۲۵۰ مترو ۲۲۰ متر در ریشمهای مختلف تحمیل شده است ولی در ریشمهای بسیار تند یعنی ۲۸ در هزار پیچهای بحد اقل ۱۲۰ متر نیز تعبیه شده است * و در فاصله بین پل سفید و فیروزکوه از این نوع پیچها و شیبها مورد پنداکرد است *

حد اکثر شیب باری که لکوموتورها قادر به انتقال آن میباشند ارتباط کامل با شیب و پیچ و قدرت خرد لکوموتیو خواهد داشت *

نونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰ ب

۲۳/۷ ط

اگر در خطوط تقریباً مسطح جنوب قطارهایی با تعداد بیشتر از صد واگن به حرکت میایند ولی در نقاط کوهستانی این موضوع قابل اجرا نبوده و مثلاً لکوموتیورهای ۴۱ با پیمیکانک در شیب ۱۵ در هزار و پیچهای



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۳۳

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

تا ۲۲۰ متر می‌توانند حمل کنند ولی لکوموتور ۸۶ گارات یا بیریکان در شیب ۲۸ در هزار بیش ۲۰۰ متر می‌توانند ۳۵۰ تن یا 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 گردیده و در نظر بود که راه آهنی از تهران - قزوین - زنجان - میانه بتدریج احداث گردد. درید و امر مسیر از میانه بتدریج از خط کوتاه‌تری منظور شد و بود که از چند کیلومتری بستان آباد گذر شده و مرکز استان ۳ میرسید ولی بعد ها از نظر فنی - سیاسی و اقتصاد ی مسیر مزبور تغییر داد شد و مسیر طولتری که از مراغه و نزدیک دریاچه رضائیه میگذشت انتخاب گردیده و شروع ساختمان شد و رضا مراغه را این تغییر مسیر اجتناب از گذر از شیبی که از نظر فنی مشکلاتی را ایجاد میکرد تفسیر گردید ولی در حقیقت منظور نزدیک بودن مسیر را آهن با گرد بستان و دریاچه رضائیه بود و نیز پیش بینی شد که حتی المقدور ویرا رواند و زنزد یکتر بود و امکان ارتباط با راه آهن مری ترکیه سهلتر باشد.

راه آهن تهران % تبریز از طرف اداره ساختمان وزارت راه و وسیله مقاطعه کاران شروع گردید و کنسرسیوم کامپاس که نظارت ساختمانی راه آهن سراسری را داشت در این مورد مسئولیتی نداشته و فقط از نظر بررسی و تجزیه آبها و سنگهای موجود در مسیر لا بورا تور آن مورد استفاده قرار گرفت. مسیر قطعی با طول ۲۴۹ کیلومتر پیش بینی شد و تقسیم که 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 شده و توسط مقاطعه کاران ایرانی - روسی - دانمارکی و آلمانی شروع بعملیات گردید ولی بطور کلی در این راه عوامل اساسی و عملیات اصلی توسط مهندسین و متخصص ایرانی و تحت نظارت آنها انجام میشد و با تجاری که کارشناس ایرانی در ضمن ساختمان راه سراسری اند وخته بودند انجام این برنامه بدست آنها از هر حیث مقید بود. و مینر مینمود.

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

%

شماره ۴۵۵۶
تاریخ ۲۳/۷





نگاه راه آهن و نقش آن

آغاز کرد و متد رجا با پیشرفت کار امکان زمین گذاری در ایستگاه انتهای تبریز از شهر بورما ۱۳۲۰ ریل گذاری از جهت ادامه پیدا کرده ریلهای مورد نیاز از جنوب یوسیله راه آهن سرتاسری و ریلهای مصرفی از تبریز توسط راه آهن تبریز جلفا تامین و محل مصرف فرستاده شود ولی بایستی آمدن حوادث شهر بورما ۱۳۲۰ درد نیاله لطمانیکه از ۱۳۱۸ - ۱۳۲۰ بعثت وجود جنگ در اروپا را ممبر 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 گردیده و راه آهن تبریز تهران که در طرح پیش بینی شده با بایستی در تابستان ۱۳۲۱ خاتمه پذیرد تاکنون با تمام نرسیده سهل است بلکه قسمت زیادی از فعالیت انجام یافته انهم بعثت تعطیل چهار ساله خسارت زیاد دیده و با اینکه در نتیجه غارت و دستبرد های پیش بینی نشده بکلی از ارزش افتاده است .

چون مساعی بکار رفته برای ساختمان این خط ممکن بود پس از حوادث شهر بورما بکلی پایمال شود وزارت راه برای بهره برداری و ریل گذاری تأمینانه جدیدیت نمود تا اینکه بالاخره در ۱۳۲۱/۸/۱ 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 ورسم 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 تهران - میانسه

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

این خط از قزوین که در ارتفاع ۱۲۸۵ متر قرار دارد به بعد بطرف جنوب غربی منحرف گردیده و تشکیل قوسی میدهد که طرفین آن در نقاطی بقاصله ۱۵۳ کیلومتر و ۱۸۵ کیلومتر از تهران میباشد . در تاجکستان بقاصله ۱۷۱ کیلومتر از تهران خط از جنوب شرقی بطرف شمال غربی منحرف شده .

نموده ۴۵۵۶

ب ۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷

۱۸۲۰ متر میگرد .



وزارت راه

ص ۳۵

بخش راه آهن دولتی ایران

از زنجان بمیان خط در امتداد ساحل راست رودخانه زنجان چای پیشرفته و نامصب این رودخانه در قزل اوزن که از شعبات رودخانه سفید رود میباشند در مجاورت ایستگاه رجین (کیلومتر ۴۰۲ و ارتفاع ۱۱۳ متر) سرازیر میشود.

