



حافظ

بر آن چشم سیه صد آفرین باد
که در عاشق کنشی سحر آفرین است

صفحه‌آزاد: علیرضا پیرامی

صفحه آخر

همشهری: www.hamshahronline.ir
سایت روزنامه: newspaper.hamshahronline.ir

صاحب امتیاز:
مؤسسه همشهری
مدیر مسئول: محسن مهدیان
مدیر: دانیال معمار
سرپرست تحریریه:
سیدمجتبی صادقی
شهرارام فرهنگی، علی عمادی
شاهین امین، حامد فوقانی
مدیر فنی: حامد یزدانی
مدیر هنری: مهدی سلامی
دبیر عس: امیر پناهیور

سیاسی و دیپلماتیک:
مدیر: حسین ارجلو

شورنگار:
مدیر: پروانه بهرام‌نژاد
مدیر: مریم باقری‌پور

اقتصاد:
مدیر: حسین لطفی
مدیر: مریم موسی‌پور

تماشاگر:
مدیر: امیر محمد یعقوب‌پور
مدیر: لیلی خرسند

سرزمین من:
مدیر: زهرا عباسی

تندرستی:
مدیر: عیسی محمدی
مدیر: مریم سرخوش

سرخ:
مدیر: جواد عزیزی
مدیر: محمد جعفری

دانش‌پناه:
مدیر: ساسان شادمان
مدیر: زهرا خلجی

جامعه:
مدیر: شهره‌مطباطبایی

گزارش:
مدیر: مسعود میر
مدیر: فاطمه سسگری‌نیا

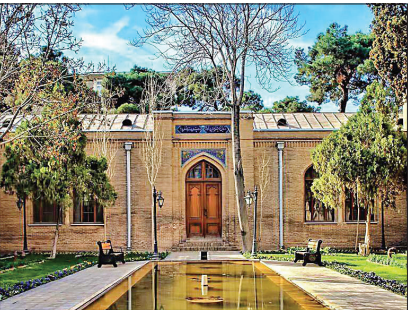
۲۴ سینما و تلویزیون:
مدیر: سعید مروتی
مدیر: علیرضا محمودی

صفحه آخر:
مدیر: جواد نصرتی

طرح و گرافیک:
مدیر: محمد علی حلیمی

تهران‌نگار

... اولین خانه حمام‌دار تهران



قلب تهران

تهران شناسان و باستان شناسان اعتقاد دارند که از ۱۳۰۰ سال پیش که تهران روستا بود، حمام هم داشت. نخستین خانه حمام‌دار و مشهور تهران «خانه باباشیخ» است. او نخستین مأمور دولت و حکومت وقت در امور مدیریتی تهران بود که به مناسبت کد خدا ایفای نقش می‌کرد. «باباشیخ» نخستین عمارت بزرگ را که به حاکم تهران تعلق داشت، در محل ارگ ساخت و بعدها ارگ سلطنتی آنجا شکل گرفت. عمارت او آنقدر بزرگ بود تا بتواند از تیمور و مهمان او، سفیر اسپانیا، پذیرایی کند. در دوره تیمور «کالوخیو» سفیر کشور اسپانیا برای دیدن تیمور به تهران آمد. به‌دلیل اینکه این عمارت از دیگر خانه‌های تهران بزرگ‌تر، عظیم‌تر، مستحکم‌تر و خارج از مرکز تجمع مسکونی تهرانی‌های آن دوران بود، کالوخیو در اینجا مستقر شد. بنابراین با ساختن این بنا، نخستین و یکی از شاخص‌ترین حمام‌های قدیمی تهران در ارگ سلطنتی تشکیل شد، اما بعدها در دوره شاه طهماسب صفوی در سال ۹۳۲ زمانی که حصار صفوی کشیده شد و به خواهرش دستور می‌دهد که بنا در محدوده حصار بسازد که یکی از آنها حمامی بود که اکنون به «حمام خاتم» شهرت دارد. «حمام خاتم» نخستین حمام عمومی در دوره صفوی و «حمام کشوری» نخستین حمام نمره تهران است.



