

Mashhad's Coachmen in Confrontation with the Modernization of Transportation during the Pahlavi Era

Ali Najafzadeh*

Abstract

The carriage played an important role in intra-city communication from the late Qajar period to the mid-Pahlavi period. As carriage drivers, the carriage drivers had a coherent social and guild structure that, together with owners, workers, and related professions, had considerable influence and reacted to the arrival of motorized vehicles. From the early Pahlavi era, when buses and then taxis began operating in cities like Mashhad, the carriage drivers opposed them, which caused a delay in modernization. This article, based on the press and documents, is conducted using the historical research method and attempts to examine the situation of Mashhad's carriage drivers in a descriptive-analytical manner in contrast to the modernization of urban transportation. The results of the research showed that the coherent structure, the large number of carriage drivers, related professions, and domestic production caused the carriage drivers to resist the modernization of vehicles, but the expansion of the city, the increase in motor vehicles, the decline in the quality of carriages, and their slow speed caused them to be unable to maintain their position in the urban transportation structure of Mashhad despite half a century of resistance.

Keywords: Carriage-carrier, transportation, Mashhad, modernization, Pahlavi.

Introduction

Carriages, horse-drawn cabs (*doroshkeh*), and stagecoaches were means of transport powered by horses that were introduced into Iran during the reign of Naser al-Din

* Assistant Professor of History, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, University of Birjand, Birjand, Iran, anajaf@birjand.ac.ir

Date received: 02/01/2026, Date of acceptance: 20/05/2026



Shah. Carriages were reserved for monarchs and high-ranking elites, while horse-drawn cabs were used by the general public. Ownership of horse-drawn cabs was predominantly private, though they functioned as public passenger transport.

Despite their prominent role in traditional transportation, their activity faced significant challenges during the Pahlavi era with the expansion of motor vehicles. Automobiles had entered Iran in limited numbers during the reign of Mozaffar al-Din Shah and, concurrently with the First World War, were introduced on a wider scale into eastern Iran for freight transport.

The transition from horse-drawn carriages to buses and taxis, and the broader modernization of urban transportation in Mashhad, began in 1929 (1308 SH). Modernization posed a serious challenge to coachmen, who gradually became a major obstacle to the reform and development of the city's urban transport system. This issue has not yet received sufficient scholarly attention. Accordingly, this article examines the reaction of Mashhad's coachmen to the modernization of transportation in order to address the following questions:

- What were the causes and methods of resistance adopted by Mashhad's coachmen against transportation modernization?
- What factors led to the gradual elimination of coachmen from competition with motor vehicles?

Materials & Methods

This study is based on historical documents, newspapers, and other primary sources and employs the historical research method. After collecting and classifying the data, the findings are presented through a descriptive-analytical approach, examining the challenges faced by Mashhad's coachmen in their confrontation with modernization.

Discussion & Result

the lack of well-planned and paved streets limited its widespread use. Despite these infrastructural constraints, a considerable number of new and well-maintained two-horse carriages—imported from Russia—were in operation in Mashhad. By 1929 (1308 SH), their number had risen to 122.

The first major challenge faced by Mashhad's coachmen was the arrival of motor vehicles. The threat of displacement fostered solidarity among them and led to

efforts to improve the quality of their carriages, culminating in the ratification of the Public Carriage Regulations in 1938 (1317 SH).

The Second World War significantly affected Mashhad's economic conditions. Drought and famine, in particular, made life increasingly difficult for coachmen. The declining value of carriages, coupled with reduced fares, negatively impacted their livelihood. Nevertheless, the establishment of professional associations, such as the "Coachmen's Union" and the "Coachmen Workers' Union", worked to their advantage and strengthened their collective position.

Taxis emerged as a new competitor in 1949 (1328 SH), marking another turning point. Their introduction once again unified the coachmen. The establishment of a taxi company provoked opposition from coachmen, although it was welcomed by the broader public. In response, coachmen gathered at the governorate, arguing that supporting horse-drawn carriages meant supporting indigenous industry. During this period, the number of carriages in Mashhad continued to grow, and their three decades of resistance against buses and taxis earned Mashhad the nickname "the city of carriages".

Over time, however, the police authorities gradually imposed restrictions on carriage operations. Factors such as poor sanitary conditions, slow speed, and their contribution to traffic congestion and accidents curtailed their activity. The municipality increasingly opposed their presence, particularly from the standpoint of urban sanitation and cleanliness.

Despite ongoing restrictive measures, as late as 1976 (1355 SH) ninety-nine carriages were still operating within Mashhad's urban transport network. Nevertheless, the police and the Chamber of Guilds sought to restore balance to urban transportation by increasing the number of taxis and phasing out carriages. Gradually, Mashhad's horse-drawn cabs were removed and dismantled, and carriage riding in the once-renowned "city of carriages" became a memory of the past.

Conclusion

With urban expansion and the growing number of motor vehicles, conditions became favorable for the introduction of taxis in 1949 (1328 SH). This development once again consolidated the Coachmen's Union of Mashhad, and their number reached its historical peak of 434 carriages. However, due to ongoing economic difficulties and the lack of modernization and renewal of their vehicles, the

profession entered a gradual decline. Taxi services in Mashhad were liberalized in 1956 (1335 SH), and carriages were progressively decommissioned thereafter.

Restrictions imposed by the police, particularly the prohibition of carriage activity at the Mashhad railway station, along with concerns over environmental pollution and the slow speed of horse-drawn transport, accelerated their gradual elimination.

The history of the horse-drawn cabs and its competition with buses and taxis in Mashhad throughout the five decades of the Pahlavi era demonstrates that, in the context of urban development, population growth, and the need for faster transportation, the adoption of more advanced vehicles was ultimately inevitable. Resistance to modernization could only delay this transition. At the same time, however, the removal of carriages led to the decline and disappearance of several related occupational groups.

Bibliography

- Skrine, Clarmont (n.d.). *The World War in Iran*. Translated by Gholamhossein Mirza Saleh. Tehran: Ettela'at. [In Persian]
- Elahi, Hossein (2003). *Political Parties and Organizations and Their Performance in Khorasan, 1941–1953*. Mashhad: Ferdowsi University of Mashhad. [In Persian]
- Haji Mirza Mohammad Khan Vaziri (1977). *Travelogue of Haji Mirza Mohammad Khan, Son of Asaf al-Dowleh Elyar Khan Qajar*. Edited by Hossein-Ali Bastani-Rad. Gohar Morad, No. 53. [In Persian]
- Khiami, Ahmad (2019). *Paykan, Our Destiny: Based on the Writings and Memoirs of Ahmad Khiami*. Compiled and written by Mehdi Khiami. Tehran: Nashr-e Ney. [In Persian]
- Hosseinzadeh, Kebriya (2024). "Enthusiasts of Watching the Ivan Carriage." *Payam-e Ma*, No. 2816, Year 20, 10 April. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (NLAI). Document No: 293-136474/388, 293-136475/114, 293-136475/66, 296-012176/2. [In Persian]
- Saeidi, Abbas (1965). "The Geography of the City of Mashhad." *Modern Literary Essays*, Nos. 2–3 (Summer & Autumn), pp. 174–197. [In Persian]
- Seyedi Farkhad, Seyed Mehdi (2013). *A Survey of the Historical Geography of the City of Mashhad*. Mashhad: Research Center Publications. [In Persian]
- Shushtari, Seyed Mohammad Ali (2020). *Political Memoirs of Seyed Mohammad Ali Shushtari*. Edited by Gholamhossein Mirza Saleh. Tehran: Kavir. [In Persian]
- Shahri, Jafar (2004). *Old Tehran*, Tehran: Moein, Ch. 4, Vol. 1 [In Persian]
- Shahribaf, Jafar (1988). *The Social History of Tehran in the Thirteenth Century*. Tehran: Rasa. [In Persian]
- Sadeqi Guya, Narges (2019). "Daroshkeh." *Great Islamic Encyclopedia*. [In Persian]

329 Abstract

- Frye, Richard N. (2017). *A Long Journey in Greater Iran: The Memoirs of Richard Nelson Frye*. Translated by Shahrokh Bavar; edited by Kazem Firouzmand. Tehran: Namek. [In Persian]
- Frye, Richard N. (2014). *A Long Journey in Greater Iran*. Costa Mesa, CA: Mazda Publishers. [In Persian]
- Modarres Razavi, Mohammad-Taqi, et al. (2009). *Mashhad at the Beginning of the Fourteenth Solar Century, Known as the Shahpour School Report*. Edited and annotated by Seyed Mehdi Seyedi Farkhad. Mashhad: Ahang-e Qalam. [In Persian]
- Najafzadeh, Ali, and Jalil Qassabi Gazkouh (2021). *The Economic History of Mashhad (From the Naseri Period to the Islamic Revolution)*. Mashhad: Buy-e Shahr-e Behesht. [In Persian]
- Amir Teymour, Mohammad Ebrahim (1982). Interview with Mohammad Ebrahim Amir Teymour, Harvard University, Iranian Oral History Project [In Persian]
- Astan Quds Razavi Oral History Archive. Interview with Barouhi, 15 April 2010, p. 72. [In Persian]
- Libraries, Museums, and Documentation Center of Islamic Consultative Assembly (kumam): Document 1309/2/1- 12 [In Persian]

Newspapers

- Aftab-e Sharq**: No. 917; No. 2180; No. 2191; No. 2734; No. 4737; No. 4901; No. 6098; No. 6199; No. 6539; No. 7586. [In Persian]
- Azadi**: No. 1030; No. 3941; Nos. 45–46 (Year 4); No. 61 (Year 4). [In Persian]
- Bahar**: No. 58 (Year 2). [In Persian]
- Etelaat**: No. 10778 [In Persian]
- Khorasan**: No. 29 (Year 1); No. 34 (Year 1); No. 36 (Year 1); No. 639; No. 663; No. 1019; No. 1289; No. 1303; No. 1453; No. 1646; No. 1647; No. 1789; No. 1794; No. 1857; No. 2190; No. 2914; No. 2962; No. 3193; No. 3198; No. 3783; No. 8294. [In Persian]
- Rasti**: No. 20; No. 323; Special Issue, 1 [In Persian]
- Ordibehesht 1323 (2). [In Persian]
- Ra'd**: No. 172 (Year 10), p. 1. [In Persian]
- Zarrin**: No. 250. [In Persian]
- Tous**: No. 50; No. 1305; No. 1314; No. 1579. [In Persian]
- Nameh-ye Pezeshkan (Physicians' Journal)**: No. 49. [In Persian]
- Nur-e Khorasan**: No. 377. [In Persian]
- Nur-e Iran**: No. 255. [In Persian]

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل در دوره پهلوی

علی نجف زاده*

چکیده

درشکه از اواخر دوره قاجار تا اواسط دوره پهلوی نقش مهمی در ارتباطات درون شهری ایفاء کرد. درشکه‌چی‌ها به عنوان رانندگان درشکه ساختار اجتماعی و صنفی منسجم داشتند که به همراه مالکان، کارگران و صاحبان حرفه‌های مرتبط از نفوذ قابل توجهی برخوردار بودند و به ورود وسایل نقلیه موتوری واکنش نشان دادند. از اوایل دوره پهلوی که اتوبوس و سپس تاکسی در شهرهایی مثل مشهد شروع به کار کردند، درشکه‌چی‌ها با آنها مخالفت کردند که باعث تاخیر در مدرن‌سازی شد. کنار گذاشتن درشکه‌چی‌ها از ساختار حمل و نقل شهری مشهد تا اواخر دوره پهلوی به یک چالش تبدیل شد. این مقاله با تکیه بر مطبوعات و اسناد با روش پژوهش تاریخی انجام گرفته و تلاش دارد به صورت توصیفی - تحلیلی وضعیت درشکه‌چی‌های مشهد را در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل شهری بررسی کند. نتیجه پژوهش نشان داد ساختار منسجم، تعداد زیاد درشکه‌چی‌ها، حرفه‌های وابسته به آن و تولید داخلی بودن باعث مقاومت درشکه‌چی‌ها در تقابل با مدرن‌سازی وسایل نقلیه شد، ولی گسترش شهر، افزایش وسایل نقلیه موتوری، کاهش کیفیت درشکه‌ها و سرعت کُند آنها باعث شد علیرغم نیم قرن مقاومت نتوانند جایگاهشان را در ساختار حمل و نقل شهری مشهد حفظ کنند.

