



روز افتتاحیه شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد- تیرماه ۱۳۴۴

### ● افتتاح شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد

سید جواد شهرستانی، شهردار مشهد در دهه ۴۰ تصمیم به تأسیس «شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد» می‌گیرد. برای تأسیس شرکت واحد مشهد در آغاز ۲۰ دستگاه اتوبوس مرسدس بنز خریداری و در همان سال ۲۰ دستگاه دیگر هم به آن اضافه می‌شود. سیدحسن عادل کارداران و چهار راننده دیگر، مأمور می‌شوند تا این اتوبوس‌ها را از تهران به مشهد بیاورند. حسن آقا می‌گوید: مسیر مشهد به تهران در آن سال‌ها کاملاً خاکی بود. از مشهد تا تهران ۵ روز در راه بودیم، خلاصه اینکه هر کدام ۴.۲ بار رفتیم و برگشتیم تا این ۲۰ اتوبوس را به مشهد آوریم. روز ۲۴ تیر سال ۱۳۴۴، روز افتتاحیه شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد بود. ۱۶ دستگاه اتوبوس با ۱۶ راننده پایه یک که بیشترین آن‌ها از بچه‌های پارکابی اتوبوس‌های یک‌ریالی بودند، یونیفرم سرمه‌ای رنگ یک دست شرکت واحد را بر تن کردند. اتوبوس‌های صفر کیلومتر مرسدس بنز با رنگ کرم صورتی را تحویل گرفتند و با سلام و صلوات در اطراف حرم مطهر رضوی، خیابان ارگ، باغ ملی، چهارراه نادری، میدان مجسمه و... به حرکت درآمدند. دو روز بعد از مراسم رونمایی از اتوبوس‌های شرکت واحد، فعالیت مابین‌طور رسمی آغاز شد و من در مسیر حرم به کوهسنگی (خط ۱) کارم را شروع کردم.

### ● اولین‌های اتوبوس رانی مشهد

قدیمی‌ترین راننده اتوبوس مشهدی عکس یادگاری اولین رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد را به ما نشان می‌دهد. بیشتر آن‌ها را می‌شناسد. یاد دوستانی می‌افتد که ۳۰ سال نان و نمک همدیگر را خورده‌اند و هنوز هم با برخی از آن‌ها که در قید حیات هستند رفت و آمد دارد.

حاج حسن می‌گوید: اسدا... باغفر، محسن جلالیان، کر بلائی عباس، محمود امام، خوشرو، وثوق، اکبر خالدار، میرشعبانی، بیبوندی، عباسیان، رزاقی، زجاجی، باقری... اولین نفراتی بودند که چرخ اتوبوس رانی مشهد را به حرکت درآوردند. از جمع آن رفیقان تنها اسدا... باغفر و محسن جلالیان زنده هستند، البته هر دو تا مریضی احوال و در خانه افتاده‌اند. امام یک روز در میان با آن هادر تماس هستم. او به ما می‌گوید: اولین مدیر شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد هم خدا بامر محمد کلالی بود. آن موقع ها که امکانات نبود. با موتورسیکلت در شهر را می‌افتاد به اتوبوس‌ها سرکشی می‌کرد. یک دفتر هم داشتیم در خیابان فوزه (خیابان دانشگاه). از فلکه سراب به میدان شهدا سمت راست گاز را می‌بازید که بالای آن چندین اتاق شیروانی قرار داشت و همان جابه‌عنوان دفتر شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد انتخاب شد. جالب است بدانید آن گاز را و آن اتاق‌ها هنوز هم دست نخورده باقی مانده، البته حالا به مخروبه‌ای تبدیل شده است.

### خاطرات جمعه‌های وکیل آباد و طبقه

از طرف اتحادیه در روزهای جمعه برای هر یک از مسیرهای وکیل آباد، طبقه، کوهسنگی، خواجه ربیع، خواجه اباصلت و خواجه مراد سرویس‌دهی اتوبوس تعیین می‌شد. سیدحسن کارداران هم معمولاً در مسیر طبقه کار می‌کرد و رفت و برگشت مسافرهایی که قصد داشتند جمعه خود را در بیلاقات اطراف مشهد بگذرانند، برعهده می‌گرفت.

