



بهترین قصه‌های تاریخی تهران جایزه می‌گیرند

صفحه «روایت تهران» که پیش روی شماست، به انعکاس روایت‌های خواندنی تاریخ تهران قدیم و سرگذشت شخصیت‌ها و نامداران، خیابان‌ها و گذرها، واقعه‌های تأثیرگذار و تاریخ شفاهی طهران تعلق دارد؛ با عکس‌های بازمانده از خاطرات تهران دیروز و قصه‌ها و ماجراهای پس‌پشت این عکس‌ها. شما هم می‌توانید در انتشار این صفحه که متعلق به خود شما و شهر شماست ما را همراهی کنید. «همشهری» بهترین عکس‌ها و قصه‌هایی را که برای ما ارسال می‌کنید با نام خودتان منتشر و به شما «همشهریان همراه» هدیه‌ای تقدیم می‌کند.

نشانی و شماره تماس ما: mahaleh@hamshahri.org و ۴۴۴-۳۳۰۳۳۴۵۵

نخستین آسمانخراش تهران کاخی معروف است

ماجرای جغد های کاخ سلطنتی و ترور شاه

مریم قاسمی

روزنامه‌نگار

نخستین آسمانخراش تهران بیش از ۱۰۰ سال پیش در دوره ناصرالدین شاه به سبک و سیاق ساختمان‌های مدرن اروپایی ساخته شد اما این معماری اروپایی دردی از اتفاقات نحس روی داده در این بنا دوا نکرد، چرا که ظاهر اربابی یک جفت جغد شوم در پرونده آن دیده شده بود. حتماً خبر دارید که بخشی از کاخ «شمس‌العماره» در مجموعه تاریخی و فرهنگی کاخ گلستان به همت شهرداری مرمت شده و در سازمان یونسکو نیز به‌عنوان یکی از آثار و میراث فرهنگی ایرانی، ذیل فهرست میراث فرهنگی جهان به ثبت رسیده است.

این بنای تاریخی وارزشمند که ۳۵ متر طول و ۵ طبقه دارد، به جز سبک طراحی منحصر به فردش دارای ویژگی‌های دیگری نیز بوده است. مثلاً در آن دوران اگر بالای بام آن قرار می‌گرفتید می‌توانستید دشت‌های گسترده تهران را از محدوده شمیران تا شهری پراحتی تماشا کنید.

کاخ شمس‌العماره بنایی است که برای نخستین بار در ساخت آن از فلز استفاده شده است. این ساختمان مشرف بر تمام شهر تهران بود و جالب اینکه ساعتی که بر بالای آن نصب شده هدیه ملکه ویکتوریا، به ناصرالدین شاه قاجار بوده است. اما جالب‌ترین داستانی که درباره این ساعت وجود دارد این است که دو جغد در آن زندگی می‌کردند که هر بار از خانه‌شان بیرون می‌رفتند اتفاق بدی می‌افتاد. مثلاً جعفر شهری، از مورخان و نویسندگان تهران در دوره قاجار، در کتابش ترور ناصرالدین شاه و پایان حکومت محمدعلی شاه را به خروج این جغدها از خانه‌شان نسبت داده است. طبق اسناد تاریخی به‌جامانده، آن زمان برای ساخت کاخ شمس‌العماره ۴۰ هزار تومان هزینه شده است.



این روایت تهران را با اسکن این کیوآر کد ببینید.



