قصه کارواشی در شهر امام‌رضا(ع) که بنیان ساخت نخستین اتومبیل در ایران در آنجا گذاشته شد

تولد پیکان از دل مشهد

سیده نعیمه زینبی| صنعت خودرو کشور و بسیاری از اتفاقات مربوط به آن مانند آمدن خودرو به زندگی قشر متوسط جامعه ایرانی از مشهد شروع شد. از کارواشی در دل یکی از محلات قدیمی که گردانندگانش رویای ساخت ماشین ایرانی را در سر داشتند و پیکان حاصل رویای آن‌هاست. اتومبیلی که ۲۴ اردیبهشت سال ۱۳۴۶ خورشیدی به کوچه‌ها و خیابان‌ها آمد و اکنون پس از گذشت ۵۶ سال (حتی پس از مرگ سازندگانش) هنوز هم در خیابان‌های شهر جولان می‌دهد؛ برای نمونه اردیبهشت همین امسال، پیکان‌سواران با بیش از ششصد دستگاه انواع خودرو پیکان کلاسیک و کلکسیونی از انواع جوانان، کار، تاکسی، دولوکس، اتوماتیک و پیکان‌وانت در تهران گردهم آمدند تا نشان بدهند که این خودرو افزون بر تأثیرات اقتصادی، بر فرهنگ و جامعه ایرانی هم اثر خود را گذاشته است. احمد و محمود خیامی دو برادر نامدار صنعت ایران، مشهدی هستند و این یعنی، شروع صنعت خودروسازی کشور مدیون این دیار است و البته قرار نیست ما باهم مرور کنیم که آن‌ها چطور اتوبوس یا پیکان را ساختند. ما می خواهیم به کودکی احمد و محمود سری بزنیم؛ جایی حوالی سال ۱۳۰۰ که دو کارآفرین جسور مشهدی درحال رشد برای ساختن آینده ایران هستند و در این مسیر، خواهیم فهمید که این مشهدی‌ها هیچ‌گاه شهر امام‌رضا(ع) را که در آن بالنده شدند، از یاد نبردند و آثاری در این شهر به‌جا گذاشتند که همشهری‌هایشان نیز آن‌ها را از خاطر نبرند.



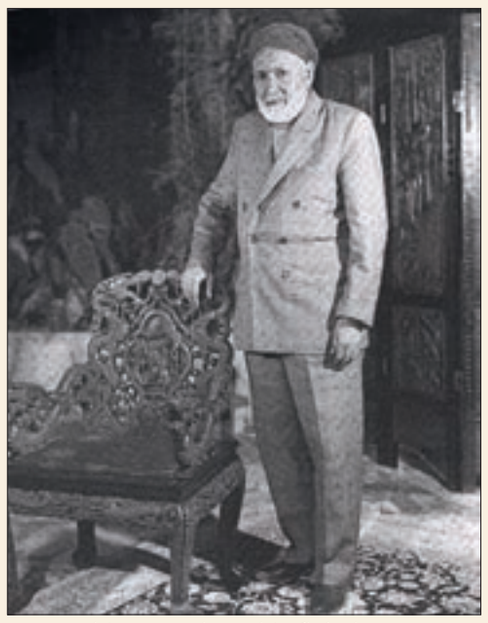
خط تولید پیکان در کارخانه ایران ناسیونال

پدربزرگ مشروطه‌خواه مدرسه‌ساز

روایت است که جد خیامی‌ها یعنی سیدعبدا... مشروطه‌خواهی فعال بوده و جمعیت سادات حسینی را هم در مشهد تشکیل داده است. او احتمالا حوالی همان دوران از روستای سده اصفهان به مشهد، مهاجرت و در این شهر همراه مردم برای رسیدن به حقوق اساسی ملت تلاش می‌کند. سیدعبدا... نخست یک مدرسه، گوشه حیاط خانه‌اش در مشهد می‌سازد که احتمالا نامش در هیچ جا نباشد و این نشان می‌دهد که او به آموزش نوین باور داشته است. نوه‌های او هم آن‌طور که در خاطراتشان آمده است، از مدرسه پدربزرگ فقط میز و نیمکت‌های گوشه حیاطش را دیده‌اند که نشان می‌دهد عمر مدرسه، دوامی نداشته است. همچنین می‌گویند او خیمه‌دوز بود و شغلش دوخت چادر و خیمه، از همین رو در مشخصات سجلی‌اش، نام خیامی برایشان مانده است.