کارداران به مرور خاطرات گذشته خود می‌پردازد و می‌گوید: در روزهای جمعه کرایه مسیر وکیل آباد ۳ ریال و مسیر طبقه ۵ ریال بود، «روستای طبقه» طولانی‌ترین مسیر خدمات‌دهی اتوبوس‌های مشهدی بود که از حرم امام رضا (ع) آغاز و تا ارتفاعات جاغرق ادامه داشت. بخشی از این مسیر از میان درختان توت در بولوار وکیل آباد می‌گذشت، مسیر باریک و خاکی که این روزها محل رفت و آمد قطار شهری مشهد است. دو سمت جاده هم زمین‌های کشاورزی متعلق به حاج حسین ملک قرار داشت.

حاج حسن با بیان اینکه تا ظهر جمعه پنج مرتبه این مسیر را از میان درختان طی می‌کردیم و مردم را به طبقه می‌رساندیم و باز عصر برای بازگشت آن‌ها اقدام می‌کردیم، ادامه می‌دهد: مسیر حرکت حرم تا طبقه تنها مسیر اتوبوس درون شهری مشهد بود که توقف بین‌راهی داشت، از آنجایی که مسافرها حدود دو ساعت در اتوبوس بودند و معمولاً خسته می‌شدند، در محلی به نام «نور سواد» که چشمه آبی و نمازخانه‌ای و قهوه‌خانه‌ای داشت، پیاده می‌شدند و یک ربع تا ۲۰ دقیقه استراحت می‌کردند، همچنین آنجا یک نانواپی قدیمی هم قرار داشت که نان شیرمال درست می‌کرد و همه مسافران مشتری او بودند.

### ● پارکابی ۳۰ قران، رانندگی ۱۰۰ قران

اتوبوس‌های شهر مشهد از سال ۱۳۱۸ تا اوایل دهه چهل، شخصی و مربوط به اشخاص پولدار بود و یک نماینده از طرف او یا صاحب خود را در اتوبوس می‌نشست و به امور نظارت می‌کرد. همه اتوبوس‌های قدیمی دوشاگرد داشتند که یکی به اصطلاح پارکابی بود و در بین مسافرهایی چرخید و کرایه‌ها را جمع می‌کرد و دیگری وظیفه رانندگی را برعهده داشت.

قدیمی‌ترین راننده اتوبوس مشهدی که این روزها ۸۵ ساله شده است، هم به عنوان پارکابی در اتوبوس کار کرده است و هم به عنوان راننده او در این باره می‌گوید: وقتی ۱۵ سالم شد، آن قدر عاشق رانندگی بودم که در یک اتوبوس شورولت دماغ‌دار یاد مستمزد روزانه ۳۰ ریال مشغول به کار شدم. هم کرایه جمع می‌کردم هم مسافر جابجا! یاد می‌آید آن روزها در میدان حرم می‌ایستادم و داد می‌زدم، ارگ، باغ ملی، ارگ، باغ ملی، بدویا. در مسیر برگشت هم داد می‌زدم، حرم بازار، حرم بازار. علاوه بر این همانظافت‌روزها در اتوبوس هم با من بود. حسن آقا می‌گوید: من سال ۱۳۴۳ گواهی نامه پایه یک گرفتم و از همان سال در یکی از اتوبوس‌های بنز شرکت اتوکل مشغول به کار شدم. در آن زمان بابت جابه‌جایی مسافر از ۶ صبح تا ۹ شب، ۱۰۰ قران مستمزد می‌گرفتم که البته در روزهای تعطیل و با اضافه کاری تا ۱۲۰ قران هم افزایش می‌یافت. دستمزد هادر شرکت واحد مشهد هم به همین ترتیب بود و بابت یک شیفت کاری ۱۲۰ ریال دریافت می‌کردیم.

### ● مصائب اتوبوس‌های هندلی قدیمی

امکانات اولین اتوبوس‌ها، با آنچه امروز در شهرها تردد می‌کنند از زمین تا آسمان متفاوت بود. درهای چوبی که در طول مسیر مدام به هم می‌خوردند و صدا تولید می‌کردند و گاهی نیز در میانه راه باز می‌شدند، مشکل همیشگی این اتوبوس‌ها بود! هندل زدن هم از دیگر مشکلات بود و هر بار روشن کردن اتوبوس اسباب زحمت راننده و کمک شوفر را فراهم می‌کرد، همچنین فرمان‌های بدقلقی داشتند که کار راننده‌ها را سخت‌تر می‌کردند. آقای کارداران این‌ها را می‌گویند و ادامه می‌دهد: زمستان‌های قدیم تا از نورف می‌آمد، صبح‌ها که می‌خواستیم خود را روشن کنیم، کلاچ یخ زده بود، روغن و اسکاکن یخ زده بود. آن قدر پایای چپ به این کلاچ لگد می‌زد تا خودش را ول کند. لنگ زدن پای چپ من یادگار همان سال‌های رانندگی با اتوبوس‌های شهری است.