باشکوه‌ترین زورخانه قدیمی پایتخت

تربا روزبهانی

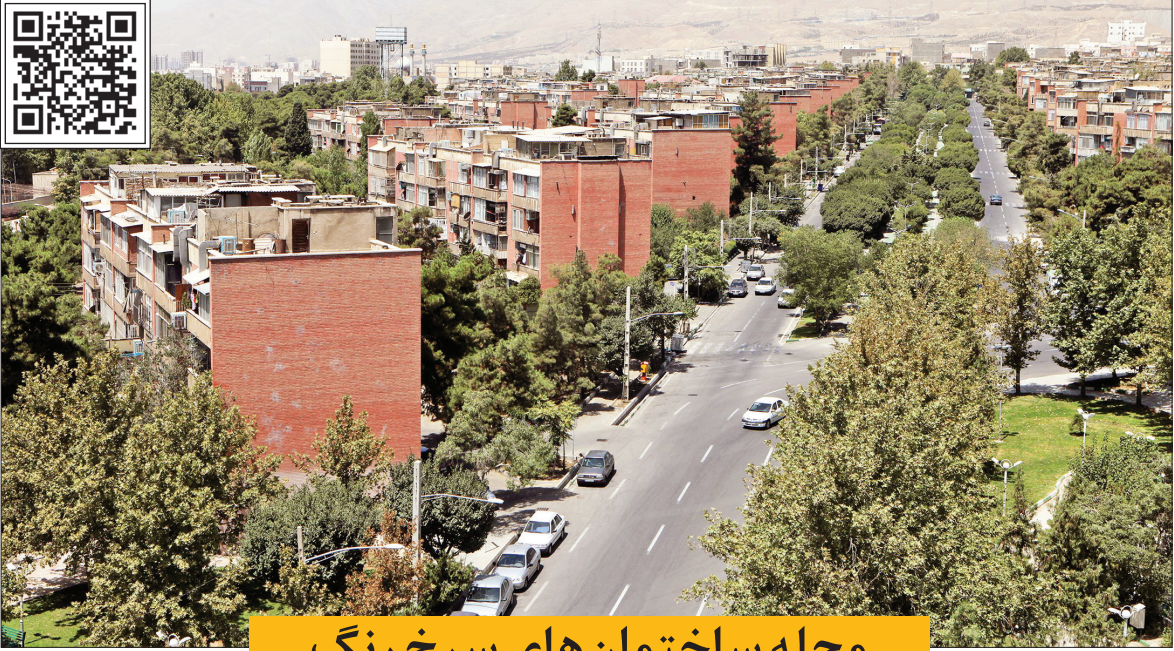
روزنامه‌نگار

روزگاری بزرگ‌ترین و پررونق‌ترین زورخانه تهران بود و مقامات عالی‌رتبه سیاسی بسیاری که از گوشه و کنار جهان به تهران می‌آمدند مهمان این زورخانه می‌شدند تا نزدیک با آیین‌های پهلوانی ایرانی‌ها آشنا شوند. گواه این ادعا تصاویر روسای جمهور، سفرا و مشاهیر کشورهای مختلف در زورخانه است که در اهروی باریک زورخانه، نصب شده است. برخی معتقدند هدف از ساخت این زورخانه در محوطه بانک ملی خیابان فردوسی، پرورش روحیه جوانمردی و امانتداری کارمندان بانک بوده است طراحی و ساخت ساختمان زورخانه در سال ۱۳۲۵ به محسن فروغی پیشنهاد شد و یک سال بعد به بهره‌برداری رسید. معماری این زورخانه ساده و سنتی با تکیه بر اصول معماری زورخانه‌ای ایران و سقف آن گنبد شکل است. همه زورخانه‌ها برای نشستن مرشد و

نواختن ضرب، جایگاه اختصاصی دارند که سر دم‌نالمیده می‌شود. بر خلاف زورخانه‌های دیگر، زورخانه بانک ملی برای مرشد، سردم ندارد. کتیبه‌ای سنگی روی سردر ورودی این زورخانه قرار دارد که تصاویری از شاهنامه روی آن نقش بسته است. ساخت این سردر سنگی را به استاد ابوالحسن خان صدیقی (پدر مجسمه‌سازی نوین ایران) سپردند و او هم نقش برجسته سه‌خوان شاهنامه را طراحی کرد. نقش نخست به کمند کشیدن زن جادوگر، دوم کشته شدن دیوسفید و نقش آخر هم کشته شدن اژدها به دست رستم را روایت می‌کند. اغلب در این زورخانه شعرهای رزمی که پیشتر از کتاب شاهنامه فردوسی برگزیده می‌شد، می‌خواندند. از دیگر هنرمندانی که در این زورخانه، هنرنمایی کرده می‌توان به فتح‌الله عبادی اشاره کرد که کتاشی‌های ۴ جهت داخل ساختمان را کشیده است.



این روایت تهران را با اسکن این کیوآر کد ببینید.



محله ساختمان‌های سرخ رنگ

سمیرا باباجانپور

روزنامه‌نگار

آپارتمان‌های آجری سرخ‌رنگ شهرزبا در غرب تهران تحولی در شهرک‌سازی نوین ایران ایجاد کرد، شهرکی که قرار بود محل استراحت مهمانان مسابقات ورزشی آسیایی ۱۹۷۴ تهران باشد. مسلمان‌ها باید از ویژگی‌های منحصر به فردی برخوردار می‌بود تا نظار مهمانان خارجی را جلب کند و میزبانی ایران را به رخ بکشد. این موضوع زمینه ساخت یک شهرک مدرن را در زمین‌های غرب پایتخت فراهم کرد و در فاصله زمانی کوتاهی آپارتمان‌هایی با نمای آجری سرخ به‌نام شهرزبا ساخته شد. با همه هزینه‌ای که انجام شده بود، اما در پایان از این واحدهای ۷۸ متری خوش‌شان نیامد و میزبانی مهمانان خارجی مسابقات آسیایی را به‌جای دیگری منتقل کردند و سرنوشت این واحدهای ساخته‌شده که به‌هزار دستگاه معروف شده بود،

