

## تاریخ زنده ی اتوبوسرانی تبریز

گفتگو با آقای نوروز پورنوروز اتوبوسران پیش کسوت شرکت واحد اتوبوسرانی تبریز و حومه

گفتگو با آقای نوروز پورنوروز اتوبوسران پیش کسوت

شرکت واحد اتوبوسرانی تبریز و حومه



وقتی وارد منزل شدید دم درب ورودی با عصا ایستاده بود دستهایی لرزان ولی چهره ای مصمم داشت آدم باقرص و محکمی نشان میداد حرفهایش رک و صریح بود شورجوانی و خنده های از ته دلش، نشان از سرزنده بودن پیرمرد اتوبوسران میداد که روزگاری برای خودش دورانی داشت. اهل تبریز ساکن خیابان شمس تبریزی (دوه چی) محله گرو، روزگار خودش را با رانندگی در اتوبوسهای شهری گذرانده و الان در پیر سالی گذران زندگی میکند. پای صحبتهای شیرین و معنادارش می نشینیم صحبتهایی که اتوبوسران پیش کسوت شرکت واحد اتوبوسرانی تبریز و حومه آقای نوروز پورنوروز از تاریخ و سیر تحول حمل و نقل شهری در تبریز شهر اولین ها بیان می کند که حس نوستالژی را در دل هر انسان خوش ذوقی زنده می کند. باهم پای صحبتهای این اتوبوسران قدیمی می نشینیم.

□ لطفا خودتان را معرفی کنید و بفرمایید چند سال سن دارید؟

نوروز پورنوروز راننده بازنشسته شرکت واحد متولد 1304 هستم

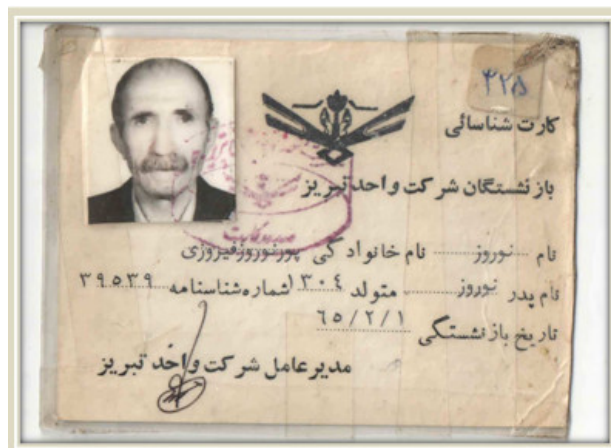


□ درچه سالی به استخدام شرکت واحد اتوبوسرانی تبریز و حومه درآمدید؟

قبل از تشکیل شرکت واحد سواری شورت داشتیم و با آن مسافر کشی می کردم بعدها که اتوبوسهای خصوصی وارد تبریز شد، نگذاشتند سواریها کارکنند رفتم روی اتوبوسهای ریالی کار کردم تا سال 45، بعد از تشکیل شرکت واحد فعالیت اتوبوسهای خصوصی را نیز متوقف کردند و اتوبوسها می بایست با نظارت شرکت واحد کار می کردند مدتی بیکار بودم با معرفی یکی از آشنایان پیش آقای مولوی که آن زمان مدیر عامل شرکت واحد بود به ساختمان شهرداری که در میدان ساعت بود، رفتم بعد از اینکه چند سوال از من پرسیدند، دستور دادند بعنوان راننده استخدام شوم با روزی 8 ساعت کار، به ایشان گفتم روزی 8 ساعت کفایت خرج زندگی را نمی کند چون تازه خانه خریده بودم و بدهکاری داشتم اجازه دهید 16 ساعت کار کنم گفت خسته میشوی گفتن مجبورم به هر حال اجازه دادند و نوشتند ایشان روزی 16 ساعت (دوشیفت) روی اتوبوس رانندگی کند. یک روز پیام دادند که آقای مولوی کلرت دارد رفتم دفترش بعد از احوالپرسی گفت میخواهم به تو اتوبوس 3 تن تحویل بدهم من خیلی خوشحال شدم عرض کردم قربان منت سرم میذاری چون رانندگی در اتوبوسهای 3 تن در هر شیفت 20 ریال اضافه دارد و من چون 16 ساعت کار میکنم روزی 40 ریال به حقوقم اضافه میشود با خودم گفتم با 120 تومان مشکلات بقدر کوه هم که باشد به راحتی حل میشود با خوشحالی هرچه تمام ابلاغ را از آقای مولوی گرفتم و از فرمایش روی اتوبوس 3 تن رانندگی را شروع کردم.

