

این اتولی که من می‌گم

تاریخچه اتومبیل در ایران

تبرستان

www.tabarestan.info

عیاش حسینی



بِنَامِ خُدَا



تبرستان

www.tabarestan.info

نشر نامک / نشر پروین

۱۳۹۰



سرشناسه : حسینی، عباس، ۱۳۲۸ -
عنوان و نام پدیدآور : این اتولی که من میگم... «تاریخچه اتومبیل در ایران» / تأليف
 Abbas Hosseini.
مشخصات نشر : تهران: نامک، ۱۳۸۹
مشخصات ظاهری : ۳۴۸ ص.: مصور.
شابک : 978-964-6895-77-5
وضیعت فهرستنويسي : فیبا
موضوع : اتومبیل ها -- ایران -- تاریخ
رده‌بندی کنگره : ۱۳۸۹ ۵۴ ح / ۱۰۷
رده‌بندی دیوبی : ۶۲۹/۲۰۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی : ۲۱۸۵۷۰۲





این اتولی که من میگم ...

تاریخچه اتومبیل در ایران

تبرستان

www.tabarestan.info

عباس حسینی

این اتولی که من میگم ...

تاریخچه اتومبیل در ایران

عباس حسینی

ناشر: پروین، نامک، ۶۶۴۱۷۶۳۶

صندوق پستی: ۱۱۱۵۰-۴۹۷

تاریخ چاپ: ۱۳۹۰

نوبت چاپ: اول

تیراژ: ۲۴۰۰ جلد

حروفچینی: گنجینه لیتوگرافی کارا / چاپخانه: سعدی

شابک: ۹۷۸-۰-۷۷-۶۸۹۵-۹۶۴

مرکز پخش: سبحان ۶۶۹۵۴۵۷۲

کلیه حقوق محفوظ است.



ای که با نامت جهان آغاز شد
دفتر من هم به نامت باز شد

این کتاب را تقدیم می‌کنم به بچه‌های خاک پاک
تهران، به ویژه محله پدریام، محله سنگلچ و
چهارراه حسن آباد.

تبرستان

www.tabarestan.info

فهرست

تبرستان	.....	.....
۹	.....	درد دلی با طهرانی‌ها؛ اُتل، یا بلاعی ناگهانی
۱۵	.....	مقدمه
۱۷	.....	فصل اول: کالسکه، درشکه، واگن اسبی، دلیجان، تُرمهاس، تَریکا، فورقان
۲۲	.....	اولین اعلامیه عبور و مرور آلات ناقله
۲۳	.....	اولین خودروی عمومی درون شهری (تراموای اسبی یا واگن اسبی)
۲۹	.....	ماشین دودی - اولین خودروی عمومی برون شهری در زمان قاجاریه
۳۱	.....	۱- اولین مالیات بر وسائل نقلیه و مسافرین برای ورود و خروج از طهران و اولین ایستگاه عوارضی
۳۴	.....	۲- قانون مالیات برنواقل شهری
۳۶	.....	۳- لایحه قانونی اصلاح قانون وسائل نقلیه مصوبه پنجم شهر ربیع الاول ۱۳۳۸
۴۳	.....	نظم‌نامه درشکه‌های عمومی
۴۷	.....	فصل دوم: و اما این اтолی که من میگم:
۵۸	.....	چگونگی پیدایش اصطلاح «اتومبیلچی»
۶۳	.....	اولین مکانیک‌های و اتومبیلچی‌های ایران
۶۷	.....	فصل سوم: وستادهل (وستادهل) سوئی
۶۹	.....	نظمیه بعد از مشروطه
۷۰	.....	اولین آئین‌نامه (نظم‌نامه) رانندگی اتومبیل در ایران
۸۲	.....	نظم‌نامه وستادهل
۱۰۳	.....	اولین کارشناس ایرانی و مسؤول دائزه آزمایشات رانندگی
۱۰۷	.....	هجوم کمپانی‌های اتومبیل‌سازی به ایران
۱۱۰	.....	آمار و ارقام تعداد وسائل نقلیه در دهه اول حکومت رضاشاه و قیمت آن‌ها
۱۱۰	.....	اتومبیل‌های واردہ

قیمت اتومبیل در دنیا.....	۱۱۶
رقابت بین سفارتخانه‌ها در مورد اتومبیل‌های آخرین سیستم	۱۱۷
ورود اولین کامیون استاندارد به ایران	۱۱۸
اولین نمایشگاه‌های فروش اتومبیل‌های دست دوم و سوم.....	۱۲۷
فصل چهارم: اتوبوس و اتوبوسرانی در ایران	۱۳۳
ادبیات اتولی.....	۱۴۲
اما راجع به ادبیات مکانیک‌ها.....	۱۴۷
تاریخچه شرکت واحد اتوبوسرانی	۱۵۷
صنایع اتاق‌سازی اتوبوس در ایران.....	۱۶۲
اولین اتاق‌ساز اتوبوس در ایران	۱۶۲
بست‌نشینی یک راننده اتوبوس.....	۱۶۲
فصل پنجم: اولین پمپ بنزین‌ها در تهران.....	۱۶۷
افتتاح اولین پمپ بنزین در تهران.....	۱۶۸
فصل ششم: اولین اتومبیل موتوری شده توسط ایران	۱۷۳
اولین اتومبیل ساخت ایران.....	۱۷۵
داستان شکل‌گیری و تأسیس کارخانجات ایران خودرو	۱۷۶
فصل هفتم: تاریخچه تاکسیرانی در دنیا و ایران	۱۸۳
اولین اتومبیل‌های سواری کرایه با نام تاکسی (TAXI) در تهران.....	۱۸۵
ادبیات اتولی.....	۲۰۰
فصل هشتم: تاریخچه بیمه در دنیا و ایران.....	۲۰۵
تاریخچه بیمه در ایران؛ اولین کمپانی‌های بیمه	۲۰۶
اولین شرکت بیمه ایرانی.....	۲۰۹
بیمه شخص ثالث	۲۱۱
فصل نهم: تاریخچه آتش‌نشانی در ایران.....	۲۱۳
اولین ایستگاه آتش‌نشانی در ایران	۲۱۵
اولین ایستگاه و اولین اتومبیل آتش‌نشانی (ماشین آپیاش) در تهران	۲۱۵

۷ / فهرست

۲۱۹	فصل دهم: اخذ جرائم - اجراییات (از ۲ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه)
۲۲۱	مبالغ جریمه
۲۴۴	قانون سبقت ممنوع
۲۴۵	سیگنال یا علامت دادن با دست توسط رانندگان هنگام رانندگی به جای چراغ راهنمایی
۲۵۳	فصل یازدهم: تصادفات
۲۵۳	اولین قربانیان تصادفات اتومبیل در دنیا
۲۶۴	اولین تصادف منجر به مرگ در ایران
۲۶۶	نحس‌ترین اتومبیل دنیا
۲۶۶	اتومبیل ویعهد اطربیش
۲۷۱	فصل دوازدهم: اولین‌ها
۲۷۲	اولین گواهینامه رانندگی در دنیا
۲۷۲	اولین شماره‌گذاری و صدور تصدیقنامه اتومبیلچی‌گری در ایران
۲۷۴	اولین مکانیک رسمی ایران
۲۷۶	اولین رئیس راهنمائی و رانندگی تهران (شعبه آلات ناقله)
۲۷۷	اولین ماشین آمبولانس در تهران
۲۷۹	اولین آموزشگاه رسمی تعلیم رانندگی در تهران
۲۸۲	اولین چراغ‌های راهنمائی در تهران
۲۸۴	اولین راننده زن ایرانی
۲۸۶	اولین اوراقچی‌ها در خیابان چراغ‌برق تهران
۲۸۶	اولین لوازم یدکی فروش در خیابان چراغ‌برق
۲۸۸	اولین باطری‌ساز و فروشندۀ باطری اتومبیل
۲۸۸	اولین تشک‌دوزی اتومبیل
۲۸۸	اولین کمک‌فرساز و جلوینده‌ساز
۲۸۸	اولین صافکار اتومبیل در ایران
۲۸۹	اولین نقاش اتومبیل
۲۹۰	اولین تعویض روغنی در تهران
۲۹۰	اولین کارخانه لاستیک‌سازی در ایران
۲۹۲	اولین لاستیک فروش خیابان چراغ‌برق
۲۹۲	اولین مغازه سوراخ‌گیری (پنچری) در تهران
۲۹۵	اولین آپاراتی شبانه‌روزی
۲۹۵	اولین مختصر جعبه‌دنده

۸ / تاریخچه اتومبیل در ایران

۲۹۵	اولین مخترع استارت.....
۲۹۶	اولین خیابان آسفالته تهران
۲۹۷	اولین خیابان یکطرفه در تهران.....
۲۹۹	اولین کمپانی خودروسازی با تولید انبوه
۲۹۹	اولین خانمی که در جهان اقدام به رانندگی نمود.....
۳۰۰	اولین تولیدکننده بزرگ اتومبیل
۳۰۰	بزرگ‌ترین تولیدکننده اتومبیل در جهان
۳۰۰	اولین کامیون در جهان
۳۰۰	اولین وانت‌ها
۳۰۰	اولین اتومبیل مسقف در جهان.....
۳۰۱	طوبیل‌ترین اتومبیل دنیا
۳۰۱	بزرگ‌ترین کامیون کمپرسی.....
۳۰۱	بزرگ‌ترین اتوبوس دنیا
۳۰۱	طولانی‌ترین جاده دنیا
۳۰۱	خطرناک‌ترین جاده دنیا
۳۰۲	بزرگ‌ترین BRT
۳۰۲	بزرگ‌ترین لاستیک چرخ در دنیا.....
۳۰۲	اولین کیلومترشمار.....
۳۰۲	اولین بالابر برقی شیشه پنجره اتومبیل
۳۰۲	اولین کمربند ایمنی اتومبیل
۳۰۳	اولین کلاه ایمنی
۳۰۳	اولین مخترع شمع اتومبیل.....
۳۰۳	اولین اتومبیل‌هایی که برادیو مجهز شدند
۳۰۳	اولین اتومبیل دنده اتوماتیک
۳۰۴	اولین موتورهای دیزلی
۳۰۴	اولین باتری قابل شارژ
۳۰۵	فصل سیزدهم؛ پشت‌نوشته‌های اتومبیل‌ها
۳۰۶	تاریخچه پشت‌نوشته‌های وسائل نقلیه.....
۳۰۸	بخش اول - اشعار جدی و ناب
۳۱۱	بخش دوم - اشعار طنزآلود
۳۱۵	کلمات قصار و تکه کلام‌های طنزآلود
۳۱۹	فصل چهاردهم؛ موزه خودرو



بهنام خدا

درد دلی با طهرانی‌ها تبرستان أتول، یا بلای ناگهانی

آن روز که ناصرالدین شاه قاجار در سفر خود به دیار فرنگستان اتومبیل را دید، نمی‌دانم به چه می‌اندیشید که یکی دو دستگاه آن را نخرید تا در خیابان‌های آن روز طهران، جولان بدهد، و مثل جدش فتحعلی شاه قاجار که بر کالسکه نشست و حین دود کردن قلیان، به پُز دادن به رعیت جماعت بپردازد و بگوید: منم طاووس علیین شده. او که تراکمای اسبی و قطار طهران به حضرت عبدالعظیم را آورده بود، شاید می‌انگاشت راه آهن به اندازه کافی در درسر داشته و نیازی به اتومبیل نیست و همان خرواسب و استرو شتر برای طی طریق کردن بهترین هستند، اما سرانجام تسليم جبر روزگار شد.

برای این که به باور تان بباید، نوشته محمدحسن خان اعتمادالسلطنه در روز یکشنبه سوم صفر سال ۱۳۰۴ قمری را بخوانید: «... بوatal نمونه کوچکی از راه آهن آورده بود. شاه فرمود: گه خورده بود، شترو قاطرو خر صدهزار مرتبه از راه آهن بهتر است. حالا چهل پنجاه فرنگی طهران هستند، ما عاجزیم. اگر راه آهن ساخته شود، هزار نفر ببایند چه خواهیم کرد؟»^۱

این آقای بوatal، خیلی چیزهای دیگر از دیار فرنگستان به ایران آورد و خلاصه سفرهای شاه و مساعدت خارجی آن کرد که افتاد و دانی. پدر نیاورد، اما پسر آورد، بدین‌گونه که مظفرالدین شاه - همان‌گونه که در این کتاب می‌خوانید - اولین خریدارش شد

۱. روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، ص ۴۶۲، به کوشش ایرج افشار، چاپ سوم، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۶.

و پای این ارباب چهارچرخ به ایران باز شد و چنان شد که امروزگر قطار آن هستیم. هرچند که ناصرالدین شاه نیز به رغم این مخالفت مؤدبانه، سال بعد خودش با قطار به زیارت حضرت عبدالعظیم(ع) رفت و تسلیم تمدن اروپایی شد.

آذرماه سال ۱۳۸۴ را به خاطر دارید؟ ناگهان در سیزدهمین روز این ماه، پدیده وارونگی هوا (اینورژن) آن کرد که مَصدِران امور به فکر نجات مردم بیفتد و افتادند و طرحی را که در برخی از کشورهای مثل ما - مثلاً مکزیک - اجرا می‌شد را به موقع اجرا گذارند و طرح فرد و زوج ورود اتومبیل به محدوده تعیین شده را پس از یک هفته تعطیلی مدارس تایید و تصویب کردند و به رغم آن که در سال ۱۳۸۵ بتنزین سهمیه‌بندی شد، این طرح لغو نشد، چراکه در مسابقه تولید خودروها همان اتومبیل بی‌کیفیت، آنچنان تاخته‌ایم که یک میلیون و دویست هزار دستگاه آن را در طول سال تولید و قریب به هفتصد هزار دستگاه آن را برای شهر تهران، پلاک‌گذاری می‌کنیم و معلوم است که چه وضع بلبشویی ایجاد می‌شود، آن‌گونه که در تهران دوازده تا چهارده میلیونی، چهار میلیون خودرو کم است و به رغم راه اندازی مترو و خطوط اتوبوس تندره، باز هم غول ترافیک، اعصابی برای هیچ‌کس نگذاشته و آستانه تحمل ما را هنگام رانندگی آن چنان پائین آورده است که با کوچکترین خبط و خطایی از ناسزاگرفته تا گرفتن گریبان، درین نمی‌کنیم و این در حالی است که اگر حین تردد در خیابان، در خودروی ما نیمه‌باز باشد، ده‌ها خودروی دیگر بوق زده، چشمک می‌زنند تا ما متوجه شویم خطری ما را تهدید می‌کند! ایرانی است و افراط و تفریط.

به هررو، این تحفه فرنگستان به سرزمین ما هم آمد و با مونتاژ پیکان در سال ۱۳۴۶، غول ترافیک نیز از راه رسید و آلودگی هوا و ناهنجاری صوتی را نیز با خود آورد. اما امروز، اتومبیل علاوه بر سلامتی جسم و روان ما، هویت شهر تهران را نیز نشانه رفته است و ساخت پارکینگ برای خانه‌های جدید الاحادث اجباری شده و طهرانی که با کوچه‌های پیچ در پیچ و آشتی‌کنانش شهره خاص و عام بود، چنان به سرعت در حال هویت باختن است که یقین دارم، آن روز که من خاک شده‌ام - که خیلی هم دور نیست - باید هویت شهر تهران را در لابه‌لای کتاب‌ها خواند، چون اتومبیل که حالا ما خودرویش می‌گوییم، تمامی ارکان زندگی ما را در نوردیده و نه از تاک نشان باقی گذارده، نه از تاکنشان.

شترسوار را خیالی نیست، اما شتر تکون بخت گویی می دانست این تحفه فرنگی ها با ما چه خواهد کرد و تصویر دقیق داشت.



امروز اگر بخواهند داستان بینوایان ویکتور هوگو را برای چندمین بار به تصویر کشند، چندان نیاز به شهرک سینمایی و دکور در پاریس و فرانسه نیست، چرا که هویت تاریخی شهر پاریس را به عنوان یک ثروت ملی حفظ کرده‌اند و به همین‌گونه در شهر لندن، نمای بیرونی ساختمان‌ها متعلق به شهر و شهرداری است و حق دخل و تصرف بدون اذن و اجازه به‌احدى داده نمی‌شود، تا هویت تاریخی لندن از بین نرود، و بدین‌گونه است رم، آتن، پکن و بسیاری از شهرهای تاریخی جهان، اما چنان با تهران رفتار شده است که گویی قوم مغول حمله کرده و همه را از دم تیغ گذرانده، تا اصلاً هویتی باقی نماند و در این مسابقه هویت‌زدایی - آنان که مدعای بیشتری [www.taharestan.info](#) حفظ و تحریاست هویت تاریخی شهر دارند، حریص‌ترند و کلنگ‌شان تیزتر. از شهرداری [کفرفعی](#) تا آنان که حفظ میراث فرهنگی در ظاهر امر وظیفه اداری‌شان است.

قياس مع الفارقی است که بگوییم در ابتدای سال ۱۳۸۸، ایران با جمعیتی در حدود ۷۲ میلیون نفر، با ۱۲ میلیون خودرو به صورت سرانه در برابر هر هفت نفر، یک خودرو دارد و این رقم در آمریکا در برابر هر پنج نفر، چهار خودرو، در آلمان $\frac{3}{8}$ و در ژاپن $\frac{3}{7}$ است و این همه مصیبت که ما داریم، آن‌ها ندارند. یادتان باشد که ژاپن $\frac{1}{5}$ مساحت ایران وسعت دارد.

روزگاری هیتلر گفته بود: امیدوارم هر آلمانی یک روزی صاحب یک فولکس باشد و این آرزو در کشور ما در هیبت و هیأت پیکان ظهور کرد و امروز با تولید صدها مدل خودرو در داخل، چنان کلاف سردرگمی را در کشور فراهم آورده‌ایم که با بیش از ۳۵ هزار کشته و زخمی و معلول شدن نیم میلیون نفر در سال مواجه هستیم. کاش همان پیکان باقی می‌ماند و آن آرزوی خام و نیخته. امروز کار به جایی رسیده است که مسئولین با افتخار اعلام می‌کنند: آمار کشته شدگان حاصل از سوانح رانندگی، طی یک روز که در سال ۱۳۸۴، پنجاه و یک نفر بود، به ۴۲ نفر کاهش یافته است! (همشهری پنج شنبه ۱۲ شهریور ۱۳۸۸، ص اول).

به هر رو، امروز صنعت تولید خودرو در کشورمان سودآورترین رویکرد دولت‌های ما در دو دهه‌ی گذشته است و این‌گونه که می‌نماید، این مُلک و این روزگار، همچنان بر مدار خود خواهد چرخید تا خدا عاقبتیش را به خیر گرداند.

آنچه می‌خوانید حاصل کار جناب آقای عباس حسینی است. تلاش و کوششی در

حد خود و امید آن که تلنگری باشد بهما که: کجا می‌رویم؟ با ثروت‌های ملی خود چه می‌کنیم و با هدردادن میلیاردها لیتر بنزین در طول سال و صادر کردن نفت خام - این ثروت ملی غیرقابل تجدید - برای خرید بنزین برای این اتومبیل‌های پر مصرف و کم کیفیت داخلی، چرا برس شاخ نشسته‌ایم و بن می‌بریم؟ استفاده از خودرو را گزیر و گریزی نبود و نیست، اما چرا این گونه؟ رقصمنان زورکی بود، آیا خوش‌رقصی مان هم زورکی بود؟^۱ آیا باید برای تولید و مونتاژ خودرو در داخل کشور، همه چیز را فدا کنیم؟ دنیا نیز چنین می‌کند که ما می‌کنیم؟ حیف از طهران که به‌وسیله اتومبیل هویت خود را باخت و تبدیل به تهران بی‌هویت شد. یادش به‌خیر صدای زنگوله گردن شترها که پشت هم، همین چهل پنجاه سال پیش از میان خیابان‌های طهران بار حمل می‌کردند و باعث آرامش ذهن و روان می‌شدند، در حالی که امروز با صدای «دزدگیر» هر خودرو و بوق‌های عجیب و غریب مثل فنر از جا می‌پریم و بر خود و دیگران لعنت می‌فرستیم.

و جمله‌ی آخر آن که: بارالها، خودت ما را از این وضع و تفکر و بليه‌ی رهاورد تکنولوژی رها بفرما!

نصرالله حدادی - دوشنبه

شب یلدای ایرانی ۳۰ آذر ۱۳۸۸، تهران

۱. گویند: شخص ساده‌دلی با همسرش در بیابان به‌سمت خانه و کاشانه خود می‌رفتند. عده‌ای دزد و قطاع‌الطريق راه را برآنان بسته و گفتند: تار و طبیور و باده داریم و هوس کرده‌ایم خورده و نوشیده و بزیم و زنت برقصد. مرد ساده‌دل که به‌رگ غیرتش برخورده بود، گفت: اگر برقصد، خونش را می‌ریزم. دزدان گفتند: اگر نرقصد، شکمت را پاره می‌کنیم. زن گفت: نه، چنین نکنید و دست و پای مرد روستایی را بسته و گوشه‌ای پرتاش کردنده. او در حالی که شاهد باده‌گساري و نواختن تار و طبیور دزدان و رقص زنش بود، کاری از دستش برنمی‌آمد.

دزدان پس از آن که حسابی کیفور شدند، بساط برچیده و رفتند. زن دست و پای شوهر را گشود. مرد روستایی به‌زنش گفت: پدرسوخته چرا رقصیدی؟ زن گفت: دیدی که دزدان گفتند اگر من نرقصم، شکم تو را پاره می‌کنند. مرد گفت: پدرسوخته، رقصت زورکی بود، خوش‌رقصی ات هم زورکی بود؟ حال حکایت ماست، آیا سود سرشار و بی‌حساب و کتاب تولید خودرو ما را به‌خوش‌رقصی واداشته که همه چیز را به‌باد داده‌ایم؟

تبرستان

www.tabarestan.info



مقدمه

تبرستان

از زمانی که مظفرالدین شاه قاجار برای اولین بار سوار یک دستگاه اتومبیل رنو در فرنگ گردید و سپس با سفارش خرید دو دستگاه از این پدیده عجیب و غریب ساخته شده به دست اجنبی که مردم عادی نام آن را کالسکه دودی یا ارابه آتشین نهاده بودند راه ورود آن را به ایران هموار نمود، بیش از یک قرن می‌گذرد. «۱۹۰۰ میلادی مطابق با ۱۲۷۹ هش»

قرنی پُر نشیب و فراز به همراه تکوین و تکامل هر روزه این تکنولوژی غربی، تکنولوژی که از تاریخ ورود و پاگذاری به عرصه معابر، باعث گشاد شدن کوچه‌ها و خیابان‌ها و تنگ شدن خانه‌ها و از بین رفتن حیاطها و ریشه‌کن شدن درختان تناور و کهنسال و برچیدن باغچه‌های مصفاً و حوض‌های کاشی کاری و سنگی و ساروجی، با فواره‌های زیبا و جمع‌آوری تخت‌های چوبی کنار آن‌ها، که میزبان صبحانه و عصرانه و شام اهالی خانه‌ها بود، و ماهی‌های سرخ و سفید و مشکی را از این حوض‌ها به داخل تنگ‌های بلور و اکواریوم‌ها کوچاند. همان‌طوری که انسان‌ها را نیز از دهات و شهرهای دور افتاده راهی شهرهای بزرگ به‌ویژه طهران نمود. طهرانی‌ها را هم از اتاق‌های شاهنشین و پنج دری و زاویه به‌آپارتمان‌های قوطی کبریتی با دیوارهایی به‌ضخامت چهار انگشت منتقل کرد تا در تابستان‌ها از گرم‌الله و در زمستان‌ها از سرما مثل بدرزند. تکنولوژی زیرزمین‌ها و حوضخانه‌های خنک تابستان و گرم زمستان را به همراه حیاط‌های باصفا و مشجر تبدیل به پارکینگ‌های خود نمود. تکنولوژی مانند سمی بی‌صدا میلیون‌ها انسان را، حتی بیشتر از همه عرصه‌های جنگ‌های بزرگ دنیا از بین برده و یا ناقص ساخته و همچنان نیز مشغول به‌از بین بردن و ناقص کردن آن‌هاست. با



خیابان جمهوری. آخرین روزهای زندگی مسالمت‌آمیز گاری و خودرو.

این همه، اکثر مردم این مرز و بوم و حتی همه دنیا، خواهان تملک یک دستگاه از آن هستند. طبقات اعیان و مُرفه، خواهان آخرین مُدل‌های آن و طبقات کارگر و کارمند، خواهان مُدل‌های پائین و حتی از رده خارج آن، که تنها راه بروд و خانواده آنان را به مقصد برساند و یا حداقل معاش آنان را تأمین نماید. در پایان به قول استاد باستانی پاریزی - که هر کجا هستند خدا حفظشان فرماید و سلامتشان بدارد - در مورد اختراع اتومبیل می‌فرمایند: انقلابی که با ظهور خود به آزادی چارپایان منجر شد، ولی آدم دو پا را اسیر چهار چرخ خود کرد! پدیده‌ای که گرددش عالم را از روی خاک برداشت و برروی باد هوا گذاشت. حال قبل از این‌که به تاریخچه اتومبیل در ایران از صبح پیدایش تا عصر حاضر پردازیم بد نیست به وسائل نقلیه قبل از ورود ماشین به طهران، اشاره‌ای داشته و ببینیم از زمان ناصرالدین‌شاه قاجار به بعد مردم بویژه طبقات مرفه با چه وسائلی به سفرهای درون شهری و برون شهری می‌پرداختند؟



فصل اول

کالسکه، درشکه^۱، واگن اسبی، دلیجان^۲، تُرّمطاس^۳، تریکا^۴، فورقان^۵ ...

تبرستان
www.tabarestan.info

اولین کالسکه به گفته بسیاری از منابع تاریخی در دوران صفویه به وسیله یکی از بازرگانان روسی به شاه عباس دوم به عنوان سوغات هدیه شد که استفاده آنچنانی از آن به عمل نیامد.

اوائل قرن ۱۹ میلادی جرج سوم پادشاه انگلستان کالسکه‌ای به رسم هدیه برای پادشاه ایران فتحعلی شاه قاجار فرستاد که به علت نبود جاده یا خیابانی مناسب در تهران، شاه قاجار نتوانست از آن استفاده کند و به گفته درباریان تنها چند بار سوار آن گردید که کالسکه توسط خدمه و درباریان روی دست از زمین بلند شده بود و اعلیحضرت را ده پانزده متری راه بُرد و ایشان هم لذت فراوانی از این سواری برده بودند. در سال ۱۲۷۰ هـ- ق معیرالممالک ساخت کالسکه‌ای را به کشور اتریش سفارش داد، به مبلغ پنج هزار تومان که برای مراسم تشریفات دربار مورد استفاده قرار گیرد. این کالسکه که در

۱. واژه درشکه از کلمه «داروژکی» که واژه‌ای روسی است گرفته شده و مخصوص حمل ۲ نفر بوده است.

۲. واژه دلیجان از کلمه «دلیلانس» که واژه‌ای فرانسوی است اخذ شده و مخصوص حمل ۸ نفر بوده است.

۳. تُرمطاس ۳ نفر را حمل می‌کرده و دارای سقف بوده است.

۴. تُریکا بدون سقف بوده و ۳ نفر را حمل می‌کرده است.

۵. فورقان که به گاری می‌گفتند و ۱۰ نفر را حمل می‌کرده است.

کارخانه «واگن فابریک» شهر وین ساخته شد امروزه در موزه خودرو متعلق به بنیاد مستضعفان واقع در جاده مخصوص کرج قرار دارد و حوادث تاریخی زیادی را به چشم خود دیده، از جمله همان کالسکه‌ای است که ناصرالدین شاه با آن به حضرت عبدالعظیم رفت و در داخل حرم به دست میرزا رضای کرمانی ترور شد و بعد از تروری را به طور نشسته در همین کالسکه قرار دادند تا مردم نفهمند که او کشته شده و بدین ترتیب او را به طهران آوردند.



تصویر کالسکه‌ای که در مراسم تاجگذاری و استقبال از فردیک پادشاه دانمارک در سال ۱۳۴۲ مورد استفاده قرار گرفت



تصویر کالسکه ناصرالدین شاه

از دیگر وقایع، حضور رضا شاه با همین کالسکه در مجلس مؤسسان در ۱۵ آذر ماه ۱۳۰۴ شمسی، تاج‌گذاری و استقبال از ملکه الیزابت دوم و فردیک نهم پادشاه دانمارک بود، در حالی که از کاخ گلستان تا کاخ مرمر مسیر کالسکه را شن و ماسه ریخته بودند تا اسب‌های آن روی آسفالت خیابان‌های باب همایون و سپه لیز نخورند.

جالب است بدانید همانقدر که این کالسکه در بین درباریان و مردم کوچه و بازار مورد توجه واقع شده بود، راننده و مهتر اسب‌های آن نیز معروفیت خاصی پیدا کرده بود. زیرا در آن زمان مقام کالسکه باشی شاه بسیار مهم بود که غیر از لطف‌الله خان کالسکه‌چی باشی راننده مخصوص ناصرالدین شاه، رجالی چون مهدیقلی خان مجده‌الدوله و عبدالله میرزا دارائی و چند رجُل دیگر افتخار کالسکه رانی سلطان صاحبقران را داشته‌اند. همچنین «بیات‌علی» شخصی که نگهداری و تیمار اسب‌های کالسکه خانه شاهی را به عهده

داشت و غیر از شستشوی اسب‌ها و بازدید نعل‌ها و آرایش آن‌ها، مسؤول نظافت کالسکه شاهی و روغن کاری چرخ‌ها و فنرهای کالسکه هم بود. و تنها عکسی که بصورت نقاشی از اوی به‌جا مانده نشان دهنده وضع فلاکت‌باروی می‌باشد که با توجه به شغل درباری بودنش، دارای شلوار و سرداری پاره و وصله‌دار می‌باشد که این نشان دهنده بی‌توجهی شاه و درباریان به عمله‌جات و خدمه دربار در آن زمان بوده است.

پسران ناصرالدین شاه از جمله ظل‌السلطان و مظفرالغیرین میرزا نیز کالسکه‌های زیبائی برای خود دست و پا کرده و با آن به‌این طرف از آن طرف می‌رفتند. در اواخر سلطنت ناصرالدین شاه در طهران حدود ۳۰ دستگاه کالسکه که از روسیه خریداری



بیات‌علی مهتر که در کالسکه‌خانه مبارکه وظيفة تیمار و مراقبت اسب‌ها و رسیدگی به وضعیت کالسکه‌ها را عهده‌دار بود.

کالسکه، درشکه، واگن اسبی، دلیجان، ترمطاس، تبریکا، فورقان ... / ۲۱



دروشكه خانه (یا ترمیمال) انواع درشکه و کالسکه در تهران (اواخر قاجاریه)

شده بود بکار افتاد که ۲۳ دستگاه برای داخل شهر و ۷ دستگاه هم برای خارج شهر اختصاص داده شده بود که این همزمان با احداث خط تراموای اسبی یا همان واگن اسپی و خط آهن تهران - حضرت عبدالعظیم بود که در ادامه به آن خواهیم پرداخت.

اماً از دوران محمد شاه قاجار به بعد کم کم کالسکه رانی در ایران متداول گردید. سفرا و وزیران مختار کشورهای روس، انگلیس و فرانسه با کالسکه در شهر به رفت و آمد پرداختند که همین امر باعث گردید صدراعظم و وزیران ایرانی نیز با تقلید یا تبعیت از آنها از کالسکه استفاده نمایند که اکثر مورخان در یادداشت‌های خود از کالسکه‌های دیوانی یا دولتی زیاد یاد می‌کنند.

در آن زمان تجار و بازاریان و علماء از کالسکه استقبالی به عمل نیاوردن و به جای آن از الاغ و قاطر برای رفت و آمد استفاده می‌کردند که در مالکیت خود آنها بود و هرگز بنابر سلیقه‌اش خورجین‌های زیبا از جنس حاجیم، زیلو یا فرش با منگوله‌های رنگارنگ برپشت آنها می‌انداخت و مرکب خود را با بافتن یال‌های پشت گردن و دم و آویختن خرمهره‌های فیروزه‌ای رنگ و نظر قربانی آرایش و تزئین می‌کرد. مردم عادی نیز برای تفرّج یا رفتن فاتحه اهل قبور و زیارت و یا سفرهای فوری داخل شهر از درشکه استفاده می‌کردند. برای مسافرت به شهرهای دور و نزدیک نیز، کسانی که دستشان به دهانشان می‌رسید از دلیجان و کالسکه‌های تک اسپه و یا چند اسپه استفاده می‌کردند. تا این‌که تعداد درشکه‌ها و کالسکه‌ها بقدرتی زیاد شد که باعث افزایش بی‌نظمی در کوچه‌ها و معابر گردید و دولت به فکر ایجاد نظم در معابر و سرو سامان دادن به‌وضع کالسکه‌ها و درشکه‌ها، چه کرایه و چه شخصی (اریابی) افتاد.

اولین اعلامیه عبور و مرور آلات ناقله

اولین اعلامیه در زمان کاشف‌السلطنه^۱ چایکار (همان کسی که تخم چای را از چین و هندوستان به ایران آورد) که ریاست شهرداری یا بلدیه را داشت در سال ۱۲۸۵ هـ-ق صادر و در معابر نصب گردید. بخشی از اعلامیه عبارت بود از:

۱. کاشف‌السلطنه سفیر ایران در هندوستان بود.

درشکه و کالسکه چه کرایه باشند چه شخصی، نباید در سر چهارراه‌ها بایستند و در ایستگاه‌های معموله هم باید تحت نظام خاص و به ردیف عقب سر هم در یک جهت خیابان بایستند. اطفال ولگرد و بی‌تربيت نباید پشت درشکه‌ها و کالسکه‌ها سوار شوند. کورس گذاشتن درشکه‌ها با یکدیگر اکیداً قدغن می‌باشد.

در زمان دکتر اعلم‌الدوله که بعد از کاشف‌السلطنه به ریاست بلدیه برگزیده شد، نظامنامه جدیدتری برای کالسکه‌ها و درشکه‌ها وضع گردید که در آن ثبت مشخصات و صلاحیت سورچی‌ها و ساعات استفاده از درشکه در ^{پرسن} معابر تعیین شده بود.

www.prestan.info

اولین خودروی عمومی درون‌شهری (تراموای اسبی یا واگن اسبی)

حدود یکصد و بیست سال پیش یعنی ۱۳۰۵ هجری قمری، پس از اتمام ساخت راه‌آهن طهران - حضرت عبدالعظیم (ره) و با توجه به اضافه آمدن ریل‌های موجود، شرکت بلژیکی سازنده راه‌آهن (ماشین دودی) پیشنهاد راه‌اندازی خطوط واگن اسبی در خیابان‌های طهران را به مسؤولین ارائه نمود که به علت گنجایش بیشتر مسافر نسبت به درشکه‌ها (حدود بیست إلى بیست و پنج نفر گنجایش داشت) مورد قبول واقع و به سرعت ریل‌ها در خیابان‌ها نصب شده و واگن اسبی که نمونه‌ای از واگن‌های ماشین دودی بود، با چرخ‌هایی کوتاه‌تر بر روی ریل‌ها قرار گرفته و شروع به کار نمودند.

مردم طهران که آن روزها تفریحی نداشتند، برای دیدن و احیاناً سوار شدن بر این مركب جدید، به طرف آن هجوم آوردند، و اولین خودروی عمومی در داخل شهر با ظرفیت بیش از بیست نفر با کوپه‌های مردانه و زنانه، مسقف و ایمن از آفتاب سوزان تابستان و برف و بوران زمستان، بدین ترتیب به کار افتاد، و خیلی زود به عنوان یک وسیله حمل و نقل عمومی در بین مردم جا افتاده و مورد استقبال قرار گرفت و صد البته با مشکلاتی نیز روبه رو گردید. از جمله این که مانند اتوبوس‌رانی امروز یعنی شرکت واحد، گاهی مسافرین به در و دیوار آن آویزان می‌شدند و اسب‌های بیچاره به علت سنگینی واگن، از کشیدن آن عاجز می‌ماندند و یا این که در زمستان‌ها به علت یخ‌بندان و بارش برف، واگن‌ها از روی ریل‌ها خارج می‌شدند، و با کمک مردم و آهمن کردن تیرهای چوبی دوباره واگن را روی ریل‌ها، جا می‌انداختند.



واگن اسبی



واگن اسبی

اولین خط واگن اسبی بنا بر نوشه های مرحوم جعفر شهری از خیابان گار^۱ ماشین تا سبزه میدان کشیده شد. بعدها نیز خط هایی از میدان تویخانه به لاله زار و میدان حسن آباد و میدان قزوین و خیابان مخبرالدوله و خیابان ناصریه کشیده شد و کلیه این خطوط به یکدیگر متصل گردیدند.

شكل و شمایل واگن اسبی متشکل بود از یک واگن سه کوبه ای، تقریباً شبیه واگن های ماشین دودی با چرخ هایی کوتاه که توسط دو یا چهار اسب بر روی ریل ها کشیده می شد که علاوه بر راننده آن که سورچی نامیده می شد شخص دیگری هم به عنوان متصدی فروش بلیط و کنترل در واگن حضور داشت که در ازای یکی دو دینار بلیط صادر می کرد. از سه کوبه واگن، دو کوبه آن مخصوص آقایان و کوبه وسطی به خانم ها اختصاص داشت.

ایستگاه مرکزی یا به قول امروزی ها ترمیمال اصلی واگن اسبی در خیابان گاری خانه که بعدها به ماشین خانه تغییر نام یافت (اکباتان فعلی) قرار داشت که در این محل اکثر گاریچی ها و درشكه چی ها وسیله نقلیه خود را به ویژه در شب ها پارک می کردند. در اطراف این محل نیز مغازه های نعلبندی، خاموت سازی، پلان دوزی، خورجین بافی و توبره فروشی، کلیه وسائل موردنیاز درشكه ها و گاری ها را به فروش می رساندند که بعدها با ورود اتومبیل به صحته، این مغازه ها توسط بلدیه به حاشیه طهران منتقل و به جای آن ها گاراژ ها و تعمیرگاه ها و مغازه های فروش لوازم یدکی مستقر گردیدند. امروزه خیابان اکباتان مرکز فروش انواع لوازم یدکی ماشین های سبک و سنگین می باشد. ناگفته نماند که اولین کمپانی های اتومبیل نیز کار خود را در همین خیابان شروع نمودند، از جمله کمپانی های شورلت، فورد، دوج، فیات و چند کمپانی دیگر.

خطوط واگن اسبی تا اوائل حکومت رضا شاه یعنی تا سال ۱۳۰۸ هـ-ش در تهران همچنان فعال بود تا این که شرکت سازنده که یک شرکت بلژیکی یعنی همان سازنده خط ماشین دودی بود با دولت وقت به تفاوت نرسید و لاجرم واگن های اسبی از خیابان های طهران جمع آوری شد و خیابان ها توسط بلدیه تعریض و خطوط واگن اسبی در زیر خاک مدفون گردیدند و روی آن ها را سنگ فرش و اسفالت پوشانید.

۱. گار به معنای ایستگاه است، اما مردم به آن گارد ماشین دودی می گفتند.



و اگن اسپر در جلوی سردر باغ ملی

کالسکه، درشکه، واگن اسبی، دلیجان، ترمطاس، تبریکا، فورقان ... / ۲۷



واین یوهنجه
اسپری ۰۶۰۵ ۰۶۰۴ خیابان لاهیج
تبرستان www.tabarestan.info

مقدار اراضی که درجهٔ خیابان‌های جدید و معاشر شده ۱۰۳

نوع مرتبه	سنه	محل	نوع مرتبه	سنه	محل
۱۳۱۲۸	۱۳۰۹	خیابان نادری ، شاه‌آباد و میدان مخبر‌الدوله	۲۸۲۴۰	۱۳۰۶	خیابان چراغ برق ، ماشین
۱۰۹۱۹	۱۳۰۸	اسلامبول	۳۱۹۲۳	۱۳۰۷	اسپلیل بزار
۴۷۸۴	۱۳۰۷	سرچشمه	۱۱۴۶۵	»	حاج ابوالفتح
۴۰۰۱۲	۱۳۰۸	میدان بهارستان	۱۶۲۹۸	۱۳۰۷	گمرک
۴۴۰۲	۱۳۰۹	خیابان نظامیه	۴۸۸۰	۱۳۰۸	میدان محمدیه
۳۹۸۹	*	سنه	۱۲۰۱۴	»	خیابان توام‌الدوله
۷۲۴۰		خیابان شاهپور(فرماترما)	۸۱۷۵	۱۳۰۷	میدان باغ فردوس
۲۰۰۲۶	۱۳۰۹	خیابان ناصرالدین پیش آمدگی در خیابان های مختلف	۵۸۰	۱۳۰۹	خیابان شاهپور
۴۲۵۴	—	در قسمت شمیرانات	۴۱۹۲	۱۳۰۸	کوچه تخت پل الی
۲۹۰۵۰۰	جمع		۴۱۵۷	۱۳۰۸	کوچه سید ناصرالدین
۴۳۹۶۲	۱۳۰۷	جاده شمیران	۵۸۱۷	۱۳۰۹	خیابان یوسف آباد
۵۶۶۷	۱۳۰۹	از سریل تامیان تجربیش	۴۴۵۶	۱۳۰۸	چشت گلشن
۲۳۴۰۶	۱۳۰۸	اراضی تجربیش که جزو جاده پهلوی شده	۷۲۲۷	۱۳۰۸	من السلطان
۱۳۰۰۸		بقیه جاده شمیران تا بل روی	۵۳۲۷۲	۱۳۰۸	دل الله خیابان پهلوی الی کار آهن
۸۰۰۹۲	جمع		۱۰۶۴	۱۳۰۸	پیش آمدگی خیابان امیریه
			۲۵۱۹	۱۳۰۸	میدان پهلوی (حسن آباد)
			۵۷۱	۱۳۰۹	خیابان فرهنگ
			۱۴۳۵	۱۳۰۸	خیابان خلق‌الدوله
			۶۷۹۹	۱۳۰۸	مهدیخان و سراب وزیر

آنچه از سنه ۱۳۰۶ تا دینه ۱۳۰۹ بابت توسعه و احداث معاشر عمومی طهران بخرج قطعی منظور و محسوب گردیده ۸۳۸ ریال ۱۶۵ فران بوده علاوه بر مبلغ فوق مبلغ ۲۴۰۵۶ ریال ۲ قران نیز بدل عدم اتمام جریان قانونی و عدم تنظیم قبلهای در حساب مساعدہ میاشد چون اطلاعات اداره بلدیه موقعی رسید که تمام قسمت های سالنامه برای طبع حاضر شده بود ناچار و با نهایت تأسیف خلاصه از آن طبع شد

حال که از سنگفرش و آسفالت سخن به میان آمد بد نیست بدانید: اولین خیابانی که در طهران رنگ آسفالت به خود دید میدان توپخانه بود که به مناسبت ورود ملک فیصل اول پادشاه عراق سر و سامان گرفت و از گل و لای زمستان‌ها نجات پیدا کرد. آسفالتی که از سر در الماسیه (انهای خیابان باب همایون)^۱ شروع و به میدان توپخانه و حاشیه آن ختم می‌شد. پدر اینجانب (نگارنده) تعریف می‌کرد: در ظرف مدت پنج روز آسفالت کاری این خیابان تمام شد و بعدها نیز سنگفرش خیابان‌های سپه (امام خمینی) تا با غشاء (میدان حر) و پهلوی بالا از امام خمینی تا چهارراه ولی‌عصر(عج) و خیابان شاه (جمهوری) و خیابان شاه‌پacha (انقلاب) انجام گرفت و در تمام امراحت، رضاشاہ بطور محسوس و نامحسوس بر عملیات نظارت داشت، و بدین ترتیب بود که خیابان‌ها برای تردد ماشین‌ها آماده گردید و زمینه برای انقلاب آزادی چهارپایان و اسارت انسان به دست اتومبیل یا کالسکه آتشین آماده‌تر شد.

ماشین دودی - اولین خودروی عمومی برون‌شهری در زمان قاجاریه

قطار طهران - حضرت عبدالعظیم، اولین وسیله نقلیه عمومی ماشینی است که به دستور ناصرالدین‌شاه به ایران قدم گذارد. وسیله‌ای سریع، راحت و تمیز که سلطان صاحب‌قران را در سفر فرنگ شیفتۀ خود کرده بود و بالاخره پس از ده پانزده سال کش و قوس و چانه‌زنی و تأمین بودجه، بالاخره در اوآخر حکومت‌اش یعنی در سال ۱۳۰۱ قمری مطابق با ۱۲۶۳ شمسی مقدمات ریل‌کشی توسط مهندس «فایرس بوatal»^۲ فرانسوی و همکاری بلژیکی‌ها، در مسیری ۸/۵ کیلومتری از تهران به شهری، تا نزدیکی حرم «حضرت عبدالعظیم (ره)» صورت پذیرفته و به دست ناصرالدین‌شاه در سال ۱۸۸۸ میلادی افتتاح گردید.

علت آن‌که مردم به جای قطار یا ترن آن را «ماشین دودی» نام نهادند این بود که «لوكوموتیو» این قطار از نوع ماشین‌های بخار بود و در هنگام حرکت گاهی بخار

۱. وزارت دارائی امروز.

۲. البته این آقای بوatal فرانسوی را مرحوم سید حجت حسینی بلاغی در کتاب «گزیده تاریخ تهران»، «فایرس بوatal» بلژیکی نامیده است - ص ۲۴۵ - انتشارات مازیار.



ماشین دودی و مسافرانش هنگام پیاده شدن

غلیظ و سفیدرنگی از دودکش مخزن سوخت آن به هوا بر می خاست و مردم که آن را دود می پنداشتند به همین دلیل آن را ماشین دودی نامیدند.

ایستگاه مبدأ ماشین دودی خیابان گارد ماشین یا گارماشین، پایین‌تر از میدان شاه (میدان قیام فعلی) و مقصد آن در سیصد متری حرم قرار گرفته بود. ظرفیت ماشین دودی ۲۰۰ نفر بود و در روزهای تعطیل به ویژه شب‌های جمعه، صد نفری هم به در و پنجره واگن‌ها و یا روی سقف واگن‌های آن سوار می‌شدند و فاصله ۸/۵ کیلومتری را در ۳۰ دقیقه می‌پیمودند. در ابتدای راه اندازی، هر واگن مخصوص عده‌ای خاص بود که نام آنان را بر روی واگن‌ها نهاده بودند. از جمله واگن شاهی، واگن علماء مجتهدین، واگن ویژه نسوان یا بانوان و بالاخره واگن عمومی، که بعد از کودتای ۲۸ مرداد و ورود امریکایی‌ها به ایران این نام‌ها از واگن‌ها برداشته شد و مردان و زنان کم‌کم به صورت مختلط مانند اتوبوس‌ها در کنار یکدیگر قرار گرفتند.



ماشین چی و کمک ماشین چی ماشین دودی



واگن‌های از نفس افتاده ماشین دودی در محوطه ایستگاه مبدأ



ساختمان گارماشین، ایستگاه مبدأ ماشین دودی

کرایه هر نفر در ابتدا ده شاهی و سپس یک قران و بعدها به سی شاهی (یک ریال و نیم) و در اواخر به دو ریال (دو قران و ده شاهی) رسید. از نکات جالب نام راننده ماشین دودی بود که مردم به علت نام سخت وی یعنی «لوکوموتیوران» او را «ماشین چی» نام نهاده و او را با این نام صدا می‌کردند و هم‌چنین پیرزنی را که در سالن انتظار برای مسافرین معرکه می‌گرفت و نقل می‌گفت و از بینایی دو چشم هم محروم بود «مرشد ماده» نام نهاده بودند. عده‌ای نیز روایت می‌کنند که این زن مادرخوانده سوسن خواننده قبل از انقلاب می‌باشد.

امروزه چند دستگاه از لوکوموتیوها در نقاط مختلف تهران از جمله ایستگاه مبدأ یعنی همان گارماشین که تبدیل به خانه فرهنگ گردیده، و یک دستگاه در ایستگاه متروی شهری و یک دستگاه هم در پارکت ملت برای بازدید مردم به ویژه کسانی که سنی از آنان گذشته و در ایام کودکی سوار آن شده‌اند قرار گرفته است.

۱- اولین مالیات بر وسائل نقلیه و مسافرین برای ورود و خروج از طهران و اولین ایستگاه عوارضی

در سال ۱۲۶۶ هـ-ق اولین عوارضی یا ایستگاه مالیاتی در دروازه‌های تهران به دستور معمار ایران نوین یعنی مرحوم میرزا نقی خان امیرکبیر با هدف تأمین امنیت بوجود آمد. او دستور داده بود: هیچ کس بدون مجوز حق ندارد از دروازه طهران خارج یا وارد شود. عموم مسافرین، چه کسانی که وارد شهر و چه کسانی که خارج می‌شوند باید از ورقه‌ای که به آن «بلیط دروازه» می‌گویند استفاده نمایند. این مجوز توسط فردی که در کنار دروازه حضور داشت به نام مسافر صادر و مبداء و مقصد و علت سفر او در آن ثبت می‌شد. در سال‌های بعد ورود و خروج گندم نیز شامل همین قانون گردید، بدین ترتیب که اگر گندم یا آرد به شهر وارد و یا خارج می‌شد باید ثبت و مجوز یا همان بلیط دروازه برای آن دریافت می‌شد و تقریباً نوعی مالیات به حساب می‌آمد. با این ترفند از کمبود و یا بالا رفتن قیمت نان و یا احتمال قحطی جلوگیری می‌شد. این قانون برای مسافرین تا دهه اول حکومت رضاشاه نیز اجراء می‌گردید.

۲- قانون مالیات بر نواقل شهری

در چهارم جمادی‌الثانی ۱۳۲۸ هـ-ق توسط مهدب‌السلطنه رئیس بلدیه صادر شد.

«اعلان»

به عموم صاحبان کالسکه و درشکه و گاری و دلیجان و غیره اخطار می‌شود بر حسب قانون مالیات بلدی که از مجلس مقدس شیدالله تعالیٰ ارکانه بر وسائل نقلیه گذاشته شده است، عجالتاً به موجب تفصیل ذیل از نواقل شهری دریافت خواهد شد.

کالسکه پانزده قران - درشکه دوازده قران - دو چرخه سواری پنج قران^۱ - چهار چرخه بارکش چهار قران - دو چرخه بی‌نمره هر مرتبه که وارد می‌شود یک قران - چهار چرخه بی‌نمره که از دروازه وارد می‌شود هر مرتبه چهار قران - اسب‌های کالسکه و دو چرخه و گاری و چهار چرخه بارکش و دو چرخه بارکش هر قدر باشد هر رأس دو قران - صاحبان درشکه و کالسکه مکلفند بر این که خودشان به اداره بلدیه آمده و عده کالسکه و درشکه خود را اظهار نموده که اسمی صاحبان و عده درشکه و کالسکه و عده اسب آن در دفتر نواقل در بلدیه ثبت شود، و نیز مکلفند که در هر ماهی مالیات را خودشان به اداره ارسال دارند و قبض رسید ماهیانه دریافت نمایند. چنانچه کسی تخلف ورزد به موجب اعلانی که سابقاً منتشر شده و حسب ماده سوم نواقل، در دفعه اول به علاوه یک ثلث و در دفعات بعد نصف مبلغ اصل از او دریافت خواهد شد.

کالسکه و درشکه که اسقاط شده و یا مثل مال التجاره برای فروش گذارده‌اند از مالیات بلدی معاف خواهد بود ولی اداره بلدیه قبلًا چرخ او را بسته و مهر سربی می‌کند. هر وقت صاحب آلات مزبوره بخواهد او را بکار بیاندازد یا بفروشد باید به اداره بلدیه اطلاع بدهد که مهر خود را بردارد و از آن روز تأییه مالیات خواهد نمود و حق مهر کردن اداره بلدیه در هر مرتبه دو قران خواهد بود.

فی چهارم جمادی‌الثانی ۱۳۲۸ هـ-ق

مهدب‌السلطنه

۱. منظور از دو چرخه درشکه‌هایی است که فقط دارای یک سرنشین و تک اسبه بودند و اتاقک درشکه فقط دارای دو چرخ بوده که راننده و سرنشین آن یک نفر بودند.



تصویر قانون مالیات بر نواقل

حدود ده سال بعد این قانون هم دچار تغییراتی گردید و با توجه به حضور تعداد بیشتری اتومبیل در صحنه خیابان‌ها، دولت مجبور به اصلاح قانون مالیات برآلات ناقله یا نواقل شهری شد و در تاریخ ۱۳۳۸ هـ-ق مطابق با ۱۳۰۰ شمسی لایحه اصلاحیه قانون وسائط نقلیه مصوبه پنجم ربیع الاول ۱۳۲۸ هـ-ق را بدين شرح صادر و ابلاغ نمود:

۳- لایحه قانونی اصلاح قانون وسائط نقلیه مصوبه پنجم شهر ربیع الاول ۱۳۲۸
ماده اول = مواد ۱ - ۳ - ۴ - ۵ - ۷ - ۸ قانون پنجم شهر ربیع الاول ۱۳۳۸ نسخ و مواد ذیل بر قانون مزبور الحاق می‌شود.

ماده دوم = از کلیه وسائط نقلیه شهری در طهران و مرکز ایالات و شهری درجه اول به قرار ذیل مالیات ماهانه دریافت خواهد شد.

– درشكه کرایه با چرخ ریزن^۱ ۱۵ قران.

– درشكه کرایه با چرخ آهنی ۲۰ قران

– درشكه اربابی با چرخ ریزن ۳۰ قران

– درشكه اربابی با چرخ آهنی ۳۵ قران

– اتومبیل اربابی ۷۰ قران

– اتومبیل کرایه ۵۰ قران

– دوچرخه یک اسبه چرخ آهنی ۲۰ قران

– چهارچرخه بارکش ۱۰ قران

– دوچرخه بارکش یک اسبه ۵ قران

– بی‌سیکلت (دوچرخه) ۵ قران

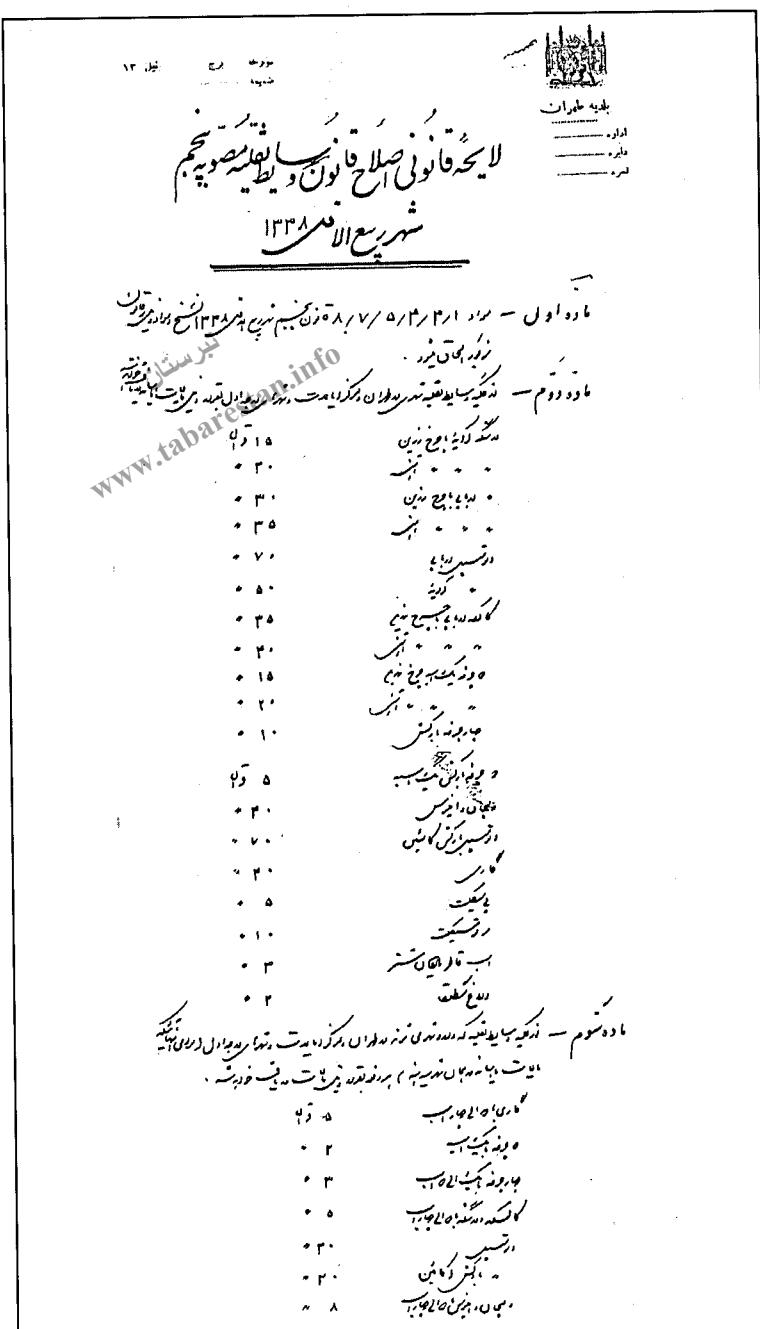
– موتورسیکلت ۱۰ قران

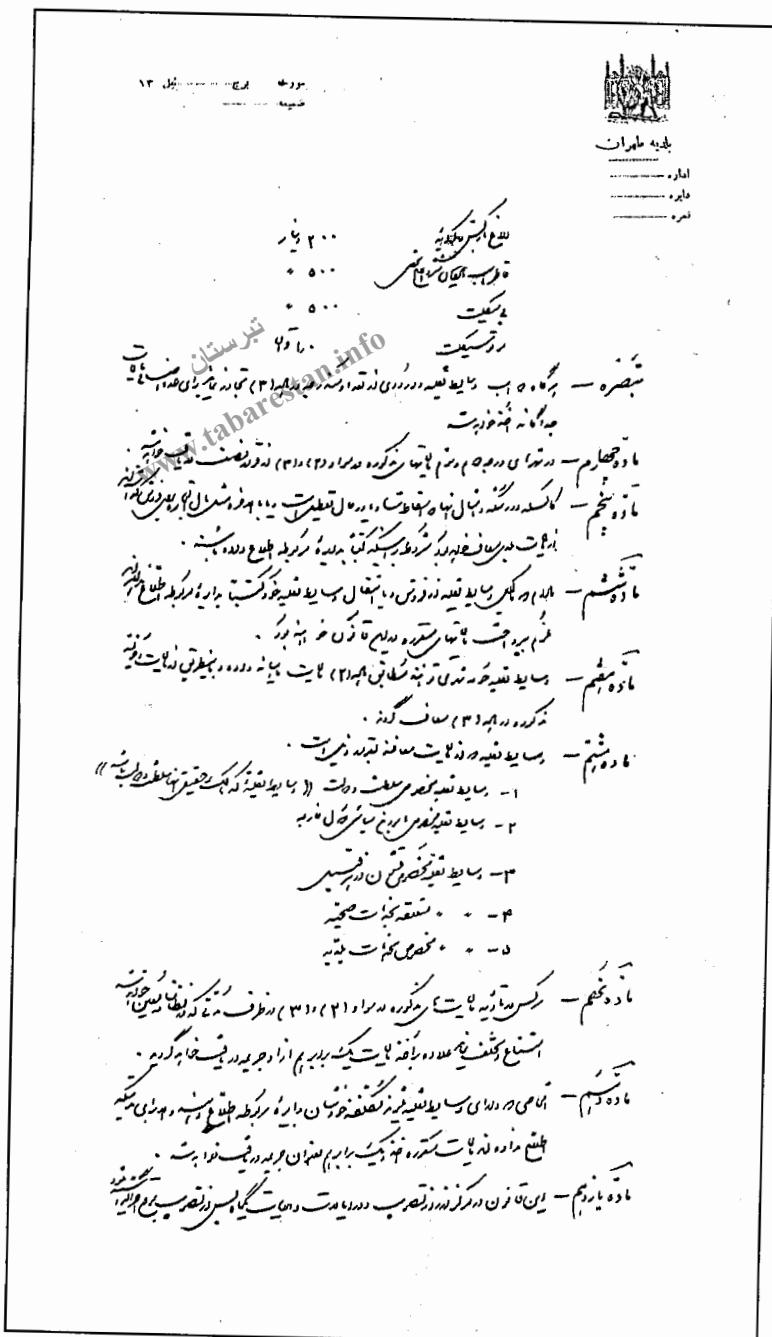
– اسب، قاطر، مادیان، شتر ۳ قران، الاغ مطلقاً ۲ قران

ماده سوم = از کلیه وسائط نقلیه که وارد شهر می‌شوند، در طهران و مرکز ایالات و شهرهای درجه اول «سوای آن‌هایی که مالیات در همان شهر می‌دهند» هر دفعه به قرار ذیل مالیات دریافت خواهد شد.

