

نخستین گاراژهای مسافربری ایران

۲۹ بهمن ۱۳۹۳ ساعت ۱۶:۱۵

پایانه های حمل و نقل بین شهری مسافرین یکی از پر سابقه ترین ارکان هر شهر در طول تاریخ ایران بوده است، چرا که همواره گروهی در پی سفر به نقاط گوناگون برآمده و در پی آن مراکزی تحت عنوان کاروانسرا دایر می شده است.

اما با گذر زمان و رسیدن به دوره قاجار شاهد تبدیل شدن این کاروانسراها به گاری خانه ها می باشیم و در اواخر این دوره شاهد گاراژهایی که مسئولیت حمل و نقل مسافرین را بر عهده می گرفتند، البته آن هم با آداب و رسوم منحصر به فرد، چنانچه جعفر شهری در این باره می نویسد درباره ی این دفاتر و امور مربوط به آن که حمل و نقل بار و مسافرت است لازم به پیش سخنی می باشد، مبنی بر اینکه این دفاتر چگونه به وجود آمدند و تاریخ حضورشان در کشور در حالی که این شغل و اینگونه دفاتر تا آن زمان ناشناخته بود از چه زمان باید تعیین بشود؟

باید گفت گاراژها و دفاترشان تا پیش از پیدایش اتومبیل کاروانسراها و گاری خانه هایی بودند که در آن ها گاری ها و درشکه ها و کالسکه ها و (دلیجان) ها گرد آمده بارگیری و مسافرگیری می شدند تا کم کم که اتومبیل پیدا شد و با زیادتر و زیادتر شدنشان به تدریج گاری خانه ها تبدیل به گاراژ و دکان های جلوشان که انبار بار و محل اجتماع مسافران گاری ها و کالسکه دلیجان ها و تقریباً بلیط فروشی آن ها بود به صورت دفاتر گاراژ درآمدند و مسلم است که مقدم بر همه در تأسیس دفتر و به اختیار گرفتن امور اتومبیل گاری خانه دارها و تعمیرکاران گاری ها و کالسکه ها و مانند آن بودند که تا حدی آشنایی قبلی با وسایل چرخ دار حمل و نقل داشتند.

مرکز این گاری خانه ها و کالسکه خانه ها در خیابان (چراغ گاز) یا (چراغ برق) بود که مرکز شهر نیز به حساب می آمد و هر مسافر و دارنده ی بار به سهولت می توانست خود را به آن برساند و دلیل مرکز شدن گاراژها در آن خیابان این بود که برای مسافر آشنای با محل فقط وسیله ی نقلیه اش تفاوت کرده برای مؤسس گاراژ همه چیزش از محوطه و انبار و دفتر آماده فقط اسمش از گاریخانه به گاراژ فرق می نمود، علاوه بر آنکه تا سال ها بعد، هنوز گاری و سفر و ارسال بار با گاری ادامه داشته همگام هم مسافر و بارگیری می شدند و دوم این که کمپانی های اتومبیل فروشی بنا به همان سابقه ی حمل و نقلی آن در همین خیابان افتتاح شد.

ابتدا گاراژ تنها به یک صورت بود که هم محل جا دادن اتومبیل سواری و هم پذیرفتن اتومبیل های (لاری) و کامیون های باری

بود که برای سواری ها مسافر و برای باری ها بار می گرفتند، تا کم کم که با افزون شدن هر روزه ی اتومبیل و کامیون و فراوانی بار و مسافر، گاراژسواری از گاراژباری تفکیک شده هر کدام وضع و کاری جداگانه گرفتند و چند کاروانسرا سواری خانه و چند از آن کامیونخانه گردید.

این حالت که طفیل گاراژ و کمپانی فروش اتومبیل شده همچنان باقی بود تا اماکن خیابان تکافو ننموده لازم شد شعاع پیدا بکند و مؤسسين جديد تا از محلّيت و مرکزيت خیابان چراغ برق دور نشوند تعدادی به طرف شرق آن یعنی (چهارراه سرچشمه) و (سه راه امین حضور) و تعدادی به طرف غرب یعنی (خیابان ناصریه) و خیابان باغشاه (خیابان سپه) کشیدند و با پیدا شدن اتوبوس بیابانی دفاتر سواریشان به دفاتر اتوبوس و دفاتر باریشان در اثر بزرگ تر و حجیم تر شدن کامیون ها با خود گاراژشان که اماکن وسیع تر می خواستند به خیابان های دوردست نزدیک بیابان مانند خیابان گارماشین (خیابان ری) و خیابان خراسان و دروازه ی خراسان و خیابان شوش و خیابان گمرک و قزوین و خیابان مازندران کشیده شدند.

