

توصیه‌های ایمنی در آتش‌سوزی‌های اتومبیل

بیشتر آتش‌سوزی‌های اتومبیل در زمان تصادف ایجاد می‌شود و رعایت این ۸ نکته برای جلوگیری و کنترل آن ضرورت دارد:

۱-سیم‌ها و کابل قطب مثبت باتری به سرعت از آن جدا و خودرو خاموش شود تا ایجاد اتصال‌های الکتریکی موجب بروز آتش‌سوزی نشود.

۲-در صورت واژگون شدن خودرو نباید به هیچ‌وجه آن را به حالت اول بازگرداند زیرا ممکن است نشت بنزین و تماس آن با بخش‌های گرم موتور آتش‌سوزی ایجاد کند.

۳-با کمترین نفرات ممکن باید به امداد حادثه‌دیدگان پرداخت تا از بروز حادثه‌های احتمالی جلوگیری شود.

۴-در صورت بروز آتش‌سوزی در قسمت موتور خودرو، کاپوت را نباید به صورت کامل باز کرد و برای کنترل آتش باز کردن آن به اندازه ۴ تا ۵ سانتی‌متر کافی است.

۵-می‌توان با استفاده از کپسول خاموش‌کننده آتش و نگره‌داشتن سرلوله آن روی موتور حریق را مهار کرد. بهترین خاموش‌کننده‌ها برای آتش‌سوزی‌های مربوط به خودرو، خاموش‌کننده‌های پودر و گاز هستند. وجود این کپسول‌ها در داخل خودرو و در بسیاری از کشورها اجباری است ولی در کشور ما جنبه توصیه‌ای دارد. در صورتی که کپسول خاموش‌کننده آتش در دسترس نیست، برای خاموش کردن آتش می‌توان از خاک، شن و ماسه استفاده کرد.

۶-باید برای خودروهای آسیب‌دیده حریم ایمنی ایجاد کرد. استفاده از علامت‌های مخصوص این کار، سنگ‌چین کردن اطراف خودرو و همچنین آتش‌زدن تایر در شب می‌تواند در این خصوص مؤثر باشد.

۷-تجمع افراد غیرمسئول در محل حادثه نباید به نحوی باشد که در رسیدن نیروهای امدادی به محل تصادف ایجاد اختلال کند.

۸-امدادرسانی و تخلیه حادثه‌دیدگان در آتش‌سوزی خودرو یک کار کاملاً تخصصی است و بهترین و اولین گزینه برای همکاری در این موارد تماس فوری با شماره ۱۲۵ آتش‌نشانی و یا شماره تلفن‌های آتش‌نشانی‌های منطقه است تا بتوانند با حضور به موقع کمک مطلوب‌تری را به حادثه‌دیدگان برسانند.

اُون اسب سرخ لاغر با چشم بسته اُومد	ای بچه‌ها بیایید واگن شکسته اُومد
یک دسته ایستاده جمعی نشسته اُومد	از مرد و زن ز ماشین‌هی دسته‌دسته اُومد
این راه را به تفصیل طی کن بلا نبینی	ای سورچی به تعجیل هی کن بلا نبینی

و کنار تهران وجود دارد. لکوموتیوها و واگن‌هایی که هیچ نشانی از گذشته ندارند و مانند هیولاهای بزرگ فلزی در چند جای مختلف شهر، دورافتاده از هم روزگار می‌گذرانند و در زیر برف، باران و تابش خورشید، کم‌کم از میان می‌روند. یکی از این لکوموتیوها به همراه یک واگن هم اکنون در ایستگاه متروی حضرت عبدالعظیم قرار دارد که مرمت شده و در معرض دید عموم است.

دو ماشین‌دودی دیگر چندان اوضاع مساعدی ندارند. یکی از آنها در محل ایستگاه تهران واقع در میدان قیام همان جایی که برای آخرین بار از حرکت ایستاد، همچنان روی همان ریل‌های اصلی متوقف باقی مانده است و ماشین‌دودی دیگر در پارک ملت قرار دارد.

