



فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی

شماره ششم، تابستان ۱۴۰۱

نوع مقاله: علمی پژوهشی

صفحات: ۶۰-۸۳

واکاوی نقش راه‌آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی حمل و نقل و

ارتباطات ریلی در ۸ سال جنگ تحمیلی

نوروز هاشم‌زهی^۱

رسول یاحی^۲

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۱۱/۱۲ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۳/۰۱

چکیده

دفاع مقدس از جمله مهم‌ترین رخدادهای تاریخی ایران است که بسیاری از فداکاری‌ها در پاسداری از میهن متجلی شد. در این دوران اگرچه انبوهی از مردم به‌طور مؤثر در مقابل ارتش بعثی عراق ایستادگی کردند؛ اما بسیاری از دستگاه‌های اداری نیز به‌صورت سازمان‌یافته به ایفای نقش پرداختند. یکی از این دستگاه‌ها، سازمان راه‌آهن ایران بود که به واکاوی فعالیت‌های آن پرداخته می‌شود. رویکرد اصلی پژوهش در این مقاله کیفی توصیفی می‌باشد و داده‌ها به کمک تکنیک اسنادی و فیش‌برداری از منابع دست اول و دوم و اخذ روایت شفاهی جمع‌آوری شده است. نتایج نشان می‌دهد که راه‌آهن در پشتیبانی از جنگ در دو بخش تخصصی و عمومی نقش داشته است. اعزام کارکنان به جبهه‌های جنگ، جمع‌آوری و اهداء کمک‌های نقدی، جمع‌آوری و ارسال ماشین‌آلات و وسایل نقلیه، تشکیل هشت پایگاه بسیج، تشکیل کلاس‌های آموزشی، تشکیل ستاد کمک‌رسانی و امداد آسیب‌دیدگان حملات موشکی، ایجاد پناهگاه عمومی، استفاده از ساختمان‌ها و اماکن نزدیک به خطوط راه‌آهن به‌عنوان بیمارستان از مهم‌ترین گونه‌های عملکرد عمومی سازمان می‌باشد. راه‌آهن در بخش انتقال نیروهای نظامی و مجروحان و شهدا و همچنین ادوات جنگی تأثیرگذار بود و در نهایت نوآوری آن در بازسازی پل‌ها از مهم‌ترین گونه‌های عملکرد تخصصی سازمان راه‌آهن بوده است.

کلمات کلیدی

جنگ تحمیلی، سازمان راه‌آهن ایران، انتقال نیرو، پشتیبانی جنگ، رزمندگان

۱- گروه علوم اجتماعی و ارتباطات، واحد تهران شرق، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)

no_hashemzehi@yahoo.com

۲- کارشناس ارشد مطالعات دفاعی و مجری طرح نقش دولت در دفاع مقدس، تهران، ایران. M_karimi989@yahoo.com

مقدمه و بیان مسئله

حمل و نقل به معنای مجموعه‌ای از راهکارها برای جابه‌جایی کالا، تجهیزات و مسافر است و به‌عنوان یک عامل کلیدی برای جوامع مختلف در میزان رشد و توسعه نقش بسزایی ایفا می‌کند. توسعه شبکه و ناوگان حمل و نقل موجب تغییرات بنیادین در فعالیت‌های اقتصادی می‌شود و باعث جذب جمعیت بیشتر و در پی آن توسعه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی در نواحی مختلف را به همراه دارد (مجیدی و همکاران، ۱۳۹۶: ۸۱). چرخه فعالیت‌های اقتصادی در طیف گسترده خود هرگز بدون مبادله کالا، مواد و جابجایی محصولات، میسر نیست. در سه سیستم اقتصاد جهانی، ملی و محلی، حمل و نقل مهم‌ترین متغیر به حساب می‌آید. هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای بدون توسل به شبکه حمل‌ونقل مدرن قادر به ادامه فعالیت نیست. ایجاد، بررسی، توسعه و حفظ امنیت شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی یکی از مهم‌ترین وظایف لجستیک زمینی نظامی است (تولایی، ۱۳۷۵: ۲۳-۱۹). در همین راستا، راه‌آهن از مهم‌ترین عوامل تحول اقتصاد جهان در هنگام انقلاب صنعتی است (مجیدی و همکاران، ۱۳۹۶: ۸۱). همواره می‌توان از راه‌آهن به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های اساسی یک کشور در بخش حمل‌ونقل یاد کرد، زیرساختی که در کشور ما علاوه بر قدمت زیاد توانسته است، در مواقع سخت یاری‌دهنده باشد. نقش شبکه حمل‌ونقل در تدارکات نظامی و آماد بنیادی است. خطوط ریلی با توجه به پتانسیل بالایی که در بخش حمل مسافر و بار دارد، می‌تواند در مواقع حساسی مثل حوادث غیرمترقبه و جنگ‌ها نقش ایفا کند و این در شرایطی است که امنیت و توان جابجایی بالا و کاهش هزینه‌ها در مقایسه با بسیاری از وسائل نقلیه دیگر گواهی بر این ادعا است. توسعه شبکه حمل‌ونقل باعث تسهیل امور حمل‌ونقل در اعزام نیروهای نظامی و ادوات جنگی به جبهه‌ها و مراکز نظامی می‌شود. فعالیت‌های تونل‌سازی، راه‌سازی، احداث خطوط راه‌آهن و پل‌سازی در مناطق جنگی، تأمین نیازهای اساسی جبهه‌ها، مراکز نظامی و پشت جبهه‌ها را سهولت می‌بخشد. معمولاً در شرایط جنگی، وضعیت بحرانی اعلام می‌شود و همه برنامه‌ریزی‌ها با در نظر گرفتن شرایط حاد طراحی می‌شود. با ورق زدن کارنامه دفاعی ایران در ۸ سال جنگ تحمیلی جایگاه راه‌آهن بسیار حائز اهمیت و پررنگ است. جایگاه حمل‌ونقل ریلی را در دوران دفاع مقدس به‌عنوان یک شریان ارتباطی در پشتیبانی و تدارکات جبهه‌ها نمی‌توان نادیده نگاشت. جنگ یک پدیده اجتماعی است که موجب بسیج همه عناصر یک نظام اجتماعی می‌شود و همه بخش‌های یک کشور باید هماهنگ با بخش نظامی کنشگری کنند. این سؤال مطرح است که سازمان راه‌آهن چه کنش‌هایی در این مقطع تاریخی داشته و این کنش‌ها را چگونه انجام داده است؟ لذا ضرورت دارد برای یادگیری در تاریخ اقدامات و عملکرد راه‌آهن در جنگ مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. پژوهش‌های انجام شده تاکنون در این باره

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

کافی نیست. داودی (۱۳۹۶)، در کتاب حماسه جاوید (نقش راه‌آهن در هشت سال دفاع مقدس)، تلاش نموده تا با نگاهی واقع‌گرایانه به نقش مردان و زنانی بپردازد که کارگر و کارمند راه‌آهن در دوران جبهه و جنگ بوده‌اند. جلال‌الدین کوکنار و عباس خسروانی (۱۳۹۳) در کتاب سند افتخار (نقش راه‌آهن اراک در دفاع مقدس) نقش راه‌آهن اراک در هشت سال جنگ بین ایران و عراق و چگونگی خدمات‌رسانی آن به جبهه‌های جنگ را بررسی نموده‌اند. آنان مهم‌ترین اقدامات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را رساندن نیرو، تجهیزات جنگی و سایر بارها به مقصد جبهه‌های جنگ بیان داشته‌اند و از اقدامات مهم راه‌آهن اراک در جابجایی مجروحین جنگ، ایجاد امنیت خطوط ریلی جنوب، حمل مخازن سوخت به جبهه‌ها، انتقال کمک‌های نقدی و غیرنقدی به جبهه‌ها، انتقال شهدا و سلاح به مناطق جنگی و سایر اقدامات مؤثر آن در جنگ یاد کرده‌اند. مجیدی و همکاران (۱۳۹۵)، در مقاله‌ی تدوین راهبردهای توسعه حمل و نقل ریلی در ایران به این نتیجه رسیده‌اند که فرصت‌های متعدد در زمینه توسعه شبکه ریلی ایران در اختیار بوده و بر مبنای آن‌ها راهکارهایی در رابطه با توسعه شبکه و استفاده از شبکه حمل‌ونقل ریلی ارائه شده است. با این وجود پژوهشی که به همه زوایای عملکرد راه‌آهن در جنگ تحمیلی بپردازد تولید نشده است؛ بنابراین مقاله حاضر به مجموعه اقدامات و عملکرد سازمان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از زیر مجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی در پشتیبانی از رزمندگان ۸ سال جنگ تحمیلی می‌پردازد.

ادبیات نظری پژوهش

نگاهی به تاریخ جوامع انسانی مشخص می‌کند که دولت‌ها حتی در دوره‌هایی که عملاً درگیر جنگ نبوده‌اند و نوعی روابط مسالمت‌آمیز با یکدیگر داشته‌اند، با شیوه‌های گوناگون مانند تهدید و جنگ سرد خود را برای جنگ عملی آماده می‌کرده‌اند. رقابت تسلیحاتی و افزایش روزافزون قدرت نظامی کشورها مبین این واقعیت انکارناپذیر است که جنگ با وجود همه ویرانی‌هایش یک پدیده پایدار تاریخ به شمار می‌رود (جمالی، رستمی، ۱۳۸۱: ۲۱-۲۲). جنگ سرنوشت و شکل قاره‌ها و مناطق مختلف جهان را ترسیم کرده است. با این وجود، موضوع جنگ به‌صورت نسبتاً ضعیفی توصیف و تشریح شده و درک ناقص و ناچیزی از آن وجود دارد (حسینی تاش، ۱۳۸۴: ۸۷). کلازوویتس یکی از برجسته‌ترین نظریه‌پردازان جنگ مدرن معتقد است که جنگ فعالیت اجتماعی مشتعل بر بسیج و سازمان‌دهی افراد ذکور یک جامعه برای اعمال خشونت فیزیکی است که مستلزم تنظیم انواع خاصی از روابط اجتماعی است و منطق خاص خود را دارد. او جنگ را عمل خشونت باری می‌داند که هدفش وادار کردن حریف به اجرای خواسته‌ها است، جنگ ادامه سیاست با ابزاری دیگر است که نه تنها خصیصه نظامی بلکه ویژگی‌های دیپلماتیک، روانشناسی و اقتصادی را نیز دارد (حسینی تاش، ۱۳۸۷: ۸۴). جنگ مبارزه‌ای

