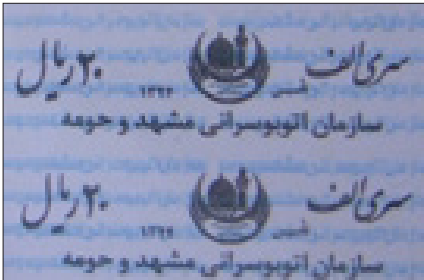


جواز کاغذی که کارش به کارت کشید



حسین بیات! اگر در میان اخبار چهارده سال پیش مشهد جست‌وجو کنید، متوجه می‌شوید که طرح پرداخت الکترونیک هزینه اتوبوس شهری از ۱۴ اسفند ۱۳۸۹ به‌صورت آزمایشی در خط ۱۴ ناوگان اتوبوس‌رانی مشهد شروع شد. ساده‌ترش این می‌شود که از این تاریخ خدمات رسانی طرح «من‌کارت» با نصب تجهیزات روی ۱۴۷ دستگاه اتوبوس شهری در مسیر پایانه آزادی تا پایانه الهیه آغاز شد. طرح خدا حافظی با بلیت‌های کاغذی اتوبوس هم از همین تاریخ کبک خورد و مردم و زائران مشهد به‌مرور یاد گرفتند که باید به جای بلیت‌های کاغذی یک کارت الکترونیکی تهیه کنند و برای پرداخت کرایه سفر شهری خود، آن را مقابل دستگاه کارت‌خوان اتوبوس قرار دهند. در گزارش پیش‌رو نگاهی داشته‌ایم به حضور و زوال همین بلیت‌های کاغذی در سیستم حمل‌ونقل عمومی مشهد. بخشی از اطلاعات این گزارش برای نخستین بار منتشر می‌شود.



● اتوبوس‌های شهری سال ۱۳۰۷ آمدند، نه سال ۱۳۱۸

برای پرداختن به سابقه بلیت‌های کاغذی، قبل از هر چیز باید نگاهی داشته باشیم به ورود و فعالیت اتوبوس‌ها در شهر مشهد. آن‌طور که نویسندگان «گزارش مکتب شاپور» گزارش داده‌اند، مشهد در سال ۱۳۱۳ خورشیدی ۱۵۳ اتومبیل شخصی، ۴۷ درشکه شخصی، ۱۷۷ درشکه کرایه‌ای و سیزده اتوبوس» داشته است. منظور از اتوبوس در این گزارش اتوبوس بین شهری است که از یکی از کارگاه‌های «نشان، بلشین، وطن، حسینی و سرویس بست حسینی» در آن روزگار مسافران را از مبدأ مشهد یا به مقصد این شهر جابه‌جا می‌کرده‌اند. عمده جابه‌جایی مسافران درون شهری مشهد در این سال و سال‌های قبل بر عهده همان درشکه‌های کرایه‌ای بوده است که جمعیت ۲۲هزار تا ۴۰هزار نفری این شهر را در خیابان‌ها و معابر شهر جابه‌جا می‌کرده‌اند.

گزارش مکتب شاپور هیچ اشاره‌ای به اتوبوس‌های درون شهری مشهد در سال ۱۳۱۳ خورشیدی ندارد؛ از این‌رو عمده پژوهشگران ارجمندی چون مهدی سیدی فرخ‌د در کتاب «نگاهی به جغرافیای تاریخی شهر مشهد» به اعتبار آمار تخمینی که آقای کسرائی، متخصص قدیم شهرنایی خراسان، در اختیار نویسنده گذاشته، چنین نگاه‌شده‌اند که «از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۰ شمسی باز هم مهم‌ترین وسیله نقلیه عمومی داخل شهر را در شکه‌ها تشکیل می‌دادند که به مقدار قابل ملاحظه‌ای بر تعداد آن‌ها افزوده شد. در سال‌های بین ۱۳۱۷ و ۱۳۱۹ تعداد درشکه‌ها به حدود ۱۵۰ دستگاه بالغ گردید. در سال ۱۳۱۸ ابتدا دو دستگاه اتوبوس شهری در مشهد به کار افتاد که مسیر آن از فلکه شمالی به خیابان‌های نادری، شاهرضا خسروی و پهلوی و مراجعت از همان طریق بود. ولی به‌علت اینکه بسیار کند و بطئی حرکت می‌کرد و مسیر آن مورد دلخواه همه مردم نبود، در ابتدا استقبالی از آن نشد.»