طور دیگری رقم خورد. «جواهر نصیحت کن»، از اهالی قدیمی محله شهرزبا می‌گوید: «شهرزبا به دلیل هزار واحد ساختمانی که در ابتدا ساخته شد به محله هزار دستگاه با ساختمان‌های نما آجری و مدرنش بین تهرانی‌ها معروف شد. نمای سرخ آجرها این شهرک را متمایز کرده بود و نوع معماری شهرک و امکانات رفاهی که برای آن در نظر گرفته بودند باعث شده بود تا متقاضی سکونت در این شهرک زیاد شود. به‌خصوص که غرب تهران به‌واسطه روستاهای کن، باغ‌فیض، جمارک و سولقان بیشتر بافت روستایی داشت و ساخت چنین ساختمان‌هایی بسیار مورد توجه قرار گرفت.» نصیحت کن می‌گوید: «البته شکوه و زیبایی این ساختمان‌ها زیاد دوام نیاورد و الان می‌توان این آپارتمان‌ها را جزو فرسوده‌ترین آپارتمان‌های پایتخت نام برد.»



این روایت تهران را با اسکن این کیوآر کد ببینید.



این روایت تهران را با اسکن این کیوآر کد ببینید.



هورا، اتوبوس ۲ طبقه!

نصیبیه سجادی

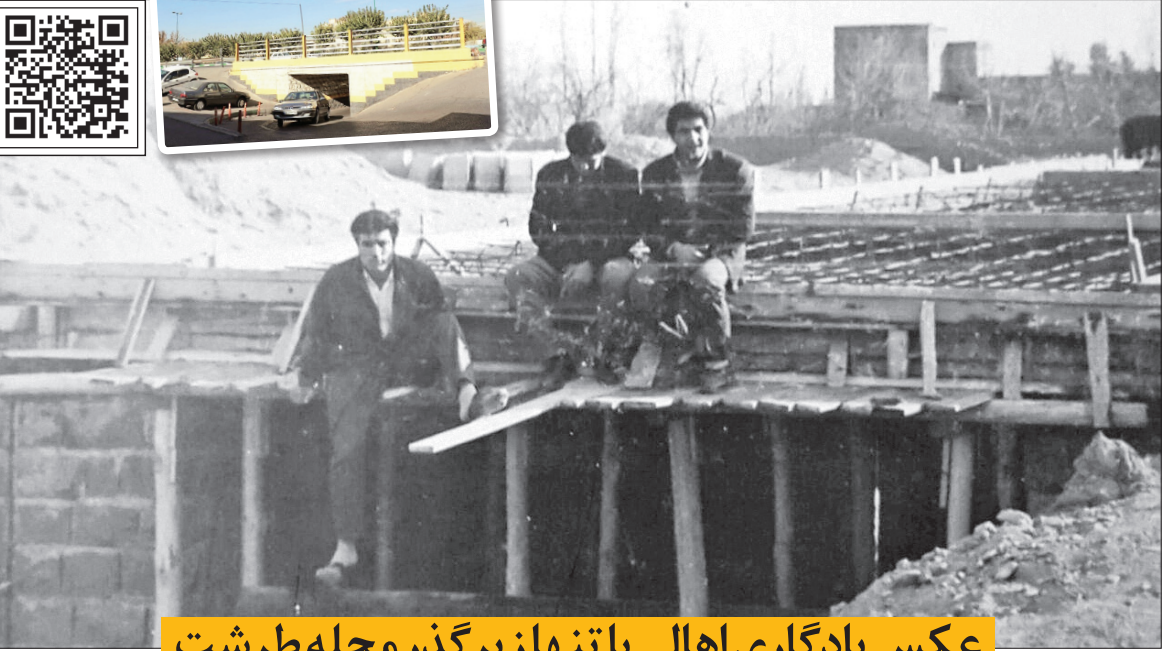
روزنامه‌نگار

اتوبوس‌ها می‌شدند؛ وقتی اتوبوس به ایستگاه‌ها می‌رسید هورا می‌کشیدند، همدیگر را هل می‌دادند و برای رفتن به طبقه دوم اتوبوس‌ها سرودست می‌شکستند. اصلاً یکی از تفریحات تهرانی‌ها این بود که سوار این اتوبوس‌های ۲ طبقه شوند و از بالا عابران و خودروها را نگاه کنند. نخستین اتوبوس‌هایی که به تهران آمد (درست ۴۴ سال پیش)، «رودمستر» نام داشت که در آن از انتها باز می‌شد و اتوبوس قرمز «لیلاند» معروف به اتوبوس دماغی و «لیلاند آبی» که دماغ نداشت. تهرانی‌ها مدت‌ها وقتی سوار این اتوبوس‌ها می‌شدند یکی از شوخی‌ها این بود که از راننده بپرسند آقای راننده طبقه بالا کجا می‌رود و هرهر بزنند زیر خنده و رد شوند. اتوبوس‌های ۲ طبقه تا سال ۱۳۷۲ در شهر تردد داشت و بعد از این سال از رده خارج و به گاراژ هنگام، قبرستان اتوبوس‌های اسقاطی و فرسوده رفت.

تهرانی‌ها با اتوبوس‌های ۲ طبقه خاطرات زیادی دارند؛ اتوبوس‌هایی که برای سروسامان دادن به‌وضع آشفته خیابان‌های تهران به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شد و انصاف هم طلی سال‌ها توانست اوضاع آبرومندی به این ناوگان ببخشد اما چه شد که این اتوبوس‌ها وارد شهر تهران شدند. نیمه‌اول