

تاریخ شفاهی «ماشین کلاسیک» های شهر

آرمان اورنگ

چهره هفته
«هاشم نساج کریمی، کلکسیونر و مرمت یار ماشین های کلاسیک»

آن طور که خودش می گوید حافظه تصویری خوبی دارد. آن قدر خوب که همین حالا در آستانه هشتاد سالگی یادش هست ماشینی که ده، دوازده سالگی، نبش کوچه هشت متری طبرسی دیده و آن موقع اسمش را نمی دانسته، پونتیاک بوده یا اوشکودا یا شورلت. به واسطه همین حافظه خوب هم هست که او حالا یک روایت شسته رفته و درست و درمان دارد از آن سال های مشهد؛ روایتی که البته بیش از هر چیز حول و حوش ماشین های کلاسیک آن سال ها می چرخد. این روایت البته خیلی مفصل تر از آن است که بشود توی این صفحه جایش داد. برای همین هم برش کوتاهی از آن را اینجا می خوانید؛ برشی که از کودکی او شروع می شود و می رود تا زمانی که راه پای پیکان به خیابان های شهر باز شده و درشکه ها را خانه نشین کرده است.

● قصه پیوند شما و ماشین از کجا آغاز شده است؟

من از بچگی به ماشین علاقه داشتم. یادم هست که وقتی دبستان بودم، اسم و مدل ماشین ها را می دانستم و همین باعث تعجب دوستانم می شد.

● از کجا اسم ماشین ها را یاد گرفته بودید؟

مثلاً فرض کنید از راننده می پرسیدم: «آقا این چه ماشینیه؟» می گفت مثلاً «این فیات»، همین یادم می ماند. یا جلوی ماشین ها را می خواندم. «اف، اولش را می خواندم و می فهمیدم «فیات» است. یا مثلاً «بنز» ها را می شناختم. مردم هم عادت داشتند ماشین ها را به نوعشان صدا بزنند. مثلاً می گفتند: یک پایدا اومد در خونه، یا به مسکوویچ اومد...، خوب بالطبع من هم یاد می گرفتم. از طرفی من حافظه تصویری خیلی قوی ای هم داشتم. یعنی آن وقت ها که ماشین ها را می دیدم، شاید نمی شناختم، ولی بعداً که بزرگ شدم، فهمیدم که ماشینی که در کودکی دیده ام، مثلاً شورلت بوده یا پونتیاک. مثلاً ماشین «حاج تقی آقا بزرگ» که یک دبیرستان توی نوغان به نامش هست، پونتیاک بود.

● حاج تقی آقا بزرگ؟

بله، «حاج تقی» از معدود افرادی بود که ماشین سواری داشت. یکی هم آقای مقدم. کسی که «چهارراه مقدم» به نامش بود.

● این دو نفر طبعاً افراد شناخته شده ای هم بودند.

حاج تقی که تاجر پوست بود. فکر می کنم دور فلکه طبرسی مغازه داشت. من آنجا دیده بودمش، چون با پدرم دوست بود. ایشان «پونتیاک» داشت، «حاج تقی» بعدها از سرطان فوت کرد. قبل از فوت البته وصیت کرد که یک دبیرستان به نامش بسازند. من سال اول دبیرستان را توی همان مدرسه خواندم. یادم هست که عکس حاج تقی را توی سالن زده بودند. آقای مقدم هم توی طبرسی گاز اُزار بود. یعنی شرکت مسافربری داشتند. مرد بسیار خوب و خوشنامی هم بود. ایشان هم زمانی یک «پلیموت ۵۷» داشت، ماشین سفیده و افسانه ای دهه پنجاه. یادم هست سال های ۳۸، ۳۷ که بابای من رفته بود مکه، من و برادرم رقتیم پیش ایشان، خواهش کردیم که زمان برگشت پدرمان را از راه آهن تا خانه بیاورد. ایشان هم با وجود آن همه گرفتاری قبول کرد. چرا؟ برای اینکه ما پیش نچه ها پز بدهیم که پدرمان با چنین ماشینی آمد. این، زمانی بود که هر کسی ماشین نداشت. ماشین سواری هم خیلی محدود بود. فرض کنید اگر می خواستید یک تاکسی را پیدا کنید، نیم ساعت که دور بست می ماندید، می آمد و رد می شد. پدر خود ما یک «آستین» انگلیسی برای تاکسی خریده بود. گاهی وقت ها که با راننده اش کار داشت، من می رفتم و دور بست می ایستادم. به نیم ساعت چشمم به طرف می افتاد.