پدر؛ گاراژ دار سرشناس

اما علی‌اکبر خیامی، پسر سید، کارش تجارت بوده است. سنگ‌های فیروزه می‌خریده، به عشق‌آباد می‌برده و می‌فروخته، آن‌هم تا موقعی که وسط راه غارت نشده بودند. بعد از این است که با مشقت، خودش را به مشهد می‌رساند و کاروان سراداری را پیش می‌گیرد. عمر کاروان‌سراداری علی‌اکبر هم چندان دوام نمی‌آورد؛ زیرا زمانه، زمانه افزایش جاده‌ها و اتومبیل‌هاست. چندی بعد میرزاعلی‌اکبر وارد کار حمل‌ونقل می‌شود و کاروان‌سرایش را تبدیل به گاراژ و تعمیرگاه اتومبیل می‌کند. همان روزگار با حسین سرباز (بعدها نام اطمینان را برای خودش انتخاب می‌کند) شریک می‌شود و بیست دستگاه کامیون می‌خرد تا هم بار ببرد و هم مسافر سوار کند. با شروع جنگ جهانی دوم و اشغال مشهد توسط روس‌ها، یکی از کامیون‌هایش را ارتش بیگانه به یغما می‌برد؛ اتفاقی که حاج‌علی‌اکبر را آن‌قدر دلسرد می‌کند که ترجیح می‌دهد کامیون‌هایش را بفروشد و خانه‌نشین شود. همین است که باربری به ارتش شوروی اجاره داده می‌شود تا کامیون‌هایشان را آنجا تعمیر کنند. اواخر سال ۲۵ و پس از پایان جنگ اما گاراژ تبدیل به کارواش می‌شود تا اداره آن، شغل نخستین پسران میرزاعلی‌اکبر باشد.



تصویر حاج علی اکبر خیامی، پدر احمد و محمود خیامی

پسرها؛ ادامه‌دهنده مدرسه‌سازی

از میان فرزندان علی‌اکبر دو پسر بزرگش در تاریخ ایران ماندگار شده‌اند، احمد متولد ۱۳۰۳ و محمود متولد ۱۳۰۸ خورشیدی که از همان کودکی همراه پدر می‌شوند. احمد در خاطراتش گفته است وقتی پا به مدرسه می‌گذارد، فقط چهار مدرسه ابتدایی پسرانه، یک دبیرستان و یک دبستان دخترانه راه‌اندازی شده بود.* احمد و محمود با اینکه هیچ‌گاه مدرسه را به پایان نرساندند، هردو پشت نیمکت دبیرستان شاه‌رضا نشستند و پس از مدتی به مدرسه شبانه رازی رفتند تا درکنار کار، درس هم بخوانند. احمد درباره خودش نوشته است: «چند ماه بیشتر به اتمام تحصیل دبیرستان نمانده بود که ترک تحصیل کردم» و در جایی دیگر، درباره برادرش هم گفته است: «محمود که ترک تحصیل کرده بود، روزها به حجره‌ام می‌آمد و در فروش کبریت و صابون، کمک خوبی برایم بود».

