

صاحب امتیاز: مؤسسه همشهری | مدیر مسئول: محسن مهدیان | سردبیر: دانیال معمار

معاونان سردبیر: شاهرخ فرهنگ، علی عمادی، شاهین امین، حامد فوقانی | مدیر فنی: حامد یزدانی | مدیر هنری: مهدی سلامی | دبیر عکس: امیر پناهیور

سیاسی و دیپلماتیک: مدیر: حسین ارچلو | شهرنگار: مدیر: مهرداد پیرام، نژاد | دبیر: مهرداد پیرام، نژاد

اقتصاد: مدیر: حسین لطفی | دبیر: مهرداد پیرام، موسی پور

تماشگر: مدیر: امیر محمد یعقوب پور | دبیر: لیلی فرسند

ایرانشهر: دبیر: مهرداد عباسی | تنبسنی: مدیر: عیسی محمدی | دبیر: مهرداد پیرام، سرخوش | سرخ: مدیر: جواد عزیز | دبیر: محمد جعفری | دستگیر: مدیر: ساسان شادمان | دبیر: زهرا خلجی | سرزمین من: مدیر: محمد باریکانی

جامعه: دبیر: فرهنگ طباطبائی | گزارش: مدیر: مهرداد پیرام، سعید میر | ۳۴ (سینما و تلویزیون): دبیر: سعید فروزی | صفحه آخر: دبیر: جواد نصرتی | طرح و گرافیک: دبیر: محمد علی طبعی

حافظ طالع اگر مدد دهد، دامنش آورم به کف گر بکشم زهی طرب، زر بکشم زهی شرف

صفحه آخر

کوچه گرد

واگن های اسبی تهران؛ آغاز داستان حمل و نقل شهری



میرشاد کاظمی | نخستین سیستم حمل و نقل عمومی تهران، واگن های اسبی یا تراموای شهری بود که در ۱۲۶۸ با حضور ناصرالدین شاه افتتاح شد. این واگن ها که توسط ۲ یا ۴ اسب روی ریل حرکت می کردند، در کشور بلژیک ساخته شده بودند و به صورت قطعات جداگانه به تهران حمل شده و در آنجا مونتاژ می شدند.

هر واگن دارای ۳ کوچه مجزا بود و قسمت میانی آن به صورت ویژه برای بانوان طراحی شده بود تا مکانی محفوظ و پوشیده برای نشستن آنها فراهم نشود. نخستین مسیر واگن ها به طول ۳.۵ کیلومتر از میدان توپخانه به سمت مشرق در خیابان چراغ گاز (امیر کبیر فعلی) آغاز می شد. این مسیر از مقابل بازار پامنا عبور می کرد و در نهایت به ایستگاه ماشین دودی در خیابان ری ختم می شد. مسیرهای بعدی شامل میدان توپخانه به خیابان لاله زار و همچنین میدان توپخانه به بازار، دروازه قزوین و باغ شاه بود. این سیستم به عنوان نخستین گام در ایجاد حمل و نقل عمومی مدرن در تهران، تحویلی در جابه جایی شهری ایجاد کرد.

سون هدین، جهانگرد سوئدی در سال ۱۲۶۹ هـ.ش در سفرنامه خود به وضعیت تراموای شهری تهران اشاره می کند و می نویسد: «جامعه اروپایی مقیم تهران این تراموا را دوست ندارند و انتقادهای زیادی به نحوه ساخت آن وارد می کنند. ریل های تراموا به طور استاندارد نصب نشده و در برخی نقاط تا ۴ سانتی متر بالاتر از سطح خیابان قرار گرفته است. علاوه بر این، ۲ طرف ریل ها با سنگ پوشانده نشده که باعث ایجاد ناهمواری در خیابان ها شده است.»

ایستگاه پارک و واگن ها و طولیله اسبها در محلی واقع در خیابان اکباتان امروزی قرار داشت. راننده ها و کنترل چی های این تراموا اغلب تاتار بودند و اختلاف و بحث میان کنترل چی ها و مسافران بر سر نرخ بلیت، به ویژه در زمان های شلوغی، امری متداول بود. هدین در بخشی دیگر از سفرنامه خود، خاطرهای جالب و طنز آمیز از تجربه سوار شدن بر ترامواهای تهران را روایت می کند، او می نویسد: «سفر با این ترامواها بسیار خنده دار است. واگن ها پر سرو صدا هستند و راننده آن حاکم مطلق بر همه چیز است. اگر راننده در میان راه، دوست یا آشنایی را در خیابان ببیند، بی هیچ معطلی تراموا را متوقف می کند و به گفت و گو با او می پردازد. یکبار با این تراموا به سمت سبز میدان رفتم. ناگهان راننده بدون هیچ هشدار قبلی تراموا را تکیه داشت. علت توقف کاملا غیرمنتظره بود: او تصمیم گرفته بود خیابان را تا میل کند و حال و هوای خود را تازه کند.»

