روزنامه اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی

پنجشنبه ۶ دی ۱۴۰۳ ■ سال سی‌وسوم ■ شماره ۹۲۹۰

جهش تولید با مشارکت مردم

همشهری

صفحه‌آرا: علیرضا بهرامی

■ صاحب امتیاز: مؤسسه همشهری
■ مدیر مسئول: محسن مهدیان
■ سردبیر: دانیال معمار
■ معاونان سردبیر: شهرام فرهنگی، علی عمادی، شاهین امین، حامد فوقانی
■ مدیر فنی: حامد یزدانی
■ مدیر هنری: مهدی سلامی
■ دبیر عکس: امیر پناهپور

سیاسی و دیپلماتیک: ■ مدیر: حسین ارجلو
شهرنگار: ■ مدیر: پروانه بهرام‌نژاد ■ دبیر: مریم باقرپور
اقتصاد: ■ مدیر: حسین لطفی ■ دبیر: مریم موسی‌پور
تماشاگر: ■ مدیر: امیرمحمد یعقوب‌پور ■ دبیر: لیلی خرسند

ایرانشهر: ■ دبیر: زهرا عباسی
تندرستی: ■ مدیر: عیسی محمدی ■ دبیر: مریم سرخوش
سرنخ: ■ مدیر: جواد عزیزی ■ دبیر: محمد جعفری
دانستنیها: ■ مدیر: ساسان شادمان ■ دبیر: زهرا خلجی
سرزمین من: ■ مدیر: محمد باریکانی

جامعه: ■ دبیر: فهیمه طباطبایی
گزارش: ■ مدیر: مسعود میر ■ دبیر: فاطمه عسگری‌نیا
۲۴ (سینما و تلویزیون): ■ مدیر: سعید مروتی ■ دبیر: علیرضا محمودی
صفحه آخر: ■ دبیر: جواد نصرتی
طرح و گرافیک: ■ دبیر: محمدعلی حلیمی

■ همشهری: www.hamshahrionline.ir
■ سایت روزنامه: newspaper.hamshahrionline.ir

■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر (عج)، کوچه شهید سیدکمال قریشی، شماره ۱۴
■ کدپستی ۴۵۹۵۶-۱۹۶۶۶ ■ تهران، صندوق پستی ۱۹۳۹۵/۵۴۴۶
■ تلفن: ۲۳۰۲۳۰۰۰، نمابر: ۲۲۰۴۶۰۶۷

■ توزیع و اشتراک: موسسه نشرگستر امروز نوین
■ تلفن توزیع: ۶۱۹۳۳۰۰۰
■ تلفن اشتراک: ۶۱۹۳۳۱۱۴

■ پذیرش آگهی: ۸۴۳۲۱۰۰۰
■ چاپ: همشهری
■ تلفن: ۴۸۰۷۵۰۰۰

حافظ
دل من در هوسِ روی تو ای مونس جان
خاک راهیست که در دست نسیم افتادست

■ حضرت امیر المؤمنین علی(ع):
در شگفتم از کسی که استغفار را با خود دارد و با این وصف نومید می شود!

■ اذان ظهر: ۱۲:۰۵ ■ غروب آفتاب: ۱۶:۵۸
■ اذان مغرب: ۱۷:۱۸ ■ نیمه شب شرعی: ۲۳:۲۰
■ اذان صبح فردا: ۵:۴۳ ■ طلوع آفتاب فردا: ۷:۱۳

