

اول خط واحد

روایتی از اتوبوس و اتوبوس‌رانی مشهد از سال ۱۳۱۸ تا امروز

غلامرضا آذری خاکستر



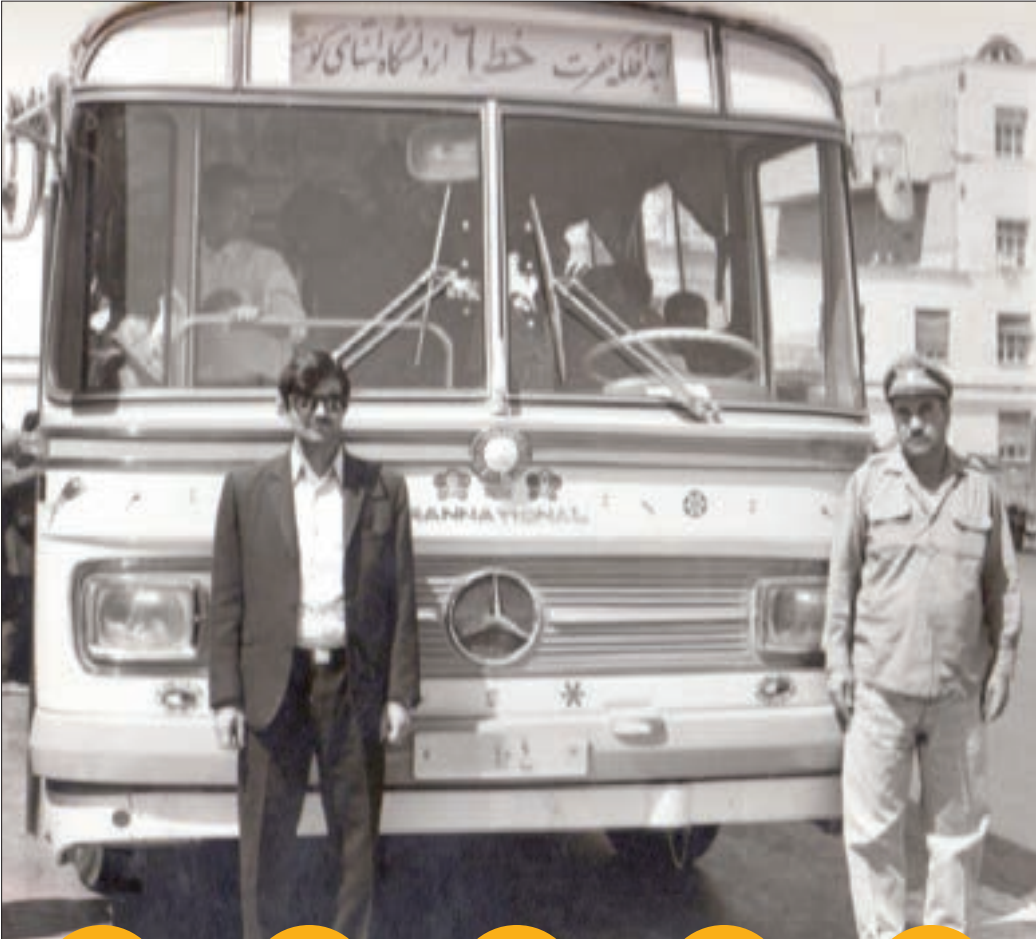
گزارش زهر

مسافران برون‌شهری به تهران یا دیگر نقاط را انجام می‌دادند. [۲] تحولات اجتماعی در دهه دوم قرن حاضر، توسعه شهر مشهد و افزایش جمعیت سبب شد تا در سال ۱۳۱۸، به همت شخصی به نام بابای هندی و شخصی دیگر به نام علی محمدخان، دو دستگاه اتوبوس در شهر مشهد مشغول کار شود که مسیر اولیه آن‌ها از فلکه شمالی به خیابان نادری، شاه‌رضا، خسروی، خیابان پهلوی و بالعکس بود. ولی به‌علت اینکه کند حرکت می‌کرد و مسیر آن دلخواه همه مردم نبود، در ابتدا استقبالی از آن نشد. [۳]

