

ضمیمه هفتگی روزنامه همشهری

صاحب امتیاز: مؤسسه همشهری
مدیر مسئول: محسن مهدیان
سر دبیر: دانیال معمار
معاون ضمائم: پروانه بهرام نژاد
دبیر ویژه نامه: زکیه سعیدی
تحریریه: فرزین شیرزادی، سروش جنایی، سمیرا باباجانیور
ثریار و زبانهانی، حسن حسن زاده، شهره کیانوش راد
حمید رضار سولی، بهاره خسروی و فاطمه لیباف

واحد فنی:

مدیر فنی: حامد یزدانی، مدیر هنری: مهدی سلامی
طراح گرافیک و صفحه آرایی: حمید یزدانی، سعید غفوری و امید روشنگر
عکس: گروه عکس همشهری، ویرایش عکس: کامبیز نویدی
صفحه خوانی: فرهاد غلامرضایی، فاطمه ناصری آلاشتی

صندوق پستی:
۱۹۳۹۵۵۴۴۶
تلفن: ۲۳۰۲۳۴۶۴
نمابر: ۲۲۰۴۶۰۶۷

چاپ: همشهری
توزیع و اشتراک:
موسسه نشر گستر امروز نوین
پدیرش آگهی: ۸۴۳۲۱۰۰۰



گروه ضمائم همشهری ناشر نشریات:

دوچرخه، بچه‌ها، خانواده، پایداری، اقتصاد،
تندرستی، خردنامه، داستان، دانستنیها،
سرزمین من، ماه، معماری، ۲۴، شهر نگار،
سرخ و محله

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر ۳، نرسیده به پارکوی،
کوچه شهید فریبتی، شماره ۱۴، روزنامه همشهری

بهترین قصه‌های تاریخی تهران
جایزه می‌گیرند

نشانی و شماره تماس ما: ۰۲۲-۲۲۲۵۵۰۴۶۴، mahaleh@hamshahri.org

صفحات «روایت تهران» که پیش‌روی شماست، به انعکاس روایت‌های خواندنی تاریخ تهران قدیم و سرگذشت شخصیت‌ها و نامداران خیابان‌ها و گذرگاه‌ها و واقعه‌های تاثیرگذار و تاریخ شفاهی طهران تعلق دارد. با عکس‌های یادمانداز خاطرات تهران دیرپو و قصه‌ها و ماجراهای پس‌پشت این عکس‌ها، شما هم می‌توانید در انتشار این صفحه که متعلق به خود شما و شهر شماست ما را همراهی کنید. «همشهری» بهترین عکس‌ها و قصه‌هایی را که برای ما از سال می‌کنید با نام خودتان منتشر و شما «همشهریان همراه» هدیه‌ای تقدیم می‌کند.

روزگار بروبیای درشکه‌ها



موضوع: درشکه‌ها و نخستین ایستگاه‌های درشکه در شهر
ویژگی: درشکه‌ها، نخستین وسیله حمل و نقل عمومی تهران بودند

روزگاری کالسکه‌ها و درشکه‌ها نخستین و البته محبوب‌ترین وسایل حمل و نقل عمومی پایتخت بودند. پیش از ورود تاکسی به خیابان‌های تهران، درشکه‌های یک اسب‌به‌دو اسب مدرن‌ترین و سریع‌ترین وسیله حمل و نقل بودند که مسافران را از مراکز پررفت‌وآمدی چون سینماها، سالن‌های تئاتر و ایستگاه‌های شلوغ شهر از جمله میدان خراسان، امامزاده حسن (ع) و... به مقصد می‌رساندند.

نقطه عطف ورود نخستین وسیله حمل و نقل عمومی به تهران اما در دیدار یک هیأت بلندپایه انگلیسی با فتحعلی‌شاه قاجار رقم خورد. شهرام جبارزادگان، کارشناس حوزه حمل و نقل، در این باره می‌گوید: «کالسکه‌های که هیأت انگلیسی به سرپرستی «سرگور اولی» سال ۱۸۹۱ به فتحعلی‌شاه قاجار هدیه داد، نخستین وسیله حمل و نقل مدرنی بود که وارد خیابان‌های تهران شد. تا پیش از آن پایتخت‌نشینان برای جابه‌جایی میان محله‌های پنج‌گانه شهر از چهارپایان استفاده می‌کردند اما در سال ۱۲۳۰ ادیگر کالسکه و درشکه به وسیله‌ای فراگیر در خیابان‌های تهران تبدیل شده بود.» در دوران ناصرالدین‌شاه با مداخله دولت، درشکه به نخستین وسیله حمل و نقل عمومی تهران تبدیل شد. اردشیر آل‌عوض، پژوهشگر فرهنگ عامه، می‌گوید: «تا پیش از دوران ناصرالدین‌شاه، دیگر دولت‌های قاجار برای خود مسئولیتی در حوزه توسعه حمل و نقل عمومی