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و باحی

است مسلحانه و خونین که طرفین و گروه‌های درگیر از سازمان‌دهی برخوردارند (هاوارد، ۱۳۷۷:۶۸ و گاستول بوتول، ۱۳۶۸:۳۲). از نظر کوینسی رایت، جنگ می‌تواند نزاع هم‌زمان میان نیروهای مسلح، احساسات مردمی، تعصبات حقوقی و فرهنگ‌های ملی تلقی می‌شود (بوتول، گاستون، ۱۳۶۸:۳۳). جورج زمیل، معتقد است که ستیز یکی از عناصر تشکیل‌دهنده زندگی اجتماعی می‌باشد؛ زیرا کشمکش، همواره مستلزم کنش اجتماعی است (آبراکرامبی و همکاران ۱۳۷۰). از طرف دیگر، کالینز در ارتباط با کشمکش این نظر را دارد که آدم‌ها ذاتاً اجتماعی‌اند؛ اما در روابط اجتماعی‌شان مستعد کشمکش نیز می‌باشند. (ریترز، ۱۳۹۰:۱۷۲)؛ بنابراین تعارض و کشمکش امری ذاتی در جامعه انسانی می‌باشد که می‌تواند جنبه بین‌المللی به خود بگیرد. جنگ عراق علیه ایران، مصداق بارز این مسئله است. زمانی که دولت‌ها نتوانند از طریق گفتگو و مذاکرات به حل و فصل مسائل و مشکلات خود بپردازند؛ خشونت و درگیری رخ می‌دهد. جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، واکنشی از سوی قدرت‌های برتر به تأسیس نظام اسلامی و مقاومت و پایداری مردم در مقابل زیاده‌خواهی غرب بود که به عاملیت و مزدوری صدام و ارتش بعث عراق علیه ایران در قالب تهاجمی همه‌جانبه، وحشیانه و سراسری در ۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹ آغاز و به مدت هشت سال ادامه یافت.

روش‌های تحقیق

رویکرد این پژوهش کیفی و راهبر اصلی اسنادی است. به‌کارگیری روش اسنادی، در پژوهش علوم انسانی به‌ویژه در مطالعات جامعه‌شناسی با برد کلان، به شمار می‌رود. استفاده هدفمند و نظام‌یافته از روش اسنادی مستلزم آگاهی از زمینه معرفت‌شناسی و جنبه‌های تکنیکی آن است. منابع و اسناد مطالعاتی به مثابه ابزاری برای پی بردن به معانی، مقاصد و انگیزه‌های کنش‌های عاملان اجتماعی و اطلاع از پدیده‌های اجتماعی تلقی می‌شود. در پژوهش‌هایی با برد کلان، محقق در اوج نظری قرار گرفته و به مباحث عمده و روندهای اجتماعی، تاریخی می‌پردازد. روش پژوهش اسنادی هم به منزله روشی تام و هم تکنیکی برای تقویت سایر روش‌های کیفی در پژوهش‌های علوم اجتماعی مورد توجه بوده است. در این روش، پژوهشگر داده‌های پژوهشی خود را درباره کنشگران، سازمان‌ها، وقایع و پدیده‌های اجتماعی، از بین منابع و اسناد جمع‌آوری می‌کند. چنین روشی می‌تواند تکنیک‌های لازم برای بررسی پیشینه پژوهش‌ها را فراهم آورد. روش اسنادی یعنی تحلیل آن دسته از اسنادی که شامل اطلاعات درباره پدیده‌هایی است که قصد مطالعه آن‌ها را داریم. روش اسنادی مستلزم جست‌وجویی توصیفی و تفسیری است. در روش اسنادی، پژوهشگر به دنبال واکاوی مقاصد ذهنی و ادراک انگیزه‌های پنهان یک متن نیست. به همین دلیل، نمی‌توان توسعه تکنیکی روش اسنادی را چندان به سنت هرمنوتیک متصل کرد.

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

در روش اسنادی، علاقه پژوهشگر این است که از فهم مقاصد و انگیزه‌های اسناد و متون یا تحلیل‌های تأویلی یک متن خارج شده و آن را به‌عنوان زبان مکتوب و گفتمان نوشتاری نویسنده، پذیرفته و مورد استناد قرار دهد (صادقی فسایی، عرفان منش، ۱۳۹۴: ۶۵). اسناد این پژوهش مشتمل بر کتاب‌ها و مقالات و مکاتبات و گزارش‌های صوتی و تصویری درباره نقش سازمان راه‌آهن جمع‌آوری شده است.

سؤالات پژوهش

بر اساس مستندات و منابع سازمان راه‌آهن در طول هشت سال جنگ تحمیلی برای پیشبرد و پشتیبانی جنگ چه نقش‌های تخصصی ایفا نموده است؟ اقدامات و عملکرد عام و خاص سازمان راه‌آهن در طول هشت سال جنگ تحمیلی برای پیشبرد و پشتیبانی از جنگ چیست؟

یافته‌های پژوهش

(الف) اقدامات و عملکرد عمومی سازمان راه‌آهن در پشتیبانی از جنگ برخی فعالیت‌ها در پشتیبانی از جنگ از سوی همه دستگاه‌های اداری انجام می‌شد که به این دسته اقدامات مشترک یا عمومی گفته می‌شود.

در سال آغاز جنگ یعنی سال ۱۳۵۹ فعالیت‌های زیر توسط بسیج راه‌آهن انجام شده است:

۱. تشکیل هشت پایگاه بسیج در راه‌آهن مرکز و نواحی سراسر راه‌آهن.
۲. تشکیل کلاس‌های آموزش نظامی، عقیدتی، فرهنگی برای اعضای راه‌آهن.
۳. جذب نیرو، تشکیل اردوگاه نظامی، آموزش، سازمان‌دهی و اعزام ۷۲ نفر از نیروهای آموزش‌دیده به جبهه‌های جنگ.
۴. تشکیل کاروان‌های زیارتی و سیاحتی و اعزام خانواده‌های شهدای راه‌آهن به مشهد و قم.
۵. تشکیل ستاد کمک‌رسانی و امداد آسیب‌دیدگان حملات موشکی.
۶. ایجاد کلاس‌های آموزشی و خنثی‌سازی حملات «ش-م-ر» در راه‌آهن.
۷. ایجاد پناهگاه عمومی برای مردم و حفاظت در هنگام حملات موشکی.
۸. شرکت کارکنان راه‌آهن در جهاد مالی و بسیج نیروهای رزمی - تخصصی و اعلام آمادگی جهت حضور در جبهه‌های نبرد و تقبل هزینه ۳۰۰ نفر از رزمندگان ایثارگر به مدت سه ماه بالغ بر ۶۰ میلیون ریال از طرف کارکنان عمده نیروهای اعزام شده به مناطق جنگی پس از انجام عملیات امام مهدی (عج)، نیروهای فنی برای پشتیبانی از جنگ بودند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۴-۸۳).

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

۹. اعزام نیروهای رزمی آموزش دیده به جبهه جنوب به منظور حراست و نگهداری از ایستگاه اهواز
۱۰. بارگیری و تخلیه مهمات و نگهداری از تأسیسات توسط انجمن اسلامی ناحیه لرستان و جنوب.
۱۱. تشکیل دوره‌هایی در نواحی مختلف، جهت نگهداری از تأسیسات و کنترل عبور و مرور و رعایت مقررات زمان جنگ.
۱۲. همکاری در تهیه تسهیلات مورد نیاز رزمندگان، از جمله تغذیه نیروهای مسلح اعزامی به جبهه‌ها در ایستگاه‌های مسیر.
۱۳. جمع‌آوری کمک‌های نقدی و غیرنقدی در نواحی مختلف جهت تأمین نیازهای جنگ از قبیل: دارو، آرد، پوشاک، پتو، بخاری و یخدان.
۱۴. راه‌اندازی مرکز تهیه و دوخت لباس، تهیه گونی و پلاستیک و کفپوش برای سنگرها. حمل شن و ماسه و سنگ (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۱-۸۰).
۱۵. تدوین آمار شهدا، مفقودین، جانبازان و مجروحین جنگ تحمیلی (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۷۹-۷۸).

در سال ۶۰، به دلیل نیاز به تقویت سازوکار امداد و نجات مجروحین، از ساختمان‌ها و اماکن نزدیک به خطوط راه آهن استفاده بهینه شد؛ مانند تبدیل اورژانس کارخانه تراورس بتونی به بیمارستان شهید کلانتری. به همین دلیل استفاده از ابنیه‌های راه آهن تبدیل به الگویی رایج در کلیه مناطق جنگی شد. نزدیکی اندیمشک به جبهه غرب کرخه و جبهه‌های جنوبی، در کنار موقعیت ارتباطی آن سبب شده بود تا مراکز درمانی و بیمارستانی راه آهن در اندیمشک جهت ارائه خدمات به رزمندگان، دارای اهمیت باشد. با توجه به حجم بالای مراجعه مجروحین به بیمارستان شهید بهشتی، شکل‌گیری یک بیمارستان جدید مختص به مجروحین جنگی احساس شد که بیمارستان شهید کلانتری به همین منظور احداث شد. این دو بیمارستان در زمینه ارائه خدمات درمانی از جمله در عملیات فتح‌المبین بسیار فعال بودند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۳-۱۰۰). مواردی از مهم‌ترین کمک‌های کالایی و غیر کالایی کارکنان نواحی و ادارات راه آهن به جبهه در سال ۱۳۶۰ به شرح جدول زیر است:

جدول ۱- کمک‌های نقدی و غیر نقدی نواحی راه آهن در سال ۱۳۶۰

نام ناحیه راه آهن	کمک‌های نقدی کارکنان	کمک‌های کالایی کارکنان
خراسان	۲۴۷۴۶۹۹ ریال به حساب جنگ‌زدگان	شامل: ۷۲ تخته پتو و ۴۲ عدد خوراک‌پزی
اراک	۱۸۶۶۷۰۰ ریال به حساب جنگ‌زدگان	پوشاک و وسایل مورد نیاز ۲۸ قلم
زاهدان	۲۴۵۰۰۰ ریال به حساب جنگ‌زدگان	ارسال ۸۰۰۰ چادر برای اسکان جنگ‌زدگان

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

جنوب شرق	۸۴۸۳۲۰۳ ریال به حساب جنگ‌زدگان	خوراک و پوشاک و وسایل مورد نیاز ۴۸ قلم
لرستان	۴۴۰۰۰ ریال به حساب جنگ‌زدگان	تحویل ۳۵۸۴۰ متر کابل و سیم
شمال شرق	۴۵۲۳۹۸۴ ریال به حساب جنگ‌زدگان	پتو، کلمن، پیراهن، چراغ علاءالدین به مبلغ ۱۶۳۵۹۴۸ ریال
شمال غرب	۱۸۴۷۶۱۱ ریال به حساب جنگ‌زدگان	پتو، کت و شلوار، کاپشن، چراغ والور
آذربایجان	۲۴۶۰۰۳۵۸ ریال به حساب جنگ‌زدگان	
شمال	۹۵۰۵۲۵ ریال به حساب جنگ‌زدگان	خوراک، پوشاک و وسایل مورد نیاز ۶ قلم
اصفهان	۱۷۴۱۶۴۳ ریال به حساب جنگ‌زدگان	-

(داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۶-۱۰۴).