– گاری با دو إلى چهار اسب ۵ قران.

۱. چرخ ریزن = چرخ دارای لاستیک.





تصویب اصلاحیه قانون وسائط نقلیه مصوبه ۱۳۳۸ (ادامه)

تصدیقنامه کاراژ هند طهران
برای صدور جواز مسافرین از طهران الی
بمقام محترم ریاست دامت دوسته
ابن جانب دارندۀ ورقه هویت نمره
باتفاق
نقاشاً مبنایی ام و تقریر قرائمهید که جواز عبور از طهران
الی سادر شود
امضاء صدیق کاراژ هند طهران

جواز مسافرین در ابتدای حکومت رضاشاه

- دوچرخه با یک اسب ۲ قران.^۱
 - چهارچرخه با یک الی دو اسب ۳ قران.
 - کالسکه و درشکه با دو الی چهار اسب ۵ قران
 - اتومبیل ۲۰ قران
 - بارکش (اکائین) (روسی) ۲۰ قران.
 - دلیجان (وامینوش) روسی با دو الی چهار اسب ۸ قران.
 - الاغ بارکش و کرایه ۲۰۰ دینار، قاطر، اسب، مادیان، شتر، الاغ شخصی ۵۰۰ دینار.
 - بی سیکلت ۵۰۰ دینار - موتورسیکلت ۱ قران.
- تبصره: هرگاه دواب (چهارپایان) و سانط نقلیه و روودی از تعداد مندرجه در ماده ۳ تجاوز نماید برای عده اضافی مالیات جداگانه اخذ خواهد شد.
- ماده چهارم = در شهرهای درجه دوم و سوم مالیات‌های مذکور در مواد ۲ و ۳ از قرار نصف دریافت خواهد شد.

^۱. وسیله‌ای شبیه از آبه.



تذکره (پاسپورت) دوره قاجاریه

ماده پنجم = کالسکه و درشکه و امثال آنها که اسقاط شده و یا در حال تعطیل است و یا بالاخره مثل مال التجاره برای فروش گذاشته‌اند از مالیات بلدی معاف خواهد بود.

مشروط بر این که کتاباً بدایره مربوطه اطلاع داده باشند.

ماده ششم = مادامی که مالکین و سائط نقلیه از فروش و یا انتقال و سائط نقلیه خود کتاباً به دایره مربوطه اطلاع نداده‌اند، ملزم به پرداخت مالیات‌های مقرر در این قانون خواهند بود.

ماده هفتم = سائط نقلیه حومه شهر، می‌توانند مطابق ماده ۲ مالیات ماهیانه داده و به این طریق از مالیات دخولیه (وروودی) مذکوره در ماده ۳ معاف گردند.

ماده هشتم = سائط نقلیه که از مالیات معاف‌اند به قرار ذیل است.

۱- سائط نقلیه مخصوص سلطنت و دولت (سائط نقلیه‌ای که مالک حقیقی آن‌ها سلطنت و دولت باشد).

۲- سائط نقلیه مخصوص مأمورین سیاسی دُوَل خارجه.

۳- سائط نقلیه مخصوص قشون از هر قبیل.

۴- سائط نقلیه متعلقه به خدمات صحیه (بیمارستان‌ها).

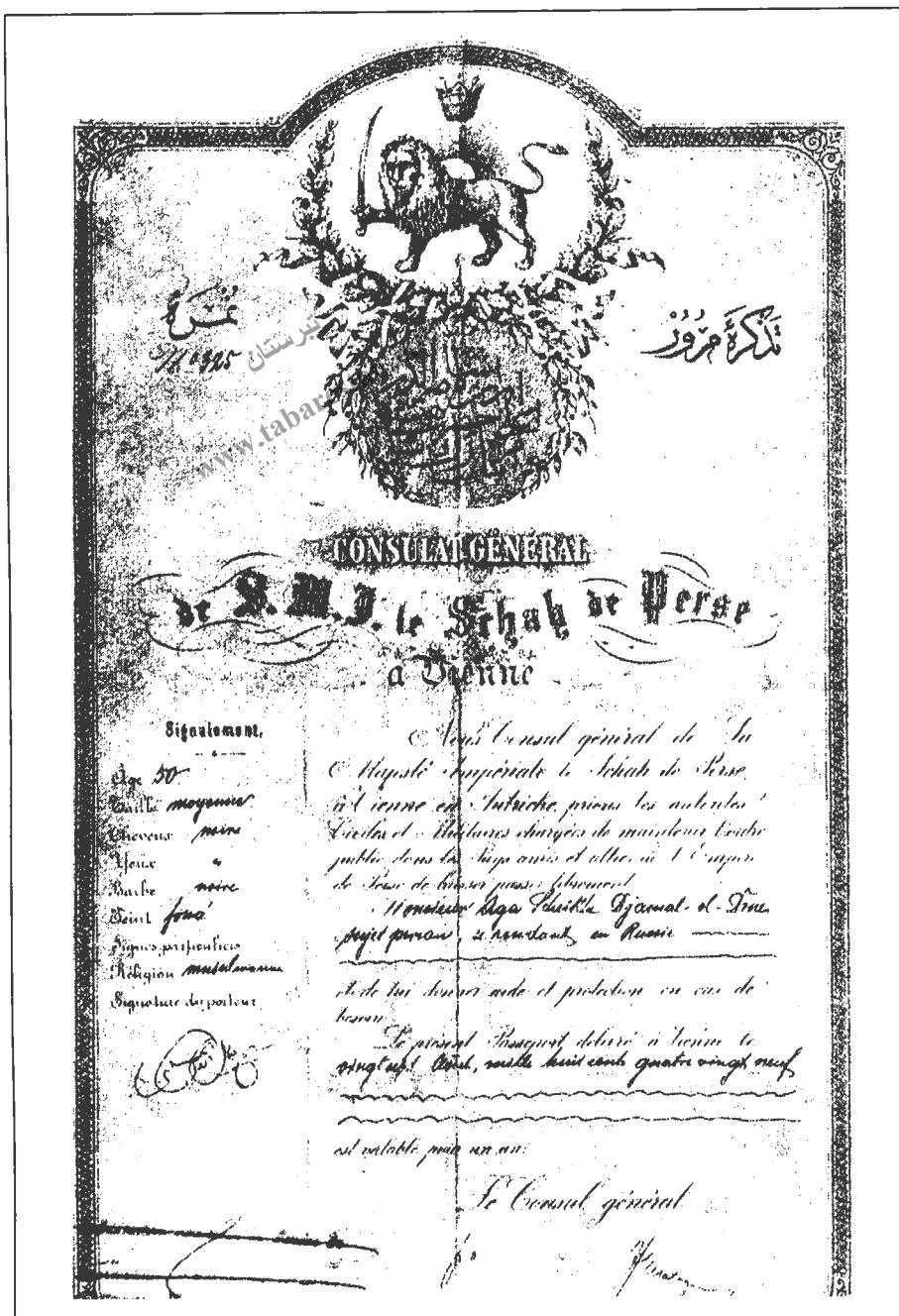
۵- سائط نقلیه مخصوص به خدمات بلدیه.

ماده نهم = هر کس از تادیه مالیات‌های مذکوره در مواد (۱) و (۲) در ظرف مدتی که در نظامنامه معین خواهد شد امتناع و تحلف نماید، علاوه بر اخذ مالیات یک برابر هم از او جریمه دریافت خواهد گردید.

ماده دهم = اشخاصی که دارای سائط نقلیه می‌شوند مکلفند به مسؤولیت خودشان به دائره مربوطه اطلاع دهند و لاآ برای مدتی که اطلاع نداده‌اند مالیات مقرره اخذ و یک برابر هم به عنوان جریمه دریافت خواهد شد.

ماده یازدهم = این قانون در مرکز ولایات یک ماه پس از تصویب به موقع اجراء گذاشته می‌شود.

و بالاخره با توجه به شروع مهاجرت روستائیان اطراف و اکناف به طهران با توجه به بسط و گسترش پایتخت و فراوانی کار و حکیم و دارو و شلوغی آهسته شهر و بیشتر شدن وسائل حمل و نقل بویژه درشکه در سال ۱۳۰۳، نظامنامه‌ای با همان ادبیات



ذکر (پاسپورت) دوره قاجاریه

رضاشاهی توسط سرهنگ یا مأمور محمد درگاهی رئیس شهربانی وقت بدین شرح
انتشار یافت:

نظامنامه درشکه‌های عمومی

۱- اظهاریه رسمی

احدی حق ندارد یک یا چند دستگاه درشکه راه بیاندازد، مگر آنکه قبل از قصد
خود به موجب اظهاریه رسمی اداره نظمه را مطلع ساخته، وجه مالیاتی را که برای این
کار باید ادا شود پرداخته، پلاک بلدیه را اخذ نموده باشد. تبرستان

۲- هویت اربابان درشکه

در اظهاریه مذکور، اسم - نام خانوادگی - اسم پدر - سن - محل نیکنی - و نمره ورقه
هویت صاحب درشکه قید می‌شود.

البته تنها چیزی که موجب تغییرات در نظامنامه‌ها یا همان آئین‌نامه‌ها در هر چند سال
می‌شد، فقط از دیاد روزافزوں و سائنت نقلیه و شلوغ شدن آهسته خیابان‌ها و معابر
بود که در سال ۱۳۱۷ هـ-ش دوباره دچار تغییراتی گردید و مواد و تبصره‌هایی به آن
اضافه شد. از جمله این‌که در ماده ۳۲ آمده بود که درشکه‌چی‌ها در خیابان‌های
سرازیری یا شبیب‌دار و کوچه‌هایی که به خیابان متنه می‌شوند باید خیلی آهسته حرکت
نموده و هنگام ورود از خیابان یا کوچه فرعی به خیابان اصلی با به صدا درآوردن بوق
خود ورودشان را به خیابان اطلاع دهند. همچنین طبق ماده ۳۳ درشکه‌چی یا همان
سورچی هنگامی که می‌خواهد توقف کند باید دست راست خود را به همراه شلاق که
دارای چوبی بلند بود، بلند کرده تا رانندگان پشت سر او مطلع گردد.

از معروف‌ترین درشکه‌چی‌ها که نامش یکباره بر سر زبان‌های مردم تهران افتاد
شخصی به نام «علیشاه» بود که به خاطر یک سوء‌ظن همسرش را بطرز فجیعی کشته بود،
و مردم هرگاه می‌خواستند سر به سر درشکه‌چی‌ها بگذارند یا رانندگان تاکسی و اتوبوس
که در خیابان‌ها با آن‌ها درگیر می‌شدند آن‌ها را «علیشاه» صدا می‌کردند که ناسرای بسیار
بدی برای آن‌ها تلقی می‌شد و گاه به چاقوکشی و قمه‌کشی منجر می‌گردید. دیگر این‌که
حتی فیلمی سینمایی هم با نام درشکه‌چی در سال‌های قبل از انقلاب توسط نصرت
کریمی ساخته شد که زندگی این طبقه از مردم را به تصویر کشیده بود.



نظامنامه درشکنهای عمومی

۱- اظهاریه رسی

احدی حق ندارد بلکن یا چند دستگاه درشکه راه
یاندازد مگر آنکه قبل از قصد خود سوچ اظهاریه رسی
اداره نظیه را مطابع ساخته و چه مالیاتی را که برای این کار
باید آزادی شود پرداخته بلکن بدینه را آخذ نموده باشند.

۲- هوت اربابان درشکه

در اظهاریه مذکور اسم — نام خانواده — اسم پدر
سن — محل سکنی — و نمره ورثه دوست صاحب درشکه قید نمی‌شود

و در پایان این نظامنامه آمده:

این نظامنامه که مشتمل بر ۳۵۰ ماهه است بالحقات آن راجع به تعیین نرخ
کرایه درشکه در هیئت وزراء ملاحظه و تصویب شد و از تاریخ بیست عقرب موقع اجرا
گذاشته شود.

محل امضاء بنده گان حضرت اشرف

اعظم رئیس وزراء و وزیر جنگ

و فرمانده کل قوا دامت عظمه

تصویر نظامنامه سرهنگ درگاهی

و بالاخره آنکه در تاریخ ۱۳۴۱/۱/۲۹ به دستور دولت، توسط مأموران راهنمایی و رانندگی و شهربانی به کارکلیه درشکه‌ها و گاری‌های اسبی که از مرکز شهر به محلات جنوبی تهران و حومه رانده شده و در آن نواحی به حمل مسافر و بار مشغول بودند خاتمه داده شد. تنها در یک روز بیش از ۳۰۰ دستگاه درشکه و ۲۰۰ دستگاه گاری و ۱۵۰ چرخ دستی را متوقف کرده و درشکه‌ها و گاری‌های جمع آوری شده توسط مأمورین را به طرف جاده آرامگاه حرکت داده و در قرارگاهی متوقف کردند.^۱

۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۱/۱/۲۹

کالسکه، درشکه، واگن اسبی، دلیجان، ترمهاس، تبریکا، فورقان ... / ۴۵



درشکه‌چی کلاه پهلوی به سر، در حاشیه خیابان لاله‌زار، دهه ۱۳۱۰ شمسی



طرح جمع‌آوری درشکه‌ها در تاریخ ۱۳۴۱/۱/۲۹

تبرستان
www.tabarestan.info



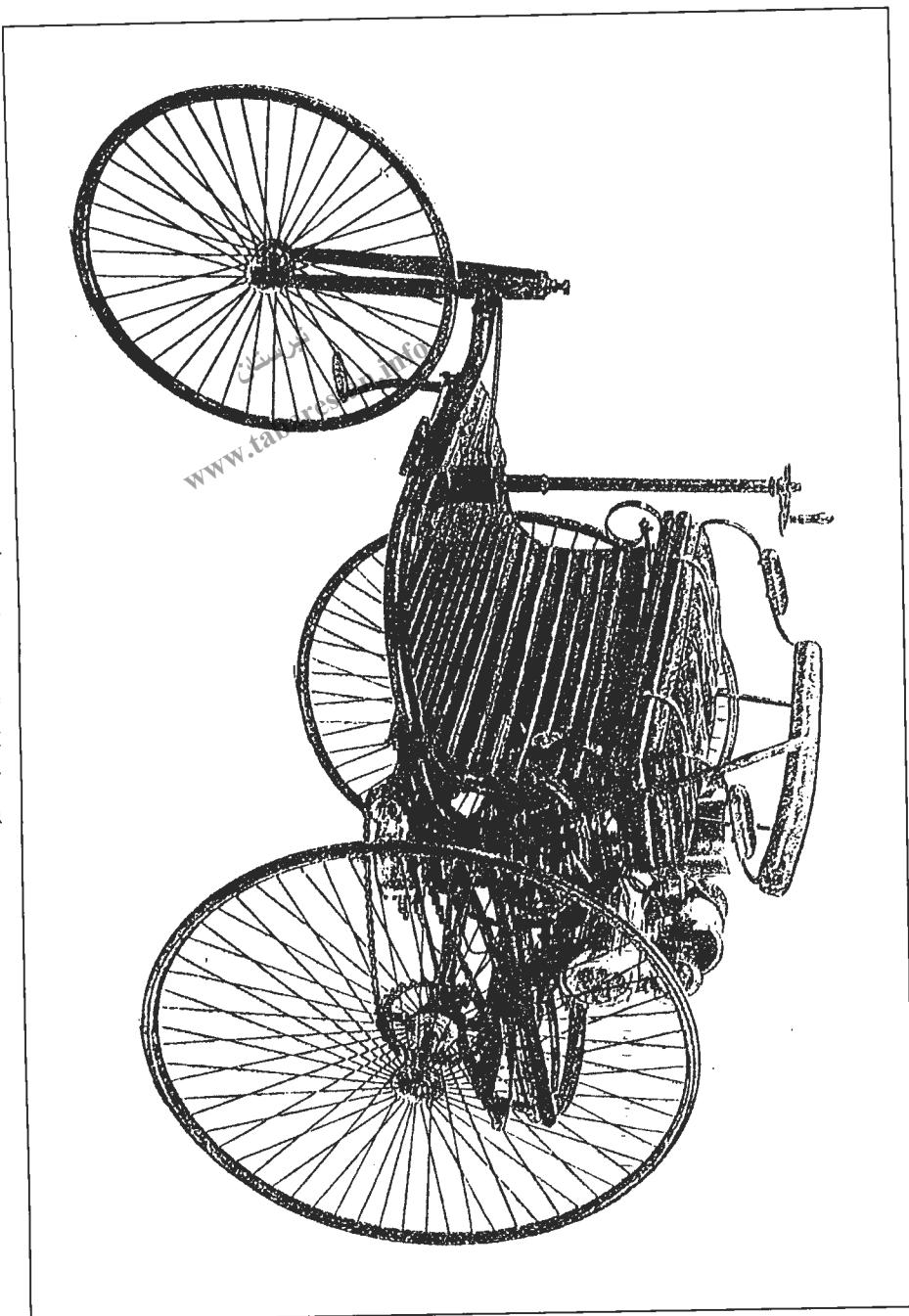
فصل دوم

و اما این اتولی که من می‌گم... www.tabarestan.info

تاریخ اولین فکر و اندیشه بشر برای به راه انداختن وسیله‌ای که بتواند بدون کمک بردگان و حیوانات حرکت کند، به قرن ۱۸ می‌رسد که همزمان در سه کشور آلمان، فرانسه و آمریکا به وقوع پیوست. در فرانسه شخصی به نام «نیکولا کونیر» وسیله‌ای سه چرخه‌ای ساخت که با دستگاه بخار آب حرکت می‌کرد. دو مین وسیله که توسط وی در سال ۱۷۷۰ میلادی ساخته شد، اکنون در یکی از موزه‌های خودرو در پاریس نگهداری می‌شود.

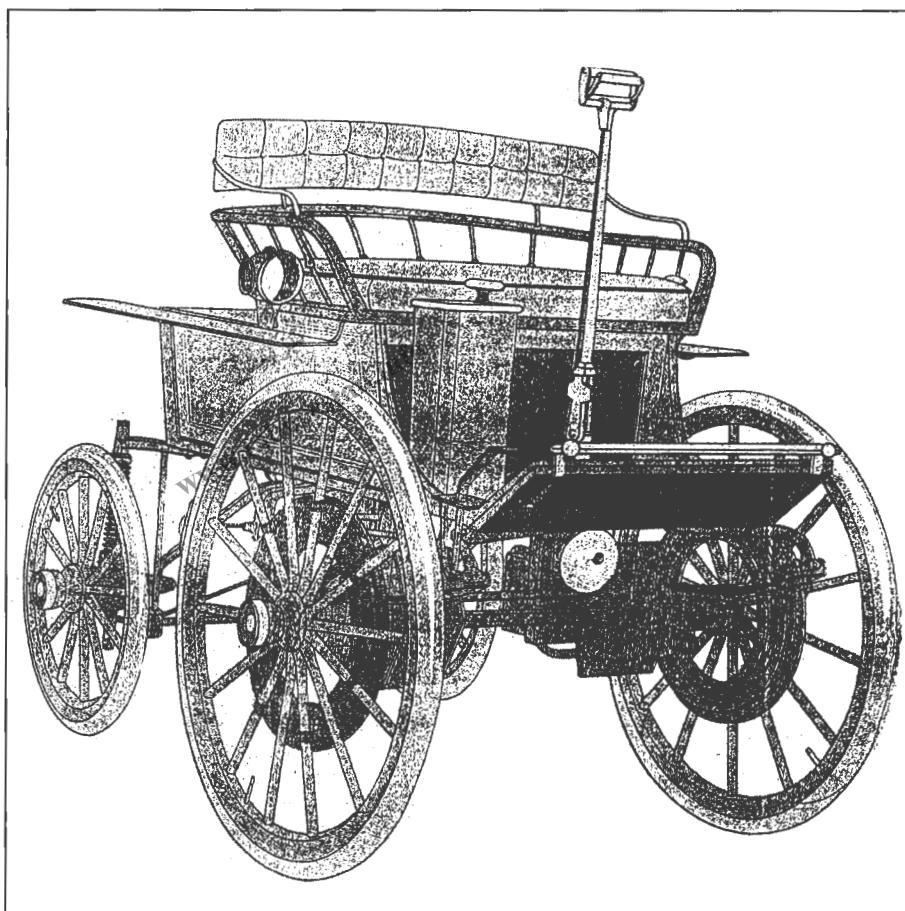
در قرن ۱۹ در همین سه کشور برای تکمیل این دستگاه یا این وسیله، کوشش‌های فراوانی صورت گرفت که نه به وسیله بخار آب بلکه توسط احتراق داخلی موتور به حرکت درآید، که این کوشش‌ها تا سال ۱۸۸۶ ادامه یافت و بالاخره در کشور آلمان شخصی به نام «دایملر» اولین موتور احتراق داخلی را بوسیله باروت و در کشور فرانسه شخصی به نام «اتین لونوار» احتراق توسط گاز را اختراع نمود.

در سال ۱۸۹۰ شخصی به نام «کریس» وسیله نقلیه‌ای را که موتورش توسط مواد نفتی کار می‌کرد اختراع کرد. بالاخره تکمیل کننده این وسیله توسط آمریکایی‌ها، شخصی بود به نام هانری فورد که در مدت چهار سال پس از اختراع و انقلاب عظیمش، صاحب بزرگترین کمپانی سازنده ماشین یعنی کمپانی فورد گردید و در رقبای تنگاتنگ بین سه کشور آلمان و فرانسه و آمریکا، سبب شد که تا سال ۱۹۰۰ حدود ده هزار دستگاه اتومبیل ساخته و به سراسر دنیا، از جمله ایران سرازیر گردد.



اتومبیل داری ۳ چرخ با فرمان دمگاوی

و اما این اتولی که من میگم... / ۴۹



اتومبیل‌های اولیه با فرمان «دُم گاوی»

ورود اتومبیل به ایران

از وقتی که هانری فورد (متولد ۱۸۶۳ گرین‌فیلد ایالت میشیگان آمریکا) پس از یک دوران که از ساعت‌سازی شروع شده و به مکانیکی دوچرخه و موتورسیکلت پرداخته بود، در سال ۱۸۹۶ موفق به اختناع اتومبیلی گردید که حدود ۲۰ مایل در ساعت سرعت داشت و برروی لاستیک‌های پرّه‌ای و توپر حرکت می‌کرد و اولین اتومبیل کامل جهان بود، دقیقاً یکصد و ده سال می‌گذرد. وی که تأسیسات عظیم کمپانی فورد آمریکا را بنیان گذاشت و در ۱۷ آوریل ۱۹۴۷ درگذشت، نمی‌دانست که اختراعش روزی باعث آزادی چهارپایان خواهد گردید. مردم امریکا همان طوری که ابراهام لینکلن را مُنجی سیاهان و بردگان می‌دانند، هانری فورد را هم باید رهبر انقلابی بدانند که با اختناع خود باعث رهایی آرام‌آرام چهارپایان گردید و آنان را از یوغ و ضربات بی‌رحمانه شلاق و کشیدن درشکه و گاری و کالسکه و بارهای سنگین و طاقت‌فرسای روزانه انسان‌ها رهایی بخشید. در سرزمین ایران نیز از زمانی که مظفرالدین شاه در سفر فرنگ خود (۱۹۰۰ میلادی) سفارش دو دستگاه اتومبیل را برای تفریح و تفرّج در خیابان‌های تنگ و خاکی دارالخلافه و ایجاد هرچه بیشتر ابهت همایونی صادر نمود (۱۲۷۹ هجری شمسی) و یک سال بعد یک دستگاه آن سالم به تهران رسید حدود یکصد و ده سال می‌گذرد. سفارش و خریدی که درباره آن داستان‌های زیادی به طنز ساخته‌اند، که چند نمونه آن را نقل می‌کنیم.

وقتی مدیر کمپانی رنو دو دستگاه اتومبیل سفارشی را به دید همایونی گذاشت، شاه که علاقه زیادی به خرید هر بازیچه و آلات و ادوات خارجی را داشت، با اولین نظر به اتومبیل‌ها و حرکت آن‌ها توسط شوفرها، دل ازکف داده و با دست کشیدن به سبیل‌های مبارک رو به مدیر کمپانی گفته بود: قیمت این دو دستگاه اتومبیل چقدر است؟ مدیر کمپانی در جواب گفته بود: اتومبیل اول به عنوان هدیه و پیشکش حضور اعلیحضرت تقدیم می‌شود و اتومبیل دوم شانزده هزار فرانک و اتومبیل‌های بعدی هر کدام پانزده هزار فرانک خواهد بود! شاه با تعجب پرسیده بود: اتومبیل‌های بعدی چه صیغه‌ای است؟ که مدیر توضیح داده بود ما تعدادی اتومبیل برای صدور به مملکت شما در نظر گرفته‌ایم که بی‌گمان به محض ورود اولین اتومبیل به ایران، شاهزادگان و درباریان و وزراء تقاضای خرید یک دستگاه از آن را خواهند داشت! و شاه در حالی که سری تکان

داده در جواب گفته بود: هرگز در مرام ما پادشاهان قاجار نبوده و نخواهد بود که چیزی به عنوان رشوه و یا مفت از بیگانه بپذیریم، شما قیمت اصلی را بگوئید تا فی الفور پرداخت کنیم. بالاخره هرچه مدیر کمپانی تعارف و اصرار کرده بود شاه نپذیرفته و عاقبت برای این که پولی از شاه گرفته باشد گفته بود که چون شاهنشاه اصرار دارند که پولی بابت این اتومبیل پرداخت نمایند، فقط یک اسکناس پنج فرانکی به عنوان تشریفات لطف بفرمایند کافی است!

شاه که از این معامله در ته دل بسیار راضی و خوشحال بود به جناب اتابک امین‌السلطان دستور می‌دهد که فوراً یک اسکناس پنج فرانکی به مدیر کمپانی بدهد و اتابک هم که پول خُرد نداشت یک اسکناس ده فرانکی از حب بیرون آورد و به مدیر ارائه کرد و با خنده گفت: لطفاً بقیه آنرا مسترد فرمائید. مدیر کمپانی پس از مقداری جست و جو در کیف خود پول خُردی پیدا نکرد و در جمع حاضرین هم کسی اسکناس پنج فرانکی نداشت لذا رو به شاه نموده و می‌گوید قربان من پول خُرد ندارم چه باید بکنم؟ و شاه هم زرنگی کرده و در جواب می‌گوید: خوب بجای ۵ فرانک باقیمانده آن اتومبیل دیگر را هم بر می‌داریم برای اتابک اعظم! که او هم اولین صدراعظم در مشرق زمین باشد که صاحب اتومبیل می‌شود. البته با توجه به ساده بودن مظفرالدین شاه، از او چنین زرنگی بعيد به نظر می‌رسد.

در روایتی دیگر آمده است: مظفرالدین شاه در سال ۱۲۸۱ ه.ش. مطابق با ۱۹۰۲ میلادی اولین اتومبیل خریداری شده در سفر فرنگ (فرانسه) را به قیمت ۱۶۰۰۰ فرانک قدیم به وسیله یمین‌السلطنه وزیر مختار ایران در شهر پاریس، به ایران فرستاد که مدت یکسال بطول انجامید تا به وسیله کشتی به بندر انزلی و از آنجا از راه رشت و قزوین - تنها راه شوسه ایران که توسط «پولیاکف» روسی پیمانکار، و جاده‌سازان روس و کارگران ایرانی برای عبور و مرور کالسکه و دلیجان‌ها ساخته شده بود و تنها راه ترانزیتی ایران به اروپا محسوب می‌شد - بالاخره به تهران رسید. البته به همراه راننده مخصوص آن (مسیو وارنه) که هم راننده و هم مکانیسین اتومبیل تلقی می‌شد.

حقوقی که برای آقای وارنه تعیین شده بود از قرار ماهی هفت‌تصد فرانک بود که در آن زمان برای ایشان و همسرشان مدام وارنه که به اتفاق به ایران آمده بودند حقوق بسیار خوبی بود، مضافاً بر این که هر دو از ارج و قرب بسیار فراوانی در دریار برخوردار بودند، به ویژه آن که شاه بسیار با احترام با آنان برخورد می‌کرد.

روایت سوم از «کوریلن» میهماندار مخصوص شاه در فرانسه نقل می‌شود. وی در کتاب خاطراتش از سفر شاه ایران به فرانسه می‌نویسد: در یکی از روزهای ماه اوت هنگامی که شاه از تفریح و گشت‌وگذار به عمارت مخصوص بازمی‌گشت، دو دستگاه اتومبیل که برای انتقال به ایران سفارش داده شده بود در جلوی عمارت مخصوص برای بازدید اعلیحضرت حاضر بودند. به امر اعلیحضرت مکانیسین‌ها اتومبیل‌ها را به حرکت درآورده و حرکاتی به صورت امتحانی حضوراً به جای آورده شد و اتومبیل‌ها که از هر حیث مطابق میل بودند و هیچ نوع عیب و ایرادی در آن‌ها به نظر مبارک نرسید، امر شد که هردو به ایران حمل شوند. اتومبیل‌ها پس از رسیدن به روستیها از طریق کشتنی به بندر انزلی انتقال یافته و هنگام عزیمت به تهران به علت جاده‌های خراب و ناهموار انزلی به تهران با مشکلات فراوانی روبرو گردیدند و حتی یکی از آن‌ها برای شکستن قطعه حساسی از چرخ‌هایش در راه ماند و سال‌ها در زیر آفتاب و برف و باران به آهن‌پاره‌ای تبدیل گردید و اتومبیل دوم بالاخره به تهران رسید.

حضور اوّلین اتومبیل در دارالخلافه تهران

خبر ورود اتومبیل از خود اتومبیل، زودتر به تهران رسید و مردم در روز مقرر که خبرش را داشتند در معابر اصلی گرد هم آمدند تا با شکل و شمایل این پدیده عجیب و غریب ساخته دست اجنبی آشنا شوند و خبر دیدن آن نقل محافل روزها و شب‌های بعدشان باشد، وقتی که آن را از نزدیک مشاهده نمودند هر کدام اسمی برای آن انتخاب کردند. عده‌ای آن را کالسکه دودی (مثل ماشین دودی حضرت عبدالعظیم) برخی کالسکه بخار و عده‌ای نیز آرآبه آتشین‌اش نام نهادند و از آن روز گوش تهرانی‌ها با پتوپت و قارقار آن و دماغشان با دود آن، که حاصل سوختن روغن و بنزین بود آشنا گردید و کم کم به آن عادت کردند. آن‌طور که گفته‌اند از اتومبیل مذبور به علت معابر تنگ و ناهموار و گل‌ولای وسط آن‌ها استفاده چندانی نشد، فقط گاهی شاه برای تفریح سوار آن می‌شد و در بعضی از خیاباهای دارالخلافه به گشت‌وگذار می‌پرداخت.

گفتنی است که از آغاز و اشرف آن زمان هم کسی از آن استقبالی نکرد. بهویژه آن‌که بنزین و روغن کافی نیز در دسترس نبود و در صورت خراب شدن، مکانیکی وجود نداشت که آن را تعمیر کند و این تنها شاه بود که می‌توانست از پس مخارج سوخت و راننده و مکانیسین مخصوص برآید. حتی می‌گویند یکبار هم به علت خالی شدن خزانه

کشور، چند ماهی شاه نتوانست حقوق راننده خود را بپردازد و به همین علت کار به شکایت کشید و سفارت فرانسه ضمن اعتراض، کاردار خود را مأمور گفت و گو با مشیرالدوله وزیر خارجه مظفرالدین شاه می‌نماید و تهدید می‌کند اگر مواجب یا حقوق راننده به زودی پرداخت نشود، موضوع را با دیگر سفرای کشورهای خارجی در میان می‌گذارد و آشکارا از شاه جواب خواهند خواست! این موضوع هم باعث عصباتی و هم ترس شاه گردید، و در یک ملاقات خصوصی شاه به سفير فرانسه قول می‌دهد که به هر ترتیبی شده فوراً حقوق راننده را پرداخت خواهد کرد. عاقبت چند سال بعد این اتومبیل در جریان پرتاب بمب یا نارنجک دستی در واقعیت بعد از مشروطه از بام یکی از خانه‌ها توسط حیدرعمواوغلى و یارانش در خیابان باع وحشی یا سرتخت بربری‌ها (اکباتان امروزی) منهدم و به آهن پاره‌ای تبدیل گردید و در گوشته‌ای برای همیشه از حرکت باز ایستاد.

ورود اتومبیل‌های دوم و سوم...

بعد از مظفرالدین شاه، حاج امین‌الضرب که او هم مثل شاه عاشق و شیفته صنایع و آلات و آدوات خارجی بود، دومین نفری بود که اقدام به خرید یک دستگاه اتومبیل نموده و پس از وی هم میرزا حسن و ثوق‌الدوله و عده‌ای از رجال و درباریان از جمله ظل‌السلطان و پسرش اکبرمیرزا صارم‌الدوله و عبدالحسین میرزا فرمانفرما دارای اتومبیل شدند. اتومبیل فرمانفرما مدل «اسکس سدان» بود و بعدها که رولزرویس تهیه کرد، آن را به رضاخان سردار سپه که روزگاری مهتر او در کرمانشاه به‌هنگام والیگری اش بود، تقدیم داشت، تا از شرّ او در آمان باشد!

البته سفارت خانه‌های خارجی از جمله آلمان، امریکا، روسیه، انگلیس و فرانسه نیز دارای اتومبیل‌های متعددی بودند که بیشتر برای مسافرت سفر و کارکنان سفارت به کشورهای خود از طریق جاده تهران - انزلی مورد استفاده قرار می‌گرفت و از آنجا و از طریق کشتی به روسیه تراوی رفت و بعد به کشورهای خود رفت و آمد می‌کردند. با شروع جنگ جهانی اول و تردد اتومبیل‌ها از جمله کامیون‌های ارتشی و نفربرها و حتی تانک‌های روسی در ایران و سرو سامان گرفتن بعضی از جاده‌ها و خیاباهای اعیان و اشراف نیز به فکر خریداری اتومبیل و افراد معمولی از جمله درشکه‌چی‌ها به فکر فraigیری مکانیکی و رانندگی افتادند.



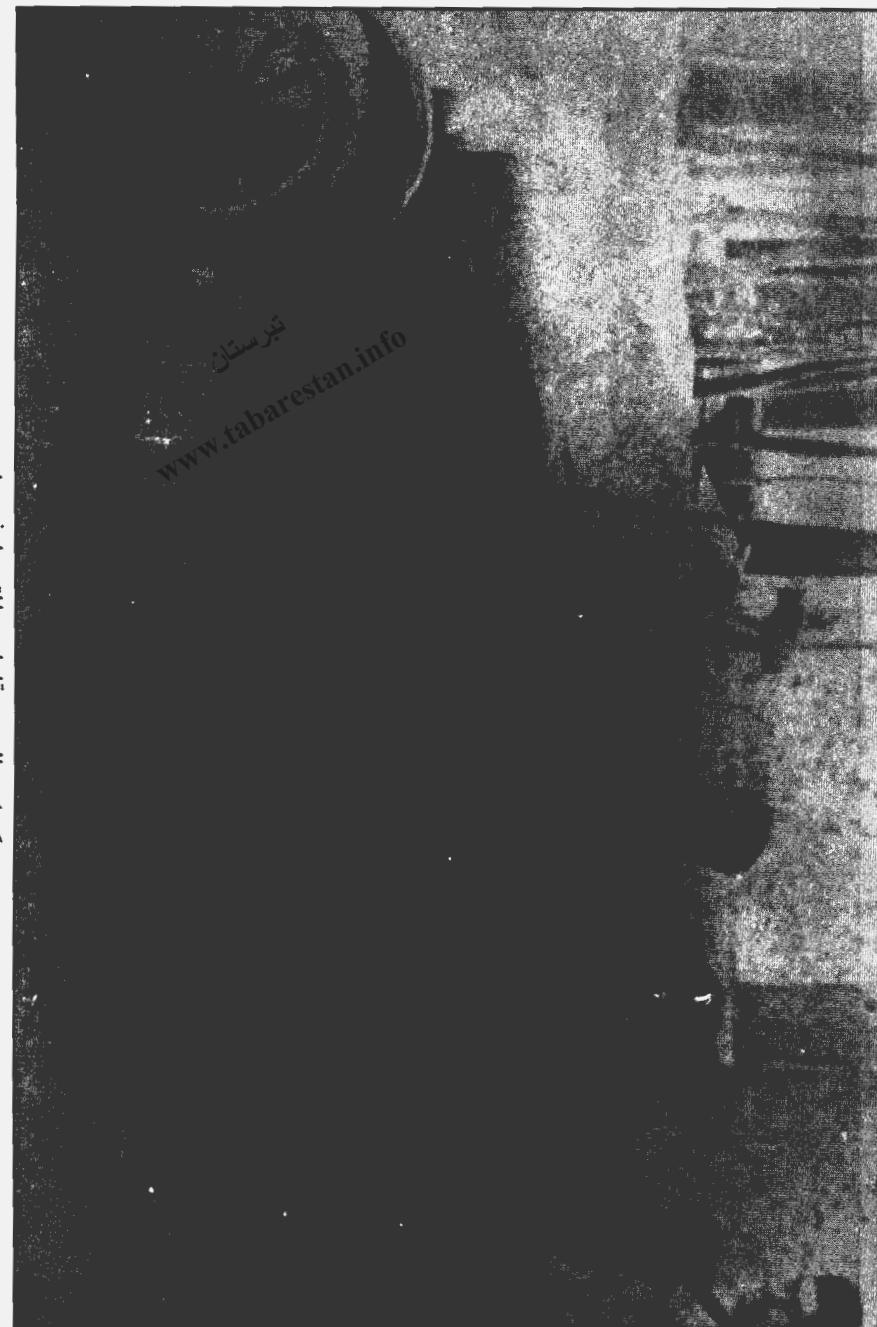
مظفرالدین شاه سوار بر اوپین اتومبیل وارداتی (رنو فرانسه) به ایران.
مهدی خان کاشی، مظفرالدین شاه و امامحمد خواجه (قصیرالقاصمه)

و اما این اتولی که من میگم... / ۵۵



یکی از فرماندهان آنژیسوار بر اتومبیل شخصی خود

تبرستان
www.tabarestan.info



کیم از رجال دوره قاجاریه با اتومبیل فود چون

تبرستان
www.tabarestan.info

و اما این اتوکه من میگم... / ۵۷



رضشاه با ماضین مصادره شده از نصرت‌الدله فیروز، فرماده رها پس از کودتای ۱۳۹۹

چگونگی پیدایش اصطلاح «اتومبیلچی»

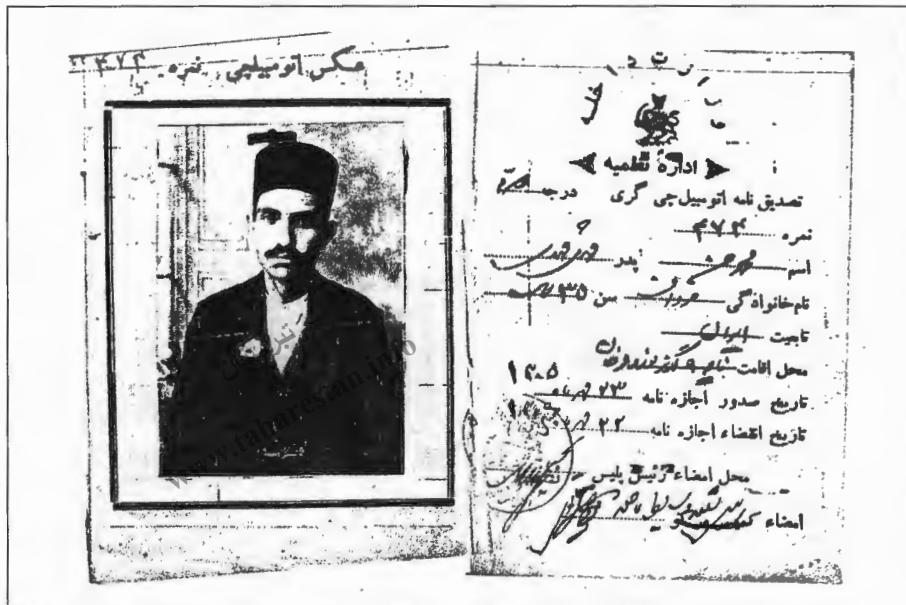
مردم از قدیم‌الایام عادت داشتند - همچنانکه امروزه نیز هست - دنباله نام هر شغلی لفظ «چی» یا «گر» را قرار می‌دادند. مانند این که به کسی که جار می‌زد و خبری را به اطلاع مردم می‌رساند می‌گفتند جارچی یا کسی که درشکه یا گاری را می‌راند، درشکه چی یا گاری چی یا مسگر یا رویگر یا شیشه‌گر می‌گفتند که امروزه نیز می‌گویند. مثل شهرداری چی، ظرفچی، کرباسچی و شهربانی چی. در آن‌زمان هم که رانندگان جملگی خارجی بودند و تلفظ اسم آنان برای مردم عامی نشکلی می‌نموده، از جمله «فرناند وارنه» راننده شاه، مردم نام وی را اتومبیلچی شاه گذاشتند، به طوری که کم کم این نام در بین مردم و حتی دولت جاافتاد و در گواهینامه‌های سال‌های ۱۲۹۸ شمسی به بعد که توسط نظمه صادر گردید، به جای نام راننده، نام اتومبیلچی و بعای گواهینامه رانندگی، تصدیق‌نامه اتومبیلچی‌گری قید گردیده بود.

این امر تا سال ۱۳۰۵ یعنی زمان سلطنت پهلوی اول ادامه داشت و بعد از این تاریخ اصطلاح مذکور از گواهینامه‌ها حذف و به تصدیق‌نامه شوفرگری و بعد شور اتومبیل و از سال ۱۳۰۷ به تصدیق‌نامه رانندگی تغییر نام یافت.

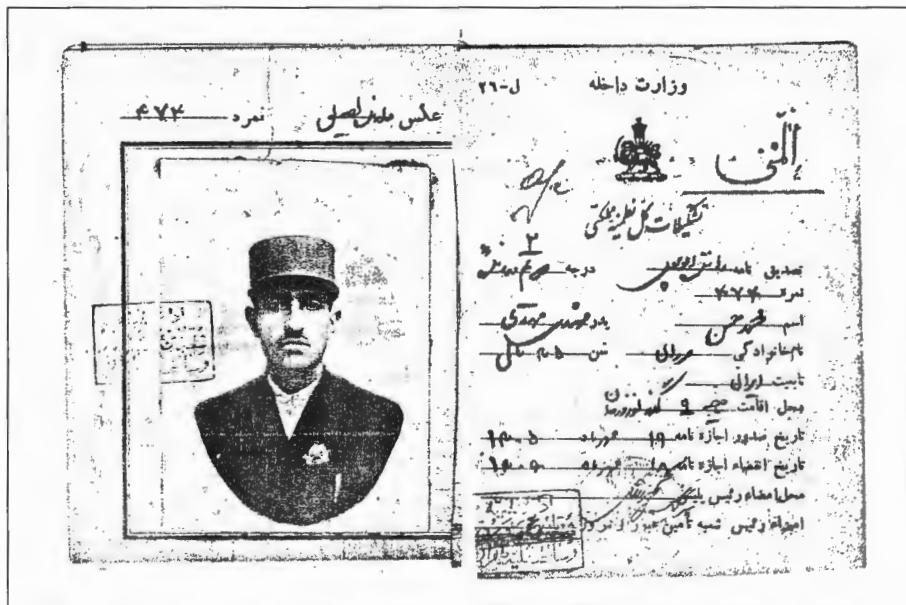


گواهینامه پایه سوم دکتر حبیب‌الله خان عدل اولین رادیولوژیست ایران که برابر با ۲ شخصی امروز می‌باشد.

و اما این اتو لی که من میگم... / ۵۹

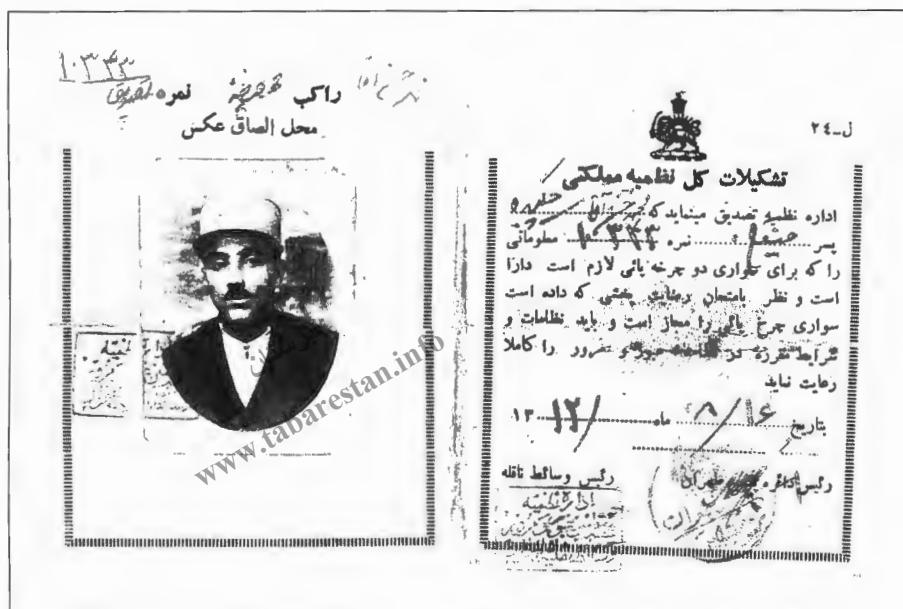


تصدیق نامه اتومبیل چی گری با لباس دوره قاجار

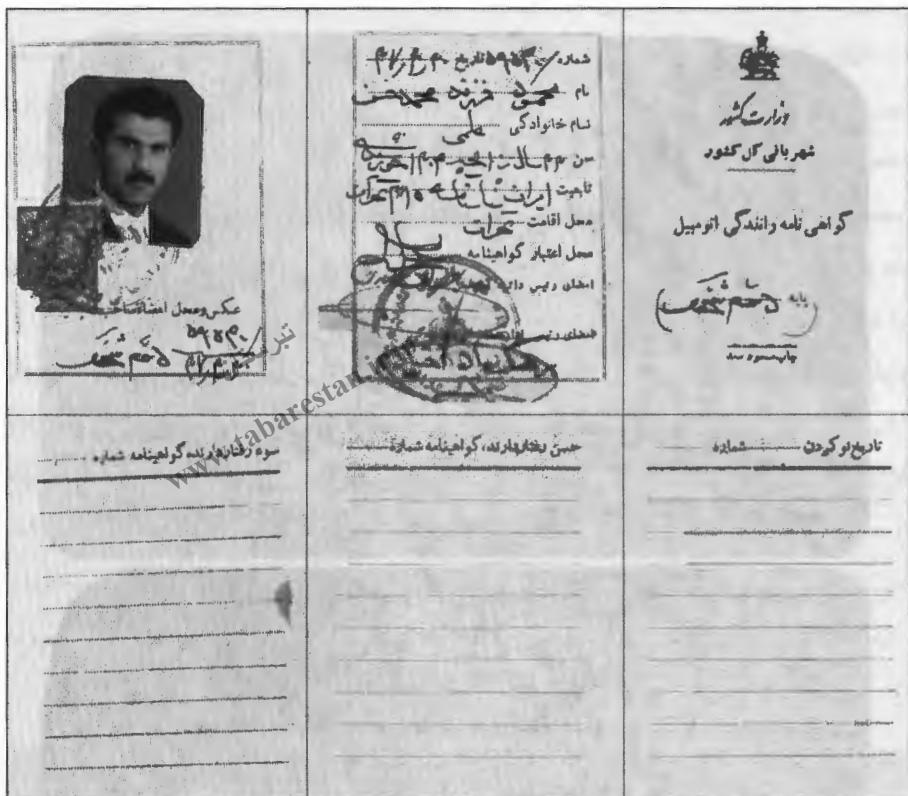


تصدیق نامه اتومبیل چی گری پایه دوم که برابر با پایه یکم امروزی میباشد، با لباس دوره پهلوی

۶۰ / تاریخچه اتومبیل در ایران

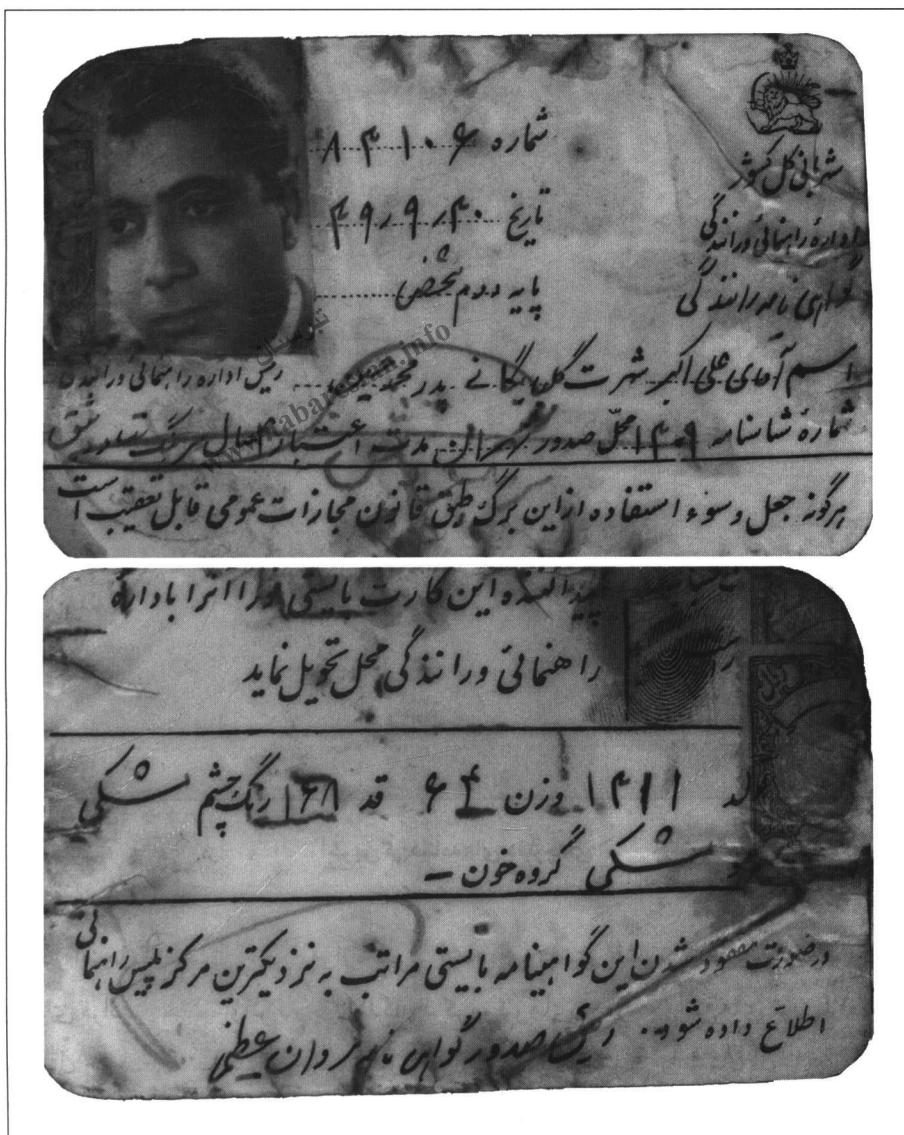


اتومبیلچی کرایه



آخرین گواهینامه‌های دفترچه‌ای

در اینجا بد نیست راجع به واژه شوفر اشاره‌ای داشته باشیم. شوفر یا (شوفور) که واژه‌ای فرانسویست، اولین بار به رانندگان لوکوموتیوهای بخار که واگن‌های ترن یا قطار را به دنبال خود می‌کشیدند گفته می‌شد و پس از اختراع اتومبیل به رانندگان آن‌ها نیز اطلاق گردید.



گواهینامه‌های معمولی دهه چهل

اولین مکانیک‌ها و اتومبیل‌چی‌های ایران

اولین کسانی که در ایران فن شوفری و مکانیکی را فراگرفتند کارگران و خدمه روزمزدی بودند که در سفارتخانه‌ها به تمیز کردن ماشین‌ها یا کمک کردن به مکانیسین‌های خارجی مشغول بودند. آنان حین تمیز کردن و یا جابجائی قطعات سنگین اتومبیل، با دقت چشم به دست راننده یا مکانیسین‌ها می‌دوختند و با خُردۀ کاری‌های اتومبیل آشنا می‌گردیدند. تخصص رانندگی با اتومبیل و یا مکانیکی آن را در آن زمان مانند خلبانی یا مهندسی هواپیماهای پیشرفته و حتی فضایپیماهای امروزی باید مقایسه کرد و رانندگان و مکانیک‌های خارجی احترام خاصی در بین مردم و اعيان اشراف برخوردار بودند و جوانان جویای نام از جمله عده‌ای در شکه‌چی‌های جوان از اولین کسانی بودند که به سفارتخانه‌ها برای کار مراجعه می‌کردند و با کمترین مبلغ دستمزد، صرفاً برای این‌که با نحوه کار با اتومبیل آشنا شوند در آنجا مشغول به کار می‌شدند. حتی بعضی از آن‌ها به تبعیت از رجال آن زمان به تابعیت کشور سفارتخانه‌ای که در آن کار می‌کردند در می‌آمدند تا از امکانات بیشتری به عنوان یک شهر وند



تصویری از مکانیک‌های دهه سال‌های ۱۳۲۰ تهران

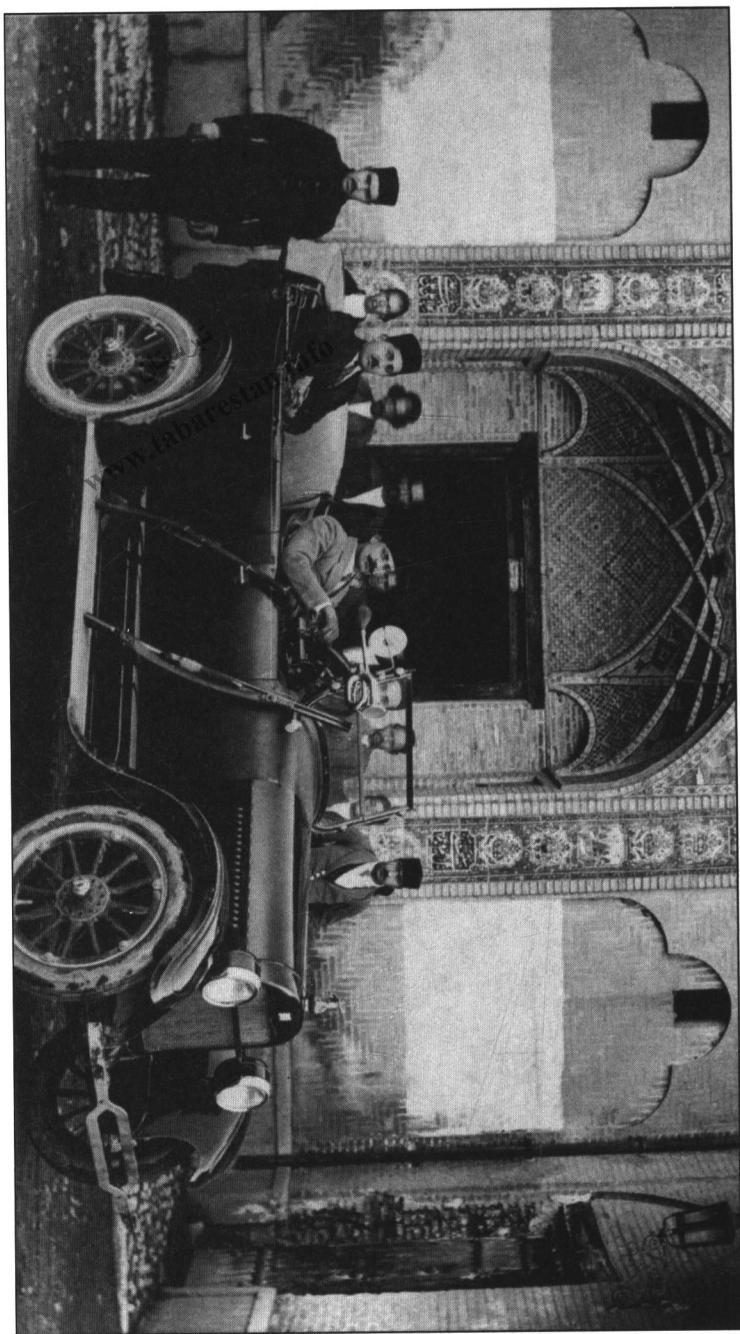
برخوردار گردند، و بدین ترتیب بود که جوان ایرانی با هوش سرشار خود در مدت کمی کار در این اماکن، به مکانیکی خبره تبدیل و با گرفتن دکه یا مغازه‌ای در یکی از گاراژها، به کار خُرده کاری مکانیکی مشغول می‌شد. و یا آنکه پس از چندی به شوفری کارآزموده (البته با توجه به وضع معابر و حداکثر سرعت اتومبیل در آن زمان) مبدل شده و در خانه‌های اعیان و اشراف، با پوشیدن کت و شلوار و زدن کراوات و بر سر گذاشتن کلاه پهلوی، به شغل اتومبیلچی‌گری می‌پرداخت.

