■ روزنامه فرهنگی، اجتماعی صبح ایران ■ صاحب‌امتیاز: سازمان صداوسیمای جمهوری اسلامی‌ایران ■ مدیر مسؤول: مهدی عرفاتی

جام جم

■ شاپا: ISSN۱۷۳۵-۳۶۳۷
■ پایگاه اطلاع‌رسانی: www.jamejamonline.ir www.jamejamdaily.ir
■ پست الکترونیکی: info@jamejamdaily.ir

■ تهران، بلوار میرداماد، جنب مسجد الغدیر، شماره ۱۲۹
■ تلفن: ۲۳۰۰۴۰۰۰-۰۲۱ ■ دورنگار تحریریه: ۲۳۰۰۴۴۳۳
■ سازمان توزیع: ۶۱۹۳۳۱۱۵ ■ کدپستی: ۱۹۱۱۶۱۸۴۱۳
■ امور مشترکین: ۶۱۹۳۳۱۱۵ ■ سازمان آگهی‌ها: ۴۹۱۰۵۰۰۰
■ شماره پیامک: ۳۰۰۰۱۱۲۴۰ ■ تلفن گویا: ۲۳۰۰۴۴۴۴
■ چاپ: چاپخانه روزنامه جام جم

سه‌شنبه ۱۶ شهریور ۱۴۰۰ | ۲۹ محرم ۱۴۴۳ | ۲۰ صفحه | سال بیست و دوم - شماره ۶۰۲۶ | Tuesday - September 7 , 2021

حدیث روز: الخصال

پیامبر اسلام(ص)

دو نعمت است که شکر آنها گزارده نمی‌شود؛ امنیت و سلامتی

واحه: مولوی

دور مرو سفر مجو پیش تو ست ماه تو
نعره مزن که زیر لب می‌شنود ز تو دعا

امروز در تاریخ:

- آغاز به کار کارخانه برق تهران با نیروی توربین‌های گازی (۱۳۴۴ ش)
- احداث خطوط سریع‌السیر اتوبوسرانی تهران در انجمن شهر تصویب شد. (۱۳۴۹ش)
- تصویب اعلام حکومت نظامی در تهران به درخواست شریف‌امامی نخست‌وزیر پهلوی (۱۳۵۷ش)
- تسلیم ایتالیا به متفقین در جریان جنگ جهانی دوم (۱۹۴۳م)
- روز جهانی مبارزه با بیسوادی

اوقات شرعی:

اذان ظهر: ۱۳/۰۲ — غروب آفتاب: ۱۹/۲۳
اذان مغرب: ۱۹/۴۱ — نیمه‌شب شرعی: ۰۰/۱۹
اذان صبح (فردا): ۵/۱۶ — طلوع خورشید (فردا): ۶/۴۲

وضعیت آب و هوای امروز

تهران	اهواز	اراک	تبریز	رشت	سمنان	شیراز	زنجان
۲۲ / ۳۵	۲۸ / ۴۷	۱۴ / ۳۵	۱۷ / ۳۱	۲۰ / ۲۶	۲۳ / ۳۷	۱۷ / ۳۶	۱۴ / ۳۰

حکمت ۱۷۹: نهج‌البلاغه

لجاجت و ستیز، تدبیر را دور می‌کند.

