

خیامی‌ها، مردانی کم‌نظیر!



اسماعیل رزم آسا
روزنامه نگار و پژوهشگر تاریخ مطبوعات ایران
esrazmasa@yahoo.com
(قسمت دوم)

واما از خیامی‌ها بگوئیم :

در شماره قبل اشاره کردیم که بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲: « خیامی‌ها راه شان را تغییر ندادند و همچنان جزو حامیان { دکتر مصدق } آن پیر روشن ضمیر و دلباخته وطن و دشمن سرسخت اجانب و خصم استعمارگر مکار باقی ماندند اما با توجه به شرایط زمان، به ظاهر فعالیت چشمگیری نداشتند.»

ولی اعمال آنان همچنان زیر نظر سازمان اطلاعات و امنیت کشور قرار داشت تا آنجا که دستگاه اطلاعاتی مرکز بیش از ساواک خراسان مراقب آنها بودند که بعداً با ارایه اسناد به آن می‌پردازیم .

به علاوه گفتیم که خیامی‌ها آنچه داشتند نیک نامی و صداقت، عشق و علاقه به مردم بود. آنها از اینکه می‌دیدند سرمایه وطنشان برای خرید اتومبیل به خارج از

احمد همین که از مدرسه می‌آمد یک لنگ می‌گرفت و به شست وشوی اتومبیل‌های کوچک و خیابانها می‌پرداخت

کشور می‌رود و مشتی آهن وارد می‌شود رنج می‌بردند به همین جهت طرح تأسیس کارخانه ایران ناسیونال را به دولت پیشنهاد کردند و حکومت جز موافقت با آن و ایجاد تسهیلات چاره‌ای نداشت.

شاه با آنکه می‌دانست خیامی‌ها دل در گرو کسی دارند که وی حتی تحمل شنیدن نام او را ندارد معذالک هیچ به روی خود نیاورد و آنان را به حال خود وا گذاشت تا اینکه ایران ناسیونال «ایران ناسیونال» شد و امروز «ایران خودرو» و آن روز مانند همه طماعان روزگار از این نمد کلاهی هم برای او!

{اکنون این را اضافه می‌کنم که: (ایران ناسیونال ضمن تولید اتومبیل برای مصرف داخلی، به خارج کشور هم صادر می‌کرده برای نمونه در جلد دوم کتاب روز شمار تاریخ تألیف دکتر باقرعقایی صفحه ۲۶۰ می‌بینیم که برای ششمین بار یکصد دستگاه کامیون این کارخانه به رومانی صادر شده است. اکنون نمی‌دانم چه اتفاقی افتاده که به نوشته روزنامه اطلاعات مورخ ۱۵ مرداد ۱۳۸۸ صفحه ۴ روسیه می‌خواهد ۵۰۰۰ «پنج هزار» دستگاه مینی بوس «سوپول» و «گازیل» به ایران صادر کند!}

روسیه ۵۰۰۰ دستگاه مینی بوس به ایران صادر می‌کند
معاون شرکت خودروسازی «گورگی» روسیه اعلام کرد، در صورت نهایی شدن مذاکرات خود با ایران ۵۰۰۰ دستگاه مینی بوس «سوپول» و «گازیل» به این کشور صادر می‌شود.
به گزارش فارس، «اولنگ مارکوف» فرود، «اکوگوشی» را با شرکت‌های دولتی ایران در خصوص صادرات مینی بوس‌های «سوپول» و «گازیل» به این کشور توافق کرده است. قرارداد صادرات مینی بوس به ایران در مرحله هماهنگی قرار دارد.
اولین محموله خودروهایی گورگی روسیه قرار است در ماه اکتبر سال جاری به ایران تحویل داده شود. این خودروها در چارچوب برنامه توسعه تعاون حمل و نقل عمومی در ایران انجام می‌شود.

برگرفته از: روزنامه اطلاعات شماره ۲۴۵۲۵ مورخ ۱۵ مرداد ۸۸

چند توضیح مختصر

▼ در شماره پیشین (۲۱۱) سه اشتباه کوچک رخ داده بود که دو تایی آن گناه من نبود! اول اینکه درستون آخر صفحه ۴۷، سندی که برگرفته از روزنامه اطلاعات بود گذاشته نشده بود، که در این شماره به آن اشاره می‌کنیم:

دوم اینکه اعداد پانویس‌ها که جمعاً ۶ رقم می‌شد از پانویس‌ها حذف شده بود. که خوانندگان گرامی، خود متوجه شده بودند و اینگونه اشتباهات را که اغلب اتفاق می‌افتد و خوشبختانه زبانی هم به کسی وارد نمی‌کند برامی بخشند.

