

روزگار باشکوه شوferها



شهرام جبارزادگان



محمود منبعی



سیدعباس حسینی



مهرشاد کاظمی



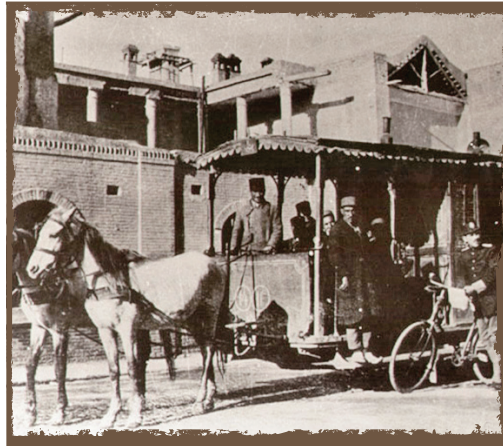
علیرضامانی



اردشیر آل عوض

روزگاری تهران، آبادی کوچکی بود با جمعیت کم که تنها استفاده از چهارپایان کارساکانش را برای رفت و آمد در معابر راه می انداخت. با توسعه تهران در دوران قاجار و ورود سیل مهاجران به این شهر، تردد در خیابان ها و معابر پایتخت به چالشی جدید تبدیل شد. اینجا بود که سر و کله درشکه ها، واگن های اسبی و ماشین دودی پیدا شد و چهره خیابان های شهر تغییر کرد. ورود وسایل حمل و نقل دنیای جدید به تهران در حال توسعه، فرهنگ و حواشی تازه ای با خود به همراه داشت: از انواع ماشین نوشت ها و جملات قصار روی در و شیشه عقب اتومبیل ها که لبخند به لب شهروندان می آورد گرفته تا نخستین قوانین راهنمایی و رانندگی و جرایم عجیب و غریب رانندگان مثل شماتت و توبیخ راننده متخلف و معرفی خلاف کارترین راننده تهران. در این شماره از همشهری محله، تصاویر دیدنی و خاطره انگیزی از نخستین های حمل و نقل خودروبی پایتخت همراه با ماجراها و حواشی خواندنی تاریخچه رانندگی در تهران را روایت کرده ایم. مطالب این پرونده حاصل بیست و سومین نشست مرکز تهران پژوهی همشهری است که با عنوان «حمل و نقل در تهران از قاجار به تاکنون» با حضور محمود منبعی، تهران پژوه، اردشیر آل عوض، پژوهشگر فرهنگ عامه و شهرام جبارزادگان، کارشناس حمل و نقل برگزار شده است. همچنین در این شماره عباس حسینی، نویسنده و محقق و تهران پژوهان داریوش شهبازی، نصرالله حدادی، مهرشاد کاظمی و علیرضامانی روایت هایی از تاریخچه حمل و نقل عمومی در پایتخت ارائه کرده اند.

برچیده شدن خط خاطره انگیز با حکم شخص اول مملکت



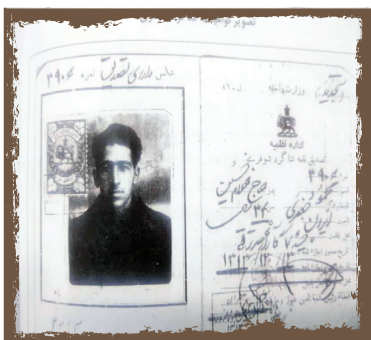
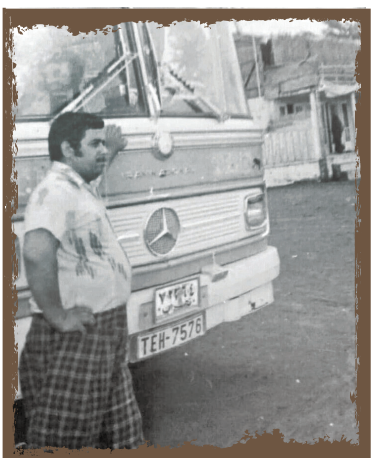
از «خط دروازه قزوین» استفاده می کردند و میدان اعدام تا ماشین دودی هم خط بعدی بود. او ادامه می دهد: «در سال ۱۳۰۸ واگن های اسبی جمع آوری شد و دولت تصمیم گرفت برای نخستین بار سرویس حمل و نقل عمومی برای شهر تهران ایجاد کند. به همین خاطر چند دستگاه اتوبوس از خارج خرید ولی تا حدود سال ۱۳۲۰ درشکه ها همچنان جزو وسایل نقلیه تهران محسوب می شدند. تعداد اتومبیل ها و موتورسیکلت های تهران در سال ۱۳۰۰ فقط ۶۰۰ دستگاه بود و تا سال ۱۳۲۰ تعداد اتومبیل و موتورسیکلت ها به ۷۰۰ دستگاه رسید و ۱۳ سال بعد از آن تعداد وسایل نقلیه از مرز ۸۰ هزار دستگاه هم گذشت.»