تراموای اسبی

در سال ۱۲۶۸ ش (۱۳۰۶ ق) «تراموای اسبی» راه افتاد. راه‌آهن اسبی تهران (تراموا) با مشارکت بلژیکی‌ها راه‌اندازی شد. این تراموای محقر که اسب‌های مردنی آن قادر به کشیدن واگن سنگین و حجیم آن نبودند سال‌ها مضحکه خاص و عام بود. هر زمان که اسب‌ها خسته می‌شدند و دیگر توان راه رفتن و کشیدن واگن را نداشتند، سورچیان مردم را دعوت می‌کردند که پیاده شوند و پسی کار خود برونند. سیداشرف‌الدین گیلانی در وصف تراموای اسبی گفته است:

این تراموا دارای چهار خط بود که بیشتر مناطق مرکزی شهر را به هم وصل می‌کرد. خط اول، از بازار تا آخر لاله‌زار نزدیک خیابان رفاهی ادامه می‌یافت. خط دوم، از بازار شروع می‌شد و پس از طی خیابان‌های ناصریه و چراغ‌برق و خیابان ری به گار ماشین (ایستگاه ماشین‌دودی) متصل می‌شد. خط سوم، از بازار حرکت می‌کرد و در انتهای مسیر به دروازه باغ‌شاه می‌رسید و خط چهارم، که از میدان توپخانه حرکت می‌کرد و پس از گذشتن از چهارراه حسن‌آباد سرازیر می‌شد و به میدان شاپور می‌رسید.

به این ترتیب، در آن سال‌ها سه شبکه ارتباطی در تهران برقرار شد: کالسکه و درشکه‌رانی عمومی تهران، راه‌آهن تهران - حضرت عبدالعظیم یا همان ماشین‌دودی و تراموای اسبی.

سیدجمال‌هادیان طباطبائی زواره

شد. شاید این جمله مشهور را همان موقع بر زبان آورد که: «سوار شدن بر ماشین‌دودی اوقات ما را خوش می‌کند». همین جمله کافی بود که از فردا مردم این وسیله را ماشین‌دودی بنامند.

ماشین‌دودی دو ایستگاه داشت. نقطه آغاز این خط نزدیک خیابان دروازه خراسان (میدان قیام و پارک کوثر فعلی) و نقطه پایانی جلوسوی در حرم حضرت عبدالعظیم در شهر ری بود. مردم به ایستگاه‌های ماشین‌دودی «گار» می‌گفتند که واژه فرانسوی برای ایستگاه است. قطار شهری تهران - ری یا ماشین‌دودی از چند قسمت تشکیل می‌شد: لکوموتیو یا آتش‌خانه که ماشین‌چی در آن قطار را هدایت می‌کرد و واگن‌هایی مخصوص شاه، مشهور به واگن شاهی، آبدارخانه، واگن‌های مخصوص زنان، مردان و واگن‌های ویژه حمل بار هم بود که در مجموع ۳۰ واگن می‌شد.

حوادث ماشین‌دودی

در روزها و ماه‌های نخست افتتاح ماشین‌دودی هر بار که راه می‌افتاد، بچه‌ها سنگ و خاشاک زیادی به ماشین‌دودی می‌زدند و عده زیادی به در و پنجره‌های آن آویزان می‌شدند. چندان از روزهای شکوهمند ماشین‌دودی نمی‌گذشت که هر بار خبر کشته شدن یک نفر در تصادف با آن به گوش می‌رسید و مردم را خشمگین می‌کرد. در یکی از همین روزها ماشین‌دودی، مردی را که تازه از سفر کربلا بازگشته بود، زیر گرفت و پاهایش قطع شد و پس از چند روز مرد. همین کافی بود تا مردم خشمگین، به ماشین‌دودی حمله کنند و تمام ایستگاه‌های آن را تاراج کنند و با چوب و چماق به جان این هیولای بزرگ آهنی بیفتند و صندلی‌های زیبا و تودوزی خوشگل آن را از بین برند. از آن پس مسیو بوتال و شرکت بهره‌بردار رغبتی برای بازسازی و تعمیر ماشین‌دودی نداشتند و دولت نیز خسارت‌های ناشی از این حوادث را برای آنها جبران نکرد.

درست در سال ۱۳۴۱ بود که برای آخرین بار این وسیله از نفس افتاد و خیلی زود به تلی از آهن و فولاد تبدیل شد. حالا بعد از گذشت قریب به ۱۲۰ سال، از ماشین‌دودی تنها نام و خاطره‌ای برجای مانده و کمتر کسی می‌داند که هنوز هم تعدادی از لکوموتیوها و واگن‌های آن در گوشه



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 مظفرالدین‌شاه خریداری کرد) واگذار شد