● حمل و نقل عمومی داخل شهر هم محدود به همین تاکسی ها می شد؟

نه. اتوبوس هم بود. البته ۶۰، ۷۰ سال پیش هنوز شرکت واحد نبود. «اتوبوس خط» می گفتند. اتوبوس های یک قرونی بود. همگی هم مبدأشان دور حرم بود. یک کد امشان می آمد توی طبرسی تا سر چهارراه مقدم و از آنجا می رفت دریادل و چهارراه خواجه ربیع و مجسمه و باز برمی گشت دور بست. یکی دیگر از دور بست حرکت می کرد، می آمد توی بالاخیابان، می رفت دروازه قوچان، می پیچید طرف سعدآباد و ارگ و باز برمی گشت طرف حرم. خط کوهسنگی هم هنوز نبود. یعنی هنوز کسی کوهسنگی نمی رفت. این صحبت ها مال ده، دوازده سالگی من است. فکر کنید آخر طبرسی شرکت نفت بود.

● این مربوط به زمانی است که درشکه ها روافتاده بودند؟

نه. درشکه هنوز بود، دو اسبه و یک اسبه. قبل تر یادم هست خانواده های پرجمعیت درشکه دواسبه کرایه می کردند و می رفتند تفریحگاه های بیرون شهر. ولی بین سال های ۳۲ تا ۳۴، ۳۵ جلوی مهمانخانه حضرت، دو سه تا ماشین آمریکایی کهنه می ایستاد. همین ها هم مردم را می بردند وکیل آباد و خواجه ربیع و کوهسنگی و خواجه مراد. حدود سال ۳۵ هم شرکتی به نام «درخشان» توی مشهد باز شد. این شرکت حدود ۲۰، ۱۰ تا «هیلمن ۱۹۵۰» وارد کرده بود. من دقیقاً یادم هست که وقتی سوار می شدیم، قبض می دادند و این قبض ها جایزه داشت. این برای تشویق مردم به سوار شدن تاکسی بود. بعد هم کم کم شروع کردند نمره دادن به تاکسی ها. پلاک ماشین های معمولی با زمینه سفید و نوشته مشکی، ولی تاکسی ها برعکس بود، زمینه مشکی و نوشته سفید. کم کم شروع کردند به تشویق ماشین ها برای گرفتن پلاک تاکسی، حتی ماشین های دودر! من دقیقاً یادم هست که یک «فورد تانوسی» دودر را نمره تاکسی داده بودند.

● یعنی اصلاً شرایط خاصی نداشت؟

نه. خیلی ماشین ها رفتند. بعد این ها را می فرستادند پیش رحیم زاده و آسایی، تابلونویس های خیابان خاکی. تقریباً تمام تاکسی ها را این ها تغییررنگ دادند. چهار تا گلگیر سفید علامت تاکسی بود. جلوش هم می نوشتند: «یک نفر و دو نفر پنج ریال، سه نفر ۱۰ ریال. با داشتن مسافر، حق مسافر دیگری را ندارد، یعنی اگر شما توی تاکسی نشستہ بودی، می توانستی مانع سوار شدن مسافر دیگر بشوی. بعد از این، کم کم بعضی ماشین ها تبدیل شدند، ماشین کرایه، کرایه ها حق کار کردن توی شهر را نداشتند. مثل تاکسی ها که حق بیرون رفتن از شهر را نداشتند. یعنی تاکسی حق نداشت برود وکیل آباد. نمره این ماشین ها هم مثل تاکسی ها سیاه بود، ولی گلگیرهایشان را رنگ نکردند. کنارشان هم نوشته بود: «کرایه». این ها می رفتند وکیل آباد، طرqbه، شانديزو بقیه تفریحگاه ها.

● پس هم تاکسی ها و هم کرایه ها از مدل های مختلف ماشین بودند!

