

بخش دوم - قسمت اول

۱۳۱ عدد آن در خط جنوب میباشد - مجموع تونلهای مزبور ۸۳۶۶۶ متر است که از این مقدار ۲۳۵۹۹ متر طول تونلهای شمال و ۶۰۰۶۷ متر طول تونلهای جنوب است - طول تونلهای راه آهن ایران معادل ۶ درصد طول کلیه خط سراسری میباشد - طول ترین طول خط شمال تونل گدوک است بطول دو کیلو متر و ۸۸۰ متر که بزرگترین تونلهای خط سراسری است و طول ترین تونل خط جنوب تونلی است دو تنک چهار آبدیز بطول دو کیلو متر و ۵۲۶ متر.

دیگر از کارهای مهمی که برای راه آهن سراسری ایران انجام شده ساختمان اقسام پلهاست که از حیث اهمیت و عظمت پس از تونلها در درجه دوم واقع شده و تعداد آنها به ۴۱۰۹ عدد میرسد.

روسازی • بطور کلی در راه آهنهای دنیا سه نوع روسازی معمول است: سبک، متوسط، سنگین در روسازی سبک حداکثر وزن هر متر معمولی ریل ۳۰ کیلو گرام و تعداد تراورسی که در طول هر قطعه ریل ۱۲ متری قرار گرفته به ۱۴ عدد بالغ میشود.

در روسازی متوسط وزن هر متر معمولی ریل ۸ کیلو گرم است و هر قطعه ریل ۱۲ متر و نیم در خط مستقیم روی ۱۷ تراورس و در سر پیچها روی ۱۹ تراورس قرار میگیرند مانند راه آهن ایران این نوع روسازی لکوموتیو هائی را که فشار وارده روی هر یک از معورهای متحرکش از ۱۵ تن تجاوز نکند بظوبی تحمل مینماید.

در روسازی سنگین که فعلا در غالب ممالک معمول است وزن هر متر معمولی ریل ۴۵ کیلو گرم و هر قطعه ریل ۱۲ متری روی ۲۱ تراورس قرار گرفته است - این نوع روسازی لکوموتیو هائی که فشار وارده روی هر یک از معورهای متحرکش از ۱۷ و ۱۸ تن تجاوز نکند بظوبی تحمل خواهد کرد.

ریل هائی که در راه آهن ایران بکار رفته بر دو نوع است یکی ریلهای ۱۲ متری که هر متر معمولی آن ۳۳ کیلو گرم است و روی ۱۷ تراورس قرار گرفته و یکی ریل های ۱۲ متر و نیمی که هر متر معمولی آن ۳۸ کیلو گرم وزن در خط مستقیم روی ۱۷ تراورس و در سر پیچها روی ۱۹ تراورس بکار رفته است.

کمکهای ایران در جنگ

لکوموتیو های راه آهن ایران دارای ۱۴ الی ۱۸ تن فشار روی محور می باشد که این مقدار بار برای روسازی متوسط کتونی خط بقیهده بعضی زیاد است و شاید لازم باشد تعداد تراورس ها در طول هر قطعه ریل به ۲۱ و ۲۲ بالغ شود.

عرض خط آهن ایران یعنی فاصله بین دوریل ۱۴۳۰ میلیمتر یا همان عرض معمولی کلیه راه آهنهای دنیاست.

شیب خط در راه آهن سراسری ایران ۴ درجه است، اول شیب کم از صفر تا ۸ در هزار - دوم شیب متوسط از ۷ تا پانزده در هزار - سوم شیب تند از ۱۰ تا میچشمونیم در هزار.

سرعت سیر قطارها : میزان سرعت سیر قطارها در خط آهن سراسری ایران بواسطه اختلاف شیب ها و تفاوت شعاع پیچها و حداکثر سرعتی که کیفیت ساختمانی خط در نقاط مختلف اجازه میدهد بشرح زیر است:

سرعت سیر خط شمال : تهران گرمسار حداکثر ۶۰ - گرمسار کدوک ۳۰ - کدوک پل سفید ۴۰ - پل سفید شیرگاه ۴۰ - شیرگاه شاهی ۶۰ - شاهی بندر شاه ۶۰ کیلومتر در ساعت.

سرعت سیر خط جنوب : تهران شهریار ۵۰ - شهریار نودژ ۴۰ - نودژ قم ۴۵ - تل زنج اندیشک ۶۰ - اندیشک بندر شاهپور ۵۰ کیلومتر در ساعت.

