

روزی که گاری سازها مکانیک شدند؟!

۱۱ دی ۱۳۹۳ ساعت ۱۶:۱۵

اگر امروزه سر در هر کوی و برزن بچرخانید با مغازه ها و به عبارتی بهتر با گاراژهایی روبرو می شوید که عنوان تعمیرگاه خودرو و یا همان مکانیکی را بر خود نهاده اند؛ اما جالب است بدانید که این شغل سرگذشتی بسیار جالب داشته است.

پس از ورود نخستین اتومبیل ها به ایران در زمان مظفرالدین شاه، گروهی فرصت طلب که هیچ سررشته ای از تعمیرات اتومبیل ها نداشتند در اندک زمانی خود را به صورت مکانیک درآوردند، به این پیشه روی آوردند چنانچه جعفر شهری می نویسد با ورود اتومبیل به ایران که اولین آن ها هم به ایران به نام (کالسکه آتشی) برای مظفرالدین شاه آمده بود لازم بود یکی دو مطلع هم در امور مکانیک و بعضی تعمیرات آن همراه بشود و همین یکی دو نفر هم بودند که امهات مکانیک اتومبیل در ایران به شمار آمده بقیه موالید آن ها گردیدند.

اگر چه کالسکه آتشی مظفرالدین شاه بیش از چند نوبت، آن هم از قلعه ی ارک یعنی محل قصرهای سلطنتی تا قصر فیروزه که در انتهای خیابان ژاله ی و میدان اسب دوانی بود مورد استفاده قرار نگرفت و از منزلت آن جز مضحکه برای شاه نشده بچه و بزرگ به دنبالش دویده هو و جنجال به راه انداختند و کنار گذاشته شد، اما از زمان پسرش یعنی محمد علی شاه کم کم اتومبیل های کاملتری وارد شد و مردم کم و بیش با آن آشنا گردیدند.

شکل اتومبیل های نخستین

اتومبیل های اولیه درشکه مانندهای کروکی کوچک بودند با چرخ های پره چوبی و لاستیک های توپُر و بوق دستی ای مانند بوق درشکه و چراغ و ساختمان ساده در برق به جای دینام و باطری و کلاچ تنها به جای (گریبکس) و دنده و دسته دنده و هندل به جای (استارت) و ترمز (شش، یا شیش) مانند ترمز دستی های فعلی و (گاز) زیر فرمان، و پیش پائی خلوت برای راننده که فقط یک پدال کلاچ از آن به نظر می رسید.

به این صورت که (شوفر) کلید (سویچ) را باز کرده شاگردش یا خودش که غالباً باید کسی دیگر این کار را انجام دهد هندل را به گردش در می آورد و با نشانه ی روشن شدن نفر پشت فرمان گاز دستی را که میله ی آهنی ای جاسازی شده در نیم صفحه ی مدرجی بود با بالا و پائین کردن کمک به آن داده موتور روشن می شد و با فشار تا انتهای کلاچ و جلو دادن دسته ای موتور به

چرخ ها وصل شده با ملایم بالا دادن کلاج اتومبیل «به صورت دنده یک» به حرکت درآمده هر چه کلاج بالاتر می آمد سرعت اتومبیل زیادتر گردیده، تا به چهل کیلومتر در ساعت می رسید، همین و بس و فقط این اضافه کار که هر چه کلاج ارتباط چرخ ها را با موتور نزدیک می نمود به همان نسبت باید میله ی گاز پائین تر کشیده شده بنزین زیادتر به موتور داده شود. در متوقف نمودن ها هم سرعت نگهدارش بسته به آن که راننده چقدر زور داشته بتواند دسته ترمز را که شبیه ترمز دستی های امروزه بود بالا بکشد.

در این صورت احتیاج فراوانی نمی توانستند به تعمیر پیدا بکنند، مخصوصاً هم که با توجه به معابر و جاده های ایران بی اندازه محکم ساخته شده بودند، مگر معایبی در گرفتن سوراخ های کاربوراتور از بنزین کثیف و باک آشغال گرفته و زیاد و کم و غیرقاعده بودن فاصله ی (کُنَتاک) های شمع ها که مکانیک لازم می آمد. امور چرخ و لاستیکشان هم که از جهت چوبی بودن پره های چرخ و توپری لاستیک که مشابه چرخ درشکه کالسکه بود اشکالی نداشته خرابی هایشان را کالسکه ساز مرمت می نمود.