وضعیت زمین تا کیلومتر ۳۱۱ یعنی زنجان نسبتاً مسطح بوده و از آن ببعد ناهمواریها شروع میشود و بواسطه وجود عوارض و پیچیدگیهای دره زنجان چای 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 میباشند عبور مینماید و سپس خط بطور افقی از جانب مغرب بطرف سفید رود (میان) پیچیده و نزد یک بمحل التقای رودهای تاوارود قرانقوچای میرسد و سپس خط از دره قرانقوچای دریاچه رضائیه و مراغه و تبریز امتداد مییابد. مسیر خط - خط تهران میانته قسمی طرح ریزی شده است که حتی المقدور با وضعیت زمین وفق داده شود و شیبهای آن مخصوصاً از دره هزارتاج و زمینکند و کمترین شعاع قوسها ۲۵۰ متر انهم در نواحی کوهستانی میباشد.

در جلگه و قسمتهای مسطح بدنه خط عموماً بوسیله خاکریزی تثبیت 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 بقرا زیر است:

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

عملیات خاکبرداری - خاکریزی بطور کلی از تهران تا کیلومتر ۴۴۲ میانته برابر ۱۲۲۰۰۰ متر مکعب بوده 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 گرفته 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 میکند است در چندین قسمت عملیات زه کشی

انجام یافته است.

نوع پلهای خط میانته با در نظر گرفتن تعداد آنها بقرا زیر بوده است:

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

%

نوبه ۴۵۵۶
ب ۳۰۰۰۰۰
۲۳/۷





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۳۶

نوع	تعداد	جمع دهانه بمتر	تعداد	جمع دهانه بمتر	تعداد	جمع دهانه بمتر
آبرو	۲۱۲	۱۸۵/۸۰	۲۴۴	۲۲۵/۸۰	۲۲	۴۱/۴
سگول (سیفون)	۲	—	۱۸	—	—	—
پلهای لوله و نیم لوله	۸۹۷	۱۰۳۱/۱۰	۱۲۶	۱۵۲/۵	—	—
پلهای مخصوص عبور آب از روی مسیر	—	—	۲	—	—	—
پلهای بتون مسلح	۱۱۷	۳۱۴/۲۰	۴۳	۱۲۴/۰۰	۱۵	۶۳/۰۰
یک چشمه	—	—	—	—	—	—
پلهای بتون مسلح چند چشمه	۳۹	۶۵۰/۰۰	۱۴	۳۴۸۰/۰۰	—	—
پلهای قوسی	۲۰	۴۳/۰۰	۱۲۷	۴۲۷/۰۰	۲۷	۱۱۴/۰۰
پلهای طاقی خمیده	—	—	۱۳	۴۴/۰۰	۳	۱۷/۰۰
پلهای دره	۱	۱۴۷/۰۰	۶	۱۳۸/۰۰	۴	۳۲۸/۰۰
پلهای بتون مسلح	—	—	—	—	۳	۷۵/۰۰
جمع	۲۳۷۲/۱	۱۴۳۱/۲	۲۲۸/۴	—	—	—

خط تهران - هانیه

راه آهن تهران - تبریز بیشتر پیش شده بود که در ۲۱ قطعه مختلف ساخته شود و تا ۱۳۲۰ هجری
از قطعات که بوسیله شرکت های زیر ساختمان میشدند بمبالغ زیر را خن نمودند :

قطعه	کیلومتر	توسط	میزان مخازن بریسال
۱	۰/۱۵۰	۴۳ کن	۲۲۰۰۰۰۰ قطعی
۲	۴۳	۹۰	۱۵۰۰۰۰۰
۳	۹۰	۱۴۷	۱۹۰۰۰۰۰
۴	۱۴۷	۱۸۷	۳۲۰۰۰۰۰
۵	۱۸۷	۲۲۳	۱۱۰۰۰۰۰
۶	۲۲۳	۲۶۰	۱۳۰۰۰۰۰

نونه ۴۵۵۶
۳۰۰۰۰۰۰
۲۳/۷

%



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)





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	۴۲۲	۱۰
+ ۱۰۱۰۰۰۰۰۰ قطعی	مونتیرک تورزی	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 غفاری	۷۴۴	۲۱

توضیح آنکه قطعات بالا تازنگان ازهرحیت تکمیل شده ولی اززنگان تا میانه ایستگاهها

بقسمیکه دربروژه پیش بینی گردیده ساخته نشده و تاسیسات فعلی کاهلاموقتی است .

از میانه تا تبریزاصولا ساختمان بصورت قابل ملاحظه ای انجام نگردیده و عملیات مقدماتی بود .

است و درقطعه انتهائی ۲۱ نیزهیچ نوع اقدامی بعمل نیامده است .

در زمان ساختمان برای تکمیل راه شاید درحدود ۴۰۰ میلیون ریال کفایت میکرد ولی بسرای

انجام همان برنامه اینک درحدود یک میلیارد پیش بینی میشود .

در تمام راه تهران تا زنگان تونل موجود نبوده 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 محلاوه از میانه تا تبریز ۲۳/۷

تعداد زیادی تونل ساخته خواهد شد که بزرگترین آنها درحدود ۱۷۰۰ متر طول خواهد داشت .

