خراسان رضوی

صفحه آخر

یک‌شنبه
۱۷ تیر ۱۳۹۷
۲۴ شوال ۱۴۳۹
۸ صفحه/شماره ۳۸۹۰

روزنامه خراسان رضوی:
رتبه یک نشریات استانی

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری خراسان
مدیرمسئول: محمد سعید احدیان
سردبیر: سیدعلی علوی

دفتر مرکزی: مشهد، بلوار شهید صادقی
صندوق پستی: ۵۱۱-۹۱۷۳۵
تلفن: ۳۷۶۳۴۰۰۰-۰۵۱

نمابر دبیرخانه: ۰۵۱۳۷۶۲۴۳۹۵
پذیرش آگهی و اشتراک: ۰۵۱۳۷۰۱۰
پیامک: ۲۰۰۰۹۹۹

چاپ مشهد: شهر چاپ خراسان
روابط عمومی: ۰۵۱۳۷۰۰۹۱۱۱
نمابر تحریریه: ۰۵۱۳۷۶۲۶۵۰۱

حکمت روز

امام صادق (ع)

عالم باشی یا جاهل، خاموشی را برگزین تا بر دربار به شمار آیی. زیرا خاموشی نزد دانایان زینت و در پیش نادانان پوشش است.
(مستدرک، ج۹، ص۱۷)

مناجات

خواجه عبدا... انصاری

الهی!
یک دل پر درد دارم و یک جان پر ز جور
خداوندا!
این بیچاره را چه تدبیر؟ بار خدایا درماندم نه از تو لکن درماندم در تو

الهی!
اگر غایب باشم گویی کجایی؟ و چون به درگاه آیم در رانگشایی
الهی!
هر کس را آتش در دل است و این بیچاره آتش بر جان
از آن است که هر کس را سر و سامانی است
و این درویش را نه سر و نه سامان.

تنور

عمو شاطر

هنگام قطع برق به مسی، نیمار و سردار فکر نکنید!

همان طور که می‌دانید چند صباحی است که به دلیل کمبود آب، برق ۳۰ تا ۴۵ دقیقه می‌رود. البته عموشاطر شخصا نمی‌داند که برق در این مدت کجا می‌رود ولی آن چه اکنون بین مشهدی‌ها و شرکت توزیع برق مشهد چالش شده این است که چرا این قطعی برق، اطلاع رسانی دقیق نمی‌شود و برق بی محابا می‌رود و بی محابا می‌آید.
البته شرکت برق معتقد است چون برنامه از تهران می‌آید نمی‌شود از قبل اطلاع رسانی کامل کرد، ضمن این که چون برق حداکثر ۳۰ تا ۴۵ دقیقه می‌رود به قول مشهدی‌ها دیگر کِرای اطلاع رسانی نمی‌کند. با این حال پس از پیگیری رسانه‌ها مقرر شد، برق مناطقی که قرار است از ساعت ۱۲ تا ۱۸ و بنا به نقل قولی از ساعت ۱۱ تا ۱۹، حدود ۳۰ دقیقه و بنا بر نقل قولی ۴۵ دقیقه برود، ساعت ۱۰ و ۳۰ دقیقه در سایت شرکت برق اطلاع رسانی شود!! عموشاطر ضمن تقدیر از این همه تدبیر برقی، تنور امروز را مختص مدیرعامل محترم شرکت توزیع برق مشهد روشن کرده که به تازگی فهرست پرمصرف‌ترین ادارات را هم منتشر کرده است:

