

تراموای اسبی؛ ترکیبی از قطار و کالسکه / عکس



تراموا نوعی وسیله نقلیه بود که مانند قطار روی ریل حرکت می‌کرد. حرکت نسل‌های اولیه این وسیله نقلیه بر روی ریل‌ها با کمک دو یا چهار اسبی بود که در جلوی واگن مسافرها بسته می‌شدند.

تراموا نوعی وسیله نقلیه بود که مانند قطار روی ریل حرکت می‌کرد. حرکت نسل‌های اولیه این وسیله نقلیه بر روی ریل‌ها با کمک دو یا چهار اسبی بود که در جلوی واگن مسافرها بسته می‌شدند.

این نوع تراموا را که به تراموای اسبی مشهور بود یک شرکت بلژیکی در ایران دوره قاجاری به راه انداخت. البته سابقه چنین امتیازی به ماجرای رویتر بازمی‌گردد. قضیه از این قرار است که ژولیوس رویتر در زمان ناصرالدین‌شاه و در تاریخ ۲۵ ژوئیه ۱۸۷۲م (۱۹ جمادی الاول ۱۲۸۹ق) توانست علاوه بر امتیاز استخراج نفت، امتیاز انحصار راه آهن، تراموا و استخراج کلیه منابع معدنی به استثنای طلا و نقره و سنگ های قیمتی را از آن خود کند (حسن فراهانی، روزشمار تاریخ معاصر ایران، تهران: ۱۳۸۵، ج ۱، ص ۴۴)، اما پس از لغو آن امتیاز اجرای طرح تراموای ایران به سال‌ها بعد موکول شد. «سرانجام بواتال نامی، که امتیازچی چیره‌دستی است و چندبار برای تأسیسات گاز و برق و راه‌سازی امتیازاتی در تهران به‌دست آورده بود، امتیازی جهت ایجاد چند رشته خط آهن تحصیل کرد که عمده‌ترین آن خطی از رشت تا پایتخت بود که بعداً تا بوشهر امتداد یابد. در امتیازنامه خط‌های فرعی که به راه‌آهن اصلی وصل شود و استخراج معادن واقع در ده کیلومتری دو طرف خط آهن نیز پیش‌بینی و مقرر شده بود که این راه آهن در سال ۱۸۸۵م افتتاح شود و مدت امتیاز هم نود و نه سال بود. ودیعه‌ای هم به مبلغ پانصد هزار فرانک به‌وسیله آقای بواتال به منظور تضمین اجرای این بخش قرارداد در پاریس پرداخت شد، ولی عامل اصلی که مانع همه قسم نقشه‌های تأسیساتی در ایران است، [دولت روسیه] باز دست جلوگیری دراز کرد و پیشنهادهای بواتال هم به سرنوشت دیگر پروژه‌ها دوچار گردید. اما یکی از اقلام امتیازات گروه بواتال که فی‌نفسه اهمیتی نداشت مآلاً درست از کار درآمد. از جمله امتیازاتی که داده شده بود یکی هم رشته خط آهنی کوتاه دکوویل (Decawille) از تهران به زیارتگاه معروف شاه عبدالعظیم» واقع در شش میلی جنوب شهر بود» (جورج ناتانیل کرزن، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۷۸۳-۷۸۴).

خط راه‌آهن تهران به حرم شاه‌عبدالعظیم در ماه ذی‌قعدة سال ۱۳۰۵ق (ژوئیه ۱۸۸۸م) به راه افتاد (همان‌جا؛ عبدالله مستوفی، شرح زندگانی من، ج ۵، تهران: زوار، ۱۳۸۴، ج ۱، ص ۴۴۸)، اما خط تراموای تهران رسماً در ۲۶ ربیع‌الاول ۱۳۰۷ (۲۰ نوامبر ۱۸۸۹م) به دست ناصرالدین‌شاه افتتاح شد. این خط که از میدان توپخانه به سمت مشرق می‌رفت، از خیابان چراغ‌گاز و مقابل بازار پامناز نزدیک سفارت روس می‌گذشت (فووریه، سه سال در دربار ایران، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: نشر علم، ۱۳۸۵، ص ۱۲۵). البته عین‌السلطنه تاریخ راه‌اندازی آن را یکشنبه ۲۴ شهر صفر ۱۳۰۷ق (۲۰ اکتبر ۱۸۸۹م) ذکر کرده است: «تراموای امروز راه افتاد. دم بانک ایستاد که در عبور اعلیحضرت حاضر باشد. جلوی تراموای دو نفر بوق می‌زدند محض اطلاع مردم» (عین‌السلطنه، روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، تهران: اساطیر، ۱۳۷۴، ج ۱، ص ۲۴۲).

اولین واگن اسبی به همراه مسافرین

به گفته کرزن، سندی‌کایی بلژیکی که عنوان آن «شرکت خط آهن ایران» است، در سال ۱۸۸۹م امتیاز کشیدن واگن اسبی تهران را از آقای بواتال خریداری کرد.