۴



وزارت راه

بنگاه راه آهن و قتی ایران

ص ۳۸

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

ایستگاههای واقع بین تهران و تبریز و نظر گرفتن فواصل آنها بقارزیراست :

نام ایستگاه	فاصله	نام ایستگاه	فاصله
تهران	۰	قزوین	۱۴۴
مهرآباد	۱۰	سیاه چشمه	۱۶۲
شاه آباد	۲۴	تاکستان	۱۷۸
کنج	۴۱	سیاه باغ	۱۹۴
گردان	۵۹	قروه	۲۱۰
هشتگرد	۷۵	خیم دره	۲۲۷
آبیک	۹۲	صائین قلعه	۲۴۵
زیاران	۱۰۹	پیرزافه	۲۶۱
کوندج	۱۲۷	سلطانیه	۲۸۱
بناب	۲۹۸	ذوالقدر	۵۳۸
زنجان	۳۱۵	جرقول	۵۴۸
همایون	۳۳۱	جیلونی	۵۶۱
نیک پی	۳۴۸	خلج لو	۵۷۰
آی هزار	۳۶۶	قال	۵۸۳
سرچم	۳۸۴	دائستان	۵۹۴
رجین	۴۰۲	مراغه	۶۰۹
پل دختر	۴۲۲	خضزلو	۶۳۹
میانه	۴۳۹	دائالو	۶۵۱
شهرآباد	۴۵۵	قارتابازار	۶۶۲
قلعه شیخ	۴۷۱	خانسمیران	۶۷۶
ریزنی	۴۸۷	آدرشهر	۶۹۲
قراخسنلو	۵۰۲	خاساوان	۷۰۹
آقداغ	۵۱۵		۷۲۵
کثانو	۵۲۷	تبریز	۷۴۲

در ایستگاههای تهران میانه در نقاط زیرین آگیری موجود است :

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

نیک پی - میانه در ایستگاههای زیرتاسیسات مازوتگیری وجود دارد :

تهران - قزوین - زنجان

تاسیسات برق متناوب در ایستگاههای زیراست :

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰ ب

۲۳/۷



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۳۱

تهران

قزوین

خرم دره

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 به مشهد

راه آهن شرق که بمنظور اتصال مرکز کشور به مشهد 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 بمسوی شرق
پیش میرود. این راه آهن در مناطقی عبور مینماید که عوارض زمین چندان زیاد نبوده و با اینکه عوارض شدید
وتند در آن دیده نمیشود و در نتیجه احتیاج به ساختن تونل نبوده است به سببیکه در تمام طول خط که از
گرمسار تا مشهد در حدود ۸۱۴ کیلومتر 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 نموده شده برای آنها
تاکنون پرداخت شده است :

شماره قطعه	از کیلومتر	تا کیلومتر	شرکت سازنده	هزینه
۱	۶	۴۴	دارا زین و ملی	۱۲۰۰۰۰۰۰
۲	۴۴	۸۲	هروختیف	۱۲۰۰۰۰۰۰
۳	۸۲	۱۱۴	آباد	۱۲۰۰۰۰۰۰
۴	۱۱۴	۱۵۶	کاوش	۲۶۰۰۰۰۰۰
۵	۱۵۶	۱۶۰	کاوش	۳۷۰۰۰۰۰۰
۶	۱۶۰	۲۳۴	هروختیف	۴۵۵۶۰۰۰۰
۷	۲۳۴	۲۸۰	هروختیف	۲۳۰۰۰۰۰۰
۸	۲۸۰	۳۲۰	علیزاده شایگانی	۲۳/۷۲۰۰۰۰۰
				۲۵۰۰۰۰۰۰

x



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۰

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

شماره قطعه	از کیلومتر	تا کیلومتر	شرکت سازنده	هزینه
۱	۳۲۰	۳۶۰	باستان	۲۲۰۰۰ ۰۰۰
۱۰	۳۶۰	۴۰۰	احمد صفاری	۲۶۰۰۰ ۰۰۰
۱۱	۴۰۰	۴۴۰	اواکرامیان	۲۴۰۰۰ ۰۰۰
۱۲	۴۴۰	۴۸۰	اواکرامیان	۲۰۰۰۰ ۰۰۰
۱۳	۴۸۰	۵۲۰	بایگان	۱۸۰۰۰ ۰۰۰
۱۴	۵۲۰	۵۶۰	نوساز	۱۳۰۰۰ ۰۰۰
۱۵	۵۶۰	۶۰۰	نامور	۱۲۰۰۰ ۰۰۰
۱۶	۶۰۰	۶۴۰	ناف	۸۰۰۰ ۰۰۰
۱۷	۶۴۰	۶۹۰	کیوان	۲۶۰۰۰ ۰۰۰
۱۸	۶۹۰	۷۲۵	آبان	۹۰۰۰ ۰۰۰
۱۹	۷۲۵	۷۷۰	صدر	۸۰۰۰ ۰۰۰
۲۰	۷۷۰	۸۱۴	ری	۲۰۰۰ ۰۰۰

از قطعات نامبرده در بالا تا قطعه ۸ بکلی خاتمه پیدا کرده و ریل گذاری نیز انجام پذیرفته و تا کیلومتر ۳۲۵ شاهرود از قبل از جنگ شهر بهر 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 ۱۳ قبل از شروع جنگ قسمت عمده زیرسازی انجام گرفته و بطور کلی عملیات زیرسازی را تمام کرده و ۵۲۰ کیلومتر ۹۵ درصد انجام گرفته دانست. در این منطقه عدّه زیادی از ساختمانها همس انجام یافته است.

از قطعه ۱۴ تا قطعه ۲۰ کارهای انجام یافته بطور غیر مکتواخت بوده ولی قطعه ۱۸ که شامل نیشابور میباشد ساختن خط و حتی کار نیشابور کاملاً تمام شده و فقط باید ریل گذاری شود.

