

...

...

داستان ساخت مجبس در پایتخت

سازنده زندان قصر نخستین زندانی تاریخ تهران پهلوی

■ نخستین زندان تهران قدیم، در زمان ریاست سؤدی‌ها بر شهرنمایی (بلدیه) در ساختمان اداره کل تشکیلات نظمیه در جنوب غربی میدان توپخانه قرار داشت. این زندان کوچک مرکب از سه اتاق معروف به حبس نرک یک و چندین اتاق و زیرزمین برای زندانیان عمومی بود. در واقع در کل دوران قاجاریه، زندان در دارالخلافه منحصر به این مکان بود و محل دیگری به نام زندان وجود نداشت.

اولین زندان متمرکز در تهران

با کودتای ۱۲۹۹ ه‍. ق و روی کار آمدن رضا میرنبح، سقف ساختمان نظمیه با توپ ویران شد و زندانیانی که در ساختمان بلدیه محصور بودند، همگی آزاد شدند و عملاً زندان از بین رفت اما در دست گرفتن حکومت توسط رضاخان و ایجاد رعب و وحشت در ایران، سرتیپ در گاهی، رئیس نظمیه آن ایام به دلیل وجود معارضان زیاد، تقاضای یک محل وسیع برای به بند کشیدن مخالفان کرد. نیکلا مارکوف روسی (معمار و دوست رضاخان) مامور بررسی و انتخاب مکان مناسب برای احداث نخستین زندان به شیوه متمرکز شد. او قصر وسیع قاجار را که حداقل سه راه زندان، پل سیدخندان، خیابان شریعتی و خیابان پلیس بود برای ساخت زندان انتخاب کرد. چراکه این قصر وسیع قدیمی سال‌ها متروک به بود، با انتخاب این مکان، بودجه لازم به سرعت تأمین شد و سرانجام زندان قصر در تاریخ ۱۱ آذر ۱۳۰۸ خورشیدی توسط رضاخان به همراه سرتیپ در گاهی بازگشایی شد.
قاسم حسن‌پور در کتاب شکنجه‌گران در مورد افتتاح زندان قصر در تهران به وسیله رضاخان، مطالبی را بیان کرده که مفاد آن چنین است: «هر روز ۱۱ آذر ۱۳۰۸ یا ۱۹۲ سلول، زندان آماده بهره‌برداری و توسط رضاخان افتتاح شد، این در حالی بود که در آن زمان عده‌ای خرده می‌گرفتند که در هیچ جای جهان معمول نیست، شاه زندان یا موسسه دیگری نظیر آن را بازگشایی کند ولی واقعیت این بود که او برای حفظ حکومت خود نیاز شدیدی به احداث این مکان‌های مخوف داشت.»
زندان قصر ۱۹۲ اتاق برای محبوسان داشت که ۹۶ اتاق آن پنج نفری و مابقی یک نفری بودند. علاوه بر آن در قسمت مریض‌خانه شش اتاق شش نفری و شش اتاق یک نفری برای زندانیان مریض ساخته شده بود. زندان قصر گنجایش ۸۰۰ نفر محبوس را داشت. جالب است بدانید که اولین زندانی زندان قصر، سازنده آن یعنی سرتیپ در گاهی بود. او تنها دو روز پس از مراسم افتتاح زندان، برحسب دستور رضاخان در این زندان محبوس شد. بعد از مدتی در منزلش تحت نظر قرار گرفت و بعدها دیگر به هیچ شغلی گمارده نشد. از



دیگر زندانیان معروف نخستین زندان متمرکز پایتخت، قوام‌السلطنه، صرام‌الدوله، صوات‌الدوله، عبدالحسین تیمورتاش، بزرگ علوی، علیمردان‌خان بختیاری، گروه معروف ۵۳ نفر به همراه دکتر تقی ارانی بودند. بزرگ‌ترین و معروف‌ترین فرار از زندان قصر نیز مربوط به سیدفرهاد نامی از مخالفان پهلوی اول بوده است. از دیگر فرارها به دوران پیروزی انقلاب اسلامی باز می‌گردد وقتی که درهای زندان قصر باز و دیوار آن توسط زندانیان تخریب شد، در میان خلاص‌شدگان دو آمریکایی متهم به اختلاس حضور داشتند که ماجرای فرار آنها توسط نویسنده آمریکایی به نام کن فالت نگاشته و فیلم فرار انقلاب‌ها از روی آن ساخته شد. این زندان پس از انقلاب، محل حبس زندانیان غیرسیاسی شد و در اوایل دهه ۸۰ درش برای همیشه بسته و به باغ موزه تبدیل شد.