بله. اوایل ماشین های متفرقه بود. اولین سری ماشین یکنواختی هم که وارد شد «پایدا» بود و «مسکوویچ»، هر دو ساخت اتحاد جماهیر شوروی. پایدا ماشین سنگین، قوی و پرمصرفی بود، بسیار باربر و بادوام. برعکس مسکوویچ که ماشین ظریف و شکننده ای به حساب می آمد. بعد از مدتی ولی دوباره ماشین های متفرقه هم وارد شد. فیات وارد شد، اوشکودا وارد شد، موریس وارد شد، ولی هیچ کدام به اندازه پایدا ها دوام نیاورد. چون اولاً پایدا در مشهد در حوالی خیابان تهران، نزدیک دبیرستان فردوسی نمایندگی داشت، علاوه بر اینکه پایدا از همه مدل های دیگر بادوام تر بود. بقیه ماشین ها ولی لوازشان کم بود و زود از رده خارج می شدند.

بعد از مدتی هم سر و کله بنزهای ۱۷۰ پیدا شد، مرسدس بنزهای ۱۷۰ که الان به عنوان اتومبیل آنتیک قیمت های افسانه ای دارد. این ماشین ها مدتی در مشهد تاکسی شدند. همه شان هم دیزل بودند. بعد باز بنز ۱۸۰ آمد. این ماشین هم یکی از بادوام ترین ماشین ها بود، یعنی واقعاً شاهکار صنعت بودند. روی این ماشین ها معمولاً دو شوفر کار می کردند، یکی از ساعت ۶ صبح تا ۲ بعد ازظهر و یکی از ۲ بعد ازظهر تا ۱۰ شب. معروف بود که می گفتند: «راننده ها خسته می شن، بنز خسته نمی شه»، خلاصه که ماشین های بسیار بادوامی بودند. در ضمن این ها، ماشین دیگری هم وارد جرگه تاکسی ها شد، اتومبیلی به نام دکاو، دکاو ساخت آلمان بود، اتومبیل سه سیلندر با یک صدای عجیب و خنده دار. بعد هم رنو و هیلمن آمدند. هیلمن انگلیسی بود، نمایندگی اش هم دور بست بود، داخل سرای سیگاری. یادم هست گاهی با برادرم می رفتم تماشا می هیلمن های نو که داخل سرای سیگاری چیده بودند.

در همان موقع ها ماشینی آمد به نام «آستین»، «آستین» هم انگلیسی بود. این ماشین در دو سری وارد شد، سری A55 و سری A55. A35 بزرگ بود، A35 کوچک. برای مشهدی ها به A35 می گفتند: «آستین خُردو»، چون کوچک و گرد و قلمبه بود. تقریباً هیکلش مثل هیکل فولکس بود. نمایندگی این ها هم آقای رضاییان بود، نبش خیابان تهران، دور فلکه حضرت. پدر ما هم با ایشان آشنا بود و یک آستین خرید.

● همین ماشین هم

تاکسی شد؟

بله. البته آستین ها

ماشین های خوبی نبود. بی دوام بود. مخصوصاً سری بزرگش خیلی بی دوام درآمد. بعد نوبت داتسون ها رسید، داتسون سری ۱۱۳ ماشین هایی بود چهار گوش که بین مشهدی ها به «قوطی کبریتی» مشهور شد. این ماشین هم ماشین بسیار بادوامی بود. بعدها آموزشگاه های راندگی از این ماشین ها خریدند. خود من هم با این ماشین ها تصدیق گرفتم.

● چه سالی؟

سال ۴۱.

گویا خیلی از تاکسی های قدیم برای گرفتن جواز نمره یک درشکه را باطل می کردند. این یعنی به نوعی توسعه تاکسی رانی هم زمان شده با پایان درشکه ها. درشکه ها تا ده پنجاه هم بودند. یعنی آخرین بار ۵۰، ۵۱ بود که من و پدرم درشکه سوار شدیم. یادم هست می خواستیم بریم خانه یکی از آشناها، من گفتم: «درشکه سوار شیم»، گویا زمان ولیان ولی درشکه ها به کل جمع شد.

● دلیل خاصی داشت؟

چند تا دلیل داشت. اول به دلیل ترافیکی که به وجود می آوردند.

● یعنی کم کم ماشین آن قدر زیاد شده بود که ترافیک بشود؟

شهری که ماشین به خیابان هایش بیاید، نمی تواند درشکه هم داشته باشد. البته ماشین ها هم کم کم زیاد شدند. کم کم پیکان هم درآمده بود. خیلی از مردم پیکان خریده بودند. یعنی وضع مردم هم به طور کلی بهتر شده بود و ماشین خارجی هم زیاد بود. به علاوه اینکه فضولات اسب ها در خیابان ها می ریخت. خلاصه که در دوره ولیان درشکه به کل جمع شد و خلاص.

