



اسکن کنید
و جدیدترین
شماره همشهری
مترور را روی
گوشی تلفن
همراه خود
بخوانید

همشهری

شنبه ۱۹ تیر ۱۴۰۰ - شماره پنجم - ضمیمه رایگان روزنامه همشهری



عبور هنرمندان با ماسک از زیرزمین تهران

گپ و گفت با رزیتا غفاری (بازیگر) درباره
سفرهای درون شهری با استفاده از مترو

رازهایی که فقط راننده‌های مترو میدانند

نکته‌هایی خواندنی درباره زندگی
حرفه‌ای در زیر زمین



سفر از ایروان تا استکهلم

تصویرگردی در ایستگاه‌های رنگارنگ
متروی استکهلم

اگر عازم ارمنستان هستید، متروی ارزان
و زیبای ایروان را از دست ندهید

۵ و ۳

دنیای عجیب اشیای گمشده در مترو

در جست‌وجوی واقعیت‌های پنهان میان فهرست وسایل پیدا شده مسافران



عکس: همشهری/محمد عباس‌نژاد

تخفیف تا
۶۰٪



۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
تومان جایزه



خرید کن! فالو کن!
برلیانس ببر!

هر هفته جوایز دوازده میلیونی
شش میلیونی و دو میلیونی

رفاه

فروشگاه‌های زنجیره‌ای

#تا_غدیر

با مراجعه به سایت **rahnama.com** یا اسکن QRcode زیر در قرعه‌کشی

۵ جایزه یک میلیون تومانی

شرکت کنید. در پایان با یک جایزه شگفت‌انگیز همراه شما خواهیم بود.

نتایج قرعه‌کشی، شنبه‌های هر هفته ساعت ۴ بعد از ظهر در سایت راهنما اعلام می‌شود.
اسامی برندگان در سایت و شبکه‌های اجتماعی راهنما و همشهری آنلاین:



rahnama.com



hamshahrionline.ir



niazmandiha.official



hamshahrinewspaper



عبور هنرمندان به ماسک از زیرزمین تهران

گپ و گفت با رزیتا غفاری (بازیگر) درباره سفرهای درون شهری با استفاده از مترو

سعیده خدابخش

خبرنگار

رزیتا غفاری که ۲۵ سال است در هنر و به خصوص تلویزیون مشغول به فعالیت است اعتقاد دارد: حالا که کرونا آمده و استفاده از ماسک برای همه الزامی است هنرمندان اتفاقاً راحت‌تر می‌توانند از مترو استفاده کنند و دیگر نمی‌توانند این بهانه را داشته باشند که به واسطه اینکه مردم آنها را می‌شناسند با مشکلاتی روبه‌رو خواهند شد و مثلاً به جای اینکه زودتر به کارشان برسند مجبورند با مردم وقت بگذارند و هرگز نمی‌توانند به کارهای مهم‌شان برسند.

رفت‌وآمد با مترو در همه کشورهای دنیا مرسوم است

اداری‌مان بر سیم اما مردم به واسطه لطفی که به ما دارند و از ما توقع دارند که با آنها معاشرت کنیم نه تنها به موقع و زودتر به کارمان نمی‌رسیم که گرفتار هم می‌شویم. این مسئله را تا حدودی قبول دارم اما حالا که کرونا آمده و ماسک می‌زنیم و کسی هم مارا نمی‌شناسد، بدون دغدغه و راحت می‌توانیم از مترو استفاده کنیم و کمتر باعث آلودگی هوا و ترافیک شویم.

رفت‌وآمد با مترو به دلیل ترافیک‌ناداشتن و ارزان بودن هزینه نسبت به تاکسی در تمام دنیا مرسوم است. شما ببینید اگر در هر کشور اروپایی بخواهید یک مسیر را با خودروی شخصی بروید حتماً دو یا چند برابر پول مترو را باید برای بنزین هزینه کنید و البته ترافیک هم اذیت‌تان می‌کند. هنرمندان از سویی گاهی به نکته‌های خوبی هم اشاره می‌کنند؛ مثلاً می‌گویند ما سوار مترو می‌شویم که سریع‌تر به کار

از مردم انرژی می‌گیرم

از منظر من هنرمند بدون مردم معنایی ندارد. این مردم هستند که به هنرمند اعتبار می‌بخشند، شما هر قدر استعداد داشته باشید و در حوزه کاری خود باسواد، باز هم هر وقت فیلمنامه‌ای روبه‌رویت قرار می‌گیرد و در حال خواندن آن هستی و حتی در نهایت که می‌خواهی انتخاب کنی که حضور داشته باشی به این مسئله بسیار مهم بارها و بارها فکر می‌کنی که آیا مورد پسند مردم واقع می‌شوی؟ آیا مردم برایت کف می‌زنند و همین‌طور برعکس آیا بازی در این سریال به پیشینه کاری تو ضربه وارد می‌کند یا خیر، هنرمند که برای خودش فیلم بازی نمی‌کند چه نتیجه کار مورد علاقه و پسند همه عوامل به لحاظ حرفه‌ای و فنی باشد چه خیر. در نهایت این مردم هستند که باید دوست داشته باشند و ترغیب شوند که کارهای بعدی آن کارگردان یا بازیگر را پیگیری کنند. همواره بازیگری بوده‌ام که از مردم انرژی گرفته‌ام، مردم برای من در کارم حرف اول را می‌زنند و انگیزه‌ام برای انتخاب‌های بعدی‌ام می‌شوند.