توقیفگاه عدالت

با توجه به افزایش مخالفان حکومت، رضاخان مجدد در سال ۱۳۱۱ ه‍. ق، دست به اقدام بنای دومین زندان زد. این زندان در وسعتی به حدود سههزار ذرع در اراضی میان مشق به نام «توقیفگاه عدالت» ساخت. شش نقشه این ساختمان توسط آقامیرزا علیخان مهندس تهیه و تقدیم و مورد تصویب واقع شد.ساخت این بنا پنج سال زمان برد و در سال ۱۳۱۶ افتتاح شد. این زندان برگرفته از طراحی آلمانی‌ها بود که از لحاظ معماری منحصربفرد و دارای چندین لایه حفاظتی بود که امکان فرار را برای هر جنبندای غیرمکرم کرده بود و هیچ زندانی‌ای راه ورود و خروج این زندان را نمی‌دانست. همچنین این مجبس دارای حالت آکوستیک طبیعی بود که هیچ صدایی از داخل و خارج و بالعکس قدرت نفوذ نداشت از این لحاظ بی‌رحمانه‌ترین اعمال توسط رژیم گذشته در آن صورت می‌پذیرفت. زندان موقت شهرنمایی، زندان زنان و بازداشتگاه مشترک ضدخرابکاری نام‌های بعدی این زندان بود.

وا اما مجهزترین زندان

سسومین و کامل‌ترین زندان پایتخت به نام زندان اوین در طول حکومت پهلوی دوم به همراه زندان‌های عسرت‌آباد و قزل‌قلعه ساخته شد. زندان اوین با هزینه بسیار سنگین و با همکاری دوستان اروپایی و آمریکایی پهلوی دوم، عنوان مجهزترین زندان تهران و ایران را به خود گرفت. ساخت این زندان از سال ۱۲۴۰ تا ۱۳۵۰ به‌طول انجامید و طبق اسناد، زمین زندان گویا متعلق به سیدضیاءالدین طباطبایی روزنامه‌نگار و نخست‌وزیر کودتای ۱۲۹۹ بوده است. زندان اوین تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، مستقیماً توسط ساواک اداره می‌شد.