تبرستان

www.tabarestan.info

تاكسي های بنز با گلگير سفید

و اما این اتوی که من می‌گم... / ۶۵



ایران را به سبک ایرانی بازیابی کنید



عدهای از فرزندان رجال دوره پهلوی در شسکاریا



فصل سوم

تبرستان

www.tabarestan.info

وستادهال (وستاھل) سوئدی

دومین رئیس نظمیه خارجی و وضع قوانین جدید

تا اواخر حکومت احمد شاه قاجار، تعداد اتومبیل‌های موجود در تهران به یکصد دستگاه می‌رسید، از جمله در سال ۱۲۹۰ شمسی تعداد ۵۰ دستگاه اتوبوس در کنار درشکه‌ها، به جایه‌جائی مردم در سطح شهر می‌پرداختند و بقیه اتومبیل‌های سواری شخصی متعلق به شاهزادگان و اعیان و اشراف و همچنین چندین سفارتخانه موجود در تهران بود که هر روز به تعداد آن‌ها اضافه و کم‌کم باعث زحمت و اذیت و آزار مردم کوچه و بازار می‌گردید. خصوصاً این‌که صدای قارقار و پتپت و دود ناشی از موتور به خاطر وجود روغن درون بنزین و بوق زدن‌های مداوم اتومبیل‌چی‌ها اکثرآ باعث رم‌کردن اسب‌های درشکه‌ها و گاری‌ها و همچنین الاغ‌های بارفوشان دوره‌گرد (طوفاها) در خیابان‌های تنگ و باریک تهران آن روز می‌شد. این اتفاقات روزمره که اکثرآ به نزاع اتومبیل‌چی‌ها با مردم منجر می‌شد، دولت را به فکر تهیه نظامنامه‌ای مختص اتومبیل‌ها انداخت، از این‌رو علاوه‌الدوله صدراعظم مجبور گردید برای مقابله با خودسری‌های رانندگان یا شوفرهای سفارتخانه‌ها و شاهزادگان و دیگر مسائل مملکتی، دست به دامان رئیس نظمیه وقت یعنی وستادهال سوئدی شود و از وی بخواهد ضمن برخورد با مخالفین، نظامنامه‌ای جامع طبق قوانین کشور خودش یا دیگر کشورهای خارجی تهیه و با هماهنگی دولت به اجرا گذاشته شود. وستادهال دومین افسر خارجی و به قولی افسری اجنبی بود که به ریاست نظمیه تهران منصوب شده و امنیت تهران را در دست گرفته بود.

حال که از دومین رئیس نظمیه خارجی صحبت می‌کنیم، بد نیست قبلًاً راجع به او لین رئیس نظمیه خارجی نیز اشاره‌ای به صورت مختصر داشته باشیم.

در زمان ناصرالدین شاه هنگامی که وی به اروپا سفر کرده بود، تحت تأثیر نظم و انضباط و امنیت کشور میزبان قرار گرفته و شیفتۀ محیط اجتماعی و افسران پلیس آن جا گردید و طبق توصیه اطربی‌ها، افسری ایالتیائی به نام «کنت دومونت فورت» را که برای اطربی‌ها خدمت می‌کرد برای تعلیم و تربیت سربازان خود و ایجاد سازمان پلیس ایران استخدام کرد.

در آن زمان قبل از ورود کنت به ایران، امنیت تهران توسط اداره «احتسابیه» که امنیت شهر و همچنین تنظیف و کارهای بلّدی را عهده‌دار بود به اجراء درمی‌آمد و هر محلۀ پرجمعیت و معروف شهر توسط یک نفر داروغه که خود دارای عنده‌ای شبگرد و گرمۀ و نایب و امنیه‌چی بود اداره می‌گردید. کنت دومونت فورت در بدو ورود خود به تهران دو نفر معاون به نام‌های عبدالحسین خان و غلام‌حسین خان برای خود انتخاب کرد و با کمک یک نفر مترجم یا دیلماج به نام عباسقلی خان در خانه‌ای اجاره‌ای در خیابان چراغ گاز (امیرکبیر) به مطالعه وضع شهر پرداخته و پس از گزارشی به ناصرالدین شاه متعهد شد در مدت یکی دو سال با چهارصد نفر پلیس پیاده و معمولی و ۶۰ نفر سوار، امنیت کامل تهران را تامین نماید و شاه نیز ضمن حمایت کامل از وی به نایب‌السلطنه کامران میرزا، حکمران تهران دستور اجرای آن را صادر کرد. در مدت ۱۵ سال ریاست کنت بر نظمیه اتفاقات زیادی افتاد که حتی یکبار دختر وی توسط اراذل و قداره‌بندان ربوده و شعرهای کوچه‌بازاری زیادی در هجو او توسط مردم ساخته شد. حتی شعری که توسط ناصرالدین شاه در حمایت از کنت سروده شده بود، توسط مردم با همان وزن و قافیه پاسخ داده شد. می‌گویند ناصرالدین شاه که از کار و عملکرد کنت بسیار راضی بود درباره وی خطاب به او باش و اراذل سروده بود:

یک جو نرود به خرج ایشان تدلیس
در چرخ اگر خطأ نماید ابلیس

ور پیر عطاردش شود خُفیه‌نویس
گر نوره^۱ شود تمام خاک پاریس

آگاه شوید خیل رِندان ز پلیس
در گُنده کنت مونت خواهد افتاد
و در پاسخ رِندان گفتند:

همدست شود اگر به ابلیس پلیس
یک مو نتوان ز تُخم رِندان کنند

پس از چند سالی که از خدمت کنت گذشت و امنیت نسبی در محلات برقرار گردید، کنت برای خود حکومتی خودسرانه و جداگانه اختیار کرد و تا جائی پیش رفت که گرفتن مالیات از کسبه و بازار را نیز در اختیار گرفت، و برای قفس پرندگان از جمله طوطی و قناری و کَرَک (بلدرچین یا بدبده) هم مالیات از قرار ماهی یک ریال وضع کرد!

تا این که پس از واقعه تباکو به خواست قاطع روحانیون و علمای وقت که معتقد بودند اجنبی نباید بر نوامیس مردم مسلمان حکومت کند، کنت از مقام خود عزل و به سمت آجودانی شاه منصوب شد، و پس از وی تا انقلاب مشروطه، نظمیه سیزده رئیس به خود دید.

نظمیه بعد از مشروطه

بعد از سقوط تهران به دست انقلابیون مشروطه خواه، پیرم خان از طرف انقلابیون به ریاست پلیس یا نظمیه تهران برگزیده شد و اولین اقدام او تأسیس کمیسariها در محلات تهران بود که مردم به آن کمیسri یا کومیسri می‌گفتند. پیرم خان طی اطلاعیه‌ای شش کمیسari در شش محله مهم و پُرجمعیت تهران ایجاد کرد.

این کمیسari‌ها عبارت بودند از: ۱- کمیسri محله چاله میدان ۲- کمیسri محله عود لاجان واقع در سه راه پامنار ۳- کمیسri بازار ۴- کمیسri کوچه چارسوق کوچک ۵- کمیسri محله سنگلچ و ۶- کمیسri محله شهر نو. از آن پس مسائل مربوط به محلات را که قبلاً در خانه کدخداها فیصله می‌یافت، به صورت اداری درآمده و در همین کمیسariها رسیدگی می‌گردید.

از دیگر کارهای پیرم خان ایجاد اداره تحقیق و تأمینات به منزله اداره آگاهی و اطلاعات امروز بود که در همه امور و همچنین کارهای سیاسی و اجتماعی مردم، از جمله

۱. اعتمادالسلطنه در این مورد در خاطرات خود می‌گوید:

۵ شنبه شانزدهم ربیع الثانی سنه ۱۳۰۱ قمری: «... خلاصه در سر ناهار به شاه عرض کردم تفصیل دیروز و آدم کشتن کنت را مطلع شدید؟ فرمودند: گفتم اصلاح کنند. عرض کردم یعنی مُرده را دوباره زنده کنند و صلح بدهند؟ قتل این بیچاره این بوده است که شخص مقتول سبزی فروش بود. قفس بلبلی داشته است. کنت از هر کس که بلبل دارد. قسی یک قران مالیات می‌گیرد، رفته بودند یک قران این ماه را مطالبه کرده بودند، نتوانسته بود بدهد، کنت پلیس را گفته بود حکماً بگیر. ظاهراً سبزی فروش با پلیس نزاع کرده بود. پلیس او را گرفته به محبس کنت می‌برد. سر او را فلک کرده می‌زنند، فی الفور می‌میرد». (روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، ص ۲۷۹، چاپ سوم، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۵۶، تهران).



کُنت دومونتفورت

روابط اشخاص با افراد و مأمورین کشورهای خارجی، دقت و مراقبت داشت. وی همچنین پلیس سوار و پلیس پیاده را به فرماندهی شخصی به نام مظفرخان اعلم ایجاد نمود. پس از کشته شدن یپرمخان، سهرابخان ارمنی که معاونت وی را عهده‌دار بود جانشین او شد و پس از وی نیز صولت نظام که از فارغ‌التحصیلان مدرسه دارالفنون بود به ریاست نظمیه برگزیده شد. می‌گویند صولت نظام از نخستین کسانی بود که در ایران به باسوا در کردن افراد پلیس توجه نشان داد و آموزشگاهی برای تربیت افسران تشکیل داد. چندی بعد وی جای خود را به قاسم‌خان والی ملقب به سردار همایون داد و بعد از سردار همایون نوبت به وستداهل سوئدی رسید.

اولین آئین‌نامه (نظم‌نامه) رانندگی اتومبیل در ایران همانطور که قبلًا آورده شد، علاءالدوله صدراعظم احمدشاه برای جلوگیری از هرج و مرج در کشور و همچنین نظم در عبور و مرور و جلوگیری از خودسری‌های رانندگان اندک تهران، دست به دامان رئیس نظمیه وقت یعنی وستداهل گردید.



اتومبیل در یکی از کاروانسراهای تهران؛ تمام حواس‌ها متوجه این پدیده عجیب شده!

وستاده‌ل که در سال ۱۲۹۱ شمسی به واسطه تقاضای احمدشاه از دولت سوئد مبنی بر اعزام چند نفر از افسران کارآزموده برای سروسامان دادن به نظمیه تهران و همچنین شناسائی و دستگیری افرادی که با نام کمیته مجازات اقدام به ترور سیاستمداران می‌کردند به تهران آمده بود، در رابطه با مسائل عبور و مرور اولین نظامنامه مخصوص اتومبیل‌ها را با عنوان: «تعمیمات و دستورات نظمیه راجع به اتومبیل‌ها» تدوین نمود و تمام رانندگان موظف بودند به نظمیه مراجعه و پای این ورقه نظامنامه را امضاء نمایند. این نظامنامه در یک صفحه یکرو به فارسی و در پشت صفحه به لاتین برای رانندگان خارجی در ۱۲ بند یا ۱۲ ماده بدین شرح نوشته شده بود:

تعمیمات و دستورات نظمیه طهران راجع به اتومبیل‌ها

- ۱- شوferها باید همیشه، حتی موقعی که راه خلوت است از طرف دست راست عبور نمایند.

تبیلهات و مستودعات نظینه طهران: واحد اتومبیلها

- ۱ - شورف ها باید هسته حق موقبیک را به خلوت است ازطرف دست راست هم رنگ باشد
- ۲ - پیش از اینکه در حمل کند بیواند یا آلت نامه دیگری بر مدد بایست آلت خبر را بسدا کوآزو زده سطین شود که واله آزاد و بدوان مام است در سریعه همچه پرجمیت بایست همراه با انسان حرکت کرده و آلت خبر را بسدا کوآزو زده

۳ - سرعت سید -

تبیلهات، مستودعه و ماده A. نشانه اتومبیلها

- در روز - در شهر و اماكن پرجمیت ساعت ۱۵ کیلومتر در ساعت شر ساعته ۲۰ کیلومتر شیما یا موقع مه و ایار - در جاده های شهر و اماكن پرجمیت ساعت ۱۹ کیلومتر
- ۴ - هر وقت در شهر پیش از پیغام توقف نمایند بایست او لاموتور را از حرکت بازدارانه کنند از زیادی روزگن جلوگردی نموده تا ازدود و کاهش جلوگردی شود همانا از صدای فرق الماءه ماشین هلوگردی نموده و با اثابان آزاد حرکت نمایند
- ۵ - به موقع نزدیک شدن به حیوانات از قلی اسب و قلدر که طبا از صدائی ماشین و بحشت دلوند سرعت سید و انتیفت داده ملزم بحرکت نمایند

۶ - قبیل اتومبیل باید درست و حکم باید

- ۷ - اول غروب آفتاب چهارمها را باید روشن نمایند

- ۸ - در موافقیک ماشین میب و متن پیدا میکند بایستی اتومبیل را در طرف داشت جاده نکاهد از تا اسباب رخت تکاری فراهم ننمود

۹ - همچوquet باید اتومبیل را در جاده با ذره بی صاحب گذاشده بروند

- ۱۰ - شورف ها باید هسته باوس آزانهای تنبیه اطامت کرده و در موافقیک آسم میکند نکاهد از تا سرعت امیر را تخفیف دهد

- ۱۱ - شورف ها باید هسته در صر موقع فرشتجات خود را از قلی تصدیق نمایند و تغیره به آزانهای تنبیه که پیغراحت نمایند از اوانه دهد

تبیلهات

- ۱۲ - مرگه شورف ها از مواد متدرجه فوق تمرد نمایند مواد تیبهات اداری و تسبیب قصائی خواهند شد

اینجانب امضا کننده ذیل از مواد فوق اطلاع حامل نموده ام

Je soussigné F. Varnet désigne spécialement par
locales pour l'examen des connaissances pratiques des conducteurs d'automobile et motocyclette
certifié que le Monsieur Nicolaevitch sujet à Amu
résident à Téhéran, est apte à conduire sans danger pour la circulation publique une
Automobile sur les routes et dans les agglomérations habitées
La foi de quoi le présent certificat lui a été délivré par la Police de Téhéran.
Téhéran, le 18/3/36 F. Varnet

PRESCRIPTIONS DE LA POLICE DE GÉNÉRAL CONCERNANT LES AUTOMOBILES.

- 1 — Les conducteurs doivent toujours, même lorsque la route est libre, tenir leur droite.
 - 2 — Arrêt de débiter un autre véhicule, faire fonctionner l'appareil avertisseur et s'assurer avant que la route soit libre. Dans les virages et les croisements, ralentir à l'allure du pas de l'homme et faire fonctionner l'appareil avertisseur.
- #### ALLURE A OBSERVER
- 3 — Prescriptions contenues dans le règlement des automobiles Art. 8
Le jour : En ville et agglomérations de 10 Km. à l'heure
au dehors : 25 Kile. à l'heure.
 - 4 — La nuit : en brouillard. Sur route en ville ou agglomérations 10 Kile. à l'heure.
 - 5 — Si l'on doit arrêter en ville devant dépasser 5 minutes arrêter le moteur. Eviter les rincés d'huile, pétrographie, etc., fumée.
 - 6 — Eviter les bruits anormaux, du moteur en ville, tel que circuler avec échappement libre.

- 7 — Allumer les lanternes à l'approche de la nuit.
- 8 — En cas de panne de l'auto ranger le véhicule sur le côté droit de la route, afin de ne pas gêner la circulation.
- 9 — Ne jamais abandonner l'auto sur la route ou en ville.

- 10 — Les conducteurs doivent se conformer aux injonctions des agents de police, s'arrêter ou ralentir aux signes faits par ces agents.
- 11 — Les conducteurs doivent, à toutes l'équisition des agents de la police présenter leur permis de conduire, ainsi que le récépissé de la déclaration indiquant le numéro d'ordre délivré par la police.

14 — SANCTIONS PÉNALES.

Les réclamations contre les conducteurs d'automobile qui n'auront pas observé ces prescriptions feront le cas échéant l'objet de peines disciplinaires ou préconisées judiciaires.

Je soussigné Nicolaevitch déclare avoir lu et compris les présentes ci-dessus.

۲- پیش از این که در حرکت به حیوان یا آلت نقاله دیگری برسد، بایستی آلت خبر را به صدا درآورده و مطمئن شود که راه آزاد و بدون مانع است. در سریچ های پر جمیعت بایستی به سرعت پای انسان حرکت کرده و آلت خبر را به صدا درآورد.

۳- سرعت سیر

تعمیمات مندرجہ در ماده ۸ نظامنامه اتومبیل ها

در روز- در اماكن پُر جمیعت ساعتی ۱۰ کیلومتر و در خارج شهر ساعتی ۲۵ کیلومتر. شبها یا موقع مه و ابر- در جاده های شهر و اماكن پُر جمیعت ساعتی ۱۰ کیلومتر

۴- هر وقت در شهر بیش از پنج دقیقه توقف نماید، بایستی اولاً موتور را از حرکت بازداشت، ثانیاً از زیادی روغن جلوگیری نموده تا از دود و کثافات جلوگیری شود. ثالثاً از صدای فوق العاده ماشین جلوگیری نموده و با اشماپمان (دنده) آزاد حرکت نمایند.

۵- در موقع نزدیک شدن به حیوانات از قبیل اسب و قاطر که طبعاً از صدای ماشین وحشت دارند، سرعت سیر را تخفیف داده ملایم حرکت نمایند.

۶- ترمز اتومبیل باید درست و محکم باشد.

۷- اول غروب آفتاب چراغها را باید روشن نمایند.

۸- در موقعی که ماشین عیب و علتی پیدا می کند، بایستی اتومبیل را در طرف راست جاده نگاه داشته تا اسباب زحمت عابران فراهم نشود.

۹- هیچ وقت نباید اتومبیل را در جاده یا در شهر بی صاحب گذارده بروند.

۱۰- شوferها باید همیشه به آوامر آزان های نظمیه اطاعت کرده و در موقعی که آمر می کنند نگاه داشته یا سرعت سیر را تخفیف دهند.

۱۱- شوferها باید همیشه در هر موقع نوشته جات خود را، از قبیل تصدیق نامه و غیره، به آزان های نظمیه که می خواهند تفتیش نمایند ارائه دهند.

تبیهات

۱۲- هرگاه شوferها از مواد مندرجہ فوق تمدّد نمایند مورد تبیهات اداری و تعقیب قضایی خواهند شد.

اینجانب امضاء کننده ذیل _____ از مواد فوق اطلاع حاصل نموده ام.



وستادهال سوندی

با اعلام و به اجراء گذاشتن این آئین نامه و پیگیری وستادهال و آژانهای سوار و پیاده اش، تا حدودی نظم به معابر، کوچه ها و خیابان ها بازگشت. ولی هر روز به تعداد اتومبیل ها و ورود کمپانی های جدید به تهران افزوده می گشت.

اولین کمپانی اتومبیل در تهران، کمپانی فورد امریکایی بود که با خرید دو دهنه مغازه در خیابان اکباتان، فعالیت خود را شروع نمود و هم زمان متقاضیان دریافت اجازه نامه «گواهینامه» رانندگی که مشکل از تجارت و بازاریان، خصوصاً در شکه چی ها بودند، با هجوم خود به نظمیه، نظمیه چی ها را کلافه کرده بودند، وستادهال را برآن داشت تا مقدمات طراحی و چاپ تصدیق نامه (گواهینامه) و همچنین استخدام افرادی برای گرفتن امتحان رانندگی از آنها را پی ریزی نماید.

اولین کسی که در ایران به عنوان افسر آزمایش شروع به کار نمود، شخص فرانسوی است به نام «کلین» که امضاء او تا سال ۱۳۰۳ در پای گواهینامه ها به چشم می خورد. هنوز جوهر نظامنامه (آئین نامه) اول وستادهال خشک نشده بود که در سال ۱۹۲۶ به همراه چاپ اولین گواهینامه، دو مین آئین نامه وستادهال در داخل گواهینامه های صادره که به صورت دفترچه ای چهار برجی و در هشت صفحه خلاصه می شد، در چاپخانه

غره آه اتومبیل بان شناخته پیشود در ورق
رسیدی ک اداره نظیره میدهد معین خواهد شد

هویت مالک

اسم و محل سکنای مالک باید هر اتو موبیل به روف

جنلی و انتخاب نسب شده باشد

چرا غیر

در قسمت جلوی هر اتو موبیل باید دو جرایح
که نور اتمسفری باشد نصب شده در عقب دارای یک
صفحه فلزی باشد که غرمه اتوموپیل بروی آن درج و
پرسط یک جرایح نوری قرآن بان روشنائی داده شود -
صفحه مزبور بطور چوبی استیکتر درسی ساییطر
عرض خواهد بود و ذرمه اتو موبیل هم بر قم ایرانی و
هم بر قم فرنگی بزیک سفید در متن سیاه روی صفحه
ساقیانه از مقوش خواهد گردید

تصدیق تعلمه لیاقت اتو موبیل چیزان

احدى حق اتو موبیل ایرانی ندارد مگر اینکه از طرف

نظم انتظام

اتو و بیلگیا

شرایط براء انداحت

مالک هر اتو موبیل قبل از آنکه آن را در مابر
عمومی براء بیندازد باید یک درجه اندیشه بدارد
نظیره ارسال غاید و چنانچه آن اتو موبیل برای سرویس
عمومی باشد اجازه نامه دولت را بایدارانه دهداداره
اظاهیه نماید ورقه رسی رسیده اعلامیه را باو تسلیم
خواهد داشت

اسم و محل سکنای مالک اتو موبیل باید در ورق
اعلامیه قید شده باشد

آنها مطمئن باشد

طریقه حرکت

آمویزی باید همیشه در تند و کند درین

حرکت خوداختیار و سلطکامل داشته باشد هر رفعه

کے آمویزی مانکن است باعت و قوع خادمه با

خلاف نظم و پا انکه مراحم نردد عمومی شود سورجی

باید حرکت آمویزی را بطيه و بلطفه توقيت ماید

دو ساعت و کذر های تیک پا پر جهیت درجه سرعت

باید باندازه حرکت قدم اسان باشد

سرعت

در هیچ صورت و موقع شدت سرعت پیش از

ساعی پاپز و هزار از مطر (دو فرسنه و نیم) هنگام

روز در هفته همچوی با تقاطعی هه دارای جمعیت

باند سلحفی ده هزار مطر (یک فرسنه و دو نیم)

آلات مختلفه مخصوصه بحرکت دادن آمویزی
و آلات شانه و آلتی که حکم فرمایی حرکت آمویزی
است و همچنان زون ها و آلات تند و کند درین حرکت

آن همیشه باید بعیب نبوده و بخوبی آن ها را

محافظت نمایند
آمویزی باید غالبا حرکات الات مختاره و
منها را امتحان نموده بطوریکه همیشه از محنت عمل

جامعة كفر

گشته از دستورات این نظام امامه آنچه راجح بالات نائل و ترتیب سیر انها در معاشر علومی در نظام اسلامی علیحده ذکر شده است یا تو میلیا نیز

۱۰۷

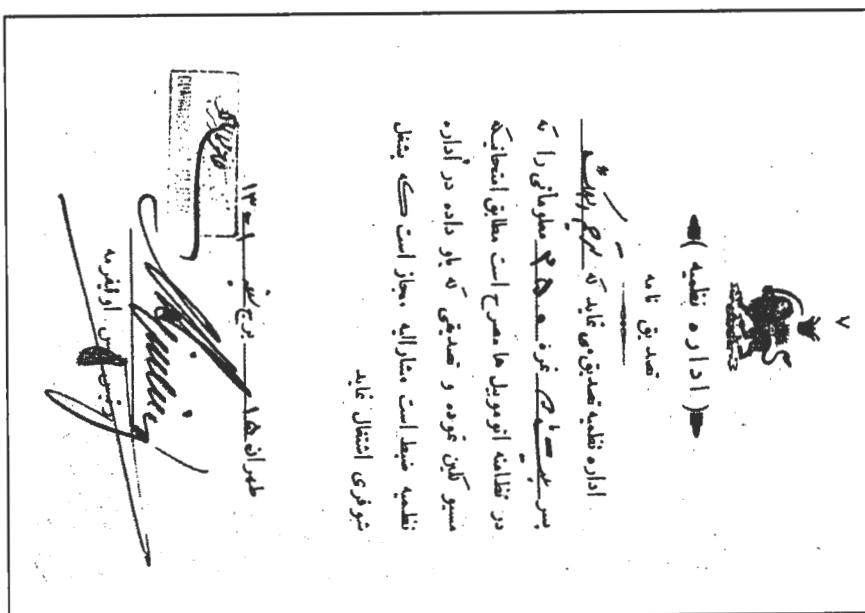
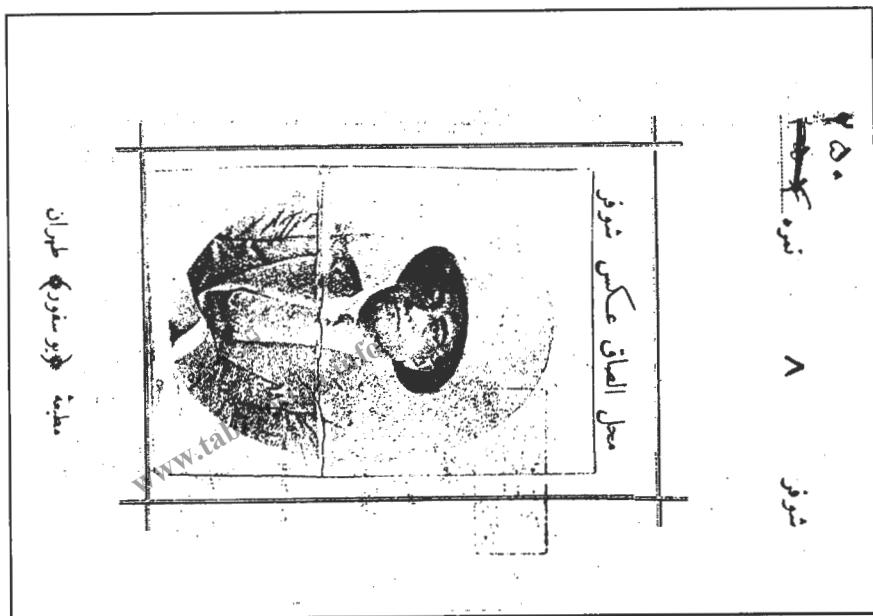
شکایت نامه هایی که بر علیه اتوکو میلیجین ارائه شد
لدى الاقضى مورد تبیین اداری یا تعقیبات

خواهد بود

در موافق لازمه د پايد تزديك شدن افوموييل
اعلان شود لازم است بوق آن را بعضا در آوريد
تعقیف در صحبت هر کات ماشین
افوموييل چه هبجوقت نبايد از افوموييل دور
شود مگر بس از مجرمي داشتن احتياط لازمه در
جلو كبرى هر حاده با براه افاذن بيسوچي افوموييل

و حامیوں میں سے ای ایوبس - انومیاہی بزرگ کے مسافر حمل
میکنڈ برائی راہ اندھن ازویں ہلی مسافروں کے
منظما درساعت میں حر کت می کنند پایہ اجرازہ ناہی
مخصوص درست دانتہ باشد

از اولین تصدیق‌نامه‌های صادر شده





از اولین تقدیمهای صادرشده

(مطبعه بوسفور طهران) به چاپ رسید. در روی جلد دفترچه عکس شور و نمره (شماره) گواهینامه و در صفحه پشت جلد آرم شیر و خورشید و در زیر آرم، نظمه‌ی تهران درج گردیده بود، و در پائین اداره نظمه‌ی تصدیق کرده بود: که آقای... نمره.... معلوماتی را که در نظامنامه اتومبیل‌ها مصرح است (تصریح شده) مطابق امتحانی که مسیو کلین نموده و تصدیقی که به او داده در اداره نظمه‌ی ضبط است، مشارالیه مجاز است که به شغل شورفی اشتغال نماید.

البته این دفترچه که بقطع ۹×۱۶ سانتی‌متر بود، بیشتر برای رجال و درباریان و نمایندگان خارجی صادر می‌گردید. این نظامنامه تقریباً به گذار اوّلین قوانین راهنمائی و رانندگی در تهران شد، هرچند که با قانون‌شکنی از سوی ادلشکوه‌چی‌ها و رانندگان روبرو گردید، ولی در سال ۱۳۰۰ شمسی با تشکیل «اداره پلیس اونیفرم نظمه» و شعبه‌ای به نام «شعبه آلات ناقله» و برگزیدن اوّلین رئیس راهنمائی به نام فتح‌الله‌خان بهنام مقابله با بی‌نظمی شکل تازه‌ای به خود گرفت.

فتح‌الله‌خان بهنام با ده نفر پاسبان که آن‌ها را از بین آژانس‌های اداره پلیس انتخاب کرده بود کار نظم عبور و سروسامان دادن به‌وضع موجود را شروع نمود.

مشخصه‌ی مأموران راهنمائی با پلیس نظمه‌ی آن بود که مأموران راهنمائی فقط بازوی‌بند سفیدی را به بازوی چپ بسته و با کفگیر سفیدی در سر چهارراه‌ها به‌انجام وظیفه می‌پرداختند، و نه تنها مسؤول نظم عبور و مرور اتومبیل‌ها بودند، بلکه مسؤول درشکه‌ها، گاری‌ها، قطارهای شتر، چرهای دستی نیز بودند. به قول «عین‌السلطنه» که در خاطراتش می‌نویسد: هیچ شهر به‌مانند شهرهای ایران نیست، که تمام وسائل حمل و نقل و آلات ناقله از اول خلقت تا حال، در آن در حرکت باشند. شما از یک خیابان در شهر طهران که عبور می‌کنید، می‌بینید حمال‌ها به راه‌های بسی طویل، حمل بار و آذوقه می‌کنند، طبق‌کش‌ها که با سر خود حمل همه‌چیز می‌نمایند متصل در عبور هستند. الاغ‌ها با بارهای گچ و آجر و هیزم و غیره و قطار شترها و... و... تمام عرض خیابان را احاطه کرده و در حرکت هستند و صدای بوق اتومبیل‌ها از دو طرف بیرون می‌آید و شترها و الاغها و قاطرها هم بنای رقص را می‌گذارند!

و اداره آلات ناقله با ده نفر پاسبان با چنین وضعی روبرو بود و موظف به‌ایجاد نظم در خیابان‌های شهر.

نظامنامه وستدائل

این نظامنامه تا چهار سال بعد از کودتا و به حکومت رسیدن رضا شاه، یعنی تا اوایل سال ۱۳۰۴ شمسی مورد استفاده قرار می‌گرفت، تا این‌که با توجه به گستردگی فضای شهری و ارتباطات درون و بیرون شهری و هم‌چنین ارتباط روزافزون کشور با ممالک غربی، بهویژه اروپا، وسائل نقلیه با سرعتی چشمگیر رو به افزایش گذاشت. عرض شدن سریع خیابان‌ها بهویژه خیابان‌های اصلی شهر، آسفالت و سنگفرش شدن آن‌ها و ایجاد خطوط اتوبوسرانی در داخل شهر و حومه و همچنین ملشین‌های کرایه و تبدیل سریع طوله‌های اسبان کالسکه‌ها و درشكه‌ها به کاراز لوح خانه‌های اعیان و اشراف و بروز روزافزون مشکلات شهری بهویژه در امر عبور و مرور، باعث گردید در اردیبهشت ۱۳۰۴ نظامنامه جدید دیگری توسط سرهنگ محمدخان درگاهی بنام «نظامنامه اتومبیل بیشنهادی سرهنگ درگاهی رئیس کل تشکیلات نظمیه مصوبه هیئت محترم وزراء عظام» منتشر گردد.

این نظامنامه در ۳۶ صفحه شامل ۵۷ ماده، اولین آئین‌نامه جامع و مدقّق است که در آن به تمام مسائل مربوط به عبور و مرور و حواشی آن توجه داشته و علاوه بر مقررات رانندگی، به مواردی چون: قوانین تاکسیرانی یا اتومبیل‌های کرایه، اتوبوسرانی، اتومبیل‌های دریستی (آزانس‌ها) که هر کدام امروزه دارای سازمانی جداگانه می‌باشد و یا اتومبیل‌خانه‌ها (پارکینگ‌ها)، مکانیکی‌ها، باج راه (عوارضی‌های امروز) و حتی مسائلی که امروزه با این جمعیت عظیم در تهران ۱۴ میلیونی به همراه سه میلیون اتومبیل و نزدیک به ۳/۵ میلیون موتورسیکلت رعایت نمی‌شود، توجه داشته، از جمله: آلدگی هوا، آلدگی صوتی، ویرازدادن در خیابان‌ها و یا بسیار گازدادن و جالب‌تر این‌که مسافر طلبیدن توسط راننده در خیابان‌ها و سر چهارراه‌ها که همه روزه شاهدش هستیم جرم محسوب شده و رانندگان خاطری به خاطر همین مسافر طلبیدن به ۳ الی ۵ قران جریمه و یا به یک شبانه روز حبس محکوم می‌گردیدند. این آئین‌نامه که اصل آن در موزه خودرو «متعلق به بنیاد مستضعفان» موجود می‌باشد، توسط شادروان تیمسار دکتر حسام الدین خرمی «چشم پزشک» که مطب اش سالیان درازی در چهارراه عزیزخان تهران قرار داشت به این موزه اهداء گردیده و متن آن بدین شرح است:

نظامنامه اتو میل

پیشنهادی سرهنگ محمد خان درگاهی

رئیس کل تشکیلات نظامیه

مصوبه هیئت محترم وزراء عظام

مورخه اردی بیست و ماه

۱۳۰۴

سلیمان

(۳)

اجازه نامه

نایابت - نمره ورقه هریت - سن - محل سکنی

صاحب اتومبیل لید شود

ماده - ۳ - تقاضانامه هائی که باداره نظمه

میرسد در صورتیکه دارای شرایط مقرر در

ماده (۴) این نظامنامه باشد اجازه بگزارند اختن

اتومبیل داده خواهد شد

(نهمه)

ماده - ۴ - اتومبیلهای شخصی و کراپاید

با نفره و دارای بیغور سری باشد نفره هر

اتومبیلی در درجه ^۱ صفتگاه فارزی زمینه سیاه یکی

بطول ۰۴ و عرض ^۱ سانتیمتر باخط خوانا

و رنگ سفید، فارسی و ورانه و دیگری بطور

۳۰ و عرض ۱۳ سانتیمتر نوشه و در عقب

بلدیه را اخذ نموده باشد

هویت صاحبان اتومبیل

ماده - ۵ - در اظهاریه رسمند رجده در

ماده (۱) اسم س نام خالو او وه - اسم پدر -

(کرایه) قشی پیشود

و جلو اتومبیل نسب خواهد شد در روی درب

هر اتومبیل عمومی باخط سفید و خوانا کده

تقاضانامه اتومبیل در شهر و حومه



ماده - ۱ - کسی نمیتواند بیک با جندستکه

اتومبیل را بیندازد مگر آنکه قیلاز قصد خود را موجب

اطهاریه رسمی، اداره نظمه را مطلع و جواز

گمرک را از آن تماید و مبلغ مالیاتی که برای

این کار باید ادا شود برداخته علامت (بلایه)

(۱۴)

شود مادام که آن اتومبیل تحت تعمیر است

نمره مزبور بان نصب خواهد بود و از حمل بار و مسافر ممنوع است بس از خانمه تعمیر اتومبیل را به تعیب مربوطه آورده نمره تعمیری را تحریل و نمره اصلی را بان نصب می نمایند.

نمره مو قتی

ماده س۸ - هر اتومبیل چی کرایه
داخل شهر مشود راننده اتومبیل باید به محض دریک گفیف چرمیست صندلی اتومبیل چی اویند
مشودیه استثناء آیچه که از طرف اداره نظمه مجاز ورود اتومبیل را به تعیه مربوطه اداره نظمه کردیده اتومبیل چی نمیتواند نمره با اعلانی خروج از شهر محدودی حاضر شده عزیمت خود را اعلام و نمره اورور مسترد دارد

نظمه نامه و تعریفه

ماده ۹ - نظمه اماهه و تعریفه هر اتومبیل چی کرایه
دریک گفیف چرمیست صندلی اتومبیل چی اویند
مشودیه استثناء آیچه که از طرف اداره نظمه مجاز آورده نمره مو قتی بان نصب نماید و هنکم به اتومبیل خود نصب یا اشیاء دیگری را حمل نمایند.

نمره تعمیر

ماده س۷ - هر اتومبیل که محتاج برترت مشود صاحب آن باید باداره نظمه اطلاع پنهان تا بوسیله مأمورین نظمه نمره معمولی اتومبیل اخذ و نمره تعمیر که بخط فرم ز روی : مقدار معینه بار و مسافر بقول نخایند

(۱۳)

(نظافت)

ماده ۱۰ - بکار اداختن اتومبیلی کرایه که شرایط استحکام و نظافت را کاملا دارا نباید ممنوع است هر اتومبیل کرایه باید محل نشین چرمی و تعمیر داشته باشد

(۱)

از طرف اداره نظارتیه هنین شده است

تفصیل

ماده ۳۴ - هر یک ماده یک مرتبه ولدی -
الاخصانه بیشتر اتومبیل هایی کرایه از طرف
دامادرین نظمه عورما تقدیش خواهد شد

موارد ممنوعیت

ماده ۳۵ - کلبه اثربیله داره اراده ذیل
از کارکدن نظر غیر از این ماده ممنوع شد
۱) مون سریع و نزهه نداشته و اگر
دامته باشد قطعنی شد .
۲) احتجاج بکار انداماتن اتومبیل (نیز رجی
در ماده ۳ نظرنامه) وجود موجع مراجعته به اموریں

(۲)

استحکام چراغ

ماده ۱۰ - کلبه اتومبیلهای شخصی و

کرایه را قبل از یکار انداماتن باید باداره نظمه

آورد به نظر مخصوص قی مرسانید که پس از تصدیق به صحت واستحکام مانعین (سایر

ادوات نمره شود

قسمت جلو هر اتومبیل باید دارای دو چراغ
بوده که نور آنها سفید و روی شیشه در قسمت
نصف لووانی برینک سیاه باشند پوشیده شده
و در عقب یک چراغ برق فروز که از پشت
طرف پنمه مجاور نورسفید بعد نصب شده
باشد .

اوراق لایر

ماده ۱۱ - صاحبان اتومبیل کرایه باید
اوراق ذیل را برای هریک از اتومبیلهای خود
برای مسافرین با اعابرین احتمال حضر یابد
دامته باشد
۱) ابزاره کامه بکار انداماتن اتومبیل
تخصیل نمایند
۲) یک نسخه لوح نظمه و قوه که

۱۱۰

(۴)

۶) اتومبیل که علاوه برایه و جواز
کمرک را نداشته باشد

دست ندارند و با تقدیم نام آنها استرداد شده
منوعند - هلاوه مکلفند در موقع استخدام
با اخراج اتومبیل چی، اداره نظمه را در ظرف
جهل و هشت ساعت مطلع سازند .

دفتر صاجبان اتو میل

ماده ۱۷ - صاجبان اتو میل کرایه مراتب

ذیل را در دفتر مخصوص درج خواهند

نمود . اسم پدر - نام خانواده - تابعیت

۱ - اسم - اسما پدر - نام خانواده - تابعیت

محمل سکنی - تحریرورقه هویت - و نمره

اتومبیل هاییکه از طرف اداره نظمه معین شده

است . ۳ - پیش‌بینیه اتو میل که بهریک

از اتو میل چیزها داده میشود

پیصره - مندرجات دفتر مربیو را پاید داشتا

مرتب و منظم بوده و برای ارائه بساموریت

نظمه حاضر باشد - صاجبان اتو میل مکلفند

بس از بسته بعدن هر یک از صفحات دفتر

(۵)

ادوات لازمه
ماده ۲۶ اسکیه اتو میلهای کرایه بلیداری
لاینک بدکی وزنگیر زمستانی برای جرخ
باشد.

موارد مسویت مالکین اتو میل

ماده ۲۶ - صاجبان اتو میل در موقعی که

بعود اتومبیل خود را از کار باز داشته و با

بعنوانی باید نظمه را از قصد خود آگاه سازند

در موقع تغییر منزل و انتقال یا تعیین اتو میل

حاليه نیز باید سه روز قبل نظمه را مطلع دارند

همچنان صاجبان اتو میل نشووند اتو میل چی

که تصدیق نظمه را نداشته باشد استخدام

کند . استخدام و اخراج اتو میلهای

ماده ۲۶ - صاجبان اتو میل از استخدام

اتومبیل چهاری که تصدیق اداره نظمه را در

(۱۰)

- شرایط اتومبیل‌جات
ماده ۲۰ - برای اشخاصی که میخواهند
راندن اتومبیل را خود قرار دهند شرایط
خوب لازم است
- ۱ - سن کمتر از ها سال بیاند
 - ۲ - صحت مناج
 - ۳ - عدم معروفیت به علاد اخلاق
 - ۴ - دادن انتظامات ذیل و أحد تصدیق نهاده

- ۱ - مهارت کامل‌گرد راندن اتومبیل
ب - شناسائی و فضیلت کامل بالات و ادوات مادی
ج - داشتن عالمانه عبور و مرور و سایر
نظمات متعلق با اتومبیل رانی و قاطل صروف شهر
د - شناختی حیاتانها و قاطل صروف شهر

www.tarikh-e-iran.info

(۱۱)

بوجهه ذیل این صفحه را امضاء کرده و پس از
بسه شدن کلیه مفعمات دفتر را تحویل اداره
نظمی نموده در این دوره دفتر جدید رسید
دفتر تحویلی را دریافت داردند

مسافروت خارج شهر

- ماده ۱۱ - اتومبیل های عمومی که قصد
مسافروت پیش از ۱۵۰ فرسنگ را دارند باید قبل
از عزیزیت به محل به اتومبیل خودرا به شعبه
موربوله اداره نظمه آورده بسایه رساییده در
سورت هی عیسی بودن و داشتن لوازم و بالات
پذکی بمسافروت مشغول ره میباشد زمینه
چرخهای موتور دار
ماده ۱۲ - صاجبان چرخهای موتور دار
برگزینی ذغال و شیره که میخواهند شخصاً تصدی
راندن ماشین خود بشوند باید قبل از راندن
ماجهن های خوده تحصیل تصدیق نهاده اداره
نظمی بتعیین

(۱۲)

رفتار اتومبیلچیان

لهده ۳۳ - اتومبیلچیان مکلفند مقررات ذیل

را رعایت نمایند.

۱ - حسن سلوک تعیت بسوارین و احتراز

از هر شگونه رسانه ادب

ب - در موقعی که سافر دارند نباید

داخل اتومبیل استعمال دخانیات یا صرف غذا

نمایند.

ج - کروک اتومبیل را مطابق میل مساوی

بالا زده با پنجه ایستاد

داده ۲۴ در موردی که اتومبیلچیان

مرتکب خلاف نشونند مقررات ذیل درباره آنها

اجرا خواهند شد

۱ - اتومبیلچیانی که مرتكب خلاف نشوند

در ظهر تقدیق نهاده آنها قید خواهد شد

قطعه از آنها به تقدیق نهاده در ماده ۳۰

ب - اتومبیلچیانی که دعوهای خلاف از

آنها پرور نمایند و مدرجات نظمنامه را زیارت

نظامنامه سرهنگ درگاهی / ۸۹

(۱۱)

مشود که تصدیق نهاده اکمال تحریلات فنی و

راندن اتومبیل را از آنها داده و امتحانات لازمه

را بخوبی از عهده بر آیند

ب - تصدیق نهاده درجه دوم با شخصی داده

مشود که از عملده امتحانات فنی و راندن

اتومبیل بر آیند

ج - تصدیق نهاده درجه سوم با شخصی داده

مشود که فقط در راندن اتومبیل امتحانات

لازمه را بدهند

بعضه - اتومبیلچیان اتومبیلی که راید

لائق معلومات لازمه برای تصدیق نمره ۳ را

دارا باشند و تصدیق نمره ۳ آنها داده تغواص

شد - همراه داشتن تقاضانامه و عکس

ماده ۲۲ - اتومبیلچیان باید سوراخ عکس

خود را بورقه تھاضا نایمه ضمیمه نمایند که بلك

قطعه از آنها به تقدیق نهاده در ماده ۳۰

و قطعه ثانی در دفتر عکس و قطعه ثالث بورقه

تقاضانامه الصاف شود.

(۱۴)

نظمیه دارای شبان مخصوصی باشد

مسافر طلبیان یا عاریه دادن
ماده ۳۷ - اتومبیل چیز حق ندارند که
مسافر بطلبند یاراندن اتومبیل خود را موکلا
به دیگری واگذار نمایند و همچنین نمیتوانند
اشیاء و لوازی که برای راندن اتومبیل اختصاص
باشند داده شده بدیگری بدهند

محافظت افراد و الات

ماده ۳۸ - کیه الات اتومبیل از قبیل
دانه راندن تورموز (درول) چرخ و رمان همیشه
باید هی غیر بود و بخوبی بخوبی حفظ شده باشد
اتومبیل چی هزاره باید حرکات آلات مختلطه
و تورموز هارزا استخوان نموده در سالم بودن
حرکات آنها مطمئن باشد

طریقه حرکت

ماده ۳۹ - در ناطقی که بیش از پنجاه
قدم مردم نیست اتومبیلچی مکفس است سرعت
قدم و حسنه المدهد از طرف راست حرکت
باید بسانان باکنجه و مطلق دستور اداره

(۱۳)

نکند اداره نظمه آنها را از این عمل منوط

خواهد داشت
ج - اتومبیلچیان که چهار مرتبه خلاف
از آنها بیور نموده باشد اگر تا مدت یکسال
بس از آخرين خلاف مرتسک خلافی نشوند
بصدق نامه آنها بدون درج خلافهای گذشته
تجزیه خواهد شد

تصدقیقانه ممالک خارجه

ماده ۴۵ - اتومبیل جمهوری که از خارج
داخل خاک ایران مشروند به محض ورود باید
تصدقیق خود را با مقننه داره مربوطه نظمیه
 محل بررسانند - اینچنانی مذکور میجانی و برای
مدت مشتمله اعتبار خواهد داشت - در صورتی
که مدت اقامت از شنماه تجاوز نماید باید از
اداره نظمه محل تصدیقانه خاله را تحسیل نمایند
نظافت اتومبیلچیان عمومی و نشان آنها

ماده ۴۶ - اتومبیلچیان اتومبیل های کرایه
باید بسانان باکنجه و مطلق دستور اداره

(۱۵)

(سرعت سیر)

ماده ۳۹ میدر هیچ صورت و موقع برای
اخذ و تسليط کامل داشته باشد و هر موقع که
آتو میل ممکن است باعث وقوع حاده باخلاف
نمایم با مراسم تزدید عمودی شود حرکت
آتو میل را بطيه بلکه متوقف نماید
در عمار و گذر های تناک پایه جهودت حرکت
آتو میل باید حتیماً بقدر حرکت قدم انسان
پایانی داشت.

حق تقدم در حرکت

ماده ۴۰ در چهار راه و تلقی جادهها
حق تقدم با آتو میل است که در شاه راه عبور
ناید و آتو میلهای که در کوچه ها و جاده
خطای تناک تر وارد خیابان میشوند قبل از
ماضین خود را باید بقدر قدم انسان رسانیده و
با احتصار بجهارهایها و پیچ های اوتومبیلچی موئیله
متغیر آتو میلی که در خیابان وسیع نر در
حرکت بوده برود

(۱۶)

(سرعت سیر)

ماده ۴۱ میدر هیچ صورت و موقع برای
سر (آتو میل) پیش از ساعتی دو فرسنگ
(۹ میل) هنگام روز در داخل شهر باقاط
پیش جهودت تجاوز ناید بلکه و در شب با
حواقعی که هوانه دار و تاریث است ساعتی
پیش فرسنگ و دو تلت (۶ میل) باید حرکت
نهایی و پیشنهاد رسانیده لغو کردن ماشین خود
و خارج شهر در صورت کم جمعیت

بودن معاشر سرعت سیر اتو میل در روز در
ساعتی بهار فرسنگ (۶۴ میل) ناید تجاوز
شاید و هنگام عبور ساعتی به فرسنگ (۶۱)
پیش از خارج شهر

ماده ۴۲ میدر هیچ صورت و موقع از
سرعتی بهار فرسنگ (۶۴ میل) ناید تجاوز
شاید و هنگام عبور ساعتی به فرسنگ (۶۱)
پیش از خارج شهر

ماده ۴۳ میدر موقع لازمه و قبل از
رسیدن بجهارهایها و پیچ های اوتومبیلچی موئیله
حقوق دستی یا برقی تزدیک شدن خود را باید
احتصار کند

(۱۸)

موظف است که مخصوصیت یا مجروه را بسیله
اتومبیل خود بهزدیگرین بست مامورین اداره
نظمیه یا اداره امنیه ارساند

احتراز از ایجاد وحشت

ماده ۳۵ - در محل های بر جمعیت
اتو میگیران باید از باز نمودن گاز و حرارت
که موجب تشتت حواس جمعیت باشد احتراز
نمایند

اشیاء فراموش شده مسافر

ماده ۳۶ - بیان از هر سری حتی العقدور
قبل از اشکه سالمن دوچرخه باشند اتومبیل
جیان مکلفند و داخل اتومبیل خود را تفحص
نموده هر کجا شیق را مسافرین فراموش کرده
باشند اینها ره کرده و اگر مسترد باشند
اشیاء فراموش شده بصاصبیش ممکن باشد در
ظرف بست و چهار پیامت تسلیم اداره
نظامیه نمایند

(۱۷)

بصره - اختلال خبر بوسیله بوق باشکال
دیگر از قبیل فریاد نمودن و سوت زدن یا
آلات دیگر ممنوع است

اشارات لازمه

ماده ۳۳ - در مواقع عبور از چهارراه
ها و پنج ها و تصادف با موافق که تنظیف
در سرعت حرکت یا نکاهداشتن اتومبیل را
ایجاد نیماید او میلچی باید بوسیله دراز نمودن
دست تصدexo درا یه اتومبیل بارشک، که از عقب
من آید اعلام دارد که از سرعت سر خود
باکاهند

وقوع سوانح

ماده ۳۴ - در موقع وقوع سانجه که
 بواسطه حرکت اتومبیل واقع شود رانند.
مکف است بلاطده توچ نموده منتظر ورود
مامورین پاپس باشند چنانچه محل و نوع سانجه
خارج از منطقه مامورین پلیس باشد رانند

(۳۰)

رضايت مسافر احدي را در داخل اتومبيل يا

بهلوی خود بنشاند

سواري روی رکب اتومبيل معنوی است

(پذير قفن مامورین نظميه)

ماده ۴۰ - اتو مبيلچيان در هیچ مورد
نمی توانند از پذير فتن ماوهون نظميه کلاماور
انجام خدمتی هستند استثناع نهایند مگر و قی که

مسافر داشته باشند

تعیین ایستگاه

(بار)

است

ماده ۴۱ - ایستگاه و عدد آتو مibileهاي که
در هر يك از آنها تهطل يابيد توقيت تعیین از
طرف اداره نظمه و وزارت پلیسي و پژوهش و
آتو مibileهاي که نفوذ اتفاق نمایند خواهد شد
و قفل جنازه بواسطه اتومبيل کرایه معنوی
ماده ۴۲ - اتو مibileها در ایستگاه هماطور

ذکر شده است تعavor نکند

ماده ۴۳ - اتو مibileها در ایستگاه فوق العاده

که متوجه می شوند يابيد پشت سر هم در يك
صف قرار گردد و از حدود ایستگاه تجاوز ننمایند

(۱۹)

رعایت حفظ الصحیه

و بعقصد رسانیدن مسافرین

ماده ۴۷ - اتو مibileچيان مجبور بیستند که
اشخاص است و کسانی که خودشان يا بارو اشیاء
آنها باعث کشافت و خراب شدن اتومبيل شود
با اشخاصی را که حیوانات هماره دارند پذير نمایند
در صورت قبول يابيد بمقصد بوسانند - حمل
و نقل جنازه بواسطه اتومليل کرایه معنوی

(۳۱)

پذیرفتن مسافر

ماده ۳۴ - اتو میلچیان نزی تو اند سادامی که در استکاه هنوز قافت هستند از قول مسافر امتاع و رزنه و نیز هذکام عبور اگر مسافر قبول نمودند باید بعده برسانند

منه تو قفت در هایر
با گفیدار رجوع پنهاند

در این صورت اتو میل چی باید بدون مطالبه کرایه اضافه مسافر را پکیمسار باساند خود دیگر نست اتو میل چی باید او را بعده اولیه خود بدون ایند کر ایضاًه مراجعت دهد وظیفه اتو میلچیان در ایستگاه آنان بامر مسافرو موکت و کنار راه باشد ماده ۴۵ - در ایستگاه اتو میلچیان باید باستند در صورتیکه عده آنان کافی باشد میتوانند برای حراست ضروری غیرت نمایند امتاع پرداخت کرایه

ماده - ۶۶ - بس از رساندن مسافر خاده ۷۶ - تسبیں نمی و تغیر فرخ اتو میل

(۳۲)

مقصد اتو میل چی مطالبه وجه کرایه

خراءد داشت و هر کاه مسافر امتاع نداشید اتو میل چی باید آزان پس با کمیتاز یار اججه بندايد هر کاه اتو میل چیان بیش از آنچه مطابق تعریف ذیهن هستند مطالبه نمایند مسافرین باید اوان

ماله ۴۶ - اتو میلچیان از نکا هداعنی

او میلچیان خود در هایر عمومی غیر از قاطلی که مجاز کردیده اند محدود نمک آنکه تو قفت آنان بامر مسافرو موکت و کنار راه باشد در مقصر خود نشسته با تردیک اتو میلچیان باید باستند در صورتیکه عده آنان کافی باشد میتوانند برای حراست ضروری غیرت نمایند اتو میل چیان از مطالبه وجهی بعنوان انتقام مسنو عنده

تعزیه

www.tatbarestan.info

نامه مالک دیگری نمی بواند آن اتومبیل بجز را
استخدام کند و هر کاه مالک، بدون جهه از
تسلیم رضایت نامه اسپیکاف بنایداداره نظمه و رسید گشی
نموده در صورتی که استنکاف مالک بدون

مدرک و عذر موجهمی باشد تصدیقی که بمنزله

رضایت نامه باشد به اتومبیل چی خواهدداد و
متخلص مورد تعقیبات قضا فی واقع خواهد
شد -

بابه ۸۴ - اتومبیلچان پیغارد اروز خلاف.
جلب نمیتواند ولی مامورین نظمه حضور آنها
را برای موقع دیگر اخطلار می نمایند و این
صورت عکفند در ساعت مقرره حاضر شوند
مگر در موقع شکایت مسافرین یاد رفیع ارتکاب.
اتومبیل چی تصریف لازم تسلیم می دارد که
به جنجه ها جایت یاد رفیع ارتکاب که نوافسی
در مامورین آنها مشاهده کرده احتمال خطسر
داشته باشد یا این که تصدیق نامه نداشته

خدماتی

باشد
تحصیل رضایت نامه
ماده ۵ - هر کاه اتومبیل چی بواسطه ای
مبالغی با مقصد اخساری به اتومبیل وارد نماید
اداره نظمه بمحض تھاضی مالک سواد را برداشت
مامورین پلیس و تصدیق لازم را به مالک

خدماتی

ماده ۵ - اتومبیل چی بواسطه ای
مبالغی با مقصد اخساری به مالک
اداره نظمه بمحض تھاضی مالک سواد را برداشت
رضایت نامه نسبتینه و قبول از ارائه رضایت

(۴۹)

(۴۰)

خواهد داد که مدرک دعوای خود در معاشر کم
هرار دهد

آنرا حرامش نماید
منع توپ قدر سر از باری

ماهه ۶۴ - ... اتومبیل چیان ممنوع شد از این
که اتو میل خود را در سر از باری ها نگاه
دارند

محل کارخانهای تعمیر اتومبیل

ماهه ۵۵ - تا سیس، کارخانه های تعمیر
اتو میل در معاشر تنشک و کم و سمت منور ع

است

محل اتو میل خانه

ماهه ۶۱ - دائز نسون دن اتو میل خانه
دارند و چراغ فر در عقب هم داشتا روشن
در معاشر تنشک و کم و سمت مطلقاً منور ع
است

چراغ توپ قدر

ماهه ۵۳ - اتو میل هائی که شب در راه بر

توقف می نمایند یا در اینها کوچک طرفین جلوی
چراغها بر ق مقدم اتومبیل روش نگاه
دارند و چراغ فر در عقب هم داشتا روشن
باشد

توپ آتش

مجازات

ماهه ۷۰ - متخلفین از مواد این نظام اقامه
مورد تنبیه و تغییرات قانونی خواهد شد

ماهه ۵۳ - چنانچه اتو میل چی پیغام
موافق از اتومبیل خود پایه شود پایه داده اوتور

<p>یک الی سه نفر</p> <p>سیر س عبارت است از طی مسافتی —</p> <p>از نقطه ب نقطه دیگر</p> <p>مسافرین پاییز از سوار شدن آتومبیل</p> <p>جی را از مقصد مطالع سازند</p> <p>مسافر اگر آتومبیل را از ایستگاه بدر ب منت خود احضار نماید پایان یکهران احصار گند و سوار شود پاید دو قرآن برای مطالع او پیداراز ماداکه اتو میلن مسا فر را به مقصد زرسایده امداده حتی در بوقت از پیه ندارد ساعتی در شهر و اطراف شهر بیست قران است</p> <p>در صورتی که آتومبیل بیش از سه نفر گنجایش داشته باشد های هر یک نفر مسافر اضافه یکهران بر نرخ علاوه مشود</p>	<p>۲۷</p> <p>تعریف و نرخ آتومبیلهای عمومی</p> <p>قامت اول — قیمت سیر (کورس)</p> <p>در داخل شهر و باغات و خانه های</p> <p>اطراف</p> <p>۱ — از اول آذن تا ز جهار از شب گذشته . . . (چهار ساعت از نوروز) و قوان</p> <p>۲ — از چهار از شب گذشته تا یک ساعت بعد از نصف شب</p> <p>۳ — از یک ساعت بعد از نصف شب تا طلوع آفتاب</p> <p>۴ — توقيع پایام مسافر تا پنج دقیقه آزاد تویز از آن هر ده دقیقه سی شا هی</p>
--	---

قسمت دوم شهر خارج دوم		از طهران به		پایانی به نظر	
۱۴۰)	گنجیابش داشته باشد هر یکنفر یک قفران	اماهه میشود	اماهه میشود	نه	نه
۱۴۱)	توقف پیش از ده دقیقه هر ده دقیقه سی شا هی به از بیک ساعت از شب گرد شده به بعد به قیمه نرخ یک قران	دو زور	دو زور	نه	نه
۱۴۲)	از طهران به امیر آباد - دولت آباد - منصوریه - چالدرز - هجر آباد - خرا بخته - رفن	«	۸	اقران	اقران
۱۴۳)	از طهران به ابن بابویه ، اللکس ، تبرستان .	دوسره	دو	عالیکس	عالیکس
۱۴۴)	عباس آباد ، خانی آباد ، سلمانیه قصر افجار ، دولهان پیوه ، فرج حب جعید آباد ، قلعه مر غی ، امامزاده حسن ، یوسف آباد ، جی بر یانک	هزار	هزار	هزار	هزار
۱۴۵)	اسفندیاری .	هزار	هزار	اللکس	اللکس
۱۴۶)	در صورتی که اتومبیل پیش از سه نفر کنبعاً داشته باشد برای هریک نفر مسلو یک قران از روده میشود	دوسره	دوسره	دوسره	دوسره
۱۴۷)	از طهران به زرگنده - نظام آباد - دروس -	دو	دو	دو	دو

(۳۲)

(۳۱)

یک الی سه نفر	داشته باشد برای هر یک نفر مسافر اضافه سواران علاوه میشود	سلسلت آباد - حضرت عبدالعظیم پاولت آباد - قصر فیروزه - هاشم آباد عضد المالک رفتن
۱۰	از طهران به باگ فر دوس درب بالا - سعد آباد	۱۴ قوان
۲۰	باگ فر آباد - در پلند - امام زاده قاسم نیاوران - فرمانیه - اوین - امین آباد - مجید آباد - قاسم آباد - نارملک - رفتن	۱۷
۳۵	در صورتی که اتوموبیل بیش از سه نفر که باشد برای هر یک مسافر اضافه دوران علاوه میشود	۳۶
	در صورتیکه اتوموبیل بیش از سه نفر گنجایش داشته باشد برای هر یک نفر مسافر اضافه فرجه آباد - سوخت خصار سوهاشت - کن - فرج آباد - سوخت خصار روزن - دوسه	۳۳
	از طهران به تهریش و نک ، دین آشوب - مبارک آباد چیز رقیطیه باش فر دوس در پیانی رفتن	۳۰ قوان
	اتوموبیل در نقاط لوق بیست دویله باید مجانی توقف نماید و پس از انتظام مدت فرجه آباد - سوخت خصار	۱۵
	که اتوموبیل بیش از سه نفر گنجایش گنجایش داشته باشد ای هر یک نفر مسافر	۳۰

(۳۶)

پلک الی
سنه نظر
۱۴ د

از قلهک بالملکس به
سوهانک - مجید آباد - اوین
ایضا » » » » دو سره
در صورتیکه اتومبیل بیش از سه نظر
گنجایش داشته باشد برای هر یک نظر

۱۴

د

مسافر اضافه یک نظر ان علاوه میشود
از تجربیش یا بالملکس به
دریند - قصر مملک - اما فراده قاسم یکسره
گنجایش داشته باشد برای هر یک نظر

۹ د

د

۷ د

د

۵ د

د

۴ د

د

۳ د

د

۲ د

د

۱ د

د

۰ د

د

(۳۳)

اضافه چهار قرآن علاوه میشود
در تقطیم کوره مسافر حق بی ساعت توقف
دارد و پس از آن هر ده دقیقه دوقران
قسمت سوم - در شاهیر اذات

از قلهک بالملکس به
قطره سجیر - رستم آباد - ضر ایخه
تجربیش - دیز اشیب - باغ فردوس
دروب پائین سلطنت آباد یکسره
ایضا » » » » دو سره

۶ قرآن
۹ د

د

در صورتیکه اتومبیل بیش از سه نظر
گنجایش داشته باشد برای هر یک نظر
اضافه یک نظر ان علاوه میشود
از قلهک بالملکس به

۷ د

د

ایضا » » » » دو سره
در صورتیکه اتومبیل بیش از سه نظر
گنجایش داشته باشد برای هر یک نظر

۱۰ د

د

نیاوران - اما فراده قاسم - دریند -
جعفر آباد - سعد آباد - باغ فردوس
دروب بالا - اسد آباد - بارک آباد - ارجاع

۹ د

د

ایضا » » » » دو سره
فروزاندوسو هانک - مجید آباد
مسافر اضافه یک قرآن علاوه میشود
از تجربیش به
گنجایش داشته باشد برای هر یک نظر

۱۰ د

د

۱۳ د

د

در صورتیکه اتو میل بیش از سه نفر گنجایش داشته باشد برای هر یک هریک تلفر مسافر اصالت یک فران علاوه میشود

در شعیر از ایات ساعتی ازیک کی سه نفر بیست و سه قران است در صورتیکه اتو میل بیش از سه نفر گنجایش داشته باشد برای هر یک تلفر اضافه مسافران علاوه میشود اتو میل های عمومی باشد بام اتفاق اداره نظمه نظمه نموده و میزان کرایه که مناسب بازرس

تعیین شود

است میزان کرایه منوط است بر حایت مسافر و اتو موبایل

این نظام امدادی متعلق بر ۷۵ ماده است پشمیر ایات با از ایستگاه قلهک و تجریش پیاطدیگر پالحقات آن راجح تعیین نرخ کرایه اتو میل در عوارض مالیاتی باید راه بهداه اتو موبایل این اطفالی که با اولوای خود سوار می شوند چه در داخل شهر و چهه در خارج شهر تاسن ده مالکی معااف است و از ده تا پانزده سالگی نصف قیمت کرایه یک نفر مسافر اضافه

بدون شک از خواندن این نظامنامه یا آئین نامه و مقایسه آن با امروز شگفت زده شده اید! خیاباها و محله های مثل: بهجهت آباد، عشرت آباد، امیر آباد، جمشید آباد، یوسف آباد، مهر آباد، جلالیه (پارک لاله امروزی)، امام زاده حسن، ضرابخانه، قله ک، زرگنده، اوین، نارمک و بالاخره تجریش و شمیران همگی محله هایی بودند که خارج از شهر محسوب می شدند و کرایه وسائل نقلیه در داخل شهر با اتومبیل سه یا چهار قران بود و برای خارج شهر، یعنی محلاتی را که نام بردیم ۳ یا ۴ برابر قیمت داخل شهر!
 علاوه بر آن نرخها در روز که از طلوع تا غروب محاسبه می گردید یک نرخ، و در شب نرخی دیگر و در نیمه شب یا به قول آن روزها: ^{بعلان از نصف شب}، یکی دو ریال گرانتر محاسبه می شد. و یا این که به عنوان مثال: ماده ۲۷ نظامنامه حقوقی که مسافر طلبیدن توسط راننده را جرم تلقی کرده (یعنی دقیقاً آلدگی صوتی) و جریمه و حتی زندان برایشان در نظر گرفته بود، در حالی که امروزه اگر گذرتان به میدان های بزرگ شهر از جمله ولیعصر و ونک و دیگر میدان افتاده باشد، خیل راننگان را مشاهده خواهید کرد که با پارک دوبله و حتی تا وسط خیابان در حواشی میدان ضمن فریاد زدن مسیر و مقصد خود، کم مانده است که یقه عابر را بگیرند و به زور سوار ماشین خود کرده و به مسیر یا مقصدی که نمی داند کجاست ببرندش!