اولین گاراژ

اولین گاری خانه ای که نام گاراژ گرفت گاریخانه سید اسدالله بود که پس از (قانون سجل احوال) و سجل گرفتن به اسم حسینی درآمده به شیشه ی در دکان نبش گاریخانه اش (گاراژ حسینی) نوشته شد. در سیصد قدمی خیابان چراغ برق از میدان توپخانه (سپه) در سمت جنوب و پس از آن گاراژ فولادی مقابل مقابل کوچه ی محله ی عرب ها در همین خیابان نزدیک (کارخانه برق امین الضرب) در جهت شمال و پس از آن (گاراژ فرد شیشه) در سه راه امین حضور انتهای همین خیابان که گاراژ حسینی در گاراژ سواری تثبیت گردید و آن دوی دیگر به صورت باری خانه درآمدند.

جور نمودن مسافر

اگرچه گاراژ از مشاغلی بود نوظهور و ناشناخته که تا آن زمان یعنی اوایل حکومت رضاشاه کسی با آن آشنایی نداشت اما کارکنانش همان گاری خانه دارهای پیشین بودند با اخلاق و صفات گاری خانه داری و آشنایان با مسافرگیری و بلیط فروشی و حقه بازی ها و سرگرم کردن مسافران و سر دواندن و امروز و فردا کردنشان با نیرنگ سازی و زبان بازی تا جمع شدن و تکمیل مسافر و کم و زیاد نمودن قیمت بلیط و مانند آن اگرچه در گاریخانه داری بلیط و بلیط فروختن شناخته نشده بود.

جعفر شهری می نویسد در این باره باید گفت در گاری خانه داری ترتیب کار گاریخانه دار با مسافر به این صورت بود که با پیدا شدن مسافر، اول بار او را می خواستند که بیاورد و وعده نزدیکی که مثلاً برای همان روز یا روز بعد و بعد از آن بدهند و پس از آن پول کرایه اش را که نقداً و یا با پیش کرایه گرفتن دریافت بکنند و از آن به بعد هم که تا پر شدن ظرفیت و بار، مسافر را بازی می دادند! مسافر در آن روزگار نه چنان فراوان بود که بتواند در هر روز گاری ای پر شده حرکت بکند، مخصوصاً که یک گاری واحد هم هرگز نمی توانست روانه بشود و در اثر بدی راه ها و مخصوصاً نامنی و دیگر امور لازم بود حتماً چند گاری که حداقلشان چهار و

پنج دستگاه می شدند با هم حرکت بکنند و واضح است این امر هم مستلزم آن بود که مسافر همه دستگاه هایشان تکمیل بشود که این نیز با کمی مسافر به کمال آوردن برای چند گاری در یک روز و دو روز امکان پذیر نمی گردید، مگر مسافر و مسافرینی که به آخرین نوبت یعنی نزدیک به اکمال برسند.

گاراژدار

غرض از گاراژدارهای مسافرکش و طرز عملشان با مسافران بود که اگرچه اسمشان عوض شده از گاری خانه دار به گاراژدار ترقی نموده بودند، اما همچنان رفتار و کردار دروغگویی و ریشخندبازی و امروز فرداکنیشان درباره مسافر باقی مانده بود که اول حرفشان به مسافر این بود که چند نفرید و این که قلم به دست گرفته، شتابان چنانکه گویی منتظر همین مسافر یا همین چند مسافر است آن را به روی کاغذ آورده اسم و اسم هایشان را بنویسد و مطالبه پول نموده بگوید، بده! بده، زودباش پول کرایه ات را بده برو سوار شو! اینک به کجا سوار شود و سوار که و چه بشود! که گاهی در اصل اتومبیلی در گاراژ نبود نامعلوم و آنقدر بود که او پولش را گرفته بلیط انتظار به دستش داده بود و هرآینه مسافر هم از اتومبیل و حرکت اثری مشاهده نکرده سراغ پس گرفتن پول برود نه از فروشنده ی بلیط اثری ببیند نه از متصدی دفتر که جایشان با افراد دیگر عوض شده باشد، تا آن وقت که مسافرشان تکمیل و سروکله شان پیدا بشود.

