

## سرویس مدرسه برای بچه‌پولدارها بود

### شوفرهای خواننده



■ موضوع: ترانه‌ها و ماشین‌ها نوشته‌ها  
■ ویژگی: فرهنگ عامه مرتبط با حمل‌ونقل

با ورود اتومبیل به خیابان‌های تهران به‌عنوان پدیده مدرن حمل‌ونقل، تغییرات زیادی در سبک زندگی حتی در گویش و ادبیات محاوره‌ای اهالی پایتخت‌نشین ایجاد شد. بسیاری از ترانه‌های کوچه و بازاری و مثل‌هایی که به مرور زمان مردم کوچه و بازار زیر لب تکرار می‌کردند از دل همین حرف‌های در تاکسی و اتومبیل و اتوبوس متولد و با تکرار آن به‌نحوی به بخش جدانشدنی گفت‌وگوهای روزمره و حتی به ترانه‌های مجالس مردم بدل شدند. محمود منبعی، تهران‌پژوه، درباره این موضوع توضیح می‌دهد: «اغلب راننده‌ها برای جلب مشتری بیشتر و بازار گرمی سعی می‌کردند از ترانه‌های مختلفی استفاده کنند. قدیم‌ها خودروها فاقد پخش صوت یا رادیو بودند. به همین دلیل، اغلب راننده‌ها سعی می‌کردند با خوش‌ویش و نقل و روایت‌های جالب به‌نحوی با مسافران ارتباط بگیرند تا اینکه به مرور زمان شوفرهای خوش‌صدا شروع کردند به آوازخوانی در مسیر که در ماشین دودی هم انجام می‌شد؛ تصنیف‌هایی کوچه بازاری مانند «از قندوشکر ساخته‌ام جوجه خروس، آقایان یکی به پول خروس» را هنگام سفر از مبدأ تا مقصد می‌خواندند.

اما قصه ماشین نوشته ماجرای جالب‌تری دارد. مطالبی که اغلب برگرفته از دلمشغولی‌های روزمره صاحب خودرو بود. منبعی در این باره می‌گوید: «زیبایی بصری خودروها و اینکه پیام و اثری تلنگر آمیز برای ذهن مخاطب داشته باشد برای راننده‌های تهران قدیم بسیار مهم بود و به همین دلیل سعی می‌کردند وسیله نقلیه‌شان را با بهترین شکل و نوشته‌ها تزئین کنند و به‌نحوی تو چشم شهر باشد. خدایا هیچ جوانی را نامراد نکن / مژه‌ای دل که مسیحا نفسی می‌آید / ناظم نظم جهانی کسی می‌آیی / خدا کند که بیایی و... از معروف‌ترین ماشین‌نوشته‌ها در تهران قدیم بود.»



■ موضوع: حمل‌ونقل دانش‌آموزان  
■ ویژگی: اولین سرویس مدارس

به مدرسه تردد می‌کردند. یاد می‌آید وقتی ۷ساله بودم در مدرسه‌ای در محله زرگنده تحصیل می‌کردم. آن روزها برخی خانواده‌های پولدار شمرونی بچه‌هایشان را با ماشین شخصی و راننده به مدرسه می‌فرستادند که نوعی سرویس خصوصی بود. تقریباً اواخر دوره پهلوی دوم موضوع سرویس‌های مدارس در تهران جدی شد. در حقیقت رونق سرویس‌های مدارس با توسعه شهر تهران و مشکلات تصادف، ایمنی و امنیت دانش‌آموزان گره خورده بود. دورانی که ما در مدرسه می‌خواندیم تنها خطری که دانش‌آموزان را تهدید می‌کرد گرگ‌های بیابان و سگ‌های ولگرد بودند! عباس حسینی، نویسنده کتاب معروف «این اتولی که من داشتم...» درباره نخستین سرویس‌های مدارس شهر تهران می‌گوید: «در دوران پهلوی دوم برخی از مدارس بزرگ تهران برای دانش‌آموزان سرویس مدرسه راه‌اندازی کردند. اتوبوس‌های خاص که زرد رنگ هم بودند. مدرسه هدف، ایران و کالج (البرز) در تهران سرویس داشتند؛ مخصوصاً دختران دانش‌آموز بیشتر از سرویس استفاده می‌کردند.»