فکر نمی‌کنم مترو سوار شدن نیاز به فرهنگسازی داشته باشد چون هم کسانی که به لحاظ مالی مرفه نیستند می‌دانند که بهترین وسیله نقلیه برایشان مترو است و هم کسانی که از آلودگی هوا و ترافیک شهرشان خبر دارند متوجهند که با مترو خیلی سریع‌تر، بدون دردسر و با هزینه کمتر می‌توانند به مقصدشان برسند

مترو در شرایط اقتصادی امروز اتفاقاً به کمک مردم آمده است

به نظر من در این شرایط اقتصادی، مترو می‌تواند به خانواده‌ها بسیار کمک کند. شما تصور کنید اگر قرار باشد هر روز برای رسیدن به محل کارتان در شرایط اقتصادی امروز از تاکسی‌های اینترنتی استفاده کنید در نهایت می‌بینید اگر در خانه می‌نشستید و هیچ کاری نمی‌کردید قطعاً به نفعتان بود، پس وسیله‌ای مانند مترو نه تنها به لحاظ تهویه مناسب، امنیت بیشتر و به صرفه بودن هم اکنون در همه جای دنیا بر وسایل نقلیه دیگر برتری دارد، بلکه در این روزهای گرم و پر ترافیک تهران حقیقتاً خواستنی است. تردد با مترو واقعاً به جیب مردم در این روزهای گرانی کمک می‌کند.



مترو سوار شدن نیاز به فرهنگسازی ندارد

فکر نمی‌کنم مترو سوار شدن نیاز به فرهنگسازی داشته باشد چون هم کسانی که به لحاظ مالی مرفه نیستند می‌دانند که بهترین وسیله نقلیه برایشان مترو است و هم کسانی که از آلودگی هوا و ترافیک شهرشان خبر دارند متوجهند که با مترو خیلی سریع‌تر، بدون دردسر و با هزینه کمتر می‌توانند به مقصدشان برسند. خب، مسئله‌ای که آن قدر بدیهی است چیزی نیست که ما بخواهیم بگوییم باید در این زمینه فرهنگسازی شود. شاید آن روزهای اول بهره‌برداری از مترو مردم هیچ دیدگاهی نداشتند که چرا باید این همه پله را پایین بروند و سوار یک قطار شوند و روی ریل حرکت کنند و به مقصد برسند. اصلاً مترو برایشان ناشناخته و حتی ترسناک بود ولی وقتی این همه سال در تمام دنیا و تهران مردم با مترو روبه‌رو شدند دیدند که نه، اتفاقاً نه تنها خطرش کمتر از روی زمین بودن و سوار تاکسی شدن است که مزیت‌های بی‌شمار دیگری هم دارد.

و اعتمادسازی است. در فضای کسب و کاری که در مترو وجود دارد، تعامل واقعی پولی و مالی اتفاق می‌افتد. به خاطر همین، تأثیر و تأثرش زیاد است. اگر احیاناً فروشنده‌ای جنسی بفروشد که تقلبی و گران‌تر از قیمت واقعی باشد، افراد را به مترو و فضایی بی‌اعتماد می‌کند. آدم‌ها از نظر ذهنی به جاهایی که خاطره خوبی ندارند، بی‌اعتماد می‌شوند؛ مثلاً خیابانی را که آنجا تصادف کرده‌اند، دوست ندارند. اگر من جای شهر داری باشم و اگر قرار باشد دستفروشی در مترو باب شود، اتفاقاً از آنها حمایت می‌کنم برایشان کارت صادر می‌کنم و حتی از آنها مالیات می‌گیرم و مکانی برایشان در نظر می‌گیرم. این خدمات منجر به جلب اعتماد می‌شود و حتی مردم با اطمینان بیشتری از آنها خرید می‌کنند. اگر هم فردا خطایی از آنها سر زد می‌توانم گریبان‌شان را گرفت. از آنها مالیات گرفته می‌شود تا به فعالیت‌شان در مترو پایبند باشند. تأکید من بر ساماندهی این افراد است.

فرهنگ یاریگری کم شده است. مثلاً اینکه قبلاً اگر پیرزن یا پیرمردی در واگن بودند، جوان‌ها جایشان را به آنها می‌دادند اما حالا این اتفاق کم می‌افتد. من هم این حرف را قبول دارم اما این اتفاق چه دلیلی دارد؟ هر فعالیت مثبت نیازمند فضای عمومی سالم است. این یاریگری با حال مردم ارتباط دارد. اگر در مترو نگاهی به مردم بیندازید، می‌بینید همه اخم دارند. مردمی که عبوس هستند، حس یاریگری ندارند. چرا؟ یک دلیلش شرایط حاکم بر فضای عمومی کشور و شرایط کروناست. مردم کُرخ شده‌اند. یک دلیل هم به خاطر این است که بعضی هارفتاری را نشان می‌دهند که بقیه از تکرار فعالیت مثبت‌شان پشیمان می‌شوند. در کل هم فضای عمومی -فرهنگی، هم فضای عمومی -روانی، هم فضای عمومی -اقتصادی و هم بعضی از واکنش‌های افراد باعث می‌شود این یاریگری کم شود اما باز هم وجود دارد. در قشرهای نزدیک به هم این همیاری بیشتر می‌شود. در مترو اتفاق دیگری هم می‌افتد

مهمان

مترو

اردشیر گراوند
جامعه‌شناس



همیاری در زیرزمین

فرهنگ یاریگری در مترو برای من جالب است. در متروی ایران این امر زیاد رایج نیست اما یک بار در استانبول سوار مترو شدم، کارت مترو نداشتم و به جای من خانمی کارت کشید، می‌خواستم به او پول بدهم، گفت نه این کار در مترو باب است. این یعنی همراهی و همکاری. این اتفاق را در ایستگاه‌های اتوبوس ایران هم دیده‌ام. این نوع همکاری و همیاری در متروهای ایران هم هست اما نظر بعضی‌ها این است که این