غلامرضا آذری خاکستر، دیگر پژوهشگر ارجمند مشهدی، نیز به همین استناد در مقاله «روایتی از اتوبوس و اتوبوس‌رانی مشهد از سال ۱۳۱۸ تا امروز» نوشته است: «تحولات اجتماعی در دهه دوم قرن حاضر، توسعه شهر مشهد و افزایش جمعیت سبب شد تا در سال ۱۳۱۸، به همت شخصی به نام بابای هندی و شخصی دیگر به نام علی محمد خان، دو دستگاه اتوبوس در شهر مشهد مشغول کار شود که مسیر اولیه آن‌ها از فلکه شمالی به خیابان نادری، شاهرضا، خسروی، خیابان پهلوی و بالعکس بود. ولی به‌علت اینکه کند حرکت می‌کرد و مسیر آن دلخواه همه مردم نبود، در ابتدا استقبالی از آن نشد.» اما باید گفت که اتوبوس درون شهری نه تنها حداقل یک دهه قبل‌تر از این تاریخ وارد مشهد شده بوده که گویا استقبال زیادی هم از آن می‌شده است. مؤید این حرف دو گزارش و به نوعی «نظم» صنف درشکه‌چی مشهد در سال ۱۳۰۸ خورشیدی است که در روزنامه آزادی چاپ شده است. جریده آزادی در شماره‌های ۴۵ و ۴۶ سال ۴ خود که در ۲۶ خرداد ۱۳۰۸ خورشیدی منتشر شده، زیر تیتَر «نظم» چنین نوشته است:

حضور مبارک حضرت مدیر محترم جریده شریفه آزادی دام بقاءه متظلما به عرض می‌رساند ما بدبختان صنف درشکه‌چی که یک صنف بزرگ این شهر محسوب می‌شویم، چندی است که به‌واسطه اتومبیل‌های کرایه‌شهری مخصوصاً دو اتومبیل بزرگی که اخیراً شخصی هندی به کار انداخته است، داریم از میان می‌رویم ولابد از میان رفتن ما باعث به‌زمن خوردن و محو چند طبقه خواهد شد؛ زیرا الان در این شهر ۱۲۲ درشکه بسته است که این‌ها ۲۳۴ نفر سورچی، ۱۲۲ مهتر و ۱۲۲ نفر مالک دارد و این پانصد نفر هرکدام که چهار نفر نان‌خور داشته باشیم، ۵۲۰ هزارهٔ ۰ نفر می‌شویم. به‌علاوه چندین صنف دیگر که علاف و حداد و نعل‌بند و درشکه‌رنگ‌کن و سراج و نجار مخصوص باشند،

به‌واسطه همین عده درشکه‌کسب و زندگی می‌کنند که محوشدن

ما، عده زیادی را بی‌پاک‌رده و محو می‌شوند.

دهات و کوهپایه‌های اطراف شهر را که اتومبیل کار می‌کند. در شهر نو، فقط دو کوچه و خیابان مهم و بالاخره دو محل در شهر هست که درشکه‌رو است، زیرا سایر محلات از قبیل عیدگاه و نوغان و پایین‌خیابان و سرشور که کوچه صاف درشکه‌رو ندارد که ما در آن محلات کار کنیم و این دو محل ارگ و سراب را هم که اتومبیل‌ها احاطه کرده و راهی به ما درشکه‌چی‌ها نمی‌دهند، در این صورت ما چگونه می‌توانیم کسب نماییم هم خودمان و سایر اصناف مربوط به ما گذران کرده، هم مالیات دولت را بپردازیم؟! نه این است که از میان رفتن ما بدبختان در حد خود صدمه بزرگی به رعایای این شهر بوده و لطمه به مالیه دولت خواهد بود؟ پس از برای خدا فکری به حال ما بدبختان بفرمایید که از بریشانی و قرض و بیکاری و خرج تمام شدیم. هرچند به حضرت اشرف ایالت کبری و حضرت آقای رئیس محترم نظمیه هم عرض نموده و منتظر بذل توجه و مرحمت هستیم. از طرف عموم درشکه‌چی‌ها، یوسف آقا اردبیلی»

این عریضه به امضای ۷۵ درشکه‌چی، پنج نفر حداد، دو نفر سراج، چهار نفر نقاش، یازده نفر علاف و شش نفر نعلبند رسیده است و روزنامه آزادی نیز ذیل آن نوشته است: «معطف توجهات خیرخواهانه اولیای محترم امور را به‌سوی یک عده بدبخت که دارند از هستی ساقط می‌شوند، به نام حمایت اتباع و حفظ رعایای ایران تقاضا می‌نماییم. نمرة اعلان ۱۰۴۷.»