از سال ۱۳۱۹، آقای حسین باقری دو دستگاه و آقای حسین طوسی یک دستگاه بر تعداد اتوبوس‌ها افزودند و در سال ۱۳۲۱، هریک از آقایان حاجی سیدمحمد مزاری و حاج حسین مزاری یک دستگاه ماشین به‌کار گماردند. در مجموع در این موقع، تعداد ۹ دستگاه ماشین در شهر مشغول به کار بود. از سال ۱۳۲۳، آقایان حاجی ایمانی و حاجی احمدی هر کدام یک دستگاه ماشین به‌کار گماردند و از سال ۱۳۲۴، در شهر چهار خط دایر شد. [۴] در دهه سوم قرن اخیر هنوز از درشکه به‌عنوان وسیله نقلیه عمومی به میزان زیادی استفاده می‌شد، ولی علی‌رغم تمایل درشکه‌چی‌ها، تعداد اتوبوس‌های شهری مرتباً افزایش می‌یافت. هماهنگ با توسعه شهر، خطوط اتوبوس‌رانی متعددی در شهر راه‌اندازی شد، به‌طوری‌که در اواخر این دهه، تعداد اتوبوس‌ها به ۷۷ دستگاه افزایش یافت. [۵] از سال ۱۳۲۸ عملاً اتوبوس درون‌شهری در مسیر بست امام‌زاده (به طرف بالاخیابان، چهارراه نادری، میدان شهدا (مجسمه)، دروازه قنجان، گوهرشاه، سراب، سعدی، بیمارستان امام‌زاده) و بالعکس راه افتاد و بابت طی کردن این مسیر از هر مسافر، یک ریال گرفته می‌شد.

به‌سبب توسعه سریع شهر مشهد و احتیاجات مردم از نظر وسیله رفت‌وآمد، به‌دستور استاندار وقت، علی منصور، و تیمسار سرتیپ خاتمی، رئیس شهرریایی، و آقای احمدی شهردار، رسماً چهار خط اتوبوس‌رانی تعیین و با ۳۵ دستگاه اتوبوس به توسعه امور ترافیکی شهر در خطوط چهار گانه کمک نمودند. تا سال ۱۳۳۷ شمسی، این تعداد اتوبوس به ۸۰ دستگاه و تعداد خطوط به ۸ خط رسید. از این تاریخ تا سال ۱۳۴۱،

