

طرح احداث راه آهن سنتو

۲۶ مرداد ۱۳۹۵ ساعت ۹:۱۵

راه آهن بین ایران و ترکیه راه مستقیم و کوتاهی به وجود خواهد آورد. حمل کالا از بنادر دریای مدیترانه تا خرمشهر در حال حاضر هفته‌ها وقت می‌گیرد و اگر مقصد کالا شهر تبریز باشد لاقلاً ششماه طول می‌کشد که کالا از بنادر مدیترانه به خرمشهر حمل شده سپس به تبریز فرستاده شود.

ایران و ترکیه دو کشور مستقل و هم پیمان تصمیم گرفته‌اند یا ایجاد یک راه آهن سراسری کشورهای خود را به یکدیگر مرتبط سازند اجرای این نقشه با کمک سایر هم پیمانان سنتو صورت می‌گیرد.

مسیر راه آهن همان راهی است که ۲۳ قرن پیش مورد استفاده سربازان و ارتش اسکندر قرار گرفته بود و اکنون ناحیه متروک و غیر قابل استفاده‌ای می‌باشد و صخره‌های غیر قابل عبوری دو کشور پرجمعیت را از یکدیگر جدا ساخته و مانع از آن است که از منافع و منابع یکدیگر از طریق وسائل نقلیه مدرن استفاده نمایند.

در انتهای مسیر راه آهن در کنار جلگه وسیعی در شرق ترکیه شهر «موش» قرار دارد که جمعیت آن از سال ۱۳۳۴ که راه آهن داخلی ترکیه باین شهر رسید رو بفزونی نهاده است و در انتهای قسمت دیگر مسیر راه آهن در کنار دریاچه رضائیه شهر شرفخانه قرار دارد آخرین ایستگاه راه آهنی است که از تهران به تبریز می‌رود و در سال ۱۳۳۷ ریل گذاری آن پایان یافته است. فاصله این دو شهر (یعنی موش در ترکیه و شرفخانه در ایران) ۳۷۵ کیلومتر است و با وجود اینکه این منطقه وسائل ارتباطی با نواحی اطراف ندارد معاش تقریباً دو میلیون نفر سکنه منطقه به طور کامل از خاک آن که قابلیت تولید چندین برابر محصول فعلی را دارد تأمین می‌شود. راه آهن ایران و ترکیه که اکنون در دست ساختمان است می‌تواند این نواحی را که فعلاً محصولات غذایی آنها فقط به مصرف می‌رسد تبدیل به ناحیه‌ای نماید که بتواند احتیاجات غذایی نواحی بیشتری را رفع نماید.

معادن استخراج نشده‌ای مانند کرم - آهن - مس - سرب - روی - مولیب - دینم - گوگرد و زغال سنگ اطراف این مسیر راه آهن وجود دارد. استخراج این معادن تا موقعی که وسائل نقلیه برای حمل آن به بازارهای شهرهای بزرگ وجود نداشته باشد بی‌فایده است.

راه آهن بین ایران و ترکیه راه مستقیم و کوتاهی به وجود خواهد آورد. حمل کالا از بنادر دریای مدیترانه تا خرمشهر در حال حاضر هفته‌ها وقت می‌گیرد و اگر مقصد کالا شهر تبریز باشد لاقلاً ششماه طول می‌کشد که کالا از بنادر مدیترانه به خرمشهر حمل شده سپس به تبریز فرستاده شود. بدین ترتیب برای کشورهای سنتو منطقی بود که در اولین جلسه کمیته اقتصادی که در سال ۱۳۳۵ تشکیل شد اولین طرح مشترک خود را مبنی بر ساختن راه آهن بین ایران و ترکیه تصویب نمایند. دول عضو پیمان سازمان مرکزی با این عمل یک سلسه عملیاتی شروع کردند که روزی در تاریخ همکاری کشورها سرمشق برجسته‌ای خواهد بود.

از زمان تصویب طرح مزبور تا امروز پنج سال سپری گشته و در این مدت قدمهای بزرگی برداشته شده است.

مهندسی نقشه برداری مشکلی را از دره «قطور» در ایران تا مرز ترکیه تعهد و قبول کرده‌اند. این نقشه برداری به طور دقیق تا به حال انجام نشده بود. در مسیر راه آهن انتخاب شده تعداد تونلها - پلها و ایستگاهها تعیین شده و میزان ارتفاعات احتساب گردیده و علاوه بر این هزینه تخمینی آنها برآورده شده است. این تخمین از روی گزارش مهندسی و مدت زمانی که ساختمان راه طول خواهد کشید و به نسبت لوازم و ابزار موجود و کارگر مورد نیاز تهیه شده است.

