



جایزه در ازای تحویل بلیت‌های پاره



■ موضوع: چگونگی پرداخت کرایه اتوبوس‌ها
■ ویژگی: بلیت فلزی تا بلیت کاغذی

شوفر تاکسی‌های کت و شلواری

فخرالدوله دختر مظفرالدین شاه و همسر محسن خان امین‌الدوله ماندگار است. این بانوی نیکوکار سال ۱۳۲۶، با تأسیس یک سازمان مستقل تاکسیرانی ۱۰۰ دستگاه تاکسی وارد کرد. او تاکسی‌ها را در اختیار شوفرها و جوانانی که می‌خواستند تشکیل خانواده بدهند یا افرادی که برای تأمین معیشت خانواده خود نیازمند شغل بودند قرار داد. تا سال ۱۳۵۲ در شبکه‌چی‌ها یا به پای شوفر تاکسی‌ها مسافران را در شهر جابه‌جا می‌کردند، اما بالاخره قافیه را به رانندگان تاکسی باختند. زمانی می‌گوید: «شهرداری تهران سال ۱۳۵۲ تعداد ۱۲۵۰ دستگاه تاکسی را در اختیار در شبکه‌چی‌ها قرار داد تا در شبکه‌ها برای همیشه با خیابان‌های پایتخت وداع کنند.» نوع ماشین‌هایی که در تهران قدیم جواز تبدیل شدن به تاکسی داشتند هم در نوع خود جالب توجه بود. زمانی می‌گوید: «از سال ۱۳۴۷ با تولید انبوه پیکان، این خودرو به اتومبیل محبوب شوفر تاکسی‌ها تبدیل شد اما پیش از آن انواع و اقسام خودروها از فیات، فورد، شورلت، اپل و... با گرفتن جواز از شهرداری و تغییر رنگ گلگیرهای جلو و عقب به سفید به تاکسی تبدیل شدند. تغییر رنگ خودرو اما به تنهایی برای شروع به کار شوفر تاکسی‌ها کفایت نمی‌کرد. در آن دوران شوفر تاکسی‌ها باید کت و شلوار به تن می‌کردند و یک آرم فلزی را که تصویر خودرو روی آن حک شده بود، روی سینه سنجاق می‌کردند.»

■ موضوع: ورود تاکسی به شهر
■ دستاورد: تأسیس نخستین شرکت خصوصی تاکسیرانی

هنوز شهر در سیطره در شبکه‌چی‌ها بود که نخستین تاکسی‌ها در خیابان‌های تهران آفتابی شدند. این پدیده مدرن دنیای جدید که مسافران را زودتر به مقصد می‌رساند، به تدریج جای در شبکه‌ها را گرفت و همراه با خود واژه‌های تازه‌ای چون شوفر تاکسی، کرایه کش و... را نیز وارد فرهنگ عامه کرد. فعالیت نخستین تاکسی‌های تهران اما به سال‌های میانی دهه ۲۰ برمی‌گردد. علیرضا زمانی، تهران‌پژوه، در این باره می‌گوید: «تاکسی‌ها یکباره جایگزین در شبکه‌ها نشدند. این جابه‌جایی روندی تدریجی داشت و تا سال ۱۳۵۲ که آخرین نسل در شبکه‌ها در پایتخت به فعالیت خود خاتمه دادند، در خیابان‌های تهران هم تاکسی وجود داشت و هم در شبکه. نخستین تاکسی‌های تهران را شرکتی به نام ب.ب. تاکسی (B. B. TAXI) به خیابان‌های شهر آورد. این شرکت سال ۱۳۲۵ با ۱۰ دستگاه اتومبیل فیات که کرایه آن‌ها ۵۰۰ تومان بود مسافران را از مقابل هتل‌ها، مراکز تئاتر و سینماها سوار می‌کرد. این تاکسی‌ها مسافر بین‌راهی سوار نمی‌کردند و ساختاری شبیه به آژانس‌ها و تاکسی‌های در بستان امروزی داشتند.» در تاریخ تاکسیرانی تهران، نام