ناصرالدین‌شاه، این شاه شعبدهباز که هر زمان از فرنگستان برمی‌گشت، مردم پایتختش را با چیزی سرگرم می‌کرد، در یکی از سفرهایش سوار بر هیولایی آهنی می‌شود و سخت به آن دل می‌بندد و تصمیم می‌گیرد که این بار، خطاهن را برای مردم سرزمینش سوغات بیاورد. وی پس از مراجعتش از بلاد فرنگ از صدراعظم خود خواست تا اطلاعاتی درباره راه‌آهن در اختیارش قرار دهد چرا که در همان سفر، در سرش اندیشه اتصال دری‌خزر به خلیج‌فارس را می‌پروراند. با پیشنهاد شاه، بیگانه‌ها به دربار هجوم آوردند و کشمکش‌ها بر سر گرفتن امتیاز راه‌آهن شروع شد و سرانجام در این نبرد میان اجنبی‌ها، امتیاز ۹۹ ساله راه‌اندازی و بهره‌برداری از راه‌آهن ایران نصیب یک شرکت بلژیکی در سال ۱۲۵۷ ه‍.ش شد. این شرکت برنامه وسیعی در زمینه تأسیس شبکه خطاهن و ترامو داشت اما با دشواری‌های خاص مملکت ایران از جمله مقاومت مالکان با عبور ترن از ارضی‌شان، اعتراضات بی‌دری کارگران، کهنه‌پرستی و اعتقاد به اوهام و خرافات رویه‌رو شد. در نتیجه، این کمپانی بیش از ۹۹هزار متر نتوانست ریل آهنی در دارالخلافه تأسیس کند. در واقع می‌توان گفت خطاهن ایران، خطاهن تهران به شهری با مسافتی حدود هشت هزار و ۷۰۰متر ریل آهنی بود که در سال ۱۲۶۱ ه‍.ش ساخته شد و تمامی قطعات لوکوموتیو آن از بلژیک وارد دارالخلافه شد. ناصر نجمی، مورخ ماجرای طنزآمیز از خطاهن در ایران را در کتاب خود نقل می‌کند که ذکرش خالی از لطف نیست: «در آن ایام یک توریست ایرانی در فرانسه مشغول سیر و سیاحت بود که با یک جوان فرانسوی درباره خصوصیات کشورهای خودشان گفت‌وگو کردند. جوان فرانسوی با غرور به مرد ایرانی می‌گوید که در کشور ما بیشتر شهرها را می‌توان با قطار مسافرت کرد، مرد ایرانی هم در پاسخ می‌گوید اتفاقاً در ایران ما هم خطاهن از مدتی پیش مشغول به کار شده و اگر شما قصد مسافرت به وطن ما را داشته باشید، می‌توانید از فرانسه با کشتی طی طریق کرده و در بندر بوشهر پیاده شوید و از این بندر تا حضرت عبدالعظیم را با وسایل نقلیه اسبی و کجاوه سفر کنید. آن وقت بقیه راه را از حضرت عبدالعظیم تا طهران با قطار مسافرت کنید.»

ترس مردم از غول آتشخوری

لوکوموتیو با غول آتشخوری یا ماشین دودی یکی از مظاهر عجیب و غریب تمدن فرنگی برای تهرانی‌ها محسوب می‌شد. و از آنجا که لوکوموتیو خوراکش زغال‌سنگ بود و صداهای عجیب و غریب و بخاراتی مانند دود از خود نشان می‌داد، دارالخلافه‌نشینان به آن غول آتشخور لقب داده بودند، هرچند که دست‌دهسته مردم برای تماشای این پدیده آهنی به هنگام حرکتش می‌آمدند اما از سوار شدن بر آن هراس داشتند و کسی حاضر به سوار شدن بر آن نبود. این وضع به این منوال ادامه داشت تا جایی که شرکت بلژیکی خود را در آبشار ورکشسته شدن دید و تدبیری اندیشید و به سراغ شاه مملکت رفت و جریان را به اطلاع ناصرالدین شاه رساند. شاه برای از بین بردن ترس و وحشت عمومی دستور داد تا عده‌ای از مشهورترین افراد از جمله سرداران و سپهسالاران به همراهی خود با لوکوموتیو به حضرت عبدالعظیم بروند تا مردم با دیدن آنها ترس‌شان از بین برود. ناصرالدین‌شاه با لباس رسمی پررنگان و افتخار خود سرانجام سوار بر این ترن شد و از تهران به شهری رفت. نقل است بعد از پایان سفرش گفت: «سوار شدن بر ماشین دودی اوقات ما را خوش کرد.» به کار بردن ماشین دودی توسط صاحب قرآنیه شب سب که تهرانیان دست از نام غول آتشخور برداردند و لوکوموتیو را ماشین دودی صدا بزنند.