قائل نبودند. ناصرالدین‌شاه پس از سفر به فرنگ و الگو گرفتن از کشورهای غربی، تصمیم گرفت زیرساخت‌های لازم را برای حمل و نقل عمومی در تهران مهیا کند. او در نخستین قدم، کالسکه‌ها را به عنوان اولین وسیله حمل و نقل عمومی، وارد معابر تهران کرد و اقداماتی برای مناسب‌سازی و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل انجام داد.»

یکی از نخستین شرکت‌های درشکه‌رانی تهران در سال ۱۸۹۱ (۱۲۶۹ شمسی) شروع به کار کرد. میرزا جوادخان، کارمند عالی‌رتبه وزارت خارجه که امتیاز راه‌اندازی یک شرکت درشکه‌رانی را از سوی دولت وقت به دست آورده بود، با تأمین سرمایه لازم، ۳۰ دس‌تگاه درشکه وارد تهران کرد و با افزایش شمار درشکه‌ها، برخی نقاط پررفت‌وآمد شهر به پاتوق یا ایستگاه درشکه‌ها تبدیل شد. علیرضا زمانی، تهران پژوه در باره مهم‌ترین ایستگاه‌های درشکه‌چی‌ها در تهران قدیم می‌گوید: «میدان خراسان، امامزاده حسن (ع)، میدان توپخانه، سبزه میدان و میدان سرچشمه در سال‌های فعالیت درشکه‌ها در پایتخت، شلوغ‌ترین پاتوق‌های درشکه‌ها و کالسکه‌ها بودند. مسافران مسگر آباد و زائران شاه‌عبدالعظیم (ع) با پرداخت ۱۵ تا ۲۰ ریال از ایستگاه میدان خراسان به مقصد می‌رسیدند. در محدوده میدان توپخانه، سبزه میدان و سرچشمه درشکه‌های یک اسب‌به‌یک ایستادند که مردم معمولاً آنها را برای مسافرت یا ساعتی کرایه می‌کردند. این درشکه‌ها در زمستان برای سفرهای درون‌شهری یک قران و پنج شاهی و برای کرایه یک ساعته هم دو قران و ده شاهی در محدوده درون‌شهری یا سه قران در خارج از محدوده شهر کرایه می‌گرفتند.»

وقتی راننده واگن اسبی، هوس خیار خوردن داشت!



موضوع: تراموای اسبی
ویژگی: مزا یا و معايب نخستین سیستم حمل و نقل شهری در پایتخت

خیابان واگن خانه در محله دولت که این روزها به خیابان اکباتان معروف است، حدود سال ۱۲۶۸ شمسی، ایستگاه نخستین وسیله حمل و نقل عمومی پایتخت بود. واگن‌های اسبی یا همان تراموای اسبی دوران قاجار در این خیابان پارک می‌شدند و هر روز مسافران زیادی از جماعت تهرانی را جابه‌جا می‌کردند. تراموای اسبی، سوغات ناصرالدین‌شاه از فرنگ بود.

جذابیت رفت‌وآمد با واگن و سرعت حرکت چرخ‌ها روی ریل‌های آهنی باعث شد تا شاه قجری، دستور راه‌اندازی خطوط حرکت تراموای اسبی را بدهد و کم‌کم این واگن‌ها راهی ایران شود. این واگن‌ها به کمک دو یا چهار اسب روی ریل کشیده می‌شدند. البته این واگن‌های اسبی چندان باب دل اروپایی‌ها و فرنگی‌های مستقر در ایران نبود و در سفرنامه‌های خود آن‌را وسیله‌ای پرسر و صدا و شلوغ معرفی می‌کردند.

مهرشاد کاظمی، تهران پژوه، درباره این تراموای اسبی می‌گوید: «واگن‌ها در بلژیک ساخته شده بود و قطعه قطعه به تهران حمل و مونتاژ می‌شدند. واگن‌ها دارای سه کوپه مجزا بودند و طوری ساخته شده بودند که قسمت وسط آن مخصوص بانوان بود تا محفوظ و پوشیده در آنجا بنشینند. سون هدین سوئدی در سال ۱۲۶۹ شمسی در سفرنامه خود نوشته: «جامعه