برای ساختمان راه آهن مشهد اولین اقدام ساختمانی در تاریخ ۱۳۱۷/۱/۳۱ 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 مزویدی بهره برداری از آن شروع گردید.

نونه ۴۵۵۶

راه آهن

بطور کلی ساختمان در این خط قسمی پیش بینی شده بود که با صرف ۳۵۰ میلیون ریال کلیه راه ۲۳/۷ شاهرود تا مشهد بیابان میرسد ولی با وقفه ای که در سنوات اخیر حاصل گردیده برای ترمیم آنچه قبلاً



وزارت امین و موقوفات

بنگاه راه امین و موقوفات

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 بمصرف برسد و جهت روسازی نیز مبلغی در حدود ۴۵۰ میلیون ریال پیش بینی میگردد .
 بقیه مذکور شد این خط که در تاریخ ۱۷/۱/۱۳۲۱ ساختمان آن اقدام گردید انتظار آن میرفت که بر طبق برنامه تهیه شده و در وقت مقرر در ساختمان انتخاب شده بود و آبان ۱۳۲۱ با اتمام رسید و تهران بمشهد متصل گرد و ولی عملاً در شهریور ۱۳۲۰ 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 کرد ممکن است در مدتی که پیش از دو سال نخواهد بود که شاهرود بمشهد متصل گردد .

ایستگاههایی که از خط گرمسار به بعد بطرف مشهد قرار دارند باید در نظر گرفتن فواصل آنها از تهران بقرار ذیل است :

گرمسار از تهران	۱۱۴ کیلومتر	کرداب	۲۷۸
باتری	۱۳۲	هفت خوان	۲۹۳
ده نمک	۱۵۳	لرستان	۳۰۷
سر دشت	۱۷۲	بنوار	۳۲۰
لاهور	۱۸۸	امروان	۳۳۳
بیابانک	۲۱۰	سر ده	۳۴۹
سمنان	۲۲۸	دامغان	۳۶۴
میان دره	۲۴۶	زرین	۳۸۶
آبگرم	۲۶۶	گلک خوان	۴۱۰
		شاهرود	۴۲۹

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

خیر آباد - شیرین چشمه - کیلان - بکران - جهان آباد - پل ابرشم - امیر آباد - آزاد ور -

نیونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷

راه چمن - شهرستانک - ته بند - حکم آباد - اوسا - سبزوار - بتاب - آبی قلعه - نیشابور
 هاشم آباد - قسمت پائین - سعید آباد - باغچه - ریاط - جیم آباد - مشهد
 در بین ایستگاههای موجود بین گرمسار و شاهرود فقط در نقاط سمنان - کرداب - بنوار - دامغان



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

و شاهرود برجهای آبگیری وجود داشته و با 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 بوده 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 برچیده شد .

راه آهن قم - یزد

این راه آهن کمبطورا نشعاب از راه آهن سراسری بندر شاه تهران - بندر شاهپور منتهی میگردد و از ایستگاه قم از خط منبوجدا شده و در امتداد جنوب شرقی بطور مستقیم تا کاشان امتداد یافته و از آن بعد نیز با تغییر سمتهای مختصری 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 منور را از طریق کرمان - بم به زاهدان رسانید و برآه بلوچستان متصل گردد .

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 شد و 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 تشدد بررسی کامل تر و دقیقتری را ايجاب میکرد که انتظار میرفت در ضمن ساختمان قسمت اول این عملیات انجام گیرد .

برای ساختمان راه آهن قم - یزد در تاریخ ۹/۹/۱۳۰۱ شروع بکار شد و تمام طول خط منور که ۴۷۶ کیلومتر بود بطور قاطعه در ۱۲ قطعه واکذا 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 استفاده از کاتهای منطقه انارک و بافق بود شروع شود .

در وارد قطعه ای که در راه قم و یزد تقسیم گردید به بقاطعه گذارد شد تا شهریور ۱۳۲۰ -

بعملیات ادامه میدادند و با پیشرفت قابل ملاحظه ای که بعمل آمد بود از هر نظر انتظار میرفت که ۳۰۰۰۰ تنه ۴۵۵۶

۲۳/۷

بتوان در موعد تعیین شده خط را با تمام رسانید .



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره ۱۳۲

تاریخ

پیوست

ص ۴۳

قطعات این راه باید در نظر گرفتن فواصل و شرکت سازنده و نیز منظور کردن مخارجی که برای هر یک از آنها تا شهریور ۱۳۲۰ بعمل آمده بقرار زیر است :

قطعه	توسط شرکت مقاطعه کاری	قیمت پرداخت شده
۱- کیلومتر ۳۵	کاوش غفاری	۱۴۰۰۰۰۰ ریال
۲- ۷۱-۳۵	آباد	۱۸۰۰۰۰۰
۳- ۱۲۳-۷۱	لئون ملکی	۳۶۰۰۰۰۰
۴- ۱۶۳-۱۲۳	بتون	۶۳۰۰۰۰۰
۵- ۱۰۳-۱۶۳	بتون	۱۷۰۰۰۰۰
۶- ۲۰۳-۱۰۳	بتون	۳۰۰۰۰۰۰
۷- ۲۹۰-۲۰۳	بازیار	۶۱۰۰۰۰۰
۸- ۲۳۰-۲۹۰	بازیار	{ ۸۰۰۰۰۰۰ } { ۵۰۰۰۰۰۰ }
۹- ۳۷۰-۲۳۰	پرزام	۱۶۰۰۰۰۰
۱۰- ۴۱۰-۳۷۰	پرزام	۲۴۰۰۰۰۰
۱۱- ۴۵۰-۴۱۰	تراز	{ } { ۳۰۰۰۰۰۰ }
۱۲- ۴۷۶-۴۵۰	ترازیزد	

مقاطع کارانیکه در بالا بانها اشاره شد فقط راه را در اختیار داشتند و با برنامه ای که انجام دادند با صرف ۸۰ ملیون ریال دیگر میسر 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 ۶ 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 .