راه‌آهن اسبی در تهران در سه خط امتداد می‌یافت:

۱- از ابتدای لاله‌زار تا سبزه میدان؛

۲- از میدان توپخانه که «بانک شاهنشاهی ایران» در آن قرار داشت، تا خیابان چراغ‌گاز، و از آنجا به دروازه شاه‌عبدالعظیم، با انشعابی به طرف بازار؛

۳- از میدان توپخانه به دروازه قزوین.

حرکت تراموا در خیابان گاز

خطوط تراموا

خطوط تراموا در مقابل دفتر پست تهران

قرار بود از خیابان ظهیرالدوله نیز تراموا گذر کند، ولی این خط کشیده نشد.

در این وسیله نقلیه قسمت نشستن سورتچی از قسمت نشستن مسافران جدا بود. واگون‌ها را هم به گونه‌ای ساخته بودند که یک قسمت وسط آنها محفوظ و پوشیده بود تا زن‌ها، آنجا بنشینند و با مدها مخلط نشوند (هما، ج ۱).

اجتماع شهروندان در تراموا در منطقه شمال طهران - سال ۱۳۰۰

حرکت تراموا در خیابانی نامعلوم

تراموا در سه راه امین حضور

از قضایایی که پای تراموای اسبی را به حوادث تاریخ ایران باز کرد اولتیماتوم روسیه به وزارت خارجه ایران بر سر ماجرای مورگان شوستر امریکایی بود. در این اولتیماتوم سفارت روسیه خواسته بود که شوستر اخراج شود و «دولت ایران تعهد کند که من بعد

بدون رضایت دولت روس از خارجه مستشار استخدام نکند و وزیر خارجه رسماً به سفارت آمده عذرخواهی نماید» (عبدالله مستوفی، همان، ج ۲، صص ۳۵۹-۳۶۰).

این اقدام روسیه مردم ایران را برانگیخت و حتی عده‌ای از سوار شدن بر تراموای اسبی و ترن راه آهن حضرت عبدالعظیم استنکاف کردند. این کار از آن رو بود که روس‌ها برای نفوذ پیدا کردن، مقداری از سهام آن را از شرکت بلژیکی دارنده این امتیاز خریده بودند؛ البته دولت ایران با این انتقال رسماً مخالفت کرده و اداره راه آهن با بلژیکی‌ها بود. «مردم که از حقیقت امر اطلاع داشتند، این اقدام را برای نمایش ضدیت خود با روس‌ها لازم شمرده» و از همین رو چنین کردند (همان، ص ۳۶۰).

هرچند فووریه عقیده داشت که تراموای برای تهران بسیار مفید است و به پیاده‌ها خدمت بزرگی می‌کند — زیرا عبور از خیابان‌ها به‌ویژه خیابان چراغ‌گاز «به علت کثرت سواره و شتر» برای عابران بسیار مشکل است — (فووریه، همان، ۱۲۵)، اما این خط حمل و نقل با مشکلاتی روبه‌رو بود که یکی از آنها به نظافت شهر مربوط می‌شد. مستوفی در این باره گفته است: «با خاک و خاکروبه‌هایی که خرک‌دارها و خاکروبه‌کش‌ها در خیابان‌ها می‌ریختند، طبعاً کف خیابان‌ها هم بالا می‌آمد، و خط تراموای در گودی می‌افتاد. آب و گل روی خط را می‌گرفت. اسب‌هایی که به تراموای بسته شده بود، در بعضی نقاط تا زانو در آب راه می‌رفتند. این آب و گل و لجن با چهار نعل رفتن اسب‌های تراموای، چه بر سر عابرین می‌آورد، بماند. گاهی که یخبندان می‌شد، مجبور می‌شدند یک دو روزی تراموای را تعطیل، و با دیلم یخ‌ها را بشکنند تا تراموای راه بیفتد. اداره راه آهن یکبار خط خود را بالا کشید. این بار آب به پشت خانه‌ها افتاد. مردم خانه‌دار مجبور شدند با خاک دستی پشت خانه‌های خود را بالا بیاورند. این دفعه آب به کف خیابان‌ها افتاد. عملاً تنظیف هم به خاکروبه‌کش‌ها — اگرچه آنها حاجتی بشنیدن این امر نداشتند — امر دادند کف خیابان را با محمولات خود پر کردند و باز خط آهن گود افتاد. چندین بار این مسابقه، بین خط و خانه‌داران و سپورها اتفاق افتاد، و نتیجه این شد که کف خیابان‌هایی که در آن تراموای بود، بی اندازه بالا آمده و خانه‌ها به گودی بیفتد» (عبدالله مستوفی، همان، ج ۳، ص ۲۳۴).

عبور تراموا در شهر — دوره پهلوی

تراموای شهر تبریز

تراموا در سه راه امین حضور — دوره پهلوی

منبع: پایگاه عبرت پژوهی تاریخی