

Les chemins de fer Iraniens

Autor(en): **Khatir, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 15

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83736>

Nutzungsbedingungen

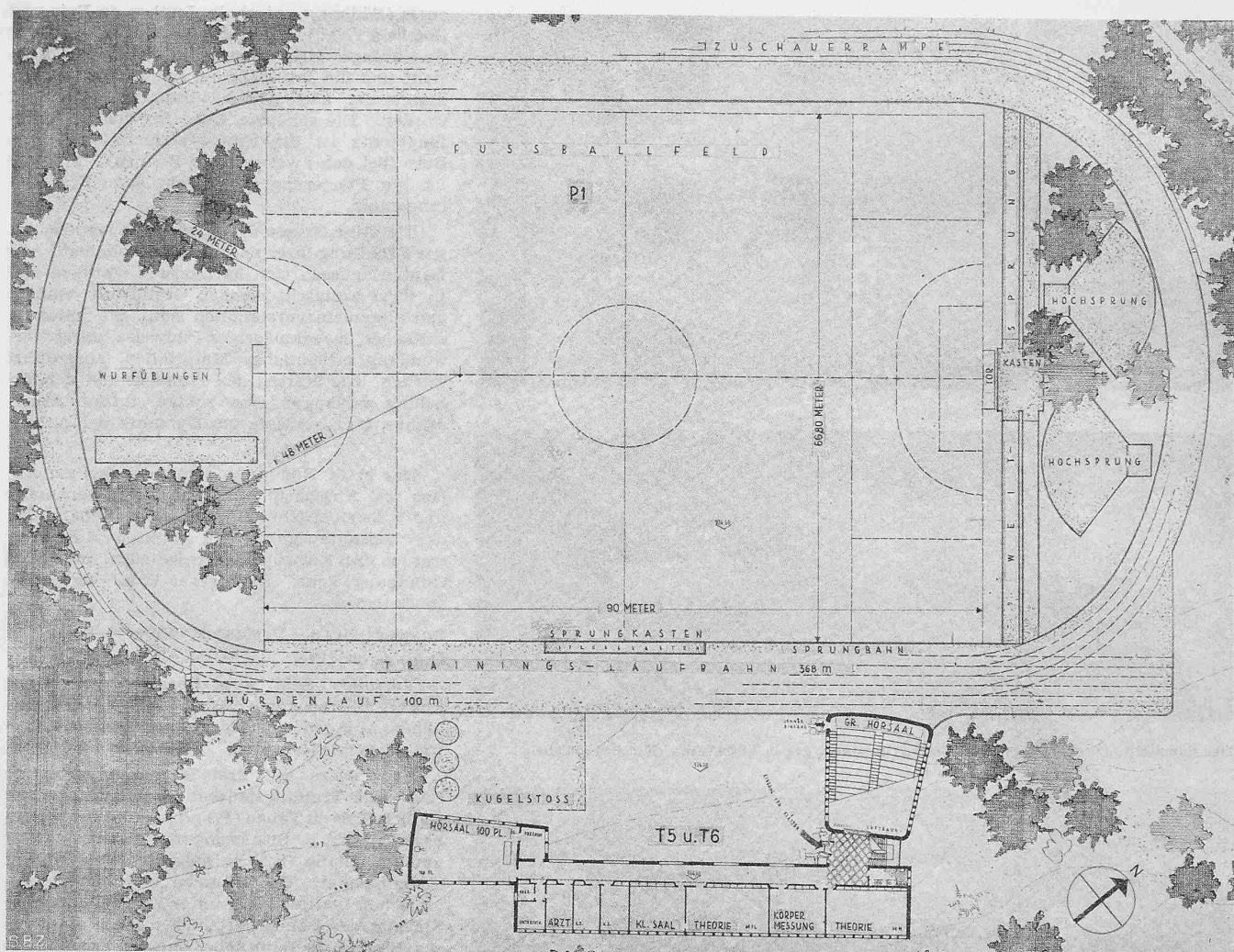
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Wettbewerb Sportschule Magglingen. 1. Preis (4000 Fr.) WERNER SCHINDLER, Dipl. Arch., Biel. Trainingsplatz mit Institut T5 u. T6. — 1:800

Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte

Die einzigartige Vergünstigung, dass jedes Mitglied der Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte als Jahresgabe den jeweils neu erscheinenden Band der «Kunstdenkmäler der Schweiz» erhält (dieses Jahr Graubünden VI von Erwin Poeschel), führte im Laufe des letzten Jahrzehnts zu einem ausserordentlich starken Anstieg der Mitgliederzahl. An der *Generalversammlung* (22./23. September in St. Gallen) nannte Prof. Dr. Louis Blondel (Genf) in seiner Ansprache als Präsident die jüngst überschrittene Zahl von 3560 Mitgliedern. Er wies auch darauf hin, dass eine Teilnehmerschaft von 320 Personen (gegenüber 46 an der Generalversammlung in Wil vor zehn Jahren) das Gemeinschaftsleben innerhalb der Gesellschaft und ihr Auftreten in der Öffentlichkeit nunmehr in würdiger Form zu repräsentieren vermag. Durch die Herausgabe des wissenschaftlichen Kunstdenkmälerwerkes leistet die Gesellschaft dem schweizerischen Kulturleben wertvolle Dienste, indem die Inventarisierung auch die praktische Denkmalpflege und das allgemeine Kunstverständnis anzuregen und zu beleben vermag. Dank der verständnisvollen Mitwirkung der Kantone hat die Bestandesaufnahme der Baudenkmäler und Kunstschatze fast allenthalben organisatorische Fortschritte gemacht und ist in zahlreichen Kantonen bereits praktisch in Gang gekommen. Wie der Jahresbericht mitteilt, stehen die Bände Luzern I und Zürich-Stadt II vor dem Abschluss. Auch in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Basel-Land, Bern, Fryburg, Glarus, St. Gallen und Schaffhausen ist die Inventarisierung im Gange.

Dr. Hans Schneider (Basel) teilte mit, dass die von ihm besorgte Neufassung und durch Verzeichnisse ergänzte Neuauflage der «Vorschriften für die Herausgabe der Kunstdenkmäler der Schweiz», die demnächst auch in französischer Fassung erscheinen wird, sich seit ihrer Veröffentlichung im Jahre 1944 als sehr brauchbar erwiesen hat. Diese Wegleitung wurde jedem Autor und allen zentralen und kantonalen Kommissionsmitglie-

dern zugestellt; sie dient der straffen Einheitlichkeit der Organisation und der wissenschaftlichen Arbeit. — Das Archiv der Gesellschaft hat im Verwaltungsgebäude des Historischen Museums in Basel geeignete Räumlichkeiten erhalten; hier arbeitet Dr. Ernst Marbach nunmehr als zentraler Herstellungsredaktor der «Kunstdenkmäler der Schweiz». — Die Gesellschaft besichtigte im Museum St. Gallen die Ausstellung «Denkmalpflege und Altstadtanierung», die hier durch dokumentarisches Material aus dem Gebiet des Kantons St. Gallen, besonders über die Inventarisierung im Bezirk Sargans, und durch eine vom städtischen Hochbauamt aufgebaute Darstellung der Altstadtprobleme von St. Gallen ergänzt wurde. Anschliessend soll die Wanderausstellung in Winterthur gezeigt werden. Ueber alle kunsthistorischen Neuentdeckungen und denkmalpflegerischen Leistungen in den einzelnen Kantonen orientieren die von der Gesellschaft herausgegebenen «Nachrichten», die vierteljährlich in der «Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte» als statlicher Anhang veröffentlicht werden.

E. Briner

Les chemins de fer Iraniens

Il y a quelques années, M. le Prof. R. Grunhut¹⁾, dans un savant article, exposait la situation des chemins de fer en Iran et décrivait certains travaux de construction exécutés sur le parcours du Transiranien reliant la mer Caspienne et le Golfe Persique. Plus tard, une brève notice du même auteur annonçait l'achèvement et la mise en exploitation du dit chemin de fer²⁾. Nous n'avons pas à y revenir.

Depuis lors, des événements d'une toute autre importance ont bouleversé la face du monde et refoulé au second plan les questions d'ordre intérieur et de portée locale. Bien des événements, qui en temps normaux auraient fait quelque bruit, restent ignorés, à peu près partout, encore à l'heure actuelle. Pourtant

¹⁾ Voir SBZ vol. 108, p. 251* (1936).