تهران مصور

وقتی غرب تهران بیابان بود



شهرک قدس (غرب) در تهران که امروز یک منطقه اعیان‌نشین با خانه‌های ویلایی و پارک‌های گران در منطقه ۲ تهران است، ۵۸ سال پیش یک روستای نیمه بیابانی بود که کسی فکرش را نمی‌کرد روزگاری قیمت خانه در آن سر به فلک بگذارد. در پاییز سال ۱۳۴۰، روستای خوش آب و هوای خوردين، توسط گروهی از مهندسان آمریکایی با رؤیای ساخت تهرانی مدرن، تبدیل به شهرکی شد که به‌دلیل شباهت شهرسازی‌اش با مدل‌های آمریکایی، شهرک غرب نام گرفت که بعد از پیروزی انقلاب به افتخار بیت‌المقدس، شهرک قدس نامیده شد.



شهرک قدس (غرب) در تهران ۵۸ سال پیش یک روستای نیمه بیابانی بود که کسی فکرش را نمی‌کرد روزگاری قیمت خانه در آن سر به فلک بگذارد

جان سخت توقف‌ناپذیر

اتوبوس‌های تندرو با همان بی‌آرتی‌ها، در سرما و گرما در دسترس شهروندان هستند و بخش عظیمی از بار جابه‌جایی مسافران شهر را به دوش می‌کشند

تند و تندی آیند و می‌روند تا در نهایت آرامش و سلامت، مسافرانشان را بدون ترافیک و به‌سرعت، به مقصد برسانند. حالا این روزها، سالگرد تولد ۹۱سالگی این جوان رعناى شهر است؛ عضوی مفید که هنوز که هنوز است، طرفداران خودش را دارد و او هم نسبت به مسافران وفادار است. در اینجا گذری به تاریخ حمل‌ونقل عمومی و اتوبوس‌های تندرو خواهیم انداخت.

وقتی در کلاش‌شهرها گرّه ترافیکی به جان شهر می‌افتد، مثل روز روشن است که راه‌حل به دست خطوط حمل‌ونقل عمومی باز می‌شود و شاید یکی از بهترین و کم‌هزینه‌ترین آنها، خطوط اتوبوس‌های تندرو است؛ خطوطی که نامشان برازنده کاربردشان است؛ اتوبوس‌های دو کابینه‌ای که در مسیری اختصاصی و مستقیم،

سیروس شاطی‌بی‌پور

تولد اتوبوس‌های تندرو

نخستین اتوبوس‌های تندروی پایتخت، در سال ۱۳۸۶ مسیر محله تهرانپارس در شرق تهران را تا میدان آزادی در غرب پیمودند و به‌خاطر استقبال مسافران از این مسیر سریع، امن و بی‌ترافیک روزبه‌روز گسترش هم یافتند؛ به‌حدی که اکنون ۹ خط اتوبوس‌رانی تندرو در تهران وجود دارد که مسیرهای اصلی شهر را به هم پیوند می‌زند. بد نیست بدانید جهان در موضوع استفاده از سامانه اتوبوس‌های تندرو، چندان جلوتر از ما نیست و از این شیوه برای اولین‌بار، دو دهه است که کشورهای مثل برزیل و کلمبیا در شهرهایی مثل «سان‌پائولو» و «بوگوتا» استفاده می‌کنند. امروزه در تهران، ۱۶۴ کیلومتر مسیر اتوبوس‌های تندرو وجود دارد که در ۲۹۹ ایستگاه متوقف می‌شوند و مسافران را به نقاط کلیدی شهر می‌رسانند.

برگ برنده اتوبوس‌های تندرو

بی‌آرتی‌سواران معتقدند برگ برنده این خط عمومی، همانا مسیر اختصاصی این اتوبوس‌هاست. وقتی خودروهای شخصی و عمومی در خیابان‌ها در هم پیچیده‌اند تا راهی برای گریز پیدا کنند، این اتوبوس‌های تندرواند که در مسیری اختصاصی با غرور می‌تازند و حتی گاهی به دیگران نیز، خنده‌ای ریز می‌کنند. از دیگر مزایای خطوط اختصاصی این راه عبوری، تصادف‌خیز نبودن آن است. یعنی مسافران خیالشان راحت‌است که در این مسیر اختصاصی، حادثه‌ای رخ نخواهد داد. البته اگر در مسیر اتوبوس‌های تندرو، چالشی هم پیش بیاید، اتوبوس‌های تندرو این امکان را دارند تا به مسیر عادی دیگر خودروها بروند. تنها در صورتی فاجعه رخ می‌دهد که خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها بدون توجه به قوانین، پا در کنش اتوبوس‌های تندرو کنند که در این صورت، احتمالاً ترافیک غیرمتعارف رخ خواهد داد، چون معمولاً این خطوط تا مسافتی، از دو طرف بستانند و امکان خروج از آنها وجود ندارد.