دهه ۳۰ اتوبوس‌های پایتخت قرافه‌پوش بودند و راننده‌ها رفتار زننده‌ای با مسافران داشتند. اوضاع آنقدر خراب بود که صدای وزیرالوزرا در آمد و به سرلشکر تندخویش ماموریت داد در اسرع وقت به این وضعیت خاتمه دهد. ۱۰ ماه طول نکشید که سرلشکر مهدی‌قلی علوی، مقدم، شرکت واحد اتوبوسرانی تهران را تأسیس کرد و ۲۵۰ اتوبوس از انگلیس وارد تهران شد. با ورود اتوبوس‌های ۲ طبقه به شهر، مردم باذوق و خوشحالی وصف‌ناپذیری سوار



این روایت تهران را با اسکن این کیوآر کد ببینید.



عکس یادگاری اهالی با تنها زیر گذر محله طرشت

مریم باقرپور

روزنامه‌نگار

محله که شاهد ساخت زیرگذر بوده، می‌گوید: «با ساخت زیرگذر، باغ و درخت‌های تنومندی تخریب شدند. زیرگذر هم طوری ساخته شده بود که از بالا بارهاشان بتوانند از آن عبور کنند. در واقع محصولات باغداران طرشت شمالی با عبور از این زیرگذر به طرشت جنوبی و خیابان آزادی می‌رسید.» به گفته ساکنان قدیمی بزرگراه شیخ فضل‌الله‌نوری در سال‌های بعدتر با اینکه خودروهای کمی از زیرگذر عبور می‌کرد زیرگذر آسفالته شد. حسن جعفری که در ناوایی‌اش به بخش جنوبی زیرگذر باز می‌شود، می‌گوید: «آسفالته‌ها آنقدر عمیق زیرگذر را کم کرد که کم‌کم مردم برای تردد با هم دعوایشان می‌شد به همین دلیل بعدها زیرگذر هم ساخته شد تا اهالی راحت‌تر رفت‌وآمد کنند. این عکس یادگاری روی زیرگذر را یکطرفه شده و خیابان شهید چوب‌تراش را به خیابان تیموری وصل می‌کند.

در مسیر بزرگراه شیخ‌فضل‌الله‌نوری تنها یک زیرگذر وجود دارد که آن هم طرشت شمالی را به طرشت جنوبی وصل می‌کند اما ماجرای شکل‌گیری این زیرگذر خواندنی است. بزرگراه شیخ‌فضل‌الله‌نوری فعلی در دهه ۵۰ با نام بزرگراه ایوبی روی باغ‌های ساکنان طرشت ساخته شد و بزرگراه محله طرشت را به ۲ بخش شمالی و جنوبی تقسیم کرد. برخی شرط اهالی طرشت برای همکاری در ساخت بزرگراه را ایجاد مسیر دسترسی محلی برای تردد بین محل و ایجاد مسیر مالرو می‌دانند. به همین دلیل سال ۱۳۵۱ همزمان با ساخت بزرگراه، زیرگذر هم ساخته شد تا اهالی راحت‌تر رفت‌وآمد کنند. این عکس یادگاری روی زیرگذر را هم «علی اصغر حسینی‌مردی» بر ایمان ارسال کرده است. «حمد ملّاح» قدیمی‌ترین تاجر