□ در کدام سال بازنشسته شده اید؟

در سال 65 در سن شصت سالگی



□ آیا برای رانندگی اتوبوس گواهینامه پایه یک داشتید؟

پله اول گواهینامه شخصی بعدها پایه دوم و سپس گواهینامه پایه یک دادند شماره گواهینامه من 4705 بود در سال 1329 گواهینامه اخذ کردم .



بهترین دوستان شما در دوران رانندگی در شرکت واحد چه کسانی بودند؟

مرحوم میرغفور بچه محله خیابان و مرحوم رسول کریم نژاد اونم بچه خیابان بود انم پاک و با شخصیتی بود و با ایشان دوستی زیادی داشتم کل خلق الله را حل میکرد مومن بود مودب و علاقه خاصی بین ما بود.

در کدام مسیرها کار کرده اید و کرایه هر مسافر چقدر بود؟

در مسیر شتریان، سیلاب، باغیشه، راه آهن، امام، الان همگی یادم نیست و در تمامی خطوط کار کرده ام از هر مسافر 1 ریال کرایه دریافت میکردیم.

روی اتوبوس چند نفر سازمانی کار میکردند؟

3 نفر دو نفر راننده و یک نفر پارکاب (کمک راننده) بعدها به دو نفر کاهش پیدا کرد.

هنگام رانندگی اتوبوس قوانین شرکت و مقررات راهنمایی را رعایت میکردید؟

نوعا این کار انجام میشد ولی بعضا دوستان و آشنایان را در خارج از ایستگاه سوار و پیاده میکردم و اونلر و میهمان میکردم و کرایه نمی گرفتیم.

شنیده ایم پلیس آن زمان به ظرفیت صندلیهای اتوبوس حساس بود اون زمان چگونه رفتار میکردند؟

پلیس راهنمایی آن زمان جلوی اتوبوسها را میگرفت و داخل اتوبوس میشد مسافرین سرپایی را شمارش میکرد و 20 ریال برای راننده جریمه صادر میکرد و اگر زیاد تکرار میشد اتوبوس را 3 روز متوقف میکرد.

چه نوع اتوبوسهایی در آن زمان کار میکرد و تعداد صندلی چندتا بود؟

اتوبوسهای دوج، فورد، شورلت بعدها بنز که اکثر 24 یا 22 صندلی داشتند.

وظایف راننده دهه سی و چهل چگونه تعریف شده بود؟

رانندگی آن زمان کار بسیار سختی بود اولاً اتوبوسها نوعا دست دوم بودند ترمز ضعیفی داشتند فرمان هیدرولیک نبود و مثل سنگ کار میکردن و زود خراب میشد و راننده خودش باید نقص فنی را رفع میکرد الان کار رانندگی مثل خلبانی است راننده فقط رانندگی میکند ولی آن زمان خیر و شر اتوبوس به گردن راننده بود بعضی وقتها صندلی ها را پاره میکردند یادم هست که صاحب اتوبوسهای دوه چی (شتریان) شمس تبریزی فعلی بنام حاج کریم بنز چی بود صندلی ها را فلزی کرد تا دیگر خسارت نزنند و گفت از الان هر چقدر چاقو بزیند چون چاقوی تان تیز خواهد شد.



□ نحوه جمع آوری کرایه ها چگونه بود؟

اوایل مثل اتوبوسهای شخصی کرایه 1 ریال بود که جمع میکردیم و به مسئولین میدادیم بعدها بلیط های کاغذی 1 ریالی چاپ کردند و مردم می خریدند و بجای پول، بلیط را میدادند و ما پاره کرده و دور می انداختیم.

□ در عکسهای قدیمی شمارا با کلاه مخصوص شرکت واحد می بینیم این کلاه چگونه سرانندگان شرکت گذاشته شده بود(خنده حاضرین)

قبلا کلاهی در کل نبود روزی دستور آمد که همه رانندگان باید کلاه سرشان بگذارند و همه با پول خودشان خریدند و هنگام کار سرشان می گذاشتند پام هست یک کلاه فرشی در نزدیکی میدان ساعت بود که مشتری چندانی نداشت وقتی کلاه اجباری شد مغازه اش جای سوزن انداختن نداشت همه بر ای خرید به آن مغازه می رفتند و این طور شد که با دستور اداری شرکت واحد سر ما کلاه گذاشتند.



□ آیا آن زمان اتوبوسها و رانندگان بیمه بودند ؟

اوایل از بیمه خبری نبود روزی راننده ای بنام کریم که بچه محله مفتاح بود گفت برای اینکه اعتراض خود را به گوش مسئولین برسانیم از بابت اینکه بیمه نیستیم اتوبوسها را بیرون نبرید مسئولیت این مورد با من است همه که جمع شدند از اداره امنیت آمدند و او را بردند و بعد از سه ماه هم اتوبوسها و هم رانندگان بیمه شدند.