نگاه

مانسل اتوبوس‌های دوطبقه هستیم

محمد عکاف
روزنامه‌نگار

اگر به یک دهه هشتادی بگویی یکی از زیباترین تصاویر زندگیت تماشای شهر از طبقه دوم اتوبوس‌های دوطبقه بوده است و از آن بالا، حس مسافر هواپیمایی را داشته‌ای که از پل سیدخندان تا توپخانه را میان ابرها مسافرت کرده است برایش حتما غیرقابل باور است. بله، مانسل اتوبوس‌های دوطبقه هستیم که بلندترین جای دنیا، طبقه دوم این اتوبوس‌های شگفت‌انگیز بود که برای سوار شدنش مدت طولانی خانواده‌هایمان را معطل می‌کردیم تا به جای اتوبوس‌های بنز یک طبقه با صندلی‌های چرمی قرمز رنگ، خودمان را به اوج آرزوهایمان، اتوبوس‌های دوطبقه با صندلی‌های چرمی سرمه‌ای برسانیم و چقدر این رؤیای کودکانه زود تمام می‌شد و چقدر مقصد آرزوهایمان کوتاه بود. هنوز یک دل سیر توی رویاهایمان چرخ نزده بودیم که باید از دلبر دوطبقه دست می‌کشیدیم و از پله‌های آرزوهایمان پایین می‌آمدیم و با حسرت از او جدا می‌شدیم. سقف آرزوهای ما همین بود و شاید به همین دلیل است که در طول زندگی چهل‌وچند ساله، اوج پریدن‌هایمان از ارتفاع یک اتوبوس دوطبقه بیشتر نشد.

به همین دلیل فرق زیادی است بین نسل ما و نسل امروز. ما بچه‌های پشت‌بام‌های خانه‌های یک طبقه بودیم و ارتفاع هیجانمان خیلی بلند نبود و نسل امروز که خانه‌اش در طبقه چهل و چندم آسمانخراش است و تصویر عادی روزانه‌اش تماشای برج میلاد، حتما قد و اندازه آرزوهایش با نسل ما فرق می‌کند. این قدر زیاد که گاهی درک خواسته‌ها و باورهایشان سخت و مبهم است. نسل امروز، دنیا را برای تحقق آرزوهایش کوچک می‌بیند، چه برسد به خانه‌ها و اتوبوس‌هایش. آن قدر کوچک و مجازی که انگار دنیای واقعی ما برایشان مجازی است و واژه‌های آرمانی ما آن قدر مبهم که به‌سختی درک می‌کنند. سرعت تغییرات جهان ما آن قدر زیاد است که تعریف کردن نه از ۵۰ سال و ۳۰ سال گذشته، بلکه از یک دهه قبل برایشان شبیه تعریف کردن داستان‌های قدیمی است. نسل ما نسل ساده و بی‌شیله‌پیله‌ای بود که جایزه نمره ۲۰ ریاضی‌اش سوار شدن اتوبوس دوطبقه خط سیدخندان- توپخانه بود.

گفت‌وگو با خسرو معتضد درباره اتوبوس در ایران

دشمن درشکه‌چی‌ها

کافه میرداماد

اتوبوس دوطبقه به مرور محبوبیت خود را بین مردم از دست داد

طاهره آشیانی
روزنامه‌نگار

از شلوغی اتوبوس‌های درون‌شهری می‌نالید، شاید اگر بدانید اوضاع اتوبوس‌های تهران از همان زمانی که به اتوبوس‌های شرکت واحد معروف بودند تا الان که کمتر کسی از کلمه «واحد» استفاده می‌کند؛ همین بوده، کمی آرام شوید. هیچ قانونی و هیچ پلیس و شهرداری چی نتوانست، این قانون را که در داخل اتوبوس کسی نباید بایستد و مسافر باید به اندازه صندلی‌ها سوار شود را اجرایی کند. شاید اولین دلیلش این باشد که هیچ‌وقت در ایران و به‌خصوص کلانشهرها، اتوبوس به اندازه کافی وجود نداشته و در یک کلام حمل‌ونقل عمومی استاندارد و قابل‌قبول نبوده است. هرچند ۱۰۲ سال از ورود اولین اتوبوس‌ها به ایران می‌گذرد و در همه این سال‌ها همه مسؤولان دولتی و شهری در اولین وعده‌های خود سر و سامان دادن به حمل‌ونقل شهری و اتوبوس را اولویت داده‌اند اما تاکنون که هیچ‌کدام اجرایی نشده. حالا چرا ما رفتیم سراغ اتوبوس شهری؟ به این دلیل که در سال ۱۳۴۹ در چنین روزی در انجمن شهر تهران راه‌اندازی خطوط سریع‌السیر اتوبوسرانی تصویب شد. از همان قدیم مسؤولان شهر می‌دانستند که اگر می‌خواهند رضایت مردم را جلب کنند باید آنها را زود به مقصد برسانند و اتوبوس‌های استاندارد در اختیار مردم بگذارند و شرایط انسانی در حمل‌ونقل اجرا کنند اما هنوز هم در بر همان پاشنه یک قرن قبل می‌چرخد و مردم به اصطلاح روی زمین می‌مانند و اتوبوس و خط ویژه کم است و...

