

# آنچنان که بودیم

محمد قائد

کم بود یا از صفحه بیرون می‌زد، در مورد نوشته خودم جملاتی می‌افزودم یا کوتاهش می‌کردم. در مورد نوشته همکاران، متن ویراستاری شده اولیه و متن پیشنهادی را به آن‌ها می‌دادم تا نظرشان را بگویند. رایانه این فرصت‌عالی را فراهم می‌کرد که به عنوان ویراستار بتوانی بدون کن‌فیکون کردن نوشته همکاران تحریری و آزاد، و رنجش احتمالی، پیشنهادت برای بهبود متن را بگویی. گاه پیش می‌آمد جمله‌ای در متن اولیه را بهتر از متن پیشنهادی بدانند اما وقت و نیرویی که برای ادیت می‌گذاشتم تقریباً در تمام موارد تأیید همکاران را به همراه داشت.

یک مشکل بزرگم تا آن زمان نه تنها میل، بلکه نیاز به بارها بازنویسی بود تا بدانم چه فکر می‌کنم و چه جور می‌خواهم فکر کنم. خودنویس‌های عالی مورد علاقه‌ام را کنار گذاشته بودم و با مدادهای جدید، مشهور به قلم اتود، می‌نوشتم تا بتوان پاک کرد و باز نوشت. با این همه، متن تایپ‌شده همیشه وسوسه‌هایی برای تغییر و بهبود دارد که با روش پیک موتوری و فرستادن به آن طرف شهر عملی نیست.

ورود کامپیوتر شخصی برای من هم مثل فرارسیدن عصر گوتنبرگ بود. حالا می‌توانستی به مطلب مثل خمیر مجسمه‌سازی هر چند بار که لازم باشد شکلی جدید بدهی. دومین کتابم را روی کامپیوتر ترجمه کردم و از آن پس همه چیز را روی کامپیوتر می‌نویسم. بیشتر کتابهایم عین متنی است که خودم عمل آورده‌ام، گاه حتی با صفحه‌بندی نهایی.

تجربه ورود عصر کامپیوتر برایم مکمل خاطره کارکردن با انسان‌هایی به یادماندنی در تحریریه صنعت حمل‌ونقل است. از موتورهای نیرومند آن، امید نائینی بود که حضورش فضا و محیط را عوض می‌کند. و البته خود علی ذرقانی که همواره محکوم به موفقیت است.

از آن چهار ماهنامه دهه ۶۰ انتشار دوتا ادامه دارد. با در نظر داشتن شمار بزرگ نشریاتی که در تاریخ مطبوعات ایران راه افتاده‌اند و تعطیل شده‌اند، پنجاه درصد زیاد هم بد نیست. از سی سالگی گذشتن دو ماهنامه صنعت حمل‌ونقل و فیلم اهمیت این دوام و بقا را بیشتر نشان می‌دهد.

اگر به نیم‌قرن برسند رکوردی مهم در تاریخ مطبوعات خواهد بود. مجله پنجاه ساله تاکنون نداشته‌ایم. این که راننده از اتومبیل جوان‌تر باشد تعریفی ندارد اما بسیار خوب است که سن نشریه از سن آدم‌هایی که در آن کار می‌کنند بیشتر باشد. در این حالت، سنت و سابقه و نام نشریه به همکارانش اعتماد می‌بخشد و، اگر مدیران و ویراستارانی انعطاف‌پذیر داشته باشد، الهام می‌دهد به تغییر و بهبود فکر کنند.



عکس: ایلیم پرو

کار به این گونه بود که صفحات مجله آماده رفتن به چاپخانه به ارشاد می‌رفت و روی تک‌تک صفحه‌ها مهر "بازبین شد" می‌زدند. در مواردی هم، از جمله دوسه مطلب نگارنده، نمی‌زدند و صفحه‌ای جدید باید جایگزین می‌شد.

کار در تحریریه صنعت حمل‌ونقل از ۶۲ تا ۷۲ برایم فرصت تجربه‌های جدید و یادگرفتن و یاددادن بود. بهترین دوره کار وقتی بود که سال ۶۹ کامپیوتر شخصی به بازار آمد. تا پیش از آن، دستنوشته‌ها با پیک موتوری به حروفچینی می‌رفت و چند روز بعد متن تایپ‌شده برمی‌گشت. برای تصحیح، همین کار تکرار می‌شد. در آتلیه (سربه‌سر رفقا می‌گذاشتیم؛ عاطلیه) باید کلمه‌ها و جمله‌ها را با کاتر می‌بریدند و روی میز نور یکی‌یکی به جای متن قبلی می‌چسباندند. تیتراها را هم چنان با شابلون حروف درشت که در نوشت‌افزار فروشی‌ها پیدا می‌شد می‌ساختند.

کامپیوتر رومیزی و تایپستی در اتاق کناری این امکان را فراهم کرد که اصلاحات را فوراً انجام بدهی و نتیجه را با همکاران در میان بگذاری. زود کار با ام‌ال‌اس را یاد گرفتم، برنامه‌ای روی مانیتور سیاه‌وسفید کامپیوتر ۸۶ که شاید به موزه رفته باشد، شاید هم در سیل فناوری جدید اثری از آن باقی نمانده باشد.

حالا می‌شد دقیقاً تعیین کرد متن چاپ‌شده به چه شکلی درآید. وقتی متن برای جای مقرر

سال‌های دهه ۶۰ هر چهار مجله خوانندگان میان‌حال به بالا ماهنامه بودند: آدینه، دنیای سخن، فیلم و صنعت حمل‌ونقل. بازار هفته‌نامه و گستره‌ای از روزنامه از سال ۶۸ رونق گرفت.

بسیاری خواننده‌های حرفه‌ای یا همه‌را می‌خریدند و می‌دیدند یا در جریان قرار می‌گرفتند که چه کسی کجا چه نوشته. امروز شاید به نظر کمی عجیب برسد که ماهنامه‌ای تخصصی در زمینه حمل‌ونقل خوانندگانی عام بیابد و مطالبی در حیطه گسترده‌تر موضوع‌های اجتماعی منتشر کند.

نزد گزارشگران خارجی که به ایران سفر می‌کردند و بعضی از آن‌ها به دفتر ماهنامه مشهور می‌آمدند حتی عجیب‌تر هم به نظر می‌رسید. در کشورشان رایج نیست خواننده مطالب فرهنگی و هنری و ادبی که سر و کاری با ترانزیت کالا و کشتی‌رانی و کامیون و کسب‌وکار خطوط هوایی ندارد هر ماه به مطالب مجله‌ای در این زمینه توجه کند.

با وجود محدودیت شمار نشریات، موفقیت در خواننده‌یابی تضمین‌شده نبود اما گردانندگان و ویراستاران هر چهار ماهنامه مطرح آن سال‌ها از دهه ۴۰ تجربه کار داشتند. نسل جدید روزنامه‌نگار هنوز پا به عرصه نگذاشته بود. از آغاز دهه ۷۰ دانشجوی‌های علاقه‌مند به مطبوعات و کار در نشریات به تحریریه ماهنامه صنعت حمل‌ونقل سر می‌زدند.

در آن سال‌ها هنوز امتیاز دائمی نمی‌دادند. روش