

## زندگی حوالی ایستگاه تاریخی



اینجا محله ریل‌های آهنی است؛ محله‌ای با طنین صدای سوت به یادماندنی قطار و هزاران مسافری که قصه سفرهایشان دفتری است با برگ‌های بی‌نهایت. افتتاح راه آهن سراسری و توسعه محله راه آهن با یکدیگر پیوند خورده است. امکاناتی که برای کارمندان راه آهن در این محدوده از تهران در نظر گرفته شد شکل و شمایل این محله را تغییر داد. در حقیقت زندگی اهالی راه آهن سراسری با خاطرات ایستگاه راه آهن، قطارها و مسافرها پیش گره خورده است. در ویژه‌نامه محله راه آهن، قصه روزهای جنگ و ماجرای بمبگذاری منافقین در راه آهن، روایتی از لوکس‌ترین قطارهای روز دنیا که در سوله راه آهن جا خوش کرده‌اند، داستان حصیرآبادی‌ها و خانه‌هایی که با حصیر ساخته شده بود و مرور خاطرات قهوه‌خانه یکصدساله محله را که درهایش همچنان باز است می‌خوانیم. همینطور مطالبی خواندنی از حمام قدیمی راه آهن، مسجد پرمجاری ربابه‌خانم، باغ‌های مختاری و تشریفات و ساعت‌های جاسوسی راه آهن را مرور کرده‌ایم. نصرالله حدادی و علیرضا زمانی تهران پژوه، مهرزاد کشفی پژوهشگر، علی اصغر فراهانی، منوچهر قره‌باغی و محمود علیجانی از معتمدان محله راه آهن در این شماره همراه ما بوده‌اند.

## راه آهن، پیروزی متفقین را رقم زد



■ موضوع: تاریخچه ایستگاه راه آهن  
■ ویژگی: اتصال شمال به جنوب کشور

\*\*\*

اسفندماه سال ۱۳۰۵ مهدی قلی خان هدایت (مخبر السلطنه) نخست‌وزیر وقت کشور پیشنهاد تأسیس خط راه آهن سراسری شمال به جنوب را با خود به مجلس برد؛ پیشنهادی که محصل آن یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی سده ۳۰۰ را رقم زد. البته این پیشنهاد به دلیل نداشتن منافع اقتصادی در ابتدای کار باعث مخالفت بسیاری از نمایندگان مجلس از جمله دکتر محمد مصدق شد. علیرضا زمانی، تهران پژوه درباره تاریخچه و ماجرای شکل‌گیری خط راه آهن سراسری کشور که نقطه شروع آن درست در دل یکی از روستاهای بلوک غار تهران بود تعریف می‌کند: «کلنگ ساخت این ساختمان در ۲۳ مهرماه سال ۱۳۰۶ در جنوبی‌ترین بخش پایتخت، خارج از دروازه گمرک با اعتبار ۵ میلیون تومان به زمین زده شد. ساخت ایستگاه راه آهن از زمان تصویب طرح تا افتتاح ۱۱ سال زمان برد. دکتر محمد مصدق در جایگاه نماینده مجلس، یکی از مخالفان سرسخت تأسیس خط آهن سراسری بود و علتش هم این بود که راه آهن هیچ درآمد و نفعی برای مردم در آن دوره نداشت و معتقد بود که باید به جای آن کارخانه قندسازی که بازده اقتصادی بیشتری دارد، ساخته شود. از طرفی مسیر راه آهن سراسری از شهرهای تجاری مهم ایران مانند اصفهان، شیراز، همدان و کرمانشاه عبور نمی‌کرد

و بد نبود که این خط غرب به شرق کشور را به هم متصل کند و بعید به نظر می‌رسید که این مسیر ریلی، از انزلی تا تبریز ادامه پیدا کند. خرید مقدار زیادی آهن سالانه از انگلیس در ازای پولی که از درآمد نفت نصیب انگلیسی‌ها می‌شد از دیگر دلایل مخالفت دکتر مصدق برای تأسیس خطوط سراسری راه آهن بود.» به گفته زمانی، ایستگاه راه آهن تهران در دوران جنگ جهانی دوم نقش مهمی در جابه‌جایی تجهیزات و نیروهای متفقین و پیروزی آنها برابر آلمانی‌ها داشت. به همین دلیل از آن به‌عنوان کلید پیروزی یاد می‌کنند. این تهران پژوه درباره جزئیات ساخت این بنا می‌گوید:

«معماری بنای ساخت ایستگاه راه آهن را «ولادیسلاو ولادیسلاوویچ گارادیتسکی» اوکراینی برعهده گرفت که با الهام از معماری ایران باستان و به کارگیری سبک معماری اکسپرسیونیسم آرمانگر این بنا را طراحی کرد. بنای ساختمان در آن زمان دارای ۲ در بود که یکی از این درها برای ورود عامه مردم و در دیگر آن مختص رفت‌وآمد خاندان سلطنتی بود. به مرور زمان با توجه به افزایش جمعیت و رفت‌وآمدهای زیاد، یک در ورودی دیگر برای خروج مسافران ساخته شد. سالن داخلی ایستگاه راه آهن یکی از بزرگ‌ترین فضاهای عمومی سرپوشیده ایران در آن دوران محسوب می‌شد.

