

پنجشنبه 15 تیر 1397 - 21 شوال 1439 - 5 جولای 2018

ربودن دیپلمات های ایرانی در لبنان توسط صهیونیست ها (1361 ش)



ربودن دیپلمات های ایرانی در لبنان توسط صهیونیست ها (1361 ش)

در چهاردهم تیرماه 1361 ش، سه دیپلمات و خبرنگار خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران در بیروت، در چهل کیلومتری شمال این شهر در حالی که عازم محل کار خود در سفارت ایران بودند، توسط نیروهای حزب فلالان لبنان ربوده شدند. در آن زمان، ارتش رژیم صهیونیستی به لبنان حمله کرده بود و حزب فلالان، همکاری نزدیکی با این رژیم اشغالگر داشت. اگرچه ابتدا گفته می شد که سیدمحسن موسوی کاردار جمهوری اسلامی ایران در بیروت و همراهانش کشته شده اند؛ اما شواهد و مدارک موجود، حاکی از آن است که آنها در اسارت رژیم صهیونیستی می باشند. با وجود اقدامات متعدد جمهوری اسلامی، برای آزادسازی دیپلمات های و اتباع خود از چنگال رژیم صهیونیستی، این رژیم هنوز تن به این کار نداده است. برادر پاسدار حاج احمد متوسلیمان از فرماندهان سپاه نیز جزو دیپلمات های بوده است.

درگذشت خطاط شهیر، استاد "میرزا طاهر خوشنویس تبریزی" (1355 ش)

میرزا طاهر خوشنویس فرزند عبدالرحمان، خطاط برجسته معاصر، در سال 1267 ش در خانواده ای روحانی در تبریز به دنیا آمد. وی تحصیلات خود را از هفت سالگی نزد پدر آغاز کرد و در محضر او به قرائت قرآن پرداخت. میرزا طاهر سپس صرف و نحو و فقه را فرا گرفت و چون علاقه وافری به هنر خوشنویسی داشت در اثر پشتکار و تمرین بسیار توانست در اصول و قواعد هنر خط به استادی برسد. مرتبه میرزا طاهر خوشنویس در هنر خوشنویسی به درجه ای است که استادان این فن به مهارت او در خط نسخ معترفند. این استاد گرانبایه در طول حیات خود کتب فراوانی را خوشنویسی نمود که نهج البلاغه، صحیفه سجادیه، مفاتیح الجنان، منتهی الآمال و قرآن های متعدد از آن جمله می باشد. میرزا طاهر خوشنویس سرانجام در هشتاد و هشت سالگی در سال 1355 شمسی درگذشت و به دیدار معبود شتافت. افتتاح اولین خط اتوبوسرانی شرکت واحد در تهران (1335 ش)

در قرن نوزدهم ایران با توجه به چاه های نفت کشف شده مورد علاقه زیاد روسها و اروپایی ها قرار گرفت و هر کدام با روشهای گوناگون در ایران به دنبال اهداف اقتصادی خود بودند. این روشها گاه نیز به صورت بررسی سرمایه گذاری آزاد انجام می گرفت. صنعت حمل و نقل نیز جزء سرمایه گذاری آزاد محسوب میگردید که با توجه به نبودن صنعت باید در کشور مورد بررسی قرار می گرفت. براین اساس اولین اتوبوس توسط یک تاجر بلژیکی در شهر رشت (با توجه به موقعیت اقتصادی و تعداد جمعیت دارای توجیه اقتصادی برآورد گردید) بکار گرفته شد. اما به مرور زمان و با توجه به میزان کرایه ، سود آوری و زیرساختهای حمل و نقل توجیه اقتصادی آن رد گردید به همین دلیل اتوبوس بکارگرفته شده به یکی از تجار ایرانی به نام (معین التجار) فروخته شد. اما اغلب اتوبوسها ی شاغل با توجه به مسافت طی شده از اروپا تا مقصد بکار گیری در ایران ، بعد مسافت و زمان حمل ، مستهلک بود و هزینه حمل و نقل بالایی را طلب مینمود این مشکلات باعث پایه گذاری صنعت اتومبیل سازی در ایران گردید. براین اساس صنایع مونتاژ خودرو برای اولین بار در شهرهای تبریز ، رشت و تهران آغاز به فعالیت نمود. این کارخانجات اغلب با مونتاژ قطعات خودرو و ساخت بعضی از قطعات بدنه تاسیس گردید و به مرور زمان دولت ایران به ایجاد صنایع جانبی و زیرساختها پرداخت. اولین اتوبوس های مونتاژ شده در سال 1290 شمسی در تهران آغاز به کار کرد در آن زمان جابجایی مسافر اکثراً توسط درشکه ، که حدود 500 دستگاه بود انجام می گرفت و حدود 5% جابه جایی مسافر توسط اتوبوسه ا انجام می گرفت. در سال 1298 و در زمان صدارت وثوق الدوله و با توجه به افزایش نارضایتی مردم از نحوه جابجایی مسافر دولتمردان بر آن شدند. تا با ایجاد یک اداره به سازماندهی و نظم بخشیدن به حمل و نقل شهری بپردازند ، بعد از مدتی بحث و تفحص این اداره در بلدیة (شهرداری) پایه گذاری گردید. شهرداری موظف گردید قوانینی ایجاد نماید تا تسهیلات لازم را برای مسافران ایجاد نماید این قوانین شامل میزان کرایه ، زمان کارناوگان ، تثبیت خطوط و آئین نامه انضباطی بود. در اولین گام شهرداری کلیه اتوبوسها را موظف به دریافت پلاک شناسایی خودرو نمود و در زمان کریم آقابوذرجمهری ، جهت کنترل خطوط هر خط دارای ناظمی شد تا بر رعایت ناوگان خطوط نظارت نمایند. در شهریور سال 1320 تعداد 100 دستگاه اتوبوس در تهران کار می کرد که حدود 90 دستگاه آن بنز بود. در سال 1330 ، اتوبوسهای « زاپس » روسی وارد ایران شد و در سال 1331 دولت آقای سهریلی اجازه فعالیت شرکتهای خصوصی حمل و نقل را صادر نمود. باافزایش تقاضای مسافر جهت جابجایی با سرویسهای عمومی خصوصاً اتوبوسها و محدودیت در افزایش تعداد اتوبوس ، بالانس ناوگان و حجم مسافر تا حد زیادی ناموزون گردید و این امر باعث گردید اتوبوسها ساعتهای زیادی در خطوط مشغول بکار باشند و رانندگان نسبت به سرویسهای عمومی و فنی اتوبوسها کم توجه گردند. این کم توجهی به جایی رسید که در صورتیکه مسافران به رانندگان اعتراض می نمودند باکم توجهی یا اهانت رانندگان روبروی می گردیدند این موضوع به مرور زمان باعث نا