این روزنامه همچنین چند روز بعد در شماره ۵۱ به تاریخ ۶ تیر ۱۳۰۸ می‌نویسد:

به منفعت «شیر و خورشید سرخ»

«در چند شماره قبل نظمم صنف درشکه‌چی را درج نموده و تقاضای عطف توجه اولیای دولت را به حال آسف اشتمال آن‌ها نموده بودم. اینک به موجب سندی که به اداره آزادی سپرده‌اند صنف درشکه‌چی حاضر است در صورتی‌که مساعدتی به احوال آن‌ها شد که بتواند کمافی‌السابق کار کنند روزی ۱۰ تومان که ماهی سیصد تومان باشد، به‌طور اعانه مرتباً به صندوق شیر و خورشید سرخ خراسان بدهند. ما از دو نقطه نظر عطف توجه به حال آن بدبختان را خواهیم؛ اولاً- اینکه یک صنف مهم اتباع داخله نباید به‌واسطه چند هندی از میان برود. ثانیاً- ماهی سیصد تومان اعانه مرتباً به صندوق جمعیت شیر و خورشید سرخ دادن کمک مهمی است که طبعاً مساعدت به احوال را ایجاب نمی‌نماید.»

گزارش‌های آزادی، اطلاعات ارزشمندی دارد؛ نخست اینکه می‌گوید ورود اتوبوس‌های درون شهری به مشهد قبل از سال ۱۳۰۸ خورشیدی و احتمالاً سال ۱۳۰۷ خورشیدی است که رونق کارشان باعث شده است دست‌اندرکاران ۱۲۲ درشکه مشهد در خرداد سال ۱۳۰۸ خورشیدی به رئیس نظمیه و روزنامه آزادی عریضه بنویسند و تقاضای کمک کنند. رونق اتوبوس‌های مشهد را می‌توان به وضوح در خبر دوم روزنامه آزادی در ۶ تیر ۱۳۰۸ دید. آن‌جا که حاضر می‌شوند «ماهی سیصد تومان باشد، به‌طور اعانه مرتباً به صندوق شیر و خورشید سرخ خراسان بدهند.» اگر «مساعدتی به احوال آن‌ها بشود، دیگر نکته مهم این است که نخستین اتوبوس دار مشهد شخصی به نام «بابای هندی» است که در آن سال دو اتوبوس داشته است. این گزارش همچنین از فعالیت دیگر اتومبیل‌های شخصی در امر مسافرتی مشهد خبر می‌دهد که مهم‌ترین و بزرگ‌ترینشان همین دو اتوبوس بابای هندی است.

۱- این گزارش در سال ۱۳۸۸ با عنوان «مشهد در آغاز قرن ۱۴ خورشیدی» با تصحیح و توضیح مهدی سیدی و با همکاری و اهتمام مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی و قطب علمی فردوسی‌شناسی و ادبیات خراسان دانشگاه فردوسی مشهد توسط انتشارات آهنگ قلم به چاپ رسیده است.

● تا پایان دهه ۳۰ خری از بلیت نیست

در سال‌های دهه ۳۰ قرن گذشته اگرچه هنوز هم از درشکه به عنوان وسیله نقلیه عمومی مورداعتماد مردم یاد شد اما تعداد اتوبوس‌های شهری هم مرتباً افزایش یافته است و هماهنگ با توسعه شهر در این دهه خطوط اتوبوس‌رانی متعددی نیز احداث شده است. بنا بر اطلاعاتی که در کتاب «نگاهی به جغرافیای تاریخی شهر مشهد» توسط سرگرد مسعود احمدزاده از بایگانی اداره راهنمایی‌وراندگی مشهد استخراج شده است، در اواخر این دهه تعداد اتوبوس‌های شهری مشهد به ۷۷ دستگاه افزایش یافته است.