## پایان حاشیه‌نشینی با ساخت پایانه اتوبوسرانی



■ موضوع: حصیرآباد  
■ ویژگی: محل زندگی قشر بی‌بضاعت

\*\*\*

اطراف میدان راه آهن از روزگار قدیم محل زندگی قشر کم‌درآمد و گاهی بی‌بضاعت بوده و حصیرآباد با آمدن این افراد به همین حوالی در دوره پهلوی اول شکل گرفت. مهاجرانی که عمدتاً درآمد چندانی نداشتند و قشر بی‌بضاعت جامعه تهران در آن سال‌ها به شمار می‌رفتند بعد از ورود به تهران، زمین‌های ارزان قیمت اطراف میدان راه آهن را اجاره می‌کردند و با ساخت خانه‌های موقت در ضلع شمال غربی محله راه آهن ساکن پایتخت می‌شدند. حصیرآباد حد فاصل میدان بهداری تا ابتدای خیابان کارگر جنوبی بود و به واسطه بافت ناهمگونی که داشت با محله‌های فقیرنشین تهرانپارس و حکیمیه مقایسه می‌شد. علی‌اصغر فراهانی، یکی از ساکنان قدیمی محله راه آهن درباره ماجرای شکل‌گیری حصیرآباد در دل این محله قدیمی می‌گوید: «بی‌بضاعت‌ها و افرادی که از شهرستان‌های دورافتاده به تهران آمده بودند زمین‌های شمال غربی راه آهن را به قیمت اندکی از صاحبان آنها اجاره می‌کردند و با حصیرهای بافته‌شده خانه‌های موقت می‌ساختند. این خانه‌ها در یک فضای ۵-۶ هزار متری ساخته شد و از آنجا که سقف و دیوارها حصیری بود به حصیرآباد معروف شد. ساخت و سازها در حصیرآباد غیراصولی بود و به همین دلیل

مسئولان شهری اجازه ندادند این محدوده گسترش پیدا کند تا فضای میدان راه آهن که یکی از دروازه‌های ورود به تهران بود بیش از این مخدوش نشود.» خانه‌های حصیری با گذشت زمان به خانه‌های کلنگی و تیرچوبی تغییر ماهیت دادند اما حصیرآباد همچنان آسیب‌پذیرترین نقطه راه آهن بود. فراهانی در این باره می‌گوید: «ساکنان حصیرآباد یکی پس از دیگری به محله‌های اطراف راه آهن رفتند و افراد معتاد جای آنها را گرفتند. این محل مدتی

باتوق افراد بزهکار بود تا اینکه شهرداری تهران دستورالعمل خرید و تخریب بافت فرسوده را اجرا کرد. حصیرآباد براساس چنین دستورالعملی در ابتدای دهه ۸۰ تخریب شد و به جای آن پایانه اتوبوسرانی معین را ساختند. از آنپوه خانه‌های حصیرآباد یک خانه درست وسط پایانه معین باقی مانده بود که آن هم یک سال قبل تخریب شد و امروز هیچ اثری از حصیرآباد تهران و خانه‌های حصیری و کاهگلی‌اش باقی نمانده است.»

## محله‌ای که با سوت قطار زنده شد



■ موضوع: وجه تسمیه محله  
■ ویژگی: محله راه آهن پیش از ساخت ایستگاه راه آهن محدوده‌ای روستایی بود

\*\*\*

محله راه آهن برای تهرانی‌ها یادآور ریل‌های آهنی، سوت قطار و سفر است؛ محله‌ای نام آشنا برای پایتخت‌نشینان و آنها که اهل سفر با قطارند. علیرضا زمانی، تهران پژوه می‌گوید: «تا دهه نخست ۱۳۰۰ هنوز هیچ خبری از محله‌ای به نام راه آهن در تهران نبود و این محله همانطور که از نامش پیداست پس از کلنگ‌زنی راه آهن در ۲۳ مهر ۱۳۰۶ و افتتاح ایستگاه راه آهن در سال ۱۳۱۸ با نام محله راه آهن به نقشه پایتخت اضافه شد. به بیان دقیق‌تر، پس از افتتاح ایستگاه راه آهن، امکانات دولتی برای کارمندان در این محله ساخته و زمینه برای توسعه این محله فراهم شد.»

اما محله راه آهن پیش از ساخت ایستگاه قطار نیز سکونتگاه پایتخت‌نشینان و روستاییانی از مجموعه آبادی‌های بلوک غار بود که بیشتر اهالی آن را کشاورزان تشکیل می‌دادند. اهالی قدیمی این محله هنوز زمین‌های کشاورزی، دودین بچه‌ها روی کرت‌ها و ردیف درختان توت را که روی گذرهای آبادی سایه می‌انداخت به یاد دارند. صدای هی‌هی شتربانانی که با بار میوه و سبزی از خیابان شوش به سمت میدان قیام و جایگاه شترداران می‌رفتند، در خاطر آنها ثبت شده است. زمانی می‌گوید: «پیشینه محدوده ایستگاه راه آهن به روستایی به نام جعفرآباد از مجموعه روستاهای بلوک غار برمی‌گردد که در تملک عبدالحسین فرمانفرما بود.» علی‌اصغر فراهانی، یکی از اهالی قدیمی محله راه آهن درباره پیشینه این محله و وجود روستایی به نام جعفرآباد می‌گوید: «محدوده کنونی محله راه آهن پیش‌تر مملو از زمین‌های کشاورزی و باغ بود. اهالی قدیمی این محدوده با کشاورزی و کاشت محصولات چون کلم، ذرت و انواع صیفی معیشت خود را تامین می‌کردند. مالکان اراضی این محدوده خان‌ها و ملاک‌های معروفی بودند. به‌عنوان مثال، مسجد حاج‌ربابه که اکنون به نام مسجد توحید شناخته می‌شود، یادگار مرحوم حاج‌ربابه از خان‌های آبادی مسجد شاعری موقوفه حاج محمدعلی شاعری از دیگر خان‌های آبادی است.»