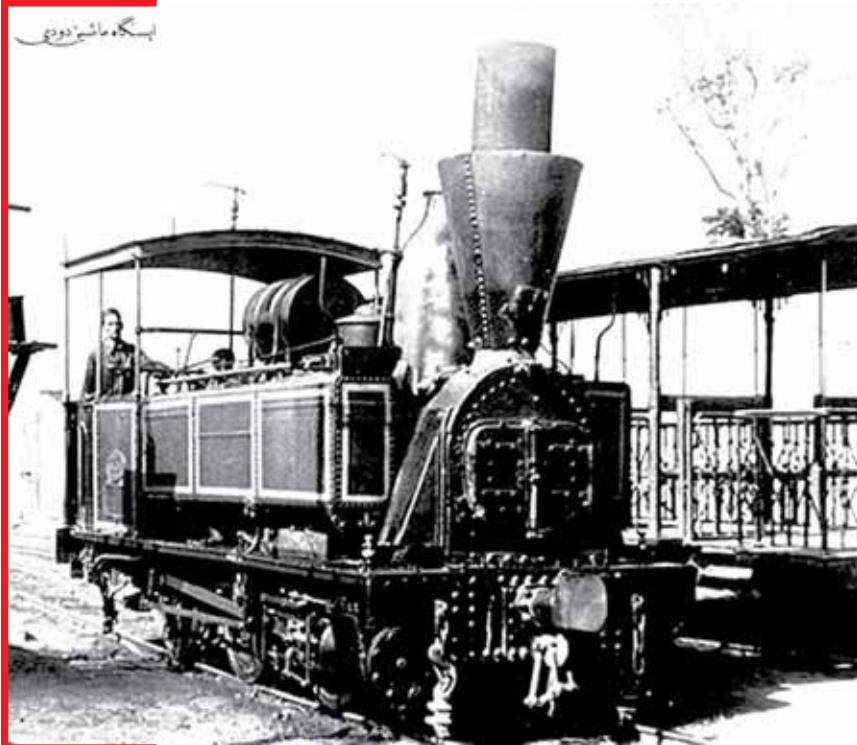


ماشین دودی



ایستگاه ماشین دودی

پیش از آن که اتومبیل یا همان خودرو وارد ایران شود، جابه‌جایی بار و مسافر با چهارپایان بود. الاغ، اسب، قاطر، آستر و شتر چهارپایانی بودند که در کاروان‌ها مسافران را جابه‌جا یا همراهی می‌کردند. گاری، درشکه و کالسکه نیز از وسایل رفت و آمد به ویژه در شهر تهران بود. گاری، هم برای حمل بار و هم برای حمل مسافر استفاده می‌شد و عمومی‌ترین وسیله نقلیه در ایران قدیم و عهد قاجار محسوب می‌شد. از درشکه بیشتر در شهرها استفاده و کالسکه نیز منحصر به اشراف و اعیان بود و جنبه اختصاصی داشت.

در سال ۱۲۲۹ ش (۱۲۶۷ ق) مقارن با دوره سلطنت ناصرالدین شاه، نخستین کالسکه به همت «معیرالممالک» در تهران ساخته شد و بعد از مدت کوتاهی، استفاده از کالسکه رواج یافت. به علت نامناسب بودن خیابان‌ها و کوچه‌ها، تردد کالسکه مشکل بود و به همین دلیل دولت وقت، تصمیم گرفت خیابان‌ها و کوچه‌ها را سنگ‌فرش کند. این تنها مشکل نبود بلکه اغلب، فضولات اسب و قاطر خیابان‌ها و کوچه‌ها را زشت و آلوده می‌کرد. مأموران بلدیه (شهرداری) با جاروهای بلند فراشی این فضولات را در نهرهای کنار خیابان‌ها می‌ریختند و شب هنگام که آب در نهرها جریان می‌یافت این فضولات را به خانه‌ها، حوضها و آب‌انبارهای مردم می‌برد.

به تدریج خطوط کالسکه‌رانی برای جابه‌جایی مسافر و محموله‌های پستی بین شهرهای مختلف دایر و امتیاز آن به برخی از کالسکه‌داران واگذار شد. کالسکه‌رانی تهران - رشت، تهران - قم - کاشان و اصفهان از آن جمله بودند اما ناامنی و ناهمواری راه‌ها همچنان معضل بزرگی بود.

رشد تهران، به صورت یک شهر ۱۰۰ هزار نفری در سال ۱۲۶۹ خورشیدی، ضرورت ایجاد یک سازوکار حمل و نقل عمومی را آشکار ساخت و به دنبال آن امتیاز نخستین شرکت درشکه‌رانی تهران به «میرزا جوادخان سعدالدوله» از کارکنان عالی‌رتبه وزارت امور خارجه (که چندسال بعد وزیر مختار ایران در بلژیک شد و نخستین اتومبیل‌ها را او برای مظفرالدین شاه خریداری کرد) واگذار شد.

ماشین دودی

ناصرالدین شاه در سال ۱۲۵۱ ش به تفلیس سفر کرد. در جریان همین مسافرت بود که بسیاری از جلوه‌های جدید فناوری را دید و در نظرش خوش آمد. یکی از این جلوه‌ها، ترن بود. هنگامی که شاه در تفلیس سوار ترن شد، دل از کف داد و مبهوت این وسیله شد. بعد از سفر، چندان نگذشت که شخصی به نام مسیو بوتال که یک مهندس فرانسوی بود، نزد وی آمد و ایجاد یک خط آهن از تهران به حضرت عبدالعظیم را پیشنهاد داد. از آنجا که ناصرالدین شاه به قطارسواری علاقه داشت با این طرح موافقت کرد. بوتال موظف شد تا یک خط آهن هشت و نیم کیلومتری از تهران به حرم حضرت

عبدالعظیم ایجاد کند و بدین ترتیب در سال ۱۲۶۵ قرار دادی میان او و ناصرالدین شاه امضا شد. مهندس بوتال با کمک چند بلژیکی، شرکتی به نام شرکت راه آهن و تراموای ایران را با سرمایه‌ای معادل ۵ میلیون فرانک تشکیل دادند و خیلی زود مقدمات کار فراهم شد. مقرر شد لکوموتیوها و واگن‌های مورد نیاز که جمعاً شامل ۵ لکوموتیو و ۲۰ واگن بود در بروکسل ساخته و به صورت قطعات مجزا وارد ایران شود. پس از چندین ماه، ماشین دودی آماده و از طریق بادکوبه وارد کشور شد و از آنجا به تهران رسید. چنین بود که ماشین دودی پس از ۲ سال در تهران آغاز به کار کرد. این قطار از نوع ترن‌های بخاری ساخت بلژیک بود و علت شهرت آن به ماشین دودی، بخاری بود که از دودکش لکوموتیو آن خارج می‌شد. بالاخره موعد افتتاح ماشین دودی فرارسید و ناصرالدین شاه سوار بر کالسکه سلطنتی خود از عمارت ارگ خارج شد و برای افتتاح ماشین دودی به سمت میدان قیام که ایستگاه ماشین دودی آنجا بنا شده بود رفت و بر واگن شاهی سوار شد. هنگامی که این وسیله عجیب پیش می‌رفت دوباره او همان لذت ترن سواری برایش تداعی

ماشین دودی دو ایستگاه داشت. نقطه آغاز این خط نزدیک خیابان دروازه خراسان (میدان قیام و پارک کوثر فعلی) و نقطه پایانی جلوی در حرم حضرت عبدالعظیم در شهر ری بود