 STORE.MARAL1	۰۹۱۷۹۵۵۵۴۹۸ ۰۹۱۷۸۰۵۷۷۴۴ @store_maral1	همه نیازمندی‌های شما برای خوابی راحت و آسوده بزرگترین بورس کالای خواب در جزیره قشم	مراقبت از سالمند، بیمار، کودک روزانه، شبانه، روزی تهران، حومه، شهرستان ۸۸۸۸۱۲۹۳ - ۷۷۹۰۸۱۴۳ - ۲۲۲۲۹۳۳۸ ۲۲۳۵۸۷۴۳ - ۴۴۶۳۲۶۹۷ - ۷۷۲۴۷۱۳۵	پرستاری آرام مدیریت: خانم آرام ۰۹۱۲۲۱۹۵۴۸۷ 
---	---	--	--	--

دنیای عجیب اشیای گمشده در مترو

در جست‌وجوی واقعیت‌های پنهان میان فهرست وسایل پیدا شده مسافران

ساشا ممدوح

خبرنگار



موبایل، کیف، ساعت، طلا، جزوه، کتاب، عینک... وجه نقد، کوله‌پشتی و هدفن قبول، کفش؟! چرا این همه کفش در مترو جامی ماند؟ خریده‌اند، در مسیر یادشان رفته از کنار دست یا زیر پای شان بردارند یا پای شان نبوده و یادشان رفته با خودشان ببرند! شاید هم کفش نو به پا کرده باشند و آن جفت قدیمی را همانجا در زیرزمین به حال خودشان رها کرده‌اند ولی مگر می‌شود؟ مگر می‌شود آدم کپسول آتش‌نشانی جایی جا بگذارد؟ یا چرخ دنده؟ پلاک خودرو؟ گر چه گاهی ماجرا از آن‌ور هم برای مان عجیب می‌شود؛ «نخ دندان» حتی اگر در کشوی اول کابینت آشپزخانه هم خودش را به گم‌شدن بزند، کسی حال ندارد یک کابینت آن‌ور تر هم دنبالش بگردد، چه برسد که ساعت هفت و نیم صبح شماره ۹۹۹ و صفر ۱۷۱ الی ۲ را بگیرد و بگوید... الو، می‌خواستم ببرسم شما امروز یک نخ دندان پیدا نکرده‌اید؟



اصولا کارت را مثل کلید برای گم‌شدن ساخته‌اند. کارت‌ها همه‌جا برای گم‌شدن باهم در رقابت هستند و زیرزمین هم. کارت سوخت، گواهینامه و کارت خودرو، هر سه کنار هم خوابیده در کیف جیبی، در فرصت مناسب خودش را به گم‌شدن می‌زنند و درست در بدترین زمان ممکن، کاری می‌کنند که خودروی شخصی زمینگیر شود. آنها - کارت سوخت، کارت خودرو و گواهینامه رانندگی - به همراه کیف جیبی، پس از کارت ملی و شناسنامه در رده دوم اشیای گم‌شده در زیرزمین تهران قرار دارند.

منتظر نشسته‌اند که تو کارت بکشی و با هم بروید مرحله بعدی این خوشی حالا دیگر به فنا رفته و کلیدها، کلیدها که خدا می‌داند از کجا می‌فهمند در چه لحظه‌ای گم‌شدنشان حکم تیر خلاص را دارد! حالا باید خونسردی‌ات را حفظ کنی، روی پله‌ای جایی بنشینی و به مسیری - به تمام مسیرهایی - که امروز رفته‌ای فکر کنی. کجا و با چه و... زیرزمین؛ ایستگاه‌ها و واگن‌های مترو، مکان‌های محبوب اشیای برای گم‌شدن هستند. کسی چه می‌داند، شاید بارکلامی زیرزمین و شکل مارپیچی تونل‌های مترو جوگیرشان می‌کند که کمی زندگی را برای مان شبیه به فیلم‌های اکشن، هیجان‌انگیز کنند.



مردم در زیرزمین تهران بیشتر چه چیزهایی گم می‌کنند؟ بیشتر از همه کارت ملی و شناسنامه، ماه به ماه که فهرست اشیای گم‌شده مترو را در metro.tehran.ir دنبال کنید، در هر ماهی که بالا و پایین بروید، باز هم هیچ جسم فیزیکی‌ای پیدا نمی‌کنید که قادر به رقابت با کارت ملی و شناسنامه در گم‌شدن باشد. البته طبیعی هم به نظر می‌رسد؛ تقریباً برای پیش‌رفتن هر خواسته‌ای در شهر نیاز به ارائه کارت ملی یا شناسنامه است و گاهی هر دو با هم پس خیلی‌ها برای محکم کاری، هر روز این دورا با خودشان حمل می‌کنند. اینها طوری به وجود آدم‌ها چسبیده‌اند که آدم مثل خودش، گاهی در این شهر آنها را هم فراموش کند. فقط آن لحظه‌ای می‌فهمیم آنها به ما خیانت کرده‌اند که کسی می‌گوید: کارت ملی لطفاً...