و یا ماده ۲۹ که حتماً از خواندنش خنده تان گرفته، آنجا که تصریح می کند در معابر و گذرهای تنگ یا پُر جمعیت، حرکت و سرعت اتومبیل باید حتماً بقدر حرکت قدم های انسان باشد... و کجا یند آن خدابیا مرزها که امروز سر از خاک برآرند و راننگان جوان و حتی میان سال امروزی را ببینند که با چه سرعتی در همان کوچه های تنگ و باریک قدیمی در حرکتند و نه بچه می شناسند و نه بزرگ، نه پیمرد و نه پیززن... و چه خانواده هایی را که داغدار نمی کنند، و چه نان آور خانواده ای را معلوم و یا خانه نشین نمی سازند.

تکنولوژی ای که خیلی زود در این سرزمین جای خود را باز کرد ولی متأسفانه هنوز که هنوز است پس از یکصد سال، فرهنگ استفاده از آن با وجود هزینه های فراوان و تخصیص بودجه های هنگفت سالانه و ایجاد سازمان های عریض و طویل، در بین مردم جانیفتاده و جالب آن که امروزه وسیله ای عمومی به نام مترو هم در چند سال اخیر در تهران بزرگ به راه افتاده ولی متأسفانه از آموزش فرهنگ سوار و پیاده شدن از آن خبری

در رسانه‌ها و صداوسیما نیست، و حتماً شما خواننده گرامی در هنگام سوارشدن به آن در ایستگاه‌های مبدأ و یا پیاده‌شدن در بین راه شاهدگرفتاری‌ها و در درسراهاش بوده‌اید. به‌ویژه در ایستگاه‌های مبداء که جوانان به‌محض بازشدن درها چنان برای فتح صندلی‌های خالی هجوم می‌برند که نادرشاه برای فتح تخت طاووس هجوم نبرده بود! و این‌ها گونئی می‌خواهند تخت طاووس جدید دیگری را آن‌هم نه در هندوستان بلکه در ایستگاه مترو و فقط حداقل برای ۲۰ الی ۳۰ دقیقه طی مسیر، فتح کنند و برایشان نیز اصلاً مهم نیست در این مبارزه و هجوم ناگهانی چند نفر افراد سالخورده یا بیمار را به زمین و زیر دست پا بیندازند، یا به در و دیوار و اگن بکوبند. تازه‌پس از فتح الفتوح خود و نشستن بر روی صندلی‌ها لبخند ملیحی هم حاکی از پیروزی بر افراد ناتوان و سالخورده و یا احیاناً معلول و جانباز بر لب‌هایشان نقش می‌بنند، و یا آن‌که بعلت پُربودن واگن‌ها عده‌ای در ایستگاه‌های بین‌راه به در و دیوار آن آویزان می‌شوند که مسؤولین مترو، عده‌ای را برای چاندن آن‌ها به داخل واگن‌ها استخدام کرده‌اند که هنگام سوت کشیدن درهای الکترونیکی، آنانی که بین درب‌ها گیر کرده‌اند را با فشار به داخل واگن و روی بقیه مسافرین که در حال خفه شدن هستند هُل دهند تا درها بسته شود و قطار به راه خود ادامه دهد. خلاصه این‌که خدا به داد چند سال دیگر مان برسد.

اولین کارشناس ایرانی و مسؤول دائره آزمایشات رانندگی

شاید شما خواننده عزیز مثل خیلی از همشهربان برای خرید لوازم ورزشی برای خود یا خانواده، گذرتان به خیابان و میدان منیریه که محل بورس لوازم ورزشی است افتاده باشد و یا این‌که ساکن یا کاسب همین محله باشید و چشمتان به کوچه‌ای بن‌بست با نام انشاء که کمی بالاتر از میدان، تقریباً رو به روی خیابان میامی کمی پائین‌تر قراردارد خورده باشد. کوچه‌ای که نامش در روی یک کاشی سفید با خط خوش نستعلیق نقش بسته و پس از هفتاد الی هشتاد سال، با توجه به تغییر نام کوچه به شهید کریمی طینت، بر روی دیوار باقی است و همسایگان و کسبه اطراف هم شاید تا به حال از خود نپرسیده باشند که چرا نام این کوچه انشاء است و اگر منظور از نام انشاء همان درس دوران دبستان و دبیرستان است، چرا تاریخ و جغرافی یا دیکته و یا علم الایشیاء و حساب و هندسه و

عربی نشده است؟ و یا این که اگر نام شخص است، او که و چه کاره بوده است؟ محله امیریه و منیریه که از محلات قدیمی و اعیان‌نشین دوره قاجاریه می‌باشد، در دوره رضا شاه به واسطه بنای کاخ مرمر در چهارراه پهلوی پائین سابق (تقاطع خیابان‌های امام خمینی و ولی‌عصر) (عج) کنونی) رونق بیشتری گرفته و بیشتر رجال و خوانین و امراء ارتش و نمایندگان مجلس برای این که در همسایگی شاه سکونت داشته باشند به این محله نقل مکان نموده و در خانه‌های بزرگ و مشجر آن سکونت گزیده و یا با خرید باغات شروع به ساخت و ساز منازل آجری به جای خشت و گل کرده و هر کدام با توجه به پست و مقام خود نام خود را بر کوچه‌ها و معابری نهادند که هنوز نام بسیاری از آن‌ها بر این کوچه‌ها و خیابان‌ها باقیست. مثل کوچه و ستادهال «وستادهال» سوئدی که در جنوب غربی میدان منیریه قرار دارد، یا کوچه سرهنگ شبیانی که پانصد متر پائین تر قرار گرفته، یا کوچه جهانبانی که در خیابان البرز قدیم و شهید اسدی‌منش امروز قرار دارد.

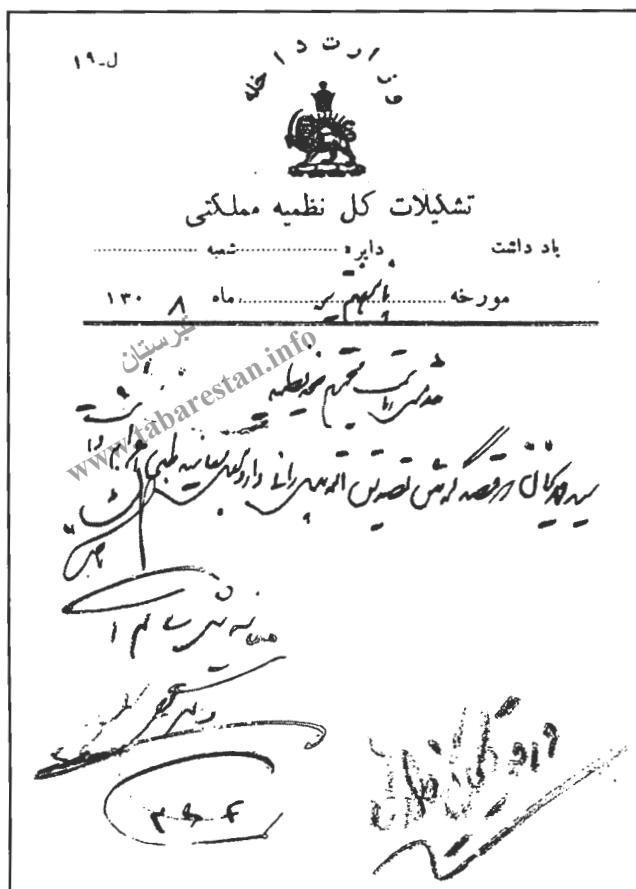
بازگردیم به کوچه انشاء؛ ناصرخان انشاء اولین کارشناس اتومبیل‌های سواری و کامیون‌های بارکش که آن روزها با نام (کامیون دنده سه‌تُن) شناخته می‌شد و همچنین اولین ممتحن ایرانی است که با افتتاح اداره آلات ناقله همکاری خود را با نظمیه شروع نمود. (۱۳۰۴ شمسی).

وی قبل از آزمایشات فنی و رانندگی گواهینامه‌های پایه دوم (پایه یکم آن‌زمان) و پایه سوم (۲ شخصی امروز) ابتدا متقاضیان را طی نامه‌ای با امضاء خودش به اداره صحیه نظمیه (بهداری شهربانی) و همچنین برای نداشتن سوء‌پیشینه به نظمیه معرفی می‌نمود، و متقاضیان پس از قبولی در معاینات و نداشتن سوء‌پیشینه مورد آزمایش رانندگی توسط وی قرار می‌گرفتند. البته، با قوانینی چون ۱۸ سال سن تمام، برای گواهینامه پایه سوم (۲ شخصی) و ۲۳ سال تمام برای پایه دوم (پایه یکم امروزی) و ۳ قطعه عکس، قوانینی که امروزه نیز مورد اجراء قرار می‌گیرد.

ناصرخان بعدها با توجه به روی کارآمدان کارشناسان جوان و تحصیلکرده علوم مکانیکی و رانندگی از این کارکناره گیری و با شهرتی که پیدا کرده بود به نمایندگی از شهرستان انزلی به مجلس شورای ملی و بعدها به مجلس سنا راه یافت، که گویا چندین دوره نیز نماینده بود.



ناصرخان انشاء در ۱۸ سالگی



خدمت ریاست محترم صحیه نظمه
سید مهدی یخان که قصد گرفتن تصدیق اتومبیل رانی دارد برای معاینه طبی اعزام داشت.
ناصر انشاء

نکته جالب درباره او این که در بین همه رجال ساکن در این محله یا منطقه (منطقه ۱۱ کنونی) تنها کسی است که دو کوچه به نام وی موجود می باشد. کوچه اول در خیابان منیریه رو به روی مسجد فخریه کمی پائین تر و کوچه دوم هم که در زمان نمایندگی مجلس سنا و نقل مکان به خیابان سپه سابق (امام خمینی) خیابان باستیون غربی (صلع غربی فروشگاه ارتش و سازمان اتکا) نیز به نام وی، یعنی انشاء می باشد که هنوز هم با همین نام باقی مانده است.

هجوم کمپانی‌های اتومبیل‌سازی به ایران

یکی از کسانی که باعث بازشدن پایی کمپانی‌های خارجی سازنده اتومبیل به ایران شد، شخصی است به نام «سید احمد میر سپاسی». وی که شوفر ساده حسن و ثوق‌الدوله نخست‌وزیر وقت بود و بعد از راننده مخصوص احمدشاه گردید، طی چندین سفر به همراه شاه به اروپا، با هوشیاری و زیرکی خاص خود، موفق به آشنائی با رؤسای چندین کمپانی سازنده اتومبیل گردید و با توجه به نفوذ خود، موفق به گرفتن تسهیلاتی برای ورود آنان به ایران شد، و از این راه، به اعتبار و ثروت فراوانی دست یافت. وی با توجه به اطلاعات فراوان خود در مورد رانندگی و انواع مختلف اتومبیل‌لر آن زمان، در دوران نخست‌وزیری رضا شاه به عنوان مشاور و مباشر کل تسليحات‌قشون مشغول شد و تا درجه سرگردی نیز ارتقاء یافت. او بعد از این شغل نیز کناره‌گیری کرد و به کار آزاد برای خودش پرداخت، ولی همچنان از حمایت‌های دریار برخوردار بود و از ثروتمندان بزرگ ایران به شمار می‌رفت.

مرحوم جعفر شهری در کتاب «تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم» می‌نویسد: اولین سری اتومبیل‌هایی که وارد تهران شدند، اتومبیل‌های سواری فورد کروکی بودند که سرعتشان از چهل کیلومتر در ساعت تجاوز نمی‌کرد و چون گیربکس و جعبه‌دنده‌ای برای پائین یا بالا بردن فشار و قدرت موتور نداشتند، امکان استفاده از آن‌ها فقط در سطوح هموار و صاف می‌سیّر بود و به هیچ وجه در جاده‌های شیبدار (سربالا) قابل استفاده نبودند. همچنین در سرمازیری‌ها هم به دلیل آهرمی بودن ترمز، و از آنجا که امکان کنترل اتومبیل به طور کامل وجود نداشت، چاره‌ای جز پیاده‌شدن مسافران و سبک‌کردن اتومبیل نبود.

در سال‌های بعد، تدریجیاً سواری‌های گیربکس‌دار و کامیون‌های دارای دیفرانسیل با ظرفیت‌های مختلف به ایران آمدند که نوعی از آن‌ها به نام «گراهام پیج» به دلیل داشتن ترمزهای روغنی، لاستیک‌های بادی (قبل‌آن‌ها لاستیک‌ها توپر بودند) و پمپ باد (تلمبه دستی) جهت پنچرگیری مورد توجه قرار گرفتند. سقف اتومبیل‌های اولیه، همه کروکی و تقریباً شبیه سقف درشکه بود و گلگیرها یا شان نیز شبیه گلگیر درشکه و روی چرخ‌ها برگردان شده بود، و چون دینام و باطری نداشتند طبیعتاً چراغ‌های آن‌ها توسط گاز کاربیت و با کمک کبریت روشن می‌شد. مثل اولین چراغ‌های گازی که در زمان



اتومبیل هندلی ساخت فرانسه در سال ۱۹۲۷ میلادی



۱. اتومبیل قدیمی^۱

۱. اتومبیل فوردکروکی و راننده‌ای با کت چرمی و کلاه خلبانی. نکته جالب در این عکس این است
چرخ‌های یک طرف اتومبیل توپر و طرف دیگر بادی می‌باشد.

قاجاریه بر روی تیرهائی سوار کرده و در خیابان‌های چراغ‌گاز (امیرکبیر) و ناصریه نصب و راه‌اندازی گردید که با گاز کاریت کار می‌کردند. بوق آن‌ها هم عبارت بود از بوقی شیبوری که با لاستیکی گلاوب مانند در انتهای آن‌ها توسط فشار دست به صدا درمی‌آمدند دقیقاً مثل بوق درشکه‌ها و کالسکه‌ها که باید با دیدن هر عابر مرتب به صدا درمی‌آوردن.

این اتومبیل‌ها فاقد استارت بوده و توسط میله‌ای آهنه از بیرون و جلوی اتومبیل به نام هندل روشن شده و هنگام به حرکت درآمدن و یا توقف، تکان‌های شدید داشتند و فقط در هوای معتمد قابل استفاده بودند.

قیمت هر اتومبیل سواری با اندکی اختلاف نسبت به نوع و همارک آن بین سیصد تا سیصد و پنجاه تومان بود که با پنجه‌تومان پیش قسط، امکان تهیه آن برای شهروندان وجود داشت. فقط قیمت «سواری لاری» شصتصد تومان بود که یک‌پنجم آن را به عنوان پیش قسط دریافت می‌کردند و خریدار می‌توانست بقیه را به اقساط طویل‌المدت پردازد.

گران‌ترین اتومبیل‌های اولیه «گراهام‌پیچ» بود که دوهزار و پانصد تومان قیمت داشت و با پانصد تومان پیش قسط، به مقاضیان خرید، تحويل داده می‌شد که همراه با اتومبیل مقدار زیادی لوازم یدکی، دو حلقه زاپاس، یک جعبه آچار، یک تلمبه باد، یک چراغ سیار همراه بود و جوائزی نظیر ساعت مچی یا بغلی، فندک و کت چرمی و قوطی سیگار و تسبیح و جاکلیدی به خریداران اهداء می‌شد. نکته جالب در میان هدایای کمپانی‌ها به خریداران، اهداء گُت چرمی یا بارانی بود که دلیل این نیز آن بود که اتومبیل‌ها چون همه دارای سقف برزنتی (کروکی) بودند و در مقابل باد و باران آسیب‌پذیر، برای جلوگیری از خیس‌شدن شوفرها، البسه فوق به آنان اهداء می‌گردید، و رانندگان با پوشیدن این کت‌های چرمی یا بارانی‌ها و با گذاشتن کلاه‌های خلبانی بر سر و زدن عینک‌های دودی، خود را به هیبت خلبان‌ها درمی‌آورند، و به‌پُزدادن به دیگران می‌پرداختند.

آمار و ارقام تعداد وسائل نقلیه در دهه اول حکومت رضا شاه و قیمت آنها

در دهه اول قرن چهاردهم شمسی و شروع حکومت رضا شاه، گسترش و تعریض خیابان‌ها به سرعت ادامه پیدا کرد و همزمان سیستم حمل و نقل شهری و بین‌شهری نیز وارد دوره جدیدی شد.

تاكسي، اتوبوس و ميني‌بوس و بارکش‌های موتوری جای خود را کم کم باز کردند، به طوری که طبق آمار روزنامه اطلاعات در مورخ هشتم مهرماه ۱۳۰۵ تعداد وسائل نقلیه موجود در تهران بدین شرح اعلام شد:

تعداد وسائل نقلیه: اتومبیل‌های کرایه ۴۳۲ دستگاه - اتومبیل‌های بزرگ که متعلق به خارجی‌ها و مشغول به کار است ۱۰۸ دستگاه - اتومبیل‌های سفارتخانه‌ها کوردیبل‌ها و دیپلماتیک ۳۶ دستگاه - موتورسیکلت شخصی ۱۳۵ دستگاه - موتورسیکلت کرایه ۴۳ دستگاه - دوچرخه شخصی ۶۱۵ دستگاه - جمع کلیه اتومبیل‌های موجود طهران به استثناء اتومبیل‌های قشونی، وزارت مالیه، ارزاق که نمره‌بندی مخصوص دارد ۱۱۴۰ دستگاه می‌باشد.

اتومبیل‌های وارد

وزارت مالیه فهرست اتومبیل‌های سواری و بارکش‌هائی را که در سال‌های ۱۳۰۲ و ۱۳۰۴ وارد ایران شده به شرح زیر به وزارت فواید عامه ارسال داشته است.

در ۱۳۰۲ کامیون‌های متفرقه ۴۵ دستگاه (قیمت ۲۵۱۶۴ تومان) اتومبیل ۳۹۲ دستگاه (قیمت ۲۴۲۱۸۰ تومان) در ۱۳۰۳ بارکش‌های متفرقه ۱۰۳ دستگاه (قیمت ۷۳۶۸۰ تومان) اتومبیل ۵۲۹ دستگاه (قیمت ۳۰۰۰۵۰ تومان) در ۱۳۰۴ کامیون‌های متفرقه ۴۹۲ دستگاه (قیمت ۴۸۸۱۸۲ تومان) اتومبیل ۱۱۱ دستگاه (قیمت ۷۰۲۸۷۵ تومان).



(اطلاعات ۸ مهرماه ۱۳۰۵)

تعداد کامپون های متفرقه ۴۰۴ در ۱۳۰۴ تومان) در دستگاه (قیمت ۴۸۸۱۸۷ دستگاه ۲۹۲ اتومبیل ۱۱۰ دستگاه (قیمت ۷۰۲۸۷۵ تومان).

قیمت اتومبیل در دنیا
ایتالیا رتبه ششم را در میان مالکی که اتومبیل می‌سازند حائز شده و در سال ۱۹۲۵ تعداد جمله هزار اتومبیل نهیه کرده. آمریکا حد مرتبه پیشتر و کانادا یکصدو هشت هزار، فرانسه سالی ۱۷۷ هزار، اما قیمت ها اختلاف زیاد دارند و حد متوسط قیمت اتومبیل در کشورهای سازنده بقرار زیر است:

آنژوونی	قیمت هر دستگاه	۷۵۷
دلار		
کانادا	قیمت هر دستگاه	۴۶۹
دلار		
ایتالیا	قیمت هر دستگاه	۹۱۷
دلار		
انگلستان	قیمت هر دستگاه	۱۰۱۴
دلار		
فرانسه	قیمت هر دستگاه	۱۶۲۲
البان	قیمت هر دستگاه	۱۱۱
دلار		
(هر دلار تقریباً یک تومان است)		

تعداد وسائل نقلیه اتومبیل های گرایه ۴۲۲ دستگاه. اتومبیل های بزرگ و کوچک که متعلق به خارجی ها و مشغول کار است ۱۰۸ دستگاه - اتومبیلهای سفارتخانه ها مخصوص کوردیلها و دیلماتیک ۳۶ دستگاه موتورسیکلت شخصی ۱۲۵ دستگاه - موتورسیکلت گرایه ۴۲ دستگاه - دوچرخه شخصی ۶۱۵ دستگاه جمع کلیه اتومبیلهای موجود طهران باستثناء اتومبیلهای قسوس وزارت مالیه (ارزانها) که نزد پیندی مخصوص دارد ۱۱۴۰ دستگاه می‌باشد.

اتومبیل های واردہ
وزارت مالیه فهرست اتومبیل های سواری و بارکش هائی را که در سنت ۱۳۰۲-۱۳۰۳ و ۱۳۰۴-۱۳۰۵ وارد ایران شده است بشرح زیر به وزارت غواص عامله ارسال داشته است:

در ۱۳۰۲	کامپون های متفرقه ۴۵
دستگاه (قیمت ۲۰۱۶۴ تومان) اتومبیل ۲۹۲	
دستگاه (قیمت ۲۲۲۱۸۰ تومان) در ۱۳۰۳	بارکشن های متفرقه ۱۰۳
دستگاه (قیمت ۷۷۶۸۰ تومان) اتومبیل ۵۲۹	۳۰۰/۰۵۰ دستگاه (قیمت



اعیان و اشراف عصر پهلوی اول، با اتومبیل‌های خود در بیابان و عزم شکار.

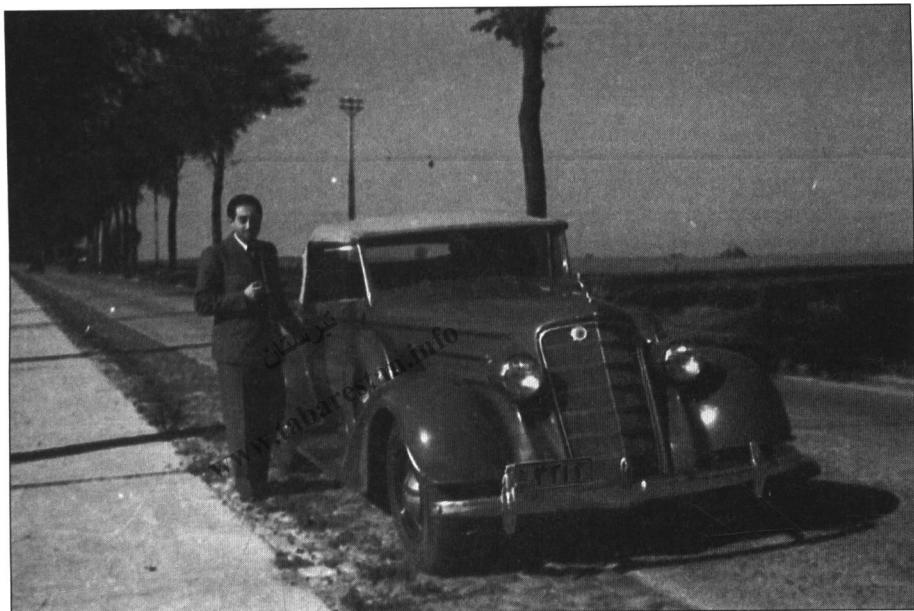




باریند پشت یک خودروی پارک شده.

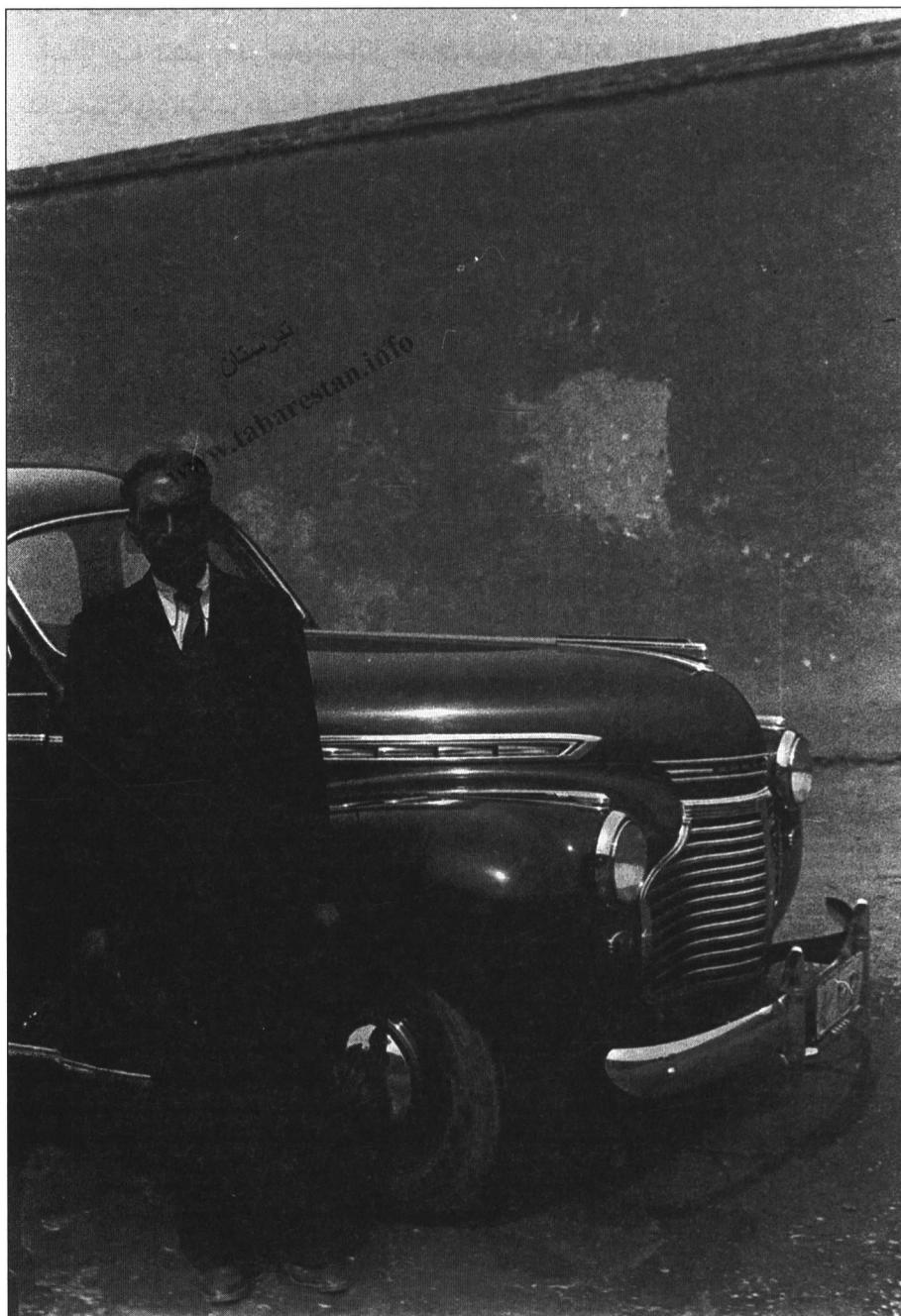


فراوانی دوچرخه و تک ماشین پارک شده، کجا رفتند دوچرخه‌سوارها؟!



دارندگی و برازندگی!





روزگار پهلوی دوم و عکس انداختن در کنار اتومبیل شخصی

قیمت اتومبیل در دنیا

ایتالیا رتبه ششم را در میان ممالکی که اتومبیل می‌سازند حائز شده و در سال ۱۹۲۵ تعداد چهل هزار اتومبیل تهیه کرده است.

آمریکا صدمترتبه بیشتر و کانادا یکصدو شصت هزار، فرانسه سالی ۱۷۷ هزار. اما قیمت‌ها اختلاف زیاد دارند و حدّ متوسط قیمت اتومبیل در کشورهای سازنده به قرار زیر است:

اتازونی قیمت هر دستگاه ۷۵۷ دلار.

کانادا قیمت هر دستگاه ۴۶۹ دلار.

ایتالیا قیمت هر دستگاه ۹۱۷ دلار.

انگلستان قیمت هر دستگاه ۱۰۱۴ دلار.

فرانسه قیمت هر دستگاه ۱۶۲۲ دلار.

آلمان قیمت هر دستگاه ۲۱۱۹ دلار.

«قیمت هر دلار تقریباً یک تومان است.»

در سال ۱۳۰۸ حدود ۹۰ کارخانه مختلف اتومبیل‌سازی، به ایران اتومبیل صادر می‌کردند که در این میان آمریکائی‌ها دارای اوّلین مقام صادره‌کننده به شمار می‌آمدند. تعداد اتومبیل‌های موجود در این سال به حدود هفت‌هزار دستگاه از انواع اتومبیل‌ها رسیده بود که در خیابان‌ها و جاده‌های خاکی و شوسه ایران به‌رفت‌وآمد مشغول بودند و سالانه دو میلیون و پانصد هزار دلار اتومبیل و لوازم یدکی به‌شروع‌مندان ایرانی فروخته می‌شد که این رقم برای هر شرکتی، رقمی بزرگ و رویائی به شمار می‌آمد.

روزنامه اطلاعات در سال ۱۳۰۸ طی مقاله‌ای انتقادی اعلام کرده بود: تنها در این سال تعداد ۱۵۲۲ دستگاه اتومبیل سواری و ۱۱۰۵ دستگاه کامیون و اتوبوس و مینی‌بوس، طبق بیلان گمرکات، وارد ایران گردیده که در هیچ مملکتی این همه مارک‌های مختلف وجود نداشته و در هیچ کجای دنیا چنین آش درهمی «شله قلمکار» پیدا نمی‌شود که در ایران وجود دارد. این همه مارک‌های مختلف نتیجه هوی و هوس مردم است. بسیار مشاهده می‌شود که یک نفر در عرض سال، شش رقم اتومبیل با شش مارک مختلف عوض کرده باشد، بدون آنکه علتی جز پیروی از هوس داشته باشد.

رقابت بین سفارتخانه‌ها در مورد اتومبیل‌های آخرین سیستم

در دهه‌های گذشته قبل از انقلاب اسلامی در ابتدای هر سال میلادی کمپانی‌های کشورهای سازنده اتومبیل برای بازاریابی، اقدام به تعویض اتومبیل‌های سفارتخانه‌های خود در سراسر دنیا نموده و جدیدترین اتومبیل‌های تولیدی خود را (آخرین سیستم) به عنوان نمونه جهت سفر و کارداران و دیپلمات‌های خود به اکثر کشورها اعزام می‌نمودند و مردم اتومبیل‌های جدید را در سال نو میلادی، در رفت‌وآمد به سفارتخانه‌ها مشاهده می‌کردند. آن‌گاه کسانی که به قول معروف‌زاد استشان به دهانشان می‌رسید، از جمله رجال، درباریان و کارخانه‌داران بزرگ‌برای سفارش اتومبیل مورد پسند خود به کمپانی‌های مستقر در تهران مراجعه و اقدام به سفارش آن برای خرید می‌کردند.

از جمله کشورهایی که توسط سفارتخانه‌های خود در این رقابت شرکت داشتند عبارت بودند از: امریکا، انگلیس، فرانسه، ایتالیا و آلمان. جالب این‌که سفارتخانه



اتومبیل شورولت دیبر اول سفارت زاپن در دهه ۱۳۳۰. راننده مرحوم عباس رحمانی نژاد

کشورهایی که تولیدکننده اتومبیل نبودند هم توسط سفرا و دیپلمات‌هایشان در این رقابت شرکت نموده و سعی می‌کردند زیباترین و مجلل‌ترین اتومبیل‌ها را برای ایاب و ذهاب خود و خانواده‌هایشان در تهران مورد استفاده قرار دهند که نوعی ابراز تفاخر تلقی می‌شد.

ورود اوّلین کامیون استاندارد به ایران

اوّلین کامیون‌هایی که به ایران وارد شدند، کامیون‌های بُرُب و داغانی بودند که از طریق کشورهای عراق و سوریه - که از نظر تجاری ~~بهاروپا~~^{www.tabarestan.info} نزدیک‌تر بودند - به ایران سفر کرده و مال التجاره تجّار و بازارگانان ایرانی را که از آن کسروها خریداری شده بود، به ایران می‌آوردند، و به علت استقبال مردم، بهویژه بازارگانان، و دادن کرایه خوب به آنان، در ایران ماندگار شده و به کسب‌وکار پرداختند. این کامیون‌ها که دارای چرخ‌های آهنی و لاستیک توپر و فاقد دیفرانسیل بودند، به کامیون‌های زنجیری معروف بودند (زنجبیری بدین معنا که چرخ‌هایشان مانند چرخ عقب دوچرخه یا موتورگازی از داخل دارای چرخ‌دنده‌ای بود که دوچرخه سوارها به آن خودروی چرخ می‌گویند و این خودرو بهوسیله زنجیر به موتور کامیون وصل بود که با گازدادن خودرو به حرکت درآمده و با چرخیدن دو چرخ جلو، چرخ‌های عقبی نیز بحرکت درمی‌آمدند).

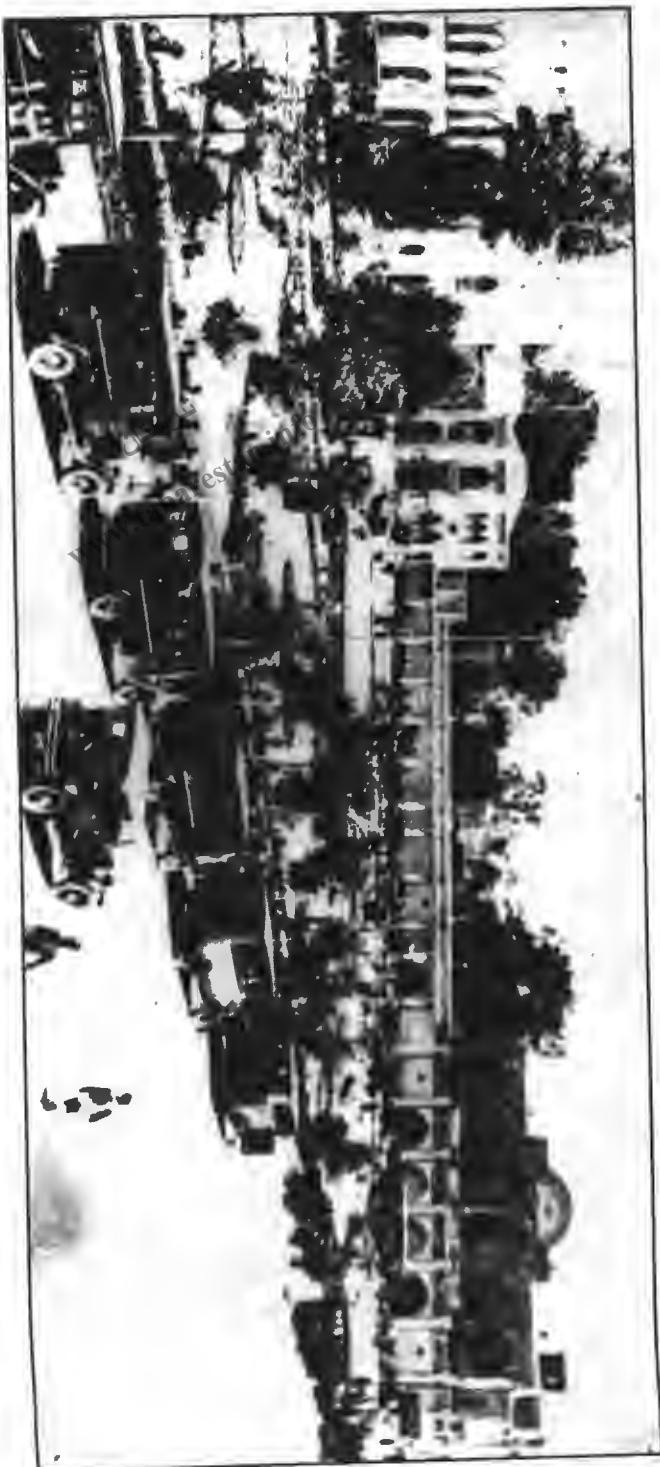
چراغ‌های این کامیون‌ها نیز توسط گاز کاربیت یا استیلن در هنگام غروب با کبریت روشن می‌گردید. همان‌گونه که اشاره کردیم لاستیک آن‌ها هم از جنس توپر بود که در داخل شیار چرخ‌های آهنی نسبتاً بزرگ آن‌ها قرار داشت و هنگام حرکت در معابر چنان سروصدا و تکان‌های شدیدی داشت که در هر دست‌اندازی که می‌افتد باعث لرزیدن زمین و ریختن گچ و کاهگل دیوارهای منازل و یا افتادن آینه و شمعدان و گلاب پاش سر طاقچه‌ها و یا پیش بُخاری خانه‌ها می‌گردید.

تا این‌که اوّلین کامیون استاندارد، یعنی کامیونی که دارای دندۀ و گریبس و هم دارای دیفرانسیل و چرخ‌های بادی و هم دینام و باطری شده بود توسط شخصی به نام فولادی - از گاراژداران بزرگ و اولیه آن زمان که انحصار حمل محموله‌های پستی به دیگر شهرها را در اختیار داشت - با نام لیلاتد به ایران وارد شده و در گاراژ خود به کار انداخت. این آقای فولادی که نام گاراژ خود را موسسه فولادی و پسران نام‌گذاری کرده بود،



نمونه‌ای از اتومبیل‌های اولیه با لاستیک‌های توپر

بعدها نمایندگی اتومبیل فیات در ایران را عهده‌دار گردید و با وارد کردن اتومبیل‌های سواری فیات با گنجایش ۷ الی ۸ نفر (چیزی شبیه جیپ استیشن که درب عقب نیز داشت و در کشور سازنده بیشتر به عنوان آمبولانس استفاده می‌شد) اولین مسافرکش‌های شخصی را در تهران راه‌اندازی نمود، مثل ماشین‌های وَن امروزی. بدین‌ترتیب که آن‌ها را ببانک ملی فروخته و بانک ملی نیز به عنوان سرمایه‌گذاری و درآمدزائی، اقدام به راه‌اندازی تاکسی‌های همگانی در تهران را نمود و با استخدام تعدادی شوfer ماهر و وزیری‌ده اتومبیل‌ها را که نام «اتوبانک» بر آن‌ها نهاده بود با کرایه‌ای از قرار هر نفر ده شاهی در میدان توپخانه، رو به روی بانک شاهی که بعدها به بازرگانی و امروزه نیز به تجارت تغییر نام داده مستقر نمود؛ که ایستگاه مبداء به شمار می‌آمد و از آنجا مسافران را به صورت تاکسی‌های خطی امروزی در مسیرهای معینی جابه‌جا می‌کردند. این بحث را در فصل مربوط به تاکسی و تاکسیرانی ادامه می‌دهیم.



اتویل‌های فیات میدان یونیون

قیمت کامیون‌هایی که هر روز انواع مختلف آن به ایران وارد می‌گردید - مانند جمس، برلیه، مان، شورولت، دوج، فورد و گراهام پیج - که با توجه به وزن و تناز آن معین می‌گردید از این قرار بود: کامیون‌های نیمچه (کامیونت) از نوع لاری زیر یک تن ۷۵۰ تومان با صد تومان پیش قسط، کامیون‌های دوتنی دارای گریبس و دیفرانسیل و دارای چراغ و دینام ۱۵۰۰ تومان با دویست تومان إلى دویست و پنجاه تومان پیش قسط و اقساط یک ساله إلى ۱۸ ماهه، و کامیون‌های ۵ تن که کامل‌ترین آن‌ها در آن زمان بود، با باربند و ترمز روغنی، چیزی تقریباً نزدیک به کامیون‌های امروزی با قیمت ۲۵۰۰ تومان با پانصد تومان پیش قسط و بقیه به اقساط یک ساله و إلى ۱۸ ماهه

و این‌گونه بود که مردم برای خریدن یک یا دو دانگ آن با فروختن خانه و کاشانه و فرش و آفتابه لگن و قرض و قُوله از این و آن و شراکت با چند نفر به کمپانی‌ها هجوم آوردند. این هجوم دلایل فراوانی داشت که به عرض می‌رسانم: ۱- پُرمنفعت بودن کار با آن ۲- استقبال صاحبان کالا از کامیون برای ارسال کالای خود به شهرستان‌ها به خاطر سرعت حمل کالا یشان ۳- پُرآوازه بودن شغل رانندگی ۴- با کلاس و متخصص بودن اشخاصی که در آن روزها صاحب ماشین بودند و این که در و همسایه با احترام بیشتری با آن‌ها برخورد کرده و به یکدیگر می‌گفتند: طرف صاحب ماشین است! از جمله این که اگر راننده‌ی صاحب ماشین، مجرد بود، در هر خانه‌ای را برای خواستگاری می‌زد، به ندرت جواب رد می‌شنید.

دقیقاً مثل امروز که یکی از سوالات خانواده دختر از خواستگار، بعد از پرسیدن داشتن خانه این است که آیا آقای داماد اتومبیل دارند؟ و جالب این که این جماعت راننده کم کم رقیبی شدند در برابر بازاری‌ها و کارمندان دولت یا به قول آن روزی‌ها مواجب‌بگیرها که در اصطلاح نوکر دولت محسوب می‌شدند و از موقعیت اجتماعی خاصی برخوردار بودند و هنگام خواستگاری نیز آن‌ها هم به ندرت جواب رد می‌شنیدند. دقیقاً بر عکس امروز که مردم بیشتر راغب‌اند که دختر خود را به جماعت کاسب و دکاندار بدنهند تا کارمندان دولت!

۱۷۸ فواصل خطوط شوشه یا قابل عبور اتومبیل

فاصله بر حسب کیلومتر	خطوط	فاصله بر حسب کیلومتر	خطوط
۱۱۸	شیراز - کازرون	۱۴۵	طهران - قزوین
۱۶۷	کازرون - بوشهر	۱۹۳	قزوین - رشت
۱۴۹	طهران - قم	۳۹	رشت- بندر یهلوی (غازیان)
۹۳	قم - تهران	۱۴۰	طهران - قزوین
۵۸	کاشان - نظرن	۱۸۰	قزوین - زنجان
۷۱	نظرن - اردستان	۱۳۲	زنجان - میانج
۱۰۰	اردستان - نائین	۱۸۲	میانج - تبریز
۱۷۲,۴	نائین - یزد	۱۴۵	طهران - قزوین
۱۵۰	یزد - اثار	۲۳۴	قزوین - همدان
۲۴۳	اثار - کرمان	۱۸۹	همدان - کرمانشاهان
۱۸۶,۶	کرمان - سیرجان	۲۰۴	کرمانشاهان- سرحد خسروی
۴۷۰,۳	سیرجان - بندرعباس	۱۴۹	طهران - قم
۶۴,۱	طهران - دماوند	۱۳۵	قم - سلطان آباد (عراق)
۷۳,۵	دماوند - فیروز کوه	۱۰۰	سلطان آباد - ملایر
۱۱۰,۴	فیروز کوه - علی آباد	۶۰	ملایر - بروجرد
۲۵	علی آباد - بارفروش	۱۱۸	بروجرد - خرم آباد
۲۰	بارفروش - مشهدسر	۲۶۰	خرم آباد - دزفول
۲۴۷	طهران - علی آباد	۱۸۰	دزفول - اهواز
۲۲,۵	علی آباد - ساری	۱۲۸	اهواز - سگره
۱۰۰	ساری - بندر جز	۱۴۹	طهران - قم
۱۳۶,۶	طهران - فیروز کوه	۹۲	قم - دلیجان
۸۴	فیروز کوه - سمنان	۱۹۰	دلیجان - اصفهان
۱۲۳	سمنان - دامغان	۵۰۲	اصفهان - شیراز

وضعیت راههای ایوان در سال ۱۳۱۰
فواصل خطوط شوشه یا قابل عبور اتومبیل

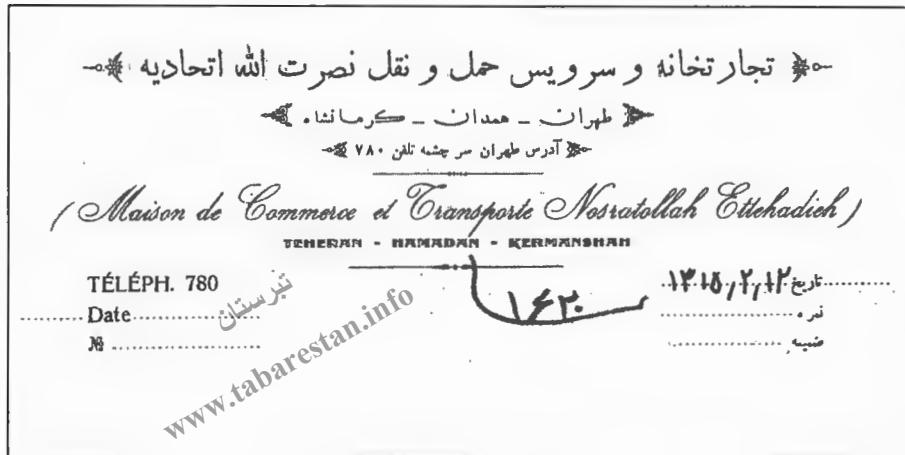
فواصل خطوط شوسهٔ یا قابل عبور اتومبیل ۱۷۹

فاصله بر حسب کیلومتر	خطوط	فاصله بر حسب کیلومتر	خطوط
۱۳۰	تبریز - اهر	۷۰	دامغان - شاهزاد
۶۲	تبریز - مرند	۲۲۲	شاهزاد - سبزوار
۷۰	مرند - جلفا <small>تیرستان</small>	۱۲۵	سبزوار - نیشابور
۸۱	مرند - خوی	۷۶	نیشابور - شریف آباد
۷۹	جلفا - خوی	۴۰	شریف آباد - مشهد
۴۷	خوی - شاهپور	۹۸	شریف آباد تربت حیدری
۹۳	شاهپور - رضائیه	۲۲۹	تربت حیدری - قاین
۶۹	رضائیه - حیدرآباد	۱۰۷	قاین - بیرون چند
۶۰	حیدرآباد - ساوجبلاغ	۴۰۹	بیرون چند - دزداب
۱۰۴	ساوجبلاغ - سراخه	۱۶۲	مشهدسر - شهرسوار
۱۴۰	سراخه - تبریز	۷۶	شهرسوار - روودسر
۸۴	حیدرآباد - کدوكشیخ	۱۰	روودسر - لنگرود
۱۵۶	خوی - عرب	۱۷	لنگرود - لاهیجان
۱۰۰	خوی - ماکو - بازرگان	۴۱	lahiyan - رشت
۸۲	خوی - قره عینی	۳۹	رشت - بندر پهلوی
۵۹	قره عینی - اوایجق	۴۱,۲	بندر پهلوی - شنبه بازار
۸۰	خوی - قطور	۱۰۵,۸	چهارشنبه بازار - آستارا
۷۲	تبریز - صوفیان - شرفخانه	۲۵	رشت - فومن
۴۹	سراخه - دانالو	۳۹	فومن - چهارشنبه بازار
۲۰	رضائیه - کلمانخانه	۸	رشت - پیر بازار
۵۵	ماکو - عرب	۴۸	تبریز - قوریگل
		۱۸۰	قوریگل - اردبیل
		۷۰	اردبیل - آستارا

بالاخره طولی نکشید که به علت استقبال مردم از حمل و نقل از طریق کامیون و کامیونت، «طبق قانون آزلی عرضه و تقاضا» سیل انواع و اقسام کامیون‌های کوچک و بزرگ به ایران سرازیر گردید، و گاری‌خانه‌ها و کاروانسراها تبدیل به گاراژ شدند و تحولی دیگر در سیستم حمل و نقل شروع گردید و عده کمی از مردم پولدار به عنوان نماینده کمپانی و واردکننده، تعدادی راننده یا شوفر، عده‌ای شاگردشوفر، برخی مکانیک (البته یکشیخ)، عده‌ای صافکار (حلبی‌سازها)، تعدادی نقاش (نقاشان گاری‌ها و درشکه‌ها)، عده‌ای قهوه‌خانه‌دار و کافه‌چی در بین راه‌ها و عده‌ای نین‌گاراژ‌دار و بنگاه‌دار و دارای مؤسسه یا تجارتخانه سرویس حمل و نقل بین شهرها و یا تخته‌شدن.

چنانچه بعد از موسسه حمل و نقل فولادی که در ابتدای این فصل از وی به عنوان اولین دائرکننده موسسه حمل و نقل و حمل محموله‌های پستی نام بردیم، بنگاه‌های باربری و مسافربری یکی پس از دیگر افتتاح و شروع به کار نمودند، که معروف‌ترین آن‌ها عبارت بودند از: تجارتخانه و سرویس حمل و نقل نصرت‌الله اتحادیه در چهارراه سرچشم، گاراژ هند و بین‌النهرین و طهران در خیابان شوش، بنگاه بارکشی شهر و شمیرانات در خیابان سعدی رویه‌روی بیمارستان امیراعلم، بنگاه اتو اقتصاد در خیابان خیام مقابل دادگستری، اتوخاور میدان بهارستان، ایران‌تور خیابان سعدی، جهان‌تور خیابان سعدی، بابل مشهد خیابان چراغ برق، ایران‌سیر خیابان سپه (امام خمینی)، تبریز نو مقابل مسجد مجد خیابان سپه، کشور سیر خیابان شاهپور چهارراه قوام‌الدوله، جهان‌سیر و جهان‌گرد میدان بهارستان، کشور تور خیابان سعدی پشت بانک بازرگانی، میهن‌تور خیابان فردوسی، شمس‌العماره، رمضانی و نادری خیابان اسمال بزار، لوان‌تور میدان فردوسی، گیلان‌تور ناصرخسرو باب‌همایون، مشهد دروازه قزوین و (ت، ث، ث). در چهارراه یوسف‌آباد که شرکتی معتبر محسوب می‌شد و بالاخره شرکت مسافربری و

باربری تی - بی - تی که در فیشرآباد قرار داشت و به علت تبلیغات در روزنامه‌ها و مجلات، و داشتن رانندگانی با لباس فرم و اتوبوس‌های مجهز، البته با قیمت بلیط گرانتر از دیگر بنگاه‌های مسافربری و باربری از وجهه و کلاس بالاتری برخوردار بود و از این پذیرائی از مسافرین با شکلات و نوشابه و بیسکویت ویتانا توسط همین شرکت انجام گرفت (البته پذیرائی که قبل از پولش از مسافر گرفته شده بود).



سربرگ باربری نصرت الله اتحادیه



اتوبوس شرکت ت ت ث



تبلیغ تجارتخانه حمل و نقل کازرونی بوشهر ۱۳۱۰ شمسی

از اولین شرکت‌ها یا تجارتخانه در جنوب ایران، یعنی شهر بندری بوشهر، می‌توان سرویس حمل و نقل تجارتخانه کازرونی را نام برد که در اکثر شهرها دارای شعبه بود. حال که نام بوشهر به میان آمد بد نیست بدآنید شهرهای بندری ایران مانند بوشهر، بندر عباس، بندر خرم‌شهر و بندر انزلی از اولین شهرهای ایران بودند که بعد از تهران خیلی سریع مردم و مسؤولانشان دارای اتومبیل گردیدند، و آن‌هم به خاطر ورود اکثر اتومبیل‌ها و لوازم یدکی آنان توسط کشتی‌ها به این شهرها بود، و اداره آلات ناقله یا همان راهنمائی و رانندگی بعد از تهران در این شهرها دائم و شروع به کار نمود و بعدها نوبت

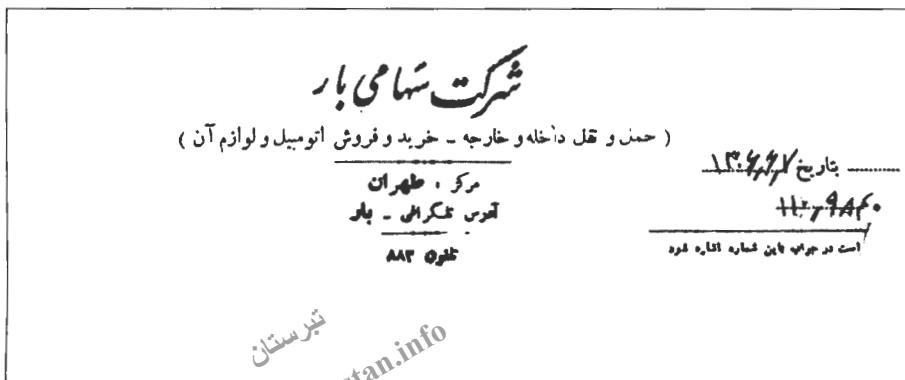


یکی از اوّلین کامیون‌های حمل کالا. به چرخ عقب آن دقت کنید!

