

ماشین بنز لهجه کنی‌ها را تغییر داد!

عکس شمیرانی‌ها باراننده واتوبوس در باغ فردوس



■ موضوع: گسترش حمل و نقل در شمیران
■ ویژگی: نخستین اتوبوسی که وارد شمال تهران شد

خیابان‌های پر شیب و سر بالایی‌های نفسگیر و از همه مهم‌تر مسافت طولانی شمیران تا تهران، از مشکلات تردد ساکنان این منطقه سردیسر به مرکز شهر بود. شمیرانی‌هایی که قصد زیارت در شهری را داشتند یا کاسیانی که می‌خواستند اجناس مورد نیاز مغازه‌های خود را از تهران تهیه کنند، باید قبل از روشن شدن هوا با گاری و درشکه به تهران می‌رفتند تا بتوانند همان روز و قبل از تاریکی هوا به شمیران برگردند. وقتی اتوبوس و تاکسی به خیابان‌های تهران آمد، شمیرانی‌ها از این وسیله حمل و نقل عمومی بی‌نصیب نماندند. سال ۱۳۲۴ شرکت خصوصی «عدل» متعلق به حاج عباس دواچی با ۱۶ اتوبوس تاسیس شد و یک اتوبوس برای جابه‌جایی مسافران بین تهران و شمیران، اختصاص داده شد. این وسیله نقلیه زیر نظر «توعدل» کار می‌کرد و اتوبوسی بود که می‌توانست مسیر پر شیب تهران به سمت شمیران را بالا ببرد.

سال ۱۳۲۵ با واگذاری شرکت اتوعدل به فرح‌الله عباس‌پور، صادق اسکوی و محمود تابنده، دایره کار حمل و نقل اتوبوسرانی در شمیران گسترده‌تر شد و یک اتوبوس نیز از سربل تجریش (خیابان گولگ) به روستای اوین و در که برای تردد مسافران اختصاص یافت. سید مهدی اعرابی، پژوهشگر شمیران، می‌گوید: «اتوبوس‌هایی که با نام عدل از تجریش به سمت محله اوین حرکت می‌کردند، پس از رسیدن به میدان قهوه‌خانه پایین، از خیابان‌هایی که امروزه شهید اعرابی و شهید احمدپور نام دارند، به سمت در که می‌رفتند. محل استقرار این اتوبوس‌ها در میدان سربل تجریش بود و از ساعت ۶ صبح تا ۶ بعدازظهر، هر یک ساعت به طرف اوین حرکت می‌کردند. اوایل این اتوبوس‌ها دارای شماره نبودند و روی شیشه آنها تابلویی با نام اوین نصب شده بود.» اتوبوس‌های اتوعدل ۱۵ صندلی چوبی و فقط یک در برای سوار و پیاده شدن مسافران داشتند. در عکس به یادگار مانده از آن دوران اتوبوس عدل که در محدوده باغ فردوس ثبت شده، راننده و چند نفر دیگر دیده می‌شوند. نفر وسط نشسته مرحوم هوشنگ عباس‌پور است که یکی از نخستین رانندگان اتوبوس شهری تهران و شمیران محسوب می‌شود.



«پدر علاقه زیادی به ماشین داشت. اول جیب خرید و بعد فولکس را به روستا آورد و بعد هم شورلت معروفش که عاشقش بود. آن روزها خرید ماشین هم هزینه زیادی داشت و هم گرفتن تصدیق رانندگی مشکل بود. در مسیر جاده روستای حصارک و طرشت اتوبوسی تردد می‌کرد که به «اتوبوس توکل» معروف بود. این اتوبوس اهالی این محدوده را به شهر می‌برد، اما دیر به دیر می‌آمد برای همین پدرم مردم را هر جا که می‌دید سوار می‌کرد. بعدها پدرم ۲ مینی‌بوس خرید و این مینی‌بوس‌ها مسافرهای روستاهای پونک را به باغ فیض، صادقیه، سهراب طرشت و بعد خیابان آزادی می‌برد.»

دختر آخرین کدخدای محله پونک خاطره تلخی از ماشین‌های آن روزگار دارد. او می‌گوید: «حاج‌محمدحسن پونکی که پدر مادرم بود در خیابان آزادی با ماشین تصادف و فوت کرد. او نخستین پونکی‌ای بود که در حادثه رانندگی در گذشت.»

که به حاج محمد بالونی معروف بود، با هیبت و شکوه خاصی وارد روستا شد. این یعنی راه رفتن و آمدن به شهر هموارتر و راحت‌تر شده و جوان‌ترها بیشتر از روستا خارج می‌شدند. «علیرضا یعقوبی» نوه حاج محمد بالونی می‌گوید: «پدر بزرگ هیچ‌وقت حاضر نشد ماشینش را بفروشد. البته قبل از این بنز مینی‌بوس به روستا آمده بود، اما بنز سفید آلمانی ماشین خاصی بود که چشم اهالی به جلالش روشن شد. پدر بزرگ جوان‌های زیادی را با همین بنز به شهر می‌برد. رفتن و آمدن اهالی به شهر باعث شد تا هم لهجه کنی‌ها تغییر کند و هم امکانات شهری بیشتر وارد روستا شود.»