باغ شاه و روبه روی ساختمان مجلس فعلی می رسید. نصرالله حدادی، تهران شناس، درباره چگونگی جمع شدن این خط، می گوید: «رضاشاه دستور برچیدن این خط را داد! او وقتی با ماشین اختصاصی از خیابان باغ شاه می گذشت، چرخ ماشینی که او را می برد، در گودال مسیر واگن اسبی افتاد و ناراحتش کرد و برای همین فی الفور به بوذرجمهری، رئیس شهرداری آن دوران، دستور داد تا این خط را جمع کنند. فردای آن روز تراورس ها و ریل های آهنی از باغ شاه تا توپخانه را کردند و مسافران این خط را غافلگیر کردند.» همچنین مسافرانی که از چهارراه حسن آباد به سمت دروازه قزوین سوار واگن اسبی می شدند

■ موضوع: نخستین خطوط حمل و نقل عمومی
■ ویژگی: استفاده از ریل آهنی و اسب

«خط بازار» نخستین خط حمل و نقل عمومی تهران بود که سال ۱۲۶۸ از بازار تا انتهای خیابان لاله زار با استفاده از واگن اسبی با گنجایش ۵۰ مسافر راه اندازی شد. علاوه بر خط بازار، ۴ خط دیگر هم مسافران را جابه جا می کردند؛ مثل «خط شاه عبدالعظیم» و «خط باغ شاه». خط شاه عبدالعظیم از مسیر ناصر به (خیابان ناصر خسرو فعلی)، چراغ برق (خیابان امیرکبیر) و خیابان ری می گذشت و به ایستگاه ماشین دودی ختم می شد. خط باغ شاه هم از بازار شروع می شد و به دروازه

برابری درآمد شوferها با حقوق مقامات کشوری و لشکری



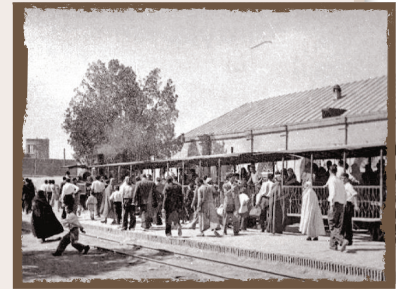
می گوید: «وقتی تعداد سوانح رانندگی در تهران زیاد شد، آرام آرام سر و کله افرادی که خودشان را صافکار و نقاش ماشین معرفی می کردند پیدا شد. این افراد داخل گاراژها مشغول به کار می شدند. فروش لوازم یدکی هم در خیابان امیرکبیر رونق گرفت و مکانیک ها مسئولیت تعویض و تعمیر قطعات اتومبیل را برعهده داشتند.»

داشتند. آنها بابت رانندگی در جاده های ناامن دستمزد خوبی می گرفتند و کافه ها و قهوه خانه های بین جاده های رایگان از آنها پذیرایی می کردند. نقل است که برخی شوferها، علاوه بر وعده ناهار یا شام، با چای و تریاک مجانی نیز پذیرایی می شدند.» پارکابی یکی دیگر از شغل هایی بود که بعد از پیدایش اتومبیل در تهران رونق گرفت. وظیفه شاگرد شوferها این بود که در مسیر، سرشان را از پنجره بیرون می کردند و با صدای بلند اعلان را به میدان گمرک یا میدان سپه قدیم فرامی خواندند تا سوار اتوبوس شوند. شهبازی درباره سایر مشاغلی که در آن برهه رونق گرفت