اتوبوس دیر به ایران رسید

خسرو معتضد که تاریخ ایران را مثل کف دستش می‌شناسد و برای هر جمله‌ای که می‌گوید یک مرجع ذکر می‌کند، می‌گوید: ایران در استفاده از اتوبوس‌های شهری از کشورهای همسایه و منطقه عقب‌تر بود. عراق مستعمره انگلستان بود و اتوبوس داشت، سوریه و لبنان مستعمره فرانسه بودند و آنها هم مترو و اتوبوس داشتند، مصر کشور پیشرفته‌ای بود و حمل‌ونقل شهری مناسبی داشت. ایران هم قبل این که اتوبوس وارد کند تراموای اسبی داشت. پادشاهان قاجار به اروپا سفر می‌کردند و به هرچه می‌دیدند علاقه‌مند می‌شدند و دوست داشتند از آنها در ایران هم باشد. مثلا ناصرالدین‌شاه راه‌آهن را به تهران آورد و خط راه‌آهن را تا شاه‌عبدالعظیم کشید که همان زمان هم با اعتراض درشکه‌چی‌ها روبه‌رو شد و آنها در سفارت انگلیس بست نشستند که قطار، کاروکاسبی آنها را کساد کرده است. اتوبوس هم از زمان احمدشاه قاجار وارد ایران شد. چند دستگاهی آوردند، آن زمان ترکیه و دبی از اتوبوس استفاده می‌کردند و ایران تقریبا از این حمل‌ونقل عقب مانده بود. ایرانی‌ها بیشتر از درشکه استفاده می‌کردند. در سال ۱۳۲۷ که اتوبوس و تاکسی در تهران زیاد شده بود باز هم حدود ۹۰۰ درشکه در تهران فعال بود. از سال ۱۳۰۴ رضاشاه روی استفاده از اتوبوس برای حمل‌ونقل شهری متمرکز شد. اوایل اتوبوس‌ها در اختیار بخش خصوصی بود، نماینده‌های مجلس و کاسب‌های بازار در خطوطی که مشخص شده بود اتوبوس راه‌اندازی می‌کردند.