عصا یک چیزی، ولی چتر دیگر چه می‌گوید که فهرست گم‌شده‌های مترو در هر ماهی را نگاه می‌کنی، آن هم هست. از پاییز تا شب‌های برفی و تاداغ همین روزهایی که می‌گذرانیم! عینک، ساعت، قفل پدال، چتر... لوازم آرایش، بدلیجات، روغن کنجد، چتر... لوازم یدکی خودرو، پاوربانک، دستگاه کارت‌خوان، چتر... لنت ترمز، چراغ قوه، جوراب، چتر... چتر، چتر، چتر... در گزارش‌های ماهانه مترو از اشیای گم‌شده، هیچ فهرستی وجود ندارد که در آن پای یک چتر در میان نباشد؛ حتی اگر ماه‌ها از عبور آخرین تکه ابراز آسمان شهر گذشته باشد و آفتاب در هر قدم به آدم پس گردنی‌های سوزناک بزند. آدم چاره‌ای ندارد جز اینکه فکر کند وجود این همه چتر در فهرست اشیای گم‌شده مترو حاصل اشتباه مسئول تهیه فهرست است که یادشان می‌رود نام چتر را برای ماه بعد از فهرست بردارد، یا به شکلی نیمه شاعرانه، این فقط یک چتر است که زمانی در واگن جا مانده و هنوز هم کسی برای بردنش به زیرزمین تهران نیامده و حالا ماه و ماه از این جدایی گذشته و این همان چتر است که هنوز پیدا نشده یا... یای دیگری نمی‌ماند چتر اینک اگر هیچ‌یک از این فرضیه‌ها به واقعیت نزدیک نیست، چترها بدون تردید به اتهام تردد مشکوک در زیرزمین تهران باید تحت پیگرد قانونی قرار بگیرند.



هنر زیرزمینی

تصویرگردی در ایستگاه‌های رنگارنگ متروی استکهلم

سیاوش ابدی

خبرنگار

در زیر پایتخت سوئد شبکه پیچیده‌ای از خطوط قطار زیرزمینی قرار دارد. بیش از ۱۹۰ ایستگاه از ۱۰۰ ایستگاه این تونل ۱۱۰ کیلومتری از دهه ۱۹۵۰ با آثاری از هنرمندان نقاشی، موزائیک، مجسمه و... تزئین شده است؛ متروی استکهلم به «طولانی‌ترین گالری هنری جهان» معروف شده و مشهور است که عکاس‌های حرفه‌ای چنان اسیر سحر این گالری زیرزمینی می‌شوند که گاهی تا دو هفته از ثبت تصاویر ایستگاه‌های متروی استکهلم ادامه می‌دهند.

کاوش میان آثار هنری متروی استکهلم از محبوب‌ترین کارهای ممکن برای مسافران این شهر محسوب می‌شود. ایده ابتدایی راه‌اندازی طولانی‌ترین گالری هنری جهان در ذهن نسلی از هنرمندان سوئدی شکل گرفت که به هنر عمومی اعتقاد داشتند. شعار این جنبش این بود که هنر نباید فقط در دسترس کسانی باشد که می‌توانند آن را بخرند یا توانایی بازدید از موزه‌ها را دارند. همین فشار بود که سرانجام قانونگذاران را متقاعد کرد که فراتر از تبلیغات معمولی روی دیوارهای زیرزمین استکهلم سرمایه‌گذاری کنند. اینکه آثار هنری متروی استکهلم توسط بیش از ۱۵۰ هنرمند مختلف تکمیل شده، به این معنی است که هر ایستگاه طراحی هنری و ویژگی‌های خاص خود را دارد. این جنبش زیرزمینی در هر دوره‌ای توسط جامعه هنری سوئد پشتیبانی شده و با پیوستن هنرمندان جدید به این جنبش، ایستگاه‌ها، یک به یک صاحب شخصیت ویژه خود شده‌اند. مدت زمان تور زیرزمین استکهلم بستگی به نیاز شما از این گشت و گذار دارد. کسانی که فقط به عبور از میان رنگ‌ها و آثار شگفت‌انگیز فکر می‌کنند، می‌توانند این کار را با بلیتی ۲۴ ساعته هم انجام دهند که قیمت آن ۱۳۰ کرون سوئد (به صورت تقریبی معادل ۱۵ دلار آمریکا) است. با این حال بعید است کسی شیفته عکاسی از دیوارهای شگفت‌انگیز متروی استکهلم نشود. بنابراین خیلی از مسافران این شهر بلیت‌های ۷۲ ساعته به قیمت ۳۰ دلار و حتی یک هفته‌ای به قیمت ۳۶ دلار را ترجیح می‌دهند.





به سلامتی مسترکارن

اگر عازم ارمنستان هستید، متروی ارزان
امن و زیبای ایروان را از دست ندهید

سعید برآبادی

خبرنگار

سی و چند سال بعد از اینکه استالین سوار بر نخستین واگن، متروی مسکو را افتتاح کرد، ایده ساخت یک خط مترو برای شهر توریستی ایروان هم مطرح شد. منتهی آن زمان سایه بلند پایتخت اتحاد جماهیر شوروی، به مناطق دور افتاده از مرکز رخصت چنین خاصه خرجی‌هایی نمی‌داد. شاید اگر کارن دمیرچیان نبود هم تا سال‌های سال، واگن‌های مترو به این جمهوری بعدها استقلال یافته نمی‌رسیدند. در نهایت تلاش‌های شبانه‌روزی این کارگزار دولت ارمنستان بود که باعث شد نخستین قطار در هفتمین روز مارس ۱۹۸۱ از ۴ ایستگاه تنها خط متروی شهر ایروان بگذرد و رسماً افتتاح شود. بعدها طول این خط از کمتر از ۸ کیلومتر به کمتر از ۱۱ کیلومتر رسید و با ترور دمیرچیان، رسماً نام او روی عنوان متروی ایروان به یادگار ماند.