البته سرعت سیرها در مواقع استفاده متفقین بعلت ورود لکوموتیو های نیرومند بطریق قابل ملاحظه ای افزوده شده است.

بنادر راه آهن : راه آهن سراسری ایران که از دو جانب به دریا متصل میشود در درجه اول احتیاج بدو بندرگاه مناسب داشت که وضعیت طبیعی آنها با احتیاجات آتیه راه آهن و ازدیاد حمل و نقل و توسعه امور اقتصادی وفق بدهد و کشتی های بزرگ بتوانند به سهولت بارگیری و رفت و آمد کنند برای تعیین دو بندر مزبور ابتدا در جنوب محره و در شمال بندرگز مورد نظر بود ولی پس از تدقیقات و بازرسیهای غنی معلوم شد که این دو بندر بواسطه نداشتن عمق کافی در نزدیکی ساحل و محفوظ نبودن از جزر و

بخش دوم - قسمت اول

مدهای بزرگ دریائی مناسب نیست باین جهت در شمال بندر شاه و در جنوب خور موسی که فلاندر شاهپور نامیده میشود تعیین شده.

بندر شاه : این بندر در گوشه جنوب شرقی بحر خزر در محلی نام خلیج استراباد واقع است از امتیازات بندر شاه یکی آنکه نسبت بیندر جز و سایر نقاط مجاور آن دارای عمق زیاد تری است و بندر گاه آن محفوظ تر و از دسترس موجهای سنگین دورتر است؛ اسکله بندر شاه چوبی و بطول ۱۴۹۰ متر میباشد و بعدها بطور اساسی تری ساخته گردید - اراضی اطراف بندر شاه که یکی از نقاط مردابی و بدآب و هوا محسوب میشد امروز بصورت یک شهر کوچک و زیبایی درآمده و یکی از کارخانجات مهم تعبیر راه آهن نیز در این بندر احداث شده است.

بندر شاهپور : این بندر در گوشه جنوب غربی خلیج فارس واقع است امتیاز بندر شاهپور نسبت به عمده اینست که عمده در شط العرب واقع است و کشتیهای بزرگ اقیانوس رو باید در حدود ۸۰ کیلومتر در شط بروند تا به عمده برسند ولی بندر شاهپور چون در دریای آزاد واقع است بطور کلی یکی از بنادر طبیعی ممتاز بشمار می رود که دهانه آن در دریا در حدود ده کیلومتر مربع وسعت دارد و عمق آن خیلی نزدیک بساحل از ۲۵ تا ۵۰ متر میرسد و باین جهت چندین کشتی بزرگ در آن واحد میتوانند در آنجا توقف کنند ببالوه بندر شاهپور دارای حفاظ طبیعی است و از آسیب موجهای بزرگ و جریانهای دریائی برکنار میباشد اراضی باتلاقی خور موسی با خاک و سنگ پر شده و اراضی جدید با فداکاریهای بسیار بوجود آمده - اسکله بندر شاهپور چوبی و بطول ۴۱۲ متر است که بعرض و طول و تجهیزات آن میفرایند این بندر بواسطه موقعیت ممتازی که دارد مهمترین بندر گاه های سواحل جنوبی ایران شده است در این بندر علاوه بر مؤسسات پست و کربک انبارهای زیادی برای حفاظت کالاهای ساخته شده است فانوسهای بحری نیز برای راهنمایی کشتی هادر اطراف دهانه بندر نصب شده است.

عبارات راه آهن : راه آهن ایران دارای عمده زیادی ابنیه از قبیل ایستگاهها، کارخانجات تعبیر، خانه های مسکونی کارمندان، منازل عملجات، انبارهای مال التجاره و سوخت و غیره است که هر یک بطرز و اسلوب خاص در نقاط لازمه ساخته شده از بندر شاه تا بندر

کمکهای ایران در جنگ

استطاعت و قدرت و تحمل این خطبکسر و خدمات غیرقابل انتظار آن در جنگ میباید.

خط آهن ایران شاهکار صنعتی است که با خرج و رنج ملت ایران ساخته و آماده گردیده است، بین کلیه راه آهنهای کوهستانی گیتی بسایستی مقام ارجحندی بخاطر آنکه خلیج فارس را بدریای خزر متصل میکند داده شود، این راه آهن در مسیر خود با نقاطی تلاقی میکند که مرتفعتر از آنرا هیچ راه آهنی در دنیا نیپوده است.

راه آهن جدید الاحداث فوق تنهارشته حیاتی و روزنه امید دنیای دمکراسی و بلشویسم محسوب میگردد که در ایام بحرانی و تیره و تار شهریور ۱۳۲۰ بفریاد متفقین رسید.