جدول ۲- کمک‌های نقدی و غیرنقدی ادارات راه‌آهن در سال ۱۳۶۰

نام اداره	کمک‌های نقدی	کمک‌های غیرنقدی
اداره کل برق و تأسیسات	۵۶۹۷۲۷ ریال به حساب جنگ‌زدگان	ارائه ۵۹ قلم به سپاه شامل: باتری، الکتروود جوش کاری، موتور پمپ، آفتامات، موتور ژنراتور بنزینی و موتور برق
اداره کل خط و ابنیه	۶۴۱۲۵۷ ریال به حساب جنگ‌زدگان، واریز مبلغ ۳۴۴۳۰ ریال ماهیانه به حساب جنگ‌زدگان توسط کارکنان اشباع تراورس شیرگاه تا پایان جنگ تحمیلی.	-
دفتر رفاه تعاون	-	۵۱۰ تخته پتو، ۲۰۴ چراغ خوراک‌پزی، ۴۰۰ تخته زبلو، یخ‌دان برای جنگ‌زدگان
بخش نقلیه	اختصاص دادن یک روز از حقوق کارکنان نقلیه جهت کمک به جنگ‌زدگان	تحویل ۵۷ دستگاه اتومبیل اعم از سواری، وانت به ارتش و سپاه.
اداره کل ارتباطات و علائم	۴۳۱۹۷۲ ریال	-
اداره کل جریه و کارخانجات	۲۴۱۲۰۴۵ ریال	-
سازمان بوفه و رستوران‌ها	۵۷۱۷۹۰ ریال	-
ادارات مرکزی	۱۶۹۷۲۲۹ ریال	-

(داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۷-۱۰۶).

در سال ۱۳۶۲ راه‌آهن با پذیرش مسئولیت‌های نوین در عرصه پشتیبانی جبهه‌ها، تبدیل به قطب پشتیبانی شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۸).

در سال ۱۳۶۳، ۹ نفر از کارکنان راه‌آهن که به‌عنوان رزمنده یا خدمت در پشت جبهه به مناطق عملیاتی اعزام شدند؛ به شهادت رسیدند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۶۲). همچنین در این سال کمک‌های نقدی و غیرنقدی کارکنان راه‌آهن اراک، لرستان و اداره جریه و کارخانجات به جبهه‌ها بدین شرح است. تهیه و ارسال تعدادی صندوق دو جداره عایق پشم شیشه به ابعاد ۱/۵ در ۲ متر. جمع‌آوری

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

۸۵۲۰۵۰ ریال پول و خرید اجناس ضروری. ارسال ۸ دستگاه حمام صحرائی که با بشکه توسط کارکنان ناحیه ساخته شده بود. خرید ۱۱۴۳۴۰ ریال کنسرو ماهی، ۶۰۲۹۰۰ ریال میوه، ۱۱۰ هزار ریال آجیل و ۲۷۰۰ ریال پاکت نامه و ارسال به جبهه. جمع‌آوری ۳۰۷۱۷۳ ریال پول نقد از کارکنان و واریز به حساب ۱۱۶۰۰ بانک سپه جهت اهدا به جبهه. اهدای مبلغ ۵۹۸۰۸۲ ریال توسط جمعی از کارکنان راه آهن ناحیه لرستان در ۱۶ تیرماه ۱۳۶۳. شرکت ۲۶۲ نفر از کارکنان اداره در جهاد مالی از طریق اختصاص مبلغی از حقوق ماهیانه‌ی خود (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۶۳).

در سال ۱۳۶۴ تمام هزینه‌ها ساخت پادگان شهید علیرضا نوری توسط پایگاه ابوذر به‌طور کامل توسط راه آهن پرداخت شد. در این سال در نزدیکی بسیاری از خانه‌های سازمانی کارکنان راه آهن، مناطق آموزش و پرورش و مدارس، اماکن عمومی و پر رفت و آمد، تأسیسات و در محل‌هایی که معیارهای اولیه امنیت را در شرایط حمله هوایی داشت؛ پناهگاه ساخته شد. راه آهن در مجموع، ۲۲ پناهگاه در ۲۲ مدرسه و مناطق آموزش و پرورش جنوب تهران احداث کرد. در سال ۱۳۶۴ ارتش عراق دست به بمباران مناطق شهری زد. ستاد پشتیبانی جنگ راه آهن اقدام به ساخت اردوگاه‌هایی در خارج از شهر برای اسکان جنگ‌زدگان کرد. از جمله این اردوگاه‌ها می‌توان به ساخت اردوگاه «قلعه قاسم» در اندیمشک، اردوگاه «کردان» در تهران و اردوگاه «کرده زار» بین شهریار و ملارد اشاره کرد.

در سال ۱۳۶۴، تعداد نیروهای اعزام شده از ستاد پشتیبانی جنگ راه آهن به مناطق مختلف جنگی به ۱۰۲۸ نفر رسید. اعزام چندین باره برادران با کامیون به جبهه‌ها جهت انتقال اجناس. اعزام ۱۳۳ نفر رزمنده به جبهه‌ها تا سال ۶۴ و تقدیم ۵ شهید (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۸۴-۱۸۲).

در سال ۱۳۶۴، ۴۰۵ نفر از کارکنان راه آهن ناحیه لرستان در ۱۶ تیرماه با کمک مالی خود از طریق اختصاص مبلغی از حقوق ماهیانه، جمعاً مبلغ ۳۶۳۱۲۲ ریال به جبهه‌های جنگ اهدا کردند. ۲۶۲ نفر از کارکنان اداره جریه با اختصاص مبلغی از حقوق ماهیانه خود به جبهه‌ها کمک کردند. اهدای مبلغ ۶۸۰۲۳ ریال به جبهه‌های جنگ توسط ۷۹ تن از کارکنان روزمزد حوزه ۱۲ خط ارسال مبلغ ۲۴۴۸۰۰ ریال به جبهه‌های جنگ توسط ۶۸ تن از کارکنان ناحیه لرستان با کمک مالی خود طی سال‌های ۱۳۶۴-۱۳۶۳. هدایای ارسالی کارکنان راه آهن ناحیه اراک در سال ۱۳۶۴: ارسال ۱۲ عدد تانکر آب ۱۰۰ لیتری به ارزش ۱۹۰ هزار ریال ارسال ۱۴۰ هزار اصله تراورس فرسوده و ۷ دستگاه شاسی واگن خارج از سرویس جهت استفاده در پل‌سازی و سنگ‌سازی. اهدای معادل یک روز حقوق کارکنان به مبلغ ۱۳۰۰۰ هزار ریال در دی ماه. پذیرایی از برادران اعزامی به جبهه‌های جنگ در سالن ایستگاه به صرف شام و شیرینی طی چندین مرحله به مناسبت‌های مختلف. در اختیار گذاشتن باشگاه ورزشی راه آهن با کلیه تجهیزات به

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

بنیاد امور مهاجرین جنگ تحمیلی. در اختیار گذاشتن تعدادی از منازل سازمانی راه‌آهن به مهاجرین جنگی. خرید ۴۰۰ عدد ایرانی‌ت و ارسال به جبهه. جمع‌آوری ۲ نوبت پول نقد به مبلغ ۱۰۳۳۰۰ ریال و ۱۲۵۶۰۰ ریال و تحویل به ستاد پشتیبانی جنگ جهاد مستقر در دادسرا. ارسال دو تن خرما، ۳ گونی برنج، یک گونی عدس، هفت تن پرتقال، ۷۰ کیلو شیرینی، یک گونی کشمش، ۲۰۰۰ ریال پول نقد و ۱۰ بشکه تبدیل شده جهت حمام و یک عدل ۱۰۶ عددی گرمکن و ۹۰ پاکس سیگار آزادی، ۸۱۶ کنسرو ماهی، ۲۳۸ کیلو آجیل و ۱۲۵ کیلو کمپوت. جمع‌آوری ۷۵۵۷۸۶ ریال و ۷۵۸۰۷۳ ریال وجه نقد از کارکنان و واریز به حساب ۹۰۰۰۸ راه‌آهن نزد بانک ملی شعبه انبار توشه و اعزام بیش از ۶۰ دستگاه اتوبوس جهت رساندن نیرو به جبهه (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۸۴-۱۸۲).

در سال ۱۳۶۵ بر اساس بخشنامه‌ای مبنی بر ضرورت اعزام نیروی داوطلب به جبهه، در رابطه با بسیج کارکنان داوطلب دولت برای شرکت در طرح ۵۰۰ گردان در ۲۸ مرداد ۱۳۶۵، طرح تبلیغ و اعزام داوطلبین کارکنان راه‌آهن اجرایی شد. حداقل زمان مأموریت داوطلب آموزش دیده ۳ ماه و آموزش ندیده (برای رزمندگان) ۴/۵ ماه بوده است (داودی و همکاران: ۱۳۹۵: ۱۹۷). در سال ۱۳۶۵، اعزام ۱۰۰ نفر از کارکنان آموزش دیده داوطلب راه‌آهن به‌عنوان رزمنده و همچنین اعزام ۸۴۱ نفر نیروی رزمنده و فنی به مناطق جنگی از ۱۰ ناحیه مختلف انجام گرفته است.