پسران با اینکه خودشان بهره‌ای از مدرسه نبردند، وقتی دستشان به دهانشان رسید، تلاش بسیار کردند تا کودکان شهرشان درس خوانده شوند. احمد سال‌ها بعد، هنرستان بزرگ صنعتی مشهد را راه انداخت و محمود با ساخت چهارده مدرسه محمودیه خیامی در شهر مشهد و استان خراسان، نشان داد که هرگز از مشهد بیرون نرفته است. محمود افزون بر این، هشت مدرسه کارودانش ثامن‌الائمه(ع) را به نام امام‌هشتم(ع) ساخت و حتی نیت کرد ۱۱۰ مدرسه دیگر هم برپا کند که به سرانجام نرسید.

*طبق سالنامه وزارت معارف تا سال ۱۳۰۲، دست‌کم بیست مدرسه در این شهر وجود داشته است.

جغرافیای مشهد در زندگی خیامی‌ها

خانواده خیامی، خانواده ای سنتی بودند از طبقه متوسط جامعه. پدر بازاری بود و خانه‌شان در محله سرشور قرار داشت که افراد سرشناس زیادی در آن زندگی می‌کردند. احمد خیامی، خانه کودکی‌اش را این‌طور توصیف می‌کند: «طرف منزل ما بازاری به طول هفتصد متر به نام بازار سرشور و حمامی به اسم حمام شاه ساخته بودند». خاطرات خیامی‌ها بیشتر در این محدوده شکل می‌گیرد؛ خانه‌ای شمالی جنوبی که اتاق میهمان خانه‌اش را با قالی مشهد و بقیه را با نمد، مفروش کرده بودند.

البته وضع علی‌اکبر با کاروان‌سراداری و بعد گاراژداری بهتر می‌شود و آن‌ها در نوجوانی به خانه‌ای در محله اعیانی سراب کوچ می‌کنند؛ جایی نزدیک به خانه امیرتیمور کلالی (رئیس ایل تیموری، نماینده چند دوره مجلس، عضو کابینه مصدق و...) که بزرگی خانه‌اش در کوچه شوکت‌الدوله مشهور بود. یک دالان ورودی طولانی با سقف‌های کوتاه که مشهدی‌ها می‌ساختند تا از دست ترکمن تازی‌ها در امان باشند، مسیر ورودی خانه آن‌ها بود.

خانه خیامی‌ها همچنین شبیه همه ساختمان‌های آن زمان، حمام نداشت و حمام نصرت‌الملک در انتهای دالان، میزبان آن‌ها بود. روایت است بعدها که این حمام خراب می‌شود، سیدعلی‌اکبر آن را می‌خرد و تبدیل به کتابخانه می‌کند. طبق اسناد ساواک، این خانه حدود سال‌های ۵۰ به آیت‌ا...میلانی واگذار می‌شود تا آن را تبدیل به مدرسه‌ای به نام مدرسه عالی حسینی کند و احمد خیامی ماهیانه ۱۷۰ هزار ریال بابت هزینه این مدرسه می‌پرداخته است؛ البته وقتی پسرها به نان‌ونوایی می‌رسند، زمینی در منطقه کوهسنگی که آن زمان خارج از شهر بوده است، می‌خرند تا پدر و مادر در آن زندگی کنند. حاج‌علی‌اکبر تا سال ۵۱ که فوت می‌کند و مادر تا وقتی که از دنیا می‌رود، در همین خانه می‌مانند.

