

## طرز مسافرت در ایران

۴

سنگ بنای راه آهن سر تا سری در ۲۳ مهر ماه ۱۳۰۶ بدست شاه فقید نصب گردید و ساختمان راه آهن سر تا سری از بندر شاه و نیز از سمت جنوب آغاز شد و بتدریج عملیات ساختمانی پیشرفت نمود بطوریکه روز ۳۰ بهمن ۱۳۱۵ اولین قطار شمال بایستگاه تهران وارد شد و از خرداد ۱۳۱۶ رسماً شروع به بهره برداری کرد. خط شمال از شاهی تا اول جلگه خوار از ۸۵ تونل و چندین پل بزرگ و کوچک میگردد. بزرگترین تونلهای آن در گدوک فیروز کوه بطول ۲۸۸۰ متر واقع و درازی کلیه تونلهای آن ۲۴۳۱۴ متر میباشد. راه آهن شمال دارای ۳۰ ایستگاه است.

راه آهن جنوب از بندر شاهپور تا اندیمشک از دشت همواری عبور مینماید و از اندیمشک تا درود که ۲۵۱ کیلومتر است بیش از یکصد تونل ساخته شده که بزرگترین آنها ۲۵۰۰ متر و مجموع درازای تونلهای این قسمت متجاوز از ۳۰ کیلومتر است. از بندر شاهپور تا تهران ۵۸ ایستگاه موجود است و بلندترین ارتفاعات آن در نورآباد ۲۲۱۷ متر روز چهارم شهریور ۱۳۱۷ در ایستگاه فوزیه (سفیدچشمه) راه آهن شمال بجنوب متصل و است برای بهره برداری آماده گردید. طول کلی راه آهن سر تا سری ۱۳۹۲ کیلومتر و در نقاط مشرف بکارخانجات دارای خطوط فرعی برای رسانیدن مواد اولیه بکارخانجات و حمل مواد تهیه شده توسط آنها میباشد. پس از اتمام خط سر تا سری ساختمان سه خط فرعی دیگر آغاز شد:

۱- خط تهران - تبریز

۲- خط تهران - مشهد

۳- خط تهران - کاشان - یزد - انارک

اکنون از خط فرعی اول تا میانه و از خط دوم تا شاهرود و از خط سوم تا کاشان بهره برداری میشود و علاوه بر این خطوط در سال ۱۳۲۱ خط اهواز بخرمشهر بطول ۱۲۱ کیلو متر نیز ساخته و افتتاح شد.

مسافرت بار راه آهن نسبت بسایر طرق مسافرت مزایای زیادی دارد بدینمعنی که مسافر میتواند در حین حرکت قطار راه برود، بخوابد، مطالعه کند، غذا بخورد و از همه گونه راحتی ممکنه برخوردار باشد و حال آنکه این امر در مسافرت با اتومبیل میسر نیست. در راه آهن ایران فعلاً چهار درجه و اکون وجود دارد

۱- واگونهای درجه یک: این واگونها هر یک دارای چند کوبه است و در هر کوبه چهار نفر مسافر می نشینند و در هنگام استراحت و خواب هر یک از مسافرن میتواند از تخت خوابی استفاده کند نمیتواند پستی آنها در موقع خواب بچهار تخت خواب مبدل میگردد. نرخ مسافرت در این واگونها برای هر نفر در یک کیلومتر ۸۵ ریال است.

۲- واگونهای درجه دوم: این واگونها هر یک دارای چند کوبه است و در هر کوبه ۶ نفر

مسافر می‌نشینند و هنگام شب هم بایستی به‌سر ترتیب شده نشسته وقت را بگذرانند و اگر توانستند چند لحظه بخوابند. نرخ مسافرت در این واگونها برای هر نفر در یک کیلومتر ۵۰ ریال است.

۳- واگونهای درجه سوم: در این واگونها در هر کوبه ۸ نفر می‌نشینند و اغلب صندلیها هم چوبیست. نرخ مسافرت در این واگونها برای هر نفر در هر کیلومتر ۳۰ ریال است.

۴- در مواقع ضروری از واگونهای مسقف که مخصوص حمل بار است برای حمل مسافر استفاده مینمایند بدینمعنی که در این واگونها در دو طرف نیمکتی قرار میدهند و از مسافرین این قبیل واگونها بشرخ ارزاتری که در واقع نرخ درجه ۴ است کرایه وصول مینمایند.

راه آهن ایران از راه آهنهای تماشائی دنیا است و در ساختمان آن از نظر مهندسی بسیار زحمت کشیده شده و یکی از شاهکارهای فن مهندسی است. کسی که از خرمشهر تا بندر شاه مسافرت کند مناطقی را می‌بیند که از حیث آب و هوا بکلی با هم اختلاف دارد. مناطق گرمسیر و نخلستانهای آن و چمنزارهای سبز و خرم بختیاری و لرستان و جلگه‌های بی‌آب و علف و خشک مرکزی ایران و سپس کوههای پوشیده از درخت شمال و جنگلهای آنبوه و مراغه بی‌نظیر گرگان همه از جلوی چشم می‌گذرد و او را بوسعت این کشور و مختلف بودن وضع جغرافیائی آن آگاه می‌سازد.