کلیدواژه‌ها: درشکه‌چی، حمل و نقل، مشهد، مدرن‌سازی، دوره پهلوی.

* استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران، anajaf@birjand.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۰/۱۲، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۲/۳۰



۱. مقدمه

درشکه یکی از وسایل نقلیه سنتی بود که در دوره قاجار و پهلوی در شهرهای ایران مورد استفاده قرار می‌گرفت. کالسکه، درشکه و دلیجان وسایل نقلیه‌ای بودند که با اسب کار می‌کردند. این وسایل نقلیه از دوره ناصرالدین شاه وارد ایران شدند. کالسکه مخصوص سلاطین و رجال طبقه اول مثل وزراء و حکام بود. از زمانی که این وسیله فعالیتش را در سطحی عمومی‌تر شروع کرد تعداد زیادشان باعث اختصاص خانه خاصی برای مدیریت آنها شد و کالسکه‌خانه در دربار به وجود آمد و کالسکه‌چی باشی رئیس کالسکه‌خانه و کالسکه‌چی‌ها بود (مستوفی، ج ۲، ۱۳۷۱: ۴۱۷). ناصرالدین شاه با واگذاری امتیاز کالسکه، درشکه و سایر عرابه‌های عمومی به میرزا جوادخان سعدالدوله در شوال ۱۳۰۷ق. به مدت پنجاه سال زمینه ساخت نخستین کارخانه کالسکه سازی را فراهم می‌کند، اما چون ساخت کالسکه انجام نگرفت دستور داده شد ۳۰ دستگاه کالسکه از روسیه وارد ایران شود (حسین زاده، ۱۴۰۳: ۶).

درشکه‌ها برخلاف کالسکه‌ها بیشتر مورد استفاده عموم قرار گرفتند و ابتدا مورد استفاده فکلی مآب‌ها، بچه تاجرها، داش مشدی‌ها و سپس عموم مردم قرار گرفت. علت این طبقه‌بندی تناسب آن با قیمت این وسایل نقلیه بود. قیمت هر درشکه نو ۳۰ تا ۳۵ تومان و کالسکه تا ۱۲۰ تومان بود (شهری باف ۱۳۶۷: ۳۷۴-۳۷۱). بدین ترتیب درشکه از اواخر دوره قاجار به یکی از مهمترین وسایل نقلیه درون شهری در ایران تبدیل شد.

مالکیت و خدمات درشکه‌ها به صورت شخصی، اداری و عمومی بود ولی از لحاظ مالکیت بیشتر از نوع خصوصی برای مسافرکشی بودند. با وجود نقش بارز درشکه‌ها در حمل و نقل سنتی، فعالیت آنها در دوره پهلوی با چالش جدی از سوی وسایل نقلیه موتوری مواجه شد. وسیله‌ای که از زمان سلطنت مظفرالدین شاه (۱۳۲۵-۱۳۱۳ق.) به صورت محدود وارد ایران شد. پس از کالسکه آتشی کامیون‌های باری از شام و عراق وارد ایران شدند که از نوع زنجیری یعنی فاقد دیفرانسیل بودند. سپس اتومبیل‌های شبیه وانت که به آن لاری می‌گفتند. کم‌کم سواری‌های گیربکس دار هودسُن، پونتیاک، رنو، ریو، گراهام و جمس وارد شدند که مرغوب‌ترین آنها گرام پیچ بود (شهری، ۱۳۷۱: ۲۴۰-۲۳۹).

انگلیسی‌ها همزمان با جنگ جهانی اول در سطح وسیع اتومبیل باری وارد شرق ایران کردند. سپس از اوایل دوره پهلوی اتوبوس و سواری وارد مشهد شد. افزایش وسایل نقلیه موتوری، درک جایگاه و کارکرد مسافری آن، توسعه شهرها و درک اهمیت زمان در

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۳۳

جابجایی مسافر، عرصه حمل و نقل را نیز مدرن کرد. ولی عبور از سنت به مدرنیزاسیون در زمینه حمل و نقل نیز مثل سایر حوزه‌ها بدون چالش نبود.

تغییر از درشکه سواری به اتوبوس و تاکسی و مدرن‌سازی در مشهد از سال ۱۳۰۸ش. شروع شد. تغییری که چالشی جدی برای درشکه‌چی‌ها به وجود آورد که نیم قرن طول کشید. درشکه‌چی‌ها به یک مانع مهم در مدرن‌سازی تبدیل شدند. آنان قشری منسجم و صاحب نفوذی بودند که با تکیه بر جمعیت زیاد در مقابل مدرن‌سازی وسایل نقلیه موتوری مقاومت کردند و نشان دادند مدرن‌سازی حداقل در حوزه حمل و نقل در شهر مشهد چندان هم ساده نبوده، مساله‌ای که تاکنون در پژوهش‌های علمی مورد توجه قرار نگرفته است. به همین جهت در این مقاله واکنش درشکه‌چی‌های مشهد در قبال نوسازی وسایل نقلیه عمومی مورد بررسی قرار می‌گیرد تا به این سئوالات پاسخ دهد که

علل و شیوه مقابله درشکه‌چی‌های مشهد با مدرن‌سازی وسایل نقلیه چه بود؟

علل حذف تدریجی درشکه‌چی‌ها از گردونه رقابت با وسایل موتوری چه بود؟

۲. روش پژوهش

این پژوهش با تکیه بر اسناد تاریخی، مطبوعاتی و منابع با روش پژوهش تاریخی انجام گرفته و پس از گردآوری و طبقه‌بندی داده‌ها به صورت توصیفی-تحلیلی ارائه شده و به بررسی چالش‌های درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی پرداخته است.

۳. پیشینه پژوهش

با اینکه درشکه یکی از وسایل مهم حمل و نقل در دوره قاجار و پهلوی بود، اما تاکنون پژوهش مستقل و جامعی درباره آن صورت نگرفته است. تنها می‌توان به مدخل «درشکه» نوشته صادقی‌گویا (۱۳۹۸) در دایره‌المعارف بزرگ اسلامی اشاره کرد که ضمن بررسی سابقه ورود درشکه به ایران بیشتر اجزاء، اسامی مرتبط با آن و نحوه فعالیت درشکه‌چی‌های تهران را مورد توجه قرار داده و اشاره‌ای به درشکه‌چی‌های مشهد نکرده است. سعیدی (۱۳۴۴) نیز در مقاله «جغرافیای شهر مشهد» به نقش و جایگاه وسایل نقلیه نظیر درشکه، تاکسی و اتوبوس در مشهد اشاره کرده ولی محور مباحث‌اش عوامل موثر بر توسعه شهر بوده و بطور اختصاصی وضعیت درشکه‌ها را بررسی نکرده است. نجف زاده و قصابی

گزکوه (۱۴۰۳) نیز در کتاب *تاریخ اقتصادی مشهد (از دوره ناصری تا انقلاب اسلامی)* در مبحث حمل و نقل، وضعیت درشکه‌سواری، تاکسی‌رانی و اتوبوس‌رانی مشهد را به طور مختصر معرفی کرده‌اند ولی چالش درشکه‌چی‌ها در تقابل با مدرن‌سازی را مورد بررسی قرار نداده‌اند.

۴. موانع زیربنایی درشکه‌سواری در مشهد

درشکه وسیله نقلیه قدیمی و سنتی چرخ‌دار برای مسافری بود که نامش از واژه‌ای روسی گرفته شده است. این وسیله نقلیه از دوره قاجار وارد ایران شد و تعداد آنان تا اواخر آن دوره افزایش چشمگیری یافت (صادقی گویا ۱۳۹۸: ذیل مدخل «درشکه»). به طوری که به مهمترین وسیله نقلیه درون شهری ایران تبدیل شد. علاوه بر تهران در شهرها دیگری مثل مشهد نیز درشکه به مهمترین وسیله نقلیه در اواخر دوره قاجار و پهلوی تبدیل شده بود. درشکه‌های شخصی در این شهر چندان زیاد نبود و تنها برای گردش در بیرون شهر، رفتن به املاک و مزارع و بیلاقیات از آن استفاده می‌شد. حاجی میرزا محمد خان وزیر در زمان والیگری رکن‌الدوله از تردد با درشکه یاد کرده‌است (محمدخان وزیر ۱۳۵۶: ۸۷۴). شاهزاده ناصرالدین میرزا نیز هنگام انتصاب به عنوان والی خراسان در اواخر دوره قاجار، توسط کالسکه شخصی امیر تیمور کلالی وارد شهر شد (کلالی، جلسه اول: ۴). تجار و ملاکان بزرگ نظیر حاج حسین ملک، حسیقلی مهاجر و... دارای کالسکه شخصی یا درشکه بودند. برخی ادارات دولتی نظیر مالیه، بلدیة و آستان قدس نیز کالسکه‌هایی داشتند که بیشتر روسای ادارات از آن استفاده می‌کردند. درشکه‌ها نیز برای حمل و نقل عمومی استفاده می‌شد، ولی عواملی مختلفی باعث تاخیر در استفاده گسترده از این وسیله در مشهد شد. بخاطر کوچک بودن شهر و نزدیکی منازل به محل کسب احتیاج زیادی به وسایل نقلیه احساس نمی‌شد (سیدی فرخند ۱۳۹۲: ۱۷۷) ولی مانع اصلی فقدان خیابان و معابر وسیع بود. با وجود دارا بودن دو خیابان منتهی به حرم امام رضا (ع) وسایل نقلیه محدودیت‌هایی داشتند. از این رو فعالیت درشکه‌ها و هر وسیله نقلیه دیگری محدود ماند. رفع این مشکل از اواخر دوره قاجار مورد توجه قرار گرفت. روزنامه بهار در ۸ اردیبهشت ۱۲۹۸ ش. به وضعیت معابر مشهد، کثرت درشکه‌ها، گاری‌های چهار اسبه و کوچه‌های خراب و تنگ اشاره کرد (بهار، ش ۵۸، سال دوم: ۱). شوشتری نیز در جریان توسعه معابر مشهد در زمان رضاه شاه، به ضرورت ایجاد اولین فلکه در دور حرم امام رضا (ع) اشاره کرده که وسایل

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۳۵

نقلیه در مسیر دو خیابان نمی‌توانست از حرم عبور کند و حتی عبور دو چرخه توهین به آستانه محسوب می‌شد (شوشتری ۱۳۹۹: ۲۲۶). این مشکل تنها بعد از ساخت فلکه دور حرم در سال ۱۳۰۹ ش. برطرف شد.

فقدان خیابان‌های منظم و سنگ‌فرش معابر از علل عدم استفاده گسترده از درشکه در مشهد بود (آزادی، ش ۳۹۴۱: ۴). در اوایل دوره پهلوی مشهد تنها دو خیابان مهم و دو محله درشکه‌رو داشت. سایر محلات از قبیل عیدگاه، نوغان، پایین خیابان و سرشور کوچه صاف درشکه‌رو نداشتند. روزنامه طوس در ۱۹ فروردین ۱۳۱۴ ش. به اداره بلدیه پیشنهاد رفع دست‌اندازهای خیابان سراب برای آسودگی عابرین مخصوصاً درشکه‌ها داد (طوس، ش ۵۰: ۱).

با وجود شرایط نامناسب معابر وضعیت درشکه‌ها در مشهد بهتر بود. تعداد زیادی درشکه دو اسبه نو، بسیار تمیز و مرتب وجود داشت که از روسیه آورده می‌شد و در تمام کشور منحصر به فرد بود (خراسان، ش ۱۲۸۹، سال پنجم: ۱). علاوه بر اینکه نام این کلمه روسی (صادقی گویا ۱۳۹۸: ذیل مدخل «درشکه») نشانگر ورود آن از روسیه بود، برخی قطعات آن نظیر رزین و آگهی‌های مزایده خرید دو درشکه برای اداره بلدیه مشهد در آذر ۱۳۱۴ ش. منشاء روسی این وسیله نقلیه سستی را کارخانجات رومانف نشان می‌دهد (آزادی، ش ۱۰۳۰: ۱). البته با ساخت بخشی از آن در مشهد یک وسیله نقلیه بومی شده تلقی می‌شد. تعداد درشکه‌های مشهد در دهه پایانی حکومت قاجار کمتر از ۱۰۰ دستگاه بود. از ۱۵ مهر ۱۲۹۸ ش. نظامنامه درشکه‌ها در مشهد اجرا شد و درشکه‌های کرایه عموماً دارای نمره شدند. تعداد ۶۳ درشکه کرایه تا ۲ آبان ۱۲۹۸ ش. در مشهد نمره‌گذاری شدند (رعد، ش ۱۷۲، سال دهم: ۲). درشکه‌های با کیفیت خوب تا سال ۱۳۰۸ ش. به ۱۲۲ دستگاه افزایش یافت (آزادی، ش ۴۶-۴۵، سال چهارم: ۲). این افزایش دو برابری نقش موثر در حمل و نقل شهری داشت. تنظیم نظامنامه درشکه‌ها نشان می‌دهد حکومت قصد ساماندهی خدمات عمومی و حمل و نقل درون شهری داشته است.