به منظور ساماندهی امور راه‌آهن و جنگ در سال ۶۵، اداره مرکزی راه‌آهن بنابر توانایی‌های کارکنان، پست‌های جدیدی را به تعدادی از افراد متعهد در طی حکمی ابلاغ کرد. مسئولیت این افراد در راستای بسیج نیروهای رزمنده و نیروهای تخصصی، تهیه امکانات و تجهیزات فنی و افراد در راستای بسیج نیروهای رزمنده و نیروهای تخصصی، تهیه امکانات و تجهیزات فنی و عوامل، در رابطه با بازسازی و مرمت ضایعات ناشی از جنگ و پشتیبانی جبهه‌ها بود (داودی و همکاران: ۱۳۹۵: ۱۹۹).

با شروع مجدد حملات هوایی رژیم بعثی عراق به تأسیسات مهم، شناسایی نقاط حیاتی، حساس و مهم ادارات راه‌آهن ضروری بود. از نمایندگان تام‌الاختیار راه‌آهن خواسته شد که لیستی از این مراکز بر اساس موارد زیر تهیه شود: لیست تأسیسات اساسی و مهم آن اداره بر اساس اولویت‌بندی. اقدامات انجام شده جهت پدافند غیرعامل (استتار، خاکریز و ...). برآورد هزینه صدمات وارده در صورت حملات هوایی به تأسیسات. برآورد احتمال میزان بازسازی و صدمات وارد شده در داخل مجموعه. اهمیت سیاسی، نظامی و اقتصادی تأسیسات. مشخص کردن جایگاه اجتماعی تأسیسات در صورت هدف قرار گرفتن.

سرپرست ناحیه راه‌آهن در خصوص انجام اقدامات ایمنی و حفاظتی برای حفاظت از تأسیسات نواحی راه‌آهن، در تاریخ ۴ شهریور ۱۳۶۵ طی جلساتی، دستورالعمل‌های لازم را به ادارات کل ستادی، سپاه،

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و باحی

حراست، آتش‌نشانی و ادارات کل برق و کارخانجات، قائم‌مقام امور جنگ و ستاد پشتیبانی جنگ صادر کرد که به شرح زیر است:

دعوت از کارشناسان سازمان آتش‌نشانی شهرداری تهران، برای بازدید از تأسیسات ایستگاه تهران و ارائه راه‌حل‌های لازم. تقلیل میزان سوخت مخازن موجود در ایستگاه تهران و ایجاد خاکریز در کنار آن‌ها و احداث کانال‌های هدایت مواد سوختی توسط ناحیه تهران. احداث دیپوی ماسه بادی و پرکردن تعداد لازم گونی توسط ناحیه تهران. گسترش شبکه هیدرانت و حفاظت و نصب علائم هشدار دهنده و کنترل مخازن آب هیدرانت توسط اداره کل برق و تأسیسات. احداث خاکریز و احداث کانال هدایت مواد سوختی در جلوی انبار نفت، توسط ناحیه تهران. مذاکره با مسئولین برای سرریز نمودن مواد سوختی در مواقع لزوم به نهر فیروزآباد، توسط امور جنگ. تأمین ماشین‌آلات از قبیل: بیل، لودر و کمپرسی جهت اقدام در مواقع ضروری، توسط ناحیه تهران. تجهیز بخش آتش‌نشانی در واحدهای مختلف و شناسایی راه‌های ورود به تأسیسات راه‌آهن و رفع موانع در آن‌ها، توسط آتش‌نشانی. تهیه و نصب لوله‌های برزنتی، برای کلیه هیدرامت‌های نصب شده و آموزش پرسنل راه‌آهن در اطفای حریق توسط آتش‌نشانی. تسطیح راه‌های ورود به تأسیسات راه‌آهن، توسط ناحیه تهران. مشخص نمودن محل کلیدهای قطع و وصل برق و شیرهای آب و آشنا نمودن مأمورین واحدها به استفاده از آن‌ها در مواقع لازم، توسط اداره کل برق و تأسیسات. پاک‌سازی محوطه کارگاه‌ها. تهیه و نصب بشکه‌های آب و ماسه بادی در نقاط مختلف، توسط ناحیه تهران. خرید تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز آتش‌نشانی و تجهیز آنان با همکاری آتش‌نشانی. تهیه طرح استفاده از نیروهای بسیج برای امداد رسانی و اطفای حریق، توسط امور جنگ.

در ۱۶ مهرماه ۱۳۶۵، مدیرکل ارتباطات و علائم الکتریکی، دستورالعمل پیشگیری از بروز خسارات ناشی از حملات هوایی در ناحیه تهران طی نامه‌ای به ریاست کل راه‌آهن به این شرح ارائه داد: تغییر کاربری زیرزمین ساختمان‌های ایستگاه تهران، کارگزینی، هنرستان، پلیس انتظامی و امور اداری کارخانجات به پناهگاه، زیرا به‌طور نسبی از امنیت بیشتری برخوردار بودند. احداث پناهگاه‌های زیرزمینی با چند ورودی در نقاطی از ایستگاه تهران و کارخانجات که به مراکز تجمع کارکنان نزدیک‌تر بود. احداث رینگ تأسیساتی آب و برق و تلفن و گاز که در صورت بحران، نیاز پناهگاه‌ها را مرتفع می‌کرد. استفاده از رادیو و سیستم صوتی در ساختمان‌ها برای آگاهی سریع کارکنان از احتمال حمله هوایی و نیز هدایت آن‌ها به پناهگاه. آموزش کارکنان در زمینه استفاده از تجهیزات پناهگاه‌ها. ایجاد سیستم اطلاع‌رسانی سراسری با همکاری مسئولین بسیج ادارات. دور کردن مواد آتش‌زا از ایستگاه تهران. نصب شیرهای

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

هیدرانت با شیلنگ در نقاط مختلف و اصلاح شبکه هیدرانت موجود و رفع نارسایی مخازن آب ایستگاه تهران.

در سال ۱۳۶۵ طی بخشنامه‌ای ستاد امور جنگ با همکاری رابطین موظف بودند، موجبات آموزش نظامی و بسیج کارکنان مراکز مذکور را در هر نوبت، ۵ درصد از کل کارکنان را فراهم کنند.

در سال ۱۳۶۵ کارکنان راه‌آهن نواحی یک روز تا یک ماه حقوق و یا پرداخت مبلغی به‌صورت مداوم تا پایان جنگ اختصاص دادند. ۲۴۳ نفر از کارکنان راه‌آهن ناحیه لرستان، ضمن حضور مستمر در پشتیبانی از جنگ و میدان‌های نبرد با کمک مالی خود از طریق اختصاص دادن یک روز حقوق و یا پرداخت مبلغی به‌صورت مداوم به مدت شش ماه، یک‌سال و یا تا آخر جنگ، حمایت خود را از رزمندگان داشتند. کمک مالی از حقوق ماهیانه ۴۰۵ نفر از کارکنان راه‌آهن ناحیه لرستان در ۱۶ تیرماه به مبلغ ۴۱۱۵۸۲ ریال به جبهه‌های جنگ. اختصاص مبلغی از حقوق ماهیانه به جبهه‌ها از طریق ۲۶۲ نفر از کارکنان با کمک مالی خود. سال ۱۳۶۱ تا سال ۱۳۶۵، مبلغ اهدایی به قرار ۱۱۹۴۷۵۶ ریال توسط ۴۷۸ تن از کارکنان موقت و رسمی حوزه ۱۱ خط از ناحیه لرستان. در سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۶۲ اختصاص مبلغی از حقوق ماهیانه ۸۵ تن از کارکنان حوزه ۱۳ خط، به جبهه‌های جنگ. از سال ۱۳۶۲ لغایت سال ۱۳۶۵، اهدای مبلغ ۵۷۳۴۸۷ ریال از طریق ۱۶۴ تن از کارکنان اداره برق و تأسیسات راه‌آهن. از سال ۱۳۶۳ لغایت ۱۳۶۵، مبلغ اهدایی ۱۷۴ نفر از کارکنان اداره ارتباطات و علائم الکتریکی ناحیه از لرستان به مبلغ ۵۲۹۳۳۴ ریال به جبهه‌های جنگ. از سال ۱۳۵۹ لغایت ۱۳۶۵، مبلغ ۵۶۲۴۱۳ ریال اهدایی ۱۶۵ نفر از کارکنان ادارات مرکزی ناحیه از لرستان به جبهه‌های جنگ. از سال ۱۳۶۱ لغایت ۱۳۶۵، مبلغ اهدایی ۱۸۲ نفر از کارکنان به مبلغ ۸۰۷۵۹۲ ریال به جبهه‌های جنگ. طی سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۶۳، مبلغ اهدایی ۳۸ نفر از کارکنان ساختمانی ناحیه لرستان به قرار ۴۷۳۷۴ ریال. طی سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۶۳، مبلغ اهدایی ۱۷۸ نفر از کارکنان ساختمانی و دسته سیار دورود به قرار ۶۳۵۳۸۵ ریال. سال ۱۳۶۵، کمک اهدایی ۴۹ نفر از کارکنان ساختمانی ناحیه لرستان به مبلغ ۳۲۴۰۵ ریال. از ابتدای جنگ تا سال ۱۳۶۵، کمک اهدایی ۳۵۳ نفر از کارکنان اداره ساختمانی اندیمشک به مبلغ ۱۱۰۷۷۶۳ ریال (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۰۹-۲۰۸).

در تاریخ ۱۶ اسفند ۱۳۶۶، ستاد پشتیبانی جنگ راه‌آهن، تصمیماتی در خصوص تجهیز پناهگاه گرفتند. علاوه بر زیرزمین ساختمان شهید کلانتری راه‌آهن، دو طبقه زیرزمین‌های ایستگاه تهران نیز به‌عنوان پناهگاه، آماده پذیرش مسافرین شد.

(ب) اقدامات و عملکرد تخصصی سازمان راه‌آهن در پشتیبانی از جنگ تحمیلی

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

پاره‌ای از فعالیت‌هایی که سازمان راه آهن در راستای پشتیبانی از نبرد انجام داده است جنبه تخصصی و ذاتی دارد که دستگاه‌های دیگر نظام اداری کشور آن وظایف را ندارند.