این سیستم حمل و نقل که روزگاری نوآوری بزرگی برای تهران به شمار می رفت، در نهایت در سال ۱۳۰۲ هـ.ش تعطیل شد. تراموا با تمام محدودیت ها و مشکلاتش، نخستین تجربه تهرانی ها از یک سیستم حمل و نقل عمومی مدرن بود و به نوعی آغازگر فرهنگ سفرهای شهری دسته جمعی در پایتخت محسوب می شود. یکی از دلایل اصلی کنار گذاشتن تراموا، رشد سریع جمعیت تهران و ناکارآمدی سیستم واگن های اسبی در پاسخ به این تقاضای فزاینده بود. با وجود این، خاطره تراموا همچنان در میان مردم زنده ماند و حتی در ادبیات شگفتی و داستان های قدیمی تهران جایگاه خاصی پیدا کرد. راننده های تراموا با رفتارهای خاص خود گاهی باعث خنده و گاهی اعتراض مردم می شدند و واگن های پر سرو صدا و شلوغ آن، به بخشی از زندگی روزمره مردم تبدیل شده بود.

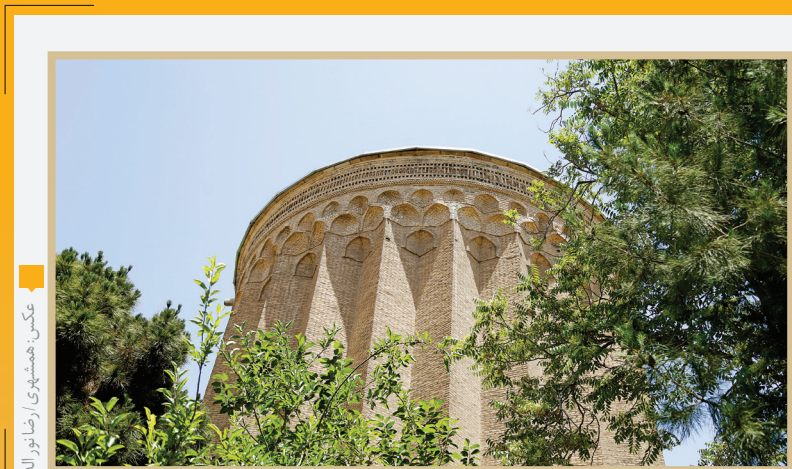
پس از کنار گذاشته شدن تراموا، مدیریت حمل و نقل عمومی تهران براساس نیازهای زمانه بازطراحی شد. نخستین اتوبوس ها که وارد تهران شدند، اگرچه در ابتدا تعداد محدودی داشتند، به سرعت توانستند جایگزین تراموا شوند و نقشی مهمی در جابه جایی روزانه مردم ایفا کنند. این تحول نشان دهنده گذار از یک سیستم ابتدایی و مکانیکی به رویکردی مدرن تر در حمل و نقل شهری بود. امروزه یاد و خاطره آن واگن های چوبی و ریل های قدیمی، بخشی از تاریخ شهری تهران را تشکیل می دهد و همچنان در میان پژوهشگران و علاقه مندان به تاریخ شهری، مورد توجه است.

برج آفتاب

عکس های کمتر دیده شده از برج طغرل که بزرگ ترین ساعت آفتابی جهان خوانده می شود

در کوچه پس کوچه های شهری در بخش این بابویه و میانه باغی صفا و گستردهای سر سبز و دلنشین، بناهایی باشکوه و آجری جای گرفته که عمری طولانی به درازای ۹۰۰ سال دارد. «برج طغرل» که بزرگ ترین ساعت آفتابی جهان است، یادگاری طلایی از روزگار سلجوقی است و براساس برخی روایات به عنوان آرامگاه بنیانگذار این دودمان، «طغرل بیگ سلجوقی» شناخته می شود. البته گروه دیگری از مورخان بر این عقیده اند که یکی از فرزندان تیمور لنگ به نام خلیل سلطان در این مکان مدفون است. روایت دیگری هم وجود دارد که برج طغرل از آرامگاه خلیل سلطان و همسرش شادالملک در ۵ قرن پیش می داند.