۵. رقابت درشکه با اتوبوس در زمان رضا شاه

بعد از خیابان‌کشی و ساخت فلکه دور حرم مطهر محدودیت زیرساختی شهر برطرف شد و شرایط برای فعالیت بهتر درشکه‌ها و سایر وسایل نقلیه عمومی فراهم گردید. درشکه‌ها ایستگاه‌های ثابت در چند نقطه شهر از جمله حمام شاه و بست بالا خیابان داشتند (سعیدی

۱۳۴۴: ۱۸۵). ولی اولین چالش در خرداد ۱۳۰۸ش. برای درشکه‌چی‌های مشهد با ورود تکنولوژی جدید و وسایل نقلیه موتوری به وجود آمد. ورود وسیله نقلیه موتوری از دوره پهلوی اول به جلوه‌ای از مدرن‌سازی تبدیل شد. مهمترین شاخصه در این زمینه تبدیل حمل و نقل سنتی پست در خراسان به وسایل موتوری بود که کنتراست اجرای آن در ۴ مرداد ۱۳۰۷ش. به مسیو آواکم سرگیسیانس تاجر ثروتمند گیلانی واگذار شد (آزادی، ش ۱۹، سال سوم: ۲). مدرن‌سازی حمل و نقل شهری مشهد نیز از همین زمان شروع شد. وقتی که اتوبوس از سال ۱۳۰۸ش. فعالیت خود را در شهر آغاز کرد. ولی این دو حوزه تفاوت اساسی با هم داشتند. تفاوتی که می‌توان آن را یکی از مانع تسریع مدرن‌سازی تلقی کرد. حکومت و نهاد قدرت نقشی در حمل و نقل درون شهری مشهد نداشتند و تنها با اخذ مالیات از فعالیت بخش خصوصی سود می‌بردند. درشکه‌چی‌ها مهمترین فعالان این حوزه به طور خاص در بهار ۱۳۰۸ش. از فعالیت رقیب جدید احساس خطر کردند و تصمیم به مقابله و محدود کردن فعالیت آن گرفتند. فعالیت اتومبیل نه تنها به درشکه‌چی‌ها بلکه به اداره مالیه خسارت وارد می‌کرد. بر همین اساس درشکه‌چی‌های مشهد در ۲۶ خرداد ۱۳۰۸ش. طی نامه اعتراضی خود را «بدبختان صنف درشکه‌چی» خواندند. صنفی بزرگ که از فعالیت دو اتومبیل بزرگی توسط شخصی هندی احساس خطر کرد. این اتفاق صرفنظر از فوایدش برای عامه مردم، تبعات منفی بیشتری داشت. چون حذف درشکه‌چی‌ها خطر محو چند قشر اجتماعی را در پی داشت. یوسف آقا اردبیلی از طرف عموم درشکه‌چی‌ها با امضای ۷۵ نفر دیگر همراه با ۵ نفر حداد، ۲ نفر سراج، ۴ نفر نقاش، ۱۱ نفر علاف و ۶ نفر نعل‌بند عریضه‌ای را امضاء کردند که طبق آن مشهد ۱۲۲ درشکه بسته به اسب داشت و علاوه بر درشکه‌چی‌ها، ۲۳۴ نفر سورچی، ۱۲۲ مهتر و ۱۲۲ نفر مالک بودند که حدود ۵۰۰ نفر هر کدام با ۴ نفر نان‌خور، جمعیتی حدود ۲۵۰۰ نفر بطور مستقیم از این حرفه امرار معاش می‌کردند. علاوه بر این چندین صنف دیگر شامل علاف، حداد، نعل‌بند، نقاش درشکه، سراج و نجار بوسیله درشکه‌ها کسب درآمد می‌کردند که نابودی درشکه‌ها باعث بیکاری برخی از این مشاغل می‌شد. این عریضه همچنین نشان می‌دهد اتومبیل‌ها دو خیابان و محله ارگ و سراب را قبضه کرده و به درشکه‌چی‌ها اجازه فعالیت نمی‌دادند. با ورود اتومبیل سایر اصناف مرتبط با درشکه که مالیات‌پرداز دولت بودند، فعالیت‌شان مختل می‌شد که در نهایت به درآمد دولت صدمه وارد می‌شد. از این رو درشکه‌چی‌ها از والی خراسان و

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۳۷

رئیس نظمیة مشهد خواستند فکری به حال آنها بکنند و آنان را از پریشانی، قرض، بیکاری نجات دهد (آزادی، ش ۴۶-۴۵، سال چهارم: ۲).

صنف درشکه‌چی با این احساس خطر منسجم‌تر شد و دو هفته بعد حتی حاضر شدند در قبال تامین اهدافش یک امتیاز مادی واگذار کند. آنان در ۶ تیرماه ۱۳۰۸ ش. اعلام کردند در صورت مساعدت حاضرند روزی ۱۰ تومان یعنی ماهیانه ۳۰۰، بطور اعانه به صندوق شیر و خورشید سرخ خراسان کمک کنند (آزادی، ش ۵۱، سال چهارم: ۱). ولی این هدایای خیریه نیز نمی‌توانست مانع از فعالیت اتومبیل شود. بطوری که تا یک سال بعد تعداد اتومبیل‌های مسافری مشهد به ۱۴ دستگاه رسید و درشکه‌چی‌ها با کساد کاری در زمان پرداخت مالیات شرایط سختی را تحمل کردند و مجبور شدند، دست به دامن مجلس شورای ملی شوند و در اول اردیبهشت ۱۳۰۹ ش. طی عریضه‌ای خود را «درشکه‌چیان سرگردان محتاج به مخارج یومیه» معرفی کردند، زیرا اتومبیل شهری دست و پای آنان را بسته بود. کرایه پایین اتومبیل یکی از علل ناتوانی درشکه‌ها در این رقابت بود. کرایه درشکه برای یک مسافر ۲ هزار قران در مقابل کرایه اتومبیل ۱۶ پول بود. به همین جهت دیگر کسی به درشکه اعتنا نمی‌کرد. علاوه بر این افزایش مالیات مشکل جدیدی برای درشکه‌چی‌ها به وجود آورد. مالیات ماهیانه ۱۷ قران در آغاز سال ۱۳۰۹ ش. به ماهی ۳ تومان افزایش یافت. تقارن این اتفاقات با بیکاری درشکه‌چی‌های مشهد، شرایط زندگی این قشر را سخت‌تر کرد. به همین جهت به مجلس شورای ملی متوسل شدند (کمام، ش ۱۲-۱۳۰۹/۲/۱) (تصویر شماره ۱).



درشکه‌چی‌های مشهد با انسجام توانستند موقعیت خود را تثبیت کنند. آنها هیاتی منسجم داشتند که زمان تجدد نسوان در سال ۱۳۱۴ ش. در منزل نایب میرزا علی سپانلو

جشنی برگزار کردند (آزادی، ش ۱۰۵۶، ۱). علاوه بر انسجام داخلی تعداد درشکه‌ها نیز در حال افزایش بود. به طوری که در سال ۱۳۱۳ش. به ۱۷۷ عدد رسید (مدرس رضوی و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۵). قشری که از لحاظ کیفیت و خدمات‌دهی تا شهریور ۱۳۲۰ش. بسیار خوب فعالیت کردند. با وجود آسفالت نبودن اغلب خیابان‌های شهر مردم از وضع وسیله نقلیه راضی بودند. درشکه‌ها نو و دو اسبه مشهد بهترین درشکه‌های کشور بودند. بهترین اسب‌ها را به درشکه می‌بستند و درشکه‌ها به خوبی و راحتی آسایش مردم را تامین می‌کردند (خراسان، ش ۶۶۳: ۴). یکی از علل این ترقی و بهبود کیفیت تصویب نظامنامه درشکه‌های عمومی با توافق وزارت عدلیه و وزارت داخله در سال ۱۳۱۷ش. بود. نظامنامه‌ای که درشکه‌چی‌ها را تحت نظارت دقیق قرار می‌داد (آفتاب شرق، ش ۹۱۷: ۲). با چنین تدابیری کیفیت درشکه‌ها و خدمات آنها ارتقا یافت. به طوری که ضرورت افزایش وسایل نقلیه موتوری نظیر تاکسی و اتوبوس در مشهد کمتر احساس شد. ریچار فرای در سال ۱۳۲۲ش. تعداد اتومبیل شخصی در شهر را انگشت‌شمار ذکر کرده و تاکید نموده درشکه در مشهد کار تاکسی را می‌کند. او درشکه را وسیله نقلیه چهار چرخه‌ای معرفی کرده که یک اسب آن را می‌کشید و انگلیسی‌ها به آن «ویکتوریا» می‌گفتند (فرای ۱۳۹۶: ۶۱).

۶. تاثیر جنگ جهانی بر درشکه‌چی‌های مشهد

جنگ جهانی دوم شرایط اقتصادی مشهد را در ابعاد مختلف تحت تاثیر قرار داد. به ویژه به‌خاطر خشکسالی و قحطی شرایط برای درشکه‌چی‌ها مصیبت‌بار شد. به‌خاطر گرانی علوفه و افزایش قیمت‌ها درشکه‌های خوب از بین رفتند و به تدریج اسقاط شدند (خراسان، ش ۶۶۳: ۴). این وضع از دو جهت بر درشکه‌ها موثر واقع شد: از یک سو باعث ارزانی درشکه‌ها و از سوی دیگر عدم افزایش کرایه‌ها شد. اثر اول تمایل به فروش و خروج درشکه‌ها را از مشهد زیاد کرد. امری که باعث تشویق ثروتمندان شهرهای همجوار به خرید درشکه از مشهد شد. حاج غلامحسین مظفری، صاحب تجارتخانه مظفری در خلیل‌آباد ترشیز، تصمیم گرفت درشکه‌ای خریداری کند. او در ۲۴ دی ۱۳۲۰ش. به حاجی خلیل آقا خوئی نوشت برایش درشکه‌ای نو و شیک نمره ۷ یا ۹ با ظرفیت پنج نفر با اسب‌های جوان و یک رنگ از مشهد بخرد. او حدس می‌زد چنین درشکه آبرومند، نو، محکم و اعلاء در میان درشکه‌های کرایه‌کش نباشد و باید از درشکه‌های شخصی خریداری می‌شد تا در کاشمر منحصر به فرد باشد (ساکما، ۱۳۱۷/۲-۲۹۶).

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۳۹

فراز و نشیب قیمت علوفه همواره یکی از علل موثر بر فعالیت درشکه‌ها و نرخ کرایه آن بود. با پایان جنگ علوفه ارزان شد و مردم در اواخر سال ۱۳۲۴ ش. انتظار داشتند کرایه درشکه‌ها هم ارزان شود، ولی این اتفاق روی نداد و همچنان کورسی ۱۰ ریال بود. این موضوع در انجمن شهر بررسی شد. علت بی‌میلی اعضای انجمن شهر در اتخاذ تصمیم این بود که تقریباً همه آنان صاحب اتومبیل و درشکه شخصی بودند و توجهی به این موضوع نمی‌کردند (طوس، ش ۱۳۰۵: ۱). این مساله به نفع درشکه‌چی‌ها بود ولی انتقادات باعث شد بالاخره شهرداری مشهد در ۵ اردیبهشت ۱۳۲۵ ش. نرخ درشکه‌ها را به هر کورس ۵ ریال کاهش دهد. این در حالی بود که کرایه هر نفر برای اتوبوس یک ریال تعیین شد (طوس، ش ۱۳۱۴: ۱). تفاوت نرخ توان رقابت درشکه با رقیبش را کاهش می‌داد و از سوی دیگر از توان مالی درشکه‌چی‌ها برای بازسازی و نوسازی درشکه‌ها و اسب‌ها کاست. امری که طی یک دهه پس از آن بر کاهش کیفیت خدمات‌دهی درشکه‌چی‌ها اثر گذاشت.

