

پل قطور، از بزرگ‌ترین و حساس‌ترین پل‌های ریلی خاورمیانه به شمار می‌رود.

پل قطور، نماد ایستادگی

هادی قنبری، کارشناس حمل و نقل

بزرگ فلزی و سنگی و همچنین تعداد ۳۷ تونل بزرگ و کوچک بر اهمیت این منطقه از دیارمان افزوده و جاذبه‌های بسیار زیبایی را پدید آورده است.

این پل در سال ۱۳۴۷ توسط دو شرکت ایرانی (رانکین) و شرکت اتریشی (پور) پی ریزی و پایه‌های بتونی آن اجرا و اسکلت فلزی و شاسی آن توسط امریکائی‌ها انجام گرفت و در تاریخ ۵/۷/۱۳۵۰ خط ریلی ایران و ترکیه رسماً افتتاح و مبادله کالاهای اساسی کشورهای اروپائی و ایران از این طریق امکان پذیر شد و نقطه عطفی در تاریخ راه آهن ایران به شمار آمد.

راه آهن ایران و ترکیه که در سال ۱۳۴۷ احداث و در تاریخ ۱۳۵۰ بهره برداری شد برای هردو کشور ایران و ترکیه بسیار حائز اهمیت است، ولی این پل مهم برای ایران، بسیار حساس و حیاتی محسوب می‌شود. قطارهای حامل مواد سوختی، کالا، تانکرهای سوخت رسان و در سال‌های اخیر ناوگان مسافربری به قطارهای عبوری از این محل افزوده شده است که از پایانه‌ی تبریز به وان و ایستگاه قره‌تپه سلماس و نیز از طریق پایانه‌ی سرای خوی که در کیلومتر ۶۸ در نزدیکی مرز امکان پذیر است.

این راه ریلی تنها ۵۳ کیلومتر آن در محور خوی قطور واقع شده است و ابتدای آن در کیلومتر ۱۸ و انتهای آن کیلومتر ۷۳ نقطه صفر مرزی ایران و ترکیه است. این خط ریلی از طریق کوه‌های اوزالپ به وان و در نهایت به اروپا متصل می‌شود. به طور کلی ابتدای این خط راه آهن، کشور چین و انتهای آن

پل فلزی راه آهن ایران و ترکیه، در کیلومتر ۲۱ جاده آسفالته محور خوی - قطور در منطقه‌ی خوش آب و هوا با منظر زیبا و بدیع و آبشارهای کوچک و بزرگ که از ارتفاعات کوه‌ها با سایش و صدای روح افزا، خود را به رودخانه جاری قطور می‌رسانند، واقع شده است.

این پل را باید نماد ایستادگی خواند چراکه مردم خوی به‌یاد دارند در جریان جنگ تحمیلی، عراقی‌ها در چند حمله هوایی پیاپی به پایه‌های بتونی این پل درصدد قطع مسیر راهبردی ایران به اروپا برآمدند که سرانجام ناکام ماندند.

رودخانه قطور از دریاچه کازالی ترکیه سرچشمه گرفته و بعد از عبور از نقطه صفر مرزی کاپی کوی ترکیه وارد دره قطور می‌شود و بعد از سیراب کردن زمین‌های منطقه ایواغلی، به رودخانه آشام و در آخر به رود ارس می‌ریزد. این رود دائمی نقش به‌سزائی در کشاورزی منطقه دارد. پوشش گیاهی دره قطور که ابتدای آن و مدخل ورودی همان پل هوئی است سراسر پوشیده از نباتات و گیاهان داروئی است که همه ساله تعداد کثیری از مردم شهرمان برای تفریح و استراحت به طبیعت آن‌جا روی می‌آورند.

پل هوایی قطور از بزرگ‌ترین و حساس‌ترین پل‌های ریلی خاورمیانه به‌شمار می‌رود. این پل مهم همچنین نقش به‌سزائی در مبادله کالا و مسافر بین ایران و اروپا و بر عکس دارد. این تنها پل موجود در محور قطور نیست بلکه تعداد ۲۵۴ پل کوچک و

**مردم شهرستان خوی
و اهالی نزدیک به پل
هوئی مانند روستای
سنور، رهال، استران،
دره خان و غیره
خاطرات بمباران‌های
هوئی پل قطور را
فراموش نکرده‌اند**



پایانه مسافری خوی، معماری یگانه

پایانه مسافری خوی که بزرگ‌ترین پایانه مسافری شمال غرب و غرب کشور است در مدت ۴ سال با همکاری شورای اسلامی و شهرداری شهرستان خوی با اعتباری بیش از ۵۰ میلیارد ریال تکمیل شده است. کل مساحت این پروژه ۹۴ هزار و ۱۷۸ هزار متر مربع است و زیربنای این پروژه ۸ هزار و ۱۴۲ مترمربع با ۱۶ غرفه تجاری است.

یوسف کربلای خلیلی شهردار خوی به طراحی ویژه این پایانه مسافری اشاره دارد که با توجه به شرایط اقلیمی منطقه و استفاده از نور خورشید در تابستان، غلبه بر باد غالب و مزاحم زمستان طراحی شده تا بیشترین میزان استفاده از گرمایش خورشیدی ممکن باشد. همچنین نوع طراحی کمک می‌کند تا بادهای مزاحم زمستانی محیط درون را با مشکل مواجه نسازد و از استهلاک ساختمان جلوگیری شود.

ظرفیت روزانه پایانه مسافری برای جابجایی مسافر ۴ هزار و ۵۰۰ نفر است که در طراحی و ساخت این مجموعه از نظرات مهندسی و کارشناسان بومی و محلی بهره‌گیری شده است. این پایانه دارای سکوهای مسافر و بارانداز است و سامانه مسافریهای شخصی نیز در این پایانه مسافری مستقر و آماده خدمات رسانی به مسافری هستند.



اروپا است که این امر، نقش و اهمیت این راه را که تنها به وجود پل بسیار زیبا و عظیم قطور بستگی دارد، افزوده است.

طول این پل حساس ۴۴۸ متر، طول ارک فلزی پل ۲۲۳ متر و ارتفاع آن از سطح رودخانه قطور ۲۸/۱۱۸ سانتی متر دارای ۱۰ عدد پایه بتونی مسلح بوده که ۶ عدد از این پایه ها به طرف خوی و ۴ عدد از پایه های بتونی به سمت رازی امتداد دارد و در مجموع دارای ۸ دهنه که به صورت اکس به اکس در امتداد هم گسترش یافته‌اند.

این پل فلزی در گذشته به رنگ قرمز بود لیکن جهت استتار از حمله هوایی دشمن عراقی، به رنگ خاکی رنگ آمیزی شده است.

به طور کلی وجود پل هوایی در مدخل ورودی به دره معروف قطور علاوه بر جاذبه گردشگری، اهمیت نظامی بسیار زیادی برای کشورمان نیز دارد که هدف از تاسیس و استقرار پادگان نظامی ارتش در شهرستان خوی، در مرحله نخست برای حراست و سد کردن قوای بیگانه از محور خوی - قطور که از جمله معدود محورهای راهبردی کشورمان محسوب شده، است و در این بین فرماندهان و دانشجویان دوره عالی نظامی (فرماندهی و ستاد) در طول سال چند بار برای شناسائی و افزایش دانش نظامی خودشان حضوراً برای توجیه عینی از پل ها و تونل‌ها و تنگه به این محور اعزام می‌شوند.

مردم شهرستان خوی و اهالی نزدیک به پل هوایی مانند روستای سنور، رها، استران، دره خان و غیره... خاطرات بمباران های هوایی پل قطور را هرگز فراموش نکردند.

در طول جنگ تحمیلی بارها این پل مورد تعرض هواپیماهای عراقی جهت انهدام و ساقط نمودن مبادله ریلی ایران و اروپا قرار گرفت و تعداد بمباران‌ها و تاریخ آسیب های وارده به شرح زیر است:

- حمله هوایی اول در تاریخ ۲۲/۱۲/۶۴ که منجر به آسیب پایه های فلزی ارک و شاسی شد.
- دومین حمله هوایی در تاریخ ۵/۳/۶۵ منجر به شهادت ۶ نفر از نیروهای راه آهن و کارکنان پدافند هوایی شد.
- حمله سوم در تاریخ ۲۸/۱۰/۶۵ منجر به وارد شدن خسارتی به پایه بتونی اصلی سمت رازی شد.
- حمله چهارم در تاریخ ۷/۱۲/۶۶ که پایه بتونی سمت سلماس آسیب دید
- حمله هوایی پنجم در تاریخ ۲۶/۱۲/۶۶ دوباره به پایه بتونی سمت سلماس انجام شد.

به علت خسارات وارده، در اوایل قطارها، برای کاستن از شدت تکان پل، با موتور خاموش از پل عبور می کردند که خود دارای خطرات عدیده بود لیکن برای جلوگیری از خطرات احتمالی در آن زمان، ایران اقدام به احداث راه ریلی کنار پل از سمت کنار پل روستای استران کرد ولی به علت سربالائی مضاعف جواب گوی حرکت لکو موتیوها نشد که با ترمیم و تزریق بتون به پایه های بتونی پل، توسط مهندسیان ایرانی، عملاً راه کنارگذر متروک ماند.