روستای پونک هم جزو نخستین روستاهایی بود که مردمانش ماشین‌دار شدند. مرحوم «محمد فدایی» کدخدای پونک با خرید یک جیب، نخستین ماشین را به روستا آورد. «احترام فدایی» دختر کدخدا می‌گوید:

■ موضوع: ورود اولین خودروها به روستاهای تهران
■ ویژگی: ماجرای بنز آلمانی کنی‌ها و علاقه کدخدای پونک به ماشین

بنز آلمانی سفید رنگ مرحوم حاج محمد یعقوبی از اهالی محله بالون روستای کن نخستین ماشینی بود که کوچه‌باغ‌های کن را بالا و پایین می‌رفت و نگاه‌رنگ‌گران را خیره می‌کرد؛ ماشینی که زمینه‌ساز تحولات بسیار زیادی در این روستا شد.

اهالی روستای کن و بسیاری از روستاهای حاشیه‌ای تهران کمتر به شهر می‌آمدند. اغلب نیازهای روزمره را در روستا مهیا می‌کردند و در مواردی خاص و یا برای فروش میوه و محصولات باغی و دامی راهی شهر یا همان مرکز پایتخت می‌شدند. به همین دلیل، مهم‌ترین وسیله حمل و نقل همان چهارپا بود. در چنین دورانی، بنز سفید رنگ حاج محمد یعقوبی



پارک خودرو وسط خیابان سعدی!

■ موضوع: عکسی عجیب از پارک خودرو
ویژگی: قوانین متفاوت راهنمایی و رانندگی

با توسعه شهر، افزایش جمعیت، توسعه حمل و نقل و افزایش شمار خودروها حالا دیگر کوچه و خیابانی را در پایتخت نمی‌توان پیدا کرد که شهروندان خودروهای خود را در حاشیه آن پارک نکرده باشند. پارک خودرو در حاشیه خیابان اگر چه امروز یک تصویر آشنا برای همه شهروندان است، اما روزگاری در تهران رسم بود که رانندگان خودروهای خود را درست وسط خیابان پارک کنند. این تصویر جالب از خیابان سعدی تهران به سمت میدان مخبرالدوله که در دهه ۳۰ ثبت شده است، قوانین شهری متفاوت آن روزگار را نشان می‌دهد؛ همان روزها که شمار خودروها بسیار کمتر بود، اما رانندگان باید برخلاف قوانین فعلی، خودروهای خود را وسط خیابان پارک می‌کردند. اگر چه امروز هم در برخی معابر تهران پارک در وسط خیابان مشاهده می‌شود، اما علت آن کمبود جای پارک حاشیه‌ای است.

آموختن اتولرانی زیر تابلوی پرستو

■ موضوع: نخستین آموزشگاه رانندگی
■ ویژگی: چاپ اولین جزوه‌های تعمیر خودرو

در سال‌های اولیه ورود اتومبیل به ایران بسیاری از رجال دولتی و رانندگان سفارخانه‌ها به دلیل سفرهای خارجی و زندگی در ديار فرنگ گواهینامه رانندگی داشتند. اما اینکه مردم عادی و بقیه پایتخت‌نشینان کجا رانندگی را آموزش دیدند هم حکایت جالبی دارد. در خیابان وحدت اسلامی لابه‌لای ساختمان‌های قدیمی و آجری که این روزها بسیاری از آنها لباس فرسودگی بر تن کرده و حتی بعضی از آنها متروکه هم شده‌اند، تقاطع چهارراه مولوی یک ساختمان با نمای آجر بهمنی رنگ و رفته‌ای قرار دارد که سردر آن یک کاشی آبی‌رنگ با نام «پرستو» حک شده است. اینجا نخستین آموزشگاه تعلیم رانندگی شهر تهران است. سید عباس حسینی، نویسنده کتاب «این اتولی که من می‌گم» در این باره می‌گوید: «با وضع قوانین راهنمایی و رانندگی برای رانند اتول، ایده راه‌اندازی آموزشگاه تعلیم رانندگی در ذهن یک عده از نظمیه‌چی‌های تهران جان گرفت؛ ایده‌ای که سال ۱۳۱۸ باعث راه‌اندازی آموزشگاه تعلیم رانندگی پرستو توسط مرحوم علی پرستو شد.» به گفته حسینی، ایران نخستین کشور خاورمیانه بود که پذیرای خودرو شد و به‌نحوی آموزشگاه پرستو نخستین مرکز تعلیم رانندگی در خاورمیانه هم محسوب می‌شود. این آموزشگاه رانندگی زمانی دفتر چاپ روزنامه بود. وجود ابزار چاپ در همین آموزشگاه امکان چاپ کتاب را هم فراهم می‌کرد. وقتی هم که دفتر روزنامه شد آموزشگاه تعلیم رانندگی، در کنارش تعمیر خودرو و کتاب‌های آموزش تعمیر خودرو هم داخل همین مجموعه چاپ می‌شد؛ کتاب‌هایی که حتی برای مدتی نایاب شد.