نخستین قدم برای ساخت ماشین

برخلاف تحصیلات که برادرها در آن توفیقی به‌دست نمی‌آورند، تلاش آن‌ها در کار زبانزد است. هرجایی حرف سرگذشت خیامی‌ها پیش آمده است، از روزگار کارگری‌شان گفته‌اند. احمد و محمود، گاراژ و تعمیرگاه را از شغل پدرشان شناختند و کودکی‌شان در میان کامیون‌ها گذشت و با ماشین آشنا شدند. احمد ابتدا با یک سرمایه ششصدتومانی حاصل از فروش چادر برزنتی که به‌عنوان دستخوش جوش دادن معامله دریافت کرده بود، به خرید حواله‌های خواروبار (که در بلبشوی اشغال کشور توسط متفقین هر روز گران‌تر می‌شد) رومی‌آورد. کارش می‌گیرد و تجارت‌خانه‌ای در سرای فردوسیه مشهد برپا می‌کند. از مشهد قالی، خشکبار، پشم، روده و دانه‌های روغنی به تهران می‌برد و برنج، کبریت، چای، نیل، پارچه‌های کنفی و فاستونی و کالاهای وارداتی به مشهد می‌آورد. اما دلش با این کار که سودش از گرانی حاصل از جنگ به‌دست می‌آید، صاف نیست. بعدها نمایندگی فروش و پخش انحصاری دو کارخانه کبریت‌سازی و صابون‌سازی را می‌گیرد. سپس به خرمشهر می‌رود و دفتری برای انجام امور گمرکی و حمل‌ونقل کالاهای صادراتی تأسیس می‌کند و با شکست در این کار به مشهد بازمی‌گردد و دفتری در فلکه‌آب برای خریدوفروش اتومبیل باز می‌کند که این کار هم نمی‌گیرد. او بعد از چند تلاش ناموفق، برای فرار از سختی تأمین معیشت خانواده چهارنفره‌اش در بیست‌وپنج‌سالگی به کمک پدر و برادرش در کارواش می‌آید. ازسوی دیگر، محمود از همان کودکی در گاراژ کار می‌کرد و بعدها که پدر آنجا را تبدیل به کارواش و در آنجا ماشین‌ها را گریس‌کاری می‌کند، دو برادر باز در این مسیر به‌هم می‌رسند تا دست به کارهای بزرگ بزنند؛ جایی که دیگران تحقیرشان می‌کنند که «ماشین‌شویی هم شد کار؟» و آن‌ها پاسخ دندان‌شکن می‌دهند که این نخستین قدم برای ساخت اتومبیل است.

از کارواش مشهد تا ساخت پیکان

آن‌ها با سختی، چهارصدتومان سرمایه اولیه، صرف تجهیز کارواش می‌کنند و نخستین شراکتشان را سقف و ستون می‌زنند؛ کاری سخت و جان‌فرسا که در تابستان و زمستان، آن‌ها را برای تعمیر پمپ به ته چاه می‌کشاند یا به زیر اتومبیل تا گریس‌کاری کنند. کار در کارواش باعث می‌شود در کار مکانیکی هم که از کودکی با آن آشنا بودند، تبحر پیدا کنند. آن‌ها در ادامه، دکان‌های حاشیه خیابان را کم‌کم تبدیل به نمایشگاه اتومبیل می‌کنند و نمایندگی مرسدس‌بنز در خراسان را می‌گیرند. احمد نخستین بنزها را در مشهد به احمد قریشی و دکتر شاملو می‌فروشد. نمایندگی جیپ در خراسان، فعالیت بعدی آن‌هاست. احمد و محمود در همین سال‌هاست که برای نخستین‌بار به ساخت اتومبیل در ایران فکر می‌کنند. «شرکت تضامنی برادران خیامی» نام پرطمطراقی بود برای اینکه نمایندگی‌های اتومبیل قانع شوند به این برادران تازه‌کار حواله ماشین برای فروش بدهند. رفت‌وآمد احمد به تهران در این سال‌ها، بیشتر شده بود تا زمانی که به تهران مهاجرت می‌کند. احمد کار فروش قطعات اتومبیل را در تهران شروع کرد و گسترش داد. بعدها برای شاسی‌های بنز، اتاق اتوبوس ساخت. نخستین اتاق‌های اتوبوس مجهز به یخچال و سرویس‌بهداشتی را در ایران تولید کرد و این صنعت را تکان داد. سپس اتاق رنگ را ساخت تا با یکدست شدن رنگ بدنه، کارش را از رقبایش متمایز کند. اوایل دهه ۴۰ رؤیای ساخت نخستین اتومبیل ایرانی برای برادرها جدی‌تر شد. خیامی‌ها وقتی به دیدار رضا نیازمند، رئیس سازمان گسترش صنایع ایران، رفتند تا از او مجوز اتومبیل‌سازی بگیرند، برای اقناع او گفتند: «ما گاراژی در مشهد داریم و هرنوع اتومبیل را تعمیر می‌کنیم. اتومبیل را پیاده و دوباره سوار می‌کنیم و با آن آشنایی کامل داریم». ۲ میلیون سرمایه، وام صنعت‌ومعدن و قرارداد با کارخانه روتس، باعث شد اتومبیل آرو که در ایران نام پیکان گرفت، در ۲۴ اردیبهشت سال ۱۳۴۶ با قیمت ۱۵ هزار تومان به جاده‌های ایران برسد. موفقیت پیکان و نقش آن در صنعت ایران بر کسی پوشیده نیست.