گاری سازها مکانیک شدند!؟

اگر ایرانی از تنبلی و بی حوصلگی عاجز فراگیری فنون دقیقه می باشد اما از ادعا و همه کارهگی و سَنَبَل کاری دارای ید طولوا و نخوانده ملا که هر کاری را یک شبه می تواند ره صد ساله پیمود، روی همین حساب هم تا گاری سازها و درشکه سازها دو سه اجرت چشم گیر از اتومبیل دارها دیدند که به مکانیک ها پرداخت می کنند فوراً تمامی مکانیک و جلو فرمان کار و زیر و رو ساز شده به کار تعمیر اتومبیل پرداختند.

اگرچه از دانش آن اطلاعی نداشتند، اما از شناخت مردم بی اطلاع نبودند که هر کس را به صرف ادعا پذیرفته قبول می کنند، یعنی کافی است کسی ادعای طبابت کرده طبیب و یکی با تغییر لباس هر چه بخواهد و با در دست داشتن قلم مو یا اسباب بنائی نقاش و بنا حساب بشود و چنان شد که اسم خود را مکانیک گذارده رخت و لباسشان روغنی نموده چهار تکه اسباب شکسته ی اتومبیل در دکانشان ریختند و مکانیک شناخته شده مردم دورشان جمع شدند، ناگزیر چون سرشان هم داخل موتور رفت و چهارتا هم تماشاچی شدند هر یکشان اظهار نظر و فضلی کرده همان مایه ی دانششان گردیده با آن توانستند باز و بسته ای کرده به طوری سر و ته معایب را به هم آورند.

به تدریج کار تعمیر اتومبیل که عاملش نام (مکانیک) گرفت از مشاغل مهم پر استفاده درآمد و با فراوانی آن هر گاری ساز و درشکه ساز محل کارش را مبدل به مکانیکی و امور مربوط به اتومبیل نمود، کما آنکه رانندگان نخستین اتومبیل ها هم درشکه چی های جوان بودند که آشنائیشان با رانندگی زیادتر از سایرین بود، تا کم کم که دیگران هم به امور اتومبیل راه پیدا کرده هر کس مطابق ذوق خود رشته ای از آن را در دست گرفته افراد متوسط شائق شدند پسر و منسوبی از خود را به آن تشویق بکنند و از اهمیتش همان بس که هر شاگرد و تازه رسیده قبل از هر کار و فراگیری هر فن از فنون آن دست و لباس خود را (چرب و

چیل) می نمود، به آن نشانه که به مکانیکی رفته، یا مکانیک شده است!

پرسید چکاره شده ای؟ گفت مکانیک!
 کاری همه آوازه و پولآور و آنتیک!
 گفتا هنرت چیست؟ بگفتا به جوابش:
 پُر میکنمش آب و کنم باد یه لاستیک
 داغان کنم تا که تو بر خویش بجنبی
 بر صاحت او روز کنم چون شب تاریک
 ماشینِ یکی عیبه دو صد عیبه نمایم
 جوری که ز گاری نشود قابل تفکیک
 پرسید ز علمش چه فرا یاد گرفتی؟
 گفتا دو سه صد حيله و ناپاکی و پلتیک
 از اجرت بیجا و لوازم که یکش را
 بیچاره ی صاحب نتواند بزند جیک
 سالم بر من آید و در کار چو ساعت
 بیرون کنم همره (ریپ) تق تق و پیک پیک
 گفتا اگر این گونه باشد که بگوئی
 رحمت به پدر جد تو آقا پسر نیک!

منبع: تقدس

آدرس مطلب :

<https://www.cafetariikh.com/news/۲۹۱۴۹/روزیه-کاریه-سازها-گاریه-روزیه/۲۹۱۴۹>