□ نحوه دریافت حقوق در شرکت واحد چگونه بود؟

اوایل در پانزدهم و سی ام هر ماه حقوق میدادند و بعدها هر ماه حقوق دریافت میکردیم روزانه 10 تومان حقوق من بود.

□ نحوه حضور و غیاب در شرکت واحد در آن زمان چگونه بود؟

برای هر راننده یک دفترچه داده بودند هر روز بلزرس آن را می نوشت و آخر ماه آن را بریده و به شرکت می دادند و طبق آن حقوق دریافت میکردیم.

□ در اواخر پاییز و فصل سرما قرارداریم در آن زمان نحوه نگهداری اتوبوس و رسیدگی به نقص فنی اتوبوسها بخصوص در فصل سرما چگونه بود؟

قدیم برف زیادی می بارید و هوا بسیار سرد میشد و از شدت سرما موتور یخ می زد مجبور میشدیم هیزم جمع کنیم و زیر اتوبوس آتش روشن کنیم تا روغن موتور شل شود بعد استارت میزدیم از سختترین کارهای اتوبوس تعویض چرخ و تایر بود و واقعا با زحمت بسیار چرخها بازو بسته میشد البته خودمان انجام میدادیم و بعدها تعمیرگاه ایجاد شد و کار رسیدگی به نقصی فنی را آنان انجام میدادند.

□ نحوه مسافرگیری چگونه بود؟

آن زمان مسافر زیاد نبود پارکب (کمک راننده) در ایستگاه مسافر ان را صدا میزد و بعضی موقع هم به عنوان مسافر در صندلیها می نشستیم تا مسافرین ترغیب شده و سوار اتوبوس شوند.

□ آیا در طول خدمت در شرکت واحد اتوبوسرانی تصادف داشته اید یا خیر؟

از سال 1346 تا سال 1364 هیچ تصادف جرحی و فوتی نداشتم و وقتی هم تصادف جزئی اتفاق می افتاد زود بپاده می شدم میگفتم برادر حرف و ناسزا نگو ما مسئول داریم منتظر باشید تا رفع مشکل کند هر کس مقصر باشد جریمه را او خواهد داد.

□ در طول خدمت رانندگی در شرکت واحد مجموعاً چگونه کار کرده اید؟

من در شرکت واحد با امانت، صداقت، عزت و احترام کار کرده ام چون همیشه وظایفم را درست انجام می دادم همیشه حرفم را صریح و بدون واهمه می زدم و در مورد مسافرین با رعایت احترام متقابل انجام وظیفه میکردم همیشه خوشرویی و نرمش را با مسافرین داشتم بطوریکه در خط شتریان وقتی به ایستگاه دیر میرسیدم میگفتند چون کربلایی نوز است ماحرفی نداریم چون به ما احترام میگذارد.

□ بعنوان پیش کسوت، حرف و نصیحت و راهنمایی شما به رانندگان فعلی شرکت واحد چیست؟

شغل رانندگی سخت است پس این سختی را با نرمش و احترام به مسافرین راحت کنند اگر احترام مسافر را داشته باشند مسافر هم هوای آنها را خواهد داشت.

□ فرق نحوه رانندگی ایام نه چندان دور شما با شرایط امروزی چیست؟

در آن ایام خیابانها شلوغ نبود ماشین کم بود و اتوبوس به راحتی عبور و مرور می کرد وقتی جایی پر ازدحام بود می گفتیم آنجا شلوغ است نام ترافیک را بعدها شنیدیم و بعد از انقلاب عنوان ازدحام و شلوغی جای خود را به ترافیک داد به هر حال سختی کار با اتوسهای قدیمی جای خودش ولی الان با این ازدحام خودرو و مسافر واقعا رانندگی کارشاقی است.



□ در آن ایام درگیری هم با مسافرین داشتید؟

بلی درگیری هنگامی بود که مسافرگردن کلفتی میکرد و میخواست آن 1 ریال را هم ندهد آنجا بود که صدای راننده بلند می شد این را هم بگویم افرادی مثل من در شرکت واحد با صداقت و امانت خدمت میکردیم و نمی گذاشتیم مسافر بدون کرایه سوار اتوبوس شود.

□ اگر از مسنولان و بازرسین قدیمی کسانی را به یاد دارید چند نفر را نام ببرید.

آقای مولوی 10 سال مدیر عامل بود بعد سر هنگ آمد بعد از انقلاب چند نفر آمدند رفتند و هنگام باز نشسته شدن بنده آقای عزتی مدیر عامل بود آقای رسول کریم نژاد حسین کرد مسئول بازرسین بود جواد عمی و....

گفتگو از : علیرضا نوتاش

لینک مطلب در سایت : <http://tabriz.ir/?MID=21&Type=News&id=803>