درِ وقفی خیامی‌ها در حرم مطهر

خیامی‌ها برای موفقیت پیکانشان نذر می‌کنند که یک در طلایی به آستان امام‌هشتم(ع) تقدیم کنند. آن‌ها به‌خوبی ازعهده این کار برمی‌آیند و نذرشان را ادا می‌کنند. در ادامه یک در به نام پدرشان، علی‌اکبر خیامی، برای آستان قدس می‌فرستند که در سال ۵۱ در رواق مبارکه دارالشرف نصب می‌شود.



خط تولید پیکان در کارخانه ایران ناسیونال



منابع:
پیکان سرنوشت ما- مهدی خیامی
پیکان رفاقت پنجاه ساله- مجله شماره ۳ آنگاه؛ مجموعه مقالات
مردان شماره ۱ و ۲ ایران ناسیونال- اسماعیل رزم‌آسا
آرشیو روزنامه اعتماد مجموعه اسناد موجود در مرکز اسناد و مطبوعات آستان قدس رضوی
مطالب منتشر شده در شهرآرا محله منطقه ۱۰ سایت دانشنامه مشهد
مطلب کنشگران نامدار اقتصاد ایران، شماره ۱۸۰ مجله چاپ و نشر

با تشکر از مهدی جهانگیری کارشناس مرکز اسناد آستان قدس رضوی

بیمارستان امید و مرکز بیماران سرطانی

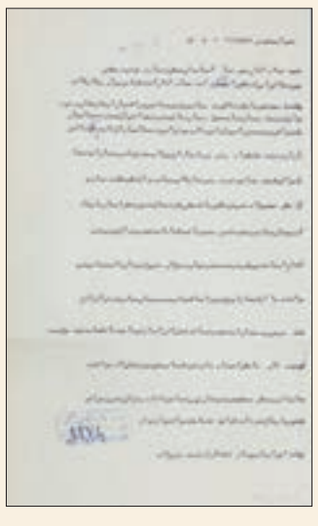
احمد غصه دوری از پیکان را با کار خیر تسلی می‌داد. او زمینی ۲ هزارمتری در کوهسنگی خرید و مرکز بیماران سرطانی را احداث کرد و چون کلنگش را در روز میلاد امام‌رضا(ع) به زمین زد، اسمش را «آسایشگاه و درمانگاه رضا(ع)» گذاشت؛ درمانگاهی که بعدها به قاسم‌آباد نقل مکان کرد و هنوز هم با همین نام فعال است. خدمات این مرکز برای بیماران سرطانی و خانواده‌هایشان، تقریبا رایگان بوده است. احمد خیامی در بخشی از خاطراتش می‌گوید: «کارمندان این بیمارستان برای پیدا کردن بیماران سرطانی تا ترکمن‌صحرا می‌رفتند و هرکسی را که علائم اولیه سرطان را داشت، با خودشان برای معالجه به مشهد می‌آوردند.» دکتر قوام‌نصیری که سال‌ها مدیر بیمارستان امید بود، دغدغه احمد برای نجات بیماران سرطانی را، ابتلای مادر خیامی‌ها به سرطان معده و فوت او به‌دلیل این بیماری می‌داند. مرحوم خیامی افزون بر این، یک بیمارستان صدتختخوابی در مجاورت این مرکز ساخت تا در حوزه فعالیت‌های مرتبط با درمانگاه رضا(ع) کار کند؛ بیمارستانی که بعدها مدیریتش، دولتی شد و مردم مشهد اکنون آن را به نام امید می‌شناسند.