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

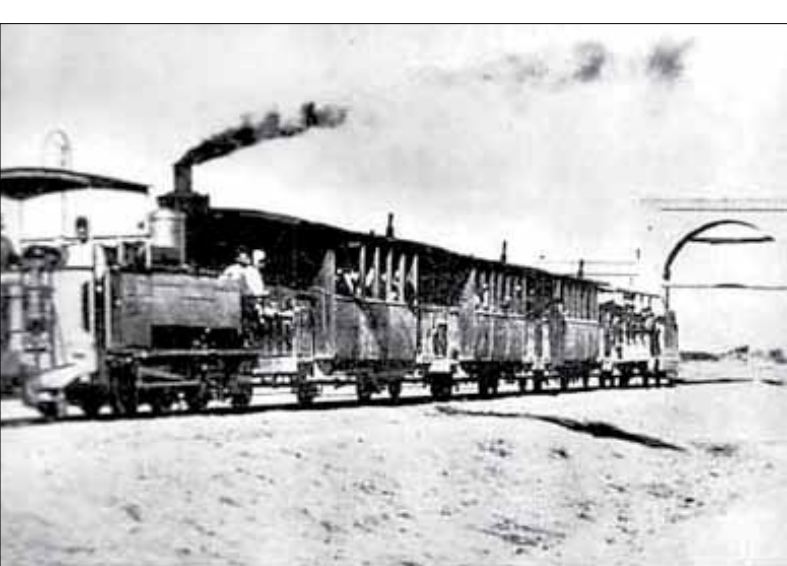
لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

این غول آتشخور از کجا سر درآورد؟

داستان ممدلی یک‌دست و مرشد ماده

احمد نیکروح



به‌دنبال مسافرت ناصرالدین‌شاه، ترس مردم فرورویخت، سبیل مسافرت با ماشین دودی به شهرری سرازیر شد و مدیر کمپانی برای آنکه نظر مساعد علما را که مردم به شدت از آنها فرمان می‌گرفتند، جلب کند یک واگن ویژه مخصوص علما نیز تعبیه کرد.

واگن و ایستگاه‌های ماشین‌دودی

ماشین‌دودی در طول مسیر و راهش دارای دو ایستگاه به نام «گار» بود، یکی کنار حرم حضرت عبدالعظیم یعنی در محل کنونی پارک رازی شهرری و دیگری در مکان فعلی میدان قیام (انتهای خیابان مولوی)، درست جایی که برای همیشه ماشین دودی متوقف شد. مورخان، ماشین‌دودی را این‌گونه تقسیم‌بندی کرده‌اند: لوکوموتیو یا آتشخانه که در

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

۱۵۰۰ نفر بین پایتخت و شهرری جابه‌جا می‌شد. جعفر شهری نیمکت واگن ماشینین دودی را شبیه نیمکت‌های بیمارستان با تخته‌هایی از هم گشوده توصیف کرده است که چهارتا چهارتا مقلبل هم قرار می‌گرفت و راهروی ای وسط آن می‌گذشت که تشکیل کوبه می‌داد و جلو و عقب هر یک از آنها دسته ترمزی قرار داشت. در هر کدام از واگن‌ها، چراغ‌هایی نصب بود که در فانوس‌ها جاسازی شده بود و از لامپ‌های نفت‌سوز روشنایی می‌گرفت. داخل اتاق‌ها به رنگ قهوه‌ای و بیرون آن به رنگ سبز بود. استفاده از رنگ سبز به‌دلیل سیاست شرکت بلژیکی بود چراکه آنها می‌دانستند ایرانی‌ها به دلیل علاقه‌شان به سادات تمایل بسیاری به رنگ سبز دارند.

قیمت بلیت ماشین‌دودی

نخستین بلیتی که تهرانیان برای سوار شدن غول آتشخور تهیه کردند به ارزش سه شاهی در زمان مظفرالدین‌شاه بود. این مبلغ به پنج‌شاهی و زمان احمدشاه به هفت شاهی و ۱۰شاهی رسید و پنجاه مبلغ آن دوریال و نیم بود. سرانجام این غول آتشین با آن صداهای عجیب و غریبش در اوایل دهه ۳۰ ه‍.ش برای همیشه ارام گرفت.

