روزنامه اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی

همشهری

چهارشنبه ۲۴ بهمن ۱۴۰۳ ■ سال سی‌وسوم ■ شماره ۹۳۲۸

جهش تولید با مشارکت مردم

■ حضرت امیر المؤمنین علی(ع): بر شما باد به تلاش و سختکوشی و مهیا شدن و آماده شدن

■ اذان ظهر: ۱۲:۱۸ ■ غروب آفتاب: ۱۷:۴۳
■ اذان مغرب: ۱۸:۰۲ ■ نیمه شب شرعی: ۲۳:۳۶
■ اذان صبح فردا: ۵:۲۹ ■ طلوع آفتاب فردا: ۶:۵۳

حافظ: جریده رو که گذرگاه عافیت، تنگ است / پیاله گیر که عمر عزیز بی‌بدل است

صفحه‌آرا: علیرضا بهرامی

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

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

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

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

صفحه آخر

■ صاحب امتیاز: مؤسسه همشهری
■ مدیر مسئول: محسن مهدیان
■ سردبیر: دانیال معمار
■ دبیر تحریریه: سیدمجتبی صادقی
■ 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

عکس: همشهری/محسن صیادی

از تراموای اسبی تا تراموای برقی

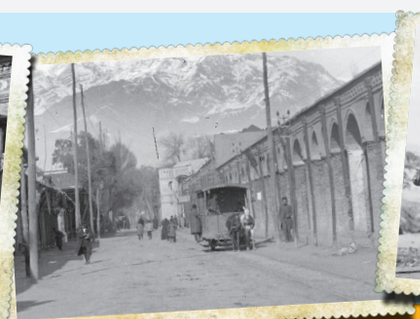
به بهانه ورود تراموا به پایتخت؛ بررسی وسایل نقلیه عمومی از دوره قاجار تا عصر حاضر

سیدسروش طباطبایی‌پور

درست در بامداد ۲۲بهمن، نخستین آزمایش تراموای جدید در تهران انجام شد و این وسیله حمل‌ونقل عمومی جدید با چرخ لاستیکی و نیروی محرکه باتری بعد از چند آزمایش دیگر و درصورت سربلندی می‌تواند در نخستین قدم تهرانی‌ها را از شرق به غرب تهران و بالعکس منتقل کند. تراموای جدید ۳ واگنه ۳۲متر طول دارند و می‌توانند ۳۰۰ نفر مسافر را در یک نوبت جابه‌جا کنند. اما قصه حمل‌ونقل عمومی در تهران چیست و نخستین وسایل نقلیه عمومی در تهران چه بود؟

مکث ۱ — درشکه‌سواری

در دوران قاجار، تهرانی‌های بی‌نوا تنها راهشان برای رفتن از این محله تا آن محله پای پیاده بود و مایه‌دارها منت الاغ‌ها و اسب‌هایشان را می‌کشیدند یا با کالسکه‌هایی سفر می‌کردند که می‌توانستند چند نفر را حمل کنند. خلاصه اینکه نخستین وسیله حمل و نقل عمومی همین درشکه‌ها بودند. در آن روزگار و وقتی تهران شهری ۱۰۰هزار نفری بود، دولت مجوز تأسیس نخستین شرکت درشکه‌رانی عمومی را برای یکی از کارمندان عالی‌رتبه وزارت امور خارجه صادر کرد و تهران صاحب ۳۰دستگاه درشکه عمومی شد. این درشکه‌ها در ۴نقطه اصلی تهران می‌ایستادند و مسافران را جابه‌جا می‌کردند.



مکث ۲ — تراموای اسبی

جناب ناصرالدین‌شاه قاجار پس از سفری به فرنگ برای تهرانی‌ها سوغاتی آورد به نام واگن یا تراموای اسبی. برای حرکت واگن‌هایی که بلژیکی‌ها ساخته بودند باید ریل‌های باریک آهنی در زمین کار گذاشته می‌شد و هر واگن ۳کوپه مجزا داشت که وسطی برای بانوان بود و پوشیده. البته این در حالی است که ماشین‌دودی‌ها را به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل درون‌شهری در نظر نگیریم، زیرا ماشین‌دودی‌ها چند سال مسافران تهرانی را به ری می‌بردند و از تراموا‌ها پیشتاز تر بودند.