ماشین های گاراژ

این گاراژها را دو نوع وسیله در اختیار بود، یکی سواری، یکی (لاری) (وانت مسقف). سواری های چهار نفره و شش نفره که در سواری ها چهار نفره شان شش مسافر و در شش نفره هایشان هشت مسافر جا می دادند و لاری هایشان که در ظرفیت دوازده مسافر بود و در آن بیست و چهار مسافر می نشاندند و از آنجا که حتی برای سواری شاگرد شوfer از واجبات بود شاگرد را روی گلگیر طرف راست (سمت شاگرد) می نشاندند و در لاری روی رکاب جا می دادند.

سواری ها بخاطر کمی ظرفیت مسافرشان زودتر تکمیل شده رفت و آمد و دردسرشان کمتر بود، اگرچه برای مسافران اول آن یکی دو روز وقت می گرفت، اما لاری هایشان تقریباً وضعیتی مانند گاری ها داشت با تفاوت اینکه در این زمان که مقارن با اوایل حکومت رضاشاه بود و جاده ها امنیت گرفته بود لازم نبود که چند دستگاهشان با هم حرکت بکنند و زودتر از آن ها پر و آماده می شدند، اما همین ها نیز کمتر اتفاق می افتاد که در یک روز آماده شده امروز و فردا نداشته، حقه بازی ها و حرف و سخن ها و گول زدن های این ساعت آن ساعت در پیش نیامده مسافر بتواند بلیط خریده سوار شده یا سر وقت معین حرکت بکنند.

این اتومبیل ها که در ابتدا از یک دستگاه فورد کلاچی در گاراژ حسینی شروع بکار نمود تا وقتی که به چهار پنج دستگاه رسید متعلق به صاحب گاراژ بود که تقریباً در گاریخانه داری ترسش ریخته توانسته بود اتومبیل بخرد و در دلالی و بلیط فروشی که نام گاریخانه اش به گاراژ و دکانش به دفتر تبدیل شده هم ماشین دار و مالک و هم گاراژدار بشود.

نرخ کرایه

کرایه این اتومبیل ها بی اندازه بالا بود. یعنی برای هر مسافر از تهران به قم برای هر نفر پنج تومان و از تهران به مشهد و بالعکس نفری سی تومان، قیمتی که برای مسافران گاری گذاشته شده بود و برای لاری ها نصف این قیمت یعنی نفری بیست و پنج قران، در حالی که با گاری راه طهران تا قم چهار روز و تهران تا مشهد سی، تا چهل روز، در حالیکه اولی با اتومبیل هشت ده ساعت و دومی دو روز با تفاوت خرج توی راه راننده، چه خرج گاری چی و شوfer طبق رسم با صاحب وسیله بود که به یک دهم و کمتر تقلیل پیدا می نمود و اینکه گاری ها حداقل برای هر دستگاهش سه نفر یعنی یک گاری چی و یک شاگرد و یک مهتر که پذیرایی اسب ها می نمود لازم داشت که حقوق آن ها نیز اضافه بر مخارج می گردید، در حالیکه در اتومبیل چه سواری و چه لاری به دو نفر تقلیل می یافت و این خود فایده صاحب اتومبیل می آمد، با کمتر بودن شکست و بست و خرابی و مرگ و میر اسب و معطلی که آن ها نیز در جمع به سود او تمام می شد، در این معنی که با پنج تومان کرایه گاری و کارکنانش چهار روز معطل شده، در اتومبیل چند ساعت و در لاری باز به حساب سواری و سودمندتر از آن که دوازده نفر ظرفیتش دو برابر گردیده با همه ی نصف قیمت بلیطش باز همان بلیط سواری می افتاد، با کسر مخارجش نسبت به گاری که گاری در تعطیل و توقف خرج علیق اسب هایش برجا و در اتومبیل منها می گردید، بعلاوه که تا یک خروار و زیادتر که به کف لاری بار زده می شد.