اروپایی مقیم تهران این تراموا را دوست ندارند و انتقاد زیادی هم به نحوه ساخت آن دارند. ریل‌های آن همسطح خیابان نیست و بعضی جاها تا ۴ سانتی‌متر بالاتر از سطح خیابان قرار گرفته است.» راننده واگن‌ها، کسی که اسب‌ها را روی ریل کنترل و هدایت می‌کرد، همه‌کاره واگن و حرف، حرف او بود. برایش فرقی نمی‌کرد جماعتی مسافر در واگن‌ها نشسته و منتظرند. سون هدین سوئدی، وضعیت خنده‌داری برای این واگن‌ها توصیف می‌کند و می‌نویسد: «راننده چنانچه دوست و آشنای خود را در بیرون مشاهده کند، تراموا را متوقف می‌کند و با دوست یا آشنای خود شروع به صحبت می‌کند. یک‌بار با تراموا به سبزه‌میدان رفتم. راننده به‌طور غیرمنتظره تراموا را نگه داشت. علتش هم آن بود که راننده می‌خواست خیار بخرد تا میل کند و کامش تازه شود.»

نخستین سیستم حمل و نقل شهری، پایتخت را با مشکل جدی روبه‌رو کرد. معضل بزرگ جمع‌آوری فضولات اسب‌هایی که این واگن‌ها را می‌کشیدند باعث شد تا شهربانی وقت گروه‌هایی را همراه واگن‌ها اعزام کند تا فضولات را در مسیر حرکت ریل‌ها جمع‌آوری کنند. هرچند این کار هم نتوانست آلودگی ناشی از فضولات حیوانی این واگن‌ها را سر و سامان دهد. در ابتدای ورود واگن‌های اسبی کرایه هر مسافر ۳ شاهی بود که بعد به ۵ شاهی و بعد به ۶ شاهی نیز افزایش یافت. مردم اعتراض کردند و دولت هم حمایت کرد، اما با وجود این شرکت بلژیکی سازنده واگن‌ها حاضر نشد هزینه را کم کند.

واگن‌های درجه یک برای اعیان و دولتی‌ها

موضوع: ورود ماشین دودی به پایتخت
ویژگی: نخستین جایگاه اختصاصی در حمل و نقل عمومی

ناصرالدین‌شاه، پادشاه شاعر پیشه ایرانی همیشه دوست داشت دارالخلافه، مقر فرمانروایی‌اش چیزی کم از پایتخت کشورهای اروپایی نداشته باشد. به همین دلیل به هر گوشه‌ای از دنیا که سفر می‌کرد و سرک می‌کشید، سوغاتی همراه خودش می‌آورد و ماشین دودی سوغات گشت و گذارش در سال ۱۲۵۱ شمسی به گرجستان و شهر تفلیس است. شهرام جبارزادگان، از کارشناسان حوزه حمل و نقل، درباره ماجرای ورود ماشین دودی اینگونه تعریف می‌کند: «بعد از ماجرای سفر ناصرالدین‌شاه به تفلیس و تماشای زیبایی این شهر و ترن سواری شیرینی که تجربه کرد، پادشاه به جد، به دنبال آوردن یکی از همین ترن‌های فرنگی به داخل ایران و تهران می‌افتد. به همین دلیل بعد از جست‌وجوهای فراوان در نهایت امتیاز ماشین دودی در سال ۱۲۶۵ به یک

مهندس فرانسوی به نام مسیو گوتال واگذار می‌شود. سال ۱۲۶۷ ماشین دودی، نخستین قطار وارد ایران شد و مردم به دلیل خروج دود از دودکش جلوی قطار به آن ماشین دودی می‌گفتند.» به گفته جبارزادگان، مسیر حرکت این قطار از تهران، میدان قیام ایستگاه میدا به سمت حرم شاه‌عبدالعظیم (ع) بود. اما مردم حسابی از این غول ماشینی و سر و صدای آن می‌ترسیدند و اوایل خیلی جرأت سوار شدنشان نداشتند. تا اینکه ماجرا به گوش ناصرالدین‌شاه می‌رسد و او تصمیم می‌گیرد همراه اشراف و مقامات دولتی سوار ماشین دودی شود. او اضافه می‌کند: «ماشین دودی تعدادی واگن داشت که واگن به اصطلاح درجه یک را ویژه اعیان و دولتی‌ها می‌خواندند و واگن زنانه، واگن‌های مردانه و واگن بار هم بود. همچنین کرایه از تهران به شهرری و بالعکس ۳ شاهی بود و در اواخر کار به حدود ۳ ریال رسید. این قطار فاصله تهران تا ری را تقریباً در ۳۰ دقیقه طی می‌کرد و مردم به ایستگاه‌های آن «کار» می‌گفتند که به فرانسوی همان گاراژ است.»