۱.۶ اتحادیه درشکه‌چیان و اتحادیه کارگران درشکه‌چیان

یکی دیگر از نتایج جنگ جهانی دوم حضور روس‌ها در مشهد و حمایت از فعالیت‌های سیاسی وابسته به حزب توده بود. حزبی که صاحبان اصناف و مشاغل مختلف را در قالب اتحادیه‌های صنفی با خود همراه کرد. درشکه‌چی‌های مشهد نیز صاحب اتحادیه‌های صنفی با نام‌های «اتحادیه درشکه‌چیان» و «اتحادیه کارگران درشکه‌چی‌ها» شدند. اتحادیه درشکه‌چیان با کنسولگری بریتانیا و اتحادیه کارگران درشکه‌چی‌ها با حزب توده در ارتباط بود. خانم اسکراین، همسر سرکنسول انگلیس، همکاری نزدیکی با اتحادیه درشکه‌چیان داشت و به خاطر خدماتش در مداوای اسب درشکه‌چی‌ها محافظ غیررسمی و جراح افتخاری اسب‌های درشکه‌چی‌ها شد (اسکرین بی‌تا: ۲۲۷). باروچی درباره همکاری انگلیسی‌های مقیم مشهد با اتحادیه درشکه‌چی‌ها به این نکته اشاره کرده که یکی دو پیرزن انگلیسی که با اسب‌های لاغر دشمنی داشتند، پول به درشکه‌چی می‌دادند و اسب‌ها را می‌کشتند و این را به حساب نجات آنها می‌گذاشتند و به اصطلاح مانع از استثمار آنها می‌شدند (باروچی، ۸۹/۱/۲۵، ۷۲). خانم اسکراین نیز به وضعیت جسمانی اسب‌های درشکه مشهد اشاره کرده که اسب‌های لاغر و نحیف بدون توجه به تحولات داخلی زمان رضا شاه مانند گذشته خیابان‌های مشهد را زیر پا می‌گذاشتند (اسکرین بی‌تا: ۲۲۷). بخش دیگری از همکاری خیریه کنسولگری انگلیس با درشکه‌چی‌های مشهد کمک برای نگهداری

اسب‌هایشان در سال‌های گرانی غله بود. از جمله او در خرداد ۱۳۲۲ ش. به ۹۱ نفر در شبکه‌چی که بخاطر گرانی غله کمک کرد (راستی، ش ۲۰: ۳). هدف دیگر انگلیسی‌ها تلاش برای جلوگیری از جذب اعضای فقیر این صنف به حزب توده بود.

اولین اتحادیه کارگری وابسته به حزب توده در اواسط دی ماه ۱۳۲۱ ش. تشکیل شد (الهی ۱۳۸۲: ۷۵) و شرایط برای پیوستن کارگران به حزب توده و تشکیل اتحادیه‌های کارگری مهیا شد. گروهی از در شبکه‌چی‌ها نیز اتحادیه مخصوص خود را در ارتباط با کمیته ایالتی اتحادیه کارگران خراسان به نام اتحادیه کارگران در شبکه‌چی‌ها بوجود آوردند (الهی ۱۳۸۲: ۷۷). سه نفر از در شبکه‌چی‌ها به نام‌های علی حافظ جوادپور، گل قاسم اسکندر نژاد و رجب شعبانی از اعضای شورای ایالتی و نمایندگان اتحادیه در شبکه‌چی‌های مشهد بودند (راستی، شماره ۳۲۳: ۴). این اتحادیه همسو با سایر اتحادیه‌ها در جشن‌های کارگری شرکت می‌کردند و حتی روز اول ماه مه سال ۱۳۲۳ ش. نرخ در شبکه‌سواری را به نصف قیمت معمول تخفیف دادند (الهی ۱۳۸۲: ۷۸).

انسجام در شبکه‌چی‌ها باعث شد بتوانند از منافع گروهی خود به خوبی دفاع کنند. نمونه‌ای از این هماهنگی چانه‌زنی بر سر نرخ کرایه‌ها با شهرداری بود. در شبکه‌چی‌ها انتظار داشتند با آنها مشورت شود. انتشار آگهی نرخ کورس در شبکه در اردیبهشت ۱۳۲۳ ش. بدون اطلاع نمایندگان در شبکه‌چی‌ها، موجب اعتراض شدید اتحادیه در شبکه‌چی‌ها و نمایندگان آنان شد. موضوع در اتحادیه مطرح و پس از مذاکره چندین تقاضا به کمیته ایالتی اتحادیه کارگران خراسان نوشته و تقاضا شد آن کمیته با ادارات مربوطه وارد مذاکره شود. مکاتباتی با شهرداری، شهربانی و فرمانداری انجام گرفت (راستی، ش فوق‌العاده، ۱۱ اردیبهشت ۱۳۲۳: ۲).

۷. مقابله در شبکه‌چی‌ها با تاکسی‌ها

در شبکه‌چی‌های مشهد توانستند دو دهه با رقیب‌شان، اتوبوس کنار بیایند و موقعیت خود را حفظ کنند ولی در سال ۱۳۲۸ ش. رقیب جدیدی ظاهر و واکنش در شبکه‌ها را برانگیخت. این مساله تا حدی ناشی از ضعف عملکرد در شبکه‌چی‌ها پس از شهریور ۱۳۲۰ ش. بود. روز بروز وضع اقتصادی مشهد خراب و در شبکه‌چی‌ها بیشتر در مضیقه قرار گرفتند. به جز چند در شبکه بقیه تک اسبه با اسب‌هایی ضعیف و لاغر، فرسوده، خراب و غیرقابل استفاده بودند. این وضع با آبروی شهری بزرگ ۲۰۰ هزار نفری و خیابان طویل و آسفالت شده که

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۴۱

پذیرای زائران زیادی بود، تناسبی نداشت. مردم شکایت‌های زیادی داشتند، زیرا در تمام شهرهای کشور تاکسی برای تامین رفاه در دسترس مردم قرار گرفته و یا درشکه‌های تمیز و آبرومند جایگزین درشکه‌های قدیمی شده‌بود ولی در مشهد تاکسی‌داری چندان رونق نگرفته بود (خراسان، شماره ۶۶۳: ۴). علت این امر انسجام درشکه‌چی‌ها در مقابل رقبا بود. انجامی که با آغاز فعالیت تاکسی‌ها بیشتر شد. به ویژه از مرداد ماه این سال درشکه‌چی‌ها از مقامات مربوطه خواستند از فعالیت تاکسی‌ها جلوگیری کند (طوس، ش ۱۵۷۹، ۱). این بار درشکه‌چی‌ها بطور منسجم واکنش نشان دادند. ۲۰۰ درشکه‌چی شب ۹ مرداد ۱۳۲۸ ش. در منزل آیت‌الله‌زاده خراسانی تجمع و تقاضا کردند تا برای ممانعت از فعالیت تاکسی با مقامات مربوطه مذاکره نماید، زیرا زندگی و معیشت قریب ۱۰۰۰ نفر عائله صاحبان درشکه‌ها و مهترهای آنها به خطر افتاده بود. با قول مذاکره با استاندار درشکه‌چی‌ها متفرق و منتظر نتیجه شوند. در این زمان ۲۲۲ درشکه عمومی در مشهد فعالیت می‌کردند (خراسان، ش ۲۹: ۴).

بعد از اینکه چند تاکسی نمره‌گذاری (شماره‌گذاری) و مشغول مسافربری شدند، به‌خاطر گسترش شایعات مختلف لازم شد شهرداری و شهربانی جزئیات این تغییرات را به اطلاع عمومی برساند (طوس، شماره ۱۵۷۹: ۱). خبر تاسیس شرکت تاکسی‌رانی باعث وحشت و مخالفت درشکه‌چی‌ها شد ولی سایر مردم از آن استقبال کردند. مخالفت درشکه‌چی‌ها از ترس بیکاری و خشنودی مردم به خاطر افزایش سرعت حمل و نقل و ارزش وقت بود. مردم دیگر نمی‌توانستند با درشکه‌های اسقاطی یک اسبه برای کارهای فوری خود ایاب و ذهاب کنند. زندگی جدید ایجاب می‌کرد تعداد کافی تاکسی در شهر وجود داشته باشد و مخالفت درشکه‌چی‌ها نمی‌توانست مانع این روند شود. یکی از پیشنهادها برای رفع بیکاری درشکه‌ها انتقال آنها به سایر شهرهای خراسان بود که هیچگونه وسیله نقلیه‌ای نداشتند. با این شیوه هم کار درشکه‌چی‌ها بهتر می‌شد و هم تاکسی‌رانی مشهد دایر می‌شد (خراسان، ش ۳۴: ۴).

درشکه‌چی‌ها این بار علاوه بر نامه‌نگاری همراه مالکین درشکه‌ها با عده‌ای زن و بچه روز ۱۷ مرداد ۱۳۲۸ ش. در استانداری اجتماع و نسبت به شروع فعالیت ۱۰ دستگاه تاکسی اعتراض کردند. استاندار خراسان، شهردار، فرماندار و رئیس شهربانی را مامور بررسی موضوع کرد. به نظر می‌رسد عموم مردم مشهد در این رقابت طرفدار تاکسی‌ها بودند. چون از وضع درشکه‌های یک اسبه و فرسوده شکایت داشتند. ولی اعتراض درشکه‌چی‌ها موثر

واقع شد و تصمیم گرفته شد موقتاً از فعالیت تاکسی‌ها جلوگیری شود. اما این تصمیم تعهدی برای درشکه‌چی‌ها ایجاد کرد تا اصلاحات لازم در تعویض اسب‌ها و تعمیر درشکه اتخاذ کنند. عدم تعمیر درشکه باعث ممانعت از کار می‌شد (خراسان، ش ۳۶: ۳). اوضاع بطور موقت آرام شد، ولی تضاد افکار استفاده از درشکه و تاکسی بیشتر خود را نشان داد. یکی از طرفداران درشکه با اینکه از وضعیت کثیف درشکه‌ها و طمع سورچی درشکه‌ها ناراضی بود و گاهی اوقات از راه رفتن اسب‌های درشکه عصبانی شده و پیاده می‌رفت و موافق افزایش سرعت حمل و نقل بود، ولی اعتقاد داشت این اقدام یک کارخانه دیگر به کارخانه‌های «گداسازی» مشهد اضافه می‌کند. اگر در شهر ۱۰ یا ۱۲ تاکسی کار می‌کرد نصف ۲۷۰ درشکه فعال تحت تاثیر قرار می‌گرفتند و به دنبال آن ۱۳۵ سورچی، ۱۳۵ مهتر، ۳۰ آهنگر، تجار و درشکه‌ساز و غیره که هر کدام دارای ۳ یا ۴ نفر عائله بودند، بیکار می‌شدند. مالکیت تاکسی‌ها و سود و زیان آن یکی دیگر از علل حمایت از درشکه‌ها بود. تاکسی‌ها متعلق به یک شرکت بود و به اشخاص معینی اختصاص داشت و سود آنها نیز به جیب چند نفر سرمایه‌دار ریخته می‌شد، در حالیکه درشکه‌ها متعلق به افراد مختلفی از اقشار پایین جامعه بودند. منشاء تولید و اشتغال‌زایی یکی دیگر از علل حمایت از درشکه‌ها بود. بیشتر لوازم مورد نیاز درشکه‌ها در شهر مشهد تهیه می‌شد اما کلیه لوازم یدکی اتومبیل را بایستی با خروج طلا و ارز از خارج وارد می‌کردند (آفتاب شرق، ش ۲۱۸۰: ۴). فکر حمایت از صنایع بومی نوعی پشتیبانی از درشکه‌چی‌ها محسوب می‌شد ولی این فکر در مقابل مدرن‌سازی شبکه حمل و نقل شهری چندان دوام نمی‌آورد.