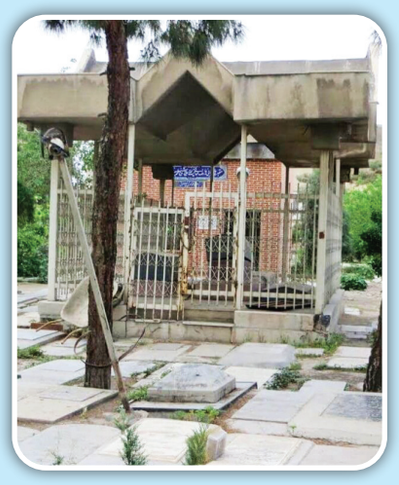
صفحه آخر

تاریخ تهران به روایت ابن بابویه

گورستان قدیمی پایتخت، راوی سرگذشت شهر و مردمی است که در آن آرام گرفته‌اند

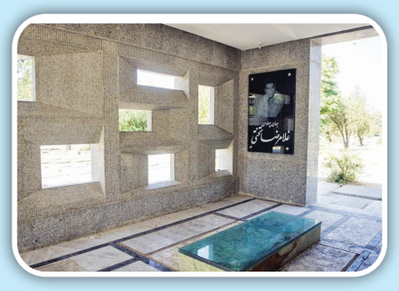
سیدسروش طباطبایی‌پور

برای بررسی تاریخ یک شهر، تنها نباید سر در کتاب‌های تاریخی کتابخانه‌ها کرد و به بناهای ایستاده در غبار آن شهر خیره شد و آثار به‌جای‌مانده در طول تاریخ آن سرزمین را کاوش کرد. گاهی حتی اگر یک قبرستان ساده هم به سخن بیاید، می‌تواند قدمت و اعتبار شهر تو را به رخ بکشد. اینجا گورستان «ابن‌بابویه» است؛ جایی در منطقه ۲۰ تهران، هم‌جوار با شهر تاریخی ری! در قبرستان ابن بابویه، حتی اگر قدم‌زنان تنها سنگ قبرها را ورق بزنی، می‌توانی به برگ‌هایی ارزشمند از تاریخ شهرت پی ببری و به مردمان هم‌شهری‌ات ببالی؛ کسانی چون شیخ صدوق‌ها، رجبعلی خیاط‌ها و جهان‌پهلوان تختی‌ها که روزی در تهران تو نفس کشیده‌اند و به آن شهرت، عزت و اعتبار بخشیده‌اند. به بهانه ثبت ملی این قطعه از بهشت در ۲۸سال پیش، یعنی در ۵دی سال ۱۳۷۵ به قبرستان باشکوه ابن بابویه می‌رویم و به درگذشتگان این خاک درود می‌فرستیم.



تاریخش

می‌گویند اینجا تا پیش از سلطنت ناصرالدین‌شاه کشتزار و باغی وسیع بوده که بر اثر سیل ویران می‌شود. به‌خاطر همان سیل، مسیر سردابی در آنجا گشوده می‌شود که جسدی سالم را در دل خود داشته است؛ جسدی که به اعتبار سنگ‌نوشته‌ای منسوب به شیخ صدوق، از علمای علم حدیث شیعه در قرن چهارم هجری بود و بسیار مورد توجه قرار گرفت. آنگاه به احترام این عالم دینی بر بالای آن سرداب، بقعه‌ای می‌سازند و بسیاری از اهالی ری و تهران مردگان‌شان را در جوار این شیخ راستگو که به ابن بابویه نیز معروف بود دفن می‌کنند و از ۲۰۰سال پیش آرامگاه ابن‌بابویه پا می‌گیرد. البته برخی نوشته‌های تاریخی حکایت از آن دارند که تاریخ این آرامگاه به دوره ساسانی بازمی‌گردد که حوادث طبیعی و جنگ‌ها آن را ویران کرده بود و اثری از آن باقی نمانده بود.



شیخ صدوقش

محمدبن علی معروف به ابن‌بابویه و ملقب به شیخ صدوق در خانواده‌ای دانشی و فرهیخته در قم متولد شد. پدرش از علمای قم بود و خودش نیز از کودکی علوم دینی را فراگرفت. او سال‌ها برای دیدار با محدثان سفر کرد و در پایان عمر در ری ساکن شد و همان‌جا هم وفات یافت. او یکی از بزرگ‌ترین محدثان شیعه است و حدود ۴۵۰ کتاب و رساله را به او منتسب می‌کنند که همه بر پایه روایاتی از امامان(ع) است.

اعتبارش

بقعه شیخ صدوق در زمان فتحعلی‌شاه قاجار بنا شد؛ اما علاوه‌براین، آنچه به آرامگاه ابن‌بابویه اعتبار بخشیده، نام عرفا و هنرمندان و ورزشکارانی است که در زمان حیات‌شان قدم‌های مؤثری برای سرزمین‌شان و مردمانش برداشته‌اند و حالا در این مکان آرام گرفته‌اند: رجبعلی خیاط عابد و عارف معاصر، جهان‌پهلوان غلامرضا تختی کشتی‌گیر قهرمان المپیک، عباس یمینی‌شریف شاعر معاصر کودکان، علی‌اکبر دهخدا بنیانگذار لغتنامه دهخدا، سیداشرف‌الدین گیلانی معروف به نسیم‌شمال از نویسندگان دوره مشروطه، حسین بهزاد نقاش ایرانی و همسرش، فاطمه سیاح، استاد ادبیات و منتقد و فراوان بزرگ‌زنان و بزرگ‌مردانی که نام‌شان و یاد آثار گرانقدرشان ارزش و اعتبار این مقبره باشکوه را صدچندان می‌کند.