اما مشهد چطور به این تعداد اتوبوس درون شهری رسیده است. داستان ازاین‌قرار است که درآمد بالای اتوبوس‌های شهری خیلی‌ها را ترغیب می‌کند که وارد این حوزه شوند. از جمله کسانی که آمارشان موجود است و در سال‌های بعد از بابای هندی و علی محمد خان اتوبوس‌دار شده‌اند می‌توان به حسین باقری (دو دستگاه) و حسین طوسی (یک دستگاه) در سال ۱۳۱۹، حاج سیدمحمدمزاری و حاج حسین مزاری (هرکدام یک دستگاه) در سال ۱۳۲۱ و حاجی‌ایمانی و حاجی‌احمدی (هرکدام یک دستگاه ماشین) در سال ۱۳۲۳



دکه فروش بلیت شرکت واحد و چند نفر از عوامل شرکت واحد، عین یکس سال ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۲ گرفته شده است

اشاره کرد که همگی در یکی از چهار خطی که از سال ۱۳۲۴ تعریف شده است، مسافرکشی می‌کرده‌اند.

علیرضا حسینی مقدم در وبلاگ شخصی خود «تاج دولت ایران» گفت‌وگویی دارد با محمدبرومندرزافی که در سال ۱۳۲۸ راننده یک اتوبوس شورولت دماغ‌دار بوده است. بنا به گفته برومندرزافی «اتوبوس درون شهری در مسیر بست امام‌رضا^(ع) به طرف بالاخیابان، ملک، چهارراه نادری، میدان شهدا (مجسمه)، دروازه قوچان، گوهرشاد، سراب، سعدی، بیمارستان امام‌رضا^(ع) (شاه‌زای سابق) و به عکس بود و بابت طی کردن این مسیر از هر مسافر یک ریال می‌گرفتیم. در آن زمان مشهد دارای چهار خط و هر خط نیز پانزده دستگاه اتوبوس داشت. ظرفیت این اتوبوس‌ها سی نفر بود، ولی همواره پانزده نفر اضافه (سریایی) سوار می‌شدند و ما بابت این مسئله، ۱۰ ریال جریمه می‌پرداختیم. البته خیلی مواقع نیز وقتی از کنار پاسگاه شهربانی چهارراه نادری عبور می‌کردیم، از مسافران می‌خواستیم کف ماشین بشینند، اما بعد‌ها که شهرداری مشهد اقدام به تأسیس شرکت واحد اتوبوس‌رانی کرد، موضوع غیر قانونی بودن سوار کردن مسافر سریایی، قانونی شد. اتوبوس‌های آن زمان شخصی و مربوط به اشخاص پول‌دار بود و یک نماینده از طرف او یا صاحب ماشین در اتوبوس می‌نستت و کرایه‌ها را دریافت می‌کرد.»

آنچه مشخص است تا پایان دهه ۳۰ قرن گذشته نیز هنوز خبری از بلیت یا همان جواز کاغذی سوارشدن به اتوبوس نیست.

● چاپ اولین بلیت‌ها، توسط حاجی باقری تهرانی

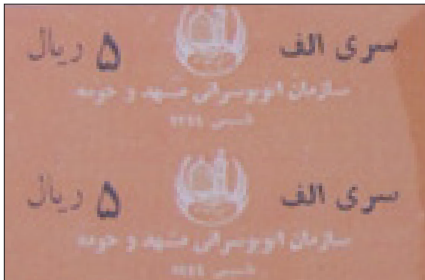
در تهران اما شرایط پیچیده تراست و فعالیت شرکت‌های اتوبوس‌رانی خصوصی قانون و ضابطه خاصی ندارند و چنین شرایطی باعث شده است مجلس به سراغ سامان‌دهی وضعیت اتوبوس‌رانی برود. تصویب قانون تأسیس شرکت اتوبوس‌رانی عمومی در تاریخ ۱۶ بهمن ۱۳۳۱ در مجلس شورای ملی امتیاز اتوبوس‌رانی و نقل و انتقال مسافر به‌طور دسته‌جمعی در داخل هر شهر و حومه آن را به شهرداری محل می‌دهد. تبصره یک این مصوبه چنین امتیازی را منوط به تشکیل یک شرکت واحد سهامی می‌کند که حداقل ۵۱ درصد سهام آن متعلق به شهرداری و بقیه متعلق به اتباع ایران ساکن محل باشد. آیین‌نامه اجرای قانون تأسیس شرکت اتوبوس‌رانی البته در ۱۱ بهمن ۱۳۳۴ از سوی نخست‌وزیر ابلاغ شده و به این ترتیب نخستین شرکت سهامی اتوبوس‌رانی عمومی کشور در تهران با عنوان «شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران وحومه» با سرمایه سیصد میلیون ریالی در ۲۵ فروردین ۱۳۳۵ خورشیدی ثبت و فعال شده است.