دسترسی به میادین اصلی شهر

اگر این روزها مهمان مردم خوب ایروان هستید، استفاده از مترو خصوصاً برای دسترسی به میدان‌های اصلی شهر بهترین و ارزان‌ترین گزینه است. ایستگاه‌های ده‌گانه این مترو که عموماً به نام قهرمان‌های ملی ارمنستان نامگذاری شده‌اند شمال و جنوب این شهر کشیده را به هم متصل می‌کنند اما سرعت رسیدن قطارها خیلی کندتر از متروی تهران و حدود ۵ دقیقه است.



موزه معماری ایروان زیرزمین است

اگر به هر دلیلی مجبور به معطلی در شهر شدید، با توجه به گرمای بی‌سابقه هوا، قدم‌زدن در ایستگاه‌های متروی ایروان می‌تواند یک نوع تور فشرده بازدید از تاریخچه معماری این شهر هم به حساب بیاید، آن هم به بهای خرید یک بلیت ناقابل! معماری هر ایستگاه منحصر به فرد است و یادآور المان‌های سمبلیک ملی و ایدئولوژیک این کشور. سقف ایستگاه‌ها نیز عموماً مرتفع است؛ چرا که متروی ایروان با متوسط عمق ۲۰ تا ۷۰ متر، کاملاً زیرزمین ساخته شده و به معماران اجازه داده، گاهی مجسمه‌های بتونی و سنگی خود را در ارتفاع‌های عجیب و غریب نصب کنند که بعید نیست مات و مبهوت‌تان کند.



به احترام کارگران

نکته آخر اینکه از مغازه‌ها و فروشگاه‌های مترویی در ایروان غافل نشوید. دوستانی که به تازگی مهمان ارمنی‌های خونگرم بوده‌اند می‌گویند که ارزان‌ترین مایحتاج روزانه در این فروشگاه‌ها فروخته می‌شود و حراج‌های کیف و کفش آن، شما را از اضطراب خرید سوغاتی در ایام کرونا نجات می‌دهد. نکته اینجاست که این فروشگاه‌های همواره تخفیف، یکی از ابزارهای درآمدی متروی ایروان هستند که وظیفه اصلی‌شان حمایت از جامعه کارگری این کشور، به عنوان اصلی‌ترین مسافران مترو است.

گلدن‌ها را من می‌خشکانم

هما نصرتی

خبرنگار

تیرماه که می‌رسه، گلدون‌های خونه و محل کار من برعکس همکارا و همسایه‌هام، شروع می‌کنن به پژمرده شدن. همین دیروز وقتی که رسیدم خونه و داشتم لب یخچال آب می‌خوردم، یهو چشم‌ام خورد به گلدون حسن یوسفم. مطلقاً این چیزیه که می‌گم نمی‌تونین باور کنین مگه اینکه خودتون تجربه‌اش رو داشته باشین. حالا می‌تونم بگم که من دارم! از دیروز این تجربه رو دارم. تجربه خزون یک گلدون حسن یوسف رو تو وسط تابستون خدا. هوا گرم بود، برق رفته بود و مجبور شدم از مترو تا خونه رو تو ترافیک نواب عرق‌ریزون خودمو برسونم خونه. اینقدر تشنه بودم که مقنعه درنیاورده، در یخچال رو باز کردم و شیشه آب رو سر کشیدم. درست همین وسط بود که یهو دیدم تمام برگ‌های حسن یوسفم ریخته. ساقه‌هاش تیره شده بود و

ور چلسکیده. طول کشید تا از سرمای یخچال، پاهام مور مور بشن و برگردم به حال خودم. آب نبود و نمی‌شد دوش گرفت، برق نبود و خونه تو سایه برج‌های نواب داشت جزغاله می‌شد. نشستم رو سرامیک‌ای آشپزخونه و گلدونم رو بغل کردم. اشکم دراومد. قلمه‌های این حسن یوسف رو مامان از شهرستان آورده بود؛ یادگار خاک اونجا بود، رو برگاش که آب می‌ریختی بوی اونجا بلند می‌شد تو هوا.

درست همین وقت بود که دیدم چطور اگه درست مراقب گلت نباشی، مهاجرت می‌تونه پژمرده‌اش کنه، فهمیدم که چطور من نه آبیاری درست این گلدون رو رعایت کردم و نه نور حسابی بهش می‌خورم؛ خب پس طبیعیه که اینطور ببوسه و من متوجه نشم. یه جست‌وجوی ساده، کلی جواب برامون داره که می‌تونه قبل از مرگ یه گیاه، نوشدارو باشه، مثلاً در مورد همین حسن یوسف، نور زیاد و یه‌روز درمیان یه استکان آب. امتحان کنین.



ثانیه‌های داغ در زیرزمین تهران

بازخوانی چند خبر آتش‌سوزی در مترو که اغلب شبیه شایعه بود تا خبر

محمد جعفری
خبرنگار

یکی از هولناک‌ترین حوادث، آتش‌سوزی است. حالا اگر این حادثه در مترو اتفاق بیفتد ابعاد آن وسیع‌تر و به احتمال زیاد خسارات و تلفات آن هم بیشتر خواهد شد. به همین دلیل است که از همان ابتدای احداث متروی تهران حساسیت‌های خاصی برای پیشگیری از وقوع آتش‌سوزی وجود داشت و به همین دلیل است که تاکنون حادثه آتش‌سوزی مهمی اتفاق نیفتاده است. با این حال وقوع چند حادثه آتش‌سوزی محدود، مترو را در صدر خبرها قرار داده که در این گزارش به بازخوانی چند مورد از این حوادث می‌پردازیم.