برای مشاهده روایت

نساج کریمی در صفحه

اینستاگرام «مشهدچهره»

کد را اسکن کنید



شهر

شنبه

۲۳ دی ۱۴۰۱
شماره ۳۸۶۲

۱۵



تاریخ و هویت



گفتارهایی در باب تاریخ و فرهنگ شهر بهشت (قسمت چهل و چهارم)

شهر ۳۶ نوع انگور و ۱۷ نوع خربزه!



میوه فروشی در یکی از خیابان های مشهد/ دهه ۵۰ قرن ۱۴ خورشیدی

مرضیه ترابی

امروزه بخش مهمی از میوه ای که مردم مشهد مصرف می کنند، وارداتی است، یعنی در مشهد یا اطراف آن عمل نیامده است. حتی در فصل تابستان و اوایل پاییز که زمان رسیدن میوه ها در روستاهای اطراف مشهد است هم میوه های وارداتی کم نیستند و حتی گاهی از نظر قیمت، با میوه های بومی رقابت می کنند و بازار را به دست می گیرند، اما حدود یک قرن پیش، زمانی که مسیرهای ترانزیتی به این گسترده گی نبود و حمل و نقل کالا، با این سرعت میسر نمی شد، مشهد در عرصه تولید میوه و البته تنوع آن، حرف های زیادی برای گفتن داشت. پیشینیان ما این شانس را داشتند که طعم گونه های مختلف یک نوع میوه را به طور هم زمان بچشند و از آن لذت ببرند، درست مانند اجرای نان در مشهد که خودش حکایتی شیرین دارد و شاید یک بار مفصل درباره اش صحبت کردیم؛ درباره اینکه مردم یک شهر ۵۰، ۶۰ هزار نفری، چطور شش جور گندم و شش جور جو تولید شده مزارع اطراف محل زندگی شان را مصرف می کردند و با هر سلیقه ای، از این ۱۲ جور غله، ۱۱ نوع نان سفارش می دادند و از خوردنش لذت می بردند. برگردیم به موضوع مورد بحث امروزمان، یعنی میوه های اصیل مشهد که یک قرن قبل در سبد میوه شهروندان مشهدی وجود داشت. خوشبختانه متن کتاب ارجمند «گزارش مکتب شاپور» می تواند اطلاعات خوبی در این باره به ما بدهد. این کتاب در واقع گزارشی است که اوایل دهه ۱۳۱۰ خورشیدی، برای ثبت تاریخی شرایط آن روزگار مشهد، در حوزه های گوناگون، به رشته تحریر درآمده و بزرگانی مانند محمدتقی مدرس رضوی، علی اکبر فیاض، عبد الحمید مولوی و محمود فرخ در تهیه و نگارش آن نقش داشته اند. در بخش «وصف جغرافیایی» این کتاب، گزارشی مسبوط درباره ظرفیت های باغی و زراعی شهر مشهد و روستاهای اطراف آن ارائه شده است که تحلیل آن ها می تواند اطلاعات بسیار جالبی درباره تنوع سبد میوه مشهدی ها در اختیار ما بگذارد.

● تنوع میوه ها و فراورده های آن

مشهد قدیم از نظر تنوع میوه ها، وضعیت بسیار خوبی داشت. شاید باور کردن چنین تنوعی برای نسل امروز دشوار باشد، میوه هایی که در اطراف مشهد به عمل می آمدند عبارت بودند از سیب، آلبالو، گیلاس، آلو، گوجه، به، انگور، توت (یا به قول مشهدی های قدیم: «تود»)، زردآلو، هلو و محصولات جالیزی مانند خربزه، طالبی و هندوانه. تمام این محصولات در مزارع اطراف مشهد و گاه در باغات شهر که عموماً در محدوده بالاخیابان متمرکز بودند، به عمل می آمد و چون وسیله نگهداری و سردخانه وجود نداشت، بلافاصله به بازار فرستاده می شد و به فروش می رسید. از آنجا که مصرف تمام میوه ها در فصل عمل آمدن آن ها ممکن نبود، مشهدی ها هم مانند مردم دیگر نقاط ایران، به تولید فراورده های خاص و خشکبار از این میوه ها می پرداختند که گاهی حتی جنبه صادراتی پیدا می کرد و هواخواهانی در آن سوی مرزها می یافت. نمونه مهم این محصولات، نوعی آلو، موسوم به «بخارا» بود که البته در مشهد و اطراف آن کشت می شد، اما به دلیل صادر کردن عمده محصولش، در قالب خشکبار، به بخارا و فرارودان، به آلو بخارا مشهور شد تا جایی که برخی امروزه، به اشتباه، تصور می کنند این آلو از بخارا به مشهد و خراسان آمده است.