تعداد خطوط اتوبوس‌رانی شهر مشهد در این دوره به استناد دفترچه راهنمای شهر ویژه مسافران (چاپ احتمالی شهریور ۱۳۳۶ تا مرداد ۱۳۳۸) پنج خط و نرخ اتوبوس برای هر نفر یک ریال بوده است. اگر چه اتوبوس‌داران این خطوط، خود، نظامی را برای چرخاندن امور طراحی کرده‌اند اما هنوز خبری از شرکت واحد اتوبوس‌رانی مشهد نیست.

نهایتاً آن‌طور که در اعلان یا «بشارت آگهی» منتشره حاجی باقری، مؤسس شرکت اتوبوس‌رانی مشهد، آمده است، این اتفاق در ۲۶ تیر ۱۳۴۴ خورشیدی افتاده است؛ تحول در امر اتوبوس‌رانی شهرستان مشهد که اهالی محترم مدت‌ها در انتظار آن بوده و خواستار تشکیلات و تأسیسات منظم آن بودند، حسب الامر تیمسار معظم سپهبدامیر عزیزی»



آگهی شروع رسمی فعالیت شرکت واحد اتوبوس‌رانی، ۲۶ تیر ۱۳۴۴ خورشیدی



نیابت تولیت عظم‌ا و استاندار محترم استان خراسان، با همکاری شهرداری شهربانی اداره راهنمایی و شرکت سهامی اتوتوکل به مرحله اجرا درآمده و روز شنبه، بیست و ششم تیرماه که مصادف با ولادت با سعادت حضرت ختمی مرتبت محمدبن عبد...^(ص) و مولود مسعود سرور ورهبر عالم شیعه، حضرت امام جعفر صادق^(ع)، می‌باشد، به‌دست تیمسار سپهبدامیر عزیزی، استاندار معظم و نیابت تولیت عظم‌ا، به‌نام نامی شاهنشاه افتتاح خواهد شد و شرکت واحد اتوبوس‌رانی شهرستان مشهد رسماً کار خود را آغاز و به مناسبت تیمن و تبرک و میمنت این روز فرخنده تا ساعت ۹ بعدازظهر آن‌روز به رایگان مسافران محترم را ایاب‌وذهاب می‌دهد.»

در همین آگهی است که برای نخستین بار نامی از چاپ بلیت اتوبوس آمده است. در ادامه این بشارت آمده است: «اینک برای استحضار اهالی محترم شهرستان مشهد گزارش قسمتی از کارهای انجام‌شده و برنامه کار این شرکت به‌شرح زیر اعلام می‌گردد:

۱. تهیه ۳۵ دستگاه اتوبوس مدرن آخرین سیستم که وسایل راحتی مسافرین محترم را از هر جهت تأمین می‌نماید که بعداً نیز تدریجاً به تعداد آن‌ها اضافه خواهد شد؛

۲. تهیه سی دستگاه گیشه مدرن و لوکس جهت فروش بلیت که تا روز افتتاح شش دستگاه از آن‌ها آماده و بقیه نیز تدریجاً نصب خواهد گردید؛

۳. استخدام بهترین رانندگان و کمک‌رانندگان از لحاظ سوابق کار، سطح معلومات و آداب معاشرت در دو شیفت هشت‌ساعتی؛

۴. استخدام بلیت‌فروش در خارج از اتوبوس‌ها در ایستگاه‌های معینه در دو سرویس هشت‌ساعتی؛

۵. تهیه لباس و کلاه متحدالشکل جهت رانندگان و کمک‌رانندگان در دو رنگ متمایز و مشخص؛

۶. طرح و تهیه آرم مخصوص شرکت با علامت گنبد و گلدسته حضرت علی‌بن موسی‌الرضا^(ع)؛

۷. تهیه آرم مخصوص و پلاک شماره جهت کارگران؛

۸. نصب تابلوهای راهنما در ابتدا و انتهای خطوط؛

۹. چاپ بلیت جهت رفاه و تسریع کار مسافرین محترم؛

۱۰. نصب صندوق‌های مخصوص در ابتدای خطوط جهت شکایات و انتقادات مسافرین محترم.