۱. انتقال ادوات نظامی: از طریق خطوط راه آهن، یگان‌های نظامی، ادوات جنگی و مهمات به شکل انبوه و به سرعت از سراسر نقاط کشور به سمت جبهه‌های جنوب به صورت مستقیم انتقال می‌یافت (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۷۷). بیشترین ظرفیت خطوط راه آهن به جابه‌جایی تجهیزات نظامی اختصاص داشت. در دوران دفاع مقدس به درخواست ارتش، قطارهای مخصوص جنگی راه‌اندازی شد که به وسیله آن‌ها انواع مهمات سبک و سنگین و حتی تانک‌های گول پیکر را به جبهه‌ها منتقل کردند (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۴). در سال ۱۳۶۰، نقل و انتقال محموله‌های نظامی به غرب رودخانه کرخه و همچنین واگذاری و از سال ۴ دستگاه درزین و ۲۴ دستگاه اتومبیل از قبیل: جیپ، وانت، کامیون، ۶ دستگاه تانکر آب، لودر، گریدر و بولدوزر به جبهه‌های جنگ بود. تعداد ۱۳ نفر از کارکنان راه آهن در این سال به شهادت رسیدند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۹-۱۰۸).

۲. انتقال کمک‌های نقدی و غیر نقدی: کمک‌های مردمی و حمل آذوقه و مواد غذایی مورد نیاز رزمندگان از طریق خطوط ریلی صورت می‌گرفت که در پیشبرد جنگ مهم بود. (خسروانی و کوکنار، ۱۳۹۳: ۱۵۰). در سال ۱۳۶۵، حمل کمک‌های مردمی و کمک‌های کارکنان راه آهن به خطوط اصلی جبهه، بیشترین تناژ را به خود اختصاص داد. (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۰۹-۲۰۸).

۳. جابجایی رزمندگان: در سال ۱۳۶۰، به دلیل انجام حدود ۱۸ عملیات جنگی کلاسیک و غیر کلاسیک در جبهه‌های جنوب و در همسایگی با راه آهن، ایستگاه‌های راه آهن به پایانه‌های نظامی تبدیل شد. مثلاً عملیات کرخه- دزفول، ایستگاه اندیمشک مقر موقتی برای رزمندگان شد. از طریق خطوط ریلی، نیروهای یک یا چند لشکر از بسیج، سپاه و ارتش در مدت زمان کوتاهی جابه‌جا می‌شدند (خسروانی و کوکنار، ۱۳۹۳: ۱۵۰). انتقال نزدیک به ۸ میلیون نفر از نیروهای رزمنده ارتش، سپاه و بسیج به مناطق عملیاتی بر عهده راه آهن بود و به خوبی اجرا شد. هر کویه از واگن‌های قطار برای استقرار شش نفر ساخته شده است اما در دوران دفاع مقدس ۱۴ نفر در هر کویه مستقر می‌شدند و همچنین سالن‌های قطار نیز مملو از رزمندگان بود (خسروانی و کوکنار، ۱۳۹۳: ۱۵۰). راه آهن در سال ۱۳۶۱ با آمار بالایی در جابه‌جایی نیروی رزمی سپاه به جبهه‌های جنوب نسبت به دو سال قبل روبه‌رو شد. در این سال تمامی اسرایی که در منطقه جنوب به اسارت آمدند؛ توسط راه آهن به مکانی به نام «سپنتا» منتقل شدند. سپنتا متعلق به کارخانه فولاد بود که قطارهای اعزامی حامل اسرا در ابتدا به آنجا و سپس به تهران می‌رفتند. طی آزاد سازی خرم‌شهر و در طول چند روز، حدود ۲۱ هزار اسیر

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

عراقی به اهواز آورده شد و سپس از طریق راه‌آهن به تهران منتقل شدند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۲۴).

۴. انتقال مجروحان جنگی: یکی از مهم‌ترین خدمات راه‌آهن در دوران دفاع مقدس، انتقال سریع‌السير مجروحان جنگی به استان‌های امن و در اختیار داشتن واگن‌های مخصوص، برای حمل مجروحان جنگ بود (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۴). گروه امداد و درمان راه‌آهن در قطارهای بیمارستانی موظف بودند که در نزدیک‌ترین محل به منطقه عملیاتی حضور داشته باشند. چون این مناطق به دلیل ماهیت نظامی در تیررس سلاح‌های سنگین دشمن قرار داشت؛ از این‌رو نیروهای جهادی راه‌آهن با ایجاد خاکریزهایی در کناره خط آهن مسیر اهواز- خرمشهر تلاش کردند تا قطارها را از تیررس دشمن دور نگه دارند. حتی آن‌ها شیشه‌های قطار را گل‌آلود می‌کردند که از نظر دشمن پنهان بماند و البته تردد و استقرار این قطارها همواره با دشواری همراه بود. این قطارها مجروحان را از بیمارستان صحرائی مناطق تحویل گرفته و منتقل می‌کردند. از جمله تدابیری که هم‌زمان انجام می‌شد؛ در نظر گرفتن مکانی برای نگهداری مجروحین بود که بر همین اساس از ایستگاه‌های فرعی خطوط خوزستان استفاده می‌شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۸۴-۱۸۲). راه‌آهن، اقدام به بهره‌برداری از چند نقاهت‌گاه با هماهنگی ستاد مشترک امداد و درمان جنگ نمود. به این ترتیب، مجروحین به وسیله قطارهای بیمارستانی بعد از درمان مقدماتی، به نقاهت‌گاه‌هایی در تهران به منظور درمان قطعی منتقل می‌شدند. از جمله نقاهت‌گاه شماره یک شهید مفتاح در سال ۱۳۶۴ با ظرفیت ۱۰۰ تخت‌خواب که پذیرای ۲۸۲۴ مجروح از مناطق جنگی بود و همچنین نقاهت‌گاه شماره دو شهید مفتاح در طول بهمن و اسفند ۱۳۶۴ با ظرفیت ۲۵۰ تخت‌خواب پذیرای ۱۲۶۴ مجروح در طول عملیات والفجر ۸ و ۹ بود؛ و دیگر اینکه نقاهت‌گاه شماره سه شهید مفتاح در سال ۱۳۶۴ آماده با ظرفیت ۲۰۰ تخت‌خواب بود (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۷۹-۱۷۴).

۵. انتقال شهدا به خارج از مناطق جنگی: تعبیه سردخانه در بعضی از واگن‌های قطار (خسروانی و کوکنار، ۱۳۹۳:۱۵۰). در سال ۱۳۶۱ برای جابه‌جایی پیکرهای پاک شهدا از قطارهای بیمارستانی استفاده شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۲۴).

۶. انتقال خانواده‌های جنگ‌زده به مناطق امن: انتقال خانواده‌های جنگ‌زده از مناطق جنگی به مناطق امن (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۶۷-۶۶).

۷. انتقال صدها تن شن و ماسه: تشکیل گروه‌های بازسازی در ۴ دی ماه ۱۳۶۵: عملیات بازسازی و احداث خطوط فرعی در مناطق جنگی استان خوزستان، حمل شن جهت تأمین نیازهای گروه بازسازی

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

در منطقه خوزستان (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۰۵-۲۰۲). بیش از ۳۵ کیلومتر جاده در مناطق جنگی و در مواقع نیاز روزانه بین ۱۶۰ تا ۱۷۰ واگن برای جاده‌سازی و سنگ‌سازی به جبهه‌ها توسط اکیپ‌های راه‌سازی اختصاص یافت (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۶۷-۶۶).

۸. انتقال و حفاظت از پل‌ها: برای حفاظت از پل‌ها ابتدا از استتار استفاده می‌شد و در صورت تشدید حملات از کارکنان راه‌آهن برای حفاظت از پل‌های استفاده می‌شد (ایرنا، ۱۳۹۴). راه‌آهن در سال ۱۳۶۲ در ساخت و انتقال پل‌های شناور که در عملیات خیبر راه‌گشای مسیری صعب‌العبور برای رزمندگان شده بود؛ مشارکت داشت (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۸).

۹. تشکیل گردان مهندسی رزمی: معاونت امور جنگ در جلسه‌ای در تاریخ ۸ آذر سال ۱۳۶۶، تشکیل گردان رزمی-مهندسی را با حضور داوطلبین راه‌آهن تصویب کرد. در این راستا به کلیه سازمان‌ها و ادارات ابلاغ شد که افراد علاقه‌مند به عضویت در این گردان، به معاونت جنگ معرفی شوند تا در امور مهندسی مورد نیاز خطوط مقدم جبهه از جمله این تخصص‌ها خدمت کنند؛ مهندس راه و ساختمان و مهندس مکانیک، تکنسین راه و ساختمان، نقشه‌بردار، سرپرست اکیپ، مسئول تدارکات، انباردار، مسئول تبلیغات، معمار پل‌ساز، اپراتور سنگ‌شکن، مباحث راه، مباحث آسفالت، مکانیک ماشین‌آلات سبک و سنگین، باطری‌ساز، راننده گریدر، راننده بولدوزر، راننده لودر، راننده غلطک، راننده پایه یک و دو، راننده قیر پاش، سرویس کار و آپاراتی (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۴۰).

۱۰. گروه مکانیزه ماشین‌آلات جهت کمک در مواقع اضطراری با امکانات در تمام مدت ۲۴ ساعت در ناحیه تهران آماده عملیات شد: یک لودر با راننده، یک دستگاه جرثقیل چرخ لاستیکی ۲۰ تن، یک دستگاه هایستر، سه دستگاه کامیون و دو دستگاه بیل مکانیکی. حضور اضطراری رانندگان سواری و مینی‌بوس به صورت کشیک در مواقع اضطراری. در اختیار داشتن تعدادی موتور برق اضطراری (سه دستگاه پرتابل) با کابل و نرافکن جهت مواقع اضطراری از طرف اداره کل برق. آمادگی آمبولانس ناحیه تهران در طی ۲۴ ساعت. آماده‌سازی نیروها در اردوگاه کورزان (منطقه‌ای بین اسلام‌آباد و کرمانشاه در غرب ایران و محدوده چارزبر) تا در صورت لزوم و عملیات نظامی نیروها، به خط مقدم اعزام شوند. (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۴۲).

۱۱. شرکت در عملیات راه‌سازی راه کربلا: راه‌آهن دست به ساخت جاده‌ای با طول ۱۰۰ کیلومتر و عرض ۳۰ متر زد. برای این منظور، راه‌آهن به تهیه مخلوط‌ها و چگونگی حمل آن از معادن و به‌کارگیری تمام ماشین‌آلات راه‌آهن اعم از تریلی، کامیون، کمپرسی، لودر، بولدوزر، گریدر، بیل مکانیکی و امکانات

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

اداره کل خط ابنیه پرداخت. همچنین بیشترین ماشین‌آلات به کار گرفته شده از نواحی راه‌آهن تهران، اصفهان، آذربایجان و جنوب بود.