به روایت تاریخ

غلامرضا آذری خاکستر

روایتی از اولین تاکسی‌های شهر مشهد که در شکه‌چی‌ها را به چالش کشیدند

آغازی برای زرد قناری‌ها

اگر از تاکسی‌سوارهای قهار هستید که برای رسیدن به کارهای روزانه‌تان باید مدام سوار این وسیله حمل و نقل عمومی شوید، حتما برایتان جالب است که بدانید اصلا بنیان گذار سیستم تاکسیرانی در ایران یک خانم بود. اشرف الملوک، ملقب به فخرالدوله، نهمین دختر مظفرالدین شاه قاجار؛ به اتکای ارثیه پدری و البته مدیریت خود، پیاده‌ها را سواره کرد. بعدها خودروهای فیات و فورد و بنز بارانندگان اتوکشیده، مسئول حمل و نقل مسافران شدند. البته اوضاع همیشه این طور خوب نبود و «کرایه کش»ها آن اوایل فقط به ثروتمندان سواری می‌دادند. خلاصه سال‌ها گذشت تا به سیستم امروز رسیدیم. مشهد هم از جمله شهرهایی بود که چالش‌های زیادی را در تبدیل درشکه‌ها به تاکسی‌ها تجربه کرد و خلاصه ماجراهای زیادی را از سر گذراند که پاره‌ای از آن‌ها را به روایت تاریخ در ادامه مطلب برای شما ذکر خواهیم کرد:

عکس تزیینی است

روزگار حکمرانی درشکه‌ها

روزگاری، خیابان‌های این شهر در قُرق درشکه‌ها بود. درشکه از کلمه «دروژکی» روسی گرفته شده است و نام وسیله نقلیه کوچک و سبکی بود که دو یا چهار چرخ داشت و به وسیله اسب کشیده می‌شد. «درشکه‌چی»، «درشکه‌خانه» و «درشکه‌سازی» از جمله مشاغلی بودند که با این وسیله حمل و نقل گره خورده بودند. عصر قاجار، دوران درشکه‌سواری ایرانی‌ها بود و اغلب اعیان به‌عنوان وسیله شخصی از آن استفاده می‌کردند. درشکه‌ها یک اسبه یا دو اسبه بودند. قبل از این که اتومبیل به‌عنوان وسیله حمل و نقل شهری در بین عموم مردم استفاده شود، درشکه اصلی‌ترین وسیله جابه‌جایی بود. در دهۀ اول قرن اخیر، در شهر مشهد نیز، به‌علت کمی وسعت شهر و نزدیک بودن منازل به محل کسب و کار، احتیاج زیادی به وسایل نقلیه احساس نمی‌شد و درشکه تنها وسیله حمل برای داخل شهر بود. درشکه‌ها ایستگاه‌های ثابت مشخصی در چند نقطه شهر، از جمله حمام شاه و بست بالاخیابان داشتند و مردم برای استفاده از آن‌ها به ایستگاه‌های مذکور مراجعه می‌کردند. در ابتدا تعداد درشکه‌ها خیلی محدود بود و در کل شهر مشهد، از چهل دستگاه تجاوز نمی‌کرد. از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۰ ش. باز هم بهترین وسیله نقلیۀ عمومی داخل شهر را درشکه‌ها تشکیل می‌دادند.[۱] به طوری که در سال ۱۳۱۳ ش. در شهر مشهد ۴۷ درشکه شخصی و ۱۷۷ درشکه کرایه‌ای مشغول کار بودند.[۲] اسناد تاریخی نشان می‌دهند که این آمار، در سال ۱۳۳۱ به ۴۱۲ درشکه و یک دهه بعد به ۳۱۸ درشکه رسیده است. اغلب درشکه‌چی‌ها از ترکان مهاجری بودند که پس از انقلاب بلشویکی به ایران مهاجرت کرده و در مشهد اسکان داشتند.

ایجاد اولین شرکت تاکسیرانی در مشهد

سال ۱۳۱۸ بود که تعداد ده دستگاه تاکسی به‌وسیلۀ شرکت «درخشان» و «حسین نعیمیان» وارد مشهد شدند و در شهر فعالیت خود را آغاز کردند. مدتی مردم از آن استقبال می‌کردند؛ تا این که در آذرماه سال ۱۳۳۱ و در زمان ریاست شهربانی «سرهنگ وجدانی» و تصدی شهرداری توسط «عبدالوهاب اقبال»، رسماً تاکسیرانی شهر مشهد ایجاد و به‌تدریج و برحسب احتیاج بر شمار تاکسی‌های شهر افزوده شد.[۳] این طور بود که در سال ۱۳۴۰ حدود ۴۰۰ تاکسی مشغول جابه‌جایی مسافر در مشهد بودند.