عکس روز

موزه کپسولی ارتباطات

بازدیدکنندگان جوان‌تر نمایشگاه تلکام ۱۴۰۳، این روزها وسایل و ابزارهایی را به چشم دیده‌اند که روزگاری برای نسل قدیمی‌تر ما، نماد فناوری و ارتباطات بود اما حالا چیزی مربوط به گذشته و متعلق به موزه است.

سال‌های زیادی از صف‌های بلند جلوی تلفن‌های عمومی و سکه‌ای نگذشته اما واقعا نسل جوان، نه فقط آنها را به چشم ندیده که اصلا تصوری هم از حضور دائمی و حیاتی آنها در زندگی نسل قبلی ندارد. این ابزارها و وسایل در دالانی به‌عنوان موزه کپسولی قرار گرفته تا جوانان با سیر پرفرازونشیب ظهور تلفن و اینترنت در ایران آشنا شوند.

از نخستین تلفنی که ناصرالدین شاه با خود از فرنگ به ایران آورده تا نخستین مانیتورها و وسایل ارتباطی اینترنت، می‌توان در این گذر نگاهی گذرا به تاریخ ارتباطات در ایران انداخت. گفته می‌شود نخستین خط تلفن برای برقراری تماس بین شمس‌العماره و باغ‌سپهسالار استفاده شده و بعد ماجرا ادامه پیدا می‌کند تا باجه‌های زردرنگ و تلفن‌های کارتی که اوج استفاده از تلفن در کشور بود.

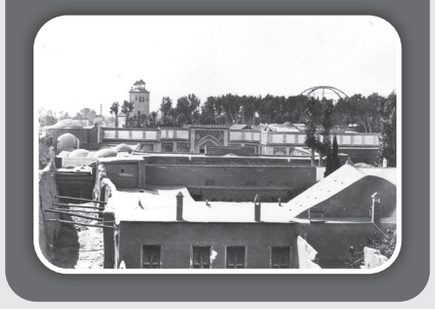
در تاریخچه اینترنت هم آمده که تا سال ۱۳۷۱ تنها چند دانشگاه کشور اینترنت داشتند. در سال ۱۳۷۲ ظرفیت اتصال ایران به اینترنت ۹،۸ کیلوبیت بر ثانیه بود که برای ردوبدل کردن ایمیل کافی بود. در ابتدای این سال دامنه دات‌آی‌آر برای ایران ثبت شد و بدین‌ترتیب سایت‌های ایرانی آدرس اختصاصی خود را پیدا کردند.

تا پایان سال ۱۳۷۹ ایران تنها ۴۱۸ هزار کاربر اینترنت داشت؛ اما با آغاز دهه ۸۰ توسعه زیرساخت‌های شبکه استفاده از اینترنت شدت و سرعت گرفت و به مرور زمان تعداد کاربران آن نیز افزایش پیدا کرد و حالا هیچ‌کدام از ما نمی‌توانیم زندگی‌مان را بدون اینترنت تصور کنیم.

عکسخانه

۲عکس بامزه از تهران قدیم

این ۲عکس که از یک نقطه گرفته شده و یک نما را در ۲روز متفاوت نشان می‌دهند، حاصل بازیگوشی و ذوق عکاسی است که گفته می‌شود احتمالا عکاس دربار ناصرالدین شاه است. عکاس، دوربینش را بالای «مدرسه مبارکه دارالفنون» برده و «دورنمای شهر» را در ۲روز متفاوت ثبت کرده است؛ یکی در یک روز صاف و آفتابی و دیگری درحالی که برف بر همان منظره نشسته است. به‌نظر می‌رسد که دوربین رو به جنوب باشد و آن ۲برجی که در انتهای عکس پدیدارند، شمس‌العماره در کاخ گلستان باشند. این عکس‌های کمتر دیده شده، جزئیات بامزه محدوده امروزی بازار و ناصرخسرو را به ما ارائه می‌دهند. نکته جالب این است که عکس‌ها در ۲فصل متفاوت گرفته شده و از پر بودن درختان انتهای تصویر می‌شود حدس زد که عکس در بهار یا تابستان گرفته شده است.