خسارات وارد شده به راه‌آهن در دوران جنگ

با توجه به موقعیت حساس خطوط راه‌آهن در حمل و نقل نیروها و ادوات جنگی، خطوط راه‌آهن بارها مورد حملات نیروهای بعث عراق قرار گرفت که شامل موارد زیر می‌باشد:

۱. حمله‌ی هوایی نیروهای عراقی در ۹ مهر ۱۳۵۹ به ایستگاه «دوکوهه» که منجر به قطع خطوط ارتباطی راه‌آهن شد.

۲. آتش گرفتن انبار مهمات پادگان «دوکوهه» و قطار باری حامل مواد نفتی از مقصد اندیمشک به ایستگاه دو کوهه در اثر حمله‌ی هوایی عراق و سقوط مخازن قطار روی ساختمان‌های راه‌آهن در همان سال (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۵-۸۴).

۳. بمباران هوایی کیلومتر ۸۱۹، بین ایستگاه اهواز و ایستگاه کارون در ۱۹ مهرماه ۱۳۶۰، در این حادثه بر اثر اصابت گلوله توپ، عراقی‌ها به خط مابین پل فلزی و کارون، ۲ ریل و ۶ تراورس‌سازی تخریب شد. در همین روز بر اثر اصابت گلوله توپ، بخشی از سقف کارخانه‌ی تراورس‌سازی نیز ویران گردید.

۴. بمباران ایستگاه بندر امام خمینی کیلومتر ۹۲۷ ناحیه جنوب در تاریخ ۲۷ مهرماه ۱۳۶۰ توسط هواپیماهای عراقی که در این حادثه به ۷ واگن حامل گندم اعزامی از شمال غرب، آسیب وارد آمد و در حدود ۶۰ متر از اسکله و تعداد بسیاری تراورس تخریب شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۷).

۵. در عملیات آزادسازی خرمشهر، ارتش عراق هنگام فرار خود در سال ۱۳۶۱، تمام تأسیسات و راه‌های ارتباطی راه‌آهن اهواز- خرمشهر را منهدم کرد. در ارتباط با میزان خرابی خطوط اهواز- خرمشهر، حدود ۲۰ کیلومتر ابتدایی خط از مسیر اهواز دچار خسارات زیادی نشده بود. در ۲۰ کیلومتر دوم تا ایستگاه حمید فقط روسازی خط از بین رفته بود. از ایستگاه حمید تا خرمشهر روسازی و زیرسازی خط به کلی منهدم شده بود و گویا این خسارات توسط لودر و بولدوزر ایجاد شده بود. ریل‌ها به‌صورت مارپیچ درآمده بود و از تراورس و پایه‌های ارتباطی نشانی نبود. همچنین ایستگاه‌های حمید، آهو، حسینیه گرم‌دشت و خرمشهر نیز به شکل واژگون به اطراف کشیده شده بودند.

اماکن، تأسیسات، پایگاه‌ها و تجهیزاتی که توسط بعضی‌ها صد در صد تخریب شده بود، شامل: ساختمان‌های ایستگاه، پاسگاه پلیس، ۳۰ باب منزل مسکونی کارکنان، ۱۲ باب منزل مسکونی نیروهای پلیس، موتورخانه، دبستان، سه رشته خط آهن، دو دستگاه موتور ژنراتور، پایه‌های برق و مخازن آب در

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و باحی

ایستگاه حمید و ایستگاه حسینییه و ۱۲۰ باب منزل مسکونی. در ایستگاه خرمشهر، ۴۰۰ دستگاه منزل مسکونی، دبستان، دبیرستان، مساجد، باشگاه، خوابگاه‌ها، کارخانه تعمیرات لوکوموتیو دیزل، ساختمان و خطوط ایستگاه، یک دستگاه موتور ژنراتور، ۹ دستگاه موتور پمپ، یک دستگاه پمپ شناور، مخزن هوایی آب، مخازن گازوئیل، شبکه آبرسانی، ۴ دستگاه برج روشنایی منهدم شدند (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۲۶-۱۲۵).

۶. در عملیات‌های فتح‌المبین و رمضان که در سال ۱۳۶۱ به وقوع پیوست؛ پایانه نظامی راه آهن در این منطقه زیر آتش حملات توپخانه عراق قرار داشت.

۷. علی محمد قره‌گوزلو مدیر کل ناحیه راه آهن جنوب در ارتباط با عملیات رمضان می‌گوید: «ضمن کارشکنی نیروهای مخالف محلی، بارها و بارها خطوط ما را منفجر می‌کردند. مثلاً قبل از عملیات رمضان ما می‌خواستیم تجهیزاتی مانند لودر و بولدوزر را توسط قطارهای باری به آن‌جا برسانیم. دقیقاً آن خطی که قطار باید تجهیزات را می‌رساند؛ منفجر کردند که ما نتوانیم به نیروها تجهیزات برسانیم (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۲۳).

۸. بمباران هوایی در کیلومتر ۹۲۱ (بین ایستگاه حسینییه و ایستگاه خرمشهر) در تاریخ ۹ بهمن سال ۶۲ که در این حادثه، قطار عملیات شن با ۲۷ واگن در هنگام تخلیه بار بر اثر اصابت پی در پی گلوله‌های توپ عراقی آسیب‌دیده که منجر به خرابی قسمت اعظم ادوات زیر واگن‌ها گردید و دو تن از مأمورین راه آهن مورد اصابت ترکش قرار گرفتند.

۹. بمباران هوایی کیلومتر ۹۲۹ بین ایستگاه حسینییه و ایستگاه خرمشهر در تاریخ ۲۳ فروردین سال ۶۲ که بر اثر آن دو نقطه از خط دچار آسیب شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۵۰).

۱۰. حمله هوایی به ایستگاه حمید در کیلومتر ۸۵۷ بین ایستگاه آب تیمور و ایستگاه حسینییه در ۱۶ اسفند ماه ۶۳ که منجر به سوختن ۱۳ واگن حامل مهمات عادی و از سرویس خارج شدن آن‌ها و آسیب ۷ واگن دیگر شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۶۳).

۱۱. بمباران ایستگاه فرعی- محل تشکیل و تنظیم قطارهای باربری- توسط هواپیماهای عراقی در ۲۸ مهر ۱۳۶۴.

۱۲. حمله چند فروند جنگنده عراقی به ایستگاه آب تیمور بین ایستگاه اهواز و حمید کیلومتر ۸۳۲ ناحیه جنوب در ۲۸ اسفند ۱۳۶۴.

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

۱۳. بمباران هوایی پل‌های تله زنگ (بین ایستگاه مازو و شهبازان) و سکوی لشگر (بین ایستگاه‌های تنگ هفت و کشور) و منهدم شدن آن در سال ۱۳۶۵ (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۹۴).

۱۴. حملات هوایی به پل تله زنگ در ۷ فروردین و ۱ مهر و دی‌ماه سال ۶۵، حمله هوایی به مواضع مسکونی و صنعتی اندیمشک و حمله به ایستگاه راه‌آهن اندیمشک در ۴ آذر، حمله هوایی به ایستگاه هفت تپه در ۴ آذر، حمله هوایی به ایستگاه بین تله زنگ و تنگ ۵ در ۳ مرداد، حمله هوایی به ایستگاه فرعی راه‌آهن اندیمشک در ۲۸ مهر، حمله هوایی به راه‌آهن ایستگاه برق در ۱۹ دی، حمله هوایی به پل سکو، حمله هوایی به ایستگاه راه‌آهن مازو-بالارود در ۳ مهر، حمله هوایی به راه‌آهن ایستگاه اهواز در ۲۷ دی‌ماه، حمله هوایی به ایستگاه حمید (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۲۱۷-۲۰۹).

۱۵. حمله هوایی به پل قطور: این پل به ارتفاع ۱۳۰ متر و به طول ۴۴۸ متر در ۵۱ کیلومتری مرز ایران و ترکیه بر روی دره قطور در نزدیکی خوی احداث شد و تنها راه اتصال شبکه راه‌آهن با اروپا بود. آسیب‌های وارده به این پل در طول جنگ تحمیلی به شرح زیر است: حمله هوایی اول در تاریخ ۲۲ اسفند ۶۴ رخ داد که منجر به آسیب پایه‌های فلزی آرک و شاسی شد. حمله دوم در تاریخ ۵ خرداد ۶۵ رخ داد و منجر به شهادت ۶ نفر از نیروهای راه‌آهن و پرسنل پدافند هوایی شد. حمله سوم در تاریخ ۲۸ بهمن ۶۵ اتفاق افتاد که خساراتی به پایه بتونی اصلی سمت رازی وارد آمد. حمله هوایی چهارم در تاریخ ۷ اسفند ۶۶ رخ داد که منجر به آسیب دیدن پایه بتونی سمت سلماس شد. پس‌ازاین حمله هوایی، عبور و مرور قطارها با سرعت ۶ کیلومتر در ساعت انجام گرفت. پنجمین حمله هوایی در ۲۶ اسفند ۶۶ رخ داد که دوباره به پایه بتونی سمت سلماس آسیب وارد شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۲۴۴-۲۴۳).

بازسازی‌های انجام شده هم‌زمان با جنگ توسط راه‌آهن

سال ۱۳۶۱، بازسازی خطوط راه‌آهن اهواز-خرمشهر پس از آزادسازی خرمشهر ظرف مدت صد روز انجام شد. در ۲۴ مهر ۱۳۶۵، بازسازی خطوط و تأسیسات مناطق جنگی استان خوزستان در رأس امور قرار گرفت. این عملیات شامل چندین بخش در زمینه‌هایی همچون: ریل‌گذاری، بازسازی پل، بازسازی خطوط آهن بین مناطق در ناحیه، بهره‌برداری از خطوط، تشکیل ایستگاه‌های خطوط، حمل مخلوط شن به دوکوهه، تکمیل ریل‌گذاری ناحیه دو کوهه و ... بود (داودی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۹۸).