در آن اوقات زندگانی تقریباً یک میلیارد از افراد بشر در لب پرتگاهی قرار گرفته و چیزی نمانده بود که دفتماً جهانی تبدیل بجهنم نازی و یا بقول خود آنها بیبشتی موعود (بانظم نوین) گردد ولی کوهی خشت اول این راه آهن که ده سال و یازده ماه ساختمان آن بطول انجامید از همان روز نخست بنام نجات این عده از افراد بشر بدست رضا شاه پهلوی بر روی زمین های بایر نازی آباد نهاده شده بود (۱)

بهر حال جریان ثمره این موهبت و فایده این شاهکار صنعت که دسترنج ملت ایران است قابل وصف و شرح نیست ولی همینقدر بس که اگر در ابتدای حمله آلمان بشوروی بوسیله این خطسبیل مهادت درجهبه مسکو بدست روسها نمیرسید کار جنگ همانوقع بنفع آلمان خاتمه پذیرفته بود.

ظرفیت حمل و نقل راه آهن ایران

در ابتدای بهره برداری، روزانه ۵۰۰ الی ۱۰۰۰ تن با این راه آهن مهمات حمل شده است ولی بعداً با وارد کردن واگن و لکوموتیوهای اضافی، این ظرفیت بتدریج رو بافزایش گذاشت بطوریکه در اواسط سال ۱۳۲۳ روزانه ۱۱۰۰ تن حمل و نقل بار راه آهن ایران صورت گرفته است و این عدد نمایش ظرفیت حمل و نقلی است که تا اکنون تاریخ راه آهن هیچیک از کشورهای روی زمین نظیر آنرا نشان نداده است و شاید قرنهای دیگر نیز بگذرد و بشراحتیاج بچنین حمل و نقل عظیمی پیدا نکند.

بخش دوم . قسمت اول

شماره لکوموتیو مورد استفاده راه آهن ایران

راه آهن ایران در مهر ماه ۱۳۲۰ ، هشتاد لوکوموتیو قابل استفاده متعلق بایران در اختیار خود داشته است و بعداً با لوکوموتیو هایی که متفقین وارد کرده اند عده آن ها در آبان ماه ۱۳۲۰ به ۳۵۰ لوکوموتیو قابل استفاده میرسد .

عده ای از این لوکوموتیو ها را متفقین پس از تحویل راه آهن بدولت ایران بکشور های خود برگشت داده اند و بقیه آنچه را که وارد کرده بودند بدولت ایران فروخته و وجه آنرا تقداد دریافت داشتند و در حقیقت در تمام مدت با لوکوموتیو های متعلق بایران حمل و نقل بعمل آمده است .

شماره واگن های مورد استفاده راه آهن ایران

• در مهر ۱۳۲۰ ، ۱۹۹۳ واگن قابل استفاده متعلق بایران در دسترس بنگاه راه آهن بود در آبان ۱۳۲۳ با آنچه که متفقین وارد کردند تعداد واگن های قابل استفاده به ۷۷۹۲ میرسد ، جریان خرید و فروش واگن ها نیز عیناً مانند لوکوموتیو ها عمل شده است ولی چون از حیث حجم زیاد و از حیث قیمت کمتر از لوکوموتیو ها ارزش داشته از اینرو تقریباً همه واگن ها بدولت ایران فروخته شد .

شماره کارمند و کارگر ایرانی در بنگاه راه آهن ایران

بطور کلی در حدود ۳۵۰۰۰ کارگر و کارمند ایرانی در قسمت راه آهن ایران در تمام مدت حمل و نقل محمولات سوی شوروی در تلاش بوده اند ولی عده ای که آمریکائی ها در کتاب «یک یادگار موقتیت در ایران» ثبت کرده اند ۳۳۰۰۰ نفر قید شده است و تصور میرود که کارمندان دفتری را به حساب فوق منظور ننوده اند .

دهشاهی کرایه حمل و نقل در مقابل هر تن کیلومتر (۱)

نرخ معمولی کرایه بوسیله راه آهن ایران برای هر تن کیلومتر دهشاهی منظور شده است و این نرخ از ارزاترین بهائی است که بیلان راه آهن های دنیا تا کنون نشان داده است ، باوجود این دولت ایران هنوز مبالغ گزافی از این

کسکهای ایران در جنگ

بابت ارا متفقین خود طلبکار است و معلوم نیست که پرداخته میشود و یا باید آنرا هم مانند طلب های دیگر جزء خسارت محسوب داشت و بعنوان غرامت از دولت آلمان ورشکسته مطالبه نمود. (۱۴)

با نرخ فوق قیمت کل کرایه مهمات حمل شده بوسیله راه آهن ایران بالغ بر :

ریال ۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰

میکردد .