■ اگر از بهداشت نامناسب و ناهمواری خیابان‌ها و سرعت پایین تراموا‌ها بگذریم، این وسیله نقلیه عمومی ماجراهای خنده‌دار و عجیبی هم داشت. مثلا راننده حاکم مطلق آن بود و هر وقت به دوست و آشنایی می‌رسید، مسافران بخت‌برگشته را علاف خود می‌کرد. حتی در سفرنامه یکی از اروپاییان آمده که تراموایی جلو میوه‌فروشی توقف کرده، آن هم به این دلیل که راننده هوس خیار کرده.

■ البته دلیل اصلی جمع شدن تراموای اسبی رشد فزاینده جمعیت تهران بود، اما قصه جمع شدن نخستین خط تراموای تهران هم خواندنی است. می‌گویند یکی از خطوط تراموا از کنار کاخ همایونی رد می‌شد. یک روز رضاشاه با اتومبیل شخصی‌اش در حال عبور از روی ریل بود که ناگهان چرخ اتومبیلش در گودی کنار ریل افتاد و جناب شاه را دل‌آزرده کرد. شاه همان لحظه به شهردار دستور داد که این خط را جمع کنند و این اتفاق همان شب رخ داد.

اتوبوس‌ها

اتوبوس‌ها فراگیرترین خودروهای عمومی تهران بودند. البته مدل‌های اولیه مشکلات فراوانی داشتند. مثلا کمک‌فنر نداشتند و در چاله‌چوله‌های شهر تهران حسابی حال مسافران را جا می‌آوردند. یا نمونه‌های اولیه دنده‌ای نبودند و در سربالایی‌ها مسافرها باید پیاده می‌شدند تا خودرو حرکت کند و چون سیستم ترمز مطمئنی در کار نبود، مسافرها در سرازیری‌ها هم امنیت نداشتند. در دهه ۱۳۳۰شمسی اتوبوس‌های دوطبقه وارد تهران شدند و حضور اتوبوس‌ها را در تهران پررنگ‌تر کردند. اتوبوس‌های دوکابینه هم پس از انقلاب وارد ایران شد. اتوبوس همچنان از پرطرفدارترین وسایل نقلیه عمومی است.

تاکسی

تاکسی البته نسبت به اتوبوس همیشه اعیانی‌تر بود. می‌گویند نخستین شرکت تاکسیرانی را فخرالدوله، دختر مظفرالدین‌شاه در دهه ۱۳۲۰شمسی تأسیس کرد و ۱۰۰دستگاه خودرو فورد خرید و آنها را به ۱۰۰شوفر سپرد. اولین تاکسی تلفنی در دهه ۱۳۴۰شمسی مسافران تهرانی را جابه‌جا می‌کرد. این روزها هم تاکسی‌های اینترنتی کار جابه‌جایی مسافران را سهل‌تر کرده‌اند.

مترو

در سال ۱۳۵۴ و پس از مطالعات شهری، قانون تأسیس قطار درون‌شهری به تصویب رسید، اما پروژه فاز اول قطار درون‌شهری تهران یا همان مترو در سال ۱۳۷۸ در تهران به بهره‌برداری رسید. البته ایستگاه‌های مترو از آن تاریخ تاکنون روزبه‌روز بیشتر شده‌اند، طوری که تا سال گذشته متروی تهران و حومه با ۲۹۶کیلومتر طول ۱۵۹ایستگاه فعال داشت و از ابتدای بهره‌برداری تا پایان اسفندماه سال ۱۴۰۲، ۱۱میلیارد و ۵۸۰میلیون سفر با آن انجام شده است.