استدلال بیکاری یک قشر در پی فعالیت تاکسی‌ها مخالفانی نیز داشت. این گروه طرفدار جبر زمان و کنار آمدن با پیشرفت تکنولوژی بودند. یکی از طرفداران این گروه استدلال می‌کرد وجود تاکسی موجب بیکاری درشکه‌چی‌ها و سایرین نخواهد شد. همان طوری که در هنگام شروع فعالیت درشکه‌ها، نه تنها کجاوه، خرکچی‌ها، شکاری‌ها و گاریچی‌ها از کار نیفتادند بلکه هر روز بر تعدادشان افزوده شد. روزبروز شهرها وسیع و احتیاجات زندگی چنان زیاد شد که جز با سرعت عمل و تسهیل وسایل ارتباطی تامین آن مقدور نبود و باید از مظاهر سودمند مدنیت حداکثر استفاده می‌شد. دیگر درشکه نیازمندی‌های زندگی شهری را مرتفع نمی‌کردند. بنابراین باید از پیشگامان این حوزه حمایت می‌شد و نباید به اسم بیکار شدن درشکه‌چی‌ها با این کار مفید و شایسته مخالفت می‌شد. درشکه‌چی‌ها نیز باید در اخلاق و رفتار، نظافت درشکه‌ها و اسب‌های خود کوشش و در صورت لزوم به شهرهای

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۴۳

اطراف فاقد درشکه مهاجرت می‌کردند. هرکدام توان مالی داشتند برای تهیه تاکسی اقدام می‌کردند. کارگران فقیر و زحمت‌کش درشکه‌چی نیز باید به کارهای شایسته‌تر و مناسب‌تر مشغول می‌شدند (آفتاب شرق، ش ۲۱۹۱: ۴). با این استدلال‌ها، درشکه‌ها پنج سال دیگر به کار خود ادامه دادند ولی این روند چندان طولانی نشد.

۱.۷ غلبه تاکسی بر درشکه

سال‌های ۱۳۳۰ تا ۱۳۳۳ش. را باید اوج فعالیت درشکه‌چی‌ها در مشهد دانست. چون درشکه‌ها از لحاظ تعداد به بیشترین حد خود رسیده و از لحاظ نقش‌آفرینی به عنوان یک سد در مقابل مدرن‌سازی وسایل نقلیه درون شهری عمل کردند. در تیر ماه ۱۳۳۳ش، تعداد ۷۶ اتوبوس، ۵۶ دستگاه اتومبیل سواری کرایه و ۲ دستگاه تاکسی در مشهد مشغول کار بودند. این درحالی بود که ۴۳۴ دستگاه درشکه در شهر فعالیت می‌کردند (خراسان، ش ۱۴۵۳: ۴). یکی از علل افزایش درشکه‌ها توسعه شهر بود. بعد از شهریور ۱۳۲۰ش. در نتیجه رواج کسب و تجارت عده‌ای از متمکنین جدید و قدیم برای خود وسایل نقلیه شخصی تهیه کرده و امکان زندگی در نواحی دورتر شهر برایشان فراهم شد. به همین جهت با توسعه شهر به تعداد درشکه‌ها افزوده شد. درشکه‌ها به جای توقف در ایستگاه‌ها غالباً بدون مسافر در حرکت بودند (سعیدی، ۱۳۴۴: ۱۸۸).

اسکرین که بخاطر همکاری همسرش با اتحادیه درشکه‌چیان مشهد اطلاعات بیشتری از فعالیت آنها داشت در سال ۱۹۵۴م. / ۱۳۳۳ش به وجود تنها یک تاکسی در مشهد اشاره کرده و تاکید نموده اتحادیه درشکه‌داران موفق شده بود جلوی کار تاکسی را در داخل شهر بگیرند (اسکرین، بی تا: ۲۲۷). با وجود کثرت درشکه‌ها نقش آنها در حمل و نقل شهری پررنگ نبود و همین امر باعث افزایش انتقادات شد. علیرغم نظارت مامورین راهنمایی وضع خدمات‌دهی درشکه‌ها رضایت‌بخش نبود. مثلاً در اطراف صحن آستان قدس کمتر درشکه خالی یافت می‌شد و اشخاص باید مدت زیادی در انتظار می‌ایستادند. بهانه درشکه‌چی‌ها اجبار اداره راهنمایی در گردش دور فلکه بود. این امر باعث می‌شد آنها به فلکه دور حرم نروند و در خیابان‌ها توقف کنند. امری که باعث نارضایتی جمع کثیری از اهالی شده بود (نور ایران، ش ۲۵۵: ۲). سه دهه مقاومت درشکه‌ها در مشهد در مقابل اتوبوس و تاکسی باعث شد مشهد را شهر درشکه‌ها بنامند. خیامی در خاطراتش بدون اشاره به تاریخ دقیق

مشهد را شهر درشکه‌ها نامیده است. چون حدود ۴۰۰ درشکه در شهر تردد می‌کرد، در حالیکه در اغلب شهرها درشکه برچیده شده بود (خیامی، ۱۳۹۸: ۳۱).

از آغاز دهه ۱۳۳۰ش. به تدریج شرایط و موقعیت درشکه‌ها در مقابل تاکسی‌ها به علل مختلفی تغییر کرد. افزایش قیمت مواد اولیه درشکه‌چی‌ها را نگران کرد. بطور مثال آنان در شهریور ۱۳۳۰ش. از گرانی و کمیابی علیق (علوفه) به شهرداری و انجمن شهر مشهد شکایت کردند. انجمن شهر نیز به اتفاق آراء نرخ جو را از قرار سه کیلو ۸ ریال، کاه گندم خرواری ۱۵۰ ریال و کاه جو خرواری ۲۰۰ ریال، کاه زرد خرواری ۱۸۰ ریال تصویب کرد (آفتاب شرق، ش ۲۷۳۴: ۱؛ خراسان، ش ۶۳۹: ۴).

با وجود وخامت وضع درشکه‌ها و صاحبانش، شهر مشهد هنوز زمینه مساعدی برای فعالیت درشکه‌چی‌ها داشت. بطوری که باعث مهاجرت درشکه‌چی‌ها از تهران و شهرهای دیگر به اینجا می‌شد. شهرداری نیز به آنها گواهی فعالیت می‌داد. امری که به تدریج واکنش صنف درشکه‌چی مشهد را برانگیخت. یوسف اسکندر نژاد، نماینده صنف درشکه‌چی و مالکین درشکه‌های مشهد، در ۱۹ دی ۱۳۳۱ش. طی نامه‌ای سرگشاده خطاب به انجمن شهر مشهد و شهرداری وضع مالی صاحبان درشکه‌های مشهد را تشریح کرد که با گرانی هزینه، بهای جو و علوفه و ۵ ریال مالیات درشکه، این قشر به سختی امرار و معاش می‌کردند. علت این نامه‌نگاری هجوم درشکه‌های زیادی از تهران و سایر شهرستان‌ها به مشهد بود. طبق نوشته اسکندر نژاد در این زمان بیش از گنجایش شهر درشکه در مشهد مشغول کار بودند و تعدادشان به ۳۶۷ دستگاه رسیده بود. به همین جهت تقاضا شد انجمن شهر فکری برای «درشکه‌چی‌های بدبخت» کرده و از هجوم درشکه به شهر جلوگیری و نمره فعالیت به آنها ندهند تا بومیان بتوانند با وضع فلاکت بار خود به زندگی ادامه دهند (خراسان، ش ۱۰۱۹: ۳).

شهر مشهد تا دی ۱۳۳۲ش. چند برابر وسعت پیدا کرده و بر جمعیتش افزوده شده بود، ولی حمل و نقل درون شهری متناسب با آن رشد نکرده بود. درشکه دو اسبه تمیز و نو با اسب‌های فربه جای خود را به درشکه‌های کثیف، تک اسبه و لاغر داده بود (خراسان، ش ۱۲۸۹: ۱). برای درک جایگاه درشکه‌ها مقایسه آن با سایر وسایل نقلیه جالب به نظر می‌رسد. در مقابل ۹۷ اتوبوس، ۳۵۷ تاکسی و سواری تعداد ۳۲۴ دستگاه درشکه فعال بود. این آمار نشانگر عدم توانایی درشکه‌ها در تامین نیازهای حمل و نقل به خاطر مشکلات بود. به همین جهت سایر وسایل نقلیه به تدریج جایگزین درشکه شدند. از سوی دیگر

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۴۵

شهربانی به تدریج گام‌هایی برای محدودیت درشکه‌ها برداشت و مقرر کرد شماره جدید به درشکه‌ها داده نشود. درشکه‌های قبلی دارای دفترچه معاینه باشند و درشکه‌های فرسوده در صورت عدم تعمیر از فعالیت منع شوند (خراسان، ش ۱۳۰۳: ۴). این محدودیت‌ها به نفع تاکسی‌ها بود ولی شرایط به گونه‌ای طراحی شد که در قالب صندوق حمایت تاکسی‌رانان از درشکه‌چی‌ها انجام گیرد و درشکه‌چی‌ها خیلی متضرر نشوند.

۲.۷ صندوق کمک تاکسی‌رانان به درشکه‌چی‌ها

برای حل و فصل مشکل درشکه‌چی‌ها کمیسیونی در تاریخ ۲۰ اسفند ۱۳۳۳ ش. با حضور سرهنگ وجدانی ریاست شهربانی، سرگرد خوبان ریاست راهنمایی و رانندگی، نماینده صنف درشکه‌چی، نماینده تاکسی‌رانان و نماینده اتوبوسرانان شهری تشکیل شد و مقرر گردید تعداد تاکسی‌ها به ۲۰۰ دستگاه محدود گردد و هر تاکسی، اعم از آنکه شماره گرفته یا در آینده خواهد گرفت، مبلغ ۵ هزار ریال به حساب مخصوصی در بانک ملی مشهد به نفع درشکه‌چی‌ها پرداخت نماید. این محدودیت دو طرفه و مشروط بر این بود که درشکه‌های شهر نیز به ۱۵۰ دستگاه تقلیل یابد. هدف جلب رضایت درشکه‌چی‌ها و تاکسی‌ران کردن تدریجی آنان بود. باید از محل وجوه پرداختی صاحبان تاکسی‌ها و درشکه‌ها شرکتی تاسیس و با آن تاکسی خریداری می‌شد. ولی تعداد آن نباید از ۳۰ دستگاه تجاوز می‌کرد. این تاکسی‌ها سپس به صاحبان بی‌بضاعت درشکه‌هایی که از شبکه حمل و نقل شهری خارج می‌شدند، اختصاص می‌یافت. این پیشنهاد مورد موافقت درشکه‌چی‌ها قرار گرفت (خراسان، ش ۱۶۴۷: ۴؛ آفتاب شرق، ش ۲۷۹، سال سی‌ام؛ ۴؛ خراسان، ش ۱۶۴۶: ۸) و اوضاع بطور موقت آرام شد.

هر یک از این وسایل نقلیه سستی و مدرن طرفداران و مخالفانی داشت و همزمان با تشکیل کمیسیون فوق تضاد دیدگاه‌ها در بین عموم مردم به اوج خود رسید. یکی از ظلم در حق درشکه‌چی‌ها می‌گفت و از «تاکسی‌های لعنتی» و «بیکاری درشکه‌چی‌ها» یاد می‌کرد، زیرا دیگر کسی سوار درشکه نمی‌شد. دیگری از رئیس راهنمایی و رانندگی تقدیر می‌کرد که «طلسم درشکه‌ها را شکست و جان مردم را راحت کرد»، زیرا شهر مشهد با درشکه‌های درهم شکسته و فرسوده و اسب‌های لاغر و مردنی اعصاب مردم را خراب کرده و روح کار و فعالیت را در همه جا خفه کرده بود (آفتاب شرق، ش ۲۷۵، سال سی‌ام: ۱).

کمیسیون بررسی وضعیت درشکه‌ها در ۲۲ شهریور ۱۳۳۴ ش. تشکیل جلسه داد و دایره راهنمایی و رانندگی شهربانی خراسان شروع به تعویض نمره درشکه‌ها نمود. درشکه‌هایی که از لحاظ کیفیت مردود شناخته شدند از محل اعتبار کمک تاکسی‌رانان در بانک ملی مبلغ ۶۰۰۰ ریال دریافت می‌کردند و از ادامه فعالیت آنان جلوگیری می‌شد (آفتاب شرق، ش ۴۷۳۷: ۴؛ خراسان، ش ۱۷۹۴: ۴؛ خراسان، ش ۱۷۸۹: ۴). اما این کمک نقدی نمی‌توانست جبران وسایل نقلیه درشکه‌چی‌ها را بکند. در این زمان یک درشکه بدون اسب متعلق به حسن تمانلو با شماره فعالیت تمدید شده، مبلغ ۱۰۰۰۰ ریال قیمت‌گذاری شد (زرین، ش ۲۵۰: ۴). مقایسه این دو رقم نشان می‌دهد کمک صندوق تاکسی‌رانان به درشکه‌چی‌ها تقریباً نصف قیمت یک درشکه در حد متوسط بود. به تدریج درشکه‌چی‌های بیشتری از دور خارج شدند. ابتدا ۲۲ دستگاه (آفتاب شرق، ش ۴۹۰۱: ۴) و سپس ۴۰ دستگاه اسقاط شدند تا تعدادشان به ۷۲ دستگاه رسید (خراسان، ش ۱۸۵۷: ۴).

