



تاریخچه حمل و نقل ریلی
به نقل از علی گنجی

راه طولانی راه آهن

۱۳



سیده الهه حسینی
می خواست در قطار عاشق شود

ناصر توبه من

بد کردی!

۱۴



سپهر جمعه زاده طی یادداشتی
مخالفت خود را با قطار اعلام کرد

چرخ کبود

۱۵



فاطمه عودباشی از
قطارهای عجیب سریلانکا می گوید

من و قطارهای

سریلانکا

۱۶

پنجشنبه ۲۲ مهر ماه ۱۴۰۰ شماره ۶۰۵۴

۱۳

هفتک جام جم

ویژه نامه آخر هفته روزنامه جام جم ■ شماره بیست و چهارم ■ ۴ صفحه

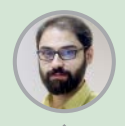
«هفتک جام جم» چهار صفحه ویژه از روزنامه جام جم است. جایی که قرار است هر آخر هفته دور هم بنشینیم و راجع به موضوعی که در زندگی روزمره درگیر آن هستیم و کمتر به آن فکر می کنیم، صحبت کنیم. آخر هفته ها با «هفتک جام جم» همراه باشید. موضوع این شماره: «قطار»



در این شماره از هفتک خواهیم گفت که قطار فقط یک وسیله حمل و نقل نیست و برای خودش یک مکتب به حساب می آید

یک واگن خاطره

عکس جام جم



علی گنجی

روزنامه نگاری که

ته و توی همه چیز

رادی می آورد

راهی بدون آهن

اولین راه آهن ها و ریل ها آهنی نبودند. شاید زمانی این اختراع به ایران رسیده است که جنس اش عوض شده بود تا راه آهن نامگذاری شود. یونانیان باستان حدود ۶۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، سیستم حمل و نقل ریلی را ساختند. این راه آهن یا درواغ مسیر ریلی، یک سری شیار ساده در زمین بود که چرخ دستی های چوبی را در مسیرهای پنج کیلومتری با سرعت بیشتری به حرکت درمی آورد. یونانیان برای حمل و نقل کالا یا مصالح ساختمانی از آن استفاده می کردند و اسمش را دیولکاس گذاشته بودند. معروف ترین مسیر دیولکاس، یونانیان را از جزیره کورینت به شبه جزیره پلپونز می رساند؛ مسیری که چند بخش کوچکش تا به امروز باقی مانده است.

۲۰ قرن تا پیشرفت

راه های ریلی تا ۲۱۰۰ سال بعد تکامل ویژه ای نداشتند تا این که در قرن ۱۶ و در اروپا پیشرفت بزرگی حاصل شد. اگر به سالزبورگ اتریش سفر کنید، یکی از جاذبه های اصلی تاریخی آن خط ریل Reisszug است که بعد از پنج قرن هنوز مورد استفاده قرار می گیرد. البته که شکل قطارهای روی آن تغییر کرده اند اما مسیر در همان نقاط باقی مانده و پذیرای توریست ها و شهروندان اتریشی است. مسیر اتریشی برای حمل مسافر و کالا تا قلعه معروف شهر به کار می رفت. مدت کوتاهی پس از این پیشرفت تکنولوژیکی، راه های ریلی پیشرفت قابل توجهی داشتند و به صورت عمومی تری مورد استفاده قرار گرفتند. سیستم کارکرد این خطوط مشابه دیولکاس بود که واگن ها توسط اسب روی مجموعه ای از ریل های چوبی کشیده می شدند. در سال های ۱۷۶۰ به بعد، ریل های فلزی به صورت عمده به خطوط

حمل و نقل ریلی چه مسیری را در تاریخ پیموده است؟

راه طولانی راه آهن



تاریخی دارد. این خط آهن که در ابتدا به عنوان راه آهن معدن سنگ آهنک شناخته می شد، بین سوانسی و ممپلس کار می کرد و تحول دیگری در صنعت ریلی رقم زد. ایده این کار به بریتانیا هم رسید و به توسعه اولین نیروی بخار و سپس نیروی الکتریکی منجر شد. راه آهن موبلز اگرچه در سال ۱۹۵۹ بسته شد اما تاثیر خود را تاریخ راه آهن برای همیشه حفظ خواهد کرد.

تکامل ریلی

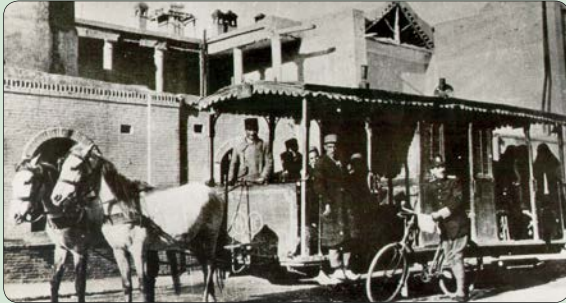
در سال های بعد از پیشرفت اولیه در راه آهن و خطوط ریلی، قطارهای مختلف شکل امروزی تری به راه آهن بخشید. جورج استفنسون در قامت یک پیشگام واقعی به میدان آمد و تعداد زیادی از طرح ها و اختراعات پیشینیان را به کمال رساند. اولین لکوموتیو چسبنده موفق و اولین قطار مسافربری با بخار از نوآوری ها و خلاقیت های او بود که به درستی از تجربیات گذشته درس گرفته بود. ایده اولین واگن راه آهن هم متعلق به اوست که آن را آزمایش نامید. راه آهن های الکتریکی در سال ۱۸۳۷ راه افتادند. اولین راه آهن به این شکل در اسکاتلند و توسط یک شیمیدان طراحی شد. رابرت دیویدسون یک باتری اختراع کرد که در لکوموتیوهای بزرگ با عنوان گالوانی به کار می رفت. اختراع شیمیدان اسکاتلندی زیر سایه مدیریت به مسئولان آن دوره دوام نیاورد و کارگران ناراضی راه آهن در یک اعتصاب و خشم سراسری تمام باتری های گالوانی و قطارهایش را نابود کردند. بعدها ورنر زیمسن آلمانی با استفاده از تحقیقات دیویدسون قطار مشابهی را ساخت. تراموای