حادثه در ایستگاه قیطریه

یکی دیگر از حوادث آتش‌سوزی مربوط به مترو مدتی قبل در ایستگاه متروی قیطریه اتفاق افتاد. ماجرا از انتشار عکس‌هایی شروع شد که ایستگاه متروی قیطریه را نشان می‌داد که از آن دود خارج می‌شود و اعلام شد ایستگاه دچار آتش‌سوزی شده است. هر چند خبرهای ضد و نقیض در این خصوص ادامه داشت اما در نهایت معلوم شد خبری از آتش‌سوزی در تونل و ایستگاه نیست، بلکه یکی از غرفه‌هایی که در ورودی ایستگاه قرار دارد دچار آتش‌سوزی شده است. در ورودی ایستگاه ۲ مغازه کوچک سوپرمارکت و اغذیه‌فروشی به مساحت ۱۲ متر قرار داشت که در یکی از این مغازه‌ها آتش‌سوزی اتفاق افتاده و به مغازه مجاور سرایت کرده بود. هر چند مغازه‌ها به طور کامل شعله‌ور نبودند اما این حادثه باعث ایجاد دود زیادی در ورودی مترو شده بود که آتش‌نشانان در کوتاه‌ترین زمان ممکن موفق شدند آتش‌سوزی را مهار کنند و این حادثه باعث شد برای دقایقی تردد از این ورودی مترو مختل شود، اما هیچ مشکلی برای تردد قطار اتفاق نیفتاد و این حادثه تلفات و مصدومی به دنبال نداشت.



آتش‌سوزی از واقعیت تا شایعه

با وجود اینکه تاکنون آتش‌سوزی مهمی در ایستگاه‌ها و تونل‌های متروی تهران اتفاق نیفتاده است اما هر از گاهی شایعاتی درباره وقوع حادثه در مترو به گوش می‌رسد. یکی از این شایعه‌ها مدتی قبل به دنبال دیده شدن مقدار کمی دود در ایستگاه فدک شنیده شد. کاربران شبکه‌های اجتماعی که معمولاً در این مواقع فعال‌تر از همیشه می‌شوند اعلام کردند این ایستگاه دچار آتش‌سوزی شده است؛ خبری که نادرست بودن آن خیلی زود مشخص شد و معلوم شد ماجرا در حد اصطکاک لنت‌های قطار بوده است. مسئولان مترو در توضیح این خبر اعلام کردند که آتش‌سوزی در ایستگاه فدک در منطقه سبلان رخ نداده و خروج دود در ایستگاه ناشی از اصطکاک لنت‌های قطار بوده است. یکی از قطارها به دلیل درگیری ترمز در ایستگاه فدک متوقف و پس از تخلیه مسافران قطار از ایستگاه خارج و قطار دیگری برای انتقال مسافران به ایستگاه اعزام شد.



آتش در ایستگاه اکباتان

بسته بودن فضای ایستگاه‌ها و تونل‌های مترو باعث شده تا کوچک‌ترین حادثه آتش‌سوزی در این مکان‌ها جدی گرفته شود و مسئولان مترو برای به خطر نیفتادن سلامتی مسافران این حوادث را با جدیت دنبال کنند. تاکنون بارها به دلیل آتش‌سوزی حرکت قطارها و فعالیت ایستگاه‌ها متوقف شده تا مسئولان مترو از ایمن بودن آنجا مطمئن شوند. یکی از این حوادث به آتش‌سوزی در ایستگاه اکباتان برمی‌گردد که مدتی قبل اتفاق افتاد. در این حادثه صبحگاهی مسافرانی که سوار بر مترو بین ایستگاه‌های اکباتان و ارم سبز تردد می‌کردند در میانه تونل با دود غلیظی مواجه شدند. متصدی قطار پس از عبور قطار از انبوهی از دود مسافران را در نخستین ایستگاه تخلیه کرد و ماجرا به آتش‌نشانی گزارش شد. تنها ۳ دقیقه از این حادثه می‌گذشت که آتش‌نشانان خود را به محل حادثه رساندند. داخل تونل پر از دود بود اما به درستی مشخص نبود که منشأ دود کجاست و هیچ اثری از آتش‌سوزی وجود نداشت. هر چند ابتدا اعلام شد که یک پارکینگ در حال ساخت بین ایستگاه اکباتان و ارم سبز در خط ۴ آتش گرفته اما در ادامه وقتی آتش‌نشانان خود را به محل حادثه رساندند معلوم شد که بخشی از سیم‌های برق تونل دچار کندی سوزی شده و دود ناشی از آن مسافران را به وحشت انداخته است. با اینکه به دلیل وقوع این حادثه حرکت قطار متوقف شده بود اما ساعاتی بعد حرکت قطارها در این خط از سر گرفته شد.





تماس‌هایی
از زیرزمین

شماره تلفن ارتباطی با خوانندگان

ارسال پیام کوتاه خوانندگان

تلگرام با مردم

@bamardom_hamshahri

یک هفته با همشهری مترو

آقای یادالله سیف این پیام را بر ایمان ارسال کردند: اگر نشریه مترو را روزانه کنید و در کیوسک‌های تهران هم بفروشید که قسمتی از هزینه‌های روزنامه یا هفته‌نامه جبران شود، بعد از مدتی مجبور به توقف کار نمی‌شوید. همشهری مترو کار قشنگی است.