محدودیت فعالیت تاکسی‌ها و مقاومت درشکه‌چی‌ها ابدی نبود و بالاخره انجمن شهر این محدودیت را به مصلحت مردم ندانست و در ۲ بهمن ۱۳۳۵ ش. به اتفاق آراء راه‌اندازی تاکسی در مشهد را آزاد اعلام کرد. در مقابل برای کمک به درشکه‌چی‌ها مقرر شد به جای ۶۰۰۰ ریال سابق، ۴۵۰۰ ریال به مالکان درشکه‌ها پرداخت شود. علاوه بر آن مبلغ ۱۵۰۰ ریال بابت نمره از تاکسی‌ها گرفته شود (خراسان، ش ۲۱۹۰: ۶). این تصمیم نشان می‌دهد انجمن شهر دیگر از درشکه‌چی‌ها بخاطر حفظ شغل آنها حمایت نمی‌کرد و تامین آسایش عمومی در اولویت بود. شهرداری و اولیای شهر از پولی که در ابتدا با هدف کمک برای درشکه‌چی‌ها از تاکسی‌دارها می‌گرفتند، مبلغی برای خود در نظر گرفتند.

۸. موانع بهداشتی فعالیت درشکه‌ها

با وجود مقاومت و اعتصاب درشکه‌چی‌ها، تاکسی‌رانی در مشهد مانند سایر شهرها با تاخیر چند ساله متداول شد (نور خراسان، ش ۳۷۷: ۱ و ۴). رقبای درشکه از سال ۱۳۳۵ ش. تا ۱۳۳۸ ش. موقعیت‌شان را تثبیت کردند و اگر موانعی برای فعالیت درشکه‌ها به وجود می‌آمد به عملکرد خودشان و قوانین جاری مربوط می‌شد. از این پس عواملی چون وضعیت بهداشتی و کُندروی، تاثیر منفی بر تصادفات و ترافیک شهری می‌گذاشت که دامنه فعالیت درشکه‌ها را محدود می‌کرد. وضعیت بهداشتی یکی از موانع مهم تداوم فعالیت درشکه‌ها در مشهد بود. برای شهری که هنوز بخش مهمی از ساکنین آن از آب‌انبارها

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۴۷

استفاده می‌کردند، فعالیت درشکه‌ها بسیار تاثیرگذار بود. برخی از آب‌انبارها از طریق جویبارهای عمومی معابر پر آب می‌شدند که با فعالیت درشکه‌ها به شدت آلوده می‌شد. مجله نامه پزشکان در ۱۵ آبان ۱۳۲۳ش. با ذکر شکایت ساکنین اطراف خیابان پهلوی (امام خمینی کنونی) از بوی ادرار اسب در آب انبارها و تبعات استفاده از درشکه پرداخت. طبق محاسبه‌ای ۴۹۰ لیتر ادرار یا عصاره آن با هزاران آلودگی دیگر در هر هفته وارد آب انبارهای یک محله می‌شد (نامه پزشکان، ش ۴۹، سال سوم: ۲). این وضع به ویژه بعد از آسفالت معابر بیشتر به چشم آمد. گزارشگر روزنامه خراسان در یک سفر انتقادی از شهر در ۶ مرداد ۱۳۳۸ش. از بوی مشمئزکننده پهن اسب‌های درشکه‌ها و گاری‌ها به ویژه در اطراف مقبره نادری انتقاد کرد (خراسان، ش ۲۹۱۴: ۶). با توجه به این شرایط برخی مشکلات شهرداری و کوتاهی در نظافت شهری نیز به حساب اسب‌ها و درشکه‌ها گذاشته شد. پزشکپور، شهردار مشهد، در جلسه مطبوعاتی ۵ مهر ۱۳۳۸ش. وسایل کُندرو مثل درشکه و گاری را عامل قسمت عمده آلودگی شهر اعلام کرد. پس درشکه‌ها حتی المقدور باید از خدمت معاف می‌شدند و شماره درشکه‌ها به کسانی که می‌خواستند تاکسی نو بکار اندازند، داده می‌شد (خراسان، ش ۲۹۶۲: ۵ و ۶؛ آفتاب شرق، ش ۱۹۹۹: ۱). شهرداری این بار بیشتر از منظر مسئولیت نظافت شهر که مورد انتقاد بود، مخالف فعالیت درشکه‌ها شد، ولی عملکرد تاکسی‌ها نیز چندان مورد قبول عموم نبود و به ماندگاری درشکه‌ها تا یک دهه بعد کمک کرد. یک منتقد وسایل نقلیه در ۱ آبان ۱۳۳۸ش. ضمن مقایسه درشکه با تاکسی فواید درشکه را مایه اتلاف وقت ولی عامل جلوگیری از مزاحمت بیان کرد. با وجود مقاومت و اعتصاب درشکه‌چی‌ها تاکسی‌رانی با تاخیر چند ساله در مشهد متداول شد ولی بعد از چند سال عملکرد آنان به اندازه‌ای نامطلوب بود که هرکس یک بار با آن سروکار پیدا کرد برای همیشه از آن بیزار می‌شد (نور خراسان، ش ۳۷۷: ۱ و ۴). این شرایط به نفع درشکه‌چی‌ها بود.

۱.۸ اعتصاب درشکه‌چی‌ها مقابل شهربانی

با وجود مشکلات متعدد و تدابیر اتخاذ شده تا اواخر تیر ۱۳۳۹ش.، ۱۵۰ درشکه در مشهد به فعالیت خود ادامه دادند، اما شرایط کار برای آنها هر روز سخت‌تر می‌شد. بطوری که در نهایت به مهمترین اعتصاب آنها در ۲۶ تیر ۱۳۳۹ش. منجر گردید. علت عمده این اعتصاب مجموعه‌ای از عوامل برخاسته از معایب درشکه‌ها بود. ولی علت اصلی اقدام شهربانی در

محدودیت به خاطر فعالیت آنها در ایستگاه راه آهن مشهد بود. به صاحبان درشکه‌ها اخطار شد تا وضع درشکه‌ها و لباس رانندگان تمیز و مرتب شود و اسب‌های لاغر و مریض را از کار خارج کنند ولی درشکه‌چی‌ها از لحاظ مالی قادر به چنین اصلاحاتی نبودند. علاوه بر این درآمدی برای اداره خانواده خود نداشتند (خراسان، ش ۳۱۹۳: ۴). شرایط روز بروز وخیم‌تر و درآمد درشکه‌چی‌ها بطور قابل ملاحظه‌ای کاهش یافت. حداکثر درآمد یک درشکه‌چی در شبانه‌روز از ۶، ۷ تومان تجاوز نمی‌کرد و اکثر مشتریان آنها خانم‌هایی بودند که از تنها سوار شدن به تاکسی وحشت داشتند. جمعی دیگر مسافرانی بودند که از تاخیر تاکسی‌ها خسته شده بودند. کرایه درشکه‌ها ارزان بود. بطوری که بهای یک کورس از ۵ ریال تجاوز نمی‌کرد. در مقابل درآمد کم، هزینه درشکه‌ها زیاد بود. درشکه‌چی «از ۶ تومان درآمد ۱۵ ریال تا ۲ تومانش را خرج علوفه و جو مرکب بدیخت‌تر از صاحبش می‌کرد و با ۴ تومان دیگر باید هزینه زندگی هفت سر عائله را تامین می‌کرد» (خراسان، ش ۳۱۹۸: ۸ و ۱). در چنین شرایط مالی اصلاح وضع درشکه‌ها و درشکه‌چی‌ها سخت بود.

شهربانی مانع از ورود درشکه‌ها به محدوده ایستگاه راه آهن شد و درشکه‌چی‌هایی که تنها امیدشان حمل مسافران قطار بود، با زوارکش‌ها و رانندگان تاکسی رقابت و باعث ازدحام جمعیت می‌شدند. ماموران پلیس راه آهن برای کاهش ازدحام از ورود زوارکش‌ها و درشکه‌چی‌ها به محوطه جلوی ایستگاه راه آهن جلوگیری کردند امری که درشکه‌چی‌ها آن‌را را تبعیض علیه خود قلمداد کرده و در واکنش دست به اعتصاب زدند. حدود ۱۵۰ نفر از درشکه‌چی‌ها از ایستگاه راه آهن تا مقابل شهربانی راه‌پیمایی کردند و شکایت خود را تقدیم تیمسار برخوردار نمودند (خراسان، ش ۳۱۹۳: ۴ و ۱).



(خراسان، ش ۳۱۹۳: ۴ و ۱).

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۴۹

در این شرایط دو راهکار بیشتر برای درشکه‌چی‌های مشهد باقی نمانده بود. احیاء و تعمیر درشکه‌ها یا جایگزینی با تاکسی‌ها. شهرداری بیشتر طرفدار راهکار دوم بود. در اقدامی مقطعی برای رفاه مردم و زوار ۲۰۰ دستگاه درشکه که به وضع آبرومندی تعمیر و اصلاح شده بودند، در شهر به کار مشغول شدند و نرخ درشکه‌ها هر کورس ۵ ریال تعیین گردید (آفتاب شرق، ش ۶۵۳۹: ۶). ولی شرایط به طور کلی نه تنها در مشهد بلکه در ایران به ضرر درشکه‌چی‌ها بود. طرح خارج کردن درشکه‌های فرسوده در تهران نیز در حال اجرا بود. مقایسه درشکه‌چی‌های مشهد با تهران، وضعیت را در این شهر بهتر از پایتخت و به نفع درشکه‌چی‌ها نشان می‌دهد. چون در تهران اداره راهنمایی و رانندگی از ۲۹ فروردین ۱۳۴۱ ش. درشکه‌ها را جمع کرد. با اینکه در این زمان ۸۰۰ درشکه در پایتخت کار می‌کرد ولی اعلام شد با وجود یکصد و پنج هزار وسیله نقلیه موتورسیکلتی دیگر نیاز به درشکه و گاری نیست (اطلاعات، ش ۱۰۷۷۸: ۱۷).

به نظر می‌رسد سیاست ایجاد صندوق مشترک نیز در مشهد چندان موفق نبوده است، زیرا با وجود افزایش تاکسی‌ها، درشکه‌ها بطور کامل از دور خارج نشدند و با افزایش روزمره تاکسی‌ها مشخص نبود پول دریافتی از آنها کجا هزینه می‌شود. در ۲۷ اسفند ۱۳۴۱ ش. اعلام شد با اینکه ۱۲۰۰ دستگاه تاکسی و کرایه در شهر نمره شده‌اند ولی محل خرج حق ورودی تاکسی‌ها مشخص نیست (آفتاب شرق، ش ۷۵۸۶: ۴). این انتقاد نشان می‌داد با وجود دریافت چنین حقی از تاکسی‌دارها کمک چندان به درشکه‌چی‌ها نمی‌شد.

۲.۸ گُندروی درشکه‌ها

درشکه‌چی‌های مشهد دیگر آنقدر صاحب نفوذ نبودند که مانع از فعالیت رقبا شوند. به همین جهت در دو دهه پایانی دوره پهلوی ضعف‌شان باعث حذف از عرصه رقابت حمل و نقل شهری شد. درشکه به خاطر سرعت کُند محدودیت‌هایی در تردد داشت. این ویژگی پس از فعالیت اتومبیل و به ویژه تاکسی‌ها و سرعت گرفتن حمل و نقل به یک معضل آشکار تبدیل شد. بطوری که برنامه‌ریزان شهری به همین بهانه زمینه حذف آنها را فراهم کردند. حرکت وسایل گُندرو در تاریخ ۸ بهمن ۱۳۳۷ ش. یکی از مشکلات حمل و نقل شهری مشهد اعلام شد (آفتاب شرق، ش ۶۰۹۸: ۱) و بیشتر مشکلات به حساب درشکه‌ها گذاشته شد. یکی از اقدامات شهربانی کاهش ساعت کار درشکه‌ها از ساعت ۵ الی ۸ بعد از

ظهر در نقاط حساس و پرجمعیت خیابان پهلوی (امام خمینی کنونی) بود (خراسان، ش ۳۷۸۳: ۱).