همین چند روز پیش ۸ اتوبوس تازه وارد یورو ۵ در مشهد به کارگیری شدند تا آمار اتوبوس‌های فعال شهر به عدد ۱۸۳۰ برسد که در ۱۵۳ خط به شهروندان خدمات می‌دهند. همین موضوع بهانه‌ای شد تا برویم به ۸۱ سال پیش و ابتدای خط اتوبوس و مشهد؛ جایی که یک شهر بود دو ماشین خصوصی که هیچ شباهتی به اتوبوس‌های فعلی نداشتند. در روزگاران گذشته که هنوز خبری از ماشین و اتوبوس نبود، چهار پایان وسیله حمل‌ونقل عموم مردم محسوب می‌شدند. در آن ایام استفاده از اسب، لاغ، قاطر و شتر رواج داشت و کالسکه یا دلیچان، وسیله حمل مردم در مسافت‌های برون‌شهری محسوب می‌شد. پس از ورود ماشین به‌عنوان وسیله نقلیه و حمل‌ونقل بر مسافت‌های نیز افزوده شد. اولین اتوبوس‌هایی که وارد ایران شد، ساخت صنایع مشترک اتومبیل‌سازی دانمارک-آلمان بود. اتوبوس‌های آن زمان بسیار کوچک و به اندازه مینی‌بوس بودند. کرایه اتوبوس شهری ۵شاهی، سمس ۱۰ شاهی بعد یک ریال و در اواخر پیش از تشکیل شرکت واحد، یک ریال و ۱۰ شاهی و حداکثر دو قران بود. مولف کتاب «از ماشین دودی تا بنز الگاس» درباره شرکت‌های اتوبوس‌رانی در دوره پهلوی نوشته است: «اتوبوس‌های بین‌شهری از تهران به رشت، اصفهان، مشهد، شیراز، یزد، اهواز، خرمشهر و اغلب شهرهای داخل می‌رفتند و به‌صورت شرکت‌های گیلان تور، میهن تور و به‌ویژه تاش و تی‌تی به حمل‌ونقل مسافر مبادرت داشتند. از سال ۱۳۲۰ تا سال ۱۳۳۲ اتوبوس‌رانی تهران در اختیار اتوبوس‌داران بود که ۲۷ خط و بعدها ۳۳ خط دایر کرده بودند و درآمد خوبی داشتند. در سال ۱۳۳۵ شمسی شرکت اتوبوس‌رانی تهران تأسیس شد و روزانه ۱۲۰ هزار نفر را جابه‌جا می‌کرد.» [۱] داستان اتوبوس و اتوبوس‌رانی در شهر زیارتی مشهد، نیز جالب توجه است. در ابتدا مردم استقبالی از اتوبوس‌ها نمی‌کردند و اتومبیل شخصی هم در مشهد بسیار کم بود و حتی عده‌ای از اعیان، درشکه شخصی داشتند. در سال ۱۳۱۲ شمسی تعداد ۱۱۲ اتوبوس در شهر مشهد کار جابه‌جایی



نه تنها تعداد اتوبوس‌ها افزایش نیافت، بلکه در سال ۱۳۴۱ تعداد اتوبوس‌ها بنا به‌علی به ۷۹ دستگاه کاهش یافت. [۶] ظرفیت این اتوبوس‌ها ۳۰ نفر بود، ولی هم‌سواره ۵ نفر اضافه (سرپایی) سوار می‌شدند که رانندگان البته خیلی مواقع نیز، وقتی از کنار پاسگاه شهرریایی چهارراه نادری عبور می‌کردند، از مسافران می‌خواستند کف ماشین بنشینند، اما بعدها که شهرداری مشهد اقدام به تأسیس شرکت واحد اتوبوس‌رانی کرد، موضوع غیرقانونی بودن سوار کردن مسافر سرپایی، قانونی شد. اتوبوس‌ها آن موقع بیشتر آبی‌رنگ بودند، ولی برای ایام عروسی، از رنگ سفید استفاده می‌شد و بابت این مجالس، ۲۰ ریال کرایه می‌گرفتند. از سال ۱۳۴۷ به‌جای پول نقد، بلیت در نظر گرفته شد. در آن زمان بهای آن، دوریال تعیین شده بود. در سال ۱۳۴۰ شمسی تعداد ۸۵ اتوبوس شهری در مشهد کار حمل‌ونقل مسافر در عصر دیجیتال است. هر گونه تصلب ساختاری که نتیجه سیاست‌گذاری‌های نسل قدیم یا راه‌انداختن مسئله‌های کلیشه‌ای برای عصر دیجیتال باشد، می‌تواند راه توسعه را سد کند و جوانان کشور را ناامید سازد. یکی از راه‌حل‌های کم‌هزینه و راحت برای حل مسئله بیکاری، مهاجرت نخبگان و کاهش هزینه‌های بخش عمومی در ایران، رونق تکنولوژی اطلاعات است.