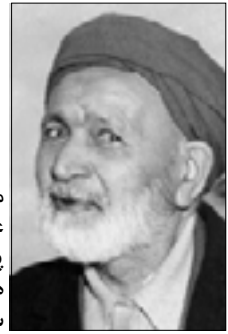
اشتباه نویسنده این بود که در محاسبه تاریخ تولد خود در پانویس ردیف (۲) صفحه ۴۸ شماره گذشته نوشته بود: (با طلوع آفتاب ۱۳۸۸ هشتاد سالگی را پشت سرمی گذارم...) در حالیکه تاریخ تولدم نهم شهریور ۱۳۰۹ می‌باشد بنابراین هفتاد و نه سالگی را پشت سر گذاشته و وارد هشتاد سالگی شده‌ام. ! و آقای مدیر هم براساس همان نوشته در مقدمه مصاحبه‌ای که با آقای دکتر حمیدرضا حاجی بابایی در صفحات ۶۴ و ۶۵ انجام شد: مرقوم داشتند: (این گفتگو... توسط همکار ما، اسماعیل رزم آسا پیشکسوت نام آشنای مطبوعات که این روزها هشتادمین سال حیاتش را پشت سر گذاشته، صورت گرفته است).

وقتی یک نشریه‌ای که وابسته به هیچ گروه خاصی نیست، نویسنده‌گان و مسئولان آن تمام هم و غمشان اینست که از یک سو مصالح مردم را در نظر بگیرند و مشکلات و خواسته‌های به حق آنان را منعکس کنند، از سوی دیگر در چارچوب قوانین حرکت و خط و خطوط را رعایت کنند، نتیجه‌اش همین حواس پرتی‌هاست که باید از قول آقای مدیر بگوئیم:

چنان در کار خود گردیده‌ام گم

ولی باز هم جای شکرش باقی است. از هزینه سرسام آور اداره این نشریه چیزی نمی‌گوئیم زیرا در وهله اول به خدا توکل کرده‌ایم و بعد به یاری خوانندگان امید بسته‌ایم .

ولی اشتباهی قابل گذشت نیست که مثلاً در محاسبات سهم ایران در دریای مازندران، مقام مسئولی عددی را بیافزیند که نه تنها صدای روزنامه نگاران بلند شود بلکه داد نمایندگان مجلس هم از این محاسبه، به گوش کم شنوای مرحوم محمد ساعد مراغه‌ای (۱) در گورستان عمومی برسد! و این موجب شود که اخیراً چهار شریک ارث بر روسیه که از دل شوروی سابق بیرون آمده‌اند و به موجب توافق نامه‌های ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰، جمعاً مالک ۵۰٪ آن می‌باشند و ۵۰٪ بقیه متعلق به ایران است، بدون اطلاع ایران، به تشکیل جلسه‌ای در قزاقستان مبادرت نمایند. هر چند تشکیل چنین جلسه‌ای بدون حضور نماینده کشوری که مالک پنجاه درصد دریای مذکور است هیچ ارزشی ندارد ولی حق این بود که وزارت امور خارجه کشور ما با احضار سفیر قزاقستان (اگر سفیری دارد) شدیداً به این موضوع اعتراض می‌کرد. و این را هم باید همگان بدانند، عدم دلسوزی به منافع ملی از جانب هر کس صورت بگیرد مانند هر عمل نیک و بدی در تاریخ می‌ماند و ارثیه‌ای برای نسل‌های بعدی خواهد بود که باید جوابگوی اعمال پدران خود باشند همچنان که خاندان قاجار به خاطر امضای معاهده ننگین ترکمن‌چای و انتزاع ۱۷ شهر قفقاز، توسط عباس میرزا نایب‌السلطنه، با وجودی که این شاهزاده نسبتاً خوشنام صفات بارزی هم داشت معذالک از این اقدام او اظهار شرم می‌کنند! مهمتر از این، در کتاب «روزنامه اخبار مشروطیت و انقلاب ایران» تألیف سید احمد تفرشی حسینی که به کوشش ایرج افشار به چاپ رسیده، می‌خوانیم: «ازقراری که شنیدم عده کثیری از وکلا خیانت به موکلین کرده و با دولت همدست گشته بودند من جمله حاجی محمد تقی شاهرودی وکیل بوده است. پسرش همین روزها خود را با شش لول کشته است و گفته است پدر من خیانت کرده و دیگر زندگانی بر من حرام است...» (ص ۱۳۴ همان)