جیب‌برها و مزاحمان ماشین‌دودی

از زمانی که ترن مزبور از دروازه ماشین‌دودی خارج می‌شد، جماعتی از بچه و بزرگ ظاهر می‌شدند که به دنبال قطار می‌دویدند و خودشان را به در و پنجره و بدنه اتاق‌ها می‌آویختند یا عده‌ای نیز در کمال بی‌دبی و بی‌شرمی حرکات زننده‌ای در داخل قطارها می‌کردند، با اینکه در هر قطار یکی، دو ژاندارم و پاسبان برای رفع مزاحمت وجود داشت اما آنها هیچ‌گونه توانی برای مبارزه با این مزاحمان و ابواش نداشتند. البته ناگفته نماند آنچه بیش از همه باعث مزاحمت مسافران می‌شد، جماعتی جیب‌بر بودند که زندگی‌شان را از طریق دزدی کیف، آلتانیه، بچقه، عبا و کلاه مسافران قطار می‌گذرانند. یکی از دزدان خیره در ماشین‌دودی، شخصی بود که یک دست بیشتر نداشت و به ممدلی یک‌دست معروف بود. با این حال با زیرکی و چالاکی حراتوری در ماشین دودی به جیب‌بری می‌پرداخت.

سرقفلی نخستین ترن دارالخلافه

مرشد ماده یا مرشد بلقیس در آن روزگار جزو سرقفلی ماشین‌دودی به حساب می‌آمد، عده‌ای این مرشد را زنی میانسال و رشت‌رو معرفی کرده‌اند و برخی وی را دخترکی کم‌سسن و سال، نمکین و گندم‌گون می‌دانستند که هر صورت وی دارای نقص بینایی بود اما دارای دهنای گرم و گیرا و مردم‌شناس بود که توجه کامل مسافران را به خود جلب می‌کرد و همیشه چادر و چارقد را به دور خود می‌افکند و یک پیراهن بلند می‌پوشید و کلاه دست‌دوزی مثل مردها بر سر می‌گذاشت و موها را زیر آن پنهان می‌کرد و مانند مرشد‌ها و درویش معرکه می‌گرفت و قصیده و غزل می‌خواند. داستان‌ها، حماسه‌ها و مرثیه‌هایی که بیان می‌کرد در هیچ کتاب، لوحه و طوماری نوشته نشده بود و دارای هیچ رای و سندی نبود اما سخت به دل تهرانیان می‌نخست. در آن هنگام که این مرشد ماده غرق مداحی بود و چوب‌دستی خود را به این طرف و آن طرف حرکت می‌داد، ناگهان صدای سوت ماشین‌دودی بلند می‌شد و یک‌مرتبه ترعه معرکه به‌هم می‌خورد و مردم به پشت درها هجوم می‌آوردند از سر و کول هم بالا می‌رفتند و فریاد سر می‌دادند. تا وقتی که درها باز نشود، آن وقت یک‌مرتبه روی هم می‌ریختند و یکدیگر را الگمال می‌کردند و یکی از کسانی که زیردست و پا می‌ماند و مردم به آن توجهی نمی‌کردند همین مرشد بلقیس یا مرشد ماده بود.

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

لوکوموتیو در ایستگاه راه‌آهن تهران

...

...

از سان و رژه تا اسب‌سواری و خردوانی در اراضی جلالیه سرگذشت پارک لاله

آریا شیروانی

■ شاید کمتر کسی بداند که اراضی پارک لاله کلاتشهر تهران روزگاری معروف به محله و میدان جلالیه و در اختیار ارتش پهلوی بوده است که برای رژه، سان و ذفيله (گذشتن گروهی از برابر کسی یا جمعی) مورد استفاده قرار می‌گرفته است. این اراضی بعدها تبدیل به محله‌ای برای اسب‌دوانی و خرسواری پایتخت‌نشینان شد. اراضی جلالیه که از جنوب به بلوار کشاورز (الیزابت)، از شرق به خیابان حجاب، از غرب به خیابان کارگرشمالی (امیرآباد) و از شمال به خیابان دکتر فاطمی منتهی می‌شود در تهران قدیم در خارج از حصار دارالخلافه و در شمال‌غربی شهر تهران قرار داشت.

جلالیه در گذر تاریخ

محله جلالیه در ابتدا به نام نصرت‌آباد معروف بود که به برادر بزرگ فرمانفرما، نصرت‌الدوله تعلق داشت. وی این اراضی را در کنار پارک‌های ظل‌السلطان و پارک‌امین‌الدوله که از گردشگاه‌های تهرانیان بود، آباد کرد و به محله نصرت‌آباد مشهور شد. در حدود سال‌های