پایان سال ۱۳۶۶، بازسازی پل سکو لشگر جنب ایستگاه کشور، بازسازی و نوسازی اداره راه و ترابری گناوه، بازسازی منازل سازمانی اداره کل راه و ترابری استان مرکزی، بازسازی مناطق جنگ‌زده راه‌آهن، بازسازی پل سبحانیه توسط اداره کل راه و ترابری خوزستان، بازسازی پل بستان، بهسازی و روکش آسفالت شادگان-دارخوین، بهسازی محور ایستگاه حمیدیه، بازسازی پل روگذر مقابل شرکت نورد-

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

جاده خرمشهر، بهسازی و بازسازی راه بندر اژان توسط اداره کل راه و ترابری آذربایجان غربی، بهسازی راه ارومیه، بهسازی راه اشنویه، بازسازی فرودگاه‌های کرمانشاه و اهواز (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۵۱-۲۴۹).

استتار پل‌های مهم راه آهن در سال ۱۳۶۷، شامل پل چم چیده- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل بیشه- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل آب شباندر- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل جنوبی کشور- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل سکوی لشگر- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل آب سمیرم- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل ماهور- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل دواب بالا- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل دواب پایین- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان. پل تله زنگ- طاق سنگی- ناحیه راه آهن لرستان.

بازسازی پل قطور در سال ۱۳۶۷ در ناحیه آذربایجان: آخرین باری که عراقی‌ها به‌طور جدی پایه پل را زدند اعلام کردند حرکت قطارهای ترکیه به سمت ایران متوقف شد. مسئولین راه آهن هم به سرعت جلساتی را در تبریز برگزار و تصمیماتی گرفتند (صدیق پور، ۱۳۹۷، کد خبر: ۱۸۱۸۸۳). مدیران و پرسنل راه آهن آذربایجان دست به ابتکاری زدند که حتی کسی متوجه نشد که ارتباط ریلی بین تبریز و مرز رازی قطع شده است. به این صورت که واگن‌های باری که از ترکیه وارد ایران می‌شدند، وقتی که به این پل می‌رسیدند روی کامیون قرار می‌گرفتند و از جاده خاکی به سمت دیگر پل قطور می‌رفتند و سپس روی ریل جایگذاری می‌شدند و به سمت تبریز حرکت می‌کردند. واگن‌های خالی نیز که به مقصد ترکیه و اروپا در حرکت بودند به همین منوال به آن سمت پل برده می‌شدند و روی ریل قرار می‌گرفتند تا به سیر خود ادامه دهند. این جریان برای مقامات ترکیه ابهاماتی ایجاد کرد که با وجود آسیب‌دیدگی پل قطور چگونه حمل و نقل انجام می‌شود، به همین دلیل هیاتی از ترکیه برای بررسی این موضوع به ایران آمدند و از نزدیک شاهد این شیوه حمل و نقل شدند و عملکرد را مورد تحسین قرار دادند. پس از چندین ماه این پل تعمیر شد و در این مدت با خلاقیت و زحمات مدیران و کارکنان ریلی ناحیه راه آهن آذربایجان حمل و نقل از این منطقه به خوبی انجام شد (عالیوند، ۱۳۹۷، کد خبر: ۱۶۹۷۱۸).

بازسازی پل تله زنگ در ناحیه لرستان: این پل چندین بار بمباران شد و هر بار پایه‌ها و ستون‌های آن را مورد هدف قرار دادند. ۱۶ بار به پل تله زنگ حمله شده بود و آخرین بار پل را به‌طور کامل نابود کردند. در سال ۱۳۶۶ در مسیر جنوب، پل تله زنگ مورد اصابت موشک‌های عراقی قرار گرفت و این پل آسیب شدید دید و و آرک پل که حدود ۶۰ متر بود به سمت پایین سقوط کرد و ارتباط ریلی قطع شد لذا ظرف ۴ ماه با تلاش شبانه‌روزی کارکنان راه آهن یک پل فلزی موقت به طول ۷۲ متر ساخته شد و

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

به محل انتقال و روی پایه‌های عمودی پل تله زنگ که طرفین آن قوس قرار داشت نصب گردید و بعد از ۴ ماه پل آماده بهره‌برداری شد و تردد قطارها به سمت جنوب فراهم گردید. در این مدت که پل تله زنگ قابل استفاده نبود، قطارهای مسافربری که مسافران را از تهران به سمت جنوب می‌آوردند، سمت شمال پل تله زنگ، ۳ کیلومتر بعد از آن به سمت یک پل موقت که روی رودخانه زده شده بود، مسافران را پیاده می‌کردند و پیاده از آن پل عبور می‌کردند و از یک جاده خاکی که آن طرف پل بود، عبور می‌کردند و از کنار تونل نزدیک به ایستگاه تله زنگ رد می‌شدند. در داخل ایستگاه تله زنگ قطار مسافربری که از اهواز آمده بود مسافران سوار بر آن قطار می‌شدند. هرچند که این پل برای استفاده نیروهای نظامی پیش‌بینی شده بود ولی افراد عادی نیز از آن استفاده می‌کردند. با اقدام کارکنان راه‌آهن، تمام پل‌های بین درود و اندیمشک که سنگی بودند، با برزنت و یا گذاشتن واگن استتار شد که از دید هواپیماهای عراقی مخفی باشند. خوشبختانه دیگر اتفاقی برای پل تله زنگ و آن منطقه نیفتاد (عالیوند، ۱۳۹۷، کد خبر: ۱۶۹۷۱۸).

بازسازی خط اهواز- خرمشهر: راه‌آهن اهواز- خرمشهر کلاً ۱۲۰ کیلومتر است، اما فقط ۱۷ کیلومتر آن‌که به سمت اهواز بود سالم مانده بود. راه‌آهن تصمیم گرفت ستادی تشکیل دهد و قطعات را بین نواحی آن زمان راه‌آهن که ۱۱ ناحیه داشت تقسیم کند. سهم هر ناحیه برای بازسازی خط، ۱۰ کیلومتر بود که هر ناحیه وظیفه داشت خودش بیاید و کار بازسازی را با نیروهای خود انجام دهد. از اول تیر تیم بازسازی محور اهواز- خرمشهر کلید خورد. بازسازی را ستاد جهاد بازسازی محور اهواز- خرمشهر بر عهده داشت. این خط آهنی که تقریباً صد درصد آسیب دیده بود ۹۰ روزه بازسازی شد (صدیق پور، ۱۳۹۷، کد خبر: ۱۸۱۸۸۳).

بازسازی پل سوری در ناحیه لرستان، بازسازی پل سیاه کارون در ناحیه جنوب، همچنین بازسازی حدود ۵۰ دستگاه پل با مشخصات فنی گوناگون در ناحیه راه‌آهن لرستان- جنوب که بر اثر حملات هوایی آسیب دیده بود و بازسازی پل آجی چای در ناحیه آذربایجان و بازسازی پل دختر در ناحیه آذربایجان از دیگر اقدامات بوده است (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۶۸-۲۷۱).

خلاصیت و نوآوری راه‌آهن در دوران جنگ

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و قطع ارسال وسایل یدکی به ایران، راه‌آهن از نظر تأمین وسایل و قطعات یدکی مورد نیاز خود در تنگنا قرار گرفت. به همین منظور، راه‌آهن در اولین سال پیروزی انقلاب، نمایشگاهی از قطعات مورد نیاز خود برپا کرد تا با جلب همکاری صنعتگران داخلی و تشویق آن‌ها به ساخت این قطعات، به تدریج وابستگی خود را به کشورهای دیگر قطع کند و به استقلال برسد (روابط

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و باحی

عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۶۲:۱۶). اقداماتی که در این نمایشگاه انجام گرفت شامل مواردی چون: قبول سفارش و بررسی پیشنهادهای به ساخت و ساز قطعات مورد نیاز راه آهن از سوی نهادهای مختلف، مؤسسات صنعتی، تولیدی، صاحبان صنایع، دانشگاهیان، نهادهای انقلابی، کارگران صنعت گر، جهاد سازندگی و جامعه ریخته گران بود. حاصل این تلاش‌ها، تشکیل «کمیته خودکفایی» بود که با حمایت دولت، به «جهاد خودکفایی» تغییر نام داد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۹-۷۸). خلاصه‌ای از فعالیت‌های جهاد خودکفایی به شرح زیر است:

۱. واشر سرسیلندر مسی و انواع واشرهای ترمز و واشرهای تفلون مخصوص واشر سرسیلندر و واشر کاسه بوژی واگن‌های مسافری و واشر مخروطی سر محور لاستیکی
 ۲. ساخت اتاق احتراق جرثقیل هیتاچی
 ۳. صافی توربو شارژ و صافی گازوئیل دیزل
 ۴. چرخ‌دنده پروانه خنک‌کننده
 ۵. انواع ذغال ژنراتور اصلی و کمکی
 ۶. پیراهن سیلندر دیزل الکتریک و سر و شیر و رینگ‌های پیستون سیلندر دیزل الکتریک
 ۷. انواع سگدست‌های واگن‌ها و کلاف اهرم‌بندی ترمز واگن‌ها (سینی ترمز)
 ۸. انواع اورینگ‌های سوپاپ سه قلو (مربوط به ترمز)
 ۹. لوله زانویی آب موتور دیزل.
 ۱۰. ضربه‌گیر پشت قلاب واگن مسافری و ضربه‌گیر بغل قلاب واگن مسافری اکسپرس
 ۱۱. انواع شیلنگ ترمز و لوله هوا. (روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۶۲:۱۶).
- هم‌زمان با فعالیت‌های جهاد خودکفایی در برون‌سپاری ساخت قطعات مورد نیاز، کارکنان کارخانجات راه آهن نیز با امکانات موجود شروع به ساخت کردند که از این میان، قطعاتی مانند: مدار الکتریکی ترمز، مدار چاپی ترمز خودکار، تعدادی از قطعات برق، قاب پنجره چوبی واگن‌های مسافری، بیل مکانیکی، لودر یا وسیله تعمیر تراورس‌ها مثل پنجه و سرپنجه، تویی سوزن، دستگاه پرس، جک روغنی، سوزن الکتریکی و... ساخته شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۹۱-۹۰). در سال ۱۳۵۹، قراردادهایی از جمله، قرارداد ساخت فیلتر هوای توربو شارژ لوکوموتیو دیزل الکتریک، قرارداد ساخت ۱۰۰۰ عدد واشر سرسیلندر لوکوموتیو دیزل الکتریک، ساخت ۲۰۰ عدد سرسیلندر لوکوموتیو دیزل الکتریک، بین راه آهن و نهادهای مختلف منعقد شد (داودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۹۱-۹۰).