اعتراض درشکه‌چی‌ها

اما ورود تاکسی به مشهد، چندان هم آسان و بی‌سر و صدا نبود. از قضا در آن برهه، درشکه‌چی‌ها که شغل‌شان را در معرض خطر می‌دیدند نسبت به این موضوع اعتراض کردند.
شب یک‌شنبه نهم مرداد ۱۳۲۸، عده‌ای (در حدود دویست نفر درشکه‌چی) در منزل یکی از علمای مشهد جمع شدند و از وی تقاضا کردند نسبت به تقاضای آن‌ها مبنی بر جلوگیری از به کار افتادن تاکسی در مشهد با مقامات مربوطه مذاکره نمایند؛ زیرا زندگی و معیشت قریب به هزار عائله، صاحبان درشکه‌ها و مهترهای ۲۲۲ درشکۀ عمومی شهر، در مخاطره قرار داشت. آیت‌ا... زاده خراسانی نیز به ایشان قول داد که با استاندار ملاقات و دربارۀ درخواست آن‌ها مذاکره نماید.[۴]
۱۷ مرداد ۱۳۲۸، مقارن ساعت ده صبح، عده‌ای از درشکه‌چی‌ها و مالکان درشکه به همراه زن و بچه‌هایشان در استانداری اجتماع نموده و از اینکه قرار است ده دستگاه تاکسی در شهر شروع به کار نمایند و ممکن است آن‌ها بی‌کار شوند، به مقام عالی دولت در استان شکایت کردند. بلافاصله استاندار؛ فرماندار، شهردار و ریاست شهربانی را احضار و به اعتراضات آن‌ها رسیدگی نمود. در نتیجه تصمیم گرفته شد، از آنجایی که اهالی مشهد از وضع درشکه‌ها که اکثراً یک اسبه و فرسوده بودند و اسب‌های آن‌ها نیز ناتوان شده بودند، شکایت داشتند. مقرر گردید، به شرط آنکه این افراد تعهد نمایند اصلاحات لازم را برای تعویض اسب‌ها و تعمیر درشکه‌ها انجام دهند، ده دستگاه تاکسی شروع به کار نکنند ولی هرگاه درشکه‌ای تعمیر لازم داشت و این کار انجام نشد، از کار کردن آن به‌وسیله اداره شهربانی جلوگیری شود. نمایندگان درشکه‌چی‌ها قبول کردند تمامی درشکه‌های فعلی را تعمیر و تبدیل به دو اسبه نمایند و تعهدات فوق را انجام دهند.[۵]

کرایه‌های پنج ریالی

اما به مرور ایام و به خاطر فزونی جمعیت و همچنین نیاز به وسیله نقلیه درون شهری، تاکسی‌ها راه خودشان را به خیابان‌های شهر پیدا کردند و بر شمار آن‌ها در مسیرهای پررفت و آمد شهر، افزوده شد.
در همین راستا و به منظور رفاه اهالی، از دی‌ماه ۱۳۳۴ هر شب از ساعت یازده به بعد، هفت دستگاه تاکسی نگهبانی در مقابل شهربانی و کلانتری‌ها برای استفاده مراجعان مستقر گردید.[۶] همچنین، در نتیجۀ مذاکراتی که در بهمن ۱۳۴۴ بین سرگرد منزوی، ریاست دایره راهنمایی و سرگرد تحصنی، فرماندهی گروهان اول ژاندارمری به عمل آمد، موافقت شد که از خروج تاکسی به خارج شهر ممانعت به عمل آید، بلافاصله مراتب طی بخشنامه‌ای به تمامی پاسگاه‌های ژاندارمری حدود شهر اعلام و این اقدام اجرایی شد.[۷] اسناد تاریخی گواهی می‌کنند که در اسفند ۱۳۴۱ تعداد ۴۳۳ دستگاه تاکسی در شهر مشغول کار بوده است. ضمن آنکه حمل و نقل کالاهای تجارتی و خوار و بار و مایحتاج اهالی داخله شهر مشهد به وسیله گاری‌های اسبی و بارکش‌های شهری و موتورسه‌چرخه انجام می‌شده است. نرخ تاکسی برای یک نفر به هر نقطه شهر ۵ ریال دو نفر ۱۰ ریال و سه نفر ۱۵ ریال تعیین شده بود.