برای برآورد هزینه این راه آهن دولتین ایران و ترکیه و نیز دولت آمریکا توجه مخصوصی نسبت به طرح مزبور مبذول داشته‌اند. در اردیبهشت ماه سال ۱۳۳۶ دولت آمریکا اعلام داشت که مبلغ ۰۰۰/۵۷۰/۱۲ دلار برای مخارج برنامه‌های مشترک سنتو که راه آهن جدید نیز شامل آنست متعهد می‌شود. در تیرماه ۱۳۳۹ صندوق وامهای عمرانی آمریکا متعهد شد مبلغ ۶ میلیون دلار به دولت ترکیه برای خرید لوازم و ماشین آلات جهت ساختن ۱۰۳ کیلومتر راه بین «موش» و «تاتوان» واقع در سمت غربی دریاچه «وان» بپردازد. دولت ترکیه در اوایل سال ۱۳۳۸ ساختمان این قسمت راه آهن را شروع کرد خاکریزها بر روی زمین مسطح ساخته شد. یک کارگاه در «تاتوان» در نزدیکی اسکله کشتی مخصوص که قطار را مستقیماً از روی دریاچه «وان» به طرف مشرق دریاچه حمل خواهد کرد ساخته شد. در طرحی که ریخته شده است به جای اینکه راه آهن از جنوب دریاچه بگذرد یعنی آن را دور بزند و این امر به واسطه کوه‌های صعب العبور هزینه سنگین در بر خواهد داشت - از وسط دریاچه به وسیله کشتی مخصوصی به ساحل دیگر دریاچه خواهد رفت. دولت ایران در خرداد ماه ۱۳۳۹ ساختن راه آهن جدید که از شرفخانه تا شمال دریاچه رضائیه امتداد دارد و ۴۰ کیلومتر مساحت آنست شروع نمود. گروه اعزامی سنتو مساحت ۲۰۰۰ کیلومتر مسافت خود را با نهایت علاقه و اشتیاق از تهران تا آنکارا یا قطار، جیب و اسب در شهریور ماه سال ۱۳۳۹ انجام داد و این خود نمونه بارزی است از همکاری دو جانبه بین کشورهای همجوار سنتو.

این هیأت ۸ نفری مرکب از نمایندگان ایران - ترکیه آمریکا در بازدید خود از مسیر راه آهن از پیشرفت کار اظهار خوشوقتی کردند و مشاهده کردند که قریب هشتاد کارگر با ماشین آلاتی از قبیل بولدزر و وسائل دستی مانند کلنگ و بیل با نهایت جدیت مشغول ساختن خاکریز در امتداد ۴۰ کیلومتر راه جدید می‌باشند و با نهایت شگفتی دریافتند که در عرض مدت کوتاه یعنی سه ماهی که از آغاز کار آنان می‌گذرد یک پنجم از کار ساختمان خاکریزها به پایان رسیده است در کوه «قره تپه» واقع در نیمه راه دریاچه رضائیه تا مرز ترکیه هیأت مزبور با مهندسی راه سازی ملاقات نمود. مهندسی مزبور طرحی تهیه نمودند که در آن نشان داده می‌شود که در مسیر ۳۰ کیلومتر راه با ارتفاع ۸۱/۲ و حداکثر ۳۰/۲۱ در صد ۱۷ تونل باید ساخته شود در مسیر راه آهن سراسری سنتو هنوز بسیاری از کارها ناتمام مانده است. نقشه‌ها باید طرح و تصویب شود - قراردادهایی به امضا برسد. زمینهای باید خریداری گردد و کارگران زیادی باید استخدام شوند و تحت تعلیم قرار گیرند ولی به خوبی آشکار است که کاری که با چنین پشتکار و همکاری آغاز گردیده است مسلماً به زودی با موفقیت پایان خواهد پذیرفت و دنیائی از آن تمجید و تقدیر خواهد نمود. کسانی که خود در این نقشه پرارزش سهم دارند با اشتیاق به پایان این کار بزرگ می‌نگرند و ایران و ترکیه با گذشته‌ای پرافتخار و امید به آینده‌ای روشن به پیشرفت خود ادامه خواهند و به زودی به هدف خود که تلاش برای به وجود آوردن زندگی بهتری جهت تمام مردم است نائل خواهند آمد.

آدرس مطلب :

<https://www.cafetari.kh.com/news/21096/سنتو-آهن-راه-احداث-طرح>