با وجود این تلاش‌های محدودکننده تا سال ۱۳۵۵ش. تعداد ۹۹ درشکه در شبکه حمل و نقل مشهد باقی مانده بود و شهربانی آخرین ضربه را به حیات این وسیله نقلیه سستی وارد کرد. این بار کمبود فضا و پارکینگ بهانه حذف آنها شد. شهربانی خراسان، در نامه ۱۲ اردیبهشت ۱۳۵۵ش. اعلام کرد درشکه‌های شهر از نظر ترافیک مشکل بزرگی ایجاد کرده‌اند و پیشنهاد معدوم کردن درشکه‌ها و پرداخت بهای آن به مالکینش را داد (ساکما، ۱۳۶۴۷۵/۱۱۴-۲۹۳). رئیس اتاق اصناف نیز با توجه به کمبود تاکسی و گزارش اداره شهربانی وجود درشکه‌ها و کمی پارکینگ را علت سنگینی ترافیک بیان کرد. بر همین اساس هیات رئیسه اتاق اصناف ایجاد پارکینگ و جمع‌آوری درشکه‌ها را تصویب کرد تا به تدریج ۳۰۰ دستگاه تاکسی در ۳ مرحله وارد شبکه حمل و نقل شود (ساکما، ۱۳۶۴۷۴/۳۸۸-۲۹۳) (تصویر شماره ۲). در این تصمیم چند نکته نهفته بود. تعداد درشکه‌های مشهد در سال ۱۳۴۱ش. تقریباً به یک چهارم کاهش یافت و به ۳۱۸ دستگاه رسید در مقابل تعداد اتومبیل‌های سواری شخصی بیش از ۵ برابر شد و به ۳۱۰۰ دستگاه رسید. تاکسی‌ها نیز از ۱۰ دستگاه رشد ۴۳ برابری داشت و به ۴۳۳ دستگاه رسید. سواری کرایه که در سال ۱۳۳۱ش. اصلاً وجود نداشت به ۵۰۷ دستگاه رسید (سعیدی، ۱۳۴۴: ۱۸۹). این مقایسه نشان می‌دهد از بین وسایل نقلیه تنها تعداد درشکه‌ها طی یک دهه کاهش یافت. در حالیکه تعداد اتومبیل‌ها از ۵۹۱ به ۴۰۴۰ دستگاه رسید که رشد حدود ۷ برابری را نشان می‌دهد.

با افزایش معضل حمل و نقل، شهربانی و اتاق اصناف نه تنها تلاشی برای ایجاد تعادل در امکانات شهری و وسایل نقلیه موتوری نکردند بلکه سعی کردند با افزایش تاکسی‌ها و حذف درشکه‌ها تعادلی ایجاد کنند. آن دو نهاد تصمیم‌گیرنده در دهه ۱۳۵۰ش. ضعیف‌ترین قشر فعال در حوزه حمل و نقل عمومی، یعنی درشکه‌ها را نشانه گرفتند. قشر ضعیفی که بخاطر ارزان بودن وسایل نقلیه‌شان با قیمت ارزان‌تری قابل خریدن بودند. انجمن شهر مشهد مصوبات متعددی برای حذف درشکه‌ها از ساختار حمل و نقل مشهد تصویب کرد. در تاریخ ۱۴ تیر ۱۳۵۵ش. موضوع اوراق و معدوم کردن ۸۱ دستگاه درشکه در قبال واگذاری ۲۷ دستگاه تاکسی و اخذ امتیاز از هر تاکسی ۱۵۰ هزار ریال تصویب شد (ساکما، ۴۱ و ۱۳۶۴۷۵/۹۶-۲۹۳). اجرای این طرح به کندی پیش رفت، زیرا درشکه‌چی‌ها در مقابل آن مقاومت کردند و حاضر به فروش درشکه‌های خود نشدند. شهردار مشهد برای

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۵۱

جلوگیری از این پیامد منفی طرحی به انجمن شهر پیشنهاد داد تا براساس آن، صاحبان و کارکنان درشکه‌ها و گاری‌های جمع‌آوری شده را که سن‌شان کمتر از ۴۰ سال بود، در قسمت رفتگری و فضای سبز بکار گیرند و آنهایی را که سن‌شان بیشتر از ۴۰ سال بود، به عنوان نگهبان استخدام کنند (خراسان، ش ۸۲۹۴: ۲). بدین ترتیب به تدریج درشکه‌های مشهد جمع‌آوری و معدوم شدند و درشکه سواری در شهر درشکه‌ها به خاطرهای تبدیل شد. اسناد و مدارک مختلف نشان می‌دهد سیاست‌گذاران بیشتر به فکر معدوم کردن درشکه‌ها بودند و هرگز فکر بکارگیری و نظام‌مند کردن یا اختصاص مسیرهایی خاص به این وسیله نقلیه سستی نبودند.

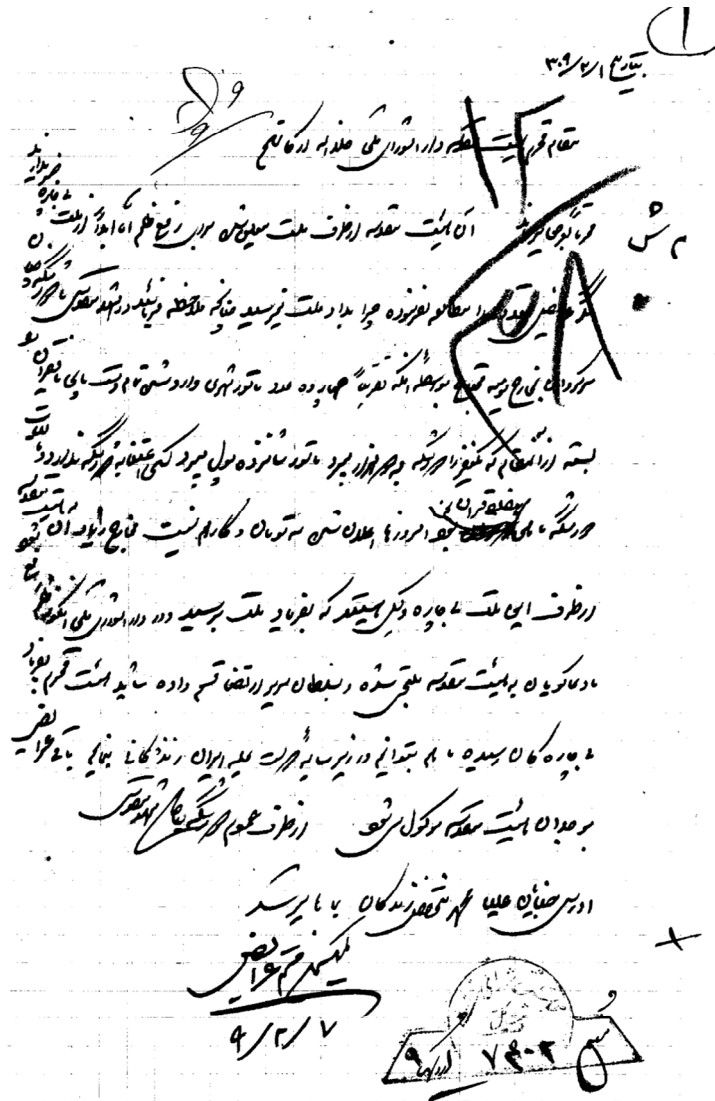
۹. نتیجه‌گیری

درشکه از اواخر دوره قاجار به مهمترین وسیله نقلیه خصوصی و عمومی شهر مشهد تبدیل شد. علیرغم مشکلات معابر شهری بخاطر ارتباط تجاری با روسیه بهترین درشکه‌های دو اسبه تمیز ساخت کارخانه رومانوف در مشهد فعالیت می‌کردند. بطوری که تا شهریور ۱۳۲۰ش. درشکه‌های مشهد در بین سایر شهرهای ایران ممتاز بود. از زمان فعالیت اتوبوس در سال ۱۳۰۸ش. چالشی برای فعالیت درشکه‌چی‌ها به وجود آمد ولی انسجام و اتحاد درشکه‌چی‌ها مانع از فعالیت اتوبوس‌ها شد.

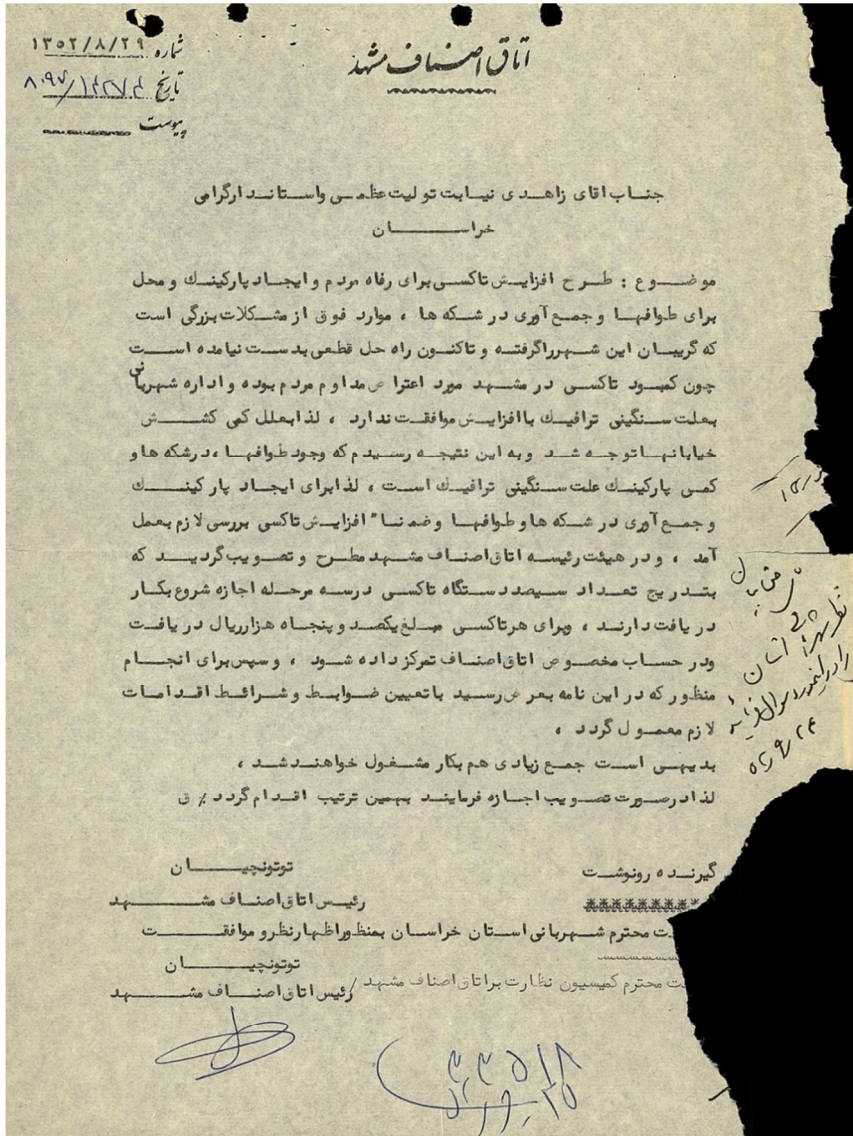
جنگ جهانی دوم تأثیرات عمیقی بر وضع درشکه‌چی‌ها گذاشت. درشکه‌چی‌ها بخاطر فعالیت کنسولگری بریتانیا و روسیه منسجم‌تر شدند. اتحادیه درشکه‌چیان با حمایت کنسولگری بریتانیا و اتحادیه کارگران درشکه‌چی‌ها با حمایت کمیته‌های کارگری حزب توده به فعالیت خود ادامه دادند و حتی بر سرنوشت خود از لحاظ کرایه و دستمزد موثر واقع شدند. تأثیرات منفی جنگ جهانی دوم با گرانی علوفه، افزایش هزینه نگهداری اسب و شرایط سخت اقتصادی مانع از حفظ کیفیت درشکه‌ها شد. تغییراتی که با توسعه شهر و افزایش وسایل نقلیه موتوری همزمان شد و زمینه ورود تاکسی را از سال ۱۳۲۸ش. فراهم ساخت. این اتفاق در حالی بود که اتحادیه درشکه‌چی‌های مشهد منجسم بودند و برای جلوگیری از بیکار تعداد زیادی از شاغلین این حوزه تحصن، تجمع و عریضه‌نگاری کردند. در اوایل دهه ۱۳۳۰ش. تعداد درشکه‌های مشهد به بیشترین حد خود یعنی ۴۳۴ دستگاه رسید ولی شرایط آنها بخاطر مشکلات اقتصادی و عدم بازسازی رو به افول بود. همین امر باعث شد درشکه‌چی‌ها نتوانند متناسب با شرایط جدید موقعیت خود را تثبیت کنند. از

