



نگاهی به شرکت مسافری قدیمی که خیلی از پدر بزرگها و مادر بزرگها از آن خاطره دارند

تی بی تی در گذر زمان

سمیرا منشادی - «تی بی تی» شاید واژه گمنامی برای من و شما باشد، اما خیلی از پدر بزرگها و مادر بزرگهای ما آن را به یاد دارند و هنوز هم که می خواهند آدرسی را در حوالی چهارراه میدان بار تا چهارراه ابوطالب بدهند، از تی بی تی کمک می گیرند. در آن سال ها تمام سفرهای درون شهری در انحصار چند شرکت مسافری بود که برخی از آن ها مانند همین تی بی تی که در منطقه ماست، اسم و رسم خاصی داشتند و هنوز هم برخی از آن اسامی به عنوان مشخصه آن محله باقی مانده است. کمتر مشهدهای ای هست که در سال های ۴۰ و ۵۰ زندگی کرده باشند و هنگام عبور از خیابان قرنی، یاد شرکت مسافری تی بی تی نکنند و از ساختمان و اوضاع و احوالی که این شرکت مسافری داشته است، حرف نزنند. امروز از ساختمان تی بی تی فقط چند دیوار از هتلی که بالای این شرکت مسافری بوده، باقی مانده است و بقیه آن شرکتی که روزی هیاهوی آن، روز و شب نداشته، به پروژه های کوچک و بزرگ تبدیل شده است.

همراه شدیم با کسبه قدیمی و مدیرعامل فعلی شرکت مسافری شماره ۱۵ اتی بی تی تا از چگونگی شکل گیری این شرکت مسافری در محله مابگویند.

شکل گیری شهر در قرنی

به دنبال شخصی بودیم که اشراف کاملی به خیابان قرنی و شکل گیری آن داشته باشد که حاجی رهبر رادر مغازه اش کنار بانک سپه پیدا کردیم. کسی که ۷۰ سال قبل این خیابان را به یاد دارد. حاجی رهبر که اصالتا گلمکانی است، کودکی اش را در همین خیابان گذرانده است، زمانی که تنها چند خیابان در مشهد بود و دروازه قوچان برج و بارو داشت. او برایمان تعریف می کند: «۷۰ سال قبل، مشهد تا دروازه قوچان بیشتر گسترش نداشت و تمام خیابان های امروزی، کاربرد کشاورزی داشت و باغ انگور بود. آن زمان پسر بچه شیطانی بودم که روی همین برج و بارو بازی می کردم. جوی آبی در این خیابان بود که دو متر تا دو متر و نیم عمق داشت که از همین خیابان عبور می کرد و بعد از عبور از زیر حرم مطهر، به بستان پایین خیابان می رفت. این رودخانه از نهر گناباد سرچشمه می گرفت و برای آبیاری زمین ها و باغ های کشاورزی این خیابان استفاده می شد. در این حوالی فقط دو آسیاب بود. یکی در نزدیکی تی بی تی و دیگر در محله کلاهدوز فعلی. خیابان تعبیدی هم با آمدن دکتر تعبیدی و ساکن شدنش، به محلی مسکونی تبدیل شد. خیابان فعلی قرنی چندین سال طول کشید تا شکل شهر را به خود بگیرد. کم کم زمین های کشاورزی به قطعات کوچک تر تقسیم شد و مردم آن ها را خریداری کردند و منزل مسکونی ساختند. کاروان سراهای بسیاری هم در این راسته خیابان ساخته شد. میدان بار را دو برادر به نام برادران خلخالی و شخصی به نام گلکار ساختند و به رایگان در اختیار مغازه داران قرار دادند تا مردم به این سمت شهر کشیده شوند. تمام این تغییرات و عوض شدن چهره این خیابان و گرفتن چهره شهر، ظرف مدت ۱۰ تا ۱۵ سال رخ داد. با این تغییرات و امتداد پیدا کردن شهر به سمت خیابان قرنی، افراد مختلفی برای به راه انداختن کسب و کارشان به اینجا آمدند؛ از جمله شرکت مسافری تی بی تی.»