نخستین تاکسی تلفنی

در سال ۱۳۴۷ ش. برای رفاه بیشتر مسافرانی که با هواپیما به شهر وارد می‌شدند، سرویس مخصوصی برای فرودگاه به صورت تاکسی تلفنی دایر شد. برای تاکسی‌های تلفنی یک مرکز (سیستم سانترال) وجود داشت و در مرحله بعد که بی‌سیم نصب شد، مراکز دیگری برای آن‌ها در سایر نقاط شهر ایجاد گردید.[۸] در سال ۱۳۵۰ شرکت تاکسیرانی وقت با سرمایه خودش ۳۰ دستگاه خودرو بنز، فیات و دیگر خودروهای موجود آن زمان را خریداری و نخستین تاکسی تلفنی مشهد را راه‌اندازی کرد. تعدادی از این تاکسی‌ها در مسیر فرودگاه مشهد تردد می‌کردند. تاکسی تلفنی در آن زمان بیشتر جنبه رفاهی و تجملاتی داشت و کسی جز به‌دلیل نیاز حیاتی سراغ آن را نمی‌گرفت.
نخستین تاکسی تلفنی خصوصی را در مشهد، به نام «کنکورد تاکسی»، هوشنگ توتونچی صراف در سال ۱۳۵۳ با به کارگیری سی دستگاه خودرو آخرین مدل، از جمله شورلت، در خیابان ابن سینا، دایر کرد. سپس تاکسی «جت» و بعد نیز «خان منش» وارد این عرصه شدند، اما در آن زمان فقط «کنکورد تاکسی» بود که ماشین‌های تشریفاتی داشت.[۹]

منابع

[۱]. ترافیک شهر مشهد. پایان نامه کارشناسی جغرافیا. ایرج امیرنظامی. سال ۱۳۵۱، ص۱۷
[۲]. مشهد در آغاز قرن چهارده خورشیدی (مشهور به گزارش مکتب شاهپور). مدرس رضوی، محمد تقی و دیگران. تصحیح و توضیح مهدی سیدی. مشهد: آهنگ قلم، ۱۳۸۶، ص۱۸۵
[۳]. جغرافیای شهری مشهد. عباس سعیدی. مجله دانشکدۀ ادبیات مشهد. شماره ۲و۳. سال اول. ۱۳۴۴، ص۱۸۶
[۴] روزنامه خراسان، ۱۰ مرداد ۱۳۲۸
[۵]. همان، ۱۸ مرداد ۱۳۲۸
[۶]. همان، ۱ دی ۱۳۳۴، ص۴
[۷]. همان، ۱۴ دی ۱۳۴۴
[۸]. ترافیک شهر مشهد. پایان نامه کارشناسی جغرافیا. ایرج امیرنظامی. سال ۱۳۵۱، ص۴۹-۵۱
[۹]. شناسایی و معرفی اولین‌های شهر مشهد. ص۲۴۰

مشهد — # Mashhad

شهر و استان در شبکه‌های اجتماعی

علی مسعودی، کمدین خراسانی به بهانه تولد بهنام صفوی این قاب مشترک با رضا داوودنژاد و علی صالحی را منتشر کرد و نوشت: «... امیدوارم بهنام عزیز زودتر سلامتیشو به دست بیاره و کنسرتش رو برگزار کنه.»

این هم عکس مشترک و بانمک ساعد سهیلی بازیگر خراسانی با نادر سلیمانی با محمد حسین مهدویان، کارگردان فیلم لاتاری، در پشت صحنه این اثر سینمایی. این عکس را نادر سلیمانی منتشر کرد.

رضا تو کلی بازیگر، این عکس‌های جالب از گریم‌های مختلف خود را که مربوط به آثار تلویزیونی و سینمایی متفاوت است، در اینستاگرامش منتشر کرد.