به استان‌های مرزی از جمله آذربایجان غربی و همچنین گیلان و خراسان رسید که آن‌ها هم با ورود اتومبیل‌ها به شهرهای شان اقدام به تسطیح خیابان‌ها و جاده‌ها نموده و راهشان به دیگر شهرهای اطراف و همچنین پایتخت هموار گردید.

اوّلین نمایشگاههای فروش اتومبیل‌های دست دوم و سوم...

ماشین‌های وارداتی به قول امروزی‌ها صفر کیلومتر در آن زمان فقط توسط نمایندگی کمپانی‌ها در تهران به فروش می‌رسیدند و برای فروش اتومبیل‌های کارکرده و به قولی دست دوم و سوم و چهارم که روی دست صاحبانشان مانده بود، تا سال‌ها در همین گاراژها و بنگاه‌های باربری صورت می‌گرفت که پس از جوش خوردن معامله بین فروشنده و خریدار در صدی نیز به صاحب یا مسؤول گاراژ تعلق می‌گرفت. اوّلین مرکز خرید اتومبیل‌های دست دوم (به قول امروزی‌ها) نمایشگاه یا بنگاه در یکی از گاراژهای حمل و نقل بنام شرکت سهامی بار شروع به کار نمود که کم‌کم این امر به دیگر گاراژها



www.sabarestan.info

تسربی یافته و بعدها این کار در مغازه‌هایی به نام بنگاه یا نمایشگاه، مانند امروز صورت می‌گرفت. البته صاحبان این حرفه در ابتدا، جملگی از اوراق چیان اتومبیل‌های خراب و غیرقابل استفاده بودند که با سرهم کردن موتور و اتاق چند اتومبیل، اتومبیل سالم و سریائی درست کرده و به فروش می‌گذاشتند و در آن روزها مانند امروز از شماره موتور و شناسی و اتاق خبری نبود و کترلی هم توسط مسؤولین صورت نمی‌گرفت هرچند که امروز هم از تقلب‌های این چنین در همین تهران خودمان زیاد است و ماشین‌های با موتور دستکوب و اتاق عوض شده با همان پلاک اولیه به وسیله پلیس کشف و ضبط می‌شود. یکی دیگر از ترفندهای بعضی از این نمایشگاه‌ها، خریدن ماشین‌های معیوب و به خراج افتاده بود و به عنوان مثال ماشین‌های دارای روغن سوزی را خریده و با ریختن روغن چراغ و روغن‌های غلیظ از صدای پیستون‌هایش در سیلندر خراب جلوگیری می‌کردند و یا با ریختن خاکاره در جعبه‌دنده به همراه روغن والوالین از صدای بلند دنده‌ها جلوگیری کرده و آنرا با سود بیشتری به خلق الله قالب می‌کردند. به طوری که در سال‌های ۱۳۰۹ و ۱۳۱۰ بعضی از مجلات و روزنامه‌ها به کمک خلق خدا آمده و با چاپ هشدارها و راهنمایی‌های مکرر، مردم را در مورد خرید ماشین‌های دست دوم آگاه می‌ساختند. از جمله تصاویری را که مشاهده خواهید کرد مربوط به سالنامه پارس چاپ سال ۱۳۱۱ شمسی می‌باشد که طی مقاله‌ای نحوه خرید ماشین‌های دست دوم و کارکرده را به خوانندگان خود آموزش داده است.

خرید اتومبیل مستعمل

در قدیم که اتومبیل خبلی گران بود صاحبان اتومبیل خبلی دیر و بزحمت مرکوب خود را میفرخندند ولی این ایام برخلاف میباشند سلیمانی ها زیاد شده و اقسام ماشین ها بیوسته دست بدست میگردد - باید دید چگونه میتوان این قیل ماشین هارا خرید که بهداشت خوب و نیازمند باشد نیاورد و نیز از که باید خریداری نمود.

اولاً ماشین را که شخصاً سابقه و اطلاع دارید و صاحبیش را مشناسید خریداری کنید و بقول دلاله یا گزار از دارها اعتماد نه نداشته باشید - ثانیاً این قیل معاملات را با سند انجام دهید که هر گاه معیوب درآمد و سیله برای اصلاح کار در دست باشد و بطور کلی هیچوقت از شخص ناشناس اتومبیل مستعمل خریداری نکنید.

چه قیمتی باید ماشین کارکرده را خرید - نظر بمقیمت محل و شخص فروشنده و نوع ماشین و زیاد و کمی لوازم یدکی و غیره نمیتوان قیمت مقطوع معین کرد ولی یک دستور مفید ذیلاً نوشته میشود که در صورت دقت اسباب خسارت نیست -

ماشین پس از ۶ ماه کار ۲۰٪ کسر قیمت دارد پس از یک سال ۲۵٪ و سال دوم ۳۵٪ و سال سوم ۵۰٪ و سال چهارم ۶۰ درصد کسر قیمت حاصل میکند و به حال ماشینی که پنج سال کار کرد دیگر قابل خرید و استفاده نیست -

البته بدیهی است هر کهنه فروش در صدد اغفال خریدار است و بوسایل ذیل متشیست میشود - تجدید رنگ و روغن ماشین اول و سیله، است که خریدار را گول میزند - هر قسمت مهم ماشین را بوسیله اجیم موقتاً قابل کار مینداشند مثل میل بلوس، دندانه دندانه ها، میله سیلندر، بدن خود سیلندر و حتی میله لنگ - فهمیدن این حقه ها کار بسیار مشکلی است ولی از روی بعضی علامت خارجی کشف قضیه ممکن است - ذرات قلم یا مس که در محل اجیم روی بند زیادی مانده بامالش دست

معلوم میشود - سیاهشدن قسمت نزدیک لجه - جای خطوط سوهان کاری شکل و صورت وصله ناجور ، سوختگی رنگ طبیعی محل یارنگ تازه دستی بیورد در یک نقطه خصوص زیر همان رنگ را باید امتحان کرد

مهنگی کردن صدای ماشین و خرابی کارفر - استعمال روغن چراغ یا روغن غلیظ منفذ کارتر خراب را میگیرد و دیگر چکه نمیکند و بعلت غلظت از صدای بیورد یستون فرسلندر خراب جلوگیری میکند برای امتحان آن کافی است روغن کارتر را امتحان کنید

استعمال خاک اره - وقتیکه دندنه های شاترمان یا دندنه ماشین بعضی بواسطه کار زیاد خورد شده البته در موقع حرکت و کار صدای بیورد و مهیب مینماید خاک اره را با والولین مخلوط نموده در جعبه دندنه میریزند تا آن صدارا موقتاً رفع کند که خریدار ملتفت نشود برای اینکار کافی است قدری روغن از جعبه بوسیله مفتول پرون آورده امتحان کرد

بنزین و خرابی سیلندر - خرابی سیلندر و سوپایها از قوت ماشین میکاهد ولی با استعمال بنزین سبک (خصوص ایربلن) که قوه اشتعالش خیلی پیش از بنزین معمولی است $3\frac{1}{4}$ قوه اسب بقوت ماشین میفراشد پس برای امتحان کشش ماشین بنزین معمولی در مقابل خودتان بروزید و استعمال کنید نرات فرسنگ شمار ماشین را نباید دلیل صحیح مقدار کار ماشین دانست زیرا پس و پیش کردن نرات مشکل نیست

بالاخره معاینه یک ماشین مثل معاینه یک آدم مریض بی زبان است با این فرق که در معاینه آن یک عده برای فهم طبیب اسرار را بخوبی شرح میدهدند و این موقع یک عده شیاد و حقه باز تمام هیوب را از نظر خریدار پوشیده و سلامت ماشین را با چشم پندی مجسم مینمایند بعلاوه باید ملتفت بود که معاینه ماشین منحصر بموتور آن نیست بلکه اعضاء دیگر ماشین هم قابل دقت و ملاحظه است ذیلا ترتیب امتحان بعضی از آن ذکر میشود

رول را بطرف چپ و راست حرکت دهید یعنی از ۵ تا ۶ سانتیمتر
نباید حرکت زیادی داشته باشد - مقابله رادیاتور بشینید و با دو دست
چرخهای جلو را گرفته بچپ و راست حرکت دهید یعنی از دو سانتیمتر
نباید حرکت داشته باشد - چرخهای جلو را روی جلت قرار دهید و هر یک
را جدا بچرخانید لنگی لبه چرخ با محور α یعنی از دو سانتیمتر باشد
خیلی مستعمل است - چرخهای عقب را نیز روی جلت قرار داده یکی از
چرخهارا بطرف خود بچرخانید تا بعایق حرکت برخورد نموده باستدرودی
لاستیک بامداد نشانه بگذارید بعد بطرف مقابله بگردانید تا باز بعایق بر سد
مجدد نشانه بگذارید فاصله این دو نشانه از ۶ سانتیمتر نباید تجاوز نماید
بالآخر قسمت درب و اطاق و شاسی و فنرها کاملاً باید رسید گی شود عاقبت
باید صدای ماشین که مشغول کار است با گوش دقیق معاینه شود صدایهای
نامطبوع، غیر مرتب، خشن خش و لق لق علائم خرابی موتور است - موتور
را در موقع حرکت از پشت نگاه کنید که کالسکه آن کج نشده و چرخها
درست سرجای خود باشد -

علامات بین‌المللی اتومبیل

بموجب موافقت بین‌المللی در ۱۹۲۰/۱۱/۱۱

اطریش $a.$ - بلژیک $B.$ - بلغارستان - BG سوئیس -
 چکو اسلواکی CS - آلمان D - دانمارک DK - دانمارک
 اسپانی E - انگلستان GB - هنگری H - ایتالی I - یوکوا-لاوی -
 SHS - لوکزامبورگ L - لیتوانی LT - موناکو MC - نروژ N
 هلاند NL - پرتغال P - لهستان PL - رومانی RM - فنلاند F -
 سوئد S - سار $saar$ - ایرلند E - روسیه R - ترکیه TR - انگلستان U - فرانسه M

بعد از اولین بنگاه رسمی معاملات اتومبیل یعنی بنگاه شرکت سهامی بار که تصویر سربرگ آنرا مشاهده فرمودید، از حاج صادق صحرانورد می‌توان به عنوان دومین بنگاه‌دار رسمی در خیابان چراغ برق یاد نمود که در گاراژ صحرانورد بدین کار اشتغال داشت و حاج محمد معزی از قدیمی‌های خیابان چراغ برق (امیرکبیر) که زمانی شاگرد وی بوده از او به نیکی یاد می‌کند.



اتومبیل بنز در خیابان سنگفرش کاخ (فلسطین)



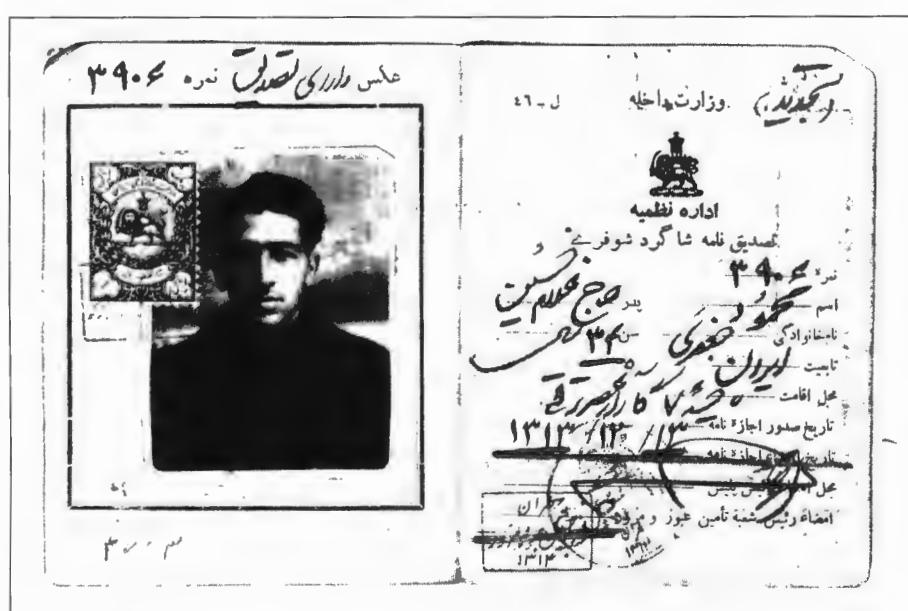
فصل چهارم

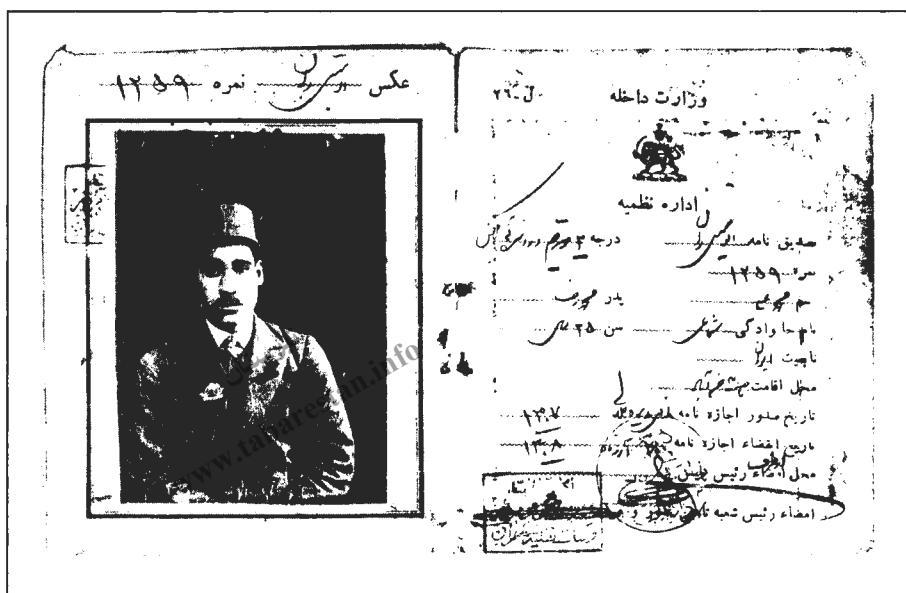
تبرستان

اتوبوس و اتوبوسرانی در ایران
www.tabarestan.info

اولین کسانی که در ایران سوار اتوبوس شدند، مردم رشت و انزلی بودند، زیرا اولین اتوبوسي که قدم به خاک ایران گذاشت، توسط شخصی بلژیکی از راه باکو به انزلی و از آنجا به رشت آورده شد، که بعد از وقایع و جریانات مشروطیت، به عنوان غنیمت به دست مجاهدان مشروطه خواه افتاد و در آنجا به جایه جائی مسافران رشت و انزلی پرداخته بود و معین التجار هم آنرا خریداری نمود و مانند ماشین مظفرالدین شاه با هزار مشقت و بدبختی از راه شوشه رشت به قزوین و تهران، آنرا به پایتخت آورد، و مردم تهران توanstند بعد از مردم رشت برای اولین بار سوار اتوبوس، یعنی خودروی همگانی شوند. البته با کرایه‌ای به مبلغ سه شاهی که در آن زمان برای رفت و آمد در مسیری کوتاه، رقم گزافی به شمار می‌رفت، و به خاطر تکان‌های شدیدش و افتادن مرتب‌باش در چاله‌چوله‌های معابر، از هر ده نفر مسافر، یکی دو نفر دچار دل به هم خوردگی و استفراغ در داخل اتوبوس، روی لباس خود و بغل دستی و یا روی سروگرد نفر جلوئی می‌گردیدند، و جالب این که کارشان نیز جلوه موچه‌ی می‌یافت می‌گفتند: بنده خدا تقصیری ندارد! عق زدن تقصیر ماشین گرفتگی است نه این بیچاره.

بعد از این اتوبوس، کمک سروکله اتوبوس‌ها در دوران محمدعلی شاه و احمد شاه پیدا شد، به طوری که در سال ۱۲۹۰ هـ - ش تعداد اتوبوس‌ها در پایتخت به پنجاه دستگاه رسید که در جوار درشکه‌ها به جایه جائی مردم تهران پرداختند.





محمدعلی شماعی راننده اتوبوس

چون رانندگان اتوبوس‌ها به تنهایی نمی‌توانستند هم رانندگی و هم کرایه مسافران را که به صورت نقدی پرداخت می‌شد دریافت کنند و هم نظافت روزی چندبار داخل اتوبوس‌ها را که بیشتر استفراغ مسافران بود انجام دهنده، مجبور به استخدام افرادی شدند که به آن‌ها پارکابی و یا شاگرد می‌گفتند و البته هر کسی نمی‌توانست صاحب این شغل گردد، زیرا یکی از شرایط اصلی و مهم استفاده این‌گونه افراد دارا بودن روی زیاد یا همان پُرروئی، اهل دعوا و بزن‌بزن بودن، قادر به داد زدن در طول روز، و بالاخره نترس‌بودن، که باید در طول روز، حداقل یکی دوبار با درشکه‌چی‌ها و دهه‌ها بار با مسافران سرشاخ می‌شدند، بود. رانندگان، شاگردان یا همان پارکابی‌های پررو، لیچارگو و متلک‌پران و حاضر جواب را که در طول روز از پس مسافران معتبرض و درشکه‌چی‌ها و رُقبای داخل خطوط بر می‌آمدند و در این رویاروئی روزانه کم هم نمی‌آوردند، روی هوا می‌قاییدند. خصوصاً این‌که بعضی هاشان دارای هیکل درشت و قد و قواره به اصطلاح میزانی هم بودند و با هیبت خود، مسافران سرگردان را به سرعت قایده و نمی‌گذاشتند

دیگر اتوبوس‌های رقیب آن‌ها را سوار کنند، و چه دعواها و چاقوکشی‌هایی که در طول روز و هفته انجام نمی‌گرفت.

در آن زمان هر خطوط توسط یکی از گردن‌کلفتان و قداره‌بندان معروف کنترل و حمایت می‌شد و افراد پولداری که ابتدا با سرمایه‌گذاری و خرید اتوبوس و استخدام راننده اقدام به راه‌اندازی خطوط اتوبوس‌رانی کرده بودند، برای دوری از این دردسرها و یا ترس، مجبور می‌شدند اتوبوس خود را به صورت قسطی به راننده‌ها و یا همین گردن‌کلفتان واگذار کرده و از خیر درآمد اتوبوس‌شان بگذرند. از مهمترین درگیری‌ها بین گردن‌کلفتان هوادار و حامی خطوط و شاگرد شوفرها با یکدیگر، که کهنسالان تهرانی از آن به عنوان یک جنگ تمام‌عیار خیابانی یاد می‌کنند، نزاع دسته‌جمعی شاگرد شوفرها و راننگان و اربابانشان در خط سرچشمه با همکارانشان در خط خیابان شاهپور بود که در این درگیری دو نفر با ضربات چاقو و قمه کشته و سی تن مجروح گردیده و راهی بیمارستان شده بودند.

شاگرد شوفرها در عین این‌که شاگرد راننده به حساب می‌آمدند، ولی در اصل مباشر و نوچه سرکرده محله و گردن‌کلفت مسؤول خطوط بودند که توسط آنان به کار گماشته شده و در پایان هر روز یا هر هفته درصدی از درآمد اتوبوس را به سرکرده‌ها تحويل می‌دادند. راننگان اتوبوس‌ها هم که اکثراً از اقلیت‌های مسیحی و زرتشتی بودند بدون هیچ‌گونه اعتراضی، تابع و مطیع این گردن‌کلفتان بودند.

وضع اتوبوس‌رانی با اتوبوس‌های فراضه و زهوار در رفته هندی ادامه داشت تا این‌که در زمان سرتیپ کریم بوذرجمهری در بلدیه، (شهرداری که مردم ازوی نسبت به دیگر مسؤولان آن زمان به نیکی یاد می‌کنند و خیابان بوذرجمهری قدیم [یازده خرداد] برگرفته از نام وی می‌باشد) با وارد کردن اتوبوس‌های روسی با نام «زايس» که به دستور رضا شاه صورت پذیرفته بود، و ضرب ژتون‌های فلزی به جای پول در خطوط برای گرفتن مالیات از صاحبان اتوبوس‌ها، و تعیین ناظمی برای هر کدام از خطوط، تا حدودی نظم بر وضع اتوبوس‌رانی حکم فرماشد. این اتفاق مقارن با زمانی بود که مرحوم جواد بدیع زاده ترانه معروف ماشین مشدی‌مدلی را با ساختن آهنگی در دستگاه ماهور از خودش بر روی شعری فکاهی از مرحوم غلام‌رضا روحانی با تخلص «آجنه» در روی

صفحات گرامافون در کمپانی ادئون برلین خوانده و ضبط کرده و به تهران آورده و یک شبه بر سر زبان‌ها افتاده بود. یعنی حدود سال‌های ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۴ شمسی.

ترانه‌ای که امروز هم شنیدنش خالی از لطف نیست، چون محتوای شعر، بیان‌کننده وضع اتوبوسرانی و اتوبوس‌های موجود آن زمان می‌باشد که بخوبی وضعیت اتوبوس‌ها را در ذهن کسانی که عمری از آنان گذشته زنده کرده و آنانی که جوان هستند، مجسم می‌کند.

این ترانه در حقیقت خاطرات یک نسل از ملت ایران است که انشاء الله اگر زنده باشند بدون شک خواهند گفت که از بوی دود و صدای آهن سام گرفهاند و در حسرت آن روزهایند که ای کاش ماشین مشدی‌مدلی به همین شکلی ^{www.shabarestan.info} شادروان غلام رضا روحانی «آجنه» آن را سرود، باقی می‌ماند و این بلیه عظمی ترافیک و تصادفات و حشتناک شهری و بین شهری رُخ نمی‌نمود. زیرا اگر آن روزها تنها کسانی که سوار این اتول مشدی‌مدلی می‌شدند شاید شل یا کور می‌شدند. هرچند که غلو شاعر می‌باشد: «رفتن با اتول بُود باعث کوری و شلی / ماشین مشدی‌مدلی، ارزون و بی‌معطّلی». اما متأسفانه امروزه صدها نفر در روز، در شهرها و جاده‌های ایران و چندین هزار نفر در سراسر دنیا، شل و کور و چلاق و ضربه مغزی و فلنج می‌شوند، و راجع به آمار کشته‌ها فعلاً کاری نداریم، و در فصل‌های بعد به آن خواهیم پرداخت.

در مورد این ترانه با کمک جناب نصرالله حدّادی شاگرد خلف و باذوق مرحوم استاد جعفر شهری به چند روایت از این شعر رسیدیم:

روایت اول از استاد مرتضی احمدی، هنرمند بزرگ سینما، تئاتر، رادیو و تلویزیون و روایت دوم از خاطرات مرحوم بدیع‌زاده به کوشش دخترشان سرکار خانم الهه بدیع‌زاده، و روایت سوم که شاعرش معلوم نشد. لازم به ذکر است که روایت آقای مرتضی احمدی سلاست لازم راندارد و در روایت خاطرات بدیع‌زاده، دو بیت، در ترانه خوانده نشده که با کنار هم قراردادن این دو روایت از این شعر معروف، متن کامل، قابل دسترسی می‌باشد.

روایت اول

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی

این اتولی که من میگم، فورد قدیم لاریه رفتن توی این اتول، باعث شرمساریه
نه باب کورس شهریه، نه قابل سواریه بارکشیده بس که از، قزوین و رشت و انزلی

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی

ماشین مشدی مدلی، صندلی هاش فنر داره بیلی ظرفی و شوهر بی هنر داره
بهر مسافران [مسافرای] خود زحمت و درد سرداره رفتن با اتول یوَد باعث کوری و شلی

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی

مسافره توی اتول، تا می شینه کسل میشه از متلك شنیدن و بور شدن خجل میشه
بسکی فشار مسیاد به اون، دچار درد دل میشه پاره شود لباس اگر گیر کند به صندلی

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی

این اتولی که از قفس تنگ تر و کوچیک تر جای چهل مسافر گنده و چاق و لاغر
شوفوره بسکی ناشیه، اتول همیشه پنجه راه نرفته در میره، لاستیک چرخ اولی

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی

این اتول شیکسته از، سیستم قدیمه طایر اون قراضه و پیستون اون لحیمه
شوفوره دائمًا پسی، لوده گری ولیمه سربالائی نمیکشه، مگر با خیلی معطلی!

ماشین مشدی مدلی

ارزون و بی معطلی^۱

۱. احمدی، مرتضی؛ کهن‌های همیشه نو، ص ۱۴۱، انتشارات ققنوس، ۱۳۸۰، تهران.

روایت دوم

بسکه ماشالله محاکمه، راه نرفته پنچره سرعت سیر این اتول، از خر و گاو کمتره
صاحب بسی لیاقت‌ش، بسکه فقیر و مضطره از حلبی شکسته‌ها، ساخته مبل و صندلی
ماشین مشدی مدلی
ارزون و بی معطلی

این اتولی که من می‌گم، فورد قدیم لاریه رفتن توی این هوتول، باعث شرمساریه
نه باب کورس شهریه، نه قابل سواریه بارکشیده بسکه افزون، قزوین و رشت و انزلی
ماشین مشدی مدلی
ارزون و بی معطلی

این اتولی که از قفس، تنگ‌تر و کوچیک‌تره جای چهل مسافر گنده و چاق و لاغره
شوفره بسکه ناشیه، اتول همیشه پنچره راه نرفته در میره، لاستیک چرخ اوی
ماشین مشدی مدلی
ارزون و بی معطلی

ماشین مشدی مدلی، صندلی‌هاش فنر داره بسطیفروش مشدی و شوفر بسی هنر داره
بهر مسافران خود، زحمت و دردسر داره رفتن با اتول بُود، باعث کوری و شلی
ماشین مشدی مدلی
ارزون و بی معطلی^۱

در مورد ماشین مشدی مدلی یک روایت دیگر هم داریم که شعری است به نام: «توی تویخونه» که در آن باز به ماشین مشدی مدلی اشاره‌ای دارد. در یک بیت این شعر که می‌گوید:

ماشین مشدی مدلی... نه بوق داره نه صندلی، مصرع دوم این شعر بیشتر در اذهان و خاطره‌ها باقیمانده تا بیت: ارزون و بی معطلی، و بیشتر قدیمی‌ها و حتی جوان‌ها بعد از شنیدن بیت: ماشین مشدی مدلی، بی اختیار همین بیت: نه بوق داره نه صندلی را می‌خوانند.

۱. بدیع‌زاده، سید جواد، گلستان محراب، تا بانگ مضراب، ص ۲۸۰، به کوشش الهه بدیع‌زاده، نشر نی، ۱۳۸۰، تهران.



تبرستان
www.tabarestan.info

مرحوم بدیعزاده خواننده «ماشین مشدی مدلی»



مرحوم غلامرضا روحانی متخلف به «اجتهه»
سروینده شعر ماشین مشدی مدلی

از شاعر و سراینده این شعر اطلاعی در دست نیست و چنین به نظر می‌آید که بیشتر ساخته و پرداخته ذوق مردم کوچه و بازار باشد و دلیلش آنکه: خیلی از ابیات آن از ردیف و قافیه درست و حسانی، پرخوردار نیست.

تھے تو یخونہ

۱. بجههای خندق = بجههای محله گارماشین، لب خط، حوالی خیابان ری به سمت دروازه حضرت عبدالعظیم.

۲. احمدی، مرتضی، کهنه‌های همیشه نو، ص ۲۵، فتوس:

ادبیات اтолی

حال که خواسته یا ناخواسته وارد بحث ادبیات اтолی شدیم! بد نیست از چند شعر زیبای دیگر مرحوم غلامرضا روحانی «آجنه» که در سال‌های ۱۳۱۰ و ۱۳۱۱ در رابطه با اتومبیل و یا به قول خودش **أتول مبیل!** و شعری هم که برای اوّلین وسیله نقلیه عمومی در تهران، یعنی واگن اسبی سروده و همچنین ادبیات مکانیکی! یعنی نامهای که مکانیک‌ها برروی بعضی از قطعات اتومبیل‌ها گذاشته بودند یادی بکنیم.

ابتدا شعری در رابطه با واگن اسبی:

واگن اسبی طهران

سحرگاهان به گلبندک رسیدم	شب از سرچشمم در واگن لمیدم
گربیان صبوری را دریدم	ز بس در این سفر شد طاقم طاق
گهی انگشت عبرت را گزیدم	دریدم گهی گربیان صبوری
برای جان خود زحمت خریدم	ز غفلت دادم از کف پول خود را
که در گیتی ترا تنها مُریدم	صبا برگو، ز من کمپانیش را
طعمکاری چواو هرگز ندیدم	آمان از دست واگن چی که در دَهْر
بدان واگن که من در آن طپیدم	بیک ساعت، هزاران کس چبانید
به سعی عابرین آن را کشیدم	گهی واگن بخاک افتاد و منهِم
بشد از جان خود قطع امیدم	ز بس یابو به واگن کرد شیلیک!
سخن میرفت و حرف خود بریدم	ز بوی گند یابو با رفیقان
که با عطر گلش می‌پروریدم	گرفتم بینی خود سخت و محکم
یکی این شعر میخواند و شنیدم	بنانگه از هواداران واگن
	ز آهُو، یابوی واگن دوانتر
	ز مادر، دایه‌خاتون مهربانتر ^۱

۱. روحانی، غلامرضا (آجنه)، کلیات اشعار و فکاهیات، انتشارات سنایی، ۶۳، تهران.

شعر دوم شعری است در مایه ضربی با عنوان پیاده‌رو، یعنی زمانی که خیابان‌های تهران به دو قسمت سواره‌رو و پیاده‌رو تقسیم گردید. بدین ترتیب که جوی‌های وسط معابر به کنار آمده و خط حائلی شدند بین سواره‌رو و پیاده‌رو.

پیاده‌رو

با این شتاب و عجله، کجا میره مشدی آبول

چواز و سط و سط میره^{برستان} میخواه بره زیر اтол
همون اтол که مُهره و، ترمز و چرخش شده شل

هم میکنه تَلَقْ تَلَقْ، هله^{برستان} میخوره تلو تلو
«خانم برو بددست راست، آقا برو پیاده‌رو»

یارو که فکر نمی‌کنه، پیاده‌رو ساخته شده

راه برای عابرین، ساخته و پرداخته شده

شنگ^۱ او ز هر طرف، که خواسته انداخته شده

به دست چپ، به دست راست، کنار، عقب، میون، جلو

«خانم برو به دست راست، آقا برو پیاده‌رو»

شوفر بیچاره تو را، گاهی اگر زیر میگیره

وقتی که خوب فکر بکنی، بدون تقصیر میگیره

به دست خویش بهر خود، زندون و زنجیر میگیره

جُرم بدون غل و غش، حبس بدون سَمْ و سُو

«خانم برو به دست راست، آقا برو پیاده‌رو»

صاحب ماشین را داداش، مسؤول خون خود مکن

زیر اтол مُبین مرو، ستم به جون خود مکن

پسند بگیر و تکیه بر، جهل و جنون خود مکن

حاصل عمر خویش را، به دست خود مکن دِرو

«خانم برو به دست راست، آقا برو پیاده‌رو»

۱. قَدَم بلند.

چشماتو واکن ننه‌جون، وقتیکه راه میروی

یقین بدان که راه را، به‌اشتباه میروی

به‌پای نازنین خود، به‌قتل‌گاه میروی

بخون خود مکن شنا، نصیحتی ز من شنو

«خانم برو بدست راست، آقا برو پیاده‌رو»

باید مگر چه‌اندازه، خیابونو گشاد گُن

بهر عَبْرِ عَابِرِ بنَانِ پیاده‌رو زیاد گُن.

پشت بلندگو تو را، صدا زنند و داد گُن

داداش برای گاو و خر، راستی که حیف نون جو

«خانم برو به دست راست، آقا برو پیاده‌رو»^۱

حال بهیک شعر برون شهری وی، که باز هم در مایه ضربی است توجه فرمائید:

«نکنی سفر، نری بی خبر»

خواست حسین کله‌پز، شود به طوس رسپر جمع شدند دور او، عمه و خاله و پدر
تا بِدم اُتل مبیل، بدرقه رفت گل صفر جلو دوید، عقب دوید، سینه خود کرد سپر
گفت به‌شوفرش اگر، هست در این سفر خطر
من بمیرم نکنی سفر، نزنی بدر، نری بی خبر

ای که صدای بوق تو، صدای گوساله بُود میان ره، کوه بُود، دره بُود، چاله بُود
درد بُود، مرگ بُود، آه بُود، ناله بُود اگر که این اتول مبیل، آلت قتاله بُود
ترا به‌جان لوطیان، ازین خیال درگذر
من بمیرم نکنی سفر، نزنی بدر، نری بی خبر

۱. روحانی، همان.

مشدی شوفر قربونتم، شترمبیل روہین مکن
سرازیریست و سربالاست، هی بالا و پائین مکن

کوه و کُتل فراوونه، هین به شترمبیل مکن
وقتی که هستی پشت زُل، رو به مسافرین مکن

تند مران که بین ره، ز چشم بد خوری نظر

من بمیرم نکنی سفر، نزَنی بدر، نری بی خطر

بس احتیاطی نکنه، هر شوفری که عاقله
هوش و حواسش همدم، در پی راندن روله

به فن خویش ماهر و به کار خویش عامله

هر که براندند آتول، ناشی و جلف و جاهله

دشمن خویش باشد و قاتل نسل بوالپیش

من بمیرم نکنی سفر، نزَنی بدر، سری بی خبر

هو تول مبیل یدور شده، برو به کَل قُل بگو
شکسته چرخ دَمَسی، ز چرخ اوَلی بگو

اعلی (ع) بدادت برسه، بلند یا علی (ع) بگو

ترا به جان مش تقی، ترا به مرگ کَل صفر

من بمیرم نکنی سفر، نزَنی بدر، نری بی خبر^۱

از دیگر ترانه‌هایی که در آن زمان در بین مردم گُل کرد و خیلی زود ورد زبان‌ها گردید، ترانه‌ای بود به نام: «دم گاراژ بودم و یارم سوار شد» با صدای مرحوم خانم روحیخشن، که در آن از نام گاراژ، ماشین و تلفن استفاده شده بود و هنوز هم سالخوردگان ما، گاهی آن را زیر لب زمزمه می‌کنند.

البته اگر امروزه بخواهند این ترانه را بازخوانی کنند (مثل خیلی از ترانه‌های قدیمی که این روزها توسط خوانندگان جوان بازخوانی می‌شود) باید به جای کلمه گاراژ، از کلمه ترمینال استفاده کنند! زیرا خیلی از جوانان و نوجوانان نمی‌دانند گاراژ چیست یا اگر هم بدانند، بی اختیار گاراژهای خیابان شوش که مخصوص حمل بار می‌باشد برایشان تداعی می‌شود. زیرا آن‌ها گاراژهای مسافربری خیابان‌های ناصرخسرو، شمس‌العماره، چهارراه حسن‌آباد و شوش و سرچشمه در تهران و یا دیگر شهرهای بزرگ را ندیده‌اند، و امروزه آن‌ها را با نام ترمینال می‌شناسند. نکته آخر در مورد این ترانه آن‌که در کتاب استاد مرتضی احمدی (کهنه‌های همیشه نو) این شعر هم چاپ شده و با اصل صفحه یا نوار خانم روحیخشن مغایرت دارد.

۱. روحانی، همان.

دل مسافرا بر من کباب شد	دم گاراژ بودم و یارم سوار شد
که یار شیرازیم امشو نگهدار	تلفن می‌کنم به تو و فادار
بقربونت می‌گردم	سامان دورت می‌گردم
پسی دلبر می‌گردم	میرم تو شهر می‌گردم
تو که بار میزني هی ماشین خواربار	تو که هی میزني هی میزني جار
که یار شیرازیم همراه خود بُرد	الهی ماشین خواربار شود خُرد
بقربونت می‌گردم	سامان دورت می‌گردم
میرم تو شهْر می‌گردم	نمی‌خوای برمی‌گردم
مبادا پشکنی عهد و وفا را	سری بالا کنم ببینم خدا را
رقیان سنگ زندگالین ما را	مبادا با رقیان یاروگیری
بقربونت می‌گردم	سامان دورت می‌گردم
پسی دلبر می‌گردم	میرم تو شهر می‌گردم
نمی‌خواهی برمی‌گردم	نمی‌خواهی برمی‌گردم

و با غزلی از راننده‌های اتوبوس شهری آن زمان، این فصل را به پایان می‌رسانیم که سراینده آن احتمالاً مرحوم مهدی سهیلی می‌باشد.

«شوفر عاشق»

نگار دلربا و دلکش من!	گل من، دلبر من، مهوش من
چه سازم؟ عاشقی «راننده» هستم!	اگر بینی که من «یک دنده» هستم
برو «ماشین» عشقم «پنچر» تو!	به سر ریزم بُتا خاک در تو
ز راه مهربانی «بکسلم» کن!	بیا ای نازینین، فکر دلم کنم
مرتبتر ز «کادیلاک» هستی!	تمیز و نازینین و پاک هستی
دو چشمت کرد، با قلبم «تصادف»!	«ته خط» کرده بودم من «توقف»
شکست از دست هجرت «یاتاقانم»!	«چپه» شد از غمت «ماشین» جانم
دگر عشه نیا، بنشین «بغل دست»!	تو ای زیبائُخ گل چهره مست
که دارد لذتی اندر «اتوبوس»!	بسه از گونه گلگون خود بوس
به جان نازینین ات، جان ندارم!	دگر «ظرفیت» هجران ندارم
فتاده دل به «دست‌انداز» عشقت!	کجا مخفی بماند راز عشقت

مکن رحمی به ریش چون بُز من
بخر ای ماه، «ماشین حسابی»!
اگر بارم ز هجرت خون ز دیده
کنم از وصلت ای گل استفاضه
که در رفته ز هجرت «ترمز» من!
تو «شوفر» باش و من هم «پارکابی»!
چه سازم نازین! «ترمز بریده»!
بکن رحمی براین قلب «قراضه»!
گمان کردی که «بیکارم» عزیزم
بیا! «تصدیق یک» دارم عزیزم

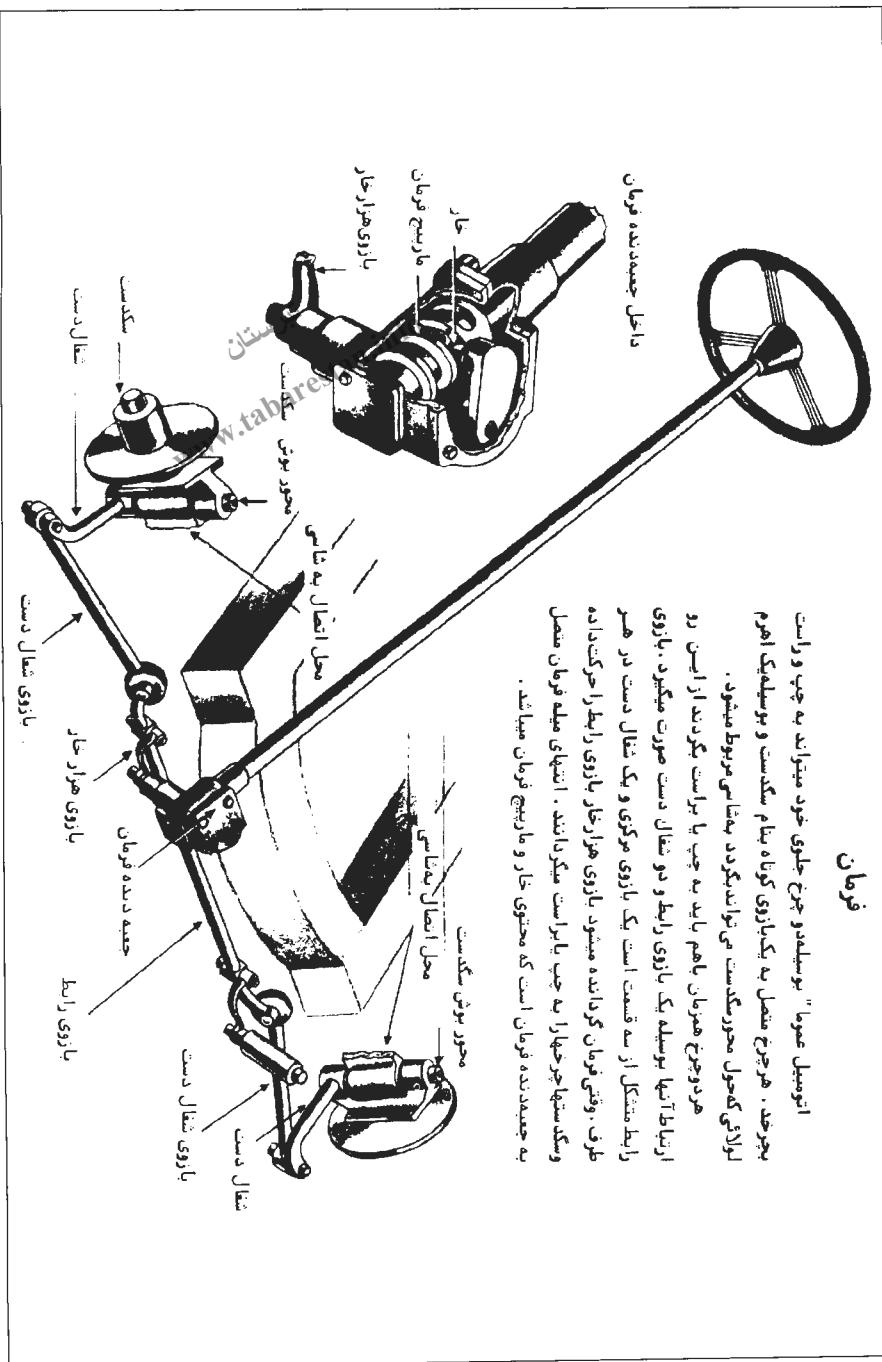
اما راجع به ادبیات مکانیک‌ها

در ابتدای شروع به کار مکانیک‌های ایرانی، اکثر قریب به اتفاق آنان نام قطعات اتومبیل را نمی‌دانستند و اگر هم یاد می‌گرفتند، چون بیشتر آنها نهاد درست حسابی نداشتند، نمی‌توانستند آن را جایی یادداشت نمایند، و علتیش هم سخت‌بودن تلفظ نام‌های فرنگی قطعات بود که خیلی زود از یادشان رفته و مجبور بودند از رانندگان خارجی مثل هندی و ترک و سوری پرسند، که خیلی هم برایشان به قول معروف افت داشت.

لذا از همان زمان تصمیم گرفتند که پارسی را پاس داشته و با توجه به شکل و شمایل قطعات، برای آن‌ها نام ایرانی و مُصطلح انتخاب کنند که برای مثال فنرهای عقب ماشین را به ترتیب از بزرگ به کوچک به: شاه فنر، وزیر و سرباز نام‌گذاری کنند و یا لوازم جلوبرنده را از جمله: سگ‌دست، شغال‌دست، چُپقی، طَبق، میل‌فرمان، و یا چیزهای دیگری که امروز نیز با همان نام‌های قدیمی نامبرده می‌شود مانند: کله‌گاوی، فارسونگاه، شبستانک پمپ، تسمه بادبزن، ماهک تعویض دنده، دنده هرزه‌گرد، دنده حلزونی، دنده‌برنجی، بالشتک دینام، کاسه نمد، عقره سرعت، میل‌لنگ، چکُش برق، کچل شدن بلبرینگ، فُرقُری، سپر، گلگیر و بسیاری نام‌ها و اصطلاحات دیگر، جالب این‌که بعضی از نوافص و خرابی اتومبیل را به آدم‌هائی که دچار مشکل بدنی یا سلامتی می‌شدند نسبت می‌دادند؛ مثل: طرف به روغن سوزی افتاده یا: به پِت پِت افتاده، یا: طرف مُخش گریپاچ کرده، همچنین به افرادی که عصبانی می‌شدند و کنترل خود را از دست می‌دادند می‌گفتند که: طرف جوش آورده یا آمپر چسبونده که امروزه هم گاهی این اصطلاحات توسط افراد سالخورده گفته می‌شود. یا این‌که: طرف مغزش سه کار می‌کنه! یا طرف آب و روغن قاطی کرده! یا چرخ زندگیش پنچر شده... و یا شعرهای عاشقانه‌ای که در

فرمان

اتومبیل عموماً "بوسیله‌دست" خود می‌تواند به چپ و راست بچرخ منقل به یک بازوی کویاه نیام سکنی و موسیله‌ی اهرم لولائی که محل محور مکست می‌باشد می‌گردید مثلاً مربوط مشود. هرچرخ هریکان باهم باید به چپ یا برایت بگردند از این رو این طای آنها بولینه یک بازوی رابط و دو شفال دست صورت می‌گیرد. بازوی رابط مشک از سه قسمت است یک بازوی موکوی و یک شفال دست در هر طرف. وقتی فرمان گردانده مشود بازوی هرخار بازوی رابط را حرکت داده و سکنیها چرخه از جهت یا برایت است می‌گردند. انتهای یقه فرمان عصل به جمعیدنده فرمان است که محتقی خار و ماریچ فرمان می‌باشد.



سکنی دست و شفال دست در جعبه‌دنده اتومبیل

غزل‌های کوچه‌باغی می‌خوانندند مثل:

تو سر بالانی عشقت من به روغن سوزی افتادم
به پایت پیر گشتم لامروت عاقبت کور و کرم کردی!

و همچنین شعرهای دسته جمعی که در محفل‌های خصوصی و خانوادگی به صورت ضربی، یک‌نفر خواننده آن را به صورت سوال می‌خواند و بقیه جواب می‌دادند مانند:

خواننده: گله از چرخ ستمگر بکنم یا نکنم?
بقیه: میخوای بکن، میخوای نکن!
خواننده: شکوه از بخت بداخلتر بکنم یا نکنم?
بقیه: لمیخوای بکن، میخوای نکن!
خواننده: در گاراز دلو وابکنم یا نکنم?
بقیه: میخوای بکن، میخوای نکن!
خواننده: ترک دلداده و دلبر بکنم یا نکنم?
بقیه: میخوای بکش، میخوای نکش!
خواننده: از غمث سر به بیابون بذارم یا نذارم?
خواننده: تُرم ماشین عشقو بگیرم یا نگیرم

و الی آخر...

قبل از آن که به‌دنباله تاریخچه شکل‌گرفتن اتوبوسرانی در تهران پردازیم بد نیست اشاره‌ای به قطار یا ترن رونار نیز داشته باشیم:

«یکی دیگر از وسایل نقلیه‌ای که در دوره احمدشاه میان تهران و بعضی از شهرستان‌ها به حمل مسافر می‌پرداخت، ترن رونار یا قطار روباه بود. این وسیله نقلیه عجیب و کمنظیر چیزی بین قطار و اتوبوس و مانند قطار از دو قسمت تشکیل شده بود. قسمت موتوری آن که اختصاص به راننده و احیاناً کمک راننده داشت، به طور مستقل با چهار چرخ در قسمت جلو قرار داشت و به‌دنبال آن واگن مخصوص مسافرین بسته می‌شد که بر روی شش چرخ حرکت می‌کرد. این وسیله بیشتر مورد استفاده خارجیان مقیم ایران قرار گرفت.»^۱

۱. نوریخش، مسعود، تهران به‌روایت تاریخ، ج ۴، ص ۲۱۸۳، انتشارات علم، ۱۳۸۰، تهران، و آن به‌نقل از مجله راه و بار، ۱ (۱)، ص ۲۷. کلمه ترن رونار به‌شكل Train Renard (ترن رنارد) نوشته می‌شود و (رنار) در زبان فرانسه به معنای روباه است.

بعد از کنار رفتن کریم آقا بود رژیم‌پرستانی دوباره وضع به حال اولیه بازگشت تا زمانی که رضا شاه با آلمان‌ها ارتباط پیدا کرده و کم‌کم از انگلیس دور و به آن‌ها نزدیک و نزدیک‌تر شد، و این‌بار تعدادی اتوبوس بنز خریداری و جایگزین اتوبوس‌های قراصه و از رده خارج گردیدند. به طوری که تا پایان حکومت وی (شهریور ۲۰) تعداد آن‌ها به ۹۰ دستگاه و جمعاً با دیگر اتوبوس‌های موجود به‌یک‌صد و ده دستگاه می‌رسیدند.

بیشترین کرایه‌ای که اتوبوس‌ها در آن‌زمان از مردم دریافت می‌کردند مربوط به خط میدان توپخانه به شمیران ابتدای دریند بود که با دو قران‌کرویه مسافران خود را جابه‌جا می‌کردند.

یکی از خصوصیات عمدۀ اتوبوس‌رانی در آن دوره، مردانه بودن آن بود که به‌علت استقبال مردم و ازدحام و شلوغی در ایستگاه‌ها و صفوف مسافران و آویزان شدن به‌در و پنجره، مانع از آن می‌شد خانم‌ها بتوانند سوار آن بشوند و علت اصلی بیشتر رعایت مسائل شرعی از طرف آنان و خانواده‌هایشان بود که اصولاً اجازه سوار شدن را به‌آنان نمی‌دادند. تصور می‌کنم ازدحام و شلوغی امروز خطوط شرکت واحد نیز ارثیه همان ۷۰ یا ۸۰ سال پیش باشد که به‌ما رسیده. خوشبختانه با توجه به‌دوقسمت شدن اتوبوس‌ها به‌مردانه و زنانه این موضوع تا حدی حل شده، اما پریدن بر سر و کول یکدیگر و آویزان شدن به‌در و پیکر اتوبوس‌ها، به‌ویژه هنگام صحیح‌ها و غروب‌ها در قسمت‌های مردانه و زنانه که شیفت کاری اکثر مشاغل شروع و پایان می‌یابد، کاری عادی و حتی ضروری می‌نماید. صد البته کاری هم نمی‌توان کرد زیرا ارثیه‌ای ناخواسته است برای خیل پیادگان این شهر!

از این‌جهت خانواده‌ها، به‌ویژه خانم‌ها ترجیحاً سوار درشکه می‌شدند و افراد مرده یعنی کسانی که به‌قول معروف دستشان به‌دهانشان می‌رسید از تاکسی استفاده می‌کردند، و این‌گونه بود که رانندگان تاکسی با آگاهی از وضع اتوبوس‌رانی برای جذب مسافران زن شعری ساخته بودند بدین مضمون که در ایستگاه‌های خود، رو به‌خانم‌های منتظر درشکه می‌خوانندند:

درشکه برو گمشو... خانم تاکسی سوار شو... اگه تاکسی گرونه... اتوبوس یک قرونه...
و با دست اتوبوس تا خرخره پُر از مسافر و احیاناً آویزان از در و پنجره را نشان
می‌دادند.



اتوبوس خط ۲۰ به رانندگی مرحوم حاج جواد سراجیان نفر اول سمت راست در اوائل دهه ۱۳۴۰

پس از کودتای ۲۸ مرداد سال ۳۲، به دستور سپهبد زاهدی تعدادی اتوبوس بنز مجدداً از آلمان خریداری گردید که از نوع جدید مشهور به بنزهای با دماغ یا دماغدار بودند و حضور آن‌ها در خیابان‌های تهران تا حدودی موجب تغییر چهره شهر شد. البته هدف برچیدن خطوط خصوصی و به کنترل درآوردن وضعیت اتوبوسرانی توسط دولت بود، زیرا بنا بود شهرداری با تدوین و تهیه قانونی برای تأسیس یک شرکت اتوبوسرانی واحد و مستقل اقدام نماید، ولی به دلیل آن‌که عده‌ای از صاحبان اتوبوس‌ها و مسؤولین خطوط، خدماتی به کودتاگران ۲۸ مرداد نموده بودند، شهرداری نه تنها موفق به کنار گذاردن و برچیدن خطوط آنان نشد، بلکه خطوط دیگری نیز توسط شرکت‌های جدیدی مانند اتوتوكل، اتوعدل، بنز اکسپرس و بنز تور دائر گردیدند.

در اوائل دهه ۱۳۳۰ تعداد ۳۰ خط اتوبوسرانی در تهران مشغول بودند، و کسانی که سنی از آن‌ها گذشته برایشان خالی از لطف نیست که نگاهی دوباره به تصویر اسامی خطوط آن زمان و مبدأ و مقصد اتوبوس‌ها داشته باشند، خصوصاً اتوبوس سوارهای حرفه‌ای!

تلفن	بنگاه های خبریه نشانی	نام
۳۸۶۱۰	بیرون دروازه شمیران	سازمان بهداری و شیر و خورشید
۳۳۸۵۲	چهارراه حسن آباد میدان سپه خیابان رفایل مقابل کتابخانه ملی » شهباز » مولوی باع فردوس شماره ۱	مهد کودکان نایشگاه آثار صنعتی سازمان شاهنشاهی خدمات اجتماعی آموزشگاه فنی شبکه کلک بیادران و کودکان
۳۷۹۸۰	انتهای خیابان ری جای نقلیه سابق	اداره کانون کار و آموزش
۳۶۰۰۳	خیابان سعدی بالای چهارراه مخبرالدوله	شرکت بیمه ایران
۳۴۳۴۳	» برق مقابل سعدی	» بریش اند
۳۵۶۵۷	اول خیابان لاله زار	» وارسیز
۳۷۷۲۸	اول خیابان لاله زار	» رویال
۳۴۰۱۳	اول خیابان سعدی	» فونیکس
۳۴۸۱۱	اول خیابان اسلام	» گستاخ
۳۵۶۱۳	اول خیابان برق	» ور گشاير
	بازار - خیام - سپه - باغشاه - سی متری - میدان قزوین (برگشت) سی متری - باغشاه - سپه - توپخانه ناصرخسرو - بازار	خط سیر اتوبوسها خط ۱

خطوط اتوبوسرانی در دهه ۱۳۳۰ و مسیر رفت و برگشت آن‌ها

۱۸

نام	مسیر اتوبوسها نشانی
خط ۲	بازار - خیام - سپه - امیریه گمرک راه آهن (بازگشت) راه آهن - امیریه
خط ۳	سپه - توپخانه - ناصرخسرو بازار خیام - میدان محمدیه - مولوی - شاهپور شوش - راه آهن - (برگشت) راه آهن
خط ۴	شوش - شاهپور - راه آهن - سپه (برگشت) راه آهن - شوش - شاهپور مولوی - میدان محمدیه اول خیام
خط ۵	توپخانه - برق - سه راه امین حضور انتهای ری - (برگشت) ری - میدان شاه - مولوی - سیروس بوذرجمهری ناصرخسرو توپخانه
خط ۶	بازار - بوذرجمهری - سیروس - مولوی - ری - (برگشت) ری - برق توپخانه - ناصرخسرو بازار
خط ۷	میدان شاه - مولوی - گمرک - سی متری میدان قزوین - (بالعکس) خط ۷ ب شهر باز - خراسان - مولوی - گمرک راه آهن (بالعکس)
خط ۷ عباسی	میدان شاه - مولوی - میدان محمدیه میدان گمرک - خیابان شیر و خورشید عباسی - امامزاده مقصوم (بالعکس)

۱۹

خط	نام	مسیر اتوبوسها نشانی
۸		بازار - سیروس - شاه آباد - سعدی شهرضا - پهلوی - تخت جمشید - دانشگاه (برگشت) شهرضا شاهپور لهجه - ناصر خسرو بازار
۹		بازار - بوذرجمهری - شاهپور - یوسف آباد - کالج - دانشگاه - (برگشت) تخت جمشید - شهرضا
۱۰		سعدی - شاه آباد - سیروس - بوذرجمهری توبخانه - سعدی - شاه آباد مجلس ژاله - شهباز (بالعکس)
۱۱		بازار - بوذرجمهری - سیروس - بهارستان - عشت آباد (برگشت) شهرضا - فردوسی - توبخانه - ناصر خسرو - بازار
۱۲		بازار - ناصر خسرو - فردوسی - شهرضا - عشت آباد - (برگشت) بهارستان - سیروس - بوذرجمهری - بازار
۱۳		توبخانه - فردوسی - نادری - پهلوی شهرضا - میدان ۱۴ اسفند (برگشت) سی هری - باغشاه - سپه - توبخانه
۱۴		توبخانه - سپه - باغشاه - سی هری - میدان ۱۴ اسفند (برگشت) شهرضا پهلوی - نادری - فردوسی - توبخانه

۲۰

	مسیر اتوبوسها نشانی	نام
	گلو بندک - بوذر جمیری - شاهپور سپه - سی متری - ملسلسیل - (بالعکس) ۱۵ ب از سی متری به آکبر آباد میرود	خط ۱۵
	گلو بندک - بوذر جمیری - شاهپور سپه - دانشگاه جنگ - میدان رشدیه (برگشت) دانشگاه جنگ - سپه خیام - گلو بندک	خط ۱۶
	میدان محمدیه خیام - توپخانه اکباتان بهارستان - دروازه شمیران - هدایت روزولت - امجدیه - (بالعکس)	خط ۱۷
	راه آهن - امیریه - بهلوی - شاهرضا دانشگاه (بالعکس)	خط ۱۸
	راه آهن - شوش - شاهپور - تخت جمشید - بهجهت آباد - (بالعکس)	خط ۱۹
	میدان امین‌السلطان - سیروس - بهارستان - خیابان مازندران - فوزیه (بالعکس)	خط ۲۰
	میدان امین‌السلطان - سیروس - بهارستان - گرگان (بالعکس)	خط ۲۱
	توپخانه - خیام - بوذر جمیری - شاهپور فرهنگ - امیریه - میدان فزوین - امامزاده معصوم - (بالعکس)	خط ۲۳

۲۱

نام	مسیر اتوبوسها نشانی	
خط ۲۴	راه آهن - میدان قزوین - قنات سلسیل سراه طرشت - بیمارستان هزار تختخوابی - میدان شاهزاده (بالعکس)	
خط ۲۵ الف	شہباز - خراسان مولوی - سیزوس بودجه مری - ناصر خسرو توپخانه بالعکس	
خط ۲۵ ب	خط ۲۵ ب بر غکس ۲۵ الف طی میکند میدان محمدیه - خیام - توپخانه - فردوسي - نادری - بهلوی - آب نمای کرج (برگشت) بهلوی - نادری فردوسي - توپخانه - ناصر خسرو خیام میدان محمدیه	
خط ۲۷	توپخانه فردوسی - ایرانشهر - راه مصفا - باع صبا (بالعکس)	
خط ۲۸	ناصر خسرو - برق - ایران - زاله ذرین نهل - دروازه شمیران بالعکس	
خط ۲۹	راه آهن - سی متری - میدان ۱۲۴ اسفند دانشگاه - خیابان ابوریحان - میدان کاخ (بالعکس)	
خط ۳۰	ناصر خسرو - فردوسی - چرچیل امیراکرم - تیر - فروردین - دانشگاه - میدان ۲۴ اسفند بالعکس	

خطوط اتوبوسرانی در دهه ۱۳۳۰ و مسیر رفت و برگشت آن‌ها

تاریخچه شرکت واحد اتوبوسرانی

در سال ۱۳۳۴ در زمان دولت علاء حَل مشکل اتوبوسرانی تهران که روزی به روز حادت‌تر می‌شد به رئیس شهربانی وقت یعنی سرلشکر علوی مقدم واگذار گردید. وی بعد از یکسال بررسی و مطالعه در اوائل سال ۱۳۳۵ اعلام نمود: شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه ۳۰ میلیون تومان به ثبت رسیده و بزودی آغاز به کار خواهد نمود.

