

نخستین پنچرگیری چگونه انجام می شد؟

۵ مرداد ۱۳۹۳ ساعت ۱۶:۴۵

با ورود نخستین اتومبیل ها در اواخر حکومت خاندان قاجار به ایران، مشاغلی در حواشی آن نیز بوجود آمد.

یکی از مشاغلی که پس از ورود و رواج اتومبیل ها در ایران شکل گرفت برطرف کردن مشکلات لاستیک های معیوبی بود که توسط اشیا تیز سوراخ می گردیدند چرا که در آن زمان اکثر جاده ها غیر استاندارد و مملو از انواع و اقسام اجسام آسیب رسان بود، چنانچه جعفری شهری می نویسد: پنچرگیری کاری بود بی سابقه که با ورود اتومبیل های لاستیک بادی به ظهور رسید چراکه لاستیک های توپر پیش از آن را ضایعه سوراخ شدن لاستیک موجود نبود و تا مدت ها بعد از پیدا شدن لاستیک بادی هم نتوانست این کار صورت شغل پیدا بکند.

در هر اتومبیل لاستیک بادی کتابچه ای هم همراه ابزار و وسائل پنچرگیری بود که آموزش های لازم را می داد به اضافه ی تعلیمات شفاهی که توسط مسئول فروش به تحویل گیرنده یا شوfer اتومبیل داده می شد. ابزار و وسائل مزبور عبارت بود از دو آچار به نام (تایلپور) برای بیرون آوردن لاستیک و تلمبه ای برای باد کردن و تکه ای سنباده برای تمیز کردن محل سوراخ شده و چسبی به صورت خمیردندان و لوله لاستیک رویه کشیده ای برای وصله و دستوراتش که چگونه آن ها را به کار ببرند.

واضح است که در اینگونه اتومبیل ها اولین دانستنی های راننده پنچر گرفتن باید باشد چه بدون آن غیرممکن بود با جاده ها و راه های خراب سنگلاخ پرسیخ و میخ آن زمان بتواند صحیحاً به مقصد برسد، اگرچه ده لاستیک یدک داشته باشد. راه ها و جاده هایی که در آن ها اسب و الاغ و گاری و درشکه و دلیجان و کالسکه و پیاده و سواره تردد داشته زوائدی از آن ها مانند نعل و میخ و سیخ و سُخال بزمین افتاده موجب سوراخ شدن لاستیک می گردید و این راننده و شاگرد او بودند که بتواند مرمت بکنند.

سوراخ شدن و نشدن لاستیکی که بستگی به طالع شوfer و شاگرد داشته گاهی ممکن بود سرویسی را بدون سوراخ شدن رفته مراجعت نماید و گاهی در یک خیابان و یک منزل راه شش فرسخی چندین پنچری بدهد. لذا از مشاغل جدیدی که بعد از دیگر شغل ها رسمیت یافت، پنچرگیری بود، چه نه به آن حد اتومبیل لاستیک بادی زیاد شده که ملازمه با پنچرگیر داشته باشد و نه معین بود لاستیک در کجا و چه وقت سوراخ می شود که پنچرگیر دکان خود را در آنجا تأسیس بکند و نه مقرون به صرفه بود که خود و دکان و شاگردی را معطل کنند.

در ابتدا دکان های پنچرگیری گاراژها و توقف گاه ها بین راهی بود و پس از آن قهوه خانه های میان راه ها که شوferها لاستیک

های سوراخ شده را جمع کرده، با انجام دیگر کارهای اتومبیل و فرصت بار و مسافرگیری و توقف برای استراحت مرمت بکنند، تا کم کم که یکی دو شوfer از کار افتاده و خسته شده بکار پنچرگیریِ مزدی پرداختند و به مرور و البته ابتدا در تهران و سپس در شهرهای بزرگ به صورت شغل درآمد، با اجرتی بسیار ناچیز و زحمت زیاد که جلو بیکاری را می گرفت.

اجرت باد و پنچری

اجرت برای باد کردن هر لاستیک سواری یک شاهی و لاستیک باری دو شاهی و پنچرگیری هر وصله برای سواری پنج شاهی و برای باری ده شاهی و برای وصله های دوم و سوم هر وصله صد دینار که البته هم با تلمبه های دستی که تهشان را به زمین گذارده با بالا کشیدن و به زیر شکم قرار دادن دسته و فشار دادن به پائین باد بکنند و نیز بادی برای هر لاستیک سواری از سیصد تا چهارصد تلمبه و برای باری تا دو سه برابر و اینکه روزانه تا چند هزار تلمبه زده در مطالبه اجرت هم با بدآخمی صاحب کار که دقّ دل در راه ماندنش را داشته روبرو شده که برای باد هوا و یک ذره آب دهان که به لاستیکش مالیده اجرت مطالبه کند! البته برای راننده ها و شاگرد راننده ها هم جز آن نبود که مرارت پنچرگیری را به همین ترتیب و باد کردن با تلمبه انجام بدهند تا اینکه برای کامیون ها پمپ باد تعبیه شده توانستند اندکی زحمت این کار را برای دسته ای از آن ها کم بکنند.

آدرس مطلب :

<https://www.cafetarikh.com/news/۲۷۶۱۱/می-انجام-چگونه-پنچرگیری-نخستین/>