هر چه هست این برج یکی از مهم ترین آثار تاریخی تهران است که سازنده آن، معمار فاطمه عباسی



ساعت آفتابی | مکت | معماری برج ۲۰ متری طغرل به گونه ای طراحی و اجرا شده که ۹۰۰ سال پیش، زمان دقیق را محاسبه می کرد. در بالای هر کدام از ۲۴ ترک دور تا دور این برج، ۴ نیم دایره تعبیه شده و هر نیم دایره، یک ربع ساعت را نشان می دهد. طرز کار این ساعت آفتابی به گونه ای است که پس از طلوع آفتاب، با گذر زمان کناره های برج یک به یک روشن می شوند. با گذشت یک ساعت از طلوع آفتاب، یک کناره با نور آفتاب روشن می شود. اگر ساعت از زمان طلوع خورشید گذشته باشد، ۲ کناره روشن می شود و به ترتیب به همین صورت، زمان محاسبه خواهد شد. برج طغرل پس از غروب آفتاب هم با نور مهتاب، زمان را نشان می دهد؛ البته محاسبه زمان در شب نیاز به علم ستاره شناسی دارد.



بازدید از برج | خودروی شخصی: از طریق بزرگراه امامعلی (ع) به سمت شهری حرکت کنید؛ از خروجی این بابویه اتوبان وارد خیابان تقی پور شوید تا برج طغرل را سمت راست خود ببینید. مترو: با استفاده از خط یک مترو که به سمت بهشت زهرا می رود، از ایستگاه متروی شهری خارج شوید. جوی در خروجی می توانیاز تاکسی و اتوبوس استفاده کنید و جوی ورودی مجموعه طغرل پیاده شوید.

راهنمای مسافران | این برج در دوره های راهنمای مسافران بود. جالب است بدانید از آنجا که شهری در مسیر جاده ابریشم قرار داشت و برج طغرل هم از بلندترین سازه های زمان خود بود، آتش پر فراز آن روشن می کردند تا مسافران ری را که از خراسان می آمدند، راهنمای کند.



ارتفاع ۲۰ متر

تعداد اضلاع ۲۴ عدد

قدمت ۹۰۰ سال

این سه عکس، در دوران ناصرالدین شاه برداشته شده و پیش از این کمتر دیده شده اند

برج طغرل نه فقط به دلیل طراحی منحصر به فردش، بلکه به خاطر جزئیات دقیق و خلاقانه ای که در ساخت آن به کار رفته، نمونه ای برجسته از هنر معماری سلجوقی است

تهرانگرام

چنار متفاوت تهران



چنار متفوق تهران

چنار متفوق به فسرده محله اوین ۴۰۰ سال پیش در آبادی اوین جوانه زد و شد یکی از قدیمی ترین ساکنان این آبادی شمیران. نامش را ۱۲ چنار گذاشته اند، چرا که این چنار ۱۳ تنه دارد که ظاهری متفاوت به آن بخشیده است. تنه ها همچون سرهای ازدها از هر سو به آسمان رفته و منظره ای تماشایی برای بازدیدکنندگان ساخته اند. علیرضا زمانی تهران شناس، قسه ۱۲ چنار اوین را چنین روایت می کند: «هاجرا به حدود ۲ قرن پیش برمی گردد. وقتی به دلیل تنه این چنار را قطع می کنند از محل قطع تنه ۱۳ شاخه جدید جوانه می زند و این ۱۳ شاخه به مرور زمان می شوند ۱۳ تنه این چنار متفاوت که جلوه ای خاص به آن بخشیده است.»

تهران نامه



گوگل در تجریش

اگر گذرتان به حوالی میدان تجریش افتاده باشد، احتمالاً خیابان «گوگل» را دیده باشید؛ خیابانی که به ظاهر به نام موتور جستجوی گوگل نامگذاری شده، اما در واقع هیچ ارتباطی به این موتور جستجو ندارد. در واقع به گویش مردم تجریش، تلفظ دقیق نام این خیابان گوگل (به فتح گ) است. واژه گوگل از ۲ کلمه «گو» به معنای گاو و «گل» به معنای گله ترکیب شده؛ یعنی محل گله گاو. در گذشته، محل خاصی در سربل تجریش به نام گوگل شناخته می شد و هنوز هم این نام میان اهالی قدیمی تجریش رایج است. به همین دلیل خیابانی در میدان تجریش به نام گوگل نامگذاری شده است.

سوژه روز

جت فناوری



تا همین چند دهه پیش، عشق می کردیم وقتی همسایه، یک تلویزیون ۱۴ اینچ سیاه و سفید داشت و می توانستیم دور هم، یک فیلم سینمایی ببینیم. گاهی هم لامپ رادیوها و تلویزیون ها داغ می کرد و تصویر و صدا، بسالا و پایین می پرید و خلاصه این جعبه های مرموز، ادا درمی آوردند و مجبور می شدیم نوازش شان کنیم و صدای صاحبخانه را درمی آوردیم که: «زنین تو سرش؛ خراب می شه!» اما فناوری، یکپوشه گرفت و در چشم برهم زدنی، ۱۴ اینچ ها تبدیل به ۸۰، ۸۰، ۳۲، ۲۴ و ۱۰۰ شد و بافوت، روشن و خاموش اما همچنان آن جعبه های جادویی، خاطرمانگیزند و به یادماندنی.