کوچه‌گرد

قصه نخستین بالاشهری‌ها

لیلا باقری

مثلی طهرانی هست که می‌گوید «اگر فضول نباشد، شاه چه می‌داند پس‌قلعه کجاست؟» شاه فرنگ‌زده و خوشحال قاجار، ناصرالدین‌شان را می‌گوییم که عادت به ساختن عمارت داشت. تا جای خوش آب و هوایی می‌دید یا مهندس فرنگ رفته‌ای به چشمش می‌خورد اراده می‌کرد و عمارتی ساخته می‌شد. عده‌ای هم بودند که پس قلعه‌ها را نشان شاه می‌دادند. بعد هم شازده‌ها، اعیان و اشراف به پیروی از شاه، عمارت پشت عمارت ساختند؛ یکی از یکی ممتازتر.

قصه فقط ساخت عمارت و چشم و هم‌چشمی و وارد شدن فضای تازه به معماری ایرانی نیست، مسئله این است که تا قبل از دوره ناصری این شازده‌ها و اعیان در همه جای شهر پخش بودند و کسی به این فکر نمی‌کرد که شمال تهران بروم که جای پولدارهاست، جنوب جای فقیرهاست و... این جهت‌دهی به شهر تهران بر حسب وضع مالی و تقسیم اقشار از دوره ناصری اتفاق افتاد.

در «تهران در آیینه زمان» نوشته مرتضی سیفی هم اشاره‌ای به چشم و هم‌چشمی‌های شازده‌ها شده است:

- حاج میرزا حسین‌خان سپهسالار اعظم در سمت شمال و در باغی که قبلا متعلق به حاج علی‌خان اعتمادالسلطنه بود، بنایی ساخت به سبک فرنگی‌ها.

- عمارت امیریه و عمارت ییلاقی کامرانیه در غرب و شمال غرب شهر ساخته شد. در امیریه تالاری بزرگ با گچبری‌ها و آینه‌کاری‌های زیبا روی سردابی ساختند. در عمارت کامرانیه هم که در دامنه البرز بود باغی ساختند با باغچه‌بندی‌ها و گلکاری‌هایی به سبک اروپایی.

- در دوره صدارت میرزا آقاخان نوری، میرزا کاظم‌خان نظام‌الملک وزیرلشکر، پارک نظامیه را در شمال شرقی دارالخلافه ساخت. در سمت غربی «نظامیه» پارک ظل‌السلطان با اتاق‌ها، تالارها و خیابان‌های مخصوص و بی‌نظیرش قرار داشت.

- باغ و عمارت میرزا علی‌اصغرخان امین‌السلطان ثانی، وزیر مالیه با باغ فردوس رقابت می‌کرد. باغ جلالیه که توسط شاهزاده جلال‌الدوله ساخته شده بود، کوشکی داشت شگفت‌انگیز و مایه حسادت عمارت رضوان.

این فهرست، بلند بالاست و اینجا مجال کم؛ اما خلاصه‌اش می‌شود اینکه در دوره ناصری هر اعیان‌زاده‌ای برای خودش باغ و کوشک و عمارتی درست کرد و سعی‌اش بر این بود که از عمارت دیگری بهتر باشد. تعداد زیادی از این عمارت‌ها هم در شمال شهر و مناطق ییلاقی ساخته شد. جایی تازه کشف شده و پُر آب و خوش هوا. البته در مرکز شهر هم خانه‌ها و بناها به سمت هرچه زیباتر شدن اندرون و بیرون رفتند. برای همین سردرهای خشتی، یکی یکی آجری شدند و صنعت کاشیکاری که رو به افول رفته بود، دوباره قدرت گرفت. دوره ناصری، دوره اولین‌های زیادی است؛ از جمله ایجاد نخستین قشر بالاشهر نشین!

با اسکن این کیوآرکد پادکست مربوط به یادداشت را بشنوید.