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

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۴

شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

وطن پیشرفت کار هم نمیداند که این امر انجام پذیرد ولی متأسفانه پیش آمدن جنگ پیشرفت ساختمان را کند تر و قایم شهر پور شده آنرا کاملاً منقطع نموده و فعلاً از هر حیث کارهای این خط تعطیل است.

ایستگاههای راه آهن قم به یزد باد نظر گرفتن فواصل بقرار زیر است :

نام ایستگاه	فاصله بین ایستگاهها	فاصله از مبدأ (قسم)
قسم	۰۰ + ۰۰۰	۰۰ + ۰۰۰
لنگرود	۱۶ + ۱۷۰	۱۶ + ۱۷۰
شورآب	۱۶ + ۱۰۰	۳۳ + ۰۷۰
فیروزآباد	۱۶ + ۲۰۰	۴۹ + ۲۷۰
دهنار	۱۵ + ۸۵۰	۶۵ + ۱۲۰
مهرآباد	۱۶ + ۷۵۰	۷۱ + ۸۷۰
کانشان	۱۶ + ۰۳۰	۹۷ + ۹۰۰
گر	۱۵ + ۹۲۰	۱۱۳ + ۸۲۰
سرخدهشت	۱۶ + ۴۷۰	۱۳۰ + ۲۹۰
ده آباد	۱۶ + ۱۸۰	۱۴۶ + ۴۷۰
باد	۱۵ + ۸۰۳	۱۶۲ + ۲۷۳
مغار	۱۶ + ۷۹۷	۱۷۹ + ۰۷۰
صومیه	۱۶ + ۴۰۰	۱۹۵ + ۴۷۰
زواره	۱۶ + ۲۶۰	۲۱۱ + ۷۳۰
امین آباد	۱۶ + ۱۶۰	۲۲۷ + ۸۵۰
شهرآب	۱۵ + ۶۲۰	۲۴۳ + ۴۷۰
مهر	۱۶ + ۷۵۰	۲۵۹ + ۲۲۰
سپیل	۱۶ + ۳۰۰	۲۷۶ + ۵۲۰
نائین	۱۶ + ۱۵۰	۳۰۹ + ۹۷۰
چشمه قلعه	۱۵ + ۸۵۰	۳۲۵ + ۸۲۰
نه کبک	۱۵ + ۶۵۰	۳۴۱ + ۴۷۰
چاه نو	۱۵ + ۲۰۰	۳۵۶ + ۶۷۰
سرو	۱۶ + ۲۰۰	۳۷۲ + ۸۷۰
هفت آدر	۱۵ + ۷۵۰	۳۸۸ + ۲۲۰
اردکان	۱۶ + ۴۰۰	۴۰۴ + ۰۲۰
میبد	۱۳ + ۵۵۰	۴۱۷ + ۵۷۰

نمونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰

۲۳/۷



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)





وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

ص ۴۵

۴۳۱ + ۲۷۰

۱۴ + ۶۰۰

جلال آباد

۴۴۵ + ۱۷۰

۱۳ + ۰۰۰

—

۴۶۱ + ۱۵۰

۱۶ + ۷۸۰

نظرآباد

۴۷۵ + ۲۸۰

۱۳ + ۲۳۰

یزد

اینک که ساختمان راه قم - یزد تعطیل گردیده قطعاً برای قسمتهای ساخته شده که فیه
بهره برداری و یا ادامه ساختمان آن تعطیل گردیده از نظر نگاهداری مخارجی تحمیل میشود که از هر
قابل ملاحظه بوده و لازم است که هرچه زودتر برای اتمام آن اقدام شود.
چون در این راه عوارض کم بوده و از نظر بیل و تونل سازی اشکال قابل ملاحظه ای وجود ندارد ممکن است
فوراً شروع بکار گردیده و فاصله قم تا کاشان را که در حدود صد کیلومتر است در هر دو ماه بیکبار اتمام نمود و در صورتیکه
وسائل کار در دست بوده و امنیت هم تامین گردد که در عرض ۶ ماه راه قم تا کاشان را برای بهره برداری
آماده کرد.

ساختمان و اتمام بقیه راه در قطعات مختلف تا قطعه ۱۰ اشکال زیادی ندارد و نیز 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.

ایرانیمان علاقمند به راه آهن بداند

نکاتی را که ایرانیان علاقمند به راه آهن بایستی دانسته و در هر مورد بخاطر دانسته باشند و یا یاد آور
میشویم:

- ۱- موثرترین عوامل در راه ساختمان راه آهن سرتاسری ایران و متعاقب آن ایجاد سایر خطوط را آهن
عزم و اراده و اشتکاز عالی حضرت رضا شاه پهلوی شاهنشاه فقید ایران بود ماست که اگر از جاده انصاف
منحرف نکردیم باید قبول کرد برنامه ای که چندین سال قبل برای ساختمان راه آهن تهیه شده و مکررات
توسط کپانیها و شرکت های خارجی روی شده ولی هرگز عمل نشده بود در زیر توتوائی این شخص قسماً
بهره عمل گذاشته و در نتیجه سالی او است که ما امروز دارای ده هزار کیلومتر راه آهن و یک نیاختخارات
هستیم.