خانم‌ها سوار اتوبوس دوطبقه نمی‌شدند

اتوبوس‌های قدیمی کوچک و کمی از مینی‌بوس بزرگ‌تر بودند و حدود ۳۰ صندلی داشتند. فرهنگ اتوبوس‌سواری جا نیفتاده بود و بیشتر اوقات برای سوار شدن به اتوبوس و نشستن روی صندلی دعوا و کتک‌کاری می‌شد. آنهایی که قلدر بودند، می‌توانستند سوار شوند و بچه‌ها و خانم‌ها و سالمندان معمولا جامی‌ماندند. آن‌طور که در نشریه پارس نوشته شده بیشتر شوفر و شاگرد شوفرها هم بسیار بی‌ادب بودند و بد با مردم رفتار می‌کردند و اشتباه خطرناکی که انجام می‌دادند این بود که با مسافران به پمپ بنزین می‌رفتند. روزنامه‌های آن زمان و همین نشریه پارس آن‌قدر در این باره نوشتند که این کار ممنوع شد. در سال‌های ۱۳۲۸-۱۳۲۷ آن‌قدر مردم شاکی شده بودند که اتوبوس‌ها باید فقط به تعداد صندلی‌ها مسافر سوار می‌کردند و اگر پلیس سرچهارراه مسافران را می‌دید که داخل اتوبوس ایستاده‌اند، آنها را پیاده می‌کرد و راننده را جریمه. بعد از کودتای ۲۸ مرداد بود که محمدرضا پهلوی دستور خرید اتوبوس‌های بنز دماغ‌دار را از آلمان داد. اتوبوس‌هایی که از جنگ جهانی دوم مانده بودند و سال ۱۳۳۵ شرکت واحد اتوبوسرانی تحت نظر شهربانی برای سر و سامان دادن به خطوط تشکیل شد. سال ۱۳۳۷ اولین اتوبوس دوطبقه وارد ایران شد که بسیار هم مورد توجه قرار گرفت. عکس این اتوبوس در میدان سپه روی جلد روزنامه اطلاعات منتشر شد و آمریکایی‌هایی که در ایران بودند هم از این اتوبوس عکس گرفتند و آن را به خارج فرستادند اما مردم از اتوبوس دوطبقه که بعدها تعداد آن زیادتر شد استقبال نکردند. خانم‌ها که اصلا به طبقه دوم نمی‌رفتند و مردها هم مجبور می‌شدند به طبقه دوم بروند. اتوبوسرانی در همه کشورها پیشرفت کرده و یکی از وسیله‌هایی است که مردم دیگر کشورها تمایل دارند از آن استفاده کنند اما راستش را بخواهید در ایران ما اتوبوسرانی مثل کشورهای آفریقایی است، شلوغ و بی‌نظم و تا مردم مجبور نباشند از آن استفاده نمی‌کنند. الان هم مثل سابق است، شلوغ و بی‌نظم.

خرده‌روایت‌های اتوبوسی

بنز دماغ‌دار

سال ۱۳۰۵، رضاخان از شوروی اتوبوس‌های «ریس» را وارد کرد و هشت خط اتوبوسرانی راه‌اندازی کرد. این خطوط ابتدا به‌صورت خصوصی بود. ولی بعدا به دلیل درگیری سر مسافرها، شرکت واحد تاسیس شد. این اتوبوس که به آن بنز دماغ‌دار می‌گفتند، در دوران رضاخان وارد شد. ابتدا برای مسیرهای برون‌شهری تهران بعدش هم با گسترش شهر تهران، به داخل شهر آورده شد. نامگذاری‌اش هم به دلیل شکل ظاهری آن بود وگرنه کارخانه بنز چنین اسمی روی آن نگذاشته بود. کرایه‌اش یک ریال بود. درش هندلی بود.

دکمه‌ای نبود. دسته داشت. یکی برای در عقب، یکی برای در جلو. راننده دستگیره را می‌کشید و در باز می‌شد. موتورش هم جلو بود. آن موقع توی خط میدان خراسان به مسگرآباد کار می‌کرد.

بنز ۳۰۲

بنز ۳۰۲ تخم‌مرغی بعد دماغ‌دارها آمد. چون عقب و جلویش انحنا داشت. اینها مدل ۶۳هزاری بودند. اوایل دهه ۶۰ و اواخر ۵۰ بود که وارد شرکت واحد شدند. بعدش ۱۸هزاری آمد. بنز سوپر سه جعبه. اتوبوس‌های ۱۷ و ۱۸ و ۱۹ و ۲۱ هزاری که کارخانه تولید می‌کرد، سه جعبه فرمان هیدرولیک بود. راننده‌ها هم برای آنها سر و دست می‌شکستند. تا آن موقع فقط اتوبوس دوطبقه، ۳۰۵، ۳۶۰ و ۳۰۲ در تهران فعال بودند. تا ۱۶ هزاری فرمان‌ها خیلی سفت بود. جدیدها اما هیدرولیک بودند.