جابه‌جایی دانش‌آموزان از خانه تا مدرسه و بالعکس در دوران پهلوی در ایران باب شد. این سیستم حمل‌ونقل بیشتر مختص فرزندان رجال و پولدارها بود. دانش‌آموزان تهرانی از وقتی پای مدرسه به شهر باز شد، پیاده مسیر خانه تا مدرسه و بالعکس را گز می‌کردند. با این حال با رشد مدارس نوین و رونق گرفتن مدارس متوسطه کم‌کم موضوع جابه‌جایی دانش‌آموزان جدی شد؛ به خصوص جابه‌جایی دانش‌آموزانی که از مسیرهای طولانی باید به شهر می‌آمدند و درس می‌خواندند. داریوش شهبازی، نویسنده و محقق، درباره نخستین سرویس‌های مدارس تهران می‌گوید: «سیستم تحصیلی در تهران بیشتر روی محله‌ها متمرکز بود؛ یعنی هر محله یا روستایی مکتبخانه خودش را داشت. بعد از اینکه مدارس دبستانی توسعه پیدا کرد، به‌علت کمبود مدرسه، بچه‌ها پیاده باید مسیرهای طولانی را برای رسیدن

## گاری خانه مرکز حمل‌ونقل شد



■ موضوع: تولد گارای‌های مسافربری در پایتخت  
■ ویژگی: تحول در حمل و نقل پایتخت

گرفتن به گاراژ تبدیل شد و از «گاری خانه سیداسدالله» به «گاراژ حسینی» تغییر نام داد. مدتی بعد «گاراژ فولادی» در محدوده شمالی گود عرب‌ها و «گاراژ فردشیشه» در سه‌راه امین حضور برای توقف اتوبوس‌ها در نظر گرفته شد. آن موقع مسافرها به گاراژ حسینی می‌رفتند و گاراژ فولادی به اتوبوس‌هایی اختصاص داشت که کارشان حمل بسته‌های پستی از شهرهای مختلف و رساندنشان به‌دست مردم تهران بود و گاراژ فردشیشه مختص حمل و جابه‌جایی بار بود. در دوره پهلوی تعداد گاراژهای تهران به سرعت زیاد شد و گاراژهای بی‌ام‌تی، عدل، اتوفردوسی، میهن‌نورد و... در محدوده میدان توپخانه قدیم تا خیابان‌های ناصر خسرو، باب‌همايون و فردوسی کنونی ایجاد شدند اما سال ۱۳۵۹ و با اجرای طرح ساماندهی اتوبوس‌های بین‌شهری، به ترمینال جنوب که نیمه‌ساخته بود نقل مکان کردند و به خاطرهای در ذهن تهران‌نشین‌ها تبدیل شدند.

حدود سال ۱۳۰۰ و همسو با مسیر تحولات انقلاب صنعتی در کلانشهرهای دنیا پیشرفت می‌کرد و یکی از نشانه‌های پیشرفت ورود اتومبیل به خیابان‌ها بود. بعد از این اتفاق مهم بود که کاروانسراها به گاری‌خانه و در گام‌های بعدی به گاراژ تبدیل شدند. این روند در دوره حکومت احمدشاه قاجار طی شد و با آزمون و خطاهای بسیاری همراه بود. وقتی عبور و مرور با اتومبیل در خیابان‌های تهران با اقبال عجیب مردم همراه شد، بسیاری از رجال بانفوذ و متمول دوره قاجار مثل وثوق‌الدوله و امین‌الضرب از اروپایی‌ها اتومبیل خریدند و به‌عنوان وسیله نقلیه شخصی به تهران آوردند. بعد هم با واردات اتوبوس‌هایی که مخصوص حمل بار و مسافر به تهران بود، گاراژهایی که محل تجمع درشکه و گاری بود به توقفگاه اتوبوس‌ها تبدیل شدند. شهبازی درباره تولد نخستین گاراژ در پایتخت می‌گوید: «گاری‌خانه سیداسدالله در خیابان چراغ‌برق قدیم (امیرکبیر فعلی) نخستین جایی بود که پس از قانون سجل احوال و سجل

تاقیل از ورود نخستین اتومبیل‌ها به تهران، پایتخت‌نشین‌ها مسیرهای کوتاه را با وسایلی مثل گاری، پالکی و تخت‌روان می‌پیمودند و مسیرهای نسبتاً طولانی را با اسب و درشکه تردد می‌کردند، اما پدیده‌ای به نام اتومبیل، معادلات را به کلی تغییر داد و با همه مخاطراتی که داشت عبور و مرور اهالی تهران به نقاط دور و نزدیک را سهل و آسان کرد.

گاراژها در دست در چنین دوره‌ای و برای استقرار اتوبوس‌های بین‌شهری در گوشه و کنار تهران متولد شدند و مردم برای سفر به شهرهای دور و نزدیک کافی بود خودشان را به نزدیک‌ترین گاراژ مسافربری برسانند. داریوش شهبازی، تهران‌پژوه، معتقد است گاراژها از اواخر دوره قاجار پدیدار شدند و تغییراتی بنیادی در سبک زندگی اهالی تهران به‌وجود آوردند؛ «تهران