نوبه ۴۵۵۶
س. ۳۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷



شماره

۱۳۲

تاریخ

پیوست

وزارت راه

ص ۴۶

بنگاه راه آهن دولتی ایران

۲- راه آهن ایران که تاکنون صد ها ملیون خرج آن گردیده بدو نوسل به هیچ نوع قرضه داخلی یا خارجی در زمانی ساخته شد که ملت و دولت ایران بنیه مالی قابل ملاحظه ای نداشت ولی در عین حال یک اراده قوی و میل بترقی این مانع بزرگ را راه برداشته و ایرانیان را موفق ساخت که بایدست آوردن یک راه حل منطقی و اساسی هزینه کزاف ایجاد راه آهن را تامین نموده و دارای راه آهنی شوند که از حیث اهمیت و عظمت کمتر نظیر داشته و در مدت کوتاهی که از تاریخ شروع به بهره برداری آن میگذشت مسیر 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 .

۵- ملیون تن کالای جنگی بمقصد کشور اتحاد جماهیر شوروی که بدست کارمندان ایرانی و به وسیله راه آهن ما انجام پذیرفته نام ایران را در بین کشورهای جهان سر بلند و برای تجدید اعتبارات گذشته ما بزرگترین و موثرترین عوامل بوده است و برای اینکه هرگز ما و جهانیان این افتخار را فراموش نکنیم و آیندگان هم عظمت خدمات و مساعی ما را در جنگ جهانی بپیدا آورند و بدین وسیله راه آهن سر تاسری برای همیشه بنا به پیل پیروزی نامیده خواهد شد .

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

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

۲۰ بهمن ۱۳۰۴ قانون نقشه برداری و ساختمان راه آهن بتصویب شد .

۲۳ مهر ۱۳۰۶ اولین کلتک برای شروع ساختمان راه آهن سرتاسری در ایستگاه تهران توسط اعلیحضرت رضا شاه پهلوی شاهنشاه فقید بر زمین زده شد .

۳۰ فروردین ۱۳۰۷ بموجب قانونی که بتصویب مجلس شورای ملی رسید قرارداد ساختمان راه دولتی

با سندیکا ی راه آهن منعقد کرد .

نمونه ۴۵۵۶

کپی

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

داد و بهر منحل گردید .

%

اسناد
راه آهنسندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)

۴۹



وزارت راه

بنگاه راه آهن دولتی ایران

شماره

تاریخ ۱۳۲

ص ۴۷

پیوست

۳۰ خرداد ۱۳۰۷ بموجب قانون ۲۰ ملیون ریال بدولت اعتبار داده شد که بطور امانسی

ساختمان راه آهن را ادامه دهد.

۱۸ تیر ۱۳۰۷ بندیکای 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 کسرسیم کامپسا کس سمت مشا و رفتی رسا مشغول همکاری وزارت راه شد.

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

۲۰ بهمن ۱۳۱۵ راه آهن شمال به تهران رسید و توسط اعلیحضرت رضا شاه پهلوی افتتاح

گردید.

۲۹ فروردین ۱۳۱۷ راه آهن گرمسار مشهد شروع ساختمان کردند.

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

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

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 رضا شاه پهلوی بایستگاه راه

آهن واعطاء نشان افتخاریه بنگاه‌های که پیش از هموسسه یا اداره ایرانی در راه پیشرفت و نیل پیروزی

موشربود و قدانکاری کرده است.

نونه ۴۵۵۶

۳۰۰۰۰۰۰۰

۲۳/۷





وزارت تجارت و تجارت نوایه خانه

اداره

دایره

نمبره (۱۰۹۳۶)

مورخه ۱۰ شهریور اسفند ۱۳۰۴

ضمیمه

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فوائد عامه

قانون اجازه ساختن خطوط اصلی و مهمه مملکت و دستخط اجرائیه آن که بصفه مبارک هما یونی موش

شده است ۳ بلا ابلان میگردد : دستخط هما یونی

با تأییدات خداوند متعال

پداوی شاهنشاه ایران

نظر باطل ۳۷ متمم قانون اساسی مقرر میداریم

ماده اول - قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت که در تاریخ بیستم بهمن ماه یک 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 میدانند نتیجه را بمجلس شورای ملی عرضه و تصویب مجلس را در انتخاب آن خطوط تحصیل نماید .

ماده دوم - دولت مکلف است پس از تهیه نقشه مقدماتی برای ساختن راه آهن ترتیبی را که نافع و مصرفه نزد بکتر میداند پس از 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 کنی برای اینکار در ایران از طرف دولت ایجاد شود .

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

۱۷۲-۱



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)



مورخه شهر ماه ۱۳۰

ضمیمه



وزارت تجارت و تجارت نوایه

اداره

دایره

شماره

(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
و مدت استخدام آنها بیشتر از دو سال نخواهد بود .
ماده چهارم - برای حقوق و مخارج متخصمین و سایر مخارج نقشه برداری مبلغ بیست و پنج 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 شمس به
تصویب مجلس شورای ملی رسید . سید محمد تدین .

رئیس مجلس شورای ملی

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

امضا فروغی

محل مهر ریاست وزرا





ریاست وزراء

نمره ۹۸۸۴

۱-۲۴

وزارت جلیله فلاح و تجارت و فواید عامه

اداره رییس مطبوعات
۸-۹-۳۰۵

تاریخ ۵ اردیبهشت ۱۳۰۵
ضمیمه

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

با تأییدات خداوند متعال
ما

پهلوی شاهنشاه ایران

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

ماده اول - قانون اجازه استخدام یک نفر منشی تند نویس و یازده نفر مهندس از امریکا برای معاونت منشی 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 منشی راه آهن .