مرحوم سید
علی اکبر خیامی
پدر خیامی ها
همیشه شال
سبزی بر سر داشت

محمود خیامی که پنج سال از احمد کوچکتر بوده می‌گوید: «... پدرم تجارت حمل و نقل داشت و شوروی‌ها در شهریور ۲۰ کلیه کامیون‌های پدرم را از دستش خارج و محل کامیون‌ها را مصادره کردند... در این ایام احمد ۱۷ سال داشت همین که از مدرسه بیرون می‌آمد یک لنگ می‌گرفت و به شست و شوی اتومبیل‌های کوچک و خیابان‌ها می‌پرداخت و با به دست آوردن پول از این راه به بودجه خانواده کمک می‌کرد. کمی که بزرگتر شد چند آچاروپیچ مهره و گازانبر خرید و در کوچه و خیابان‌ها تعمیر سادۀ اتومبیل را هم انجام می‌داد... او با افتخار می‌گفت که احمد در سرمای زمستان مشهد گاه آن قدر روی اتومبیل‌ها کار می‌کرد که دستهایش ترک می‌خورد و او ناچار می‌شد پیه داغ کرده روی آن بریزد تا زخم آن التیام پیدا کند...»

محمود خیامی ادامه می‌دهد: ایام به سختی می‌گذشت با اتمام جنگ... روسها مشهد را ترک و از کامیون‌های پدرم خبری نبود لیک محل کامیون‌ها را آزاد گذاشتند...»

روزی که {احمد} نخستین دوچرخه‌اش را تهیه کرد همۀ عشق و علاقه‌اش آن بود که یک موتورسیکلت را جانشین آن کند. وقتی توانست یک موتورسیکلت کهنه را به صورت نقد و اقساط خریداری کند چشمش به اتومبیل‌های معدودی بود که در آن سال‌های بعد از شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور به وسیله متفقین از خیابان‌های مشهد عبور می‌کردند. در آن زمان اتومبیل یک وسیله اشرافی محسوب می‌شد و قیمت آن بسیار گران بود. احمد نمی‌توانست با پولی که از حمل مسافر با موتورسیکلت یا کرایه دادن آن به نوجوانان به دست می‌آورد اتومبیلی خریداری کند. اما به زودی توانست با شستشوی اتومبیل در خیابان‌های مشهد و تعمیر اتومبیل‌هایی که در کنار خیابان‌ها از حرکت باز می‌مانند با موتور اتومبیل آشنا شود و بعد ها تا روزی که توانست نخستین اتومبیل عمرش را تهیه کند در گاراژهای مشهد به کار تعمیر اتومبیل بپردازد. عشق احمد به اتومبیل آنقدر زیاد بود که سال‌های بعد که در کارخانه پانزده هزار کارگر و کارمند کار می‌کردند و تولید سالانه پیکان به یکصد و پنجاه هزار رسید هر وقت اتومبیل خودش یا نزدیکانش عیب و ایراد پیدا می‌کرد در مقابل چشم کارگران و راننده‌ها کُتش را می‌کند، آستین هایش را بالا می‌زد و مشغول تعمیر اتومبیل می‌شد و الحق این کارفرمای بزرگ صنایع اتومبیل سازی کشور از هر مکانیست متخصصی بهتر از عهده کار بر می‌آمد. او عاشق این ماشین چهار چرخ موسوم به اتومبیل بود و برایش هیچ لذتی بالاتر از زمانی نبود که با پیچ و مهره

های آن کار می‌کرد. در گرمای سوزان تیر و مرداد همین که می‌دید کارگرهای ساختمانی دچار عطش هستند سوار اتومبیل می‌شد به سرعت به کرج می‌رفت و قالب‌های یخ و نوشابه می‌خرید. البته این مربوط به اوایل کارش بود که هنوز کارخانه وسایل و امکانات زیاد نداشت.

محلی که متعلق به پدرخیامی‌ها بود و روس‌ها با کامیونهای متصرف شده بودند آن را تخلیه و این محل تبدیل به تعمیرگاه خیامی می‌شود و اتومبیل‌های بنز ۱۸۰



مرحوم احمد خیامی
(۱۳۷۹-۱۳۰۳)

احمد در سرمای زمستان مشهد گاه آن قدر روی اتومبیل‌ها کار می‌کرد که دستهایش ترک می‌خورد و او ناچار می‌شد پیه داغ کرده روی آن بریزد تا زخم آن التیام پیدا کند

و ۱۹۰ را از تهران می‌آوردن و پس از بازسازی به رانندگان تاکسی بصورت اقساط می‌فروشد.