البته آن‌طور که محمدبرومند زرافی در گفت‌وگوی خود گفته است و از چند سند دیگر برمی‌آید، چاپ بلیت کاغذی به سال ۱۳۴۷ موکول شده است؛ با این حال نخستین اخباری که مربوط به قیمت بلیت و چک کردن آن آمده است مربوط به سال ۱۳۴۸ است. در خبر اول که در صفحه ۸ بخش سخن روز روزنامه کیهان شماره ۷۷۰، تاریخ ۶ فروردین ۱۳۴۸ آمده، کرایه یا همان بلیت همچنان یک ریال بوده است؛ اما بنا بر آگهی شرکت واحد اتوبوس‌رانی مشهد و حومه که در روزنامه آفتاب شرق ۱۵ اردیبهشت ۱۳۴۸ منتشر شده، چنین آمده است: «به‌اطلاع عموم اهالی محترم می‌رساند از این تاریخ تا اطلاع ثانوی مشخصات بلیت‌های مخصوص استفاده از اتوبوس‌های شرکت واحد برای حومه مشهد به‌شرح زیر خواهد بود؛

بلیت‌های پنج‌ریالی دارای زمینه زرد و متن بنفش؛

بلیت‌های هفت‌ریالی دارای زمینه آبی و متن قرمز؛

بلیت‌های ده‌ریالی دارای زمینه سبز و متن آبی.

ضمناً بلیت‌های سابق که اهالی محترم از باجه‌های شرکت خریداری نموده‌اند و فاقد مشخصات فوق‌الذکر است، فقط تا آخر روز بیستم اردیبهشت‌ماه ۴۸ دارای اعتبار خواهد بود. مدیرعامل، سرگرد ابروانی» شکل ارائه هم آن‌طور که در اعتراض یکی از اهالی مشهد منتشره در روزنامه خراسان به تاریخ ۲۱ مرداد ۱۳۴۸ آمده، به این صورت بوده است: «... بهتر است مانند خطوط داخل شهر عمل گردد و هر یک از مسافرین به محض سوار شدن در اتوبوس بلیت ارائه و تسلیم نمایند تا هم از تشریفات زائد که موجب معطلی و نااحتی مسافرین می‌شود جلوگیری گردد و هم حقوق کنترل‌چی‌ها صرفه جویی شود.»

● «من‌کارت» آمد

به استناد خبر کوتاه صفحه ۴ روزنامه اطلاعات، منتشره ۱۹ مهر ۱۳۵۲، انجمن شهر مشهد در جلسه شب ۱۸ مهر ۱۳۵۲ انحلال شرکت واحد و تبدیل آن به سازمان اتوبوس‌رانی را به تصویب رسانده است. از این سال چاپ بلیت کاغذی با شکل‌ها و میالغ مختلف ذیل نظارت سازمان اتوبوس‌رانی صورت گرفته است تا اینکه ۱۴ اسفند ۱۳۸۹ اعلام شد: از امروز هزینه اتوبوس شهری به‌صورت الکترونیک و با «من‌کارت» پرداخت می‌شود.

از این تاریخ فرایند کنارگذاری بلیت‌های کاغذی هم شروع شد تا اینکه نهایتاً در یکم‌آذر ۱۳۹۰، جشنواره «خدا حافظی با بلیت کاغذی» نیز در مشهد برگزار شد. به این ترتیب فعالیت‌های پرهزینه، زمان‌بر و تاندازه‌ای غیرقابل اعتماد مربوط به چاپ، توزیع و جمع‌آوری بلیت‌های کاغذی برای همیشه کنار گذاشته شد و جای خود را به سیستم خودکار جمع‌آوری کرایه داد که امروز چهارده سالگی خود را تمام کرد.