ماده اول - مجلس شورای ملی بوزارت فواید عامه اجازه می دهد که بر حسب تقاضای منشی فنی امریکائی ساختن راه آهن یک نفر منشی تند نویس و ۱۱ مهندس امریکائی بجهت نقشه برداری مقدماتی راه آهن ایران برای مدت دو سال بعنوان معاونت او استخدام نمایند .
تبصره - منتهضین 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 مصوب به ۲۰ بهمن ماه ۱۳۰۴ تأدیه خواهد گردید
ماده سوم - سایر مواد لازمه کتورات مستخدمین مذکور در حدود مواد قانون مصوب به بیست و نهم اردیبهشت ۱۳۰۴ خواهد بود و مستخدمین مزبور در تحت ریاست منشی فنی راه آهن مسئول وزارت فواید عامه هستند .

ل-۱۶۳۴



ریاست وزراء

نمبر

- 7 -

بتاریخ ماه ۱۳۰
ضمیمه

ماده چهارم - وزارتین فواید عامه و مالیه هر يك در حدود اختیارات و وظائف قانونی مربوطه بشود ما مور 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 ضمیمه است .

برادر در حبس ریخ است که لم یازد و غیره در حبس رضایت دارد و در حبس و قیام و غیره



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

۱۶۳۴-ج



قانون اجازه ساختمان راه آهن ما بین خورموسی 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 باصل ۲۲ متمم قانون اساسی مقرر می‌داریم

محل صحه مبارک

ماده اول - قانون اجازه ساختمان راه آهن ما بین خورموسی و بندر محمره و بندر جز جاری 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 ملزمور اجرای این قانون هستند . بتاريخ ۹ اسفندماه ۱۳۰۵ شمسی .

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

تبصره اول - کلیه وجوهی که بمقتضای 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

در بندر
مجلس شورای ملی
تاریخ تصویب

را که طرف احتیاج است بنرخ عادلۀ تادیه نماید .
 ماده سوم - ساختن راه آهن مزبور موافق نقشه متخصی راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی استخدام شده و در تحت نظارت معزی الیه بر حسب دستور العمل هیئت دولت انجام میگردد .
 ماده چهارم - از وجوه عایدات انحصار قند و شکر و چای چهار میلیون و نیم تومان برای ساختن کارخانه آهن ذوب کتی اختصاص خواهد یافت که از آغاز سال ۱۳۰۶ در ظرف پنج سال بمصرف خواهد رسید و متوقف بر عملیات راه آهن نخواهد بوده .

تبصره ۱ - تحصیل اعتبار مصرف برای هر یک از سنوات مذکوره بموجب لایحه علیحده 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 مالیۀ خواهد بود .
 تبصره ۳ - هر قسمت از ماده دوم قانون ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ و همچنین ماده نهم خرداد ۱۳۰۴ که بامضای 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 متخصمین فنی نقشه برداری نموده و بارعایت اهمیت هر یک متدرجا برای تصویب تقدیم مجلس شورای ملی نماید .

ماده ششم - اعلان مناقصه باید در تمام مالکی که کارخانبات تهیه لوازم ساختمان راه آهن دارند بوسیله سفارتخانهای ایران درجرایدمجلس منتشر شود . مدت مناقصه نباید کمتر از شش ماه پس از انتشار اعلان بوده باشد و حقوق کمیسیون که در موقع خرید لوازم راه آهن معمولاً منظور میشود باید ضمیمه سرمایۀ اختصاصی راه آهن بشود .

ماده هفتم - وزارتین فواید عامه و مالیه 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 شمس بتصویب مجلس شورای ملی رسید . رئیس مجلس شورای ملی - حسین پیرنیا .

همین قانون در کابینه ریاست و زرا تصویب است . در ظرف سه روز



مظاہر

«شاهی»

تاریخ ۲۴ اردیبهشت ۱۳۰۶

لیتعداد

۳۰۵ - ۲ - ۲۳

۱۶۴۵



ریاست وزراء

نمره ۱۶۴۸

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 ۲۷ 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 گذارده 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 حقوق متخصمین - 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 تعیداتی برای سالهای دیگر بنما ید *

تبصره - مستخدمین اداری راه آهن از بین مستخدمین رسمی اعم از متصدیان شغل یا منتظرین خدمت وزارتخانه انتخاب و متخصمین فنی بر طبق قانون اساسی و قوانین موضوعه کنترات خواهند شد و باستثنای متخصمین فنی که هنوز کنترات آنها منعقد نشده است و عمل و سر عمل و اجزای جز پرداخت حقوق 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 و پس از تصویب مجلس شورای ملی اعتبار راه آهن پرداخته شود.
تبصره ۳ - دولت مکلف است شش ماه به شش ماه صورت مخارج مقداتی و ساختمان راه آهن را برای

اطلاع نمایندگان بمجلس شورای ملی تقدیم نماید *



اسناد
راه آهن

سند نامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)



ماده دوم - پیشنهاداتی که در نتیجه اعلان مناقصه راجع بخريداد وات راه اهن از خارجه در طرف شش ماه واصل ميشود سر بسته وبمهر پيشنهاد كننده تحت نظر وزير فوايد عامه در اداره راه اهن ضبط و پس از انقضای ششماه باحضر رئيس كل ماليه و متخصص راه اهن در هيئت وزراء باز و تشخيص شده وبوسيله وزارت فوايد عامه بموقع اجراء كذا رده خواهد شد . و ترتيب وصول وقوايت و تشخيص پيشنهادات مناقصه مر بوط به تهيه ادوات ولوازم ساختمان راه اهن از داخله مملكت مطابق نظامنامه خواهد بود كه بتصويب هيئت وزراء ميرسد .

