

تأمین هزینه‌های راه‌آهن با فروش قندوشکر

■ موضوع: ساختمان قندوشکر تهران
 ■ ویژگی: محل توزیع و دپوی چای و قندوشکر تهران
 زیر نظر شرکت راه‌آهن

ساختمان عریض و طویل معروف ضلع شمالی میدان راه‌آهن روزگاری کام‌تهرانی‌ها را شیرین می‌کرد؛ ساختمانی بلندبالا با شیشه‌های سفید که پیشتر از ۳ دهه متروکه مانده است.

قدیمی‌های محله راه‌آهن آن را به نام ساختمان چای می‌شناسند چون روزگاری محل نگهداری چای و توزیع و مبادلات قندوشکر بود.

مهرزاد کشفی، تهران‌پژوه می‌گوید: «برخلاف آنچه در تاریخ راه‌اندازی راه‌آهن تکرار شده و رضاشاه را بانی ساخت راه‌آهن سراسری معرفی می‌کنند، رضاخان تنها اجراکننده ایده راه‌اندازی خطوط راه‌آهن در

ایران بود. نخستین بار مرتضی قلی خان صنیع‌الدوله از رجال صنعتگر اواخر قاجاریه و نخستین رئیس مجلس شورای ملی در کتابی موسوم به «راه نجات» که در

واقع طرحی نظری برای پیشرفت اقتصادی و صنعتی ایران به شمار می‌رفت و ساخت راه‌های مبادلاتی را از جمله مسئولیت‌های دولت و عاملی در ازدیاد ثروت

بیان می‌کرد، درباره ضرورت راه‌اندازی راه‌آهن در کشور نوشت و نقشه توسعه آن را هم ترسیم کرد.

در دوره حکومت پهلوی، رضا شاه بعد از راه‌اندازی راه‌آهن، برای تأمین هزینه‌های آن، بحث تأمین بخشی از هزینه‌های راه‌آهن از راه قندوشکر را مطرح

می‌کند. قندوشکر وارداتی بود. برای همین مالیات این محصولات در انحصار راه‌آهن قرار گرفت تا هزینه‌ها را تأمین کند. از این رو این ساختمان بزرگ به محل دپو



بنا در روزگار پهلوی به عنوان انبار و دپوی قندوشکر کشور استفاده می‌شد، برای همین ساختمان قندوشکر نام گرفت و تا پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران هم به عنوان مرکز توزیع قندوشکر دولتی در تهران و سایر شهرهای ایران معروف بود.»

و مبادلات و توزیع قندوشکر در تهران تبدیل شد. نزدیکی به راه‌آهن هم از محاسن ساختمان بود که نظارت را بر انجام معاملات و... برای مسئولان راه‌آهن آسان می‌کرد. «نصرت‌الله حدادی، تهران‌پژوه نیز درباره این ساختمان قدیمی در محله راه‌آهن می‌گوید: «این

گران‌قیمت‌ترین و خاص‌ترین قطارهای تهران



■ موضوع: قطارهای سلطنتی

■ ویژگی: قطارهای خاص و منحصر به فرد راه‌آهن تهران اکنون در یک سوله در محله راه‌آهن نگهداری می‌شوند

تهران موزه راه‌آهن ندارد، اگر داشت یقیناً یکی از جذاب‌ترین قطارهایی که آنجا به نمایش درمی‌آمد نخستین قطارهای سلطنتی کشور بود که در نوع خود منحصر به فرد و خاص

هستند. با راه‌اندازی خطوط سراسری راه‌آهن در ایران، پهلوی اول از همان ابتدا واگن اختصاصی برای خودش سفارش داد. مهرزاد

کشفی، تهران‌پژوه می‌گوید: «راه‌آهن تهران مملو از جاذبه‌های گردشگری و تاریخی است؛ اما خاص‌ترین جاذبه راه‌آهن تهران مربوط به

چند قطاری است که در سوله‌ای قرار گرفته‌اند. اول قطار سلطنتی رضاشاه که همان سال‌های ابتدایی راه‌اندازی راه‌آهن سراسری برای

خودش سفارش داد و بعد قطار پسرش که به‌طور اختصاصی برای خانواده‌اش ساخته شد و یک قطار توریست که برای استفاده مقامات

ساخته شد. ۲ قطار سلطنتی را یک کمپانی سوئدی ساخت. آن‌قدر این قطارها خاص

و منحصر به فرد هستند که سال‌ها قبل این کمپانی درخواست مبادله آن برای برگرداندن قطارها به سوئد داده بود.»

این پژوهشگر اضافه می‌کند: «قطار پهلوی اول یک واگن مخصوص حمل اتومبیل داشت و او اتومبیل شخصی‌اش را با قطار در همه سفرها

می‌برد. در قطار پسرش یک واگن شخصی برای خودش و یک واگن برای همسرش در نظر گرفته شده بود. یک واگن برای تدارکات

و یک واگن هم برای تیم محافظ بود. ظرف و ظروف سلطنتی و وسایل شخصی آنها همچنان وجود دارد. انتهای قطار پهلوی دوم به‌صورت

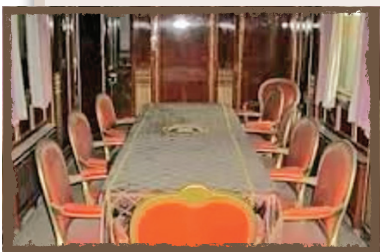
پاناروما یعنی ویوی ۱۸۰ درجه ساخته شده. من ۲ بار از این سوله بازدید کردم ولی متأسفانه امکان بازدید برای عموم فراهم نیست. بارها

از مسئولان راه‌آهن درخواست کرده‌ام تا یک موزه برای راه‌آهن تهران راه‌اندازی کنند. خوشبختانه راه‌آهن فضای لازم و کافی برای

این موزه در اختیار دارد. نه تنها این قطارهای سلطنتی بلکه بخش تعمیرات قطارها و جایگاه سوخت‌گیری آنها هم بسیار دیدنی و جذاب

است. کشفی می‌گوید: «راه‌آهن سراسری ایران با طول حدود ۱۴۰۰ کیلومتر به‌عنوان بیست و پنجمین میراث فرهنگی ملموس و نخستین میراث صنعتی ایران در فهرست

میراث جهانی یونسکو ثبت شده است.»