حقوق شوfer

از آنجا که بهمان نسبت که نرخ کرایه اتومبیل بالا بود بهمان نسبت هم حقوق شوfer و شاگرد شوfer، که هر شوfer تا ماهی سی و چهل تومان که حقوق بالاترین مقامات کشوری و لشکری بود اجرت می گرفت و شاگردش یک سوم آن که اجرت تا ده کارگر می آمد، علاوه بر مخارجشان که تماماً بعهده صاحب ماشین بود، اضافه بر عواید توی راهشان از مسافر و بار و نهار که کلاً مجانی و از طرف قهوه چی ها و رستوران دارهای بین راه تا جلو قهوه خانه و رستوران آن ها توقف کنند افتخاراً تقدیم شده، از آن سو در صورت حساب مالک ماشین نوشته می شد و تقریباً تمام حقوقشان پس اندازشان بود.

گاراژداری

شغل گاراژداری و حمل و نقل و همچنین ماشین داری از مشاغلی بود که توانست به سرعت و زودتر و زیادتر از هر شغلی توسعه پیدا کند و طولی نکشید که امکان یافت در هر یکی دو خیابان گاراژ و در هر چند خانواده یکی شوfer و شاگرد شوfer پیدا شود و اتومبیل هایی که یک ماه پس از دیگری در انواع مختلف وارد شده به چشم بخورد و گاراژدارهایی که هر روز بر اتومبیل ها و شعبات گاراژشان اضافه بشود، از جمله همین لاری ها که برای مسافرکشی از بهترین و پرسودترین درآمدند.

اتومبیل هایی در ردیف (وانت بار) های امروزی که اطرافشان با تورهای سیمی ضخیمی پوشیده شده دو ردیف نیمکت چوبی از

داخل در دو طرفشان به درازا تعبیه شده بود و سواری هائی که از لاستیک توپُر و اتومبیل های پر شکست و بست و خرابی اول به سواری های لاستیک بادی سریع السیر کامل تر تبدیل شده می توانستند سودهای بهتر داده باری هایی به نام کامیون که تا دو تُن و نیم که هشت تُن بارشان می شد بهره ی سرشار برسانند.

سواری ها را تا دو سه نفر اضافه مسافر می زدند و لاری ها را دو برابر و زیادتر ظرفیت یعنی تا بیست و پنج نفر که کف آن ها را تا لب صندلی بار خوابانده مسافران را روی بارها دو زانو کنار هم و لابلائی هم می نشانند و عقبشان را پنج شش مسافر بطوری که پشتشان به داخل اتومبیل و پاهایشان از بیرون به طرف زمین آویزان باشد جفت هم قرار داده، تا نیفتاده دچار سقوط نشوند جلو شکمشان طناب می کشیدند که مسافران داخل آن را (طلاری!) و بیرونی ها را (طنابی) گفته به دهاتی های بی زبان و آن ها که می خواستند کمتر پول بدهند اختصاص می دادند، مسافران چون از اتومبیل پیاده می شدند در اثر گرد و غبار و گل و لائی که از چرخ های عقب ماشین و خرابی و خاک آلودی جاده به سر و رویشان نشسته بود یکدیگر را نمی شناختند و مسافرانی که در اثر تکان های شدید اتومبیل و دست اندازهای جاده ها که گاهی تا طاق ماشین به بالا پرت می شدند باید روزها خستگی و کوفتگی در کرده بسا که معالجه بشوند، از آنجا که کمتر مسافری می توانست از ماشین پیاده شده، اگرچه (طلاری) بلیط گرفته در داخل لاری نشسته باشد سروکله اش از اثر حرکات و بالا و پایین پریدن اتومبیل های بدون کمک فنر به سقف و گوشه کنار آن نخورده، نشکسته و بالا آمده نشده دیگر اندامش که سلامت مانده باشد، اگرچه سواری هایشان نیز نمی توانستند از این کمتر زخمی داشته باشند، چرا که هنوز جاده ها نه تنها آسفالت بلکه شوسه هم نشده کم و بیش راه های سنگلاخ از میان رفته ی زمان صفویه بود که اندک تعمیر شده بودند.

منبع: تقدس

آدرس مطلب :

<https://www.cafetari.kh.com/news/۲۹۶۲۸/ایران-مسافرپر-گاراژهای-نخستین/>