بیمارستانی در جاده سنتو

درمانگاه و آسایشگاه رضا(ع) که پاگرفت، احمد خیامی کلنگ ساخت یک بیمارستان بزرگ دویست تختخوابی را در حاشیه جاده سنتو به زمین زد. اسم بیمارستان را هم همان وقتی که کلنگ ساختش را به زمین زد، به عشق امام‌هشتم، رضا(ع) گذاشت. کار ساخت بیمارستان، خوب و باسرعت پیش می‌رفت و هیچ کمبودی، به‌خصوص مالی، احساس نمی‌شد. اسکلت آهن‌های بیمارستان رضا(ع) که بالا رفت و به قول معمارها، کار ساخت‌وساز به دیوارچینی و نازک‌کاری رسید، با مهاجرت آن‌ها در سال ۵۷ ساخت آن کاملا متوقف شد و بیمارستان رضا(ع) نیمه‌تمام ماند که تاکنون نیز به همان صورت باقی است.

علاقه به شهر امام‌رضا(ع)

قصه پیکان و جدایی برادرها از هم طولانی است. اما پیوند آن‌ها با مشهد و امام‌رضا(ع) در همه سال‌هایی که از شهرشان دور شدند، با آنان ماند. جالب است که احمد و محمود نخستین کارگرها برای ساخت کارخانه را از مشهد با خود به تهران می‌برند. بعدها هم که کارخانه پیکان تأسیس می‌شود، دو برادر به فکر ساختن کارخانه در شهرشان می‌افتند. با نایب‌التولیه آستان قدس رضوی مکاتبه می‌کنند تا زمین بزرگی را که آستان قدس تصمیم گرفته بود بخرد، آن‌ها بخرند و در مقابلش زمینی در جاده قوچان را که جزو موقوفات آستان قدس بوده، تبدیل به احسن کنند. کارخانه رضا در مشهد که قطعات رینگ سپرهای ورشویی و قطعات ورشوکاری اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در آن ساخته می‌شد، این گونه پاگرفت. این کارخانه لوازم‌یدکی همچنان مشغول به کار است. یکی از این دو برادر (احمد خیامی) در دوره‌ای که برای دانشگاه‌های ایران هیئت‌امنا انتخاب می‌کردند، برای عضویت در هیئت‌امنای دانشگاه فردوسی مشهد انتخاب می‌شود و تا اواخر دهه ۵۰ هم در این سمت باقی می‌ماند تا به قول خودش به دانشجویان خدمت کند. همچنین او وقتی که در مشهد بود، به جذامیان کمک می‌کرد و زمانی که به تهران رفت، نیز تلاش می‌کرد برای آن‌ها اتاق‌خواب و سالن غذاخوری، آشپزخانه، حمام و دوش بسازد. زمانی هم که کارخانه ایران ناسیونال را ساخت، ماهیانه ۱۰ هزارتومان برای جذام‌خانه محراب‌خان مشهد می‌فرستاد و همین مبلغ را هم به آسایشگاه معلولان پرداخت می‌کرد.



درخواست زمین برای بیمارستان دویست تخت خوابی توسط احمد خیامی در پایین خیابان که در نهایت منجر به ساخت آن در جاده سنتو می‌شود