تاریخ وسایل نقلیه عمومی در تهران

شاید ترامواهای اسبی، نخستین وسیله سفر درون‌شهری عمومی در تهران بودند که جناب ناصرالدین‌شاه قاجار آن را پس از سفرهایش به فرنگ، برای تهرانی‌ها به سوغات آورد. ترامواها واگن‌هایی داشتند که بلژیکی‌ها آن را ساخته بودند و برای حرکت آن باید ریل‌های باریک آهنی در زمین کار گذاشته می‌شد. هر واگن سه کوبه مجزا داشت که وسطی برای بانوان بود و پوشیده و اسب‌های بخت‌برگشته پایتخت آنها را می‌کشیدند.

البته اتوبوس‌رانی تهران از سال ۱۳۰۴ خورشیدی فعالیت خود را آغاز کرد اما مجاری اتوبوس‌های درون‌شهری و شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران، به حدود ۹۶ سال پیش بازمی‌گردد؛ وقتی که قانون تأسیس‌اش در مجلس شورای ملی تصویب شد. از آن روز تا کنون اتوبوس‌هایی با شکل‌های گوناگون تهرانی‌ها را جابه‌جا می‌کرد و شرکت اتوبوس‌رانی به مرور به یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی تبدیل شد. یکی از جذاب‌ترین اتوبوس‌ها، اتوبوس‌های دوطبقه بود؛ اتوبوس‌هایی که بیش از نیم‌قرن پیش، تحول شرکت واحد اتوبوس‌رانی پایتخت شد. همانطور که گفتیم تاریخ اتوبوس‌های تندرو هم به سال ۱۳۸۵ بازمی‌گردد که تهران در آن سال با ولایت اتوبوس‌های دوکابین در خطوط تندرو مواجه شد.

از سکه تا کارت هوشمند

سیر تحول بلیت‌های اتوبوس هم خواندنی است. تهرانی‌ها ابتدا برای سوارشدن به اتوبوس باید سکه می‌دادند، آن هم سکه‌هایی که برای هر شرکت اتوبوس‌رانی متفاوت بود و یا باید کاغذهایی می‌خریدند که بیشتر با دست نوشته می‌شدند و مشهور به مهر دستی بود. این ماجرا در بین سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۳۵ رخ داد و بلیت‌ها بیشتر جنبه کنترلی و نظم‌بخشی داشتند. پس از تأسیس شرکت واحد، مردم برای سوارشدن به اتوبوس باید بلیت‌های چاپی می‌خریدند، بلیت‌های رنگی، شماره‌دار و چاپی که گاهی با رنگ‌های گوناگون، مسیر را هم مشخص می‌کرد.

از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۷، بلیت‌های دفترچهای به شهروندان معرفی شد که معمولاً روی گرافیک آن دقت می‌شد و برای دوره زمانی مشخصی اعتبار داشتند. اما نقطه عطف، وقتی رخ داد که کارت‌های هوشمند به‌میان آمدند. به‌خصوص کارت‌های هوشمند برای مسافران عجول بی‌آرتی بسیار مناسب بودند که البته قابلیت شارژ هم داشت. بد نیست بدانید این روزها برای استفاده از اتوبوس‌های تندرو در سطح کلانشهر تهران، حتماً باید کارت‌بلیت الکترونیکی داشته باشید، زیرا پرداخت نقدی امکان‌پذیر نیست. البته به‌گفته مدیرعامل شرکت واحد، اخیراً امکان انبار برداخت آنلاین کرایه در تمام ایستگاه‌های خطوط تندرو، فراهم شده است.



بی‌آرتی‌سواران معتقدند برگ برنده این خط عمومی، همانا مسیر اختصاصی این اتوبوس‌هاست. وقتی خودروهای شخصی و عمومی در خیابان‌ها در هم پیچیده‌اند تا راهی برای گریز پیدا کنند، این اتوبوس‌های تندرواند که در مسیری اختصاصی با غرور می‌تازند

یادداشت

از انجمن تاشورا از کلاتر تا شهردار

علیرضا زمانی

اولین انجمن بلدی تهران یا همان شورای شهر خودمان، چندماه‌ی بعد از تشکیل نخستین مجلس شورای ملی به راه افتاد. به جای ۲۱ عضو امروزی، اعضای انجمن ۳۰ نفر بودند و نخستین رئیس‌شان هم که همان جایگاه مهندس چمران خودمان را داشت، کاشف‌السلطنه بود که از ۲۶ رأی اعضای انجمن در روز رأی‌گیری با ۲۱ رأی رئیس انجمن شد.