چند فریم متفاوت از علیرضا فغانی داور خراسانی، به روایت صفحه شخصی‌اش.
ماجرا از این قرار بود که انتشار این عکس‌ها در رسانه‌ها باعث شد که برای خیلی‌ها سوال به وجود بیاید که خطاب ابراز محبت این داور جدی چه کسی بوده است؟ وی در توضیح این مسئله گفته است: «برای تماشای یک مسابقه در جایگاه ویژه بودیم. تا آن موقع اینترنت نداشتیم ولی وقتی اینترنت وصل شد دخترم تماس گرفت که من هم برایش بوسه فرستادم. آن عکاس هم عکس را گرفت و منتشر کرد. دوستان شیطنت خاص خودشان را دارند ولی من از کسی دلخوری ندارم.»

یادداشت

حجت الاسلام
سید حسین خادمیان نوش‌آبادی
کارشناس مذهبی

کاوشی در سیره علمی امام صادق(ع)

امام صادق (ع) همچون دیگر ائمه هدی، مصداق روشن انسان کامل و نمونه عالی گذشت و خیرخواهی بودند. این امام همام همچنین از دانشمندان جهان اسلام در عصر خود به شمار می‌آمدند. ایشان از چنان مرتبه علمی برخوردار بوده‌اند که از عصر خود حضرت تاکنون شخصیتی به بزرگی ایشان به ویژه در علوم دینی ظهور نکرده است. وسعت دانش و علم امام صادق (ع) بر کسی پوشیده نیست چرا که همه علوم اهل بیت (ع) در وجود ایشان جمع بود و تمامی علمای اسلام نیز بر جایگاه علمی والای ایشان اتفاق نظر دارند.
محققان شیعی و اهل سنت آن حضرت را پیشوا و پیشگام بسیاری از علوم و مذاهب اسلامی می‌دانند. شاهد این مدعا نقش برجسته ایشان در نشر علوم مختلف، ترویج حدیث، گفتار و نیز تربیت شاگردان بسیار است. آن حضرت تفکر صحیح و اندیشیدن را به شاگردانشان می‌آموختند تا دریچه‌های نوآوری در حوزه‌های مختلف، علوم و فنون پیش روی ایشان گشوده شود. آن حضرت بر این باور بودند که پیشرفت‌های جوامع و افراد بر اثر بهره‌وری از توان عقل، تفکر، قدرت عمل و تلاش حاصل می‌آید. پیامبران، امامان و بندگان صالح خدا همگی اهل فکر و تعقل بوده‌اند. امام صادق (ع) در سیره رفتاری و عملی خود برای اندیشه و تفکر ارزش والایی قائل هستند و زیباترین و رساترین سخنان را درباره ارزش تعقل و تفکر در مسائل دینی بیان فرموده‌اند. آن حضرت به شاگردانش می‌فرمود: «بپرسید از من، پیش از آن که مرا از دست دهید». حال این افتخار بزرگی است که پیروان مذاهب مختلف بی‌واسطه شاگرد مکتب فقاهی و علمی امام صادق (ع) بوده‌اند. البته هنوز هم پیروان همه ملل و نحل و مسلک‌ها به علوم امام صادق (ع) مراجعه می‌کنند.
مناظرات حضرت با دانشمندان ادیان و نحله‌های مختلف و تربیت شاگردان مبرز و سرآمد خود گویای شخصیت علمی آن حضرت است. شخصیت علمی آن حضرت به گونه‌ای بود که هیچ کس خود را از استفاده از محضرش مستغنی نمی‌دانست، موافق، مخالف و صاحبان افکار و پیروان ادیان مختلف برای استفاده از علم ایشان در محضرشان حاضر می‌شدند و هر کدام به اندازه گنجایش خویش، از دانش و معنویت حضرت بهره می‌گرفتند. نکته حائز اهمیت آن است که اندیشه و مکتب امام صادق (ع) صرفا یک مکتب شیعی نیست، بلکه یک مکتب اسلامی مشتمل بر زمینه‌های گوناگون علمی است که حتی حوزه‌هایی چون شیمی، ریاضیات، علم فلک و جغرافی و... را در برمی‌گیرد، به همین دلیل است که اندیشمندان بزرگ، پیشگامی این مکتب را در این حوزه‌ها، همراه با افق‌های گسترده مورد تصدیق قرار داده‌اند. به طور مثال ایشان در عرصه اقتصاد رهنمودهایی را به مردم عرضه داشتند. از منظر آن حضرت، فعالیت‌های اقتصادی می‌تواند زمینه ساز کمالات و فضایل انسانی باشد و نیز اندیشه‌های اقتصادی با انگیزه‌های مقدس برای هر مسلمانی ضروری است.
حقیقت آن است که امام صادق (ع) یک رهبر اسلامی به معنای تمام کلمه بود که به تعامل با دیگر مسلمانان و پیروان دیگر ادیان اعتقاد داشت و افق‌های جدیدی را با الهام از دستاوردهای تمدن بشری آن روز در عرصه علم و دانش گشود، چرا که تمامی تلاش‌های آن حضرت در قلمرو توحید نظری، عملی و توحید در ذات و صفات و افعال الهی، اقدامات زیربنایی در جهت وحدت و همدلی بشریت محسوب می‌شود. نظام آموزش آن حضرت بر محوریت اطاعت از خداوند بنیان نهاده شده و تبلور یک دانشگاه فراقومیتی، فرامذهبی و جهان شمول است که همه افراد از هر نوع جریان فکری و از هر منطقه جغرافیایی، با هر نژاد و زبانی در آن فعالیت علمی داشتند. ایشان جهان بشری، جهان اسلام و جهان توحیدی را از طریق تقویت اشتراکات میان ادیان به یکدیگر نزدیک ساختند تا آن‌ها به رشد و تکامل دست یابند. از این رو صرفا به انتقال دانش اکتفا نکرده، بلکه هدف آن امام همام تعلیم و تربیت بوده و غایت رویکرد ایشان، رسیدن به کمال الهی است.
به بیان دیگر، در نظام تعلیم و تربیت امام صادق (ع) برای طالبان علم، محدودیت‌های مرزی، مذهبی، فکری، سیاسی و... وجود نداشت. همچنین آن حضرت با ارزیابی قابلیت‌ها و توانمندی‌های شاگردان خود، برخی از آن‌ها را برای پاسخ به سؤالات و گفت و گوهای علمی پرورش داده بود تا مروج این مسیر باشند و به نشر آن کمک کنند.
رئیس مکتب جعفری همچنین نه تنها به بیان اهمیت و ارزش اخلاق بسنده نمی‌کردند، بلکه در سیره خودشان برای ثمربخش بودن آن در جامعه، به بیان موارد و مصداق‌های عینی آن نیز می‌پرداختند تا مسئله مذکور ملموس‌تر و محسوس‌تر شود.
همچنین شیوه تربیتی ایشان نشانه توجه آن حضرت به تمامی ابعاد و ساحت‌های تربیتی (اعتقادی، عبادی، اخلاقی، ساحت اجتماعی، سیاسی، عرصه‌های اقتصادی و حرفه‌ای، مباحث زیبایی شناختی و هنری، بخش‌های علمی و فناورانه و...) بوده است و به همین دلیل به عنوان اسوه حسنه، الگویی برجسته برای شکل دهی به سبک زندگی آحاد جامعه به شمار می‌آیند. امید است جامعه ما نیز با اقتدا به ظرفیت‌های فکری آن حضرت بکوشد تا در مسیر تعالی قرار بگیرد.

خبرنگاران و دیدبان شهروند
ایتا، آی‌گپ، سروش: ۹۰۳۳۳۷۰۱۰
پیامک: ۲۰۰۰۹۹۹
تلفن: ۰۵۱۳۷۰۰۹۱۱۱
نمابر: ۰۵۱۳۷۰۰۹۱۲۹
نمابر: ۰۵۱۳۷۰۰۹۱۲۹