اندلس سرزمینی است در جنوب غربی اروپا که شامل کشورهای اسپانیا، پرتغال و منطقه‌ی rlm& (انگلیسی) جبل الطارق می‌باشد. اندلس از سوی سپاهیان اسلام به فرماندهی طارق بن زیاد در سال 92 قمری فتح گردید و قسمت اعظم مردم این منطقه تا سال 95 قمری با طیب خاطر، دین اسلام را پذیرفتند. حکومت اسلامی تا سال 422 قمری در این منطقه ادامه یافت ولیکن در این تاریخ به خاطر بی‌کفایتی حاکمان مسلمان و دسیسه‌های rlm& مسیحیان و حکومت‌های rlm& استعماری اروپا، این کشور بزرگ به دست مسیحیان افتاد و میان 23 پادشاه اروپایی تقسیم و تجزیه گردید. مسلمانان این کشور از امیرالمسلمین مغرب (یوسف بن تاشفین مرابطی) یاری خواستند و در سال 749 قمری در نبردی معروف به "زلاقه"، مسیحیان متحمل شکست شده و این کشور به مغرب، ضمیمه گشت. اما پس از مدتی حکومت مرابطین نیز به ضعف و سستی گرایید و مجدداً اندلس در تصرف مسیحیان درآمد و تجزیه گردید. درگذشت "ژوزف نی‌ rlm&پس" مخترع دوربین عکاسی (1833م)

نخستین بار یک دانشمند فرانسوی به نام ژوزف نیسپور نیپس (Joseph Nicéphore Niépce) در سال ۱۸۲۶ میلادی موفق به ثبت اولین عکس تاریخ شد. او با قرار دادن یک صفحه فلزی قیر اندود در یک جعبه تاریک از جلوی پنجره تصویر پشت بام را ثبت کرد در آن زمان صفحه عکس به مدت ۸ ساعت تحت تابش نور آفتاب قرار داشت. رضایتی شهروندان گردید به حدی که شهروندان دولتمردان را جهت رسیدگی به موضوع تحت فشار قرار دادند. بالاخره در سال 1331 جهت ساماندهی وضعیت ناوگان اتوبوسرانی، قانون تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه 300 میلیون ریال مصوب گردد. سازماندهی و افزایش ناوگان بعد از تصویب توسط شرکت واحد شروع گردید بعد از مدتی اتوبوسهای قدیمی از سطح شهر جمع آوری و جایگزین آن اتوبوسهای جدید و همشکل گردید. اولین خط اتوبوسرانی تهران در 14 تیر ماه سال 1335 با 80 دستگاه اتوبوس در مسیر بازار تا میدان امام حسین (ع) در حضور نمایندگان مجلس شورای ملی وقت و تعدادی از وزراء افتتاح گردید تا مهر ماه، سه خط دیگر نیز در سطح شهر آغاز بکار نمود و سال اول فعالیت شرکت واحد با تعداد 173 اتوبوس و 5 خط به پایان رسید. در سال 1348 اولین اتوبوس دو طبقه در ایران مونتاژ گردید و به ناوگان عمومی پیوست در کنار تولیدات ایران ناسیونال به مرور زمان کارخانجات دیگری نسبت به مونتاژ اتوبوس اقدام نموده و تعداد تولید سالیانه را افزایش دادند. اما از دیدگاه دیگر افزایش اتوبوس در ناوگان حمل و نقل عمومی نیازمند سازماندهی، سرویس‌های فنی، افزایش نیروی کار تخصصی، ایجاد فضاهای لازم و بود. که حجم این سازمان را به مرور زمان بزرگ نمود.