**هواپیمائی - یکی دیگر از وسائط نقلیه جدید که در ده سال اخیر در ایران بطور ناگهانی توسعه یافته هواپیماست. اولین هواپیما در دوره سلطنت احمدشاه بایران آمد و پس از جنگ بین الملل اول و کودتا و نیز در چند سال اول سلطنت رضاشاه یک شرکت هواپیمائی آلمانی یکی دو سال در ایران خطوط هوائی دایر نمود. نام این شرکت یونکرس<sup>۱</sup> بود. ولی پس از چند سال یونکرس ناچار شد که دستگاه خود را برچیند و بالتبصر نتیجه تا سال ۱۳۲۰ یعنی موقع ورود متفقین بایران هواپیماهای موجود در ایران صرفاً جنبه نظامی داشت و از آنها برای امور غیر نظامی و حمل و نقل استفاده نمیشد.**

با آمدن متفقین در ایران وضع تغییر کرد. روسها در تهران چند خط هوائی که بشهد و تبریز و مازندران میرفت افتتاح کردند و گرچه این خطوط جنبه قانونی و رسمی نداشت عملاً بهره برداری میکردند و مردم استقبال نمودند و همین استقبال بسی سابقه از این وسیله جدید هوائی از طرف ایرانیان شرکتهای خارجی و داخلی را بر آن داشت که بر فعالیت خود در این باره بیفزایند. در این دوره ده ساله ایجاد باشگاه هواپیمائی کشوری که بمنظور تشویق جوانان بآموختن فن خلبانی تأسیس شده بود و همچنین اداره هواپیمائی کشوری و تأسیس شرکت سهامی هواپیمائی ایران در سال ۱۳۲۳ را میتوان از اهم این اقدامات دانست. بلاوه در اثر شرکت ایران در انجمن هواپیمائی بین الملل و پذیرفتن مقررات بین المللی هوائی فرودگاههای ایران در اختیار شرکتهای هواپیمائی خارجی قرار گرفت و شرکتهای هواپیمائی خارجی از قبیل هواپیمائی بریتانیا و ماوراء بحار<sup>۲</sup> و شرکت هواپیمائی اسکانندیناوی<sup>۳</sup> و شرکت هواپیمائی افرانس<sup>۴</sup> و شرکت سهامی مونداکسپرس هر یک شعباتی در ایران دایر نمودند و طیاره‌های آنان

۱- Gunkers - ۲ B.O.A.S. - ۳ S.A.S. - ۴ Air france

هفته ای چندبار مرتب فرود گاه تهران (مهر آباد) وارد میشود و پس از گرفتن مسافر باز میگردد. بدین طریق اکنون ایران توسط هواپیماهای داخلی و خارجی باغلب نقاط جهان مربوطست و در ظرف ۲۴ تا ۴۸ ساعت هر کس میتواند از تهران بدورترین نقطه جهان برود.

در باره شرکت سهامی هواپیمایی ایران باید گفت این شرکت است که خطوط هوایی داخلی کشور را فعلا در اختیار دارد. این شرکت در سال ۱۳۲۳ با سرمایه متجاوز از پنجاه میلیون ریال تشکیل گردید و تعداد وسایل آن فعلا ۳ دستگاه هواپیمای دو کلاس ۲۱ نفری و ۳ دستگاه هواپیمای دو هوا و یلنده هشت نفری و ۲ دستگاه هواپیمای فرچایلد چهار نفری میباشد. خطوط هوایی داخلی این شرکت از اینقرارند:

- ۱- تهران - اصفهان - اهواز - آبادان - شیراز - بوشهر - کویت
- ۲- تهران - مشهد
- ۳- تهران - تبریز
- ۴- تهران - بغداد
- ۵- تهران - کراچی - بمبئی

ایران تا دو سال پیش دارای فرودگاهی که بتوان نام فرودگاه بآن داد نبود ولی بتدریج مهرآباد بصورت يك فرودگاه آبرومند و مجهز درآمد و پس از اتمام ساختمانهای جدید آن و مجهز کردن فرودگاه بوسائلی که فرود هواپیماها را در شب تسهیل کند از همه حیث کامل خواهد شد ولی هنوز مسافرت با هواپیما خطر دارد و گاه گاه حادثه هوایی مردم را بیش از پیش نسبت با استفاده از این وسیله جدید و بی نظیر مسافرت مرعوب میسازد ولی بایستی باین قبیل اشخاص این نکته را خاطر نشان ساخت که در حال حاضر در ایران پیاده روی هم عاری از خطر نمیباشد.

گرچه از تعداد مسافری در داخل کشور ایران هنوز آمار سالیانه دقیقی در دست نیست زیرا غیر از راه آهن سایر مؤسسات حمل و نقل و کاراژها آمار مسافری خود را منتشر نمیسازند ولی از آثار مسافری در و خارج شده بکشور ایران در سال ۱۳۲۹ میتوان پی برد که چگونه در سالهای اخیر ایران بخارج مربوط شده است. امروز مسافرت با اروپا مثل مسافرت بقم در زمان قدیم شده و اگر کسی بفرودگاه مهرآباد برود از تعداد مسافرینی که با اروپا میروند و یا از مسافرت بلژ میگردند متحیر در شگفت خواهد شد. بر طبق آمار اداره گمرک در سال ۱۳۲۹-۸۵۱۸۶ مسافر با ایران وارد و ۹۰۹۴۸ نفر خارج شده اند.