دهه ۳۰ وقتی نخستین اتوبوس‌ها در خیابان‌های تهران حرکت کردند، مسافران باید هزینه سوار شدن و استفاده از این وسیله نقلیه را نقدی پرداخت می‌کردند. شاگرد شوفر که معمولاً فردی تنومند بود، برای کمک به راننده و نظم‌دهی مسافران در تمام مسیر حضور داشت و کرایه‌ها را دستی از مسافرهای می‌گرفت. اما بعدها مسافران باید برای سوار و پیاده‌شدن بلیت می‌خریدند. نصرالله حدادی، تهران‌شناس، می‌گوید: «اولین کرایه‌ای که برای اتوبوس تعیین شد، از پنج شاهی شروع شد و بعدها با آمدن اتوبوس‌های واحد به یک قران، دو قران و ده قران رسید. وقتی بلیت‌های کاغذی آمدند، شاگرد شوفر، بلیت‌ها را پاره می‌کرد و در خیابان می‌انداخت. بعدها که خطوط اتوبوسرانی ساماندهی شدند، در ازای تحویل و وزن کردن بلیت‌های پاره شده، به شاگرد شوفر پاداش می‌دادند.» با استناد به اسناد تاریخی به جامانده از آن دوران، در ۸ فروردین سال ۱۳۱۰ در چهارم و یکمین جلسه انجمن بلدیة طهران، لایحه عوارض بر اتومبیل و اتوبوس‌های شهری تصویب شد. طبق این لایحه صاحبان اتومبیل‌های کرایه و اتوبوس موظف شدند در مقابل وجهی که از مسافر دریافت می‌کنند بلیت بدهند. رانندگان مکلف شده بودند در ازای بلیت ۵ شاهی، یک شاهی و در ازای بلیت ۱۰ شاهی یکصد دینار عوارض بپردازند. در شبکه‌های کرایه از دادن عوارض معاف بودند. عواید حاصل از این لایحه برای مرمت و تسطیح خیابان‌های شهر تهران اختصاص می‌یافت.

شرکت واحد چطور متولد شد؟



و ۱۲ تبصره به مجلس برد و موفق شد رأی مثبت مجلس را در تاریخ ۱۶ بهمن ۱۳۳۱ جلب کند. براساس این قانون که امضای محمد ذوالفقاری، نایب‌رئیس هفدهمین دوره مجلس شورای ملی، پایش بود، امتیاز احداث خطوط اتوبوسرانی و نقل و انتقال مسافر به‌طور دسته‌جمعی در داخل هر شهر و حومه به شهرداری‌ها واگذار شد.



■ موضوع: نخستین شرکت اتوبوسرانی درون شهری
■ ویژگی: شروع فعالیت با ۴ خط در مرکز شهر

دهه نخست قرن گذشته بود که اتوبوسرانی تهران با ۴ خط، رسماً شروع به کار کرد. این ۴ خط عبارت بود از خط یک: میدان توپخانه - دروازه قزوین، خط ۲: میدان توپخانه - انتهای امیریه، خط ۳: میدان توپخانه - بازار و شاهپور و خط ۴: میدان توپخانه - گارماشین (ری جنوبی). همچنین خطی بین دروازه دولت و بازار کشیده شد که پس از یک سال و ۲ ماه بهره‌برداری برچیده شد. تا سال ۱۳۱۷ علاوه بر ۴ خط گذشته، خط ۵ از میدان شاه (قیام) تا میدان گمرک و خط معروف به تهران - شهرری هم به ۴ خط قبل اضافه شد. این خط آخری از جلوی انبار گندم خیابان ری، روبه‌روی خیابان صفاری (شهید حداد عادل) به سوی حضرت عبدالعظیم (ع) حرکت می‌کرد. از سال ۱۳۱۷

از ۱۵ دی ۱۳۳۲ روش کار در خطوط اتوبوسرانی تهران کمی تغییر کرد و بلیت ژتونی (پولک فلزی) و باجه بلیت‌فروشی راه‌اندازی شد و دولت وقت به‌منظور نوسازی ناوگان شهری تعدادی اتوبوس مرسدس بنز از آلمان وارد کرد. با تأمین شدن بودجه و امکانات دولتی، نخستین شرکت سهامی اتوبوسرانی عمومی کشور در تهران با عنوان «شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه» با سرمایه ۳۰۰ میلیون ریالی در ۲۵ فروردین ۱۳۳۵ به ثبت رسید.

تا ۱۳۲۰ به علت گسترش تهران و ازدیاد جمعیت، ۴ خط دیگر به خطوط اتوبوسرانی اضافه شد و برای نخستین بار خطوط جدید به دروازه دولت، میدان ۲۴ اسفند (انقلاب)، حشمت‌الدوله شرق و خیابان نادری راه پیدا کرد. وزارت فواید عامه و تجارت، تحت مدیریت مهدی‌قلی هدایت، ملقب به مخبرالسلطنه، در دوره صدارت دکتر محمد مصدق لایحه‌ای را در یک ماده واحده