دلیل انتخاب سرلشکر علوی مقدم برای تصدی این کار، آن بود که وی بهتر از هر کس دیگری می‌توانست با شاگرد شوفرهای شورو و سرکردها و صاحبان قُلدر و بانفوذ اتوبوس‌ها به مقابله برخاسته و آنان را در صورت مغایمت، مرعوب و منکوب نماید. وی که خود مدیر عاملی شرکت را به عهده گرفته بود، در ظرف مدت ده ماه مهلت به صاحبان اتوبوس، ضمن تصفیه رانندگان و شاگرد شوفرهای اوپاش و اراذل خطوط و انجام مصاحبه و استخدام رانندگان بی‌اذیت و آزار، همراه با گرفتن مدارک سوء‌سابقه در سمت‌های راننده و شاگرد راننده و بليط‌فروش، بالاخره در تاریخ دی ماه ۱۳۳۵ توانست اتوبوس‌های يك‌شكل و يك‌رنگ و همگون شرکت واحد را جایگزین اتوبوس‌های رنگارنگ و قراضه و دارای مارک‌های مختلف موجود در سطح شهر نموده و چهره شهر را به کلی دچار تغییر نماید.

وی که قبل از افتتاح شرکت اقدام به خرید ۲۵۰ دستگاه اتوبوس دو طبقه از انگلستان در دو مرحله به قیمت هر دستگاه ۲۱ هزار تومان و ۷۵۰ دستگاه اتوبوس يك‌طبقه بنز، به قیمت هر دستگاه ۱۳۵ هزار تومان از کشور آلمان نموده بود که در مهلت مقرر در تهران شروع به کار نمودند.

شرکت در اولین روزها با ۶ خط اصلی ولی طولانی‌تر از خطوط قبلی با ژتون‌های فلزی به قیمت ۲ ریال شروع به کار کرد که تا سال ۱۳۴۶ تعداد آن‌ها به ۱۲۶ خط اصلی و ۱۲۷ خط فرعی که به مینی‌بوس‌ها اختصاص داده شده بود، رسید.

طول مسیر خطوط در ابتدای کار یعنی سال ۳۵ حدود ۳۱ کیلومتر، در سال ۳۶، ۸۲ کیلومتر، سال ۳۷ ۱۳۵ کیلومتر، سال ۴۰، ۵۰۱ کیلومتر و در سال ۴۶ به ۱۲۵۰ کیلومتر افزایش یافت. مساحت تهران در سال ۳۵ جمماً به ۹۳ کیلومتر می‌رسید که توسعه ۶ خط اتوبوسرانی اداره می‌گردید. در سال ۳۶ مقدار مساحت به ۱۱۴ کیلومتر و تعداد خطوط به ۱۴ خط افزایش یافت. در سال ۴۰ یعنی با گذشت ۴ سال، مساحت ۱۱۴ کیلومتر

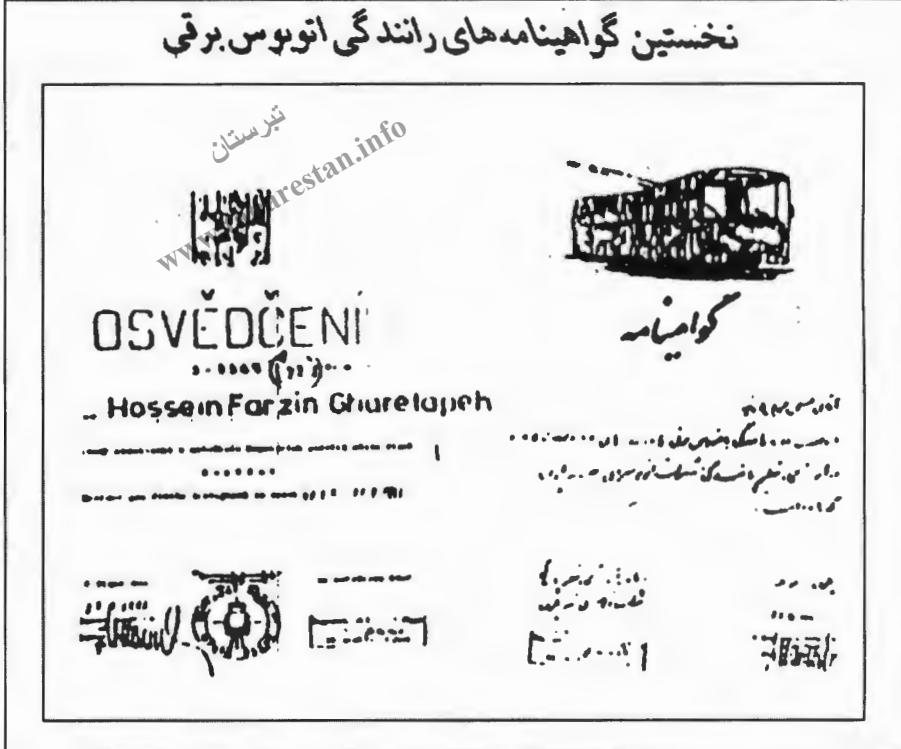


اتوبوس و مینیبوس شرکت واحد در اواخر دهه ۴۰

مربعی یکباره به رقم ۲۰۴ کیلومتر مربع رسید و تعداد خطوط به ۷۷ خط و سرمایه ۳۰ میلیونی شرکت به چهارصد میلیون تومان رسید. در سال ۴۶ در طول ۱۰ ماه به تدریج یکصد و پنجاه اتوبوس دو طبقه و سیصد و هشت دستگاه یک طبقه و ۲۶۰ دستگاه مینیبوس به ناوگان این شرکت اضافه گردید. تعداد باجهه‌های فروش بليط با همان قيمت دو ریال به ۹۶۹ باجه رسید و امروزه که اين تاریخچه نگارش می‌شود، يعني شهریور ۱۳۸۵، وسعت تهران به ۷۰۷ کیلومتر مربع رسیده است، و اگر شهرک‌های حومه آن را هم به حساب بياوريم، اين وسعت، چيزی به حدود ۱۸۰۰ کیلومتر مربع می‌رسد، و طبق آماری که اداره بهره‌برداری شرکت واحد اعلام نموده، طول خطوط اتوبوسرانی به بيش از ۳۰۰۰ کیلومتر و تعداد خطوط به ۳۰۰ خط و تعداد اتوبوس‌های ناوگان اتوبوسرانی به بالاي ۵۰۰۰ دستگاه رسیده است. البته از اين تعداد، تعدادی هم اتوبوس برقی است که در يك طرح آزمایشي از اوائل دهه هفتاد در يك مسیر مشخص يعني از ميدان امام حسین(ع) تا سه راه تهران‌پارس در راستاي مبارزه با آلودگى هوا به کار افتادند و هنوز مشغول به کار می‌باشند. اين اتوبوس‌ها که گويا از کشور چک خريదاري شده بودند،

رانندگان ایرانی آن برای رانندگی، آموزش‌های لازم را در همان کشور فراگرفته و گواهینامه‌های مخصوص رانندگی با اتوبوس‌های برقی را نیز از همان کشور یا شرکت سازنده دریافت نمودند. نمونه‌ای از این گواهینامه‌ها را که مربوط به راننده‌ای به نام آقای حسین فرزین می‌باشد ملاحظه می‌فرمایید.

نخستین گواهینامه‌های رانندگی اتوبوس برقی



گواهینامه اتوبوس برقی



دو قطعه بلیط شرکت واحد



میدان مخبرالدole و اتوبوس های شرکت واحد



خیابان ناصریه (ناصر خسرو) در اواخر قاجاریه

صنایع اتاقسازی اتوبوس و مینیبوس در ایران

در اواخر دهه ۱۳۹۰ شمسی، یعنی قبل از کودتای سوم اسفند ۱۳۹۹ و به حکومت رسیدن رضاشاه، بسیاری از اتوبوس‌هایی که از خارج وارد ایران شده و از جاده‌های خراب و پُرنشیب و فراز عبور کرده و به پایتخت رسیده بودند، نشانی از اتوبوس‌های سالم را نداشتند. به علت فرسوده بودن و همچنین عبور از جاده‌های تنگ و باریک و تصادم در و پیکر آن‌ها با تخته سنگ‌های کنار و وسط جاده‌ها، به ماشین‌های قراضه و زهوار در رفته بیشتر شبیه بودند تا به اتوبوس‌های نو. از این جهت چند نفر از گاری‌سازان و درشکه‌سازان خبره به فکر افتادند که موتورهای سالم این‌گونه اتوبوس‌ها را خریداری کرده و اتاق اتوبوس را خودشان ساخته و بر روی آن سوار نمایند، که این امر با کمک چند تن از آهنگران حرفه‌ای تحقق یافت.

به این ترتیب بود که صنعت اتاقسازی در آن سال‌ها در ایران شکل گرفت و اتاق‌هایی با چوب و سیم مفتولی در چندین کارگاه اتاقسازی ابتدا در تهران و سپس در شهرهای رشت، کرمان و تبریز شروع به کار نموده و با توجه به هوش و ذکاوت و خلاقیت و هنر جماعت ایرانی این صنعت به سرعت رشد کرده و با ظرافت و کیفیت خوب این اتاق‌ها، کار به جایی رسید که چند دستگاه از آن‌ها به کشورهای همسایه صادر گردید. این روند تا اوایل سال‌های نهضت ملی شدن نفت ادامه پیدا کرد و به اوج شکوفایی خود رسید. ولی با سرازیر شدن اتوبوس‌های جدید و مدرن غربی به بازارهای ایران، که بهبود وضع جاده‌های کشور در آن تأثیر به سزاوی داشت، این صنعت متوقف و جای خود را به کارخانه‌های مونتاژ اتومبیل داد.

اولین اتاقساز اتوبوس در ایران

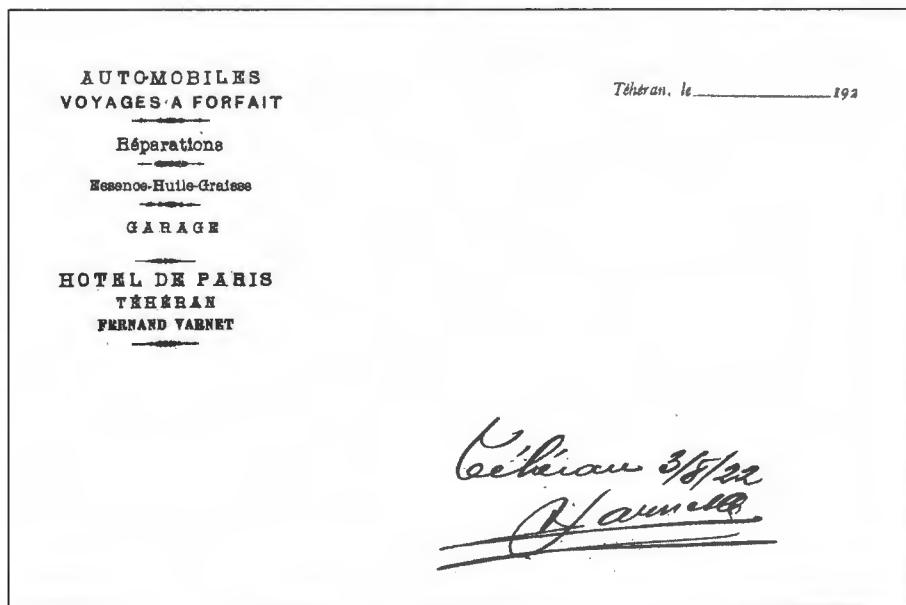
اولین اتاقساز شناخته شده در تهران شخصی است به نام «اسدالله خان طائفی» معروف به «اسدالله وارنه». وی شاگرد «فرناند وارنه» مکانیسین انواع اتومبیل سبک و سنگین و همچنین مسؤول آزمایشات رانندگی در اداره نظمه در اوخر دوره قاجاریه بود و امضای او تا سال ۱۳۰۴ شمسی در پای گواهینامه‌های اتومبیلچی‌های وسایل نقلیه سبک و سنگین دیده می‌شود.

اتوبوس و اتوبوسرانی در ایران / ۱۶۳

اسدالله خان طائفی معروف به «اسدالله وارنه»



تبرستان
www.tabarestan.info



نمونه سربرگ و امضای فرناند وارنه

«وارنه» اولین کسی است که دستگاه جوش هوا و کاربیت را از آلمان به ایران آورده بود. او در یک دیدار اتفاقی از کارگاه اتاق سازی «اسدالله خان طائفی» در خیابان باب‌همایون، پائین‌تر از کوچه قورخانه، که در آن زمان اتاق‌های سیمی با اسکلت چوبی معروف به اتاق کبریتی می‌ساخت، به وی پیشنهاد همکاری می‌دهد و ساخت اتاق را با شاسی آهنی و نبشی و ورق آهن و نحوه کار با دستگاه جوش هوا و کاربیت را به اسدالله خان آموزش می‌دهد. اسدالله خان پس از آموزش چند روزه، در مدت ۲ روز اولین اتاق کامل اتوبوس را که با نوع خارجی برابری می‌کرده به وی تحویل می‌دهد، به طوری که وارنه دچار حیرت می‌شود.

خبر ساخت این اتاق به زودی در تهران بر سر زبان‌ها افتاده. مرحوم «عباس دواچی» صاحب بنگاه «اتوعدل» که چند خط اتوبوس رانی در تهران به او تعلق داشت، به وی مراجعه و سفارش ساخت اتاق اتوبوس‌های خط تهران به شمیران را که از توپخانه حرکت می‌نمود به او می‌دهد. طی قراردادی مقرر می‌شود که اسدالله خان که حالا دیگر به «اسدالله وارنه» معروف شده بود، هر دو روز یک اتاق به شرکت اتوعدل تحویل نماید. این اتاق‌ها چیزی بین اتوبوس و مینی‌بوس بود و بر روی موتورهای بنز معروف به «بادماغ» سوار می‌شدند و نسبت به اتاق‌های خارجی با صرفه‌تر و راحت‌تر بودند.

اسدالله خان با سفرهایی که به اتفاق وارنه به اروپا کرد و با توجه به هوش و ذکاوت خود، به یک مهندس تمام عبار تبدیل شد و کم کم کار اتاق سازی را رها کرده و اقدام به سوار نمودن ماشین‌آلات صنعتی، از جمله ماشین‌آلات کارخانه نساجی اصفهان و راه اندازی آن کرد. او پس از چندین سال اقدام به تأسیس کارخانه گالش سازی در خیابان سپه نرسیده به میدان باغشاه کرد.

«وارنه» بعد از اسدالله خان که از وی جدا شده بود با «احمد خان لیستر» شروع به همکاری نمود. احمد خان مختصر پیستون‌های افقی بود و در سفری که با وارنه به آلمان کرده بود، اختراعش را در آنجا به ثبت رسانده و آلمانی‌ها لقب «لیستر» را که نام موتورهای دارای پیستون افقی است به وی داده و او را «احمد خان لیستر» نام نهادند. ساختمان لیستر در نیش جنوب غربی میدان توپخانه (سردر ورودی مترو) قرار داشت و از ساختمان‌های معروف تهران به شمار می‌رفت.

دومین سازنده اتاق اتوبوس در تهران مرحوم «حاج عزت اوزار» است که کارگاه او در

گاراژی به نام خودش در خیابان چراغ برق (امیرکبیر) قرار داشت که آن گاراژ هنوز در خیابان امیرکبیر وجود دارد. وی از شاگردان «اسدالله وارنه» بود. چهارراه «اوزار» در نزدیکی سه راه طرشت نیز از نام وی نشأت گرفته است.

سومین اتاق ساز شناخته شده مرحوم «استاد گرجی» است که در خیابان ناصرخسرو کارگاه خود را دایر کرده بود و علاوه بر اتاق سازی، به تنها شاسی کش تهران معروف شده بود و سال‌های بعد کارگاه خود را به خیابان تهران نو انتقال داد.

بستنشینی یک راننده اتوبوس

بست و بستنشینی که امروزه غالباً تحصن می‌گویند، درجهان سابقه بسیار کهن دارد و در ایران هم از قدیمی‌ترین ایام رایج و مرسوم بوده است... اما بستنشینی یک راننده در دوره رضاشاه تازه‌ترین نوع و روش این کار بوده است که هر چند مستقیماً به تاریخ موربد بحث در این فصل ارتباط ندارد، اما از آنجا که به رانندگی مربوط می‌شود و به لحاظ طرافتی که در آن نهفته است، ذیلاً نقل می‌شود:

تازه‌ترین داستان بست، قصه عمو حیدر راننده است... عمو حیدر پیرمردی بود که سال‌ها در شمیران رانندگی کرد و معتقد بود که اولین شوفر اتوبوسرانی تهران بوده است. عمو حیدر سال‌های جوانی خود را در قزاق‌خانه گذرانید، بعد در خط رانندگی افتاد، و تا آخر عمر با قد خمیده، و دندان‌های افتاده، پشت فرمان نشست و در جاده شمیران اتوبوس می‌راند. عمو حیدر داستان بستنشینی خود را چنین شرح داده است:

پس از راه افتادن اتوبوس در تهران، من نخستین شوفری بودم که پشت رُل اتوبوس شهری نشستم. در آن روزها زیادی سوار کردن ممنوع بود و هر راننده‌ای که تخلف می‌کرد، هم شلاق می‌خورد، هم چهل پنجه روز به بیگاری می‌رفت. یک روز با اتوبوس از دروازه دولت رو به میدان سپه می‌آمدم. نزدیک یک بیمارستان زنی با بچه دست بلند کرد. اتوبوس جانداشت. من هم می‌دانستم که زیادی سوار کردن خطر دارد. با این همه دلم به حال آن سوخت. اتوبوس را نگاه داشتم، زن بالا آمد و مردی جای خود را به او داد، سر پا ایستاد. اما هنوز به اول شاه‌آباد نرسیده بودم که مأمورین شهریانی جلوی اتوبوس را گرفتند و فرمان دادند که پس از رسیدن به انتهای خط، همراه مأمور به شهریانی بروم و یکی از پاسبان‌ها روی رکاب ایستاد تا مرا به شهریانی ببرد. من

مسافرین را تا ته خط بردم و در آنجا به همراهی پاسبان پیاده به طرف شهربانی رهسپار شدم، ولی به محض این که وارد میدان سپه شدم، از پشت سر پاسبان به آن طرف نرده‌ها پریدم و یک راست زیر مجسمه رضاشاہ بست نشستم. پاسبان که این وضع را دید به التماس و درخواست افتاد که: «مرا بدیخت نکن، از زیر مجسمه بیرون بیا، من خودم وساطت می‌کنم که تو را مجازات نکنند. البته به این اظهارات اعتنا نکرده و پس از چند ساعت بستنشینی، مورد عفو واقع شده و با دل راحت از زیر مجسمه درآمدم. عموم حیدر خیلی از این داستان‌ها و سرگذشت‌ها داشت که در استگاه‌های تجریش و تهران و رستم آباد برای مسافرین خود شرح می‌داد». ^۱

۱. معتمدی، محسن؛ جغرافیای تاریخی تهران، صص ۵۲۳-۵۲۲، نشر دانشگاهی، ۱۳۸۴، تهران.



فصل پنجم

تبرستان
www.tabarestan.info

«آب دهن شیطان»

اولین پمپ بنزین‌ها در تهران

زمانی که کمپانی‌های اتومبیل، یکی‌یکی در تهران استقرار یافتند، رقابت بر سر فروش بنزین هم در ایران بین شرکت نفت انگلیس و روسیه آغاز گردید.

در بدو امر برای چند اتومبیل موجود از جمله اتومبیل شاه و نخست وزیر و چند سفارتخانه که در خیابان‌ها شروع به تردد نمودند، تهیه بنزین برای آنان چندان مشکل نمی‌نمود. اما وقتی که اندک‌اندک بر تعداد آنان افزوده گردید، شرکت نفت انگلیس در حوزه تحت نفوذ خود، یعنی جنوب ایران و روسیه در شمال اقدام به ایجاد کمپانی فروش بنزین و احداث پمپ کردند. و در تهران نیز با رقابتی تنگاتنگ در ظروف مختلف اقدام به فروش آن نمودند. ابتدا شرکت انگلیسی بنزین را توسط دکان‌های نفت‌فروشی و خواربارفروشی و سرایداران گاراژ‌ها در شیشه‌های نیزه‌ای (که این اوآخر جهت آب‌لیمو و آب‌غوره استفاده می‌شد و هنوز هم در بعضی خانه‌ها پیدا می‌شود) در دسترس مردم گذارده، سپس شیشه‌ها تبدیل به پیت‌های حلبی معروف به پیت بنزینی (که امروزه جهت فروش پنیر از آن استفاده می‌شود) با گنجایش ۱۵ لیتر گردید. ولی به خاطر ایجاد چند آتش‌سوزی در مغازه‌های نفت‌فروشی و خواربارفروشی، بعلت عدم اطلاع از خاصیت اشتعال‌زاوی بنزین و بی‌احتیاطی آنان به خاطر روشن کردن چپق و سیگار و این‌که این

بنزین چیزی جز آب دهن شیطان نیست و زندگی آن‌ها را به‌آتش کشیده! استقبال از فروش آن در بین کسبه فروکش کرده و کمتر کسی حاضر بفروش آن می‌گردید. تا این‌که شرکت انگلیسی با این شرط که فروشنده‌گان می‌توانند بنزین را با دوباره قیمت خرید بفروش برسانند دوباره با وسوسه فروشنده‌گان به‌خاطر سود فراوان آن، آنان را وادار به‌فروش بنزین در معازه‌ها و قهوه‌خانه‌های بین‌راه نمود.

از طرفی دیگر روسیه با راه‌اندازی شرکتی با نام «پرس - آذ - نفت» در تهران واقع در خیابان امیرکبیر و شرکت انگلیسی بریتیش پترولیوم (B.P.) در خیابان امام خمینی (سپه سابق) نیش خیابان استخر، اقدام به فروش نفت و روغن نمودند. شرکت روسی در ترفندی جدید اقدام به فروش نفت و بنزین و روغن در بشکه‌های آهنه‌ی یکصد لیتری نمود. این بشکه‌ها بعد از خالی شدن، به قیمت بسیار خوبی فروخته می‌شد و سود بیشتری نصیب فروشنده‌گان خود می‌نمود، و از این تاریخ به‌بعد بود که صنعت چلیک‌سازی یعنی بشکه‌های چوبی که ابتدا توسط آسوری‌های مهاجر روسی و سپس آرمنی‌های ساکن در قسمتی از دهونک در محلی به نام قلعه ارمنی‌ها، که امروزه در جنوب خیابان آرارات، خیابان آفتاب در شمال ساختمان یا برج معروف آفتاب قراردارد ساخته می‌شد، کم‌کم رو به انقراض نهاد. دو تصویری که مربوط به تبلیغات شرکت نفت روسی «پرس - آذ - نفت» مشاهده خواهید کرد، مربوط به سال ۱۳۱۰ شمسی می‌باشد که در آن در مورد نفت و روغن موتور و بنزین تبلیغ نموده است.

یکی از نکات جالب توجه در این تبلیغ، واژه «پوط» است که همان پیت می‌باشد و امروزه هم توسط تهرانی‌ها یا دیگر شهرستان‌های کشور همان پیت نامیده می‌شود. مثل پیت روغن، پیت نفت، پیت پنیر، پیت خیارشور و جالب‌تر این‌که تنها در شهر همدان شنیده‌ام که افراد مسن هنوز به‌پیت، پوط می‌گویند. البته به‌پوک و پوچ هم پوط می‌گویند، که کنایه از پیت خالی یا پوط خالی است.

افتتاح اولین پمپ بنزین در تهران

اولین پمپ بنزین تهران در خیابان اعیان‌نشین امیریه، چهارراه گمرک ساخته و افتتاح گردید. علت قرارگرفتن آن بیشتر به‌خاطر سکونت رجال مملکتی در این محله بود که هنوز با نام جایگاه شماره یک دائز می‌باشد. دومین پمپ در خیابان بوذرجمهری ایستگاه

پرس - آذ - نفت

اگر هایل هستید چرا غتان دود نکرده و
روشنائی نند بدهد نفت پرس آذ نفت را بخیرید .

هر گاه بخاری نفت خود نقطه پرس آذ نفت را بخیرید
اطاقتان بدون اینکه متholm مخارج زیادی برای تهیه سوخت
باشید کرم خواهد شد

نفت پرس آذ نفت در اجاقهای نقی بدون خطر
سوخته و موجب صرفه جویی فوق العاده از جب مخارج
سوخت شده و خوارک را زود می‌یزد ..

موتورهای کارخانهای چراغ برق و سایر کار
خانها و آسایهایا ولکوموتیو های طرق آهن و کشتی ها
وغیره با نفت سیاه و یا سفید پرس آذ نفت خوب و نند
کار میکنند

بهترین روغنهای چربی روغنهای پرس آذ نفت است
روغنهاای پرس آذ نفت قسمتهای ماشین را
کاملا از مستعمل شدن سریع تامین نموده و قابلیت کار
کردن آنها را برای مدت میدی محفوظ داشته و از سوختن
آنها جلوگیری میکند .

استعمال نفت پرس آذ نفت که دارای استعداد عالی
تولید حرارت است با صرفه تر از استعمال نفت سایر مؤسسات
میباشد .

تفاوت نفت پرس آذ نفت با سایر نفتها نداشتند بوى
بد و دود است با روشنائی قوي و فرح آور

از صرف نفت پرس آذ نفت در بخاریه‌ای نفتی
بخار تولید نمی نماید

اگر شما در خانه داری مراحت اقتصادی فرمائید

نفت پرس آذ نفت را مصرف نمایند که صرفه اش زیادتر است
و خودش هم دارای مواد منفی نیست

روغنها پرس آذ نفت برای اتومبیلها و

موتورها و دینامها و ماشینهای بخاری از جهیت جنس
بهترین روغنها جربی و برآتب ارزان تر از روغنها

سایر مالک است. هر گاه میل دارید نگذارید ماشینتان
زود مستعمل گردد و خودتان متholm مخارج هنگفت بیهوده

نشوید از روغنها پرس آذ نفت بخرید

بنزین پرس آذ نفت در بازار ایران بر غویت
جنس خود معروف است

یک پوچ ببنزین پرس آذ نفت در اتومبیل سه فرشخ

بیشتر از بنزین سایر مؤسسات کار میکند

بنزین پرس آذ نفت نه تنها در ایران بلکه در تمام
عالم حقاً بمناسبت عالی بودن جنس خود نسبت بسایر بنزینها
برتری یافته است

بنزین پرس آذ نفت قوه موتور را تزیید و خود
موتور را از تعییرات زیاد مستثنی کرده مدت مديدة سالم

نگاه میدارد از این فقط، روغن، بنزین استفاده کنید
«شعبات در تمام ولایات ایران»

۱۶

تلفن	فروشگاه پمپ نشانی	نام
۲۰۰۲	» امیریه چهارراه گمرک خیابان شاهرضا نزدیک دانشگاه	فروشگاه پمپ فروشگاه شماره ۱
۲۳۵۲	» ری مقابل بازارچه نایب السلطنه	۲ « «
۷۸۰۶	» بوذرجمهری نزدیک درخونگاه	۴ « «
۹۶۴۸	» بهارستان مقابله مطبعه مجلس	۵ « «
۹۲۸۰	» سعدی دروازه دولت	۶ « «
۷۲۲۰	» سی متری نظامی نزدیک اشگر ۱ میدان محمدیه	۷ « «
۶۴۸۷	خیابان شاهپور دروازه یوسف آباد	۸ « «
۴۰۰۸	» شهری سه راه رامین (بوسیله) کرج	۹ « شهری کرج
۴۰۰۸	تجریش	تجریش «

اولین پمپبنزین‌ها: اسماء و آدرس پمپبنزین‌ها در سال ۱۳۱۰

درخونگاه و سومین آن خیابان سعدی دروازه دولت و چهارمین آن میدان بهارستان مقابله مطبعه (چاپخانه) مجلس و پنجمین آن خیابان سی متری نظامی (کارگر فعلی) نزدیک چهارراه لشگر و بهمین ترتیب تا سال ۱۳۳۰ تعداد ده پمپ در تهران مشغول به کار گردیدند و شرکت نفت اقدام به شماره‌گذاری آنان نمود. جالب این‌که تا سال‌های دهه چهل هنوز بعضی از مغازه‌های نفتی و خواریار فروشی اقدام به فروش بنزین می‌کردند و علاوه بر بنزین اتومبیل، آمپول‌های حاوی بنزین جهت فندک‌های بنزینی نیز به مشتریان سیگاری ارائه می‌نمودند.

این فندک‌ها که امروز نیز در بعضی از خانواده‌ها که از پدریز رگ‌های شان به یادگار مانده نیز پیدا می‌شوند، دارای مخزنی بود که درون آن مقداری پنبه قرار گرفته و فتیله باریکی از داخل این پنبه‌ها از بالای فندک بیرون آمده و زمانی که بنزین مخصوص فندک که به آن بنزین سفید می‌گفتند در داخل مخزن ریخته می‌شد، پنبه‌ها تا مدتی آن را در داخل مخزن حفظ کرده و با کوچکترین جرقه توسط سنگ فندک، فتیله آن مشتعل گردیده و حاجت شخص سیگاری را که همانا روشن کردن سیگارش بود برآورده می‌کرد. این فندک‌ها تا اوخر دهه چهل مورد استفاده قرار می‌گرفت و معروفترین مارک آن هم «زیپو» بود که اگر امروزه پیدا شود بی‌گمان از فندک‌های گازی مدرن هم کوره‌ای گرانتر است.



فصل ششم

اولین اتومبیل مونتاژ شده توسط ایران

سال ۱۳۳۹ را باید سرآغاز صنعت تولید اتومبیل در ایران دانست که با مونتاژ آن شروع گردید. در این سال شرکتی با نام «سايكا» (SAIKA) در جاده آبعلی تأسیس و تحت لیسانس شرکت یا کمپانی فیات، به مونتاژ اتومبیل‌های فیات ۱۱۰۰ اقدام نمود.

دومین کارخانه مونتاژ اتومبیل مربوط به اتومبیل‌های آریا و شاهین بود که کارخانه رامبلر وابسته به کارخانجات جنرال موتورز آمریکا در جاده مخصوص کرج تأسیس، و اقدام به تولید، یا همان مونتاژ این دو اتومبیل کرد و در سال ۱۳۴۶ اقدام به فروش گسترده آن به همراه تبلیغات در جراید و تلویزیون و سینما نمود. این دو نوع اتومبیل که دارای شش سیلندر بودند بسیار مورد استقبال مردم قرار گرفتند و دلیل این استقبال هم اول، تبلیغات شبانه روزی و دیگری داشتن بعضی مزایا نسبت به دیگر اتومبیل‌ها بود. از جمله، داشتن فرمان تلسکوپی و هیدرولیک، که هنگام تصادف به راننده آسیبی نمی‌رسانید، و همچنین نصب فلاشر راهنمایی که همزمان در چهار طرف اتومبیل روشن و خاموش می‌گردید، برای اولین بار بر روی این دو اتومبیل نصب شد. از دیگر مزایای این اتومبیل‌ها داشتن ترمز دوبل بود که خطر بریدن ترمز در آن‌ها مُنتفو گردیده بود.

بابا ایوالله... اتومبیل آریا و شاهین



از هنر قشتکره

از هنر فشنگره

از هنر قویوه



مشخصات فنی

آریا و شاهین به جمیع دلایل سهنتکرو و فتوه کامل (صد هزار) مجهز است پمانن ترکیب جی هستم که هر چند نکاتی داشته باز هم از اینها میگذرد.

آریا و شاهین به داشبورد چهارمی مجهز است و درون آن از مواد ابریک انباله شده است که در مواقع بروز حادث و ترمی های ناگهانی سرعت بینان آسیبی از بیند.

آریا و شاهین به رادیو افکارهای بزرگ که نه تنفس متناسب کوششان و گرسنگی است مجهز است. این رادیو افکار با شرائط آنکه و هوای مناطق مختلف ایران کاملاً تبلیغ میکند.

آریا و آنکه شب مجهز است و بین جوت نور الکتریکی که از پشت سر چر کمی کند هرگز درجهای مانند مهتابی نمیشود. بالاخره آریا و شاهین با خشک پیشر. این پاک پیشر که همیشه راحی و آسانی پیشر انسان و ایجاد پیشری در سر نهیان شود بوجود دهد.

آریا و شاهین به قوهای دوبل مجهز است. این قوهای دوبل اینها را

اتومبیل خطر بریدن فرمز نکن منعنه است.

آریا و شاهین به چراشیای فلاش چهار طرفه مجهز است که هنگام توقف های اضطراری در کنار چاهدهای تاریخ اندگان و ساخته های را خودچه نماید.

آریا و شاهین دارای فرمان تلسکوپی است و بین ترکیب هستم بروز خارجی همچو که آسیبی بر اینها نارد نماید.

آریا و شاهین هر گز بحاجه نمایه اتفاق را تقدیر و دست داده و به دهن پیش از مانند شده است و اصله درجه همیشه پیش است.

پنجه

اولین اتومبیل ساخت ایران

در سال ۱۳۴۴ مقدمات یک کارخانه ساخت اتومبیل سواری در ایران پی‌ریزی و کارخانه‌ای مجهز در جاده مخصوص کرج ساخته شد و با امتیاز شرکتی انگلیسی به نام «روتس» که بعدها به کرایسلر مبدل گردید، در تاریخ ۲۳/۲/۴۶ اولین اتومبیل‌های سواری به تولید انبوه رسید که به نام پیکان نام‌گذاری گردید.

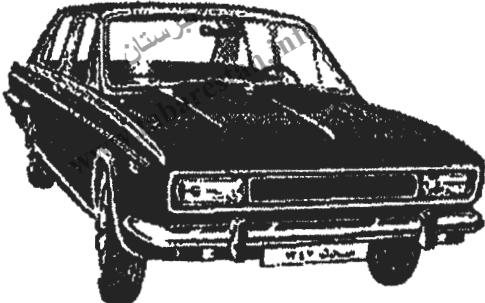
البته این محصول ابتدا در دو مدل، دولوکس و کارلوکس تولید و به بازار عرضه شد و در اواخر همان سال یعنی سال ۴۶ تاکسی‌های تهران تبدیل به پیکان شدند و به موازات آن، وانت‌پیکان هم به آن‌ها اضافه گردید. همزمان با این تولیدات تعمیرگاه‌های مجاز نیز یکی یکی در تهران و شهرستان‌ها تأسیس و شروع به کار نمودند، و این‌گونه بود که به خاطر وجود این تعمیرگاه‌ها و همچنین لوازم یدکی و قیمت ارزان پیکان که چیزی حدود ۱۲۰۰۰ هزار تومان بود، به یکباره در عرض چند سال خیابان‌های شهرهای سراسر ایران مملو از این اتومبیل گردید.

خطاًرم هست در سال ۴۷ در یک تیزر تبلیغاتی که در تلویزیون و سینما پخش می‌گردید، برای این اتومبیل جشن تولد گرفته و در حالی که چند دختر و پسر جوان با هم به دور آن چرخیده و می‌رقصیدند، شمع کیک بزرگی را خاموش می‌کردند. این فیلم در آن زمان مورد انتقاد چند تن از اساتید دانشگاه و نمایندگان مجلس قرار گرفته و از پخش آن پس از یک‌هفته جلوگیری به عمل آمد.

در سال‌های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۲ تولید پیکان به شش مدل رسید که عبارت بودند از: پیکان دولوکس، پیکان کار، پیکان وانت، پیکان جوانان «دوکاربیوراتوره» پیکان تاکسی و بالآخره پیکان اتوماتیک. در طول ۳۸ سال، کارخانه پیکان به کارخانجات بزرگ ایران ناسیونال تبدیل گردیده و در جوار کارخانه شهرکی مسکونی نیز برای کارگران ساخته شد و به پیکان شهر معروف گردید. پیکان شهر از اولین شهرک‌های مسکونی در جاده کرج محسوب می‌شود، و بالآخره در سال ۱۳۸۴ این کارخانه آخرین تولید از ماشین‌های سواری خود را به موزه فرستاد و تولید خود را متوقف نمود و تنها تولید وانت‌پیکان گویا هنوز ادامه دارد.

شکست
۱۹۶۸

پیروزی ۱۳۴۷



گرینبلد که امبل شرکت، ما نام خود را شناخته و میدانیم از اولین
گروهی که در این دهه توانست اتومبیل ایران را با قیمتی اقتصادی
بیشتر بایهوده بودند.

و این خود را با اینکه همان‌جا از ایران ساخته شده است
سیچ زد و مستقیماً شروع شدند تهیه و فروخته شده اند.
برای اینکه مسئول ایرانی آنها نهادند، از این‌جا پیش از این که این خود
بسیاری از افراد بپوشند، می‌توانند این خود را با قیمتی اقتصادی
پس انداختندند.

پس از اینکه از این‌جا شروع شدند، این خود از این‌جا شده اند
و این خود را در این‌جا برای اینکه می‌توانند این خود را با قیمتی اقتصادی
بایهوده بودند، این خود را با قیمتی اقتصادی شده اند.
۱۷ ساله، پیروزی پیکان در این‌جا شده اند.

۱۷ ساله، پیروزی پیکان در این‌جا شده اند.

اوین آگهی فروش پیکان در ۱۳۴۷

پیکان

نمره ثبوغ مهندسین و دسترنج کارگران ایرانی

تبلیغ اتومبیل پیکان در سال ۱۳۴۷

داستان شکل‌گیری و تأسیس کارخانجات ایران خودرو

(ایران ناسیونال) و آغاز و پایان اتومبیل پیکان

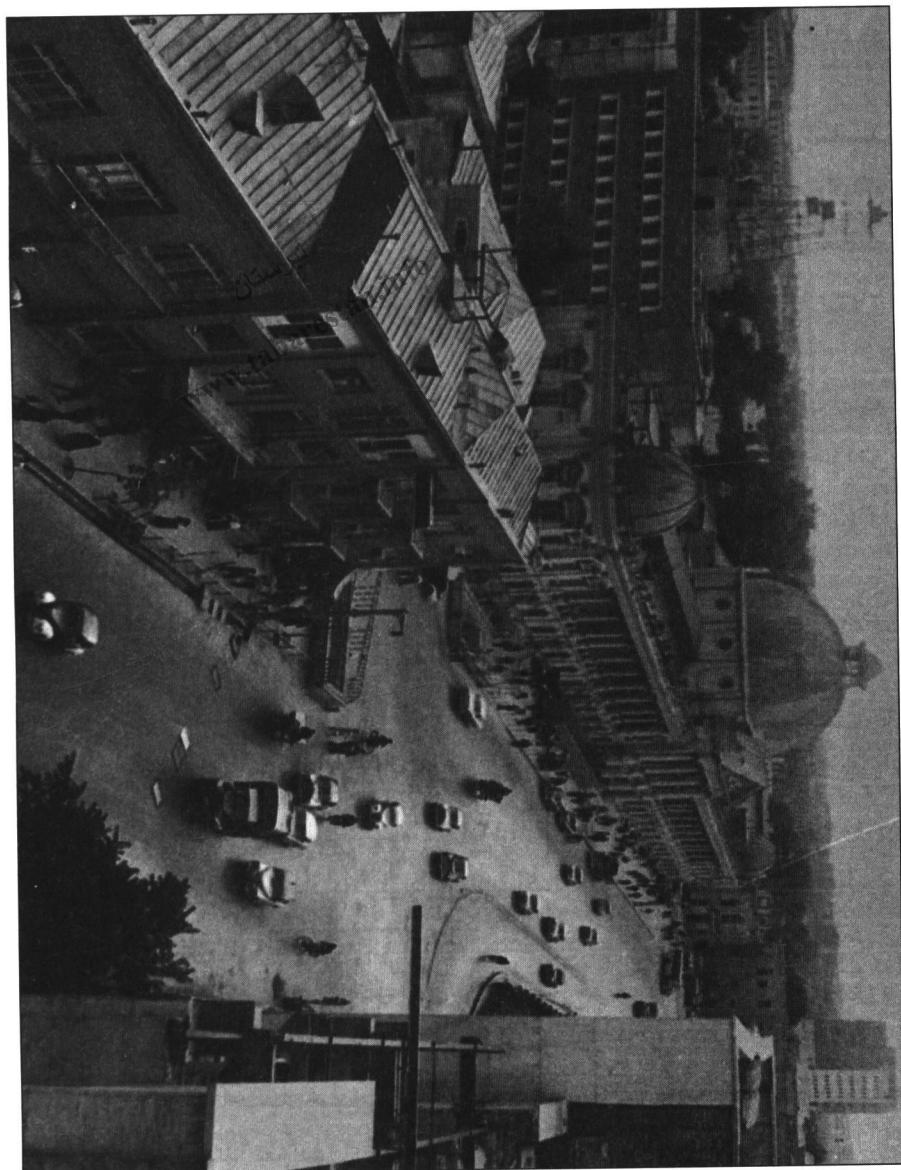
زمانی که مرحوم حاج علی اکبر خیامی با فروش مقداری از زمین‌های کشاورزی خود
در مشهد و خرید گاراژی در فلکه برق برای دو پسرش احمد و محمود بازسازی
اتومبیل‌های بنز ۱۸۰ و ۱۹۰ که از تهران می‌خریدند و با تعمیر و تغییراتی مختصر

به اصطلاح دستی کشیدن بر روی آن، آن‌ها را به صورت قسطی در اختیار رانندگان تاکسی مشهد قرار می‌دادند، هیچ‌کس فکر نمی‌کرد روزی این دو برادر صاحب بزرگترین کارخانه تولید انواع اتومبیل کوچک و بزرگ، یعنی ایران ناسیونال دیروز و ایران خودروی امروز در ایران و حتی خاورمیانه شوند.

کسانی که در شهر مقدس مشهد سنتی از آنان گذشته و این خانواده را می‌شناستند می‌گویند: محمود خیامی در سرمای سخت مشهد با لباس کار و پوشیدن چکمه اقدام به تعمیر و تعویض قطعات فرسوده اتومبیل‌ها می‌کرد و پس از تعمیر به شستشو و نظافت آن‌ها می‌پرداخت و احمد برادر بزرگتر کارهای دفتر حسابرسی را انجام می‌داد و حاج علی اکبر نیز صندوقدار گاراژ بود.

آن‌ها چند سالی را بدین منوال به کار ادامه دادند تا این‌که احمد خیامی به تهران آمد و در خیابان چراغ برق یک مغازه کوچک زیریله را اجاره نمود و لوازم یدکی را خودش به طور مستقیم به مشهد می‌فرستاد که برای تعمیرات اتومبیل‌ها و فروش مورد استفاده قرار می‌گرفت.

پس از چند سال با توسعه کارشان، در همان خیابان چراغ برق مغازه بزرگ لوازم یدکی اتومبیل‌های بنز را دائز نموده و با حفظ گاراژ در مشهد همگی به تهران آمده و به کسب و کار مشغول شدند. پس از مدتی محمود که اندیشه‌های بزرگی درسر داشت، با توجه به شم اقتصادی اش قطعه‌زمین بزرگی را در جاده کرج برای کارخانه اتاق سازی اتوبوس خریداری نمود و در تاریخ مهرماه ۱۳۴۲ با هدف مونتاژ اتوبوس و مینی‌بوس، شرکت ایران ناسیونال را با ایجاد دفتری در خیابان اکباتان با سرمایه‌ای حدود ده میلیون تومان با شرکت حاج علی اکبر خیامی، احمد خیامی، محمود خیامی، مرضیه خیامی و زهرا سیدی تأسیس نمود. با تولید اتاق اتوبوس و مونتاژ موتور و شاسی و دیفرانسیل و گریبکس بر روی اتاق‌ها، اتوبوس‌های بنز ۳۲۱ آلمانی در کارخانه آن‌ها ساخته شد، و سپس با رایزنی‌های احمد خیامی با ادارات و سازمان‌ها و همچنین بعضی از کارخانجات بزرگ، ابتدا تعدادی از این اتوبوس‌ها به عنوان سرویس کارکنان به نیروی هوایی و سپس به شرکت‌های مسافربری لوانتور، تی‌بی‌تی و کارخانجات واقع در جاده کرج فروخته شد و چون اکثر راننده‌ها از آن اظهار رضایت داشتند بازار آنان رونق بیشتری گرفت.



ابتدا خیابان جراغ برق از میدان توپخانه، ۱۹۳۵

پس از چندی، تولید محدود اتوبوس، خیامی‌ها را راضی نکرده و آن‌ها را به فکر تولید اتومبیل کوچک انداخت که ضمن دارابودن استحکام، دارای قیمتی ارزان نیز باشد و همه اقسام جامعه در سراسر ایران بتوانند با هر درآمدی که دارند از آن استفاده کنند. ازین‌رو به ارتباط با کارخانه‌های خودروسازی در سراسر دنیا پرداخته و پس از مذاکرات فراوان با کشورهای آلمان، فرانسه، ایتالیا و انگلیس، بالاخره با شرکت تالبوت انگلستان که در آن زمان اتومبیل‌های هیلمن را تولید می‌کرد و زیر مجموعه‌ای از شرکت کرایسلر امریکا بود به توافق رسیده و در تاریخ اول اردیبهشت ۱۳۴۶ تولید هیلمن با نام پیکان با تیراژ ۶۰ هزار دستگاه در سال با این شعار «با امید روزی که هر ایرانی یک پیکان داشته باشد» آغاز گردید و در اوخر همان سال اتومبیل پیکان با قیمت ۱۲ هزار تومان به بازار آمد.

این تیراژ در سال‌های بعد با تولید اتومبیل‌های پیکان تا کسی، پیکان کار (آینجری)، پیکان جوانان (دو کاربراتوره)، دولوکس و پیکان استیشن و وانت پیکان که به شش مدل می‌رسید به تیراژ ۲۰ هزار دستگاه در سال رسید.

یکی از اشکالاتی که پیکان در ابتدا با آن روبه‌رو گردید، جوش آوردن آن در شهرهای دارای آب و هوای گرم از جمله تهران بود که پس از طی مسافتی و یا ماندن در ترافیک، به آن دچار می‌شد و دلیل آن طراحی رادیاتور آن با آب و هوای انگلستان بود. این مشکل با هوش و ذکاوت و زیرکی مکانیک‌ها و قطعه‌سازان داخلی با طراحی و ساخت رادیاتورهای چهارلول که رانندگان قدیمی پیکان آن را بخوبی به خاطر دارند و جایگزینی آن با رادیاتورهای سه‌لول به سرعت برطرف گردید.

یکی دیگر از مشکلات این اتومبیل تنظیم کاربراتور آن با آب و هوای شهرهای مختلف بود. به عنوان مثال اگر این اتومبیل از تهران جهت مسافرت به شمال کشور می‌رفت کاربراتور آن دچار اخلال می‌گردید و خوب کار نمی‌کرد و می‌بایست آن را دوباره تنظیم می‌کردند که با تعویض این نوع کاربراتورها که به آن‌ها شیری می‌گفتند، با کاربراتورهای اتوماتیک این نقص هم برطرف گردید.

یکه‌تازی ایران ناسیونال در زمینه تولید پیکان به جائی رسید که در روزهای ابتدای انقلاب اسلامی، حدود ۱۵ هزار نفر در داخل کارخانه و چندین هزار نفر نیز در بخش



احمد خیامی بنیان‌گذار کارخانه ایران ناسیونال (ایران خودرو فعلی)

فروش لوازم یدکی و تعمیرگاه‌های مجاز که زیرنظر مستقیم کارخانه اداره می‌شد، به کار مشغول بودند.

یکی از نکات جالب در تأسیس کارخانه ایران ناسیونال آن بود که برادران خیامی در ابتدا برای کار در کارخانه فقط از کارگران مشهدی و شهرهای اطراف آن استفاده می‌کردند و هر چند ماه یکبار عده‌ای را به خرج کارخانه با قطار برای استخدام به تهران می‌آوردند و پس از دو ماه کار آزمایشی، کارگران خوب و ورزیده و علاقمند را از میان آنان انتخاب و استخدام می‌کردند و بقیه را باز با خرج شرکت به مشهد بازمی‌گرداندند. بعدها با گسترش کارخانه و تولید بیشتر، از دیگر شهرهای کشور از جمله تهران نیز کارگران فراوانی به استخدام شرکت درآمدند. برادران خیامی همراه با توسعه روزافزون کارخانه به خرید زمین‌های اطراف کارخانه ادامه داده و هر چند ماه مقداری از زمین‌های اطراف کارخانه به مالکیت ایران ناسیونال درمی‌آمد، و امروزه اگر به این کارخانه نگاهی دقیق بیندازید، می‌بینید که سه جاده اتوبان، مخصوص و قدیم کرج از میان این شرکت عبور می‌کنند. همان‌گونه که گفته شد یکی از کارهای خیامی‌ها ساخت شهرکی در کنار

کارخانه بود با نام پیکان شهر برای سکونت کارگران و کارفرمایان. آن‌ها معتقد بودند برای بهره‌وری و بازدهی کارکارگران، ساخت این آپارتمان‌ها در کنار کارخانه، وقت کارگران را در رفت و آمدشان به منازل خود که در اقصا نقاط تهران و شهرهای اطراف تهران بودند کمتر گرفته و کارگران زمان مسیر رفت و برگشت به خانه‌هایشان را که ساعت‌ها طول می‌کشید در منازل سازمانی جنب کارخانه، به استراحت بیشتر در کنار خانواده خود پرداخته و برای روز بعد آماده و قبراق‌تر به کار خود مشغول می‌شوند. شهرکی که هر روز دارای امکاناتی از قبیل درمانگاه، پارک، مسجد و... می‌گردید. از دیگر کارهای این شرکت اعزام کارگران به صورت گروهی و خانوادگی در تابستان‌ها به ترتیب نوبت به تورهای زیارتی شهرهای مشهد و کربلا و مجردها، به شهرهای شمالی بود، و گاهی خود خیامی‌ها نیز با خانواده خود به همراه آنان در یک هتل اقامت می‌نمودند. یکبار نیز برای ۵۰ نفر از کارگران مجرد شرکت، جشن ازدواج برپا نموده و مراسم باشکوهی را در هتل ونک برای آنان برگزار کردند.

یکی از آرزوهای خیامی‌ها تولید پیکان به دست کارگران ایرانی بود و پیوسته در این اندیشه بودند که تمام قطعات این اتومبیل در داخل ایران ساخته شود که پس از چند سال مونتاژ و واردات انبوه قطعات از خارج، بالاخره در سال ۵۱ واحد ریخته‌گری در کارخانه راه‌اندازی گردید و ابتدا با ریختن شاتون‌ها و سپس سرسیلندر و کم‌کم سیلندر کامل به تولید انبوه رسید و پس از تراشکاری بر روی اتومبیل‌ها سوار گردید، و اینگونه بود که پیکان به عنوان اولین اتومبیل وطنی در ایران شاخته شد، ولی نام ملی به خود نگرفت. از دیگر کارهای آنان تأسیس شرکت بیمه امید بود که بعداً به آسیا تغییر نام داد. تأسیس بانک صنایع و تأسیس فروشگاه‌های زنجیره‌ای کورش (قدس)، تأسیس کارخانه بزرگ مبل سازی به نام «مبلیران» در جاده کرج و اقدام به تأسیس کارخانه قاشق چنگال سازی در قزوین و همچنین واردات برنج امریکائی و پخش آن در سراسر کشور برای افراد کم درآمد جامعه، از دیگر کارهایی است که از سوی خیامی‌ها انجام پذیرفت که بیشتر جنبه خیریه داشت.

حاج علی اکبر، پدر خیامی‌ها و همچنین احمد برادر بزرگتر، به رحمت خدا رفته‌اند و محمود نیز در حال حاضر در کشور امریکا نمایندگی شرکت مرسدس بنز را دارا می‌باشد.

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به علت شروع جنگ تحمیلی و محاصره اقتصادی، تولید هفتادهزار دستگاه تا سال ۶۳ به ۳ هزار دستگاه در سال ۶۸ رسید که با سعی و کوشش مدیران وقت، ابتدا با بازسازی قطعات فرسوده و دست دوم و سپس با کمک کارگران و متخصصان قطعه ساز در سراسر کشور، شرکت که از ایران ناسیونال به ایران خودرو تغییر نام داده بود، تولیداتش سیر صعودی را در پیش گرفته و کار به جائی رسید که لوازم و قطعات یدکی آن به اقصاء نقاط دنیا از جمله اروپا و امریکا و استرالیا صادر گردید. ناگفته نماند که امروزه کشور ایران سالانه حدود ۷۰۰ میلیون دلار صادرات قطعات لوازم یدکی انواع خودرو را که به دست قطعه سازان هنرمندان ایرانی ساخته می شود به سراسر دنیا صادر می نماید.

و بالاخره آخرین دستگاه پیکان تولید شده در سال ۱۳۸۴ پس از توقف تولید آن، بعد از دو میلیون و ۲۹۵ هزار دستگاه، روانه موزه خودرو تقریباً در همسایگی کارخانه در جاده مخصوص کرج شد.



فصل هفتم

تاریخچه تاکسیرانی در دنیا و ایران

قبل از این‌که به‌تاریخچه ظهور تاکسی‌ها در تهران بپردازم، ابتدا بد نیست به‌مختصری درباره این وسیله‌نقلیه عمومی در دنیا و چگونگی پیدایش و پاگرفتنش در شهرهای کوچک و بزرگ بپردازم. پیدایش تاکسی به‌اوائل قرن هفدهم میلادی در اروپا باز می‌گردد و تاکسی‌ها به صورت کالسکه و با نیروی چهارپایان حرکت می‌کردند. شهرهای بزرگی مثل پاریس و لندن، از اولین شهرهایی بودند که برای رفت‌وآمد شهروندان خود از این وسیله استفاده نمودند.

مجوز به‌راه‌اندازی این کالسکه‌ها که در آن موقع «هکنی» (Hackney) نامیده می‌شدند، فقط توسط خاندان سلطنتی صادر می‌گردید، و گنجایش حداکثر دو یا سه نفر را داشت. تا این‌که در ابتدای قرن نوزدهم تحولاتی در شکل و ترکیب آن‌ها از نظر ایمنی مسافران و همچنین سرعت آن‌ها صورت پذیرفت و این وسیله‌نقلیه عمومی شکل و شمایل بهتری برای خود پیدا نمود.

اولین تاکسی دارای موتور در کشور آلمان، شهر اشتوتگارت و در سال ۱۸۹۷ میلادی توسط دایملر آلمانی تولید گردید. این تاکسی که شبیه کالسکه بود با موتوری که با باتری کار می‌کرد به راه افتاد. دو سال بعد یعنی در سال ۱۸۹۹ میلادی فرانسوی‌ها تاکسی‌های را با سوخت بنزین تولید نمودند.



اولین تاکسی‌ها در لندن



تصویر تاکسی فرانسوی سال ۱۹۱۴ میلادی با لاستیک‌های توپر - شهر پاریس

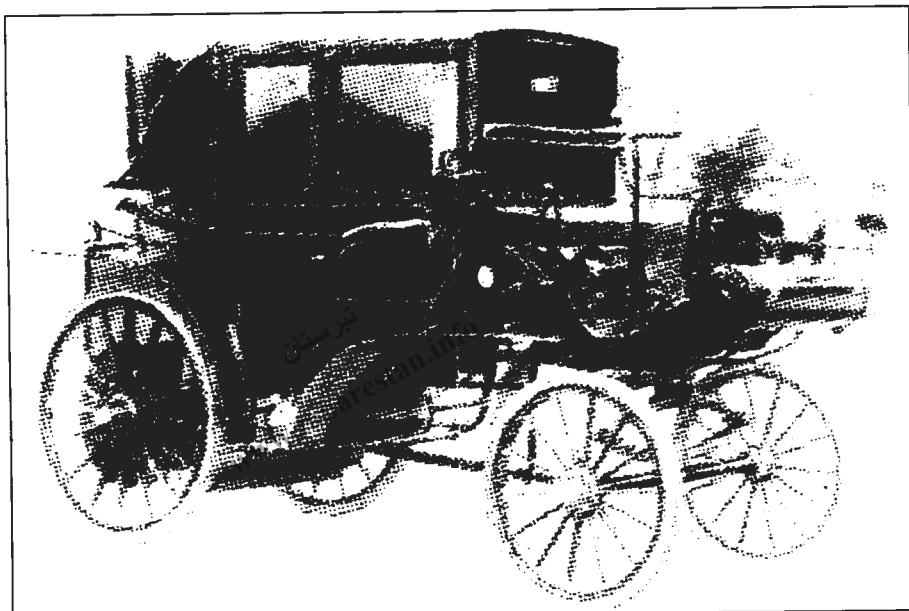
در امریکا شخصی به نام «هاری آلن» اولین کسی بود که تاکسی را از فرانسه به شهر خودش نیویورک برد و واژه تاکسی را برای اولین بار ببروی این وسیله نهاد. واژه تاکسی که یک واژه فرانسوی به معنای «حرکت آهسته در روی زمین» است و اکثر کشورهای دنیا از جمله کشور خودمان ایران از آن استفاده می‌کنند، و در بعضی از کشورها از جمله: ایتالیا به آن تاسی (Tassi)، در ژاپن تاکوشی (Takushii)، در مالزی تکسی (Teksi) و کشورهای آفریقائی هورموتور (Huurmotor) می‌گویند. هاری آلن همزمان با آوردن تاکسی به کشور خود، رنگ زرد را پرای این وسیله نقلیه انتخاب نمود، زیرا معتقد بود رنگ زرد برای این وسیله نقلیه از همه رنگ‌ها بهتر است و به آسانی از فاصله‌های دور قابل تشخیص می‌باشد. وی طی قراردادی با کارخانه پژو فرانسه، توانست تاکسی‌های ساخت این شرکت را به شهر نیویورک وارد نماید.