تکنولوژی، زیربنای تحولات و راه‌حل مشکلات کشور

تکنولوژی اطلاعات تنها ابزار نیست، بلکه انقلابی زیربنایی و تحولی بنیادین است که آینده قدرت و جایگاه کشورها را مشخص خواهد ساخت. از مشروطه تا کنون در حال تلاش برای تثبیت ایران مدرن بوده‌ایم، اما اکنون فضا متحول شده است و مسائل و راهکارهای مکانیکی قدیم پاسخگو نیست. اکنون وارد عصر دیجیتال شده‌ایم و به‌همین نسبت هرچه با سیاست‌های همدلانه و امکان‌پذیری به نسل جدید و تخصص برآمده از خلاقیت‌های جوانان در عصر دیجیتال بپردازیم، وضعیت کشور بهتر خواهد شد. گزاره‌های قدیمی، مسئله‌های کلاسیک، راه‌حل‌های مکانیکی و تجربیات شکست‌خورده گذشته دیگر جوابگو نیست؛ تنها نسل جدید را گوشه‌گیر، منزوی و اقتصاد و سیاست را آشفته خواهد ساخت.

مهندسی هر چند در عنوان جذاب باشند، اما به‌علت غفلت از تاریخ، فلسفه و علوم انسانی، امکان ترسیم راهبردی مناسب را کنار خواهند زد. سپهر سیاسی ایران با توجه به دانشگاه‌های پیشرو، نسل جوان و تحصیل‌کرده و زیرساخت‌های تکنولوژی اطلاعات آماده برای جهش به عصر دیجیتال است. هر گونه تصلب ساختاری که نتیجه سیاست‌گذاری‌های نسل قدیم یا راه‌انداختن مسئله‌های کلیشه‌ای برای عصر دیجیتال باشد، می‌تواند راه توسعه را سد کند و جوانان کشور را ناامید سازد.

انقلاب مارکس از قرن ۱۶ تا ۲۰ در سیاست داخلی اجرا شد، اما اکنون عصر دیجیتال، فیلسوفان و سازوکارهای جدید حکمرانی دارد که مکانیک قدیمی دولت امکان اصلاح و به‌روزشدن با آن‌ها را ندارد. در چنین وضعیتی می‌توان فضا را برای تغییرات گسترده به‌گونه‌ای آماده کرد که دولت کشور حفظ شود و کمترین ضرر به شهروندان وارد شود و بتوان از فرصت‌های انقلاب چهارم صنعتی استفاده کرد.

هر گونه دعوی قدیمی و نادیده گرفتن تحولات می‌تواند حکومت را ورشکسته و شهروندان را ناتوان و بدون اعتماد به نفس سازد. انحصار دانش و خلق پژوهشگردهای مدیریتی و آینده‌پژوهی توسط شاخه‌ها و رسته‌های

... اما در همه این موارد تغییرات اساسی روی خواهد داد. بازیگران جدید، بوروکراسی شبکه‌ای، دموکراسی شهروندان جهانی، جنبش‌های مجازی، اهمیت بازنمایی و قدرت گرفتن هوش مصنوعی دنیای جدید خلق خواهد کرد. سیاست‌گذاری بر اساس کدهای اطلاعاتی شهروندان و داده‌های به‌روز شده به‌صورت خودکار روی می‌دهد. سپهر سیاست داخلی با همه نهادها، لوازم و فونونی که در ۵۹ قرن اخیر در حکومت‌مندی مکانیکی مدرن شکل گرفته است، دچار شکست خواهد شد. بنای لویاتان مکانیکی و ساعت حکمرانی هابز تا مارکس دگرگونی اساسی پیدا خواهد کرد. همه اندرزهای لویاتانی هابز، پارلمان لاک، تفکیک قوای منتسکیو، نمایندگی میل، جمهوری کانت و