احمد بعد از مدت‌ها ماشین شویی، کرایه دادن دوچرخه و موتورسیکلت، آوردن اتومبیل از تهران به مشهد و کار در تعمیرگاه خیام مشهد به این نتیجه رسید که در زادگاهش بیش از این امکان ترقی برایش وجود ندارد. گاراژ و تعمیرگاهش را به برادر کوچک ترش محمود سپرد و در آستانه سی‌سالگی عازم تهران شد. در آن زمان در تهران کسانی بودند که اتاق اتوبوس می‌ساختند مانند: اتوبوس‌های شمس‌العماره و ایران پیماینها شاسی اتوبوس را از خارج وارد می‌کردند و با چوب و آهن و آره و چکش برای آن اتاق می‌ساختند و از قضا خوب هم می‌ساختند. نام بعضی از این اتوبوس‌ها کادیلاک بود. به سبب آن که قسمت عقب اتوبوس را به شکل عقب اتومبیل کادیلاک که در آن زمان خیلی معروف بود در می‌آوردند و همچنین اتوبوس‌هایی بودند که به (با دماغ) و (بی دماغ) معروف بودند. احمد شیفته کار این صنعتگران با ذوق شده بود، کسانی که صنایع دستی را جایگزین یک کار کاملاً صنعتی کرده بودند. آرزو داشت خودش هم دست به چنین کاری بزند اما این کار پول لازم داشت و احمد چنان سرمایه‌ای نداشت. پس تصمیم گرفت کاری بکند که احتیاج به سرمایه بسیار زیاد نداشته باشد. احمد خیامی طی مدتی که برای رساندن اتومبیل‌های مارک‌های مختلف از تهران به مشهد و همچنین زمانی که در تعمیرگاه مشهد روی اتومبیل‌های مختلف کار کرده بود

متوجه شد که وقتی موتور اتومبیلی خراب می‌شود اولین کار یک تعمیر کار آن است که قطعه معیوب را با یک قطعه سالم عوض کند. فروشندگان قطعات یدکی که از این موضوع اطلاع داشتند و آن قطعات را چند برابر ارزش واقعی می‌فروختند صاحبان اتومبیل‌ها و تعمیرکاران هم که می‌دانستند که تا وقتی آن قطعه عوض نشود اتومبیل به صورت یک دستگاه بی‌مصرف درمی‌آید آن قطعه را به هر قیمت که عرضه می‌شد، می‌خریدند. احمد که سرمایه اندکش اجازه نمی‌داد اتاق اتوبوس بسازد و یا یک تعمیرگاه مجهز در تهران تأسیس کند، تصمیم گرفت، یک مغازه کوچک فروش قطعات و لوازم یدکی اتومبیل افتتاح کند. از یکی از آشنایان به نام نیکبخت یک مغازه کوچک در خیابان اکباتان اجاره کرد یک تابلو بزرگ با عنوان (فروشگاه تضامنی برادران خیامی) بالای آن زد و به فروش قطعات یدکی اتومبیل پرداخت. خودش به طور مستقیم لوازم یدکی را می‌خرید و به مشهد می‌فرستاد و دلال بازی را این



محمود خیامی
(متولد ۱۳۰۸)

وسط حذف کرد. بعد در همانجا هم مغازه لوازم یدکی باز کردند و کارشان را در تهران توسعه دادند تا آنجا که بیشتر فعالیت‌ها ایشان در تهران بود. محمود خیامی هم همان زمان به تهران آمد البته آن نمایندگی در مشهد را حفظ کردند که تعمیرات ماشین انجام می‌داد و لوازم یدکی داشت.

اجازه فرمایید این بحث را در شماره‌های بعد هم پی‌گیریم و از محمود خیامی و وصیت نامه او و روابط انسانی خیامی‌ها با کارگران با شما سخن بگوییم و نیز اسنادی را ارائه دهیم که چگونه سازمان اطلاعاتی کشور از تهران مراقب آنها بوده و از سواک خراسان اقدامات آنان را استعلام می‌کرده است! ضمناً این را اضافه کنیم که بعد از انتشار قسمت اول این مقاله با عنوان فوق، اطلاعات و اسناد بیشتری، حاکی از خدمات مهم خیامی‌ها که هم اکنون جریان دارد و گروهی از خیرین نیز آنها را یاری می‌کنند در اختیار ما گذاشته شد که با تشکر از آنان بخصوص از سرکار خانم منصوره مستشاری (خیامی) به تدریج از آنها استفاده خواهیم کرد.

ما قصه سکندر و دارا نخوانده‌ایم

از ما به جز حکایت مهر و وفا مپرس

پانویس:

مرحوم محمد ساعد مراغه‌ای از رجال خوشنام ایران، علاوه بر اینکه مقاماتی را طی کرد دوبار نخست وزیر و هشت مرتبه وزیر امور خارجه شد. شایع بود که هر جا مصلحت ایجاب می‌نموده چنین وانمود می‌کرده که سخن طرف مقابل را نمی‌شنود. وی در سال ۱۳۵۲ در ۹۱ سالگی در تهران درگذشت و بر طبق وصیتی که کرده بود در گورستان عمومی بهشت زهرا بدون نام نشان دفن کردند و مال و منالی از او باقی نماند!