بد نیست بدانید که در بعضی از کشورها، شرکت‌های تاکسیرانی که رانندگان آن‌ها خانم‌ها می‌باشند و کارشان صرفاً سوارکردن خانم‌ها می‌باشد رنگ تاکسی‌هایشان را به رنگ صورتی که رنگ مورد علاقه اغلب خانم‌ها می‌باشد، درآورده‌اند. این رنگ نشان دهنده آن است که سوار شدن به این تاکسی‌ها فقط مخصوص خانم‌ها می‌باشد، مضافاً این‌که رانندگان از دور متوجه می‌شوند، راننده این رنگ اتومبیل‌ها حتماً یک خانم می‌باشد که رعایت بیشتری را نسبت به‌وی انجام خواهد داد.

در سال ۱۹۴۰ میلادی تحولی دیگر برای این وسیله نقلیه رخ داد، که آن نصب تاکسی‌متر بر روی تاکسی‌ها بود و پس از آن در طول همان دهه در امریکا و اروپا تعدادی از تاکسی‌ها به‌بی‌سیم رادیوئی مجهز گردیده و با استفاده از این سیستم، با مرکز خود در تماس بوده و مانند تاکسی تلفنی‌های امروزی با تماس مرکز با آن‌ها، به در منازل مشتریان یا بهتر بگوئیم مسافران خود مراجعه می‌نمایند.

امروزه نیز در بیشتر کشورها، تاکسی‌ها به سامانه رایانه‌ای و مسیریاب ماهواره‌ای (GPS) وصل گردیده‌اند و اولین متولی این امر، شرکت جنرال موتورز امریکا می‌باشد.

اولین اتومبیل‌های سواری کرایه با نام تاکسی (TAXI) در تهران
تا سال‌های ۲۴ و ۲۵ تعدادی از اتومبیل‌های شخصی با عنوان کرایه در خیابان‌های خلوت و اندک تهران به نقل و انتقال مردم مشغول بودند، ولی هنوز هم حرف اول را



تاكسي موتوري



تاكسي اسبى

در شکه‌ها می‌زدند، و همچنان تنها وسیله نقلیه ارزان و بی‌رقیب شهر تهران محسوب می‌شدند، تا این‌که در اوائل سال ۱۳۲۵ شرکتی با نام «ب. ب. تاکسی» (B.B. TAXI) با ده دستگاه اتومبیل کوچک فیات شروع به کار نموده و با کرایه‌ای بمبلغ ۵ قران مسافران را در خیابان‌های خلوت تهران، به سرعت به مقصد می‌رساند.

این امر خیلی زود مورد استقبال مردم واقع گردید. دلیل استقبال هم این بود که این تاکسی‌ها پاتوقشان بیشتر جلوی هتل‌ها، سینماها و تئاترها بود و مانند آژانس‌های امروزی فقط مسافران را به صورت تک‌سرنشین و یا احتمالاً خانوادگی، بدون آن‌که مسافر دیگری در بین راه سوار نمایند، به مقصد می‌رسانندند. این استقبال باعث گردید در عرض چند ماه، شرکت بر تعداد اتومبیل‌های خود افزوده و تا پایان همان سال تعداد آن‌ها را به پنجاه دستگاه برساند.

در همین سال‌ها عده دیگری نیز به فکر ایجاد شرکت‌های خصوصی تاکسیرانی برای خود افتادند، از جمله خانم فخرالدوله (مادر علی امینی نخست‌وزیر دوران حکومت محمد رضا پهلوی) بود که در سال ۱۳۲۶ با خرید ۱۰۰ دستگاه تاکسی و در تحت اختیار قراردادن آن‌ها نزد ۱۰۰ نفر از شوferهای بیکار و عیالوار که هر کدام دارای هفت‌هشت سر عائله و نان‌خور بودند «در آن سال‌ها گویا هر کس کمتر از ۶ یا هفت تا بچه داشت، برایش حرف درمی‌آوردند و به مردانگی اش شک می‌کردند» به قول امروزی‌ها با هدف ایجاد اشتغال نمودن، با تأسیس سازمانی مستقل، تاکسیرانی تهران را به قبضه خود درآورد. در مورد این خانم فخرالدوله داستان‌های زیادی نقل می‌کنند که جملگی از دیانت و افکار و اعمال خیرخواهانه وی نسبت به مردم، حکایت دارد. مسجد فخرالدوله در خیابان فخرآباد - «دروازه شمیران» از یادگارهای وی می‌باشد که بنا به گفته بسیاری از افراد کهنسال تهرانی، خودش مدت‌ها، پا به پای کارگران در ساخت این مسجد حضور فعال داشته است.

پدر نگارنده تعریف می‌کرد: هر سال اول زمستان، خانم فخرالدوله در حالی که چادر خود را به کمر می‌بست تعداد ده‌پانزده گاری پُر از گونی‌های خاکه ذغال بارکرده و از جلوی همین مسجد به طرف جنوب شهر، به ویژه حلیب‌نشین‌ها و کپرنشین‌های جاده حضرت عبدالعظیم حرکت می‌کرد و گونی‌های ذغال را بین آنان تقسیم می‌نمود تا از آن برای کرسی‌های خود استفاده نمایند و از سرمای زمستان‌های سخت آن سال‌های تهران



تاكسيها با گلگير سفید در ميدان بهارستان، دهه ۱۳۴۰

تلف نشوند. به طوری که در آن زمان در بین لوطی‌ها و مردم تهران این ضرب‌المثل باب شده بود که می‌گفتند: اگر یک مرد در تهران باشد، آنهم فقط خانم فخرالدوله است. گفتنی است که خانم فخرالدوله، فرزند مظفرالدین‌شاه قاجار و همسر محسن‌خان امین‌الدوله بود.^۱

غیر از شرکت ب.ب. تاکسی (B.B. TAXI) و خانم فخرالدوله، عده‌ای دیگر از مردم پولدار نیز با توجه به سرمایه‌شان یکی دو دستگاه تاکسی خریده و در اختیار شوفرها می‌گذاشتند و با قرار تومتی چهار قران یا چارزار سهم راننده، که از این طریق هم راننده و هم صاحب ماشین بنهان و نوائی می‌رسیدند، به کار تاکسی‌داری وارد شدند. از این‌رو هر روز از طرفی بر تعداد شوفرها و از طرف دیگر بر تعداد تاکسی‌ها در شهر افزوده می‌گردید و عمدۀ دلیل آن هم شروع به مهاجرت شهرستانی‌ها و روستاییان به پایتخت بود. بعضی از سالمدان‌تهرانی از شرکتی هم به نام «ب.ب. فورد» (B.B.FORD) یاد می‌کنند که گمان می‌رود همان شرکت «ب.ب. تاکسی» باشد.

انواع اتومبیل‌های تاکسی در آن زمان مثل امروز نبود، و از سال ۴۷ به بعد تبدیل به یک نوع خاص یعنی پیکان گردیدند و بعدها یعنی از سال هفتاد بعد هم کم‌کم تبدیل به رنو ۲۱ و هیوندا شدند و امروزه نیز سمند و پراید جایگزین آن‌ها شده‌اند. در آن زمان انواع و اقسام اتومبیل‌ها با گرفتن اجازه‌نامه از شهربانی تبدیل به تاکسی می‌شدند. از جمله اتومبیل‌های فیات، مسکویچ، فورد، واکسال، آستین، تانوس، پابه‌دا، شورلت، اپل، بنزهای ۱۷۰ و ۱۸۰ و ۱۹۰، سیتروئن، دوج همگی با رنگ کردن گلگیرهای جلو و عقب برنگ سفید به عنوان تاکسی مشغول به کار بودند.

یکی از نکات جالب در رابطه با رانندگان سواری‌های کرایه از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۱۲ این بود که تمامی آن‌ها به‌هنگام رانندگی با اتومبیل خود، باید کت و شلوار به تن می‌کردند و می‌بايستی آرمی فلزی به صورت مدال را که تصویری از یک اتومبیل روی آن به صورت

۱. گفته می‌شد، رضاشاه راجع به سلسله قاجار که به دست وی منقرض شد، چنین اعتقادی داشت: در سلسله قاجار یکی و نصفی مرد وجود داشت. مرد آن - خانم فخرالدوله - و نیم مرد آن، آغا محمد‌خان قاجار بوده است. گویا آن‌گونه که مهدی بامداد در کتاب شرح حال رجال ایران می‌گوید، این روایت را خانم فخرالدوله با واسطه از زیان رضاشاه شنیده است.



تاکسی فیات قدیمی

برجسته منقوش بود بر روی یقه و روی سینه خود نصب می‌کردند. در عکس‌های تمام رانندگان آن دوره یعنی از سال‌های ۱۳۰۵ تا ۱۳۱۴ این آرم بر روی یقه کُت آنان در گواهینامه‌هایشان به‌چشم می‌خورد.

رانندگان اتومبیل‌های کرایه پس از قبولی در مراحل مختلف طی گزارشی یعنی تقاضانامه کتبی موظف بودند که این آرم را از شعبه اداره آلات ناقله یا شعبه تأمین عبور و مرور تقاضا و دریافت نمایند، و اگر راننده‌ای هنگام رانندگی این آرم را بر روی سینه خود نداشت، توسط مأمورین نظمیه جلب و به عنوان خلافکار روانه دادگاه و مشمول جریمه، یا یک شبانه‌روز حبس قابل خرید محکوم می‌گردید. این موضوع آدم را به یاد امروز می‌اندازد که اگر اتومبیلی معاينه نداشته باشد مشمول جریمه و توبيخ و شماتت می‌گردد. آنروزها راننده‌ها خودشان به جای اتومبیل‌شان مشمول معاينه بودند و آرم روی سینه رانندگان آن ایام، نشان‌دهنده معاينه راننده و راننده بودن ماشین کرایه بود!

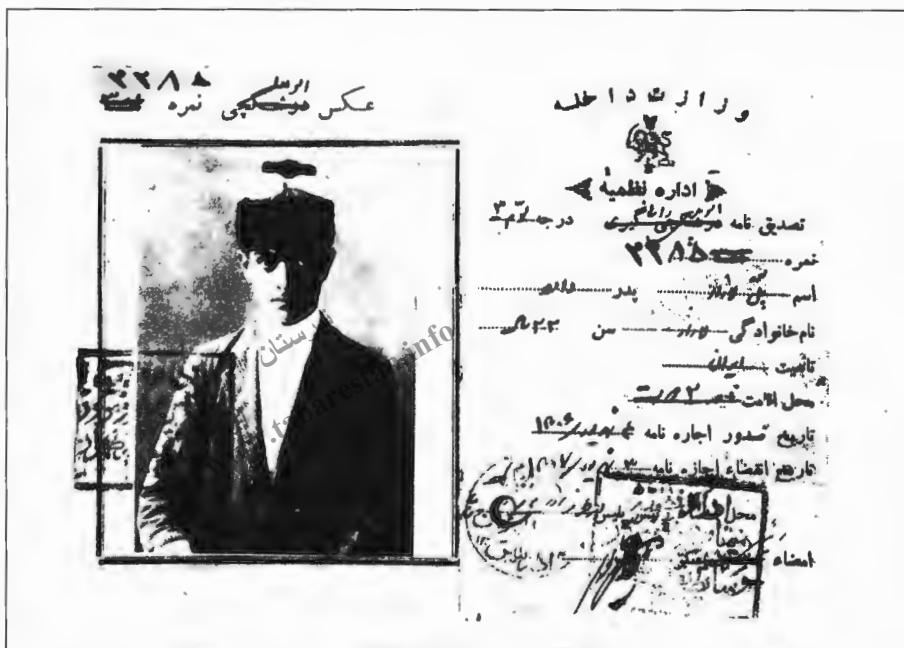


تاکسی قدیمی در میدان توپخانه، دهه ۲۰

البته این که می‌گوییم رانندگان باید معاینه می‌شدند حقیقتی است که در بخش‌نامه‌ای که شهربانی کل کشور در سال ۱۳۲۵ به عنوان «وظائف مقرره مالک و راننده اتوتاکسی‌های تهران» صادر کرده بود در بند ۱۵ این بخش‌نامه این مورد لحاظ گردیده و در انتهای این بخش‌نامه که تصویر آن را ملاحظه خواهید کرد، مالک و راننده با دادن تعهد و امضاء موظف بودند که تمام موارد این بخش‌نامه را موبیه مو اجراء نمایند.

بخش‌نامه فوق که در ۱۸ بند یا ۱۸ ماده اعلام شده بود بدین شرح است:

- ۱- اتوتاکسی‌ها بایستی حتماً نو بوده و برای تاکسی مناسب باشند.
- ۲- رانندگان با گواهی نامه‌های خود بایستی قبلًاً به اداره راهنمائی معرفی شوند.
- ۳- ظرفیت هر تاکسی سه نفر و مالک و راننده موظف به اجرای نرخ مصوبه شهرداری است.
- ۴- تاکسی‌های شهری حق کارکردن در حومه شهر را نخواهند داشت.



نمونه گواهینامه راننده کرایه و تاکسی با آرم فلزی روی سینه و لباس دوره قاجاریه و پهلوی

تاریخچه تاکسیرانی در دنیا و ایران / ۱۹۳

- ۵- موقع سوار شدن مسافر در تاکسی، راننده موظف است بليط به دست مسافر داده، پس از گرفتن وجه و اطلاع از مقصد مسافر، فوراً حرکت نماید.
- ۶- رانندگان تاکسی‌ها موظفند رعایت مقررات راهنمائی را طبق آئین‌نامه نموده و مجاز نمی‌باشند بیش از ۳۰ کیلومتر در شهر حرکت نمایند. ولو به اصرار مسافر و به عنوانی که تعجیل نمایند.
- ۷- مالکین تاکسی‌ها باید رانندگان خود را ملزم و مكلف نمایند که نهایت درجه و احترام را نسبت به هر مسافر از هر طبقه مرعی داشته و در صبورت بروز شکایت، راننده را از کار برکنار نمایند.
- ۸- مالکین تاکسی‌ها باید خود را تابع مقررات راهنمائی و رانندگی دانسته و همیشه به رانندگان خود تذکرات لازمه را بدنه.
- ۹- مالکین تاکسی‌ها باید برای رانندگان خود لباس متعددالشكل، طبق نمونه موجود در اداره راهنمائی تهیه نمایند.
- ۱۰- رانندگان تاکسی‌ها باید رعایت نظافت خود را از هر حیث نموده و بدون ملبس بودن لباس متعددالشكل اجازه رانندگی اتو تاکسی را نخواهند داشت.
- ۱۱- در موقع پیاده شدن مسافر، راننده موظف است داخل تاکسی را بازدید نموده، چنانچه شیئی از مسافر مانده باشد، در صورت دسترسی به مسافر مسترد و در غیر این صورت طبق صورت مجلس، به اداره راهنمائی تحويل نماید.
- ۱۲- در صورتی که صندلی‌های عقب تاکسی بدون مسافر باشد، راننده حق سوار نمودن مسافر در کنار خود را نخواهد داشت.
- ۱۳- چنانچه مشاهده گردد راننده تاکسی در موقع کار، استعمال مشروب نموده باشد، گذشته از این‌که از کار کردن تاکسی جلوگیری خواهد شد، راننده هم طبق مقررات به آشید کیفر خواهد رسید.
- ۱۴- رانندگان تاکسی‌ها مکلفند در موقع توقف، در منتهی‌الیه سمت راست خیابان مسافرین خود را پیاده و سوار نمایند.
- ۱۵- مالکین اتو تاکسی‌ها موظفند هر ماه یک مرتبه کارکنان خود را به بیمارستان شهرداری فرستاده و برگ تندرستی در دست داشته باشند.



- ۲ -

تاکسی جلوگیری خواهد شد راننده هم طبق مقررات باید کینز خواهد رسید.

۱۴ - راننده کان تاکسی‌ها مکلفند در موقع توقف در متنبی آیه سنتراست خیابان مسافرین خود را پایده و سوار نمایند.

۱۵ - مالکین اتو تاکسی‌ها موظفند هر راه پکرتبه کار کنان خود را به میارستان شهرداری فرستاد و پر گ تقدیمی در دست داشت باشد.

۱۶ - در سورتیکه شرکت اتو تاکسی با شرکت‌های تشکیل شود تاکسی‌های مبتداشند مشغول کار شوند که مالکین

آنها در شرکت‌های مزبور وارد و سپهیم باشند.

۱۷ - مالکین اتو تاکسی ها موظفند خلاصت جانی و مالی وارد بسازن را قبل در شرکت سهامی یسه ایران یسه نمایند.

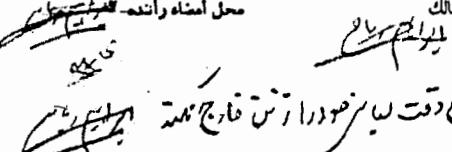
۱۸ - چنانچه در شهر مشاهده گردد مالکین و راننده کان تاکسی‌ها برخلاف نهاد خود و قتل شاید از کار گردند

در شهر منع خواهند شد.

اینجانب ابراهیم ریاضی دارای شناسنامه شماره ۱۹۹ ساکن طهران مالک ماشین شماره ۳۱۸۳ که راننده آن خود را دارای کوامنامه شماره ۷۷۲ صادر طهران است مواد ۱۸ گاهه متدرج در متن آین ورقه را قبول و انجام آفران تهدی مبنایم:

محل املاه راننده مالک

مسکن علیور لراسه تو آ پیش دقت ب پرسود را از نهاد فارج نهاده



۱۶- در صورتی که شرکت اوتاکسی، یا شرکت‌های تشکیل شود، تاکسی‌هایی می‌توانند مشغول کار شوند که مالکین آن‌ها در شرکت‌های مزبور وارد و سهیم باشند.

۱۷- مالکین اوتاکسی‌ها موظفند خسارت جانی و مالی وارد به مسافرین را قبل از در شرکت سهامی بیمه ایران بیمه نمایند.

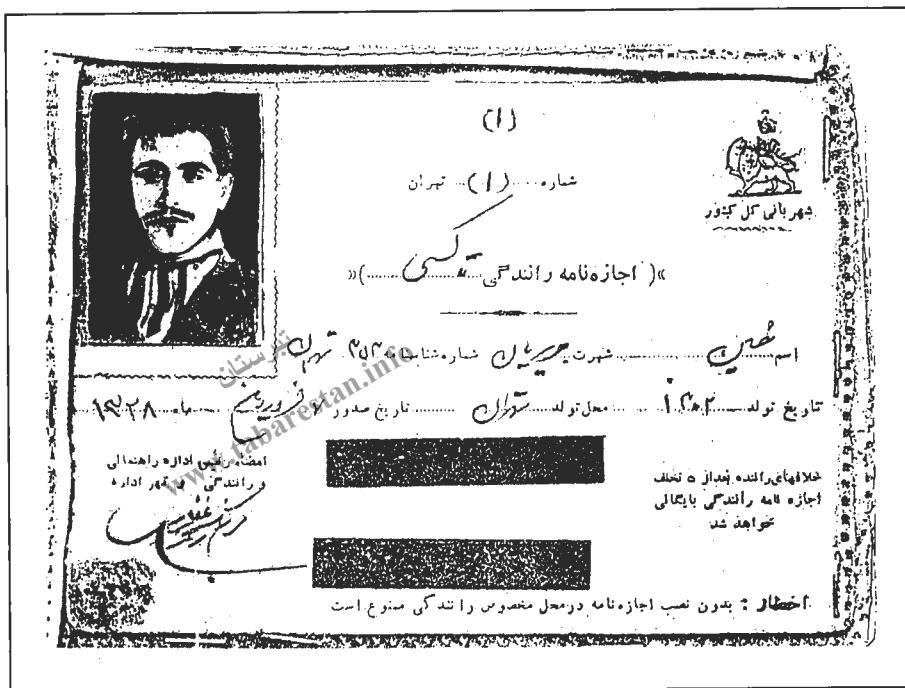
۱۸- چنانچه در شهر مشاهده گردد مالکین و رانندگان تاکسی‌ها برخلاف تعهدات خود رفتار نمایند از کارکرد در شهر، ممنوع خواهد شد.

در زیر این ورقه، مالک ماشین با نوشتن مشخصات خود و اتومبیل، باید آن را امضاء نموده و متعهد به اجرای تمام موارد ۱۸‌گانه می‌گردید.

بعد از این بخشنامه شهریانی در مورد تاکسیرانی، در اوایل سال ۱۳۲۷ مجدداً شهریانی و اداره راهنمائی تصمیم گرفتند به جای شرکت‌های متعدد تاکسیرانی، رأساً تاکسی‌ها و رانندگان آن‌ها را تحت کنترل درآورده و نظم و انضباطی بیشتر در بین آن‌ها حاکم سازند. از این‌رو با چاپ اجازه‌نامه‌هایی برای رانندگان که مشخصات آن‌ها در آن درج و عکس آن‌ها نیز به آن الصاق شده بود، به صورت دوره‌کاری به شیشه جلوی راننده نصب می‌شد، هم از بیرون توسط مأموران و هم از داخل توسط مسافران خوانده می‌شد و اگر احیاناً کسی شکایتی از راننده داشت، اسم و فامیل وی را یادداشت و به مأمورین بدهد، و چون در روی هر تاکسی در روز سه نفر - یا مالک یا راننده و یا راننده کمک - کار می‌کردن و یا این‌که مالکین تاکسی‌ها هر هفته یا هر ماه راننده‌های خود را عوض می‌کردن و اغلب ریشه این تعویض‌ها در نوع کارکرد و درآمد روزانه تاکسی‌ها و شورها خلاصه می‌شد، لذا شهریانی با این ترفند و الزام نصب اجازه‌نامه‌ها، در عین برداشتن شماره اتومبیل، نام راننده را نیز یادداشت کرده و تنها وی را در مورد تخلف، بازخواست یا جریمه می‌نمود.

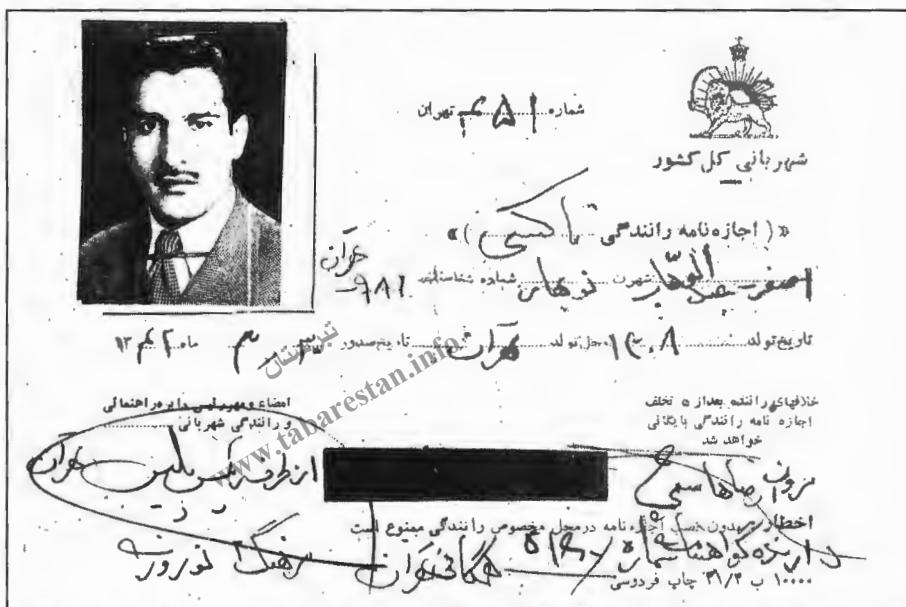
این اجازه‌نامه‌ها در فروردین ۱۳۲۸ صادر و اولین راننده‌ای که موفق به اخذ آن گردید شخصی است به نام حاج حسین جریریان که از افراد سرشناس و محترم تهران به حساب می‌آیند، و بنابر گفته خودشان در تاریخ ۷ فروردین ۱۳۲۸ اولین کسی بودند که اجازه‌نامه رانندگی تاکسی با شماره یک را دریافت داشتند.

این اجازه‌نامه‌ها تا اواخر دهه چهل همچنان توسط شهریانی برای رانندگان تاکسی صادر می‌گردید و بعدها رانندگان تاکسی با تشکیل تعاونی تاکسیرانی و اتحادیه

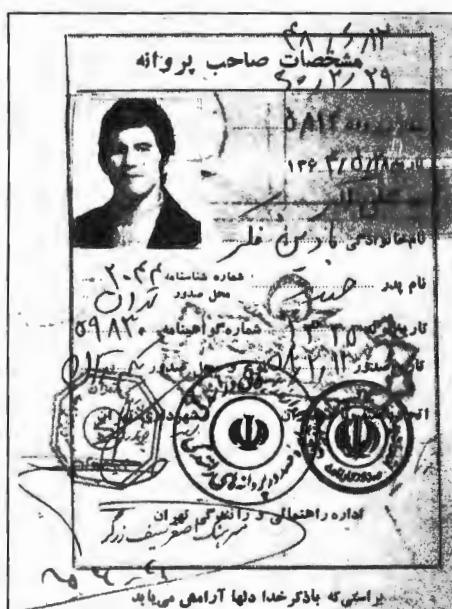


اجازه نامه تاکسیرانی سال ۱۳۲۸ آقای جویریان اویین راننده تاکسی رسمی در تهران

تاکسیرانی که در خیابان ملک قرار داشت، تا حدودی به استقلال رسیده و اجازه نامه ها هم تبدیل به دفترچه ای به نام کارنامه گردید، که امروزه نیز این امر ادامه داشته و رانندگان تاکسی، گواهینامه های خود را تحويل سازمان تاکسیرانی و یا اتحادیه داده و به جای آن کارنامه دریافت می نمایند و این کارنامه همانند گواهینامه نزد مأمورین اداره راهنمائی و رانندگی معتبر می باشد. شایان ذکر است هنوز پس از پنجاه سال و آن دیگر رانندگان تاکسی در تهران، عده ای زیر پوشش اتحادیه تاکسیرانی و عده ای نیز تحت پوشش سازمان تاکسیرانی تهران که در سال ۱۳۵۹ تحت نظر شهرداری تهران تأسیس گردیده هستند و هنوز فاقد یک مدیریت واحد می باشند. شاید دلیل این کار حضور ۴۳۰۰۰ دستگاه تاکسی در تهران بزرگ می باشد، البته بدون محاسبه شهرهای حومه از قبیل شهری، رودهن، ورامین، اسلام شهر و دیگر شهرک های اقماری، در حالی که در سال ۱۳۳۵ تعداد تاکسی های موجود در تهران به ۴۰۰۰ دستگاه در سال ۳۶ ۷۵۰۰ دستگاه



مرحوم اصغر نوبهار یکی از قدیمی‌ترین رانندگان تاکسی در تهران



نمونه کارنامه اتحادیه تاکسی‌رانی بعد از انقلاب



تاکسی بنز ۱۷۰ در اوایل دهه ۴۰ سر چهارراه لاله‌زار و لاله‌زارنو

و در سال ۴۲ به ۸۸۱۹ دستگاه به اضافه ۱۰۱۲ دستگاه اتومبیل کرایه بود، و اخیراً هم از ابتدای سال ۸۵ قرار شده مسافرکش‌ها شخصی ساماندهی گردیده و به ناوگان تاکسیرانی پیوندند. در این رابطه حدود یکصد هزار نفرشان شناسائی، و ثبت نام شده‌اند و عنقریب با تغییرنگ اتومبیل هایشان، تعداد تاکسی‌های تهران به ۱۵۰/۰۰۰ دستگاه خواهد رسید.

البته درباره چند شرکت خصوصی تاکسی‌های تلفنی که در تهران فعال می‌باشند، آمار دقیقی در دست نیست، همچنین در مورد آژانس‌ها و ماشین‌های مسافرکش هم که تعدادشان کمتر از تاکسی‌های موجود نیست نمی‌توان آماری دقیق از آن‌ها تهیه نمود. همانطوری که نتوانستم آمار دقیقی از موتورهای مسافرکش که چندسالی است در تهران ظهور کرده‌اند تهیه نمایم. تنها آماری که توانستم از آن‌ها بگیرم این است که حدود ۴۰ درصدشان در حالی که مسافر دارند روی موتور در سر چهارراه‌ها، پشت چراغ‌های قرمز چرخ می‌زنند! هرچند در شهریورماه ۱۳۸۸، از سوی مسؤولین راهنمایی و رانندگی تهران اعلام شد که از کار کردن موتور سیکلت‌ها جلوگیری خواهد شد! کاری که با وجود

بیش از ۷۰ کارخانه موتورسیکلت سازی و قیمت ارزان آن، مگر در سال ۱۵۰۰ شمسی محقق شود.

ادبیات اُولی

در مورد شعرها و ترانه‌های آن زمان درباره اتوبوس به طور اختصار برایتان شرح داده شد. حال می‌رسیم به شعرهای عامیانه آن زمان درباره تاکسی.

با ورود تاکسی و ماشین‌های کرایه به عرصه خیابان‌های تهران، اوّلین معترضین آن‌ها، درشکه‌چی‌ها بودند، که روزیه روز کارشان کساد است می‌شد و هر روز یا هر ماه در یکی دو خیابان از مرکز شهر توسط اداره تأمین عبور و مرور یا راهنمایی به حاشیه شهر رانده می‌شدند، یعنی به خیابان‌های خلوت و قاعده‌تا خالی یا با اندازکی سکنه. از این‌رو، جماعت درشکه‌چی چاره‌ای نداشتند یا با وضع موجود بسازند یا این‌که آن‌ها هم به جای سورچی بودن، اتومبیلچی بودن را انتخاب کنند. البته سورچی‌های جوانتر، والا درشکه‌چی‌های مسن‌که سن و سالی از آنان گذشته بود، نه حال و بنیه رانندگی را داشتند و نه تمکن مالی و نه حوصله پوشیدن لباس فرم و کلاه پهلوی بر سر گذاشتن را، و عده‌ای از آنان که اصلاً شوفری را قرتی‌بازی می‌دانستند، و با وضع موجود کنار می‌آمدند. ولی در خیابان‌های تهران درشکه‌چی‌ها و رانندگان تاکسی دشمن خونی یکدیگر شده بودند و به ندرت از کنار هم رد می‌شدند و فحش یا متلكی نثار یکدیگر نمی‌کردند. حتی بعضی مواقع بعضی از رانندگان جلب تاکسی، به محض دیدن مسافری که می‌خواست سوار درشکه شود ترمز کرده و مسافر را با همان قیمت طی کرده سوار می‌کردند، و در جواب فحش‌های درشکه‌چی با غش غش خنده جواب وی را می‌دادند.

در بخش ادبیات اتوبوسی گفته‌یم که رانندگان تاکسی شعری ساخته بودند که در خیابان‌ها جلوی مسافران منتظر درشکه را که آن‌وقت‌ها بیشتر خانم‌ها بودند که بنابر توصیه همسران یا پدرانشان از سوارشدن به تاکسی و اتوبوس منع شده فقط اجازه سوار شدن به درشکه را داشتند، می‌خوانندند:

درشکه برو گمشو... خانم تاکسی سوار شو...

اگه تاکسی گرونه... اتوبوس یک قرون...

و یا این‌که:

چرختو من می‌شکنم من از جنس آهنم «شوفرتاکسی منم، با سورچی‌ها دشمنم» همین روزا توی شهر تاکسی فراوون میشه درشکه‌چی دربرو نرخ تو ارزون میشه «شوفرتاکسی منم، با سورچی‌ها دشمنم» شوفرتاکسی منم شوفر بُرمکر و فن تا بشینم پشت رُل گل منی‌کنه عشق من «شوفرتاکسی منم، با سورچی‌ها دشمنم» چونکه در این شهر ما تاکسی فراوون میشه اسب تو در این میان لاغر و بی‌جون می‌شه «شوفرتاکسی منم...»	درشکه‌چی پیش نیا تو از چرم و پارچه‌ای «شوفرتاکسی منم، با سورچی‌ها دشمنم» شوفرتاکسی منم شوفر بُرمکر و فن تا بشینم پشت رُل گل منی‌کنه عشق من «شوفرتاکسی منم، با سورچی‌ها دشمنم» چونکه در این شهر ما تاکسی فراوون میشه اسب تو در این میان لاغر و بی‌جون می‌شه «شوفرتاکسی منم...»
--	---

در دهه سال‌های ۳۰ و ۴۰ غیر از رادیو ایران، رادیوی دیگر نیز در تهران فعال بود که به آن رادیو نیروی هوائی می‌گفتند. این رادیو بر عکس رادیو ایران که نسبتاً رسمی بود و هر خواننده و نوازنده‌ای به آن راه نداشت، انواع و اقسام خواننده‌گان و نوازنده‌گان تئاترهای کافه‌ها در آن فعالیت داشتند و هرچه به دستشان می‌رسید در این رادیو اجراء می‌کردند، به طوری که پاتوق زنان و مردان خواننده و نوازنده تأثیرهای لاله‌زار و کافه‌ها گردیده بود. آهنگ‌ها هم از «باباکرم» گرفته تا «مست و خرابم باباجون بیگیر منو» و «آن سلسله مو آید» اگر بر سر بازار» و «سرپل خواجه» و «دوچرخه‌چی» و «موتووری» و «کامیونی» و «آی تاکسی» و ... شب و روز از این رادیو پخش می‌شد. افرادی که سئی از آنان گذشته داستان‌های هزارویکشب این رادیو را با صدای مرحوم «محسن فرید» حتماً به یاد دارند که با جمله: «ای ملک جوابنیخت، داستان ما به اینجا رسید که: آغاز و با جمله: «چون قصه بدین جا رسید بامداد شد و خلیفه کپه مرگش را گذاشت...» تمام می‌شد. این شعرها و ترانه‌ها بود که خانواده‌های متدين آن‌زمان هرگز به خانواده خود اجازه تنها سوار شدن به تاکسی‌ها را نمی‌دادند و حق هم داشتند.



تاكسي‌ها در چهارراه اسلامبول

حال خاطره‌ای هم از خودم برایتان تعریف کنم؛ در اوائل دهه ۱۳۴۰ شبی به همراه پدر و مادر و خواهران و برادرانم از میهمانی بازمی‌گشتمیم. در خیابان تهران نو ایستگاه قاسم‌آباد سوار یک تاکسی بنز ۱۹۰ شدیم. ساعت حدود ۱۰ شب بود، بمحض سوار شدن و گفتن مقصدمان که چهارراه حسن‌آباد سنگلچ بود مرحوم پدرم رو به راننده گفت. داداش میشه رادیوت رو روشن کنی قصه هزارویکشب رو گوش کنیم؟ راننده تاکسی در جواب گفت: آقا شرمند رادیوم خرابه اگه میخوای، تا در خونه‌تون براتون بخونم که سر همه‌تون گرم شه؟ و بعد بدون این که متظر پاسخ پدرم باشد شعری را با آهنگ «پیک سحری» که آن روزها با صدای پروین و یا کورس سرhenگزاده از رادیو پخش می‌شد شروع به خواندن کرد بدین مضمون:

شوفر بنزم من به جهان روغن سوخته گشته روان
 از یاتاقانم، یاتاقانم، یاتاقانم
 در ماشینم از پیر و جوان لاغر و چاق و نیمه‌جوان
 من بچنانم، بچنانم، بچنانم
 می‌گن به مسافر، غُر نزنم سر پیچ شمردن دور نزنم
 من نتوانم، نتوانم، نتوانم
 وقتی خراب می‌شه این بی‌صاحب نون خالی می‌پاد جای کباب
 غاز می‌چرانم، می‌چرانم، می‌چرانم

و من که دفتر انشایم را همراه برده بودم، تا در همان مهمانی بزرگ فردا که روز شنبه
 بود انشایم را بنویسم و جالب این‌که موضوع انشایم نیز «خاطره یک روز تعطیل» بود،
 شعر راننده را یادداشت کرده و فردا با همان آهنگ سر کلاس خواندم که کلی باعث
 خنده‌یدن معلم و همکلاسی‌ها گردیده و نمره ۱۸ گرفتم.



بنز دماغدار و تاکسی بنز، دهه ۱۳۳۰، نزدیک چهارراه گلوبندگ

یک سری اصطلاحات هم سرزیان لات‌ها و جاهل‌ها و داش‌مشدی‌ها افتاده بود که در رجزخوانی‌های خود به طرف مقابل می‌گفتند که کلمه تاکسی در آن‌ها ملحوظ بود، از جمله: یه چک بهت می‌زنم که به گربه بگی؛ تاکسی نیگردار! یا جوجه جاهل‌هائی که تازه سر از تخم بیرون آورده و برای گردن کلفت‌های قدیمی که از کار افتاده شده و پشم و پیله‌شان ریخته بود رَجَز می‌خوانند و می‌گفتند: این شهر دیگه آباد شده، چشم بهم بزنبنی بیست تا تاکسی خالی از بغلت رد می‌شه، دیگه کسی به درشکه محل نمیداره...!

۵۲۵۰۰

در خاتمه این بخش از تاریخچه تاکسی و تاکمیلانی در تهران، بد نیست به این موضوع هم اشاره‌ای داشته باشیم که این روزها شاهد حضور آخرین تاکسی‌های نارنجی‌رنگ پیکان هستیم. تاکسی‌هائی که در اوّلین سال‌های حضور خود یعنی سال‌های ۴۷ و ۴۸، نام تاکسی لوکس بر خود گرفته و چهره تهران آن روزها را عوض کرده بودند، دقیقاً مثل تاکسی‌های سمند امروز، و طبیعتاً چندسال دیگر خاطره آن‌ها در ذهن جوانترهای ما، بهویژه تاکسی‌سوارها باقی خواهد ماند. همان طوری که خاطره بنزهای ۱۷۰ و ۱۸۰ و ۱۹۰ و شورلت‌ها و واکسال‌ها و آستین‌ها و فیات‌ها و... در خاطره ما قدیمی‌ها مانده است.

و کلام آخر به جوان‌ها: عکس در کنار این تاکسی‌ها برای نشان دادن به آیندگان خصوصاً نوه‌ها و نتیجه‌ها، یادتون نره... زمان ما که دوربین در دسترس همه خانواده‌ها نبود و اگر عکسی می‌خواستیم بیندازیم باید حتماً توسط عکاس انجام می‌گرفت. ولی امروزه بچه‌های ده‌دوازده‌ساله هم با موبایل یا تلفن‌های همراه خود از زمین و زمان عکس می‌گیرند. به‌هرحال به قول آقای سعدی اشعار هنرمند پیشکسوت‌مان: «ای کاش می‌شد زندگی هم دنده عقب داشت!» شعری که ما پا به سن گذاشته‌ها با حسرت زیر لب زمزمه می‌کنیم و بدون شک شما خواننده‌های جوان عزیز هم روزی با حسرت زیر لب آن را زمزمه خواهید کرد.



فصل هشتم

تاریخچه بیمه در دنیا و ایران

آقای هوشنگ امیری خوانساری از کارشناسان شرکت بیمه ایران در کتاب «بیمه ایران از فروهر تا عباسزادگان» در مورد تاریخچه بیمه در دنیا می‌نویسد: «در قرن ۱۷ میلادی که قاره و کشورهای جدید کشف گردید همانند هند شرقی، آمریکا و استرالیا و... و رفت و آمد بین کشورها توسعه یافت، امر تجارت و دادوستد رونق بیشتری یافت و بیشتر مراودات و مراسلات از طریق رفت و آمد کشتی‌ها انجام می‌گرفت. اولین بیمه‌نامه دریائی در کشور ایتالیا صادر گردید و در همین قرن در انگلستان قوانینی درخصوص بیمه‌های دریائی تدوین گردید.

در قرن ۱۸ بیمه‌های دریائی در لندن به صورت فردی انجام می‌گرفت. به این صورت که همه افراد بیمه گر در قهوه‌خانه‌ای گردهم می‌آمدند و به تجارتی که محموله آن‌ها عازم و یا در دریا بودند، یا به تنهائی و یا با شرکت دیگر افراد، بیمه می‌نمودند.

یکی از این افراد بیمه گر در این قهوه‌خانه، شخصی به نام «ادوارد لویدز» بود که وی در اواخر قرن ۱۷، خود قهوه‌خانه‌ای مستقل بنانمود و خیلی زود هم معروف گردید، به طوری که قهوه‌خانه وی مرکز یکی از معتبرترین بیمه‌های لندن و به نام بیمه لویدز گردید، و هنوز هم این مقام را حفظ کرده است.

در قرن ۱۶ میلادی در شهر هامبورگ آلمان، شهرباری‌ها دفاتری به نام «دفاتر آتش»

تأسیس کردند که در مقابل مبلغی به عنوان سهمیه سالانه از صاحب خانه‌ها دریافت می‌نمودند و در صورت بروز آتش‌سوزی، در هر یک از خانه‌های شهر، خسارت وارد را پوشش می‌دادند.

اوّلین پوشش بیمه‌ای در ایران با برقرار شدن پُست بین‌الملل که ایران به عضویت کمیسیون آن درآمده بود در سال ۱۲۹۹ شمسی به تصویب مجلس وقت رسید (در ۱۴ ماهه) که ایران باستی شرایط و قوانین پُست بین‌الملل را رعایت می‌نمود که یکی از موضوعات مصوبه تعیین نرخ حمل و نقل برای مبلغ مشخص و دفعات حمل بود.

تاریخچه بیمه در ایران؛ اوّلین کمپانی‌های بیمه

کلمه «امتیاز اطمینان مال و جان» یا آسورانس (Assurance) برای نخستین بار توسط اعتماد‌السلطنه در خاطراتش آمده است. او می‌نویسد: «دوشنبه دوم جمادی الاول سنه ۱۳۰۸ قمری: «... شنیدم که دولت ایران به کمپانی روس امتیاز اطمینان مال و جان داده است که در فرانسه آسورانس می‌گویند.»^۱

اوّلین شخصی که امتیاز بیمه و حمل و نقل را در ایران به دست آورد، لازار پولیاکف از اهالی ارمنستان روسیه بود. وی در سال ۱۲۶۹ شمسی این امتیاز را طی قراردادی مشتمل بر ۱۲ ماهه و برای مدت ۷۵ سال با دربار قاجار منعقد کرد. ضمناً جاده‌سازی نیز امتیازش به وی داده شد و اوّلین جاده شوشه ایران که از تهران به کرج و قزوین و رشت و انزلی ختم می‌شد برای عبور و مرور کالسکه‌ها و دلیجان‌ها تو سط وی و کارگران روسی و ایرانی احداث گردید.

پس از پولیاکف شرکت «بریتیش‌اند» در سال ۱۲۸۷ در خیابان چراغ‌برق گشایش یافت و بعد از آن شرکت «وستون استرالیا اینسورانس کمپانی لیمیتد» در سال ۱۹۱۲ برابر با ۱۲۹۱ شمسی در ایران تأسیس و در زمینه‌های بیمه عمر و آتش‌سوزی و اتومبیل شروع به فعالیت نمود.

در سال ۱۳۰۰ شمسی، کمپانی بیمه آلیانس که یک کمپانی انگلیسی بود در بازار تهران - سرای امیر با نام تجارت‌خانه «رویدیتی» تأسیس و در تاریخ ۱۳۱۰/۹/۱۸ بالاترین

۱. روزنامه خاطرات اعتماد‌السلطنه، ص ۷۲۷، اعتماد‌السلطنه به غلط کلمه را واسورانس ضبط کرده است.

Alliance Assurance Company Ltd

کمپانی بیمه آلیانس آسوراکن کمپانی لومبید
مرکز کل در لندن - وجوده تامینه و سرمایه کمپانی متجاوز
از ۴۰۰۰ روپیه لیره انگلیسی است
نایندگان کل در تمام ایران : شرکت تجاری روپیه محدوده - در سرای امیر - طهران

Roditi Mercantile Association Ltd

Seray Emir Teheran.

ابنیه و هرگونه اموال و اجتناس را در مقابل حریق بیمه مینماید
مال التجاره ، اثاثیه منزل را در مقابل سرقت بیمه مینماید
لمایندگی کمپانی آلیانس قریب ده سال است در ایران تاسیس شده و متجاوز از چهار هزار
فره بیمه نموده است - اغلب مؤسسات مهم دولتی تجارت خانه ها ، کارخانجات ، عمارات و غیره زد نایندگی
ایران « کمپانی آلیانس » بیمه است -
نایندگان ایران تا کنون در سند در یکصد هزار قوان خساره پرداخته است - از جمله پسرخ صفت ۱۲
نصف شمارهات حریق مجلس شورای ملی را کمپانی آلیانس جبران نموده است - بیمه ضامن و حافظ
دارانی از حوادث است - دارانی خود را زد کمپانی آلیانس بیمه نایند و او اتفاقات ناگران این باشد .



مجلس شورای ملی - اداره مباشرت

کمپانی محترم بیمه آلیانس

نمره ۵۷۴ - ۱۰/۱۰/۱۳۱۰

مراسله محترمه ۱۳۱۰/۱۰/۱۸ متنضمن یك ورقه چک ببلوغ ۲۴ هزار تومان حواله بانک شاهنشاهی ایران شعبه
بازار طهران با بت پرداخت سپاه خودتنه رامع بسارات واردہ از حریق ۱۸ آذر ۳۱ در مجلس شورای ملی واصل
ورسیدهای لازمه امضا و تسلیم شد - اینک مباشرت مجلس شورای ملی موقع را مقتض شرده اذاینک آن کمپانی محترم
ابناء تمهدات و مترزات بیمه را نموده اند اظهار امتنان مدناید « کیخسرو شاهرخ »

Majless Shourai Meli · Edareh Mobacherat

Alliance Assurance Company Ltd.

No. 574 20 Deymah 1310 (11/1/32)

Nous accusons réception de votre lettre du 18 Deymah 1310 (9 Janvier 1932) renfermant un
chèque sur la Banque Impériale de Perse, Branche du Bazaar de Krans: DEUX CENT QUARANTE
MILLE (Krs. 240.000), pour règlement de votre part dans les pertes occasionnées aux Bâtiments du
Parlement National par le feu du 18 Azar Mah 1310. (10 Decembre 1931). Nous vous avons envoyé
les reçus en règle à cet effet.

L'Administration du Parlement profite de l'occasion pour vous exprimer ses remerciements
pour le fait que votre honorable Compagnie a ainsi dûment respecté ses engagements selon les
règlements d'assurance

Signée: KEYKHOSROW CHAHROKH

رقم خسارت را به علت حریق در قسمتی از ساختمان مجلس شورای ملی واقع در میدان بهارستان، پرداخت نمود. که مبلغ خسارت سهم بیمه در آن زمان مبلغ ۲۴۰۰۰ هزار تومان بود که نصف خسارت واردہ محسوب می‌گردید.

آقای هوشنگ امیری خوانساری در کتاب «بیمه ایران، از فروهر تا عباس زادگان» سال تأسیس کمپانی بیمه آلیانس را ۱۳۱۳ و مرحوم دکتر حسین محبوی اردکانی در کتاب تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران^۱، هم تاریخ تأسیس بیمه آلیانس را ۱۳۰۴ ذکر کرده‌اند، در حالی که طبق تصویر سند حاضر سال تأسیس این کمپانی ۱۳۰۰ شمسی می‌باشد.

باری، پس از جریان آتش‌سوزی در مجلس شورا و ترفیع تجارت بازرگانان و بازاریان به بیمه نمودن انبارها و کالاهای خود، سیل کمپانی‌ها و شرکت‌های بیمه دیگر کشورهای خارجی به ایران سرازیر گردید، که نام و تاریخ تأسیس و محل کمپانی‌ها عبارت بود از:

۱- بیمه شوروی اینگستراخ - ۱۳۱۰/۹/۳۱ واقع در اول خیابان ظهیرالاسلام.

۲- نمایندگی بیمه لویدز در دی ماه ۱۳۱۰.

۳- بیمه یورکشاير در اسفند ۱۳۱۰ واقع در اول خیابان چراغ‌برق.

۴- بیمه رویال (پادشاهی) در سال ۱۳۱۱ واقع در اول خیابان لاله‌زار.

۵- شرکت بیمه فنیکس یا فونیکس در اول خیابان سعدی.

۶- شرکت بیمه وارسیز در اول خیابان لاله‌زار.

۷- شرکت ورلد مارین جنرال و ویکتوریا.

با توجه به فعالیت این تعداد شرکت‌های نمایندگی کمپانی‌های خارجی در تهران، با هر نرخ و تعریف به دلخواه و بیمه‌نامه‌های به زبان لاتین و نبودن سازمانی برای کنترل آنان و جلوگیری از خروج مبالغ هنگفتی ارز از کشور، بنا به پیشنهاد وزارت مالیه (دارائی) قانون ثبت شرکت‌ها با هدف تحت قانون درآوردن این قبیل کمپانی‌ها و شرکت‌ها، در تاریخ دوم خرداد ۱۳۱۰ به تصویب رسید. در بند ۸ قانون ثبت شرکت‌ها آمده بود: با توجه به تصویب موارد بالا، ایجاد یک شرکت بیمه داخلی و قوی برای نظارت بر شرکت‌های بیمه ایجاب می‌نماید.

۱. تاریخ مؤسسات تمدن جدید، ج دوم، ص ۱۸۱، انتشارات دانشگاه تهران.

اولین شرکت بیمه ایرانی

در سال ۱۳۱۴ با تصویب مجلس شورای ملی، رسماً شرکت بیمه ایران طی اساسنامه‌ای در ۵۰ ماده و با امضای علی‌اکبرخان داور وزیر مالیه (دارائی)، ابوالقاسم فروهر (اولین مدیرعامل شرکت بیمه ایرانی)، محمد سوروی و عباسقلی گلشایان با سرمایه دومیلیون تومان تأسیس گردید و شرکت بیمه ایران عملاً دخالت در کارکمپانی‌ها و شرکت‌های بیمه موجود در ایران را شروع نمود.

در تاریخ ۱۳۱۶/۱۱/۱۱ طی مصوبه هیئت وزیران، تمام موسسات بیمه مکلف شدند که ۲۵ درصد از هر معامله بیمه‌ای را که مستقیماً با مشارکت در موسسات دیگر منعقد می‌نمایند به شرکت بیمه ایران واگذار نمایند. بدین ترتیب بیمه ایران عملاً نظارت بر شرکت‌ها و کمپانی‌های بیمه را به عهده گرفته و به تدریج در شهرستان‌ها دارای شعب و نمایندگی گردید. از طرفی دیگر کمپانی‌های خارجی که این نظارت و بازرگانی به مذاقشان خوش نیامده و سازگار نبود و دیگر نمی‌توانستند هر کالایی را به نرخ دلخواه بیمه و همچنین بیمه‌نامه‌ها را به زبان کشور خودشان تهیه نمایند، به تدریج دست و پای خود را جمع و عملاً از صحنه عملیات بیمه‌ای ایران خارج شدند.

در سال ۱۳۲۹ اولین شرکت بیمه خصوصی ایرانی با نام بیمه شرق و پس از آن

شرکت‌های ذیل به ترتیب تأسیس گردیدند:

- ۱- شرکت بیمه بازرگانی آریا در سال ۱۳۳۱.
- ۲- شرکت سهامی بیمه پارس در سال ۱۳۳۴.
- ۳- شرکت سهامی بیمه ملی در سال ۱۳۳۵.
- ۴- شرکت بیمه آسیا در سال ۱۳۳۸.
- ۵- شرکت بیمه البرز در سال ۱۳۳۸.
- ۶- شرکت بیمه امید در سال ۱۳۳۹.
- ۷- شرکت بیمه ساختمان و کار در سال ۱۳۴۳.

بیمه اتومبیل در شرکت بیمه ایران در سال ۱۳۱۵ به نام «شعبه بیمه اتومبیل» افتتاح و در همان سال از بابت بیمه بدنیه اتومبیل مبلغ ۹۷۴/۰۲۵ ریال حق بیمه دریافت نمود.

(شرکت نامہ)

مس امشاد گذان ل دل

جناح معلم آندرادو و زیباریه و بنای ابراز ذاتیه درود و محمد حمید ریاحی امتد، کتابخانه

رأی تأسیس شرکت‌های فروخته در برآورد قابل سامان شده است.

ماده ۱۳) مدونه شرکت نهاد گزینه مصالحت یعنی - اس- شرکت - شرکت تحسیله، میان اینها اتفاق بزدید

میزان یاری است ۵ پروردگاری میان این دو این نتیجه است.
لذا، این نتیجه از این دو این نتیجه است.

[View Details](#) [Edit](#) [Delete](#)

Journal of Health Politics, Policy and Law, Vol. 30, No. 4, December 2005
ISSN 0361-6878 • 10.1215/03616878-30-4 © 2005 by The University of Chicago

جسم - ۲۰۰۰۰۰ - ۱۲۵ اربال - ۱۲۵ اربال.

۳۳) شرکت ملی اسناد اسنامه ایک شرکا، تعمیب خواهند نمود اداره بنراهدند.

Digitized by srujanika@gmail.com

نیروگاه ملی ایران مصوبه بالا اساسنامه شرکت در ۵۰ ماده در سال ۱۳۱۴ به شرح زیر به
تصویب رسید.



ساختمان بیمه، خیابان سعدی شمالی (۱۳۲۰)

بیمه شخص ثالث

در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه شخص ثالث تصویب شد و از سال ۱۳۴۸ به صورت اجباری در سراسر کشور به اجرا در آمد. در این نوع بیمه، بیمه‌گر را شخص اول، بیمه‌گذار را شخص دوم یا ثانی و طرف زیان‌دیده را شخص ثالث می‌نامند.

حداکثر خسارت بیمه شخص ثالث در همان سال ۱۳۴۸ برای انواع اتومبیل‌ها اعم از سواری، کامیون، اتوبوس، آتش‌نشانی، آمبولانس، موتورسیکلت و موتورهای سه‌چرخ، مبلغ دوهزار و پانصد تومان بود. و برای حادثه بدنه بدنی برای هر نفر مبلغ ۱۰/۰۰۰ تومان و برای چند نفر حداکثر ۳۰/۰۰۰ تومان بود. جالب این‌که وسیله‌نقلیه‌ای که راننده آن مسؤول حادثه شناخته می‌شد، سرنشینان آن وسیله جزء بیمه شخص ثالث محسوب نمی‌شدند!

بعدها بیمه سرنشین توسط شخصی به نام دکتر منوچهر فرهادی که از کارشناسان تحصیل کرده بود مطرح گردیده و طرح وی توسط مسؤولین وقت پذیرفته و به اجرا درآمد.

۲۱۲ / تاریخچه اتومبیل در ایران

بعدها در اوائل سال ۱۳۵۰ به پیشنهاد بیمه ایران، برای نظارت و رسیدگی به امور فنی بیمه‌ها، قانون تأسیس بیمه مرکزی تصویب و ابلاغ گردید. و متعاقب آن چند شرکت خصوصی بیمه از جمله: شرکت بیمه تهران، بیمه حافظ، بیمه ایران و امریکا (بیمه توانا فعلی) و بیمه دانا، تأسیس و مشغول به فعالیت گردیدند.^۱

۱. امیری خوانساری، هوشنگ؛ بیمه ایران از فروهر تا عباسزادگان، ص ۹۰، انتشارات دلآگاه، ۱۳۸۲، تهران.



فصل نهم

تاریخچه آتشنشانی در ایران

تبرستان

www.tabarestan.info

در سال‌های آخر صاحبقرانی ناصرالدین شاه قاجار، در تهران اداره‌ای تأسیس گردید که نام «احتسابیه» را بر آن نهادند که هم‌زمان مسؤولیت کار ۱- بلدیه (شهرداری) . ۲- نظمیه (شهربانی)، ۳- عدله (دادگستری) را انجام می‌داد.

اداره احتسابیه در آن زمان به ۲ شعبه تقسیم می‌شد که عبارت بودند از: شعبه احتساب و شعبه تنظیف. به کارکنان شعبه احتساب، محاسب می‌گفتند که زیرنظر کلاتر شهر یا محله خدمت می‌کردند و دارای درجاتی از قبیل: نایب و فراش بودند و به کارهای مانند حفظ امنیت شهر و رسیدگی به جرائم و شکایات و نگهداری از زندانیان و گرانفروشی و بالاخره رفع اختلافات بین مردم رسیدگی می‌کردند که در مجموع کار عدله و نظمیه را با هم انجام می‌دادند. و شعبه دوم یعنی اداره تنظیف هم کار بلدیه یا همان شهرداری را انجام می‌داد که تشکیل شده بود از عده‌ای رُفتگر، سقّا و میراب. رُفتگرها در طول روز زباله‌های مغازه‌ها و خانه‌ها را با الاغ و قاطر و گاری جمع‌آوری و به گودهای اطراف تهران حمل می‌کردند. میراب‌ها نیز که کارشان از ساعت ۱۰ شب شروع می‌شد و تا طلوع آفتاب ادامه داشت آب تمیز قنوات را از طریق جوی‌ها به آب انبارها و حوض‌های خانه‌ها هدایت می‌کردند. سقّاها نیز موظف به دادن آب آشامیدنی از مشک‌های خود بهره‌گذراند به ویژه در ایام ماه محرّم و صفر و شب‌های

شهادت ائمه معصومین (ع) و همچنین آبپاشی خیابان‌ها و کوچه‌ها برای جلوگیری از گردوغبار ناشی از رفت و آمدگاری‌ها و درشکه‌ها و همچنین خاموش نمودن آتش سوزی‌های احتمالی در کوی و بروزن بودند که در حقیقت می‌توان گفت: اولین آتش‌نشانان در تهران همان سقّاها بودند که با مشک آبشنان در هنگام آتش‌سوزی به کمک حادثه‌دیده می‌شافتند و مردم نیز با سطلهای «دلوها» لاستیکی به کمک‌شان آمده و با برداشتن آب از حوض‌ها و آب‌انبارها و جوی‌های آب، آتش را خاموش می‌کردند و این امر تا اواخر دوره قاجاریه ادامه داشت و از استگاهی به نام آتش‌نشانی یا همان اطفاییه در شهر خبری نبود.

این را هم بد نیست بدانید که محمد تقی خان احتساب‌الملک که پدرش ادیب‌الملک یکی از رجال عصر ناصری بود، اولین رئیس احتسابیه بود که امروزه نام دو تن از فرزندانش در تاریخ ادبیات و هنر ایران ماندگار گردیده است. این دو نام خانوادگی خود را از احتساب‌الملک به مقدم تغییر دادند. اولین آن‌ها مرحوم حسن مقدم (با نام مستعار علی نوروز) نویسنده نمایشنامه «جعفرخان از فرنگ برگشته» می‌باشد که توسط زنده‌یاد علی حاتمی فیلمی هم از روی این نمایشنامه معروف ساخته شد. مرحوم حسن مقدم در ایام جوانی برادر بیماری سل در پاریس درگذشت. و فرزند دوم، مرحوم محسن مقدم که از شاگردان ممتاز کمال‌الملک محسوب می‌شد. وی، پس از پایان تحصیلات هنری خود در کشورهای فرانسه و ایتالیا و دریافت جایزه «لژیون دونور» از دست ژنرال شارل دوگل رئیس جمهور فرانسه، به همراه همسر هنرمند فرانسوی خود به ایران بازگشت. مهندس مقدم از بنیانگذاران دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران و یکی از استادان ممتاز و درجه‌یک این دانشگاه به شمار می‌رفت و آرم دانشگاه تهران که با الهام از فرهنگ غنی و باعظمت ایران طراحی گردیده، اثر دست این هنرمند خلاق و چیره‌دست می‌باشد که هنوز بر سر در این دانشگاه و کاغذهای اداری آن باقیمانده است و منزل وی نیز با نام موزه مقدم واقع در خیابان امام خمینی بعد از خیابان شیخ هادی، با معماری خاص و زیبای ایرانی پذیرای دانشجویان، استادی و علاقه‌مندان به هنر و معماری و باستان‌شناسی می‌باشد. دکتر محسن مقدم و حسن مقدم نوادگان حاج‌الدوله یا همان حاج علی‌خان فراشبashi، قاتل امیرکبیر می‌باشند و برای زدودن ننگ تاریخی پدریزگشان، نام فامیلی خود را همواره مقدم ذکر می‌کردند، در حالی که «مقدم مراجعته‌ای» بودند و با توجه

به اعمال و کارهای مثبت فرهنگی شان، سهم آنان را باید از جنایت تاریخی پدریزگشان جدا نمود، هر چند ثروت حاصل از به شهادت رساندن مرحوم امیرکبیر این خانواده را بی‌نیاز از مال دنیا ساخته بود. تا آن حد که تمامی آن‌ها، در فرانسه آن روزگار تحصیل کرده و در همان دیار هم به عالم باقی شتافتند.

اولین ایستگاه آتش‌نشانی در ایران

اولین ایستگاه آتش‌نشانی در ایران در شهر تبریز و توسط شخصی به نام قاسم‌خان والی رئیس بلدیه وقت در اواخر دوره قاجاریه یعنی سال ۱۲۹۶ هجری شمسی پایه‌گذاری گردید و برای نخستین بار نام اداره اطفائیه بر آن نهاده شد که به علت نبود وسائل مخابراتی در آن زمان، در کنار ساختمان اطفائیه برج بلندی نیز ساخته شد که به آن برج یانقین می‌گفته‌ند. در طول شباه روز نگهبانانی از بالای برج تمام سطح شهر را زیرنظر داشتند و در صورت مشاهده دود در نقطه‌ای از شهر زنگوله بزرگ برنجی را که مانند ناقوس کلیساها در بالای برج نصب شده بود به صدا درمی‌آوردند و به آتش‌نشانان مستقر در اطفائیه به همراه نشانی تقریبی محل حادثه اطلاع می‌دادند. شایان ذکر است که امروزه برج یانقین با ارتفاعی حدود ۲۰ متر در فهرست آثار ملی و میراث فرهنگی ایران ثبت گردیده است.

از ایستگاه‌های بعدی آتش‌نشانی که در شهرهای ایران تأسیس گردیدند می‌توان از ایستگاه‌های اطفاء حریق در کنار چاه‌های نفت مسجدسلیمان نام برد که توسط شرکت‌های استخراج نفت انگلیسی ایجاد شدند.

اولین ایستگاه و اولین اتومبیل آتش‌نشانی (ماشین آپاچ) در تهران

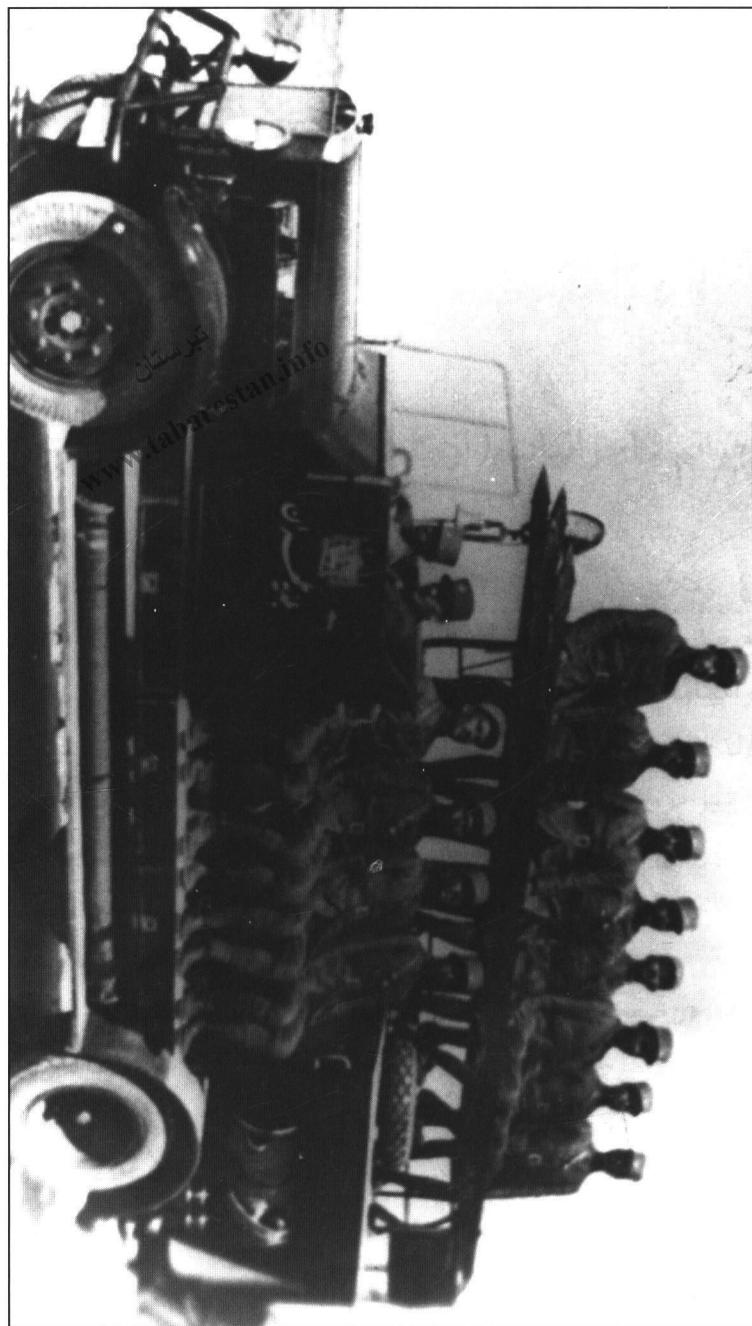
اولین ایستگاه آتش‌نشانی در تهران در سال ۱۳۰۳ شمسی در گاراژی واقع در سه راه امین حضور به نام گاراژ حسینی توسط یک ژنرال بازنیسته روسی به نام «وریا» که بعضی‌ها از وی به نام کلنل یاد می‌کنند به همراه ۱۵ نفر پرسنل آموزش دیده نظامی و با چهار دستگاه اتومبیل با مارک «نف» (NEF) و با نام اطفائیه زیرنظر بلدیه یا همان شهرداری شروع به کار نمود و تصور می‌شد دلیل احداث این اداره در سه راه

امین حضور وجود چشمه‌های متعدد و پرآبی بود که در نزدیکی آن یعنی چهارراه سرچشم و وجود داشت و منبع آب ماشین‌ها از این چشمه‌ها پُر می‌شد.

دومین ایستگاه اطفائیه پس از صاف کردن قبرستانی در شمال چهارراه حسن‌آباد که قبرستانی پُر شده محسوب می‌شد احداث گردید. این ایستگاه هنوز هم در این محل دائز و مشغول به کار می‌باشد. امروزه غیر از انجام اطفاء حریق، کمک به حادثه دیدگان سیل، زلزله، آواربرداری، مبارزه با حیوانات موذی یا درنده جزء مسؤولیت آتش‌نشانان محسوب می‌شود. گاراژ حسینی امروزه هنوز پابرجاست و به انجام باربری مشغول می‌باشد، ولی اثری از آثار اولین ایستگاه آتش‌نشانی بر آن دیده نمی‌شود. به عنوان مثال اطلاعات کاملی در دست نیست که مردم هنگام حادثه مثل حریق یا ریزش آوار به چه وسیله‌ای بروز حادثه را به اطلاع این ایستگاه می‌رسانند و یا این‌که آیا این ایستگاه دارای تلفنی هنگام تأسیس بوده یا خیر، و اگر بوده، در آن زمان که مردم به ندرت دارای تلفن بودند، چگونه مورد حادثه را به اطلاع این ایستگاه می‌رسانند؟ اما ایستگاه دوم آن یعنی ایستگاه حسن‌آباد دارای تلفن و شماره اولیه آن ۴۴۴ بود که بعدها با گسترش خطوط تلفن در تهران به ۴۴۴۴ و تا اواخر دهه چهل این شماره به پنج رقم یعنی ۴۴۴۴۴ رسیده بود.

در خاتمه این‌که با توجه به گسترش روزافزون شهر تهران و افزایاد جمعیت، این ایستگاه‌ها کم‌کم افزایش یافته و ایستگاه‌های بعدی در شمیران و بهشت‌آباد و چهارراه مولوی و شهباز تأسیس گردیدند و تا پایان سال ۸۵ تعداد ۸۰ ایستگاه آتش‌نشانی در تهران بزرگ وجود داشت و شهردار تهران - محمد باقر قالیباف - قول داده که تعداد این ایستگاه‌ها تا پایان سال ۸۶ به یکصد و بیست ایستگاه برسد.

اولین اتومبیل آتشنشانی (آتشنشانی) در تهران





فصل دهم

تبرستان

www.tabarestan.info

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار قوانین جریمه)

از بدو صدور گواهینامه در ایران، یعنی اوآخر حکومت قاجاریه تا سال ۱۳۴۰ ه.ش.، تمامی گواهینامه‌های صادره، به صورت دفترچه کوچکی در ۶ یا ۴ برگ بود که در بالای صفحه اول جمله وزارت داخله به صورت هلالی نوشته و در زیر آن آرم شیر و خورشید و در زیر شیر خورشید، اداره نظمیه – که بعدها وزارت داخله به وزارت کشور و اداره نظمیه به شهربانی کل کشور تغییر نام یافتند – به چشم می‌خورد. سپس درجه گواهینامه و مشخصات اتومبیلچی یا همان راننده، از قبیل نام و نام خانوار ادگی، نام پدر، تابعیت، محل اقامت، تاریخ صدور اجازه نامه و تاریخ انقضای اجازه نامه و امضاء کمیسر یا پلیس آنیفرمه درج گردیده. در صفحه مقابل یعنی صفحه دوم عکس بزرگ راننده به قطعه‌های 5×8 یا 5×7 الصاق (با چسب چسبانیده شده) و در بالای عکس جمله عکس اتومبیلچی و نمره آن قید گردیده و در روی عکس امضاء راننده (به علت آن که در آن زمان هنوز اداره تن بیمائی یا انگشت‌نگاری وجود نداشت و اثرا نگشت نمی‌گرفتند) که اکثرًا به علت بی‌سواد بودن با خطوط کج و کوله، نام خود را نوشته و خطی روی آن می‌کشیدند به چشم می‌خورد.

صفحه سوم به تاریخ‌های نو کردن (تجدید گواهینامه) که هرسال باید با مهر و امضاء در داخل جدول صفحه ثبت می‌گردید اختصاص یافته بود و صفحه چهارم مخصوص



تصویر عکس‌های امضاء شده
www.tabarestan.info

درج حُسن رفتار اتومبیلچی و صفحات پنجم و ششم نیز مخصوص درج سوءرفتار و تخلفات راننده در نظر گرفته شده بود. در این صفحه به اختصار نوع خلاف، تاریخ خلاف و رأی صادره توسط دادگاه که همان جریمه یا حبس بود، درج می‌گردید، و قبوض جریمه پس از اخذ، تحويل راننده نمی‌شد، بلکه در دوسيه يعني پرونده آنان در اداره آلات ناقله یا همان اداره راهنمائی ضبط و نگهداری و نوع تخلف و نوع جریمه در صفحه ۵ و ۶ گواهینامه متخلّف درج می‌شد. البته ناگفته نماند که برگ‌های جریمه توسط اداره کل نظمیه و براساس حکم صادره از سوی دادگاه که در آن زمان به آن محکمه می‌گفتند صادر می‌گردید، بدین ترتیب که با توجه به نوع خلافی که توسط آژانس‌های پست گزارش شده بود، راننده به همراه پرونده تنظیمی و گزارش آژان مربوطه به محکمه اعزام، و قاضی دادگاه در زیر همان ورقه گزارش، حکم خود را صادر و امضاء می‌نمود، و راننده مجدداً به اداره نظمیه بازگشته و پس از پرداخت جریمه و یا احتمالاً یکی دو روز حبس در زندان موقت که اکثراً قابل خرید هم بود آزاد می‌شد.

جرائمی مانند: سرعت رفتن، خارج از ایستگاه نگاه داشتن، فحاشی و بی احترامی به مسافران، مسافر ایستاده در اتوبوس سوار کردن، شُرب خمر، داشتن بار اضافی، سوار کردن کارگران ساختمانی (عمله)، نداشتن چراغ در شب، و از همه جالبتر مسافر طلبیدن با صدای بلند (که امروزه در اکثر میادین و چهارراه‌های شهر جزء برنامه همیشگی نور و دود و صدا می‌باشد) از یک تا سه روز حبس داشته که در ازای هر روز

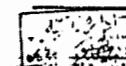
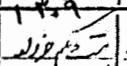
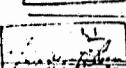
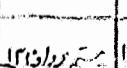
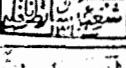
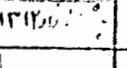
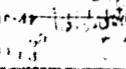
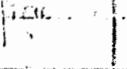
۲۲۱ اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه) /

به اتهام سرعت به شش روز زندان و سی ریال پرداخت محکوم شد

یک تومان، قابل خرید بود. از سال‌های ۱۳۱۷ به بعد در پرونده رانندگان کارت نسبتاً بزرگی قرارداشت که در بالای آن عکس راننده و مشخصاتش و در پائین عکس و مشخصات، جدول بزرگی رسم شده بود که در آن تعداد خلاف‌های راننده در طول هر سال درج و مبالغ جریمه‌ها نیز قید می‌گردید، که تصور می‌شود این تصمیم به خاطر زرنگی بعضی از رانندگان گرفته شده بود و علت آن پُرشدن تعداد خلاف‌ها در صفحه سوم گواهینامه بود، چون ادعای مفقود یا دزدیده شدن آن را کرده و تقاضای المثلث می‌نمودند.

مبالغ جریمه

از مبلغ جرائم در سال‌های آخر حکومت قاجار اطلاعی در دست نیست و معلوم نیست با رانندگان اندک و مختلف چگونه برخوردي می شده است، ولی از سال‌های ۱۳۰۵ به بعد مبالغ جریمه از ۳ قران تا پنج قران حداقل و حداقل بوده و برای جرائمی

این تجذیب‌نامه متعلق تاریخنامی نیز		تجذیب می‌شود
امضه	تاریخ انتصاع	تاریخ تجذیب
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵
	۱۳۹۰/۰۸/۲۵	۱۳۹۰/۰۸/۲۵

محل درج تجدید گواهینامه که هر سال باید تجدید می شد
صفحات داخل گواهینامه

که منجر به حکم حبس یا زندانی شدن راننده می‌گردیده، برای یک روز مبلغ یک تومان یا همان دمکاران بیاع، خبید یک و نیز زندانی شدن به ده است.

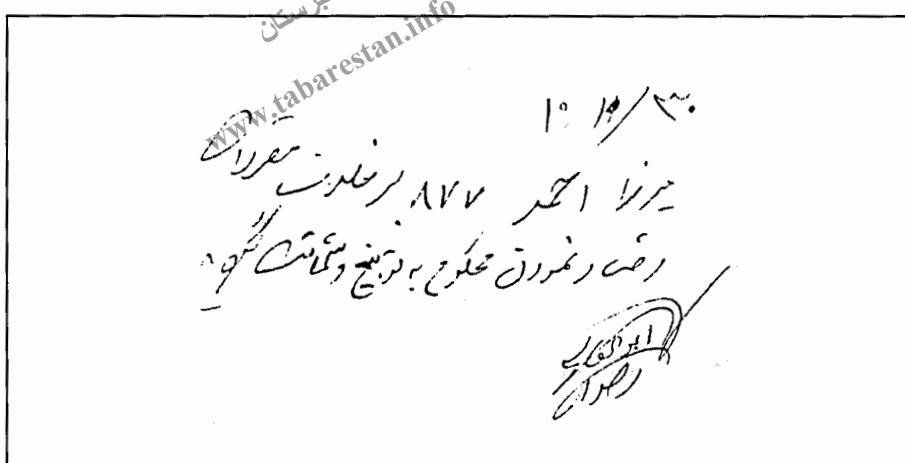
این مبلغ تا سال‌های ۱۳۰۸ و اوائل ۱۳۰۹ در مورد متخلفین به اجرا گذارده می‌شد که از اوائل سال ۱۳۰۹ تا سال‌های ۱۳۱۷ مبالغ جریمه از ۱۵ قران تا ۵۰ ریال افزایش داشته و از سال‌های ۱۳۱۸ تا ۱۳۲۰ حداکثر این مبالغ به یکصد ریال رسیده است. برای این که ارزش یکصد ریال را در آن سال‌ها بدانید باید بگوییم که با این مبلغ می‌شد خانه درست دویست متری دارای اندرونی و بیرونی را با اتاق‌های متعدد اجاره نمود البته در بهترین منطقه اعیان‌نشین شهر مثل خیابان امیریه!

سويغ رفتار دارند گواهی نامه شماره

لَمْ يَرِدْ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ
وَمَنْ يَرِدْ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ
يَرِدْ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ
مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ مُنْهَمٌ

فَهَا يُقْرَأُ وَهَذِهِ مُهَاجَرَةٌ

از سال ۱۳۲۵ به بعد جرائم به ۵۰ ریال و ۷۰ و ۱۰۰ و ۱۵۰ ریال اضافه گردید. در سال ۱۳۳۰ حداکثر مبلغ جرائم به ۲۵۰ ریال افزایش یافت که آن هم در مورد افرادی که در حین رانندگی مرتکب شرب خمر می‌گردیدند اعمال می‌شد و جرائم ۵۰ ریالی و ۱۰۰ ریالی هم، همچنان پابرجا و برقرار بود. در قبض جرمیهای که تصویرش را ملاحظه می‌کنید راننده را به گناه استعمال! نوشابه الكلی به ۲۵۰ ریال جزای نقدی و ۱۵۰ روز بایگانی گواهینامه محکوم نموده‌اند.



تصویر حکم توبیخ و شماتت میرزا احمد شور

یکی از نکات جالب توجه برخورد مسؤولین راهنمائی و رانندگی و مسؤولین دادگاهها در آن زمان، به قول امروزی‌ها، تسامح و تساهل آنان با رانندگان خاطی بوده است که در همه موقع و بدون استثناء هر راننده خاطی را مشمول اخذ جرمیه نمی‌دانستند و گاهی هم با توبیخ در پرونده و یا شماتت از خیر جرمیه کردن راننده می‌گذشتند مثل این نوع جرمیه:

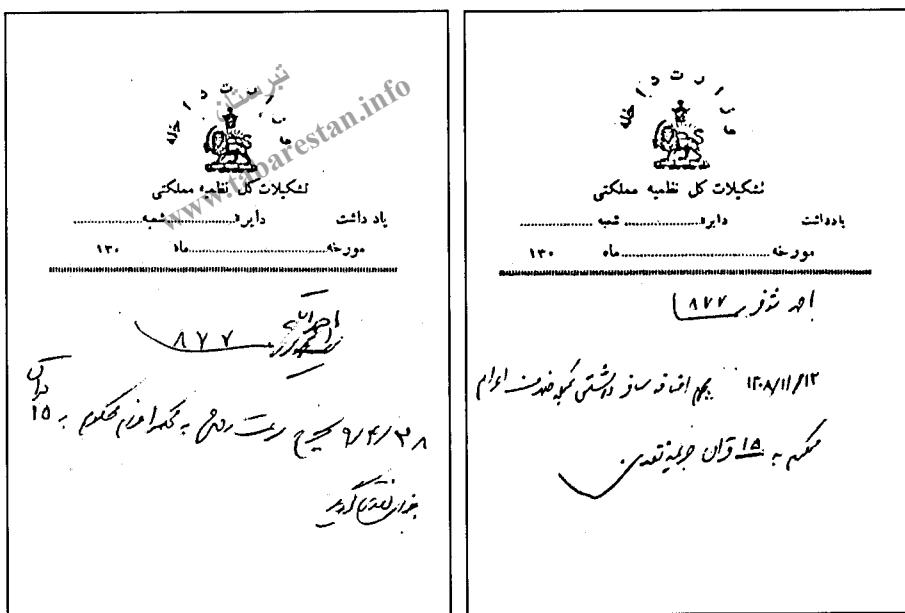
میرزا احمد در تاریخ ۱۳۱۰/۱۰/۳۰ برخلاف مقررات رفتار نمودن محکوم به توبیخ و شماتت گردید.

البته این میرزا احمدخان که تصویر جرمیه توبیخ و شماتت او را ملاحظه فرمودید یکی از مشتریان پروپا قرص دادگاه‌های راهنمائی و رانندگی آن زمان بوده است. البته

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۲۰ هزار تومان جریمه) / ۲۲۵

به همراه شخص دیگری به نام حسن هندی که در طول هر ماه چند شبی را مهمان محبس یا همان زندان بوده اند و شاید بتوان آنها را خلافکارترین رانندگان آن زمان دانست که چندتائی از قبوض جریمه آنان را در آن سالها، در معرض دیدتان قرار می دهیم. ابتدا

میرزا احمدخان شوفر شماره ۸۷۷:



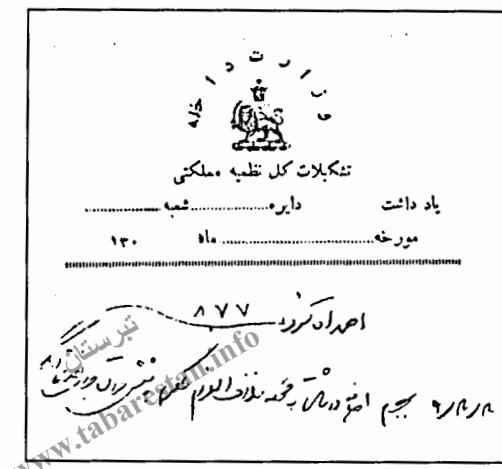
تصویرهای شماره ۱ و ۲ جریمه میرزا احمد

تصویر شماره ۱ = احمد شوفر ۸۷۷، ۱۳۰۸/۱۱/۱۲ به جرم اضافه مسافر داشتن به محکمه خلاف اعزام محکوم به پانزده قران جریمه نقدی.

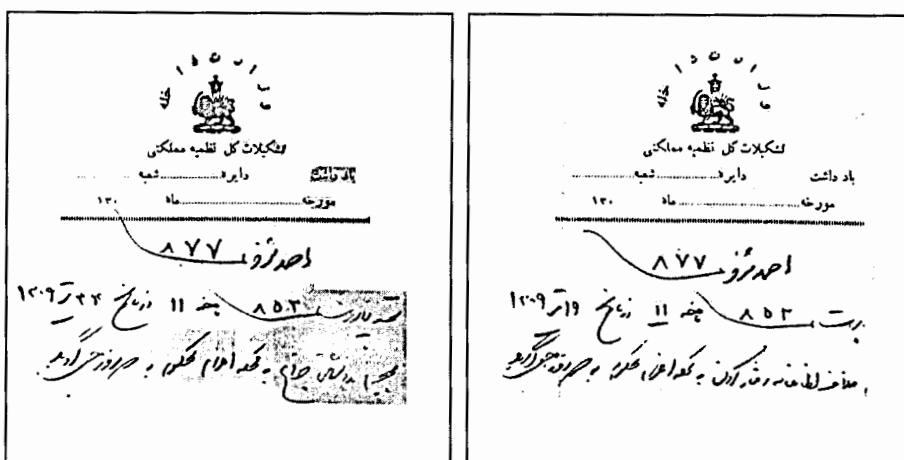
تصویر شماره ۲ = احمد آقا شوفر ۸۷۷، ۱۳۰۹/۴/۲۸ به جرم سرعت رفتن به محکمه اعزام محکوم به ۱۵ قران جزای نقدی گردید.

تصویر شماره ۳ = احمد آقا شوفر ۸۷۷، ۱۳۰۹/۳/۳ به جرم اضافه داشتن به محکمه خلاف اعزام محکوم به شش قران جزای نقدی گردید.

تصویر شماره ۴ = احمد شوفر ۸۷۷ تحت راپورت ۸۵۳ ناحیه ۱۱ در تاریخ ۱۹ تیر



تصویر شماره ۳ جریمه



تصاویر شماره ۴ و ۵ جریمه

۱۳۰۹ به جرم خلاف نظامنامه رفتار کردن به محکمہ اعزام محاکوم به دو روز حبس گردید.

تصویر شماره ۵ = احمد شور ۸۷۷ تحت راپورت ۸۵۳ ناحیه ۱۱ در تاریخ ۲۴ تیر
۱۳۰۹ به جرم نداشتن چراغ به محکمہ اعزام، محاکوم به دو روز حبس گردید.

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه) / ۲۲۷

معلوم می شود این پاسبان شماره ۸۵۳ بدوری به احمدخان شوفر گیر داده بود، چون هنوز دو روز از حبس این بنده خدا نگذشته بوده، یعنی تاریخ ۱۹ تا ۲۱ تیر مجدد او را به جرم نداشتن چراغ در ۱۳۰۹/۴/۲۴ یعنی بعد از دو روز روانه زندان کرده و بعد از دو روز حبس دوباره جریمه شده است. (تصویر شماره ۶)

تصویر شماره ۶ = احمدآقا شوفر ۸۷۷، ۱۳۰۹/۴/۲۸ به جرم سرعت رفتن به محکمه اعزام محکوم به ۱۵ قران جزای نقدی گردید.

تصویر شماره ۷ = میرزا احمد شوفر ۸۷۷ به جرم خارج از ایستگاه توقف. اعزام به محکمه، محکوم به ۱۵ قران جریمه گردید.

تصویر شماره ۸ = میرزا احمد شوفر ۸۷۷ به جرم سرعت، اعزام محکوم به ۵ قران جریمه گردید.

در جریمه های بعدی که خواهید دید مأمورین گزارش دهنده خلاف احمدآقا شوفر، به عنوان وکیل ۳ یا وکیل مزبور نامبرده می شوند. که بد نیست توضیحی در مورد این القاب داده شود.

در زمان رضا شاه طبق امریه وی مقرر شد که به آموزش افسران و درجه دادن توجه شود و به همین دلیل در سال ۱۳۱۴ چهار مدرسه یا آموزشگاه شروع به کار کردند که عبارت بودند از:

- ۱- مدرسه تابینی (آموزشگاه پاسبانی)
- ۲- مدرسه وکیلی (آموزشگاه سرپاسبانی)
- ۳- مدرسه صاحب منصی (آموزشگاه رسبدانی) ستوانی
- ۴- مدرسه تکمیلی آموزشگاه افسری

مدرسه وکیلی دوره اش ۷ ماه بود و دانش آموزان از میان پاسبانانی که سوادخواندن و نوشتن داشتند انتخاب و پس از فارغ التحصیلی به درجه سرپاسبانی مفتخر می گشتند و به وکیل باشی ملقب می گردیدند. به عنوان مثال به گروهبان ۱ وکیل باشی، گروهبان ۲ وکیل دست راست و به گروهبان ۳ وکیل چپ یا وکیل ۳ می گفتند. حال به جریمه و گزارش این وکیل ها پردازیم:

تصاویر علی و میرزا جویندہ

۱۰: پروردگاری بر سرمه کهندیم ۱۵

✓

تبرستان
www.tabarestan.info

مکاری کو ایسا دل کرنا چاہیے
کہ اس کو اپنے بھائی کا سمجھا جائے

۱۷۸

۲۲۹ / اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه)

مورخه ۱۳۱۴/۲/۸ مخدمنان (وکیل ۳) مأمور گشت کتب راپورت (گزارش) داد
اتوبوس ۶۲۸۸ که راننده آن میرزا احمد، شوفر ۸۷۷ بود، موقع عبور از خیابان سپه، ۳
نفر مسافر اضافه از ظرفیت ایستاده داشت. از راننده مزبور تحقیقات کتبی به عمل آورده،
به خلاف مقر (اقرار)، به قید کفیل آزاد. حال حاضر با یک ورقه تحقیق و راپورت وکیل
فوق برای تعقیب به آن محکمه محترم اعزام می دارد.

حکم قاضی: طی حکم محکمه محترم صلح بلدیه محکوم به تأديه بیست و یک ریال جزای نقدی گردید.

برستان امضاء: آسودیان iranianinfo.com

1. W



وزارت داخله

اشکیادت کل نظامیہ مملکتی

۱۵/۲/۲۰۱۷

موده ۱۲۲۸ ۹۲۸۸
مکتبہ حکوم فوج
مختصر تاریخ ناگزیرت میں رائیت دادا رواز
۱۲۲۸ میں مدعی ارجمند یعنی توہن زادہ افغانستان
۱۲۲۷ میں بعد از مدعی ارجمند کے یعنی توہن زادہ افغانستان
و ایمانیہ داشت۔ وہ رائیت زر کوئٹہ میں لے کر اور دھم کیلے فتحہ مفتر گیا یعنی توہن زادہ افغانستان
بیرونیہ بیش دیا گیت دکتر فوج برائیت میں مکتبہ حکوم اخراج کیا گیا۔

مَلِكُ الْمُلْكَ وَرَبُّ الْعِزَّةِ

جی یمه میرزا احمد شوفر بھرم سوا کو دن مسافر بیش، از ظرفیت

تصویر جریمه شماره ۱۰ = خلاف

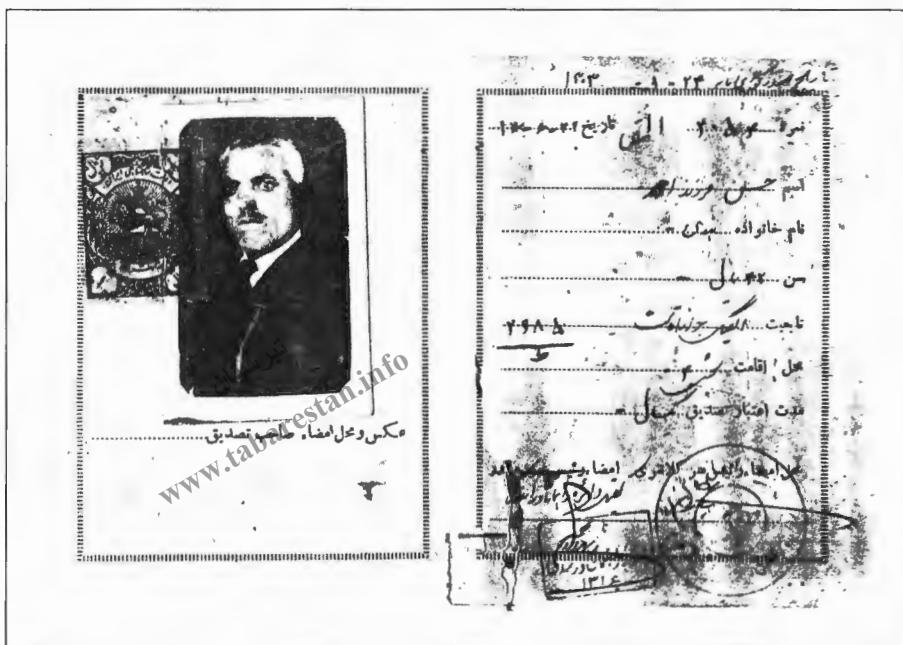
احمد آقا اکرمی راپورت می دهد اتومبیل ۳۴۱۱ در یوم (روز) ۸ ماه جاری (۱۳۱۴/۱۱/۱۰) در خیابان امیریه فوق العاده سریع حرکت می کرده. میرزا احمد شوفر ۸۷۷ راننده اتومبیل مزبور را حاضر، در تحقیقات راپورت (وکیل) مزبور را تصدیق می نماید. به قید کفیل مرخص گردیده، حال با یک ورقه تحقیقات و راپورت وکیل مزبور به آن محکمه محترم اعزام - ارسال می گردد.

امضاء

در پائین ورقه حکم قاضی است که نوشته: «میرال جزای نقدی است.

نمره ۱۴۷-۰-۳	کارمند	دانشمند
دوسيه	نمره های قبل	نمره های پس
وزارت داخله	شنبه	
اشکیان کل نظیب مملکتی	پاکنوس کنندہ	
تاریخ خروج ۱۳۱۴/۱۱/۱۱	شنبه	

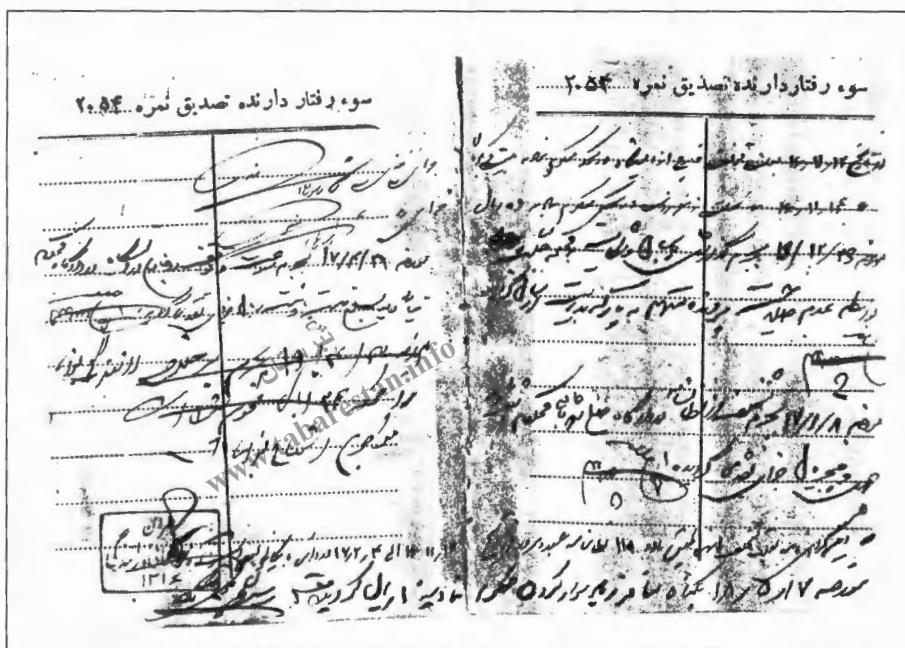
جربہ شمارہ ۱۰ میرزا احمد شوفر



حسن هندی (گواهینامه و مشخصات)

حال می‌رسیم به دومین خلافکار آن‌زمان که فقط توسط رضا شاه جریمه نشده و إلا توسط همه پرسنل شهریانی و راهنمائی، از پاسبان گرفته تا رئیس شهریانی درباره‌اش گزارش نوشته و شکایت کرده‌اند. این آقا که حسن هندی نام دارد و نام پدرش نیز احمد می‌باشد. وی ایرانی‌الاصل ولی تبعه کشور انگلیس، که البته به تبعیت از بعضی رجال دوران قاجار که به خیال خودشان هر کاری می‌خواهند بگنند و کسی هم معترضشان نشود.

این مرحوم حسن آفاهندي (این که می‌گوییم مرحوم، مطمئن هستم که ایشان به رحمت خدا رفته‌اند، آن‌گونه که در گواهینامه‌اش مشاهده می‌فرمایند در سال ۱۳۱۶، ایشان ۴۲ سال سن داشته‌اند و اگر بنا بود عمرشان به دنیا باشد امروز باید ۱۲۱ ساله باشند). راننده اتوبوس خطی در تهران بوده‌اند و بیشترین خلافش، مسافر اضافه سوارکردن بوده است. یعنی مسافر به صورت ایستاده در اتوبوس، که در آن روزها جرم بوده است. دومین خلاف او کارکردن در خطوط دیگر بوده است. بدین صورت که وقتی



گواهینامه اش توقيف و از کارکردن برای مدتی به عنوان تنبیه منع می‌گردیده، به صورت
قاچاقی در خطوط دیگر مشغول به کار می‌شده و در آن خطوط هم مرتكب خلاف
می‌گردیده و یا خارج از ایستگاه توقف می‌کرده و یا مسافر خارج از ظرفیت سوار
می‌کرده، حال با نگاهی به صفحه وسط گواهینامه و شرح بعضی از خلاف‌هایش در
عرض ۲ سال یعنی از اوخر سال ۱۳۱۶ تا اواسط سال ۱۳۱۸ که بدون شک خیلی بیش
از این‌ها بوده، چون گواهینامه جانداشته در آن ثبت نشده و همچنین چند گزارش توسط
پلیس‌های راهنمائی و حتی رئیس راهنمائی درباره وی، با او بیشتر آشنا می‌شویم. البته
قبل‌بگوییم زیاد متعجب نشویم، چون از این حسن‌هندی‌ها همین امروزه نیز در تهران
زیاد داریم! متأسفانه ما آن‌ها را نمی‌شناسیم - و اگر به مأمورین راهنمائی، مخصوصاً
آن‌هایی که کمی قدیمی و سابقه دار هستند مراجعه کنید یقین بدانید که هر کدامشان دهها
نمونه از این‌ها را نشان‌تان خواهند داد که کتف این خدا بی‌امرز را از پشت بسته‌اند.
حال گزارشات درباره خلاف‌های وی:

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه) / ۲۳۳

اولين گزارش: ۱۳۱۶/۱۱/۱۰ خلاف

مورخه ۱۶/۱۱/۹۱ طی گزارش پاسبان شماره ۹۱۵ بر حسب مشاهدات سرکار پاسیار ۲ فاطمی اتومبیل شماره ۵۴۶۰ در جلو بازار خارج ایستگاه نگاهداشته مسافر می‌گرفت. حسن شوfer شماره ۰۵۴۰۵۴ ط احضار، بازجوئی شد. خلافش محرز، برای تعقیب به آن محکمه اعزام می‌گردد. ۱۶/۱۱/۱۲

(حکم قاضی): بمحکمه اعزام ۲۱ ریال جریمه محکوم شد.

امضاء: رسدان...

2

امض
تبarestan

۱۰۸

1984
8/11/10

١٢

۱۱۸ - رحیم گردیز - فریدن - پارسیان

تاریخ - نویسنده: دکتر جلیل باندیش، خانم دیکی و میرزا مسعود کردستانی

فیض آن، ۲۰۵ طاہر بزرگ نے اپنے کارکردگی

1. Feb 1987

19-11-13

John H. Clark
1915

گزارش و مبلغ حیرمه

در گزارش بعدی در بالای گزارش به جای خلاف نوشته شده گناه! ملاحظه بفرمائید:

«گناہ»

یوم (روز) ۱۸/۵/۴ طی گزارش رسیدبان ۳ انشا، اتوبوس شماره ۷۷۵۴ ط اضافه مسافر ۱۰ نفر داشته، حسن شوfer شماره ۲۰۵۴ ط احضار بازجوئی شد گناهش ثابت برای تعقیب به آن دادگاه اعزام می‌گردد.

(حکم دادگاه): در تاریخ ۲۸/۵/۱۷ بهده ریال محکوم است.

شماره نام با کنوبس کشته تاریخ خروج	 وزارت کشور اداره کل دهر بالی	شماره نام بروند شماره های قبل ضمیمه
.		
در تاریخ ۱۷ آذر ۱۳۹۸ ماهیت این مکمل را مطابق با ماده ۲۰ قانون اساسی ایران می‌دانم		
<u>وزیر دفاع</u> <u>وزیر کشور</u> <u>وزیر امور خارجه</u>		
<u>دستورالعمل</u> <u>۱۷/۱۰/۱۸</u>		

اخذ جرام - اجرانیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه) / ۲۳۵

گزارش بعدی حسن شوفر بدین شرح است:
«گناه»

یوم ۱۸/۷/۲۶ طی گزارش پاسبان شماره ۸۵۵ اتوبوس شماره ۱۱۱۳۹ اضافه مسافر داشته. حسن شوفر شماره ۲۰۵۴ ط بازجوئی شد. گناهش ثابت برای تعقیب به آن دادگاه اعزام می‌گردد.

(حکم دادگاه): در تاریخ ۱۸/۷/۳۰ به ۲۰ ریال محکوم گردید.

تبرستان

www.tabarestan.info

ردیف	مومن	ردیف
۱	حسن شوفر	۲
۲	۱۱۱۳۹	۳
۳	۲۰۵۴	۴
۴	۱۸/۷/۲۶	۵
۵	۱۹۹۴۷	۶
۶	۱۹۹۴۷	۷

وزارت کشور
اداره کل شهر باشی

گزارش و جریمه حسن شوفر

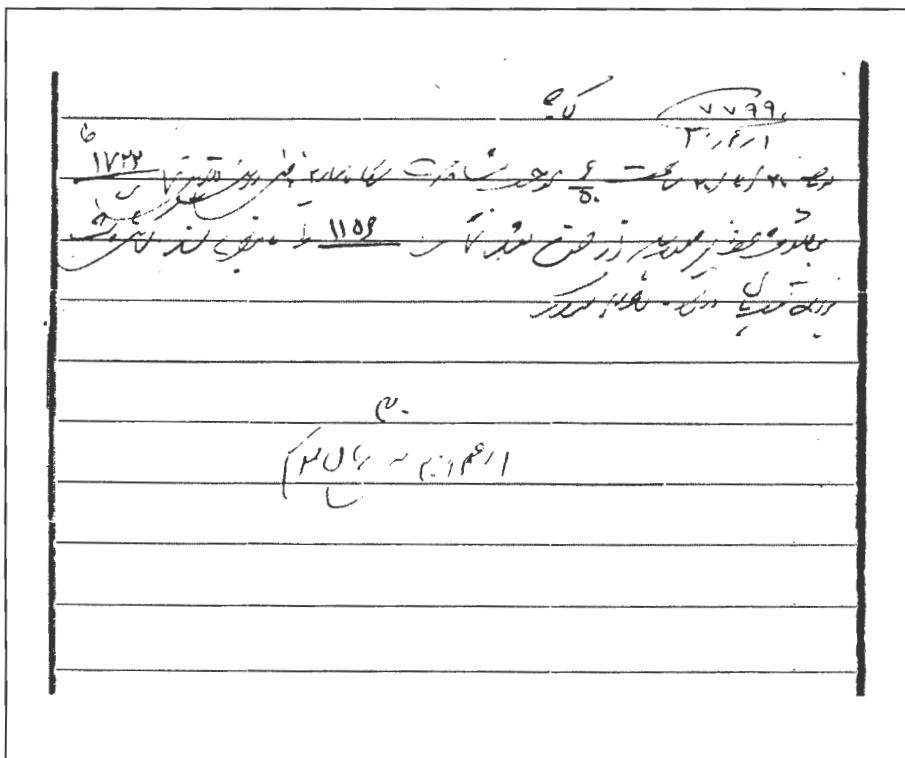
تاریخ: ۱۸/۷/۲۶

گزارش و جریمه حسن شوفر

گزارش بعدی که مرحوم حسن آفگو اهینامه اش تبدیل به پایه یکم و شماره اش عوض گردیده ۲۰/۴/۱.

«گناه»

مورخ ۲۰/۳/۲۷ ساعت ۶/۵۰ بمحض مشاهدات سرکار پاسیار ۲ فاطمی راننده اتوبوس شماره ۱۷۲۲ ط برخلاف خط سیر میراند. از حسن شور شماره ۱۱۵۶ بازجوئی شد گناهش ثابت برای تعقیب به آن دادگاه اعزام می گردد.
(حکم دادگاه): ۲۰/۴/۱، ^{سید علی شفیعی} بال محاکم.



گزارش و حکم دادگاه

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۲۰ هزار تومان جریمه) / ۲۳۷

این یکی گزارش مأمورین را هم ملاحظه بفرمائید تا برویم سراغ گزارشات رئیس راهنمائی و رئیس شهربانی.

«گناه»

۶۶۱
۲۰/۱/۱۲

یوم ۱۷/۱۲/۱۹ و ۲۰/۱/۹ برابر گزارش سرپاسبان ۲ مهرتاش و سرپاسبان ۲ میرعمادی اتومبیل شماره ۱۷۲۲ اضافه بر ظرفیت مسافر داشته. از حسن شوفر شماره ۱۱۵۶ تبعه انگلیس دارای جواز اقامت شماره ۲۶۷۵ بازجویی شد. گناهش ثابت برای تعقیب به آن دادگاه اعزام می‌گردد.

(حکم دادگاه): در تاریخ ۳۵، ۲۰/۱/۱۱ ریال

کد:	۵۵۱
تاریخ:	۲۰/۱/۱۲
<p>۱۷۲۲</p> <p>ردیف ۱۷۲۲ نام و نام خانوادگی: علی‌اکبر پور احمدی زاده ۱۳۷۷</p> <p>ردیف ۱۱۵۶ نام و نام خانوادگی: «لری» لاروز استاد</p> <p>ردیف ۱۱۵۶ نام و نام خانوادگی: علی‌اکبر پور احمدی زاده ۱۳۷۷</p>	
تاریخ:	۲۰/۱/۱۱

گزارش اداره سرکلاتری دائره راهنمائی (رئیس راهنمائی) به رئیس شهربانی
در مورد حسن شوفر:

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه) / ۲۳۹

گزارش

چون حسن فرزند احمد هندی دارای گواهینامه شماره ۱۱۵۶ پایه ۱ تهران تبعه انگلیس دارای پروانه اقامت ۲۶۸۵ تهران در سال جاری ۶مرتبه به گناه رفتار برخلاف مقررات و آئین نامه رانندگی به دادگاه تسلیم و محکوم بهجزای نقدي گردیده است، به استناد ماده ۲۴ آئین نامه راهنمائی و رانندگی برای عترت سایر رانندگان استدعا دارد در صورت تصویب آمر مقرر فرمائید گواهینامه مشارالیه برای یک مدتی که تصویب فرمایند موقتاً بایگانی گردد. رئیس دائره راهنمائی و رانندگی، یاور غفاری

نیزستان

پی نوشت ها در هامش نامه از بالا:

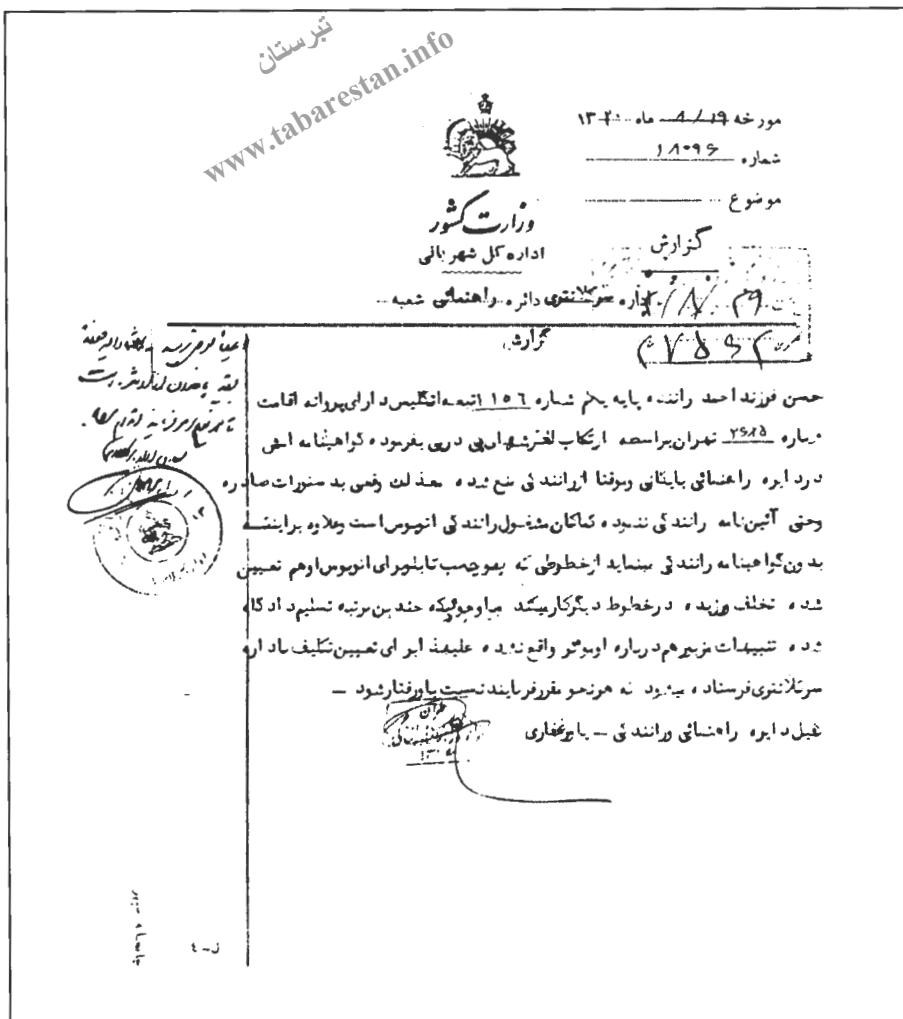
- ۱- ۲۰/۸/۱۱ عیناً عرض برسد. رئیس اداره سرکلاتری - پاسیار www.tabarestan.info آصف وزیری.
 - ۲- جواب رئیس شهربانی = اگر راننده وسائط نقلیه عمومی است برای یکماه بازداشت شود.
 - ۳- آقای وحدانی به شعبه بازجوئی و مأمورین بازرگانی ابلاغ که مراقبت کنند و گواهینامه برای یکماه بایگانی شود ۲۰/۸/۱۴.
 - ۴- بازجوئی - شعبه بازجوئی و مأموران نگهبانی و مأمورین احتیاط در مدنظر گیرند ۲۰/۸/۱۵.
- از گزارش بعدی معلوم می شود که دستور رئیس شهربانی اجراء و گواهینامه حسن شوفر بایگانی می گردد.
- حال ببینید بعد از چهار روز یعنی از تاریخ ۲۰/۸/۱۵ تا ۲۰/۸/۱۹ ۱۳۲۰ حسن آقا شوفر دوباره چه دسته گلی به آب داده. گزارشی به امضاء رئیس راهنمائی:

گزارش

حسن، فرزند احمد راننده پایه یکم شماره ۱۱۵۶ تبعه انگلیس دارای پروانه اقامت شماره ۲۶۸۵ تهران بواسطه ارتکاب لغزش های پی در پی بفرموده گواهینامه اش در دایره راهنمائی بایگانی و موقتاً از رانندگی منع گردیده، مع ذالک وقوعی به دستورات صادره و حتی آئین نامه رانندگی ننموده و کماکان مشغول رانندگی اتوبوس است و علاوه بر این که بدون گواهینامه رانندگی می نماید از خطوطی که به موجب تابلو برای اتوبوس او هم

تعیین شده تخلف ورزیده در خطوط دیگر کار می‌کند و با وجودی که چندین مرتبه تسلیم دادگاه شده، تنبیهات مزبور هم درباره او مؤثر واقع نشده. علیهذا برای تعیین تکلیف بهاداره سرکلاتری فرستاده می‌شود که هر نحو مقرر فرمائید نسبت به او رفتار شود -

کفیل دایره راهنمائی و رانندگی - یاور غفاری



گزارش رئیس راهنمائی در مورد حسن هندی

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۲۰ هزار تومان جریمه) / ۲۴۱

دستور معاون سرکلاتری به طور موقت:
عیناً عرض برسد - مشارالیه فعلاً به قید پابندان^۱ آزاد شده تا هرنوع امر فرمایند اقدام
شود.

معاون اداره سرکلاتری

بالاخره کار حسن شوفر با خلاف هایش به جائی می رسد که رئیس شهربانی وقت
بخشنامه شماره ۱۸۴۸۷ را درباره وی صادر می نماید، بدین شرح:

بخشنامه دایره راهنمایی و رانندگی
تبرستان

بفرموده تیمسار ریاست اداره کل شهربانی حسن فرزند محمد راننده پایه یکم تبعه
انگلیس تا آموزش ثانوی از اشتغال به شغل رانندگی محروم است. لازم است مراقبت
نمایند هر کجای مشاهده شد به رانندگی مشغول می باشد او را جلب و نتیجه را گزارش
نمایند.

کفیل دایره راهنمایی رانندگی یاور غفاری

بخشنامه دایره راهنمایی و رانندگی
شماره ۱۸۴۸۷/۱/۵

بفرموده تیمسار ریاست اداره کل شهربانی حسن فرزند محمد راننده پایه یکم تبعه
رانندگی محروم است لازم است مراقبت نمایند هر کجا مشاهده شد به رانندگی مشغول می باشد او را جلب و نتیجه را گزارش نمایند



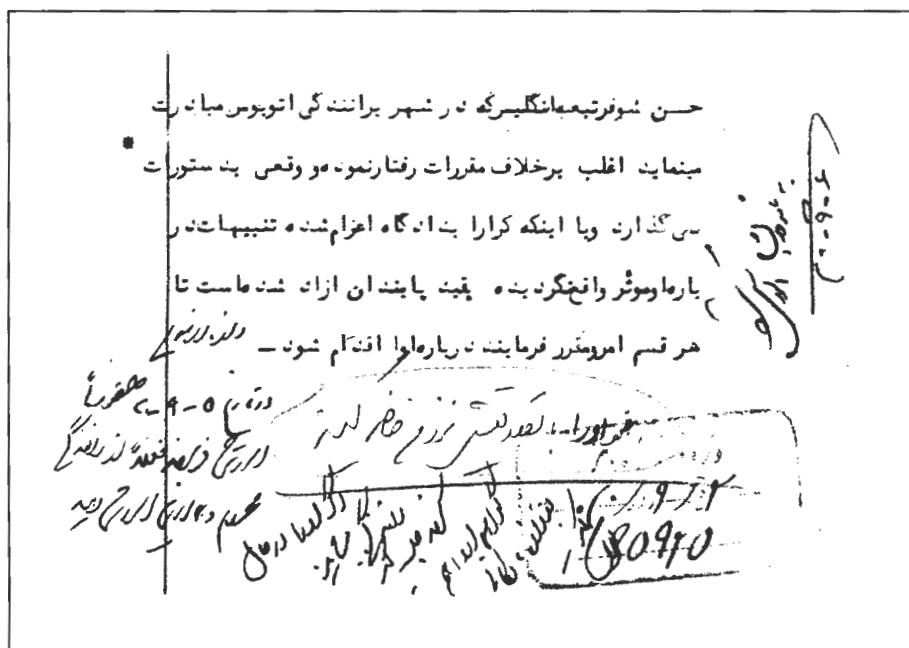
دستور تیمسار ریاست شهربانی در مورد حسن هندی

۱. پابندان = وثیقه.

البته در گزارشی که رئیس سرکلانتری به رئیس شهربانی نوشت، رئیس شهربانی به صورت کتبی در زیر نامه نوشتند است: (خود او را با تصدیقش نزد من حاضر کنید) و شفاهًا هم به رئیس سرکلانتری گفته است: از رانندگی محروم و به مأمورین آموخته دهید اگر او را در حال رانندگی مشاهده کردند جلب کنند و گواهینامه او را یک ماه بایگانی کنند. به این آخرین گزارش هم توجه فرمائید:

حسن شوفر تبعه انگلیس که در شهر به رانندگی اتوبوس مبادرت می‌نماید. اغلب برخلاف رفتار نموده و وقعي به دستورات نمی‌گذارد و یادآين که کراراً به دادگاه اعزام شده تنبیهات درباره او مؤثر واقع نگردیده. به قيد پابندان آذناز شده است تا هر قسم امر و مقرر فرمائید درباره او اقدام شود.

دائره راهنمائی



گزارش رئیس سرکلانتری به رئیس شهربانی

هامش نامه: ۱- حضوراً دستور فرمودند از رانندگی محروم و به مأموران آموخته دهید اگر او را در حال رانندگی مشاهده کردند جلب کنند. گواهینامه او را هم بفرمودند بایگانی کنید. ۲- خود او را با تصدیقش نزد من حاضر کنید.

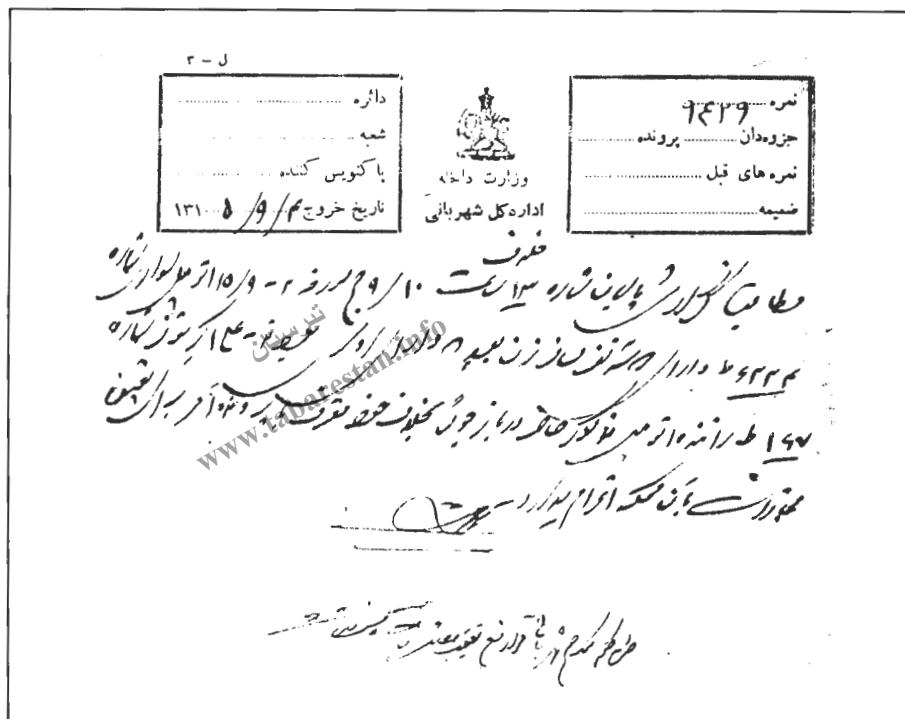
اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۲۰ هزار تومان