²⁾ SBZ vol. 112, p. 230 (1938).

les chemins de fer iraniens ont joué un rôle des plus importants dans le conflit qui a mis à feu et à sang l'Europe et l'Asie. En effet, en l'espace de 18 mois environ, les Anglo-Américains avaient envoyé à l'U.R.S.S., à travers l'Iran, plus de 4 500 000 tonnes de matériel de guerre.

Ci-après, nous exposerons brièvement les progrès réalisés par les chemins de fer en Iran depuis l'inauguration du Transiranien. Déjà avant l'achèvement du Transiranien, le Gouvernement avait adopté plusieurs projets pour la construction de différents embranchements dont les principaux étaient les suivants: 1. L'embranchement Téhéran—Tabriz, qui permettait la connexion du réseau iranien avec le réseau russe³⁾. Le prolongement de cette ligne, via Khoi, jusqu'à Ghotour à la frontière turque, ce qui aurait permis la jonction des deux réseaux iranien et turque, et une liaison directe Téhéran—Ankara. — 2. L'embranchement Téhéran—Machhad—frontière afghane. — 3. L'embranchement Téhéran—Kachan—Anarak—Yezd et son prolongement éventuel vers les Indes britanniques. — Les études furent faites et les tracés adoptés furent ceux qui présentaient les plus grands avantages économiques, tout en n'exigeant que des frais de construction les plus bas.

Le plus important des embranchements mentionnés ci-dessus est incontestablement la ligne Téhéran—Tabriz, d'une longueur de 800 km environ. Les travaux commencèrent le 8 décembre 1938, c'est-à-dire trois mois après l'achèvement du Transiranien. La construction de la ligne avançait très rapidement; ainsi le tronçon Téhéran—Ghazvine (145 km) était livré à l'exploitation le 8 juillet 1940 et trois mois après seulement, c'est-à-dire le 4 octobre 1940, le deuxième tronçon Ghazvine—Zendjan (177 km) était inauguré à son tour (de Karadj à Zendjan, on a posé, en moyenne, 800 m de rail par jour). La construction de cette ligne se poursuivait activement lorsque éclatèrent en Iran les événements d'août-septembre 1941, qui, momentanément, arrêterent le cours des constructions ferroviaires.

Mais dès que la situation le permit, les travaux reprirent sous la surveillance des Alliés. En 1943, le tronçon Zendjan—Mianeh était achevé et en 1945, nous recevions des nouvelles annonçant l'inauguration officielle de la ligne Téhéran—Ghazvine—Zendjan—Mianeh—Tabriz.

La jonction des réseaux iranien et russe est un fait accompli. Désormais l'Iran est directement relié à l'Europe occidentale.

Nous possédons les renseignements techniques suivants sur le tronçon Téhéran—Zendjan: la ligne traversant une région dépourvue de grands obstacles naturels a néanmoins nécessité la construction de 1206 grands et petits ponts, dont le plus important, celui de Karadj, est long de 190 m et a 7 arches de 21 mètres d'ouverture. La pente ne dépasse pas, généralement, 10 pour mille et le point culminant se trouve à Pir-Zaghé, à 1802 m d'altitude. Le coût du tronçon en question (315 km) a été de 235 millions de Rials (environ 60 millions de francs suisses), dont 175 millions pour l'infrastructure et 60 millions pour la superstructure.

Le second des embranchements projetés, la ligne Téhéran—Machhad, d'une longueur d'environ 850 km, a été mise en chantier également en 1938. De Téhéran à Garmsar, la ligne emprunte le Transiranien et c'est à partir de cette dernière localité que la construction de cet embranchement a été entreprise. Déjà le 4 juin 1939, le tronçon Garmsar—Semnan était achevé et livré à l'exploitation; quelques mois après, le tronçon Samnan—Damghan était terminé et enfin le 21 mai 1941, le ministre des Voies et Communications inaugura la ligne Téhéran—Chahroud et les travaux continuaient en direction de Machhad. Mais ici, également, les travaux furent suspendus en septembre 1941. Actuellement on a repris la construction de cette ligne qui sera achevée dans quelque temps.