اتوبوس‌های برقی

سال ۷۱-۷۰ اتوبوس‌های برقی از چکسلواکی وارد شد. اولین مسیرش هم چهارراه تهرانپارس به میدان امام حسین بود. اتوبوس‌های برقی تا خود راه‌آهن تهران با قطار می‌آمدند بعد با تریلی تا چهارراه تهرانپارس. همزمان اتوبوس‌های ایکاروس آمد. شاید بهترین اتوبوسی بود که وارد تهران شد. مجارستانی بود. سال ۸۲ که می‌خواستند آنها بازسازی کنند. بدنه را که شکافتند، کوچک‌ترین پوسیدگی نداشت. ۲۰ سال کار کرد. ۲۸۰ دوکابین و ۲۶۰ تک‌کابین. کولر نداشت اما چکش داشت که همان روز دوم مردم چکش‌ها را برداشتند. در سری‌های بعد، خود شرکت واحد چکش‌ها را برداشت گذاشت توی انبار. یا مثلا زنگ ایستگاه داشت که راننده‌ها قطع می‌کردند. اتوبوس‌های ۳۰۵ هم زنگ داشت. کلمه Stop آن جلو روشن می‌شد. مدیر یکی از مناطق، عوضش کرد به جایش مرگ بر آمریکا روشن می‌شد!

مقطع حساس کنونی

تفکر قالبی و معمای پدر پسر

امید مهدی‌نژاد
طنزنویس

مردی پس از آن‌که خودروی گران‌قیمت خارجی‌اش را از نمایندگی فروش خودروهای گران‌قیمت خارجی تحویل گرفت، سوار خودروی یادشده شد و به منزل رفت و به پسر نوجوانش پیشنهاد کرد با هم سوار خودرو شوند و نخست به گردش بروند و ناهار بخورند و سپس به محل کار همسرش عزیمت نمایند و وی را با خودروی گران‌قیمت خارجی شگفتانه کنند. مرد و پسرش سوار ماشین شدند و پس از ساعتی دوردور در اندرزگو و الهیه و شهرک و صرف ناهار در یکی از رستوران‌های لاکچری زعفرانیه به سمت محل کار همسر حرکت کردند. در راه بر اثر زیاده‌روی ناگهان کنترل خودرو از دست مرد خارج شد و خودروی گران‌قیمت خارجی پس از تصادف با دو خودروی دیگر و نیز یک درخت در کنار خیابان متوقف شد. در پی این حادثه مرد جابه‌جا فوت کرد و پسرش به‌شدت زخمی شد. چند دقیقه بعد نیروهای امدادی پیکر پسر و جسد مرد را از میان خودروی گران‌قیمت خارجی مچاله شده خارج کردند و به نزدیک‌ترین بیمارستان بردند. دقایقی بعد وقتی پزشک کشیک اورژانس برای معاینه پسر به ملاقات او رفت با شگفتی متوجه شد آن کودک پسر خود اوست... در اینجا همه حاضران در داستان از کارکنان نمایندگی فروش خودروهای گران‌قیمت خارجی تا دوردورکنان اندرزگو و الهیه تا گارسون‌های رستوران لاکچری تا نیروهای امدادی تا مردمی که در محل حادثه جمع شده بودند، یکصدا به این فکر فرو رفتند که: اگر پدر کودک فوت کرده است، پس پزشک کشیک اورژانس بیمارستان کیست؟ در این هنگام پیری که برای انجام تست کرونا به بیمارستان مراجعه کرده بود، رو به خوانندگان کرد و گفت: گاهی انسان به‌صورت ناخودآگاه به افکاری چنگ می‌زند که هیچ پشتوانه منطقی برای آن ندارد. تنی چند از خوانندگان پرسیدند: یعنی چه؟ پیر گفت: اگر تفکر قالبی در مورد جنسیت وجود نمی‌داشت، ما به این سؤال جواب درست می‌دادیم اما این تفکر قالبی مانع رسیدن ما به جواب درست می‌شود. خوانندگان پرسیدند: می‌شود بیشتر توضیح بدهید؟ پیر گفت: بله. آیا پزشک کشیک اورژانس بیمارستان نمی‌تواند یک زن باشد؟ او مادر پسر بود و مرد راننده که فوت شد، پدر پسر و پسر نیز خود پسر. خوانندگان گفتند: عجب. پیر در پایان گفت: امروزه ما بیشتر از همیشه اسیر تفکرات قالبی خود هستیم. وی افزود: تفکر قالبی فقط در مورد جنسیت نیست. مراقب تفکر قالبی خود باشیم.