طلب و خسارت راه آهن ایران :

طبق صورتی که بنگاه راه آهن راجع به خسارات وارده براه آهن ایران بوزارت امور خارجه ایران ارسال داشته و بعداً در نظر است آنرا در کتابی بنام «خسارات ایران در جنگ» منتشر نمایند؛ مقدار طلب و خسارات راه آهن ایران پس از وضع مطالبات متفقین (از بابت اشیاء خریداری شده از دولت های روس و انگلیس و قیمت ساختمانی که در زمان جنگ برپا کرده و برای خود آنها ضرورت داشته است) تقریباً از مبلغ :

ریا ۱,۰۷۸,۹۴۸,۰۰۰

تجاوز میکند :

مجموع کالای حمل شده بوسیله راه آهن ایران :

طبق آماري که خود متفقین پس از عکست آلمان انتشار دادند کلیتاً —
۵۰۰۰۰ تن سازو برك و مهمات از راههای ایران بشوروی حمل گردیده است. از طرف دیگر بر حسب گزارش «مستر پرات» رئیس سازمان بازرگانی کینگهام (U.K.C.C.) تامامه سئامبر ۱۹۴۴ که آخر، پارتی حمل و نقل بعمل آمده باندازه :

۶۲۸۰۲۴ تن

بوسیله کاه بونهای U.K.C.C. منعلق با ایران و انگلیس از راههای شوسه ایران یعنی از طریق راههای :

بخش دوم - قسمت اول

۱ - بوشهر - شیراز - اصفهان - تهران

۲ - زاهدان - مشهد - باجگیران

۳ - (خانقین - کرمانشاه - تهران) و (کرمانشاه و همدان و تبریز)

حمل شده است، این مقدار طبق همان گزارش «مستر پرات» ۴۵٪ کالایی است که بوسیله کامیون از راه ایران حمل شده و در اینصورت مجموع کالای حمل شده بوسیله کامیون عبارت است از:

۱،۴۸۰،۴۷۴ تن

و چون این مقدار را از مجموع ۵،۰۰۰،۰۰۰ تن بکاهیم معلوم میشود که

۳،۵۱۹،۵۲۸ تن

کالای ضروری از قبیل: مهمات - توپ - تانک - هواپیما - ماشین آلات و غیره بوسیله راه آهن ایران حمل شده و بدست شورویها برای منکوب کردن آلمانها بکار رفته است.

هیچگاه نباید از نظر دور داشت که راه آهن ایران یک رل بی سابقه و مهمی را در راه تأمین آزادی جهان بازی کرده و تاریخ دنیا مسلماً با خطوط برجسته این خدمت گرانبها را که ایرانی نهایت افتخار را بدان دارد ثبت خواهد کرد، و ما این فصل و این بخش را با ذکر جمله ای که «ژنرال کولونی» فرمانده نیروی آمریکا در ایران نسبت به راه آهن ایران گفته است خاتمه میدهیم و امیدواریم که یاری پروردگار و با تشویق خوانندگان گرامی موفق شویم که جلد دوم و سوم این کتاب را در آتیه نزدیک بهم موهبان عزیز تقدیم نماییم.

«... بدون ابراز حس جوانمردی از طرف ایرانیان که راه آهن سراسری ایران را (بنظور ارسال مهمات جنگی بآرتش سرخ که یکی از کارهای «پراختنار ما محسوب میشود) واگذار کردند امکان پذیر نبود...»

«ژنرال کولونی»

فرمانده کل نیروی آمریکا در ایران

نقل از کتاب «یک یادگار موقیبت»

نشریه رسمی ارتش آمریکا

موظفم که

از آقای پرویز خوانساری مدیرعامل با کمایت چاپخانه
و رئیس اداره کار پردازي وزارت کشاورزی که نهایت علاقه و
مساعدت را نسبت به چاپ این کتاب داشته اند و

از آقای ایرج جهانشاهی جوان باذوق و دانشجوی
دانشکده ادبیات که مدت چهار ماه وقت خود را مصروف به تصحیح
و تنظیم امور چاپی این کتاب نموده اند.

از هر يك جداگانه تشکر و صمیمانه قدردانی نمایم

خان ملک