حسن آقا ادامه می‌دهد: اتوبوس‌های یک‌ریالی خرابی زیاد داشت. یانچر بود. یا کار بر تورش خراب می‌شد و یا ب روغن قاطی می‌کرد. خلاصه روزی نبود که از صبح تا شب این خودروها بدون درد سر کار کنند و خیلی وقت‌ها مسافرها در خیابان، ویلان و سیلان منتظر خودرو بعدی می‌شدند. همین مشکلات شهرداری را تشویق کرد که برای خرید اتوبوس‌های صفر کیلومتر و راه‌اندازی شرکت واحد اتوبوس رانی مشهد اقدام کند.

### حشر و نشر با حاج حسین ملک

قدیمی‌ترین راننده اتوبوس مشهد چند صباحی در دهه ۳۰ با تاکسی کار می‌کرد و چندسالی هم راننده حاج حسین ملک بوده است.

او می‌گوید: ششم مرداد سال ۱۳۳۵ بود که موفق به دریافت گواهی نامه پایه ۲ شدم و یک تاکسی برای خودم خریدم. یک روز سروان نوری فر که رئیس راهنمایی و رانندگی مشهد بود، با من تماس گرفت و گفت: کاری برای تو پیدا کرده‌ام که اگر جفت و جور شود، نانت در روغن است، البته اگر عرضه داشته باشی و خودت را نشان دهی، حاج حسین ملک دنبال راننده مطمئن است و من هم تو را معرفی کردم. باورم نمی‌شد، یک مشهد بود و یک حاج حسین ملک. برای حاج حسین دست‌پاکی و چشم‌پاکی از همه چیز مهم‌تر بود، برای همین بارها من را امتحان کردند، بارها در خودرو پول و طلا انداختند اما من هر بار از این امتحان‌ها سر بلند بیرون آمدم. وقتی اعتمادشان را جلب کردم علاوه بر رانندگی حاج حسین، امور مربوط به فریبا خانم، دختر بزرگ ایشان را هم انجام می‌دادم. در مقابل حاج حسین هم بسیار سخاوتمند بود. پسر اولم که به دنیا آمد، ۵۰۰ تومان به همسرم چشم‌روشنی دادند به علاوه یک فرش دستباف ۱۲ متری. اول هر ماه آذوقه خانه ما تأمین بود از پیت‌های روغن ۱۷ کیلویی تا برنج‌های شمال و گوشت گوسفند و شکار. چندسالی را در خدمت خانواده حاج حسین ملک بودم تا اینکه گواهی نامه پایه یک را دریافت کردم و به استخدام شهرداری مشهد درآمدم.

### ● چاپ بلیت و گرانی قیمت اتوبوس

کارداران در رابطه با اینکه «بلیت» از چه سالی وارد چرخه اتوبوس رانی شده است می‌گوید: از سال ۱۳۴۷ به جای پول نقد، بلیت‌های دوریال در نظر گرفته شد. این در حالی بود که در ابتدای شروع به کار شرکت واحد، یک ریال و نیم (۳۰ شاهی) از مسافرها دریافت می‌شد. در آن زمان خطوط اتوبوس رانی در هشت خط خلاصه می‌شد که یک سر همه آن‌ها به فلکه حضرت می‌رسید. یاد می‌آید آن روزی که بلیت‌های ۲ ریالی چاپ شده بود عده‌ای به نشانه اعتراض در دفتر شرکت واحد اتوبوس رانی تجمع کرده بودند و می‌گفتند: شما بلیت چاپ می‌کنید، فکر کردید مردم هم پول چاپ می‌کنند که به یک باره نیم‌ریال قیمت اتوبوس را گران کردید! با همه این اعتراض‌ها، گرانی قیمت بلیت ادامه پیدا کرد. بعدها شد ۳ ریال و ۵ ریال و ۱۰ ریال و الان هم که شده ۱۰ هزار ریال!

### ● بشین، بشین تا جریمه نشدیم!

اتوبوس‌های آن زمان شهر مشهد تا قبل از راه‌اندازی شرکت واحد اتوبوس رانی همه دماغ‌دار بودند. زوار، از و ما کروس، دودج، کادیلاک، شورولت و... وجود چنین اتوبوس‌های مختلفی دلیل نبود قانون و پاسبان نمی‌شد! پاسبان‌ها هر چهار راهی حضور داشتند و راننده اتوبوس‌ها را برای اموری از جمله سوار کردن بیش از حد مسافر جریمه می‌کردند. حسن آقا می‌گوید: کارداران توضیح می‌دهد: ظرفیت این اتوبوس ۳۰ نفر بود، ولی بیشتر وقت‌ها ۱۵ نفر هم به‌طور سرپایی سوار می‌شدند و ما بابت این مسئله، ۱۰ ریال جریمه می‌پرداختیم. برای همین راننده‌ها زمانی که به چهارراه‌ها نزدیک می‌شدند خطاب به مسافرهایی سرپایی می‌گفتند، بشین، بشین تا جریمه نشدیم! به ویژه پاسگاه شهر بانی در چهارراه نادری که به هیچ وجه در باره تخلف مسافر اضافه کوتاه نمی‌آمد. البته بعدها که شهرداری مشهد اقدام به تأسیس شرکت واحد اتوبوس رانی کرد، موضوع غیرقانونی بودن سوار کردن مسافر سرپایی، قانونی شد!

### ● اتوبوس در بستی برای عروس کشی

سید حسن کارداران در ادامه از خاطرات روزهای جوانی و اتوبوس رانی می‌گوید: در میان اتوبوس‌های شرکت واحد، چهار اتوبوس مرسدس بنز مدل ۳۰۲ سفید رنگ بود که گنجایش ۴۵ مسافر را داشت. یعنی ۱۵ نفر بیشتر از اتوبوس‌های معمولی. این اتوبوس‌ها به اصطلاح در بستی بود و بیشتر برای مراسم عروسی و عروس کشان استفاده می‌شد و هزینه‌ها را آن‌ها در اوایل دهه چهل، ۱۲۰ ریال بود. من ۴ سالی راننده اتوبوس‌های در بستی بودم و تقریباً هفته‌ای یکبار در شادی و مراسم عروسی مردم شرکت می‌کردم. آن موقع‌ها همه خودرو داشتند که برای «عروس کشان» پشت خودرو عروس و داماد را بیفتند، برای همین همه مهمانان در اتوبوس می‌نشستند و اتوبوس پشت خودرو عروس و داماد حرکت می‌کرد. گاهی هم‌هالی یک محله جمع می‌شدند و با اتوبوس در بستی به سفرهای زیارتی می‌رفتند.

### ● گواهی نامه پایه یک با ابو قراضه!

از دیگر مسائلی که اشاره به آن از دید سید حسن کارداران خالی از لطف نیست، یاد کردن از اشخاصی است که به راننده‌های اتوبوس تصدیق می‌دادند و می‌گوید: آقای پرنده، میرزا صالح مکانیکی، جناب سروان مرادی، جناب سروان ساسان و جناب سروان نوری فر که رئیس وقت راهنمایی و رانندگی مشهد بود و بعداً تا درجه سرهنگی ارتقا یافت، از جمله این افراد بودند که علاوه بر راننده‌های اتوبوس، به ماشین‌سواران و موتورسواران هم آموزش و تصدیق می‌دادند.

حاج حسن به امتحان سخت برای گواهی نامه پایه یک اشاره می‌کند و می‌گوید: در سال ۱۳۴۳ بعد از هفت بار رد شدن، موفق به دریافت گواهی نامه پایه یک شدم. آن روزها یک ماشین باری «استودی» بود که برای چغندر کشی از آن استفاده می‌شد! این خودرو را به تپه‌های پشت کوهسنگی می‌آوردند و ما امتحان پایه یک می‌گرفتند. خودرو نبود، که اصلاً راننده یک جانی خورد. به قول جناب سروان نوری فر هر کسی با این ابوقراضه از این تپه‌ها بالا برود، بهترین راننده کامیون و اتوبوس می‌شود.