رئیس انجمن آن روزگار اختیارات گسترده‌ای داشت و طبق نظام‌نامه بلدی یا همان قانون شهردار ی‌ها ی خودمان، رئیس اداره بلدی یا همان شهردار یا کلاتر (تصریح در نظام‌نامه) هم بود و

هم در تصمیم‌گیری‌ها و هم در اجرا حرف اول را می‌زد. کاشف‌السلطنه کم‌آدمی نبود. او با اینکه کاشف‌چای ما ایرانی‌ها بود و با اقداماتش جایکاری را در ایران به راه انداخت، اما مخالفانی هم داشت و آدم‌هایی مثل سیدضیاء و عین‌السلطنه او را شایسته مقام ریاست انجمن اداره بلدی تهران نمی‌دانستند. به هر حال، برخلاف نظر بسیاری که دکترا عبدالحق‌الله نقی‌را نخستین شهردار تهران می‌شناسند، کاشف‌السلطنه نخستین شهردار تهران بود؛ همان شهرداری که در حفظ خانه او، شهرداری وقت سامان‌های جدی به خرج داد و جلوی چشمانمان به نابودی کشیده شد. قبل از مشروطه، احتسابیه کار شهرداری را انجام می‌داد و پیش از آن هم کلاتر شهر، همان شهردار شهر بود. معروف‌ترین کلاتر تهران، میرزا محمودخان کلاتر بوده؛ همان کلاترسی که بچه‌هایش از طرف او وقفیاتی را از او در این تهران بزرگ به یادگار گذاشتند؛ همان محمودخان کلاتر که خانه‌اش نزدیک توپخانه بود و طاهره قراالعین چندصباحی در خانه او محبوس بوده؛ همان که پسرش میرزا محمد کی‌کندای محله سنگلج بود... همان منصبی که حکم شهرداری مناطق امروز تهران را داشت؛ همان میرزا محمد کی‌خان که جای حاج رجبعلی کندای سنگلج شد؛ همان حاج رجبعلی خان که مسجد زیبایش هنوز در سنگلج به یادگار باقی است؛ همان مسجد که معمارش رستم معمار بروجردی بود؛ همان رستم معمار که سرور زیبایی بازار ارسى‌دوزان (کف‌اش‌ها) سیزه‌میدان اثر اوست؛ همان رستم معمار که در معماری حرم ابوالفضل عباس دخیل بوده و نماینده مردم تهران در عرض ارادت بر صاحب آن استان بود. از محمودخان کلاتر تا کاشف‌السلطنه و از کاشف‌السلطنه تا کرباسچی‌ها و قالیباف‌ها سالیان بسیاری می‌گذرد اما تهران، هنوز که هنوز است همان تهران است.



دیروز نامه



کمبود یا انباشت اطلاعات؟

در گذشته‌های نه‌چندان دور، خبری از اینترنت و شبکه‌های اجتماعی نبود و بار انتقال خبر و تحلیل و رفت‌وآمد اطلاعات را تنها کتاب، مطبوعات و شبکه‌های کم‌تعداد تلویزیونی و رادیویی به دوش می‌کشیدند و اگر در جامعه، چالشی پیش می‌آمد، به‌راحتی می‌شد مجرم را شناسایی کرد. در صفحه ۱۲ روزنامه همشهری ۳۰ سال پیش در چنین روزی، گزارشی در روزنامه همشهری منتشر شده و در آن تلویزیون را متهم کرده که چون اطلاعات یکنواخت و یکسان در اختیار مخاطبان قرار می‌دهد، خلاقیت را در جامعه از بین برده و الگوی فرهنگی یکسانی را به جامعه تزریق می‌کند. زهی خیال باطل! چه نیسته‌اید که ۳۰ سال بعد در چنین روزی، نگرانی جامعه‌شناسان، انباشت و تنوع اطلاعاتی است که شبکه‌های اجتماعی در اختیار اقشار گوناگون جامعه قرار می‌دهند و اجازه نمی‌دهند مردم اطلاعات‌زده، کمی بیاسایند و به‌خودشان و زندگی اطرافشان فکر کنند.