سوژه روز

تغییر دید

شهر من، تهران با نمادهای آشنایش؛ میدان آزادی، برج میلاد، پل طبیعت و هزارهزار نماد و نشانه دیگر که دیدنش به من انرژی مثبت می‌دهند. اما گاهی تکرارها، تبدیل به عادت می‌شود و عادت، آفت دیدن است. عادت باعث می‌شود زیبایی‌های شهرم را که هرروز جلوی دیدگانم است، نبینم و کم‌کم آنها را فراموش کنم. حالا اگر تصمیم بگیرم حداقل زاویه دیدم را نسبت به نمادها و نشانه‌های شهرم تغییر دهم، زندگی کمی از تکرار فاصله می‌گیرد و توجهم به اطرافم بیش از گذشته جلب می‌شود؛ بیایید نگاهمان را نسبت به اطراف‌مان تغییر دهیم!

سرشاخه‌های چنارهای تهران، دم دست بود

قصه اتوبوس‌های درون‌شهری و شرکت واحد تهران، به حدود ۶۸سال پیش بازمی‌گردد؛ یعنی ۲۵فروردین سال ۱۳۳۵ که قانون تاسیس‌اش در مجلس شورای ملی تصویب شد. از آن روز تاکنون، اتوبوس‌هایی با شکل‌های گوناگون، تهرانی‌ها را جابه‌جا کرده‌اند. شاید یکی از جذاب‌ترین آنها، اتوبوس‌های دوطبقه بود؛ اتوبوس‌هایی که ۵۶سال پیش، تحویل شرکت واحد اتوبوسرانی پایتخت شد. در این اتوبوس‌ها از همان ابتدا صندلی‌های طبقه بالا زودتر از طبقه پایین پر می‌شد؛ مگر کسانی که از درد پا رنج می‌بردند و نمی‌توانستند از پلکان پیچ‌درپیچ آن بالا و پایین بروند. به‌خصوص طی کردن این پله‌ها حین رسیدن به ایستگاه به کمی چابکی هم احتیاج داشت. طبقه بالا، به‌خصوص صندلی‌های ردیف اول طرفداران پرپاقرصی داشت؛ همان‌جایی که شیشه قدی جلو اتوبوس در طبقه دوم تنها مانع رسیدن مسافرانش به سرشاخه‌های چنارهای تهران بود.

تهران مصور

اولین دوچرخه در تهران

ایرانیان قدیم زمانی که برای نخستین بار این مرکب دوچرخ را دیدند، اعتقاد داشتند که این وسیله نقلیه توسط شیاطین و پریان حرکت می‌کند؛ چون کسی نمی‌تواند روی دوچرخ حرکت کند. دارالخلافه‌نشینان برای نخستین بار در میدان مشق، چشم‌شان به جمال دوچرخه به همراه ۲نوجوان ۱۵ و ۱۶ ساله با شلوارهای کوتاه تا بالای زانو افتاد. این مرکب دوپا، توسط انگلیسی‌ها وارد پایتخت قاجار شده بود و نزد تهرانیان قدیم به «مرکب شیطان» معروف بود. برهان‌شان این بود که می‌گفتند اگر کسی مرکبی را نگه ندارد، خودش که نمی‌تواند خودش را نگه دارد؛ پس چگونه می‌تواند یکی را هم بالای خود بنشاند و راه ببرد و کسانی که سوار بر این وسیله محیرالعقول می‌شوند و پیچ و تاب می‌خورند، مطمئنا بچه شیطان هستند. افراد پیر و سالمند زمانی که دوچرخه را در گذرها و خیابان‌های تهران می‌دیدند گویا که غول یا آل دیده باشند، فورا زیر لب بسم‌الله می‌گفتند. در هر صورت دوچرخه، دل بچه اعیان و پسر پولدارهای پایتخت را برده بود و خانواده‌هایی که دست‌شان به دهان‌شان می‌رسید مخصوصا حاجی‌ها و بازاری‌ها برای فرزندانشان این وسیله نوظهور را می‌خریدند.