● مشهد؛ بهشت تنوع گونه ها

محدود بودن انواع میوه در اطراف مشهد، باعث می شد که مردم به گونه های هر میوه، بهای ویژه ای بدهند. به همین دلیل این امکان وجود داشت که در شهر مشهد و در ایام مختلف سال، گونه های مختلفی از یک نوع میوه را مشاهده کرد، در این باره میوه انگور رکورددار بود، مشهدی ها در طول سال، خوردن ۳۶ نوع انگور را تجربه می کردند، انگور هایی مانند خلیلی، کشمش، صاحبی، فخری، شاهانی، سنگونک، مویزی، لعل، ریش بابا، شنگی، عسگری سیاه، مسگه، شصت عروس، پیرقلی، چشم گاو و شغالی از انواع این انگورها بود که بعضاً، مصرف مستقیم خوراکی نداشت و برخی از آن ها را برای تولید محصولات جانبی و خشکبار به کار می بردند. تنوع گونه های خربزه نیز در مشهد فوق العاده بود و مشهدی ها در طول چهار فصل، شاهد فروش ۱۷ نوع خربزه در شهرشان بودند. امروزه از این تنوع اعجاب آور خبری نیست، اما شاید هنوز هم قدیمی ها یا کشاورزان اطراف شهر مشهد، با نام یا حتی طعم این گونه های متنوع آشنا باشند، شاید خود ما هم یک قاچ برخی از این گونه ها را چشیده و از شیرینی اش لذت برده باشیم، اما خب، ندانیم اسم و رسم این محصول خوش طعم چیست؟ خربزه هایی مانند: گُرجه، سرداری، خاقانی (یا قاقانی)، کر بلانی، سینه باز، محولتی، لاک، ذوالفقارخانی، خلطک، رقوم و دبیری. بسیاری از این خربزه ها، حتی در همان زمان هم بومی مشهد نبودند و بعضی آدم های خوش ذوق و اهل تنوع در کشاورزی، بذر آن ها را از نقاط دیگر به مشهد آورده و کاشته بودند. مثلاً بذر خربزه دبیری را امیرزا محمدحسین خان فراهانی، ملقب به «دبیرالملک» به مشهد آورد. این خربزه، به خربزه «زعفرانی» هم مشهور بود. دبیرالملک سال ۱۲۸۵ قمری به سمت تولیت آستان قدس رضوی منصوب شد. او تخصص ویژه ای در اصلاح نژاد خربزه داشت. علی سلیمی مزینانی در کتاب «فرهنگ القاب»، بعد از معرفی دبیرالملک، درباره وی می نویسد: «در ایامی که تصدی خالصات و اداره امور بلوک خوار با وی بود، در امور صیفی اصلاحاتی نمود و یک نوع خربزه به عمل آورد که در میان مردم به خربزه دبیری معروف شد.» افزون بر خربزه و انگور، بقیه انواع میوه ای که در مشهد و اطراف آن کشت می شد هم گونه های متنوعی داشت، مثلاً سه گونه به «خرو نیشابوری»، «معمولی»، «ترش» یا سه گونه گوجه «پیوندی»، «قرمز» و «پلک» که بیشتر جنبه تولید خشکبار داشت (یا پنج گونه آلو «سیاه»، «بخارا»، «زرد»، «مویزی» و «شمس» یا شش گونه سیب «الموری»، «عباسی»، «بیاق دستی»، «گلشاهی»، «کلخی» و «اخلومد» (که این گونه آخری از نظر کیفیت و آبدار بودن شهرت بین المللی پیدا کرد) یا شش گونه توت، مجموعه ای متنوع و وسیع را شامل می شد که به مشهدی ها حق انتخاب می داد و با توجه به توانایی مالی افراد، تقریباً همه افراد جامعه را از نعمت خوردن میوه بهره مند می کرد. امروزه، با توسعه شهر و تغییر ساختارهای تولید محصولات باغی، دیگر اثری از آن تنوع نیست و بسیاری از طعم های طبیعی و خوش میوه هایی که در شهر مشهد و اطراف آن عمل می آمدند، از یادها رفته است.