پاسخ: متشکریم آقای سیف که ما را تشنگ می‌بینید. امیدواریم بدون نیاز به فروش در کیوسک‌های شهر و با استفاده از استقبال مسافران مترو به زودی روزنامه شویم.

این پیام را خانم یا آقای سالاری بر ایمان ارسال کردند: کاری که اخیراً با عنوان همشهری مترو منتشر کرده‌اید ارزنده است. کاش راهکاری پیدا کنید که سایر مجلات و ویژه‌نامه‌های همشهری هم مثل همشهری مترو شوند. دستمزیاد به روزنامه‌نگاران روزنامه وزین همشهری.

پاسخ: ممنون از شما و امیدواریم همراه شما در مترو و بنامین و از این هم بهتر شویم. **آقای محب رضا از تهران بر ایمان نوشته‌اند:** به مسئولان روزنامه همشهری پیشنهاد می‌شود نسخه‌های همشهری مترو را در تابلوهای نمایش مترو قرار دهند تا آنهایی که روزنامه به دستشان نمی‌رسد یا به دلیل تکان‌های قطار نمی‌توانند آن را بخوانند، بتوانند گزیده آن در این تلویزیون‌ها بخوانند.

پاسخ: پیشنهاد خوبی است و حتماً درباره آن با مسئولان مترو مذاکره می‌کنیم. گرچه تلاش‌مان این است که هفته‌نامه همشهری مترو حتماً به دست مسافران مترو برسد. با این حال ایده شما هم پیشنهاد خوبی است چون به هر حال ما هم دوست داریم همیشه جلوی چشم شما باشیم.

خانم یا آقای زمانی، مسافری از کرج، این پیام را بر ایمان ارسال کردند: با سلام و احترام، متشکرم از روزنامه مترو. به عرض می‌رسانم این پارکینگ متروی کرج برای خودرویی که ۶ ساعت تا ۵ ساعت در پارکینگ می‌ماند تخفیف نمی‌دهد و همان ۱۰ هزار تومان را می‌گیرد. به مسئولان مترو بگوئید برای ورود خودروهایی که کمتر از ۸ ساعت از پارکینگ مترو استفاده می‌کنند مبلغ کمتری دریافت کنند.

پاسخ: با سلام و احترام، ممنون از شما که مشکلات‌تان را با همشهری مترو در میان می‌گذارید. البته این از آن پرسش‌های تخصصی است که باید کمی به ما فرصت بدهید تا از مسئولان مترو و پرسیم و پاسخ را برایتان منتشر کنیم. امیدواریم در شماره آینده این پاسخ را دریافت کنیم و شما بتوانید در همین صفحه در جریان جزئیات ماجرا قرار بگیرید.

این پیام را آقای بهروز جعفری بر ایمان فرستادند: سلام، خداقوت. از زمانی که «همشهری مترو» متولد شده، متروی تهران از حالت روزمرگی خارج شده... ادم شما گرم. بنده تاکنون ۴ شماره شما را با یگانگی کردم و پیشنهاد دارم هم‌اکنون به صورت هفته‌نامه منتشر شود نه روزانه و پی‌درپی، چون با همین هفته‌نامه، سه‌الی چهار روز مشغول مطالعه در داخل قطار هستیم تا تمام شود. اگر هر روز چاپ شود، چه شود...! به سایر مطالعات هم نمی‌رسیم؛ همین هفته‌نامه کفایت می‌کند. یک پیشنهاد هم داشتم، لطفاً خلاصه‌ای درباره متروی مرموز مسکو تهیه کنید... کلی کار دارم با شما. ممنون.

پاسخ: ممنون از پیام لبریز از محبت شما، آقای جعفری، دلگرم‌مان کردید و این باعث می‌شود کاری کنیم به جای سه‌الی چهار روز، هر روز هفته در گیر همشهری مترو شوید. درباره نوبت انتشار نشریه هم فعلاً همان هفته‌نامه می‌مانیم تا ببینیم بعدها زمین و زمان چه سرنوشتی بر ایمان در نظر گرفته. ولی در کل ما هم با شما خیلی کار داریم. باز هم ممنون از شما.

آقا یا خانم قصری این پیام را فرستادند: سلام، خسته نباشید. تشکر از روزنامه همشهری، به ویژه همشهری مترو. لطفاً از پاورقی‌های اشخاص فریخته در همشهری مترو هم استفاده کنید و در روزنامه هم بیشتر.

پاسخ: سلام، شما هم خسته نباشید. ممنون از لطف شما. درباره پاورقی، باید این توضیح را بدهیم که در فهرست ابتدایی مطالب قابل انتشار در همشهری مترو قرار داشت ولی بعد از انتشار نشریه و نیاز عموم مسافران به مطالعه نوشته‌های بسیار کوتاه، فعلاً دستور کار خارج شد. با این حال همچنان در جست‌وجوی راهکاری برای انتشار داستان‌های دنبال‌دار در همشهری مترو هستیم. درباره انتشار پاورقی در روزنامه همشهری هم پیام شما را به خانم نیلوفر قدیری می‌رسانیم.