دیروزنامه

عیدی ۱۵هزار تومانی

۳۰سال پیش در همشهری

اگر صفحه یک روزنامه همشهری را که درست ۳۰سال پیش در چنین روزی منتشر شد بخوانید به مطلبی درباره عیدی مستمری‌بگیران تأمین اجتماعی برمی‌خورید. نخستین موضوعی که توجه را به‌خود جلب می‌کند، مبلغ آن است؛ ۱۵هزار تومان! عددی که احتمالا در آن سال‌ها دردی را دوا می‌کرد و لبخندی را لااقل برای لحظه‌ای روی لبان مستمری‌بگیران می‌نشاند. اما موضوع دوم، نحوه دریافت مبلغ عیدی است که مستمری‌بگیران، باید به بانک مراجعه می‌کردند و بعد از کلی معطلی، ۱۵هزار تومان پول نقد دریافت می‌کردند. باز جای شکرش باقی است که این روزها، مبلغ عیدی امسال را که حدود ۴میلیون تومان است، در چشم‌برهم‌زدنی به‌حساب مستمری‌بگیران واریز می‌کنند و البته آنها هم در کسری از ثانیه و در نخستین فروشگاه مواد غذایی، می‌توانند تمام و کمال خرجش کنند!

تهرانگرام

تنها پل تاریخی تهران

در بخش کن ۲پل تاریخی به نام پل حاج محمدعلی و پل قجری وجود داشت که از این بین، تنها پل آجری حاج محمدعلی کنی باقی مانده و پل قجری از بین رفته است. پل آجری حاج محمدعلی کنی تنها پل قدیمی تهران است که سازه آجری دارد و در سال ۱۳۱۲ توسط «حاج محمدعلی کنی» بنا شد تا روستاییانی که برای فروش محصولات شان به شهر می‌رفتند، مسیر رودخانه را به راحتی پشت سر بگذارند. این پل با توجه به قدمت تاریخی و موقعیت مکانی که قرار گرفته است، یکی از جاذبه‌های دیدنی پایتخت محسوب می‌شود. حاج محمدعلی برای نگهداری از پل، باغ‌هایی را وقف کرد تا درآمد حاصل از آنها صرف نگهداری از پل شود. این پل که در اثر سیل تخریب شده بود، سال ۱۴۰۰ به‌طور کامل مرمت شد.

تهران مصور

خیابان اختصاصی تهران

خیابان فلسطین در گذشته به نام خیابان کاخ شهرت داشت. کاخ مرمر در جنوبی‌ترین نقطه این خیابان واقع شده و از ابتدای ساخت تاکنون اتفاقات و تغییرات زیادی در آن رخ داده است. در این خیابان بیشتر درباریان دوره پهلوی اول و سران ارتش سکونت داشتند و به همین دلیل بنای عمومی مثل سینما، پارک و بازار در آن ساخته نشد، چرا که رجال سیاسی به‌طور اختصاصی در این خیابان رفت‌وآمد می‌کردند. یک‌سال بعد از پیروزی انقلاب اسلامی یاسر عرفات به ایران آمد و سفارت اسرائیل در این خیابان که از قبل تعطیل شده بود به جبهه آزادیبخش فلسطین واگذار شد و پس از آن نام خیابان کاخ به خیابان فلسطین تغییر کرد.

> در این خیابان بیشتر درباریان دوره پهلوی اول و سران ارتش سکونت داشتند و به همین دلیل بنای عمومی مثل سینما، پارک و بازار در آن ساخته نشد، چرا که رجال سیاسی به‌طور اختصاصی در این خیابان رفت‌وآمد می‌کردند

تهران‌نامه

پخت نان توسط اقوام

در ابتدای شکل‌گیری نانوایی‌های تهران، بیشتر اعضای این صنف مشهدی‌ها بودند، اما با اضافه شدن سایر مهاجران به تهران، ماجرا به کلی تغییر کرد؛ برای مثال نان لواش را زنجانی‌ها و سنگک را نفرآبادی‌های شهر ری بر عهده گرفتند و یزدی‌ها هم شیرینی‌پزی می‌کردند و این چنین پخت نان‌های سنتی میان اقوام مختلف تقسیم شد. یک گروه نانوایان دوره‌گرد هم بودند که نان را روی شانه می‌گذاشتند و فریاد می‌زدند «نان». معمولا نان آنها به‌دلیل حجم زیاد، کیفیت خوبی نداشت و اغلب خمیر بود.