■ موضوع: مشاغل مرتبط با حمل و نقل و شروع ارائه خدمات مرتبط با خودروبه تهرانی ها
■ دستاورد: پیدایش شغلی به نام پارکابی و دادزن

درست است که با ورود اتومبیل به خیابان ها، تهران دیگر شهر خوش آب و هوایی نیست، اما نباید فراموش کنیم که اتومبیل اساسا برای پایتخت نشین ها منشأ خیر و برکت بوده و بسیاری از مشاغل که دست بر قضا برخی از آنها نان و آب دار هم بوده، بعد از پیدایش اتومبیل در خیابان های پایتخت شکل گرفته است. داریوش شهبازی، تهران پژوه، شوferی را یکی از پررونق ترین مشاغل پایتخت در عهد قاجار و پهلوی اول می داند: «مسافرت با اتوبوس در تهران قدیم چندان هم بی در دسر نبوده و به همین خاطر شوferها بابت عبور و مرور در جاده های پرخطر و رانندگی با اتوبوس های دنده ای، دستمزد کلانی دریافت می کردند. وقتی تازه اتومبیل به خیابان های تهران راه پیدا کرده بود، برخی راننده ها ماهانه بین ۲۰ تا ۴۰ تومان حقوق می گرفتند که با حقوق برخی مقامات لشکری و کشوری برابر بود. ماجرا از این قرار بود که رجال مملکتی مثل وثوق الدوله به راحتی از کمپانی های اروپایی ماشین می خریدند، اما رانندگی بلد نبودند و باید راننده استخدام می کردند. شوferها یا همان رانندگان اتوبوس هم وضع خوبی

دستروشی در ماشین دودی مثل مترو



■ موضوع: پیشینه کاسبی در حمل و نقل عمومی
■ خدمات: پذیرایی از مسافران با چای و قلیبان

آنطور که تهران پژوهان تعریف می کنند بعد از سوار شدن ناصرالدین شاه و همراهانش به ماشین دودی ترس و نگرانی مردم از این ارابه حمل و نقل از بین رفت و افراد مشتاق بودند به بهانه سیاحت و زیارت، حتی یک بار هم شده سوار ماشین دودی شوند.

شهرام جبارزادگان، کارشناس حوزه حمل و نقل در این باره می گوید: «ماشین دودی بعد از کش و قوس های فراوان تبدیل به وسیله ای ارزشمند برای اهالی پایتخت برای سفر به شاه عبدالعظیم و زیارت و سیاحت شد. اما این ماشین دودی وضعیت آشفته ای داشت و به قولی برای خودش بازار مکاره ای بود. نخستین معضل زمان سوار شدن و نشستن داخل ماشین بود؛ چراکه اگر حواست نبود، کفش و کلاهت را باد برده بود! از سقف تا میان واگن ها و حتی داخل واگن ها به قولی تا خرخره پر بود از مسافر و برای پیدا کردن یک جای مناسب باید کلی تلاش می کردید. در این میان ممکن بود یکی کلاهش از سر بیفتد و یکی کفشش از پایش دربیاید و یکی هم بچه اش نباشد؛ اما این غیب شدن ها چندان مهم نبود. مهم پیدا کردن یک گوشه یا جایی برای سوار شدن یا حتی آویزان شدن برای رسیدن به مقصد بود.»

بعد از پروسه سخت سوار شدن نوبت به حواشی داخل واگن ها و مسیر می رسید که برای خودش قصه هایی داشت که جبارزادگان آن را چنین روایت می کند: «وقتی مردم با ماشین دودی به سمت حرم حضرت عبدالعظیم می رفتند کم کم به این نتیجه رسیدند که در راه چایی بخورند و قلیبانی چاق کنند و پس از مدتی سر و کله فروشنده گان دوره گرد هم پیدا شد؛ چراکه هیچ جایی پر مشتری تر از ماشین دودی پیدا نمی کردند. آنها کارشان را با فروش مایحتاج اولیه مانند سیب زمینی، پیاز، آجیل و... شروع کردند. بعد از آنها نوبت نقلان، رمال ها و فالگیرها و آوازخان های دوره گرد رسید. خلاصه ماشین دودی به مرور تبدیل به یک بازارچه سیار پرماجرا شد، چیزی شبیه دستفروشی که این روزها در واگن مترو حضور دارند.»