ماده سوم - از محل اعتبار مذكور در ماده اول مخارج كافي براي فرستادن هشت نفر محصل فارغ التحصيل از مدارس متوسطه - قسمت علمي - اعم از مركز ولايات در هر سال بخارجه براي فراگرفتن فنون لازمه راه اهن و دونفر براي فنون استخراج و ذوب اهن از تاريخ تصويب اين قانون تا مدت شش سال تخصيص داده خواهد شد كه جهت تكميل و تحصيل علمي و عملي فنون مزبور تامداح عاليه و نگاهداري آنها در محل تهصيلات خودشان براي مدت كافي صرف بشود .
انتخاب محصلين فوق بترتيب سابقه بعمل آمده و پس از اجرائي سابقه اشخاص بي بفاعت حق تقدم خواهند داشت .

اين قانون كه مشتمل بر سه ماده است در جلسه ۱۰ اري بهشت ماه ۱۳۰۶ بتصويب مجلس شورای ملي رسيد .
رئيس مجلس شورای ملي - حسين پيرنيا .
عين قانون بضميمه دستخط مبارك ملوكا نه در كا بينه رياست وزراء ضبط است .





۴۴
۱۴۲۰

شروع بهره برداری

• راه آهن سراسر ایران

از اول دی ماه ۱۳۹۷ بهره برداری باری در
خط سراسری ایران شروع میشود و از
تاریخ   بور بار و کالا از همه ایستگاهها برای
حمل بایستگاههای دیگر قبول میشود.

راه آهن دولتی ایران

دکتر سید علی
میرزایی



اسناد
راه آهن

سندنامه
آرشیو ملی ایران
(معاونت اسناد)



تهران: تاریخ ۱۷ فروردین ۱۳۱۷

شماره ۲

متمنی است در پاسخ باین شماره اشاره شود

بانک ملی ایران

شرکت سهامی با سرمایه سیصد میلیون ریال

مرکز: طهران

ک. ج. ۰

آدرس تلگرافی: بانک ملی

برای شعبه بازار - طهران: «میلیار»

اداره مطالعات اقتصادی و مالی

۱۸۱۱

وزارت مالیه

رو نوشت ترجمه مقاله که در موضوع راه آهن ایران در مجله «گریت بریتن

اندایست» درج گردیده برای اطلاع آن وزارتخانه فرستاده میشود.

بانک ملی ایران
مهر و امضاء



سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

مستطوری
۱۳۱۷/۱/۲۲
وزارت مالیه
۱۳۱۷/۱/۲۲
۲۷۹۴



راه آهن ایران =====

در انجمن ملوکانه خاور وسطی که تحت ریاست سردنيسن راس تشکیل یافته بود آقای
۱۰۰ ج. بن. نطق مفصلی راجع براه آهن ایران ایراد و با کمک شیشه های عکسی شرح مبسوطی
از اشکالات و زحماتی که متوجه مهندسین انگلیسی که مقصدی ساختن يك 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 ۲۰ میل فاصله داشت و تنها وسیله رسیدن بمركز عملیات پیاپی 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 جدیت پنجاهه مهندسین انگلیسی در ۱۳۲ درجه
حرارت در سایه بوده بمصرف رسیده است .

در موقع تابستان ما مثل اینکه در يك 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 مفصلی 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 موکو 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 ۳۸ میلی آن ۱۵۰ تونل زده شده . در بحبوحه عملیات از ۴۰ تا ۵۰ هزار نفر کارگر مشغول کار بودند . مصرف ماهیانه سیان برای پلها و تونل ها و غیره ده هزار تن و مصرف دینامیت صد تن بوده است .

آقای بن مخصوصاً از کامپاسکس که یک بنگاه مهندسی دانمارکی و بازرسی کلیس 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 سوهنگ ه ۱۰۰ مدلیکات اظهار داشت که ساختمان راه آهن ایران را بین دسته های مهندسی ممالك 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 متحد ه آمریکای 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 .
تعام راه آهنهای دنیا دارای يك شعار مخصوص میباشد و نایب سوهنگ مدلیکوت پیشنها د میکند که قبل از خاتمه یافتن راه آهن ایران شعار آنها بایستی « عمل نه خوف » تعیین نمود .

ایران د گیوان راجع 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 ملای ساخته شده و نتیجه اصلی آن باعث اقتضار ایران خواهد شد .
ساختن راه آهن از شمال بجنوب وسیله خروج کالای ملی از شمال و موکو 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 گویت بریتین اند ایست ساله ۱۰ مارس ۱۹۲۸)

۱۰۰ ج۰ بن - یکی از رؤسای بنگاه و چهارد کاستین میباشد .



وزارت معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه
شماره: ۱۲۹۲۶
تاریخ: ۱۳۰۲/۰۹/۰۵



وزارت جلیله فلاح و تجارت و نوایده عامه

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

پهلوی شاهنشاه ایران

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود

قانون اجازه استخدام یک نفر متنی قند نویز و یازده نفر متنی از آمریکا برای معاونت متحصن راه آهن که بتصویب مجلس شورای ملی رسیده و مستند مبارک هما یوری درامبرای آن ترق مدور یافته است و بالا بلاغ میشود



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 می شود را منتشر کرده است. قانون اجازه ساخت خطوط آهن اصلی، قانون استخدام خارجی ها و اختصاص اعتبار برای ساخت راه آهن و ساز 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 بر حمل بایستگاههای دیگر قبول میشود.