سال ۱۳۳۵ش. تاکسی‌رانی در مشهد آزاد شد و بخاطر اعتراض درشکه‌چی‌ها صندوق کمک تاکسی‌رانان به درشکه‌چی‌ها تشکیل شد تا در ازای خارج شدن هر درشکه معیوب از دور فعالیت مبلغ ۶۰۰۰ ریال به آنان پرداخت گردد. با این طرح تا دی ماه ۱۳۳۵ش، ۷۲ درشکه اسقاط شد. پس از آن موقعیت رقبای درشکه‌ها تثبیت شد. ممانعت شهربانی از فعالیت درشکه‌ها در ایستگاه راه‌آهن به بزرگترین اعتصاب آنان در سال ۱۳۳۹ش. منجر شد ولی پس از آن در دو دهه پایانی دوره پهلوی معایب و کاستی‌های درشکه‌ها از لحاظ آلودگی زیست‌محیطی و کُندروی بیشتر آشکار شد. افزایش اتومبیل‌های شخصی و تاکسی باعث سنگینی بار ترافیک خیابان‌ها شد و فقدان پارکینگ مشکلات را متوجه درشکه‌ها کرد. شهربانی و سازمان اصناف برای کاهش مشکلات و ورود تاکسی‌های جدید حذف ۸۱ درشکه‌ها باقی‌مانده را پیشنهاد دادند. طرحی که با مقاومت درشکه‌چی‌ها مواجه شد و برای جلوگیری از اعتراض پیشنهاد بکارگیری آنان به عنوان کارگر شهرداری مطرح شد. بدین ترتیب تا پایان دوره پهلوی درشکه از ساختار حمل و نقل شهری مشهد خارج شد. سرگذشت درشکه و رقابتش با اتوبوس و تاکسی در مشهد طی ۵ دهه دوره پهلوی نشان می‌دهد با توجه به توسعه شهری، افزایش جمعیت و نیاز به حمل و نقل سریع، استفاده از وسایل نقلیه پیشرفته‌تر اجتناب‌ناپذیر بود و هر نوع مقاومت در این زمینه تنها تاخیر در رسیدن به مقصود محسوب می‌شود. ولی حذف درشکه‌ها چندین صنف را نابود کرد. از آنجا که فکر مدیران شهری معدوم‌سازی و حذف این وسیله نقلیه سنتی بود به حفظ و استفاده مناسب از درشکه در راستای گردشگری فکر نکردند و طرح‌ها و تصمیمات تنها معطوف به مدرن‌سازی بدون توجه به جنبه‌های فرهنگی و اجتماعی آن بود.

تصاویر

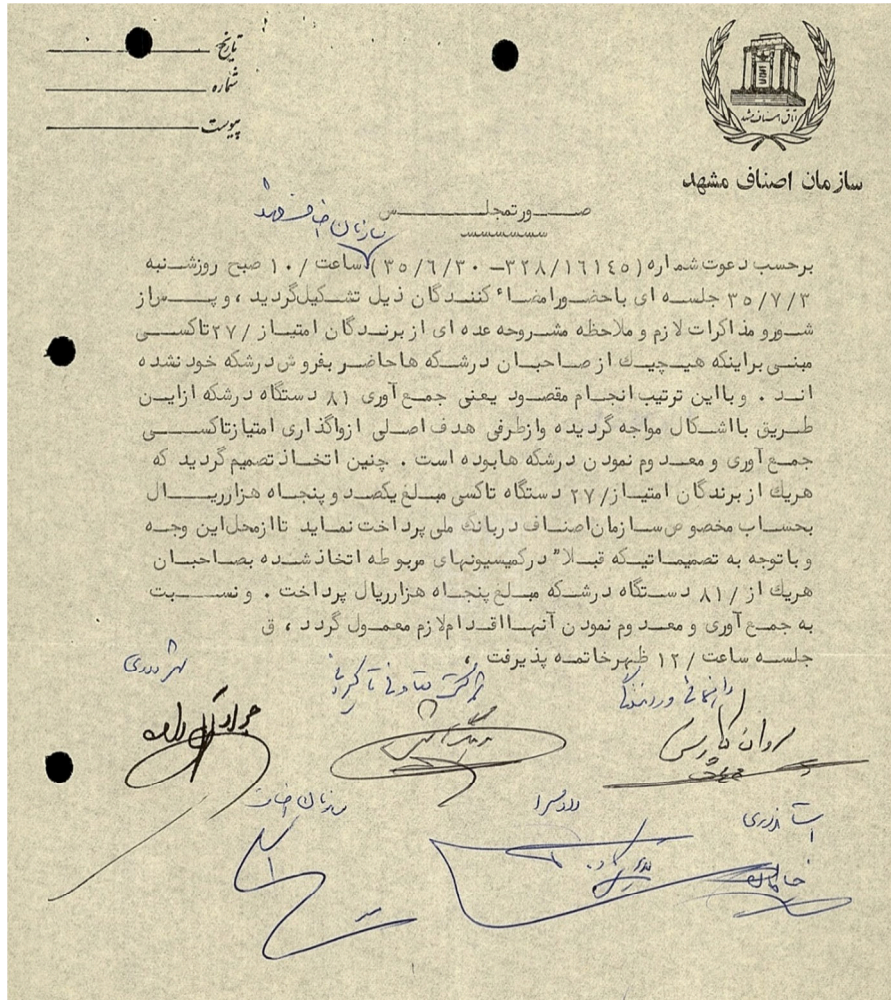


تصویر ۱.



تصویر ۲.

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۵۵



تصویر ۳.

ساکما، ۱۳۶۴۷۵/۶۶-۲۹۳

کتاب‌نامه

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران) ساکما، سند ۰۱۲۱۷۶/۲-۲۹۶، ۱۳۶۴۷۵/۶۶-۲۹۳، ۱۳۶۴۷۵/۱۱۴-۲۹۳، ۱۳۶۴۷۴/۳۸۸-۲۹۳.

کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، (کمام)، شماره ۱۲-۱۳۰۹/۲/۱-۱۲.

کتاب‌ها

اسکرین، سرکلارمونت (بی‌تا)، جنگ جهانی در ایران، ترجمه غلامحسین میرزا صالح، تهران: اطلاعات. الهی، حسین (۱۳۸۲)، احزاب و سازمان‌های سیاسی و عملکرد آنها در خراسان در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲، مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.

باروچی (۱۳۸۹) مصاحبه با باروچی، تاریخ شفاهی کتابخانه آستان قدس رضوی. محمدخان وزیر، حاجی میرزا (۱۳۵۶)، سفرنامه حاجی میرزا محمدخان فرزند آصف‌الدوله الهیارخان قاجار، به اهتمام حسینعلی باستانی‌راد، گوهر مراد، شماره ۵۳.

خیامی، احمد (۱۳۹۸)، پیکان سرنوشت ما: با بهره‌گیری از نوشته‌ها و خاطرات احمد خیامی، گردآوری و نگارش مهدی خیامی، تهران: نشر نی.

سیدی فرخند، سیدمهدی (۱۳۹۲)، نگاهی به جغرافیای تاریخی شهر مشهد، مشهد، مشهد: مرکز پژوهش‌ها.

شوشتری، سید محمدعلی (۱۳۹۹)، خاطرات سیاسی سید محمدعلی شوشتری، به اهتمام غلامحسین میرزا صالح، تهران: کویر.

شهری، جعفر (۱۳۸۳)، طهران قدیم، تهران: معین، ج ۴، ج ۱

شهری باف، جعفر (۱۳۶۷)، تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، تهران: رسا.

فرای، ریچارد (۱۳۹۶)، سفری دور و دراز در ایران بزرگ، خاطرات ریچارد نلسون فرای، ترجمه شاهرخ باور، ویراسته کاظم فیروزمند، تهران: نامک.

امیر تیمور، محمدابراهیم (۱۳۶۱)، مصاحبه با محمدابراهیم امیر تیمور، مصاحبه کننده: حبیب لاجوردی، لس آنجلس، موسسه تاریخ شفاهی هاروارد.

مدرس رضوی، محمدتقی و دیگران (۱۳۸۸)، مشهد در آغاز قرن چهاردهم خورشیدی مشهور به گزارش مکتب شاهپور، تصحیح و توضیح سیدمهدی سیدی فرخند، مشهد: آهنگ قلم.

نجف زاده، علی و جلیل قصابی گزکوه (۱۴۰۰) تاریخ اقتصادی مشهد (از دوره ناصر تا انقلاب اسلامی)، مشهد: بوی شهر بهشت.

مقالات

حسین زاده، کبریا (۱۴۰۳)، «مشتاقان تماشای ایوان کالسکه»، پیام ما، شماره ۲۸۱۶، سال بیستم، ۲۱ فروردین.

سعیدی، عباس (۱۳۴۴)، «جغرافیای شهر مشهد»، جستارهای نوین ادبی، شماره ۲ و ۳، تابستان و پاییز، ۱۷۴-۱۹۷.

درشکه‌چی‌های مشهد در تقابل با مدرن‌سازی حمل و نقل ... (علی نجف زاده) ۳۵۷

صادقی گویا، نرگس (۱۳۹۸)، دایره‌المعارف بزرگ اسلامی، به سرپرستی محمدکاظم موسوی بجنوردی، ج ۸، ذیل مدخل «درشکه»، تهران: دایره‌المعارف بزرگ اسلامی.

روزنامه‌ها

آفتاب شرق: شماره ۹۱۷.

----- شماره ۲۱۸۰.

----- شماره ۲۱۹۱.

----- شماره ۲۷۳۴.

----- شماره ۴۷۳۷.

----- شماره ۴۹۰۱.

----- شماره ۶۰۹۸.

----- شماره ۶۱۹۹.

----- شماره ۶۵۳۹.

----- شماره ۷۵۸۶.

آزادی: شماره ۱۰۳۰.

----- شماره ۳۹۴۱.

----- شماره ۴۵-۴۶، سال چهارم.

----- شماره ۶۱، سال چهارم.

اطلاعات: شماره ۱۰۷۷۸.

بهار: شماره ۵۸، سال دوم.

خراسان: شماره ۲۹، سال اول.

----- شماره ۳۴، سال اول.

----- شماره ۳۶، سال اول.

----- شماره ۶۳۹.

----- شماره ۶۶۳.

----- شماره ۱۰۱۹.

----- شماره ۱۲۸۹.

----- شماره ۱۳۰۳.

----- شماره ۱۴۵۳.

۳۵۸ تحقیقات تاریخ اجتماعی، سال ۱۵، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۴

----- شماره ۱۶۴۶.

----- شماره ۱۶۴۷.

----- شماره ۱۷۹۴.

----- شماره ۱۷۸۹.

----- شماره ۱۸۵۷.

----- شماره ۲۱۹۰.

----- شماره ۲۹۱۴.

----- شماره ۲۹۶۲.

----- شماره ۳۱۹۳.

----- شماره ۳۱۹۸.

----- شماره ۳۷۸۳.

----- شماره ۸۲۹۴.

راستی: شماره ۲۰.

----- شماره ۳۲۳.

----- شماره فوق‌العاده ۱۱ اردیبهشت ۱۳۲۳، ۲.

رعد: شماره ۱۷۲، سال دهم، ۱.

زرین: شماره ۲۵۰.

طوس: شماره ۵۰.

----- شماره ۱۳۰۵.

----- شماره ۱۳۱۴.

----- شماره ۱۵۷۹.

نامه پزشکان: شماره ۴۹.

نور خراسان: شماره ۳۷۷.

نور ایران: شماره ۲۵۵.