بررسی لباس موسیقایی

علی رئوف
روزنامه‌نگار

آدم‌ها هر کاری که در زندگی روزمره‌شان می‌کنند، با لباس خودشان انجام می‌دهند. شاید در نگاه اول جمله قبل، حرفی بدیهی به نظر برسد و با خودتان بگویید خب معلوم است که هر کس همه کارهایش را با لباس خودش می‌کند. اصلا مگر شما نویسنده محترم کسی را می‌شناسی که با لباس کسی دیگر زندگی کند؟ شاید برایتان عجیب باشد اما باید بگویم در دنیای مدرن امروزی بسیار زیادند مردمی که با لباس خودشان زندگی نمی‌کنند. با لباس خودشان سرکار نمی‌روند و با لباس خودشان سر میز شام خانواده حاضر نمی‌شوند. شاید با دیدن وزیر خارجه فلان کشور آفریقایی که با لباس قبایل بومی آفریقا در اجلاس بین‌المللی حاضر می‌شود، تعجب کنید یا خنده‌تان بگیرد اما تا به‌حال از خودتان پرسیده‌اید بقیه کشورها مگر لباس خودشان را ندارند که همه باکت و شلوار در اجلاس حضور پیدا کرده‌اند؟

دنیای مدرن همه‌چیزمان را عوض کرده. نوع لباس پوشیدن... نوع غذایی که می‌خوریم... و هر چیز دیگری که از سبک زندگی سراغ داریم. فرهنگ‌های بومی دیگر کم‌کم یا در پرده خجالت قرارگرفته‌اند و مهجور شده‌اند یا در بعضی گالری‌های کاریکاتوری پشت ویترین قرارگرفته‌اند تا مورد بازدید گردشگران قرار بگیرند و احتمالا تا چند سال دیگر این مناطق بوم‌گردی تبدیل به‌جایی شبیه موزه شوند که به گردشگران بگویند سال‌ها پیش در این منطقه مردمی زندگی می‌کردند که این شکلی لباس می‌پوشیدند، این غذاها را می‌خوردند و به این موسیقی گوش می‌دادند. شاید صدسال دیگر کسی باورش نشود مردمی در این کره خاکی موسیقی‌ای به‌جز راک و پاپ انگلیسی گوش می‌داده‌اند و لباسی جز تیشرت و شلوار جین یا کت‌وشلوار می‌پوشیده‌اند. از بین رفتن فرهنگ‌های بومی، یکی از دستاوردهای دنیای مدرن است که متأسفانه به آن افتخار هم می‌کند.

یکی از اجزای فرهنگ‌های بومی، موسیقی‌های محلی‌اند که مثل لباس محلی در همه سبک زندگی مردم آن منطقه ورود کرده‌اند. به عنوان مثال، دوتار متعلق به فرهنگ بومی خراسان بزرگ است که در شعر سبک خراسانی را به نام خود زده است و در طریقت تصوف تاریخ عمیقی دارد. این آلت موسیقی بومی در تمام اجزای دیگر فرهنگ بومی خراسان هم وارد شده و به عنوان مثال با خوانش شعر خراسانی هم تلفیق می‌شود. حالا دیگر اغلب نسل جوان خراسان مثل تمام نسل‌های جوان در مناطق دیگر به دنبال چیزهایی‌اند که دنیای مدرن برایشان ساخته است. به دنبال نوع موسیقی‌ای که بازیگر غربی محبوب‌شان دنبال می‌کند و سبک لباس پوشیدنی که از فلان بازیکن فوتبال خارجی دیده‌اند اما هنوز هم عده‌ای در این منطقه ساز دوتار می‌سازند و می‌زنند و به نسل‌های بعدی‌شان آموزش می‌دهند تا شاید صدسال بعد میان آن همه صداهای یک‌شکل شده، صدای دوتار خراسانی هم به گوش برسد.

عکس‌ها: ایسنا