La ligne Téhéran—Chahroud a une longueur totale de 430 km, elle traverse des régions très plates et généralement désertiques. Le tracé a été choisi pour des raisons d'économie et pour éviter les montagnes et les frais énormes occasionnés par la construction des tunnels etc. Mais les constructeurs se sont trouvés en face d'un autre inconvénient: l'eau manque généralement dans ces régions et il a fallu construire de grands réservoirs d'eau, approvisionnés par des wagons citernes, et qui servent à alimenter les locomotives. De Garmsar à Chahroud on a construit 1288 ponts et ponceaux et 56 viaducs. Les travaux d'infrastructure ont été considérables—murs de soutènement, travaux de protection le long des cours d'eau, etc.,—parce que, précisément, ces régions étant désertiques, le danger découlant des eaux de pluie est d'autant plus grand. En effet, le débit des cours d'eau peut varier considérablement en l'espace de quelques heures, et cette eau emporte tout ce qui se trouve sur son passage, occasionnant d'importants dégâts. C'est ce qui explique le nombre



imposant de ponts et ponceaux construits sur cette ligne. Les travaux d'infrastructure ont coûté plus de 172 millions de Rials.

Le troisième embranchement projeté, la ligne Téhéran—Ghom—Kachan—Yezd—Kerman, devait relier le réseau iranien au réseau hindou. Dès 1938, il fut décidé de réaliser une première partie de cet important projet. On commença la construction d'une ligne Ghom—Kachan—Yezd, avec un embranchement vers Anarak, centre minier important. La longueur totale de cette ligne est de 500 km environ et jusqu'en septembre 1941, une centaine de km avaient été construits en entier. Sur le reste du parcours, tous les travaux d'infrastructure avaient été, à peu près, achevés et il ne restait plus que la pose des rails. Depuis septembre 1941, les travaux sont restés en souffrance et nous ne possédons actuellement aucun renseignement concernant cette ligne.

Un quatrième embranchement au Transiranien a été construit par les Anglo-Américains dans la région de Khouzestan. Cette ligne, d'une longueur de 124 km, relie le port de Khorramchahr (Abadan) sur le Chatt-al-Arab, à Ahwaz. Elle a été construite pour permettre le débarquement—le port de Chahpour seul ne suffisant pas—et l'envoi toujours croissant de matériel de guerre à l'U.R.S.S. Un petit embranchement (45 km) relie cette ligne à Basrah; on a ainsi réalisé la connexion du réseau iranien avec le réseau d'Iraq. Les travaux de construction de cette ligne commencèrent en novembre 1941 et furent achevés sept mois plus tard.

D'autre part, et toujours en vue d'un rapide acheminement du matériel de guerre vers l'U.R.S.S., les Anglo-Américains ont doublé le Transiranien (qui avait été construit à voie unique) sur presque tout son parcours, sauf là où l'existence d'ouvrages d'art—ponts, tunnels, etc.—exigeait des travaux trop considérables.

Voilà, exposée en quelques mots, la genèse des chemins de fer en Iran. Comme on le voit, malgré la guerre et ses répercussions inévitables sur la vie politique et économique de l'Etat, la construction des voies ferrées s'est poursuivie en Iran et se poursuivra après la guerre. Le mérite en revient d'abord au peuple et au Gouvernement iraniens, qui ont su trouver à l'intérieur les ressources nécessaires pour mener à chef les travaux entrepris. Mais il faut reconnaître également, que si, aujourd'hui, l'Iran possède plus de 3000 km de chemins de fer, c'est aussi, pour une grande part, grâce à l'Angleterre qui lui fournissait les devises nécessaires—les redevances de l'A.I.O.C. et les réserves du Gouvernement iranien à la Banque d'Angleterre—à l'achat des matériaux de construction et du matériel roulant, effectué à l'étranger.

Il ne faut pas oublier non plus que depuis 1941, l'Angleterre d'abord et les U. S. A. ensuite ont fourni aux réseaux iraniens un matériel considérable: plus de 5000 wagons et plusieurs centaines de locomotives. Il est entendu que ces livraisons ont été faites en vue de faciliter les transports de guerre des Nations Unies, mais ce matériel reste acquis aux réseaux iraniens, et c'est là l'essentiel.

Les chemins de fer iraniens qui ont servi jusqu'ici les buts de guerre, seront bientôt rendus aux trafics de paix, et permettront un développement rapide de l'industrie et du commerce iranien. Nous nous proposons d'y revenir dans un prochain article.

M. Khatir

³⁾ SBZ vol. 121, pag. 58 (1943).