توسعه متروی تهران / مناسب‌سازی سکوبرای مسافران نابینا در ایستگاه دولاب

مترویین



کارکنان مترو در حال کار در ایستگاه دولاب

شهر زیرزمینی همچنان ضد عفونی می‌شود

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو می‌گوید تا زمان عادی شدن شرایط مبارزه با کرونا در ایستگاه‌ها و واگن‌ها ادامه دارد

پاسخ به
زیر زمین

یکی از نگرانی‌های مسافران مترو در هفته‌های اخیر این بود که مبادا پس از طولانی شدن دوران شیوع ویروس کووید-۱۹ و عادت کردن مردم به زندگی در این شرایط، روند مبارزه با کرونا در شهرزیرزمینی تهران کند شود. علی‌الله پور، نایب‌رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در جدیدترین گفت‌وگویش چنین نگرانی‌هایی را بر طرف کرده است. او می‌گوید: «روند ضد عفونی کردن تمامی ایستگاه‌ها و قطارهای شبکه متروی تهران و حومه براساس پروتکل‌های ابلاغی تا زمان عادی اعلام شدن وضعیت توسط ستاد ملی مقابله با کرونا ادامه خواهد داشت». علی‌الله پور به این نکته اشاره می‌کند که سازمان بهداشت جهانی اعلام کرده احتمال انتقال ویروس کرونا از طریق سطوح بسیار کم و حتی ناممکن است و توضیح می‌دهد: «با تمام این گفته‌ها همچنان ضد عفونی کردن قطارها و ایستگاه‌های متروی تهران و حومه با توجه به پروتکل‌های ابلاغی از سوی ستاد مقابله با کرونا همانند قبل انجام می‌شود و تا زمان عادی شدن شرایط ادامه خواهد داشت».

او درباره آنچه در این مدت گذشته و ادامه زندگی در دوران شیوع ویروس کووید-۱۹ می‌گوید: «بعد از



ایستگاه
بین الملل

مسیر سبز توکیو

شرکت مدیریت متروی توکیو در حال اجرای پروژه‌های متفاوت از هر پروژه مرتبط با مترو، زیر یکی از مسیرهای متروی شهر توکیو است: ایجاد یک مزرعه آب کشت. هدف از ایجاد چنین مزرعه‌ای زیر یکی از مسیرهای متروی کلانشهر توکیو، متنوع ساختن گونه‌های تجارت در فضای مترو است. چشم‌انداز نهایی از این مزرعه در حال شکل‌گیری که محیطی کاملاً استریل و پاک دارد، فروش محصولات در رستوران‌های اطراف ایستگاه‌های مترو یا درون دستگاه‌های خودکار داخل ایستگاه‌های مترو است.



ایجاد چنین مزرعه بدون خاکی در فضایی از عمق زمین که در بیشتر شهرها بی‌استفاده محسوب می‌شود چندان غیرمنطقی نیست، آن‌هم در شهری که تراکم جمعیت، مدیران شهری را مجبور به احداث خطوط متعدد مترو کرده است، احداث خطوط متعدد مترو هزینه‌های نگهداری و تعمیرات و همچنین قیمت زمین شهرها را افزایش داده است. فروش محصولات این مزرعه به مشتریانی که پس از فاجعه سونامی فوکوشیما به محل تامین غذای خودسواسی عجیب پیدا کرده‌اند، می‌تواند بازار خوبی برای اجرای پروژه‌های مشابه در دیگر مسیرهای مترو ایجاد کند.



رازهایی که فقط راننده‌های مترو میدانند

نکته‌هایی خواندنی درباره زندگی حرفه‌ای در زیر زمین

مهدیا گل محمدی

خبرنگار

سومین راز این است که راننده‌ها باید هنگام عبور از کنار قطارهای دیگر سرعت خود را کاهش دهند؛ کاری که برخی از آنها از انجام آن طفره می‌روند.

دیگر اینکه آنها هنگامی که تنها هستند باید چراغ‌های داخل کابین را خاموش کنند. در اطراف آنها فقط لامپ‌های برخی شاسی‌ها و کلیدها روشن است و بس. بنابراین شمار راننده‌هایی که داخل کابین کورمال کورمال راه می‌روند و گاهی زمین می‌خورند زیاد است.

بسیاری از توقف‌های ناگهانی قطار هنگامی است که جانوری یا شیء خارجی زیر قطار رفته و فردی که کارش راه‌اندازی دوباره قطار است مشغول بیرون کشیدن شیء یا حیوان بخت‌برگشته است.

راننده‌ها باید از دور بین، تمام کابین‌ها را کنترل کنند تا هیچ مسافری در ایستگاه آخر هوس نکند داخل واگن‌ها بماند. بنابراین وقتی خیال می‌کنید تنها هستید حواستان باشد که شما در واقع تنها نیستید.

راننده‌های قطار مترو هم مثل شاغلان دیگر مشاغل رازهایی حرفه‌ای دارند که فقط خودشان می‌دانند. گزارشگر ایندپندنت

سراغ راننده‌های متروی لندن رفته تا رازهایی که فقط آنها می‌دانند را برای مردم فاش کنند.

نخستین موردی که کمتر کسی از آن خبر دارد این است که کودکان در روز تولدشان می‌توانند به کابین راننده بروند و بازدید کوتاهی از کابین راننده داشته باشند. راننده‌ها در متروی لندن موظفند از آنها استقبال کنند و توضیحاتی را درباره شیوه کارشان به آنها بدهند.

دومین راز آنها، رمزی است که برای وجود یک فرد خطرناک یا در حال خودکشی دارند. آنها فقط می‌گویند «یه نفر روی ریل». با این پیام نگهبان‌ها متوجه می‌شوند که شخصی قصد نزدیک شدن به قطار را دارد یا روی ریل هاست.

بیکاری همشهری؟

اپلیکیشن نیازمندی‌های همشهری



مطمئن‌ترین آگهی‌های استخدام



روبیکا

وب‌اپلیکیشن

از روبیکا وارد شوید