عصر دیزل و قطار سریع السیر

راه آهن های دیزلی توانستند سفرهای ریلی را به سطح کاملاً جدیدی برسانند و سوخت پربرتری برای استفاده از سوخت زغال سنگ و برق ارائه دهند. اولین راه آهن دیزلی سال ۱۹۰۶ در سوئیس با تلاش مشترک رودولف دیزل، آدولف کلوژ و گبرودر سولزر ایجاد شد. ایده راه آهن دیزلی اگرچه انقلابی مهم بود اما نتوانست به موفقیت تجاری فوری برسد. زمانی این اتفاق افتاد که هرمان لمپ، یک مهندس برق، توانست سیستم کنترلی را طراحی کند که حرکت قطارهای دیزلی را بسیار ساده تر کرد و کنترل قطار با یک اهرم ساده انجام می گرفت. جدیدترین پیشرفت بعد از دیزل، معرفی قطارهای سریع السیر بود. قطار با سرعت هایی که به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت و بالاتر از آن می رسید، شبیه روایی بود که به حقیقت پیوسته است. اولین گونه از این قطارها بین توکیو و اوزاکا حرکت می کرد که بعد از آن و با سرعت بالایی در کشورهای دیگر همچون بریتانیا، چین و فرانسه نیز ساخته شد. سرعت پیشرفت قطارها هنوز متوقف نشده و اخباری مربوط به قطارهایی که روی آب حرکت خواهند کرد یا از هیدروژن استفاده می کنند، نشان از آینده روشنی است که در صنعت راه آهن رقم خواهد خورد.

ایران به دنبال راه آهنی

ایران برای دستیابی به حمل و نقل ریلی مسیر پرپیچ و خمی را طی کرد. اعمال نفوذ بیگانگان و بی تدبیری شاهان و مسئولان دوره، سرعت پیشرفت راه آهن را به شدت کند کرده بود. امیرکبیر با شنیدن آوازه راه آهن و فواید آن تمایل زیادی به ورود این صنعت به ایران داشت اما روس ها و انگلیسی ها نگذاشتند او به هدفش برسد. روسیه می ترسید انگلیسی ها با استفاده از راه آهن ایران به مرز روسیه برسند و انگلیس هم می ترسید که روس ها با راه آهن سراسری در ایران به خلیج فارس برسند. بی پولی دولت ایران هم مزید بر علت شد تا راه آهن به کشور نرسد. بعد از مدت ها و در سال ۱۸۴۸ اولین خط راه آهن به نام خوشترایا کشیده شد که رشت را به بندرانزلی متصل می کرد. اگرچه راه آهن های دیگری در ایران به صورت پراکنده ساخته شد اما مهم ترین آن در سال ۱۸۸۲ میلادی بین تهران و حرم حضرت عبدالعظیم کشیده شد. این خط آهن بسیار مورد استقبال قرار گرفت و مردمی را که یک روز در سفر بودند چندساعته به مقصد می رساند. این پیشرفت البته مورد استقبال همه قرار نگرفت و چارواکرا که مسافران شان کم شده بود به راه آهن معترض بودند. در کنار این معترضین هم عده ای مرتجع و خرافاتی اعتقاد داشتند که سوت قطار، مردگان را بیدار می کند. زمانی که یکی از زائران در پیاده شدن عجله می کند و با رفتن چرخ زیر پایش کشته می شود، مردم راه آهن را تخریب می کنند. گسترش بیشتر راه آهن در ایران در زمان جنگ جهانی رقم خورد. بالطبع نه برای راحتی مردم ایران در حمل و نقل، بلکه برای جابه جایی نیروهای روس. راه آهن تبریز جلفا در سال ۱۹۱۳ ساخته شد و روس ها از آن برای لشکرکشی به تبریز استفاده می کردند. انگلیسی ها نیز برای عقب نماندن از قافله چپاول ایران، در خوزستان خط آهنی را افتتاح کردند تا جابه جایی نفتی را انجام دهند. با آغاز جنگ جهانی اول، انگلیسی ها راه آهن دیگری به طول ۷۰ کیلومتر از کویته به زاهدان کشیدند. علاقه رضاخان به شمال ایران و حذف روس ها از نقشه سیاسی ایران، باعث شد تا دولت ایران بتواند جدی تر به توسعه راه آهن فکر کند. با عوض شدن شرایط سیاسی دیگر مخالف خارجی وجود نداشت و با وضع مالیات بر قند و شکر و چای، هزینه ساخت راه آهن تامین شد. مسیر عجیب و پرهزینه ایران در ساخت راه آهن هنوز ادامه دارد. امروزه ۱۵ هزار کیلومتر شبکه راه آهن استاندارد در ایران وجود دارد که در حال افزایش است.



عکس: سید جمعی کنار اولین قطار در ایران