پایانه مسافری وجود نداشت

قدیم ها همان زمانی که من و شما به یاد نداریم، جایی به نام پایانه مسافری یا ترمینال وجود نداشت و شرکت های مسافری با اسم تعاونی به فراخور نیاز مردم، گاهی در نزدیکی مبادی ورودی و خروجی شهر ها یا میادین اصلی شهر در کنار گاراژهای بزرگ که در واقع پارکینگ اتوبوس ها بود، دفتری داشتند که در آن بلیت اتوبوس می فروختند و مردم را از همان گاراژها راهی سفر می کردند. آن زمان که خبری از تهیه بلیت اینترنتی و رزرو آن لاین بلیت نبود، مسافرها مجبور بودند ساعت ها کنار همان گاراژها اتراق کنند و بار و بار سفر را حتی برای یک شب هم پهن کنند. رهبر هر چند با اتوبوس مسافرت نکرده است، این صحنه ها را به خوبی به یاد می آورد و از مشقت و سختی سفر می گوید. به یاد دارد که اتوبوس های دهه ۳۰ صندلی های چوبی ای داشتند که دورش، کلافی آهنی کشیده شده بود. بلیت اتوبوس خط تهران - مشهد کرایه اش ۱۲ تومان بود و کرایه افرادی که بین راه سوار می شدند، ۵ تومان. هنگامی که صحبت از صاحب اصلی تی بی تی می شود، او به جز فامیلش که باقرزاده نامی بوده، چیزی به خاطر ندارد. «اطمینان» را اولین فردی می داند که مدیریت شرکت تی بی تی را به عهده می گیرد: «او گاراژ بزرگی را حدود ۲ هزار متر احداث کرد که در طبقه پایین دفترشان بود و در طبقه بالا هتلی بود که تا همین اواخر هم پابر جا بود. یکی از دلایلی که این شرکت مسافری به اینجا آمد، این بود که تقریباً در آن سال ها خیابان قرنی فعلی دور از شهر محسوب می شد و در نظم شهر خللی وارد نمی کرد. هیچ وقت سوار اتوبوس های این شرکت نشدم اما یاد می آید که این شرکت مسافری، نظم و ترتیب خاصی داشت، چه برای ورود و خروج کارمندان و چه برای رانندگانش. با آمدن تی بی تی به این محدوده، رفت و آمد مردم به این قسمت بیشتر از قبل شد، به حدی که از سال ۱۳۵۹ به خاطر اینکه

شرکت در محدوده شهر واقع شده بود و ترافیک ایجاد می کرد، به مسئولانش دستور دادند از اینجا به مکان دیگری بروند اما آن ها تا سال ۶۹ اینجا بودند و بعد از ساخته شدن مکان جدید ترمینال به آنجا نقل مکان کردند؛ البته در این مدت فعالیتی نمی کردند و تنها اسم تی بی تی بود و از اتوبوس ها خبری نبود.»

برووبیای شرکت های مسافری

شاید من و شما یادمان نیاید، اما اگر پای صبحت پدر بزرگها بنشینید، آن ها برایتان خواهند گفت که در گذشته شرکت های اتوبوس رانی بین شهری برووبیایی برای خودشان داشتند. همان زمانی که هنوز سفر با هواپیما و قطار چندان رونقی نداشت و بیشتر مردم با اتوبوس های بین شهری مسافرت می کردند؛ البته در آن سال ها باز و گوسفند و مرغ و خروس همراه مسافران به داخل اتوبوس آورده می شد. آن زمان راننده ها کیبایی داشتند. شوهرها اسامی مستعاری داشتند که بیشتر مسخره و گاهی ترسناک بود؛ البته فقط این افراد نبودند که اسم منحصر به فرد داشتند، بلکه شرکت های مسافری هم اسامی منحصر به فردی داشتند. آن زمان رنگ و بدنه اتوبوس، نشانه بارز اسم شرکت بود و بدون خواندن کنار اتوبوس هم می توانستید بفهمید که متعلق به کدام شرکت است.

یکی از شرکت های مسافری که در این سال ها خدمات بسیار خاص و ویژه ای به مسافران می داد، شرکت مسافری «تی بی تی» بود. محمد رهنما، مدیرعامل فعلی تی بی تی، ۲۴ سال در شرکت حمل و نقل سابقه فعالیت دارد و از سال ۸۲ مدیرعامل فعلی «شرکت مسافری شماره ۱۵ تی بی تی» شده است. او از همان دوران کودکی که همراه اتوبوس پدرش شهرهای کشورمان را می گشته، اتوبوس های تی بی تی را به خاطر رنگ خاصشان و برتر بودن اتوبوس هایش به یاد دارد. حالا او پس از سال ها مدیر این شرکت