ادامه از سرمقاله صفحه یک

شهر

روزنامه شهرامید وزنگی

شنبه ۱۳۹۱ شهریور ۲۵ ۱۳۹۱ شهریور ۲۵ ۱۳۹۱ شهریور ۲۵

۵۵ SHAHRAANNEWS.IR

جامعه

۱۲ رجب ۱۳۲۰

خراسان. به واسطه اهتمامات جناب جلالت خیرالدوله سیم تلگراف دولت علیه ایران را که از پنج ماه قبل شروع کرده بودند که تا سرحد سیستم ممتد سازند تاکنون از مشهد تا «روی» که پایتخت خاف است تمام شد. چهار دستگاه تلگرافخانه از مشهد تا خواف به قاعده برقرار گردید. یکی در بازه حوض که فیما بین مشهد و تربت است و دیگر در تربت و یک تلگرافخانه با دستگاه در قصبه رشتخوار که فیما بین تربت و خواف است دایر شده و یک تلگرافخانه هم با دستگاه در قصبه روی که پایتخت خواف است احداث گردید و از خواف به طرف بیرجند و قاین شروع شده معارقرب به انجام خواهد رسید و بدین واسطه ممالک و ولایات مزبور آباد و اهالی آسوده و راحت خواهند گردید. تمام اخبار از روزنامه خلاصه الحوادث

برقراری ۴ دستگاه تلگرافخانه

شماره ۱۱/۲۷۱ رجب ۱۳۱۷ در بندر ناصری گندم خرواری پنج تومان و شش هزار، جو خرواری چهار تومان. در شیروان خراسان گندم خرواری هفت تومان، جو خرواری شش تومان، نان یک من یک هزار دینار. سید مهدی سیقظبی کارشناس مطبوعات

شماره ۲۸۷/۵ شعبان ۱۳۱۷ سرخس. به اهتمام شاهزاده مهندس و حاکم رفیع نواقص نهر سرخس گردیده چنان که می‌توان امروز آن را نهر مبارک مظفری نامید. این نهر کشف زراعت سرخس را خواهد داد. دو سه روز قبل به مبارکی آب را به نهر مظفری جاری کرده چشم اهالی روشن شده، فعلاً چیزی که باقی است تنقیه نهر قدیم (کندک لو) است. آن را هم مأمورین حضور ایالت جلیله خراسان عرض کرده، تنخواه تنقیه و مخارج مرمت نهر را خواسته و از طرف ایالت مقرر شده است و این دوروزه مشغول کار آن خواهند شد. گندم خرواری هفت تومان، جو خرواری پنج تومان است. شماره ۷/۲۸۸ شعبان ۱۳۱۷

شیروان. به قدر یک چارک برف باریده، هوا به شدت سرد است. در سایر حدود و نقاط خراسان هم برف و باران زیاد باریده است. گندم در شیروان خرواری هفت تومان، جو خرواری پنج تومان است. شماره ۴/۳۰۷ رمضان ۱۳۱۷ سبزواری. گندم خرواری هشت تومان، جو خرواری شش تومان است. شماره ۱۲/۹۲۲ رجب ۱۳۲۰

خراسان. به واسطه اهتمامات جناب جلالت خیرالدوله سیم تلگراف دولت علیه ایران را که از پنج ماه قبل شروع کرده بودند که تا سرحد سیستم ممتد سازند تاکنون از مشهد تا «روی» که پایتخت خاف است تمام شد. چهار دستگاه تلگرافخانه از مشهد تا خواف به قاعده برقرار گردید. یکی در بازه حوض که فیما بین مشهد و تربت است و دیگر در تربت و یک تلگرافخانه با دستگاه در قصبه رشتخوار که فیما بین تربت و خواف است دایر شده و یک تلگرافخانه هم با دستگاه در قصبه روی که پایتخت خواف است احداث گردید و از خواف به طرف بیرجند و قاین شروع شده معارقرب به انجام خواهد رسید و بدین واسطه ممالک و ولایات مزبور آباد و اهالی آسوده و راحت خواهند گردید. تمام اخبار از روزنامه خلاصه الحوادث