اولین دوچرخه‌سازی

دوچرخه‌های نخستینی که در تهران مورد استفاده قرار می‌گرفت از مارک‌های «هرکولس»، «رالی»، «بی.اس.آ» و «بیرمنگام» همگی ساخته کشور انگلستان بود. قیمت بهترین، بادوام‌ترین و خوش‌رکاب‌ترین نوع دوچرخه از ۱۰تومان شروع می‌شد و به ۱۵تومان می‌رسید و قیمت لوازم اضافی آن از جمله قاب، ترک بند، بوق و امثال آن شامل ۲تومان می‌شد. با رایج شدن دوچرخه در دارالخلافه، دکان‌هایی برای فروش و تعمیر دوچرخه باز شد. جعفر شهری، مورخ و نویسنده کتاب تهران قدیم، نخستین دوچرخه‌سازی تهران را دوچرخه‌سازی حسین آقاشیخ در خیابان ناصریه (ناصرخسرو) می‌داند که بعد از آن دکانی نیز توسط شخصی ارمنی تبار به نام «ادیک» در خیابان منوچهری دایر شد و به‌تدریج مغازه‌های دیگری در تهران برای کرایه و تعمیر دوچرخه عمومیت پیدا کردند و دوچرخه‌سازی یا دوچرخه‌فروشی جزو چشمگیرترین مشاغل در تهران قدیم محسوب شد. کرایه دوچرخه ساعتی ۱۰شاهی بود و پنچرگیری هم ۱۰شاهی، روغن کاری ۲شاهی و دیگر تعمیرات که شامل جوشکاری، شکست و بست، پره بندی‌ها، شل و سفت کردن زنجیر بود روی هم ۶-۵قران می‌شد.

عمومیت دوچرخه در تهران

خرید و کرایه دوچرخه ابتدا برای تفریح و وسیله بازی پسران پولدار بود؛ اما کم‌کم دوچرخه از جنبه تفریحی خارج شد و جزء لاینفک اسباب کاسبان دوره‌گرد، دستفروشان و تعمیرکاران قفل و کلید شد. اما اکثر دوچرخه‌سواران تهران قدیم، حمال‌های ماست و حاملان چلوکباب بودند که تغارهای ماست را بر سر می‌نهادند و سوار دوچرخه می‌شدند و به سرعت خود را به مقصد می‌رساندند یا شاگرد چلوپلویی‌هایی که ظروف غذا را در مجمع می‌چیدند و با سرعت رکاب می‌زدند تا غذا را داغ به مشتری برسانند.

نظام‌نامه و دوچرخه‌سواری

با افزایش دوچرخه‌سواران در خیابان‌های پایتخت، برحسب پیشنهاد اداره تشکیلات نظمیه و تصویب وزارت داخله در ۲۳مرداد ۱۳۰۵، نظام‌نامه دوچرخه‌سواری در ۲۰ماده در روزنامه‌های کثیرالانتشار تهران به چاپ رسید. به موجب این نظام‌نامه، احدی بدون جواز تصدیق نمی‌توانست با دوچرخه در شهر و حومه حرکت کند؛ اشخاص زیر ۱۳سال مطلقا حق سواری نداشتند و از ۱۳ تا ۱۸سالگی کرایه کردن دوچرخه ممنوع بود.

> دوچرخه‌های نخستینی که در تهران مورد استفاده قرار می‌گرفت از مارک‌های «رالی»، «بی. اس. آ» و «بیرمنگام» همگی ساخته کشور انگلستان بود. قیمت بهترین، بادوام‌ترین و خوش‌رکاب‌ترین نوع دوچرخه از ۱۰تومان شروع می‌شد و به ۱۵تومان می‌رسید قیمت لوازم اضافی آن از جمله قاب، ترک‌بند، بوق و امثال آن شامل ۲تومان می‌شد

دیروزنامه

خلاقیت فراموش شده

۳۰سال پیش در همشهری

چیزی که ما این روزها در تهران می‌بینیم این است که بسیاری از مشاغل، فقط با موتور معنا پیدا می‌کنند؛ از جابه‌جایی بسته و بارهای عظیم گرفته تا حمل مسافر. اما جالب است برخی از مشاغلی که موتورهایی در همین ۳۰سال پیش داشته‌اند، حالا فراموش شده است. یکی از آنها، تزریقاتی سیار است که گویا ۳دهه پیش شغل پرطرفداری در تهران بوده است. دست‌کم از این عکس که در صفحه آخر همشهری در چنین روزی در سال ۱۳۷۳ چاپ شده بر می‌آید که تزریقاتی موتوری، یک شغل بوده است. می‌توان حدس زد که دلیل حذف شدن این شغل بامزه، افزایش تعداد درمانگاه‌ها و مراکز بهداشتی و درمانی است که آمپول‌زدن را در دسترس کرده است. قدیمی‌ترها به خوبی یادشان هست که آمپول زن‌های محله، چه برووبیایی داشتند؛ به‌خصوص اگر آنها خودشان با حفظ سمت، موتوری هم بودند.