بحث و نتیجه‌گیری

در دوران جنگ یکی از زیر مجموعه‌های خدمت‌رسان وزارت راه و شهرسازی شرکت راه‌آهن ایران است. مجموعه‌ای که باید فعالیت آن را یکی از ارکان اصلی دفاع کشور در آن ایام قلمداد کرد. نتایج نشان می‌دهد سازمان راه‌آهن در پشتیبانی از جنگ در دو بخش تخصصی و عمومی اقدامات مهمی انجام داده است. اقدامات عمومی شامل، تشکیل هشت پایگاه بسیج در مرکز و نواحی سراسر راه‌آهن، تشکیل کلاس‌های آموزش نظامی، عقیدتی، فرهنگی، جذب نیرو، سازمان‌دهی و اعزام نیروهای آموزش‌دیده به جبهه‌های جنگ، تشکیل اردوگاه نظامی و سازمان‌دهی و آموزش نظامی برای کارکنان، تشکیل کاروان‌های زیارتی و سیاحتی و اعزام خانواده‌های شهدای راه‌آهن به مشهد و قم، تشکیل ستاد کمک‌رسانی و امداد آسیب‌دیدگان حملات موشکی، ایجاد کلاس‌های آموزشی و خنثی‌سازی حملات «ش-م-ر» در راه‌آهن، ایجاد پناهگاه عمومی برای مردم و حفاظت در هنگام حملات موشکی، تشکیل دوره‌هایی در نواحی مختلف، جهت نگهداری از تأسیسات و کنترل عبور و مرور و رعایت مقررات زمان جنگ، همکاری در تهیه تسهیلات مورد نیاز رزمندگان، از جمله تغذیه نیروهای مسلح اعزامی به جبهه‌ها در ایستگاه‌های مسیر، جمع‌آوری کمک‌های نقدی و غیرنقدی در نواحی مختلف جهت تأمین نیازهای جنگ، راه‌اندازی مرکز تهیه و دوخت لباس. تهیه گونی و پلاستیک و کفپوش برای سنگرها، استفاده از ساختمان‌ها و اماکن نزدیک به خطوط راه‌آهن به‌عنوان بیمارستان؛ ساخت و انتقال پل‌های شناور. از نتایج اقدامات تخصصی می‌توان گفت که راه‌آهن در بخش انتقال نیروهای نظامی، مجروحان و همچنین ادوات نظامی بسیار تأثیرگذار بود. انتقال مجروحان به بیمارستان‌ها در نقاط امن یکی دیگر از اقدامات راه‌آهن بود که با طراحی و ایجاد واگن‌های بیمارستانی صورت می‌گرفت.

به واسطه نقش برجسته‌ای که راه‌آهن در تدارکات و پشتیبانی جنگ با حمل و نقل ادوات و تجهیزات و همچنین در بخش انتقال رزمندگان به مناطق جنگی و اسرای عراقی به اردوگاه‌ها داشت، دشمن به اهمیت آن پی‌برده و همواره به دنبال آسیب رساندن به این مجموعه بود. با توجه به نقش کلیدی که راه‌آهن در روند جنگ داشت، ارتش بعث بارها اقدام به حملات موشکی و هوایی به ناوگان ریلی و پل‌های ایران کرد و در این راستا راه‌آهن متحمل خسارات فراوانی شد. بعد از پایان جنگ تحمیلی و آغاز امکانات کشور در راه سازندگی توسعه راه‌آهن هم شتاب بیشتری گرفت و با احداث خطوط جدید و نوسازی ناوگان مسافری و باری و پل‌ها در راستای توسعه و پیشرفت کشور گام برداشته است. در دوران جنگ تحمیلی راه‌آهن جمهوری اسلامی توانست خلاقیت، نوآوری و دستاوردهای جدیدی در راستای خودکفایی داشته باشد.

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

منابع

- ۱) آبراکرامبی، نیکلاس و همکاران. (۱۳۷۰) "فرهنگ جامعه‌شناسی" (چاپ اول)، ترجمه حسن پویان، تهران: انتشارات چاپخش.
- ۲) بوتول. گاستون. (۱۳۶۶) "جامعه‌شناسی جنگ"، ترجمه هوشنگ فرخجسته، تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- ۳) تولایی، سیمین. (۱۳۷۵) "درآمدی بر مبنای جغرافیای اقتصادی"، چاپ اول، جهاد دانشگاهی.
- ۴) جمالی، اصغر. رستمی، محمود (۱۳۸۱) "تاریخ نظامی جهان و هنر جنگ"، تهران، انتشارات دانشکده افسری امام علی، چاپ اول.
- ۵) حسینی تاش، سیدعلی (۱۳۸۷) بررسی مفهومی پدیده جنگ زمینی آینده، نگرش راهبردی، شماره ۹۰-۸۹.
- ۶) خسروانی، عباس. کوکنار، جلال‌الدین (۱۳۹۳) "سند افتخار (نقش راه آهن اراک در دفاع مقدس)"، ناشر عطش.
- ۷) داودی، آرش. (۱۳۹۶) "حماسه جاوید (نقش راه آهن در هشت سال دفاع مقدس)"، برگرفته از پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل، ناشر الهام گودرزی، کد مطلب: ۱۰۸۳۷۸.
- ۸) داودی، آرش، صدیق، مریم. خاوری، جمشید (۱۳۹۵) "حماسه جاوید؛ نقش راه آهن جمهوری اسلامی ایران در دوران دفاع مقدس"، جلد اول و دوم (چاپ اول).
- ۹) روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران.
- ۱۰) ریتزر، جورج (۱۳۹۰) "نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر (چاپ هفدهم)"، ترجمه: محسن ثلاثی، انتشارات علمی.
- ۱۱) صدیق پور، حمید (۱۳۹۷) تاریخ شفاهی راه آهن ایران؛ فرازها و فرودها برگرفته از لینک www.tinn.ir/fa/tiny/news کد خبر: ۱۸۱۸۸۳.
- ۱۲) صادقی فسایی، سهیلا. عرفان‌منش، ایمان (۱۳۹۴) مبانی روش‌شناختی پژوهش اسنادی در علوم اجتماعی؛ مورد مطالعه: تأثیرات مدرن‌شدن بر خانواده ایرانی. فصلنامه علمی- پژوهشی راهبرد فرهنگ. دوره ۸، شماره ۲۹.
- ۱۳) عالیوند، پرویز (۱۳۹۷) تاریخ شفاهی راه آهن ایران؛ فرازها و فرودها. برگرفته از لینک www.tinn.ir/fa/tiny/news کد خبر: ۱۶۹۷۱۸.

فصلنامه رهیافت‌های نوین مدیریت جهادی و حکمرانی اسلامی، شماره ۶، تابستان ۱۴۰۱

۱۴) مجیدی، راضیه سادات. میره‌ای، محمد. احمدی، سید عباس (۱۳۹۶) تدوین راهبردهای توسعه حمل و نقل ریلی در ایران، فصلنامه مجلس و راهبرد، سال ۲۴، شماره ۸۹.

۱۵) هاوارد، مایکل (۱۳۷۷) "کلازویتس" ترجمه غلامحسین میرزا صالح، تهران، طرح نو.

۱۶) ناصری، اصغر (۱۳۹۴) نقش حمل و نقل ریلی در توسعه اقتصادی، برگرفته از سایت دنیای علم و تکنولوژی.

- 17) Abercrombie, Nicholas et al. (1991) "Culture of Sociology" (first edition), translated by Hassan Pouyan, Tehran: Chapakhsh Publications.
- 18) Bouthoul, Gaston (1987) "Sociology of War", translated by Houshang Farrokhjasteh, Tehran: Islamic Revolution Publications and Education.
- 19) Tavalayi, Simin (1996) "Introduction based on economic geography", first edition, University Jihad.
- 20) Jamali, Asghar Rostami, Mahmoud (2002) "Military History of the World and the Art of War", Tehran, Imam Ali Officer Publications, First Edition.
- 21) Hosseini Tash, Seyed Ali (2008) Conceptual study of the phenomenon of future land war, strategic attitude, No. 90-89.
- 22) Khosravani, Abbas Poppy, Jalaluddin (2014) "Honor Document (Role of Arak Railway in Sacred Defense)", published by Atash.
- 23) Davoodi, Arash (2017) "Javid Epic (The Role of the Railway in the Eight Years of Holy Defense)", taken from the comprehensive specialized information portal of the transportation industry, published by Elham Goodarzi, content code: 108378.
- 24) Davoodi, Arash and Maryam Siddiq and Jamshid Khavari (2016) "The Eternal Epic; The Railroad Role of the Islamic Republic of Iran during the Holy Defense", Volumes I and II (First Edition).
- 25) Public Relations of the Railways of the Islamic Republic of Iran.
- 26) Ritzer, George (2011) "Sociological Theory in Contemporary Times (Seventeenth Edition)", translated by Mohsen Thalasi, Scientific Publications.
- 27) Sedighpour, Hamid (2018) Oral history of Iran Railway; Ups and downs taken from the link [www.tinn.ir / fa / tiny / news](http://www.tinn.ir/fa/tiny/news) News ID: 181883.
- 28) Sadeghi Fasaei, Soheila. Erfanmanesh, Iman (2015) Methodological foundations of documentary research in social sciences; Case study: The effects of modernization on the Iranian family. Cultural Strategy Quarterly. Volume 8, Number 29.
- 29) Alivand, Parviz (2018) Oral history of the Iranian railway; Ups and downs. Retrieved from the link [www.tinn.ir / en / tiny / news](http://www.tinn.ir/en/tiny/news) News ID: 169718.
- 30) Majidi, Raziéh Sadat. mirei, mohammad. Ahmadi, Seyed Abbas (2017) Development of Rail Transportation Development Strategies in Iran, Parliament and Strategy Quarterly, Volume 24, Number 89.

واکاوی نقش راه آهن ایران در پشتیبانی از رزمندگان و مدیریت انقلابی.../هاشم‌زهی و یاحی

- 31) Howard, Michael (1998) "Klazowitz" translated by Gholam Hossein Mirza Saleh, Tehran, new design.
- 32) Naseri, Asghar (2015) The role of rail transport in economic development, taken from the site of the world of science and technology.