خبرهای دست اول در گرمابه



■ موضوع: حمام‌های محله راه‌آهن

■ ویژگی: کانون خبرهای داغ محله و میزگردهای اجتماعی اهالی

محله راه‌آهن در قدیم ۶ گرمابه داشت که اکنون چراغ آباب از آنها به‌خاطر استفاده مسافران و مهمانان مسافر‌خانه‌ها همچنان روشن و برخی دیگر به آپارتمان‌های

چند طبقه با واحدهای قوطی کبریتی تبدیل شده است. حمام شیک در خیابان کارگر، حمام نوروززاده در ابتدای خیابان مختاری، حمام شاعری نرسیده به

خیابان وحدت‌اسلامی، حمام حاج حسن عاطف در کوچه اردیبهشت که مرحوم علی حاتمی هم در آنجا سکونت داشت و حمام کوکب در خیابان وحدت‌اسلامی

مهم‌ترین و شلوغ‌ترین حمام‌های محله راه‌آهن بودند که علی اصغر فراهانی، ساکن قدیمی این محله از آنها نام می‌برد. او درباره این گرمابه‌های قدیمی نقل می‌کند: «آن موقع‌ها سالن انتظار این حمام‌ها شلوغ بود و مراجعان باید نوبت می‌گرفتند.

مشتری‌ها مدت‌ها می‌نشستند تا صدایشان کنند. این حمام‌ها جزو حمام‌های شیک و به‌روز تهران بودند. چون هم دوش داشتند و هم با دیگ، آب حمام گرم

می‌شد و همیشه آب گرم پشت دست مشتری بود. معمولاً مشتری این حمام‌ها قشر ضعیف محله یا مسافران مهمان‌خانه‌های اطراف بودند.» حمام‌های محله فقط محل شست‌وشو و نظافت نبود، بلکه بخشی از دورهمی‌ها و خوش‌وبش‌ها زیر همان سقف‌های بلند انجام می‌شد. فراهانی در این باره می‌گوید: «آن زمان که هنوز وارد عصر ارتباطات نشده بودیم، فرهنگ خاصی بین مردم برای کسب اخبار و اطلاعات رایج بود. یکی از مکان‌هایی که اخبار دست اول محله را می‌توانستید آنجا به‌دست بیاورید، گرمابه بود. اهالی ساعت‌های طولانی در گرمابه می‌ماندند و حتی میان‌وعده‌ای با خود به همراه می‌بردند. بساط قلیان هم در حمام به پا بود.»

ساعت‌های خبرچین ایستگاه



■ موضوع: ماجرای جاسوسی از ایستگاه

■ ویژگی: ارائه اخبار سری جنگ به متفقین

بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن سراسری ایران با جنگ جهانی دوم مقارن شد و به همین سبب برای جای‌جایی نیرو و تجهیزات از سوی قوای متفقین مورد استفاده قرار گرفت.

علیرضا زمانی، تهران‌پژوه درباره ساعت‌های جاسوسی ایستگاه راه‌آهن تهران تعریف می‌کند: «با حمله آلمان به لهستان در شهریورماه سال ۱۳۱۸ و بعد از آن هم حمله به فرانسه دولت ایران در همان سال بی‌طرفی‌اش را اعلام کرد اما روابط و همسایگی

ایران با شوروی برقرار بود. در شهریور ۱۳۲۰ ایران از سوی متفقین اشغال شد. نصب رادار جاسوسی در ساعت ایستگاه راه‌آهن تهران یکی از اقدامات زیرپوستی دولت‌های

در حال جنگ بود. در واقع چون سازنده ایستگاه راه‌آهن تهران خود آلمانی‌ها بودند با چشم‌وخم و ریزه‌کاری‌های ایستگاه آشنا بودند و یکی از کارهای آنها طراحی سقف با

نماد صلیب شکسته بود که البته بعدها روی آن رنگ شد. این راه‌آهن اضافه کنیم که آلمانی‌ها ۲ ساعت دیواری مشکوک هم در ایستگاه نصب کرده بودند و گفته می‌شود

از داخل سالن اصلی اخبار نقل و انتقال متفقین بلافاصله به آلمان مخابره می‌شد. تا مدت‌ها متفقین دنبال این راه‌سره‌مهر بودند که چطور این پیام‌ها و اخبار در کمترین زمان به برلین مخابره می‌شود. سرانجام پس از دستگیری چند جاسوس آلمانی، کاشف به عمل آمد ماجرا از همین ساعت‌های ایستگاه راه‌آهن آب می‌خورد و ساعت نصب شده بر سر ورودی و ساعت داخل سالن، اخبار تهران را از سال می‌کند و در برلین دریافت می‌شود.»

به‌گفته‌زمانی، بعد از کشف ماجرای این راه‌سره‌مهر همه چیز به کلی تغییر کرد و این ساعت‌ها از کار افتادند و پرونده جاسوسی آلمانی‌ها هم بسته شد.