خانواده صادق

... صداقت سرمایه ماندگاری است که تمسک به آن ماندگاری جامع و ملل را در پی دارد و آثانی که از صداقت دست کشیدند، در حقیقت بر حیات خود چشم پوشیدند. پر براه نیست اگر بگویم که فروپاشی و پایایی تمدن‌ها نیز بسته به صداقت است. آنجا که مردمان متمدنی بر مدار راستی و درستی باشند، خواهند ماند و آنجا که دروغ در اشکال گوناگون خود سکه رایج شود، فرو خواهند پاشید؛ حتی اگر همه برای ماندگاری‌اش تلاش کنند. صداقت یک تاکتیک نیست که گاهی بدان متوسل شویم و روز دیگر به فراموشی‌اش بسپاریم، یک راهبرد است که همیشه باید مد نظر باشد؛ مانع‌بست است که باید پایه‌های رفتاری و سیاست‌گذاری‌های اجتماعی را بر آن اساس تنظیم کرد. در این رهگذار هم باید نقش همه نهادها و تشکل‌های اثرگذار و حتی افراد دارای کاریزما مشخص کرد. باید پوشه‌هایی با عناوین زیر گشود: (۱) صدواسیما و خانواده صادق؛ (۲) رسانه‌های رسمی و خانواده؛ (۳) شبکه‌های اجتماعی؛ (۴) گروه‌های هنجارفرست؛ (۵) گروه‌های مرجع؛ (۶) عالمان و فرهیختگان؛ (۷) سلب‌ریتی‌ها و هنرمندان و ورزشکاران؛ (۸) معلمان مقاطع گوناگون به‌ویژه دبستان و ... باید همه تلاش کنیم تا صداقت به‌عنوان نقطه کانونی و معنا ساز خانواده مطرح شود و همه رفتارها یا محورت آن تنظیم شود. باید تعاملات بر این اساس باشد تا جایی که بتوان به تبادل گوشی‌های همراه، برای مثال، با آرامش خاطر پرداخت. در کنار ارتقای صداقتی چنین است که بنیان‌های خانواده قوام می‌یابد و می‌توان به صداقت حرفه‌ای در محیط کسب‌وکار هم رسید که در واقع عامل اصلی پیشرفت جوامع است؛ حتی جوامعی که نگاه دینی هم ندارند، بلکه صرفاً همه رفتارها را در راستای منافع تعریف می‌کنند و در نظم لیبرال زندگی به دنبال دنیای بهتر برای زندگی هستند. ضریب‌دادن به صداقت است که بنای جامعه را حفظ می‌کند. در مطالعه کشورها می‌توانیم این را ببینیم. باری، باید سنگر صداقت را حفظ کرد. باید حریم قائل شد برای آن تا به تیر و تیغ آسیب‌ها زخم نخورد. بلندشدن برج‌و باروی صداقت در نهاد خانواده و جامعه می‌تواند ما و کشور ما را از خطرها برهاند. پس مراقب این سرمایه تمدنی و فرهنگی و معنوی و اقتصادی خود باشیم. هم برای امروز و هم برای آینده‌ای که در راه است.

ظرفیت این اتوبوس‌ها ۳۰ نفر بود، ولی همواره ۵ نفر اضافه (سرپایی) سوار می‌شدند که رانندگان بابت آن، ۵ ریال جریمه می‌پرداختند. البته خیلی مواقع نیز، وقتی از کنار پاسگاه شهرریایی چهارراه نادری عبور می‌کردند، از مسافران می‌خواستند کف ماشین بنشینند، اما بعدها که شهرداری مشهد اقدام به تأسیس شرکت واحد اتوبوس‌رانی کرد، موضوع غیرقانونی بودن سوار کردن مسافر سرپایی، قانونی شد.



مشور حقوق و مسئولیت‌های شهرنشینی شهر مشهد (۴۰) فصل ششم: حق بر فضایی شهری و کالبد ۶-۵- تفریح و سرگرمی ۸۲ نشاط و تفریح حق طبیعی همه شهروندان است و هر گونه اقدامی که موجب تضعیف و تعرض به آن شود، ممنوع است. برای مطالعه مشور کامل حقوق و مسئولیت‌های شهروندی شهردار مشهد کد رهبر را اسکن کنید



تاریخ

به روایت منشور