

«هر روز با دوچرخه سرکار می آیم و برمی گردم؛ حتی خریدهای روزمره ام را با دوچرخه انجام می دهم، چون می دانم این کار هم به نفع سلامت جسم و روح من است و هم به سود اجتماعی که هر روز بیشتر درگیر ترافیک می شود.»

در قدیم زمستان ها هم کارمان رونق داشت

دوچرخه های زیادی را برای تعمیر پیش او آورده اند. بعضی از مشتری ها هم دیگر دنبال دوچرخه شان نیامده اند، اما برای او فرقی ندارد؛ کار، کار است. جلیلی می گوید: «سعی می کنم تا جایی که ممکن است کارم را بی عیب و نقص انجام دهم». یادش می آید: «حتی در سرمای سخت زمستان و برف و یخبندان آن سال ها، چه قدر سرمان برای پنجره گیری شلوغ بود؛ در حالی که حالا با تمام شدن فصل تابستان، کار ما تقریباً به حالت نیمه تعطیل درمی آید.»

می گوید: «نیم کورسی و دوچرخه های ۲۸ مردانه در گذشته بیشتر استفاده می شد، اما دوچرخه های انگلیسی، یکی از بهترین ها بودند که بعد از ۴۰ تا ۵۰ سال کار کردن، هنوز تمیز می ماندند و می شد از آن ها استفاده کرد.» او با اشاره به اینکه امروزه مدل دوچرخه ها با گذشته کلی تفاوت دارد و پیشرفته تر شده، توصیه می کند سراغ دوچرخه های بی کیفیتی که امروز وارداتش زیاد شده، نرود. دوچرخه های چینی درجه ۲ که کارایی چندانی ندارند و با یک بار وصله زدن تایلر بلا استفاده می شوند و دیگر نمی شود روی آن ها حساب کرد.

محمود جلیلی متولد ۱۳۴۱ و دانش آموخته راه و ساختمان است و حرفه اش را از پدر به ارث برده است. او می گوید: «در قدیم معمولاً کار سینه به سینه از پدران به پسران علاقه مند منتقل می شد و من هم به خاطر خالی نگذاشتن پشت پدر، علی رغم رشته تحصیلی ام که بازار کار خوبی داشت، سراغ این رشته آمدم.»

تعمیرگاه دوچرخه جلیلی در این محله، قریب به ۶۰ سال قدمت دارد و خاطرات کودکی پسر بچه های شیطانی را در خود جای داده که از هترفندی برای زیبا کردن دوچرخه هایشان استفاده می کردند؛ تسمه های رنگی یا زنگ بغل.

این ها را که یادآوری می کند، رگه هایی از شادی در نگاهش جان می گیرد و می گوید: «اولین موضوعی که بچه ها را به خرید دوچرخه ترغیب می کرد، همین رینگ ها بود. داشتن دوچرخه برای نوجوان های آن زمان مثل رؤیای داشتن یک ماشین مدل بالای شیک برای بچه های امروزی است.»

دیروز و امروز یک شغل قدیمی

از زبان کسی که تجربه ۴۵ سال دوچرخه سازی دارد

با تمام شدن تابستان کارمانیمه تعطیل می شود

فرمانی کیا - روزی که در ۱۳-۱۴ سالگی و به اقتضای نوجوانی می خواست کنار پدر حرفه ای پیاموز، تصور نمی کرد دوچرخه سازی را برای همیشه از او به ارث ببرد. فاصله نوجوانی تا میانسالی، آن قدر سریع و با سرعت گذشت که مجال فکر کردن به پیشه و شغل دیگر را از او گرفت. هرگز به این موضوع فکر نکرد که می تواند شغل نان و آب دار تری داشته باشد. روی چهار پایه جلوی مغازه که می نشیند، موهایی جوگندمی اش را با دست پس می زند و با اشتیاق نگاهی به خیابان و اطراف آن می اندازد و می گوید: «اهل همین محله هستم و سال ها کار کنار پدر را در همین مغازه تجربه کردم». برای گفت و گویا محمود جلیلی، تعمیرکار دوچرخه، راه دوری نرفته ایم؛ همین خیابان های اطراف میدان عدل و امام خمینی که اهالی اش مثل همه آدم ها علاقه زیادی به محله زندگی و کارشان دارند.



انصاف و مردم داری

جلیلی معمولاً سروکارش با جوان ها و نوجوان ها است، اما کم نیستند سالمندانی که هنوز برای سلامتی شان ارزش قائل اند و روزی چند کیلومتر رکاب می زنند. می گوید: «معمولاً همه کسانی که به ما مراجعه می کنند، سالم و بانشاط هستند و انرژی آن ها به من هم منتقل می شود. از بین آن ها بلخند بانشاط پسر بچه هایی که تازه رکاب زدن را یاد گرفته اند و با اشتیاق می خواهند مشکل دوچرخه شان هر چه زودتر برطرف شود، از همه شیرین تر است.»

شاید خاطره های زیادی به ذهنش مانده باشند، اما بعد از کمی فکر تعریف می کند: «روزی پسر بچه ای در حالی که دست مرد سالمندی در دستش بود، جلوی مغازه ما ایستاد. مرد سالمند گفت: «دوچرخه ام را برای تعمیر پیش پدرت می آوردم. این پسر بچه هم نوه ام است.» این موضوع خیلی برایش شیرین و دل چسب بوده است.

حرف از کسب و کار که می شود، یاد انصاف و مردم داری پدرش می افتد و می گوید: «آدم های قدیم خیلی مقید بودند. اگر کاسب های امروزی با انصاف رفتار کنند، حتماً پولشان برکت دارد. خوش رویی پدر تا آن جا بود که برایش سن و سال فرقی نمی کرد؛ هر کس را می دید، اول سلام می کرد. معتقد بود خوش رویی است که آدم را از دیگران متمایز می کند. او منصف بودن در کار را یاد داد.»

از او درباره گذشته های محله ای می پرسیم که او هنوز هم از کسبه آن جا به حساب می آید. او تعریف می کند: «تا جایی که من به خاطر می آورم در دوران کودکی ام، بعد از میدان عدل بیابان بود و شهر به پایان می رسید. این اطراف هم قهوه خانه بود و اصطبل اسب و مغازه های دیگر، اما آن طرف میدان تقریباً خالی از سکنه بود.»

شاگردهای زیادی زیر دست او تربیت شده اند. شاگردهایی که می خواستند حرفه ای را یاد بگیرند. حالا آن ها دو پسر دارند و جالب اینکه از دوچرخه برای رفت و آمد استفاده می کنند. جلیلی دوست دارد استفاده از دوچرخه، عمومی شود. حرف آخرش را با اشاره دست به سمت ترافیک سنگین خیابان می گوید: «بینید غالب ماشین ها تا یک سرنشین هستند. تصور کنید به جای این حجم ماشین، آدم ها با دوچرخه بیرون بیایند؛ هم از طبیعت و هوای آزاد لذت می برند و هم با رکاب زدن، ورزشی انجام می دهند.»

با دوچرخه رفت و آمد می کنم

جلیلی به نقل از پدرش تعریف می کند: «قدیم این وسیله برای مردم شگفت انگیز بود، چون روی دوچرخه راه می رفت و به سرعت هم دور می شد. برای آن ها جالب بود که وسیله ای بدون اتکا به قوه مخصوص و بدون اینکه نیرویی آن را حرکت بدهد، به تنهایی بتواند روی دوچرخه بایستد و با رکاب زدن را کب راه برود. بعد از مدتی این ورزش و وسیله مفرح بین طبقات جا باز کرد و همه آن هایی که بر گرده چهارپا سوار می شدند، ترک عادت کردند. یاد می آید دوچرخه، یک وسیله حمل و نقل شده بود و هر کس اموراتش را با آن می گذراند. یعنی تمام رفت و آمد و تردد افراد به همین وسیله محدود می شد. سید جلوی آن مخصوص نان بود و روی ترک عقب هم خورجینی جا خوش کرده بود. مردم قانع بودند و ساده زندگی می کردند و کلی هم به خاطر این موضوع شاد بودند. رفته رفته ماشین جای دوچرخه را گرفت و دیگر کسی حاضر نمی شد راحتی اتومبیل را با رکاب زدن دوچرخه، آن هم در گرما و سرما، عوض کند. ماشین که آمد، تشریفات هم پشت بندش پُر رنگ شد و کم کم رویه زندگی ها فرق کرد.»

جلیلی اصلاً قصد تغییر دادن این روال را ندارد و با نشان دادن دوچرخه اش که زیر درخت پارک شده، می گوید: «همه کارهایم را با همین دوچرخه انجام می دهم.» او دوست دارد برای یکبار دیگر هم که شده، سنت دوچرخه سواری عمومی جایفتد. او حرفش را ادامه می دهد:

