

Утверждено Государственным  
Комитетом Обороны 13 октября  
1941 года.

## ДИРЕКТИВЫ

### ПО ТРАНСПОРТНЫМ ВОПРОСАМ ИРАНА.

Советская железнодорожная комиссия, Посольство и Торгпредство в Тегеране при обсуждении с англичанами и при решении транспортных вопросов Ирана должны исходить из следующего:

1. Поддержать все мероприятия англичан, направленные на увеличение в короткий срок пропускной способности Транс-Иранской железной дороги до нормы полного использования однопутного пути (не менее 12 пар поездов в сутки). Настаивать при этом, чтобы до конца 1941 г. англичанами было предоставлено Транс-Иранской железной дороге 1000-1500 вагонов и 100-150 паровозов.

2. Поддержать предложение англичан о проведении второй колеи Транс-Иранской дороги, если англичане будут продолжать выдвигать это предложение. Исходить из того, что Транс-Иранская железная дорога, сверх удовлетворения потребности в местных перевозках, должна перевозить ежедневно транзитом в СССР грузы в количестве 2-3 тыс. тн.

3. Для воинских советских и английских перевозок применять железнодорожные тарифные ставки, установленные для перевозок иранской армии.

Пересмотреть в сторону снижения существующие тарифы по остальным грузам и добиться установления льготных тарифных ставок для советских транзитных грузов, особенно таких, как руда, джут, шерсть, каучук, свинец, козья шкура, линтер, солодковый корень.

4. Внести в заключенные НКПС с Министерством Путей Сообщения Ирана соглашения (в Соглашение о Советско-Иранском железнодорожном сообщении и в пограничное железнодорожное соглашение о порядке движения поездов, передачи пассажиров, багажа, товара-багажа, грузов и вагонов на пограничных передаточных станциях) изменения, предусматривающие:

- а) установление бесперегрузочного сообщения от советских железнодорожных станций до станции Тавриз-Джильфинской жел. дороги и обратно в вагонах советских железных дорог с обслуживанием советскими бригадами машинистов и кондукторов;
- б) введение прямой накладной на весь путь следования груза в указанном в п. "а" направлении.

5. Впредь до углубления порта Бендер-Шах главная масса грузов, перевозимых Транс-Иранской ж.д. транзитом в СССР, должна перегружаться на автомобили: а) в Казвине - для переправки в порт Пехлеви, б) в Шахи и в Кередже - для переправки в порт Новшахр и в) в Зенджане - для отправки на автомобилях в Тавриз.

6. Транспортировку в Каспийские порты Ирана и в Тавриз перегружаемых в Казвине, Шахи, Кередже и Зенджане транзитных грузов производить автотранспортными частями советской армии в Иране.

7. Поддержать предложение англичан об организации автотранспортными средствами англичан доставки транзитных грузов на автомобилях из портов Персидского залива до Тавриза и до Каспийских портов Ирана, сверх тех количеств транзитных грузов, которые будут перевозиться Транс-Иранской железной дорогой.

8. Признать необходимым продолжение строительства железной дороги Зенджан-Тавриз с тем, однако, чтобы колея от Таври-

за до Зенджана была широкая (одинаковая с советской колеей).

9. После постройки участка железной дороги Зенджан-Тавриз перешить существующую узкую колею от Зенджана до Тегерана на широкую.

10. СССР берет на себя обеспечение поставки необходимого количества рельсов и других материалов для завершения строительства участка железной дороги Зенджан-Тавриз, а также - необходимого подвижного состава (паровозы, вагоны) для эксплуатационного обслуживания линии Тегеран-Тавриз.

11. По вопросу о контроле над действиями Транс-Иранской железной дороги исходить из того, что:

а) общие вопросы руководства Транс-Иранской ж.д. решаются единой комиссией, состоящей из представителей СССР, Англии и Ирана;

б) Контроль же над участками ж.д. от Бендер-Шаха до Кума, от Тегерана до Зенджана, от Гярсара до Шахруда, а также над железнодорожной веткой от Тавриза до Джульфы осуществляется Советским Командованием, причем тегеранские железнодорожные мастерские могут эксплуатироваться английскими кадрами, если на этом будут настаивать англичане;

в) От Кума и южнее контроль осуществляется Командованием английских войск.

12. В том же порядке (п.9) осуществляется контроль над шоссевыми дорогами Ирана. При этом должны быть разработаны и приняты меры, чтобы Иранское Правительство поддерживало в должном состоянии шоссевые дороги, имеющие значение для транзитного грузопотока и для снабжения войск СССР и Англии.

Тот же порядок контроля должен распространяться на воздушные пути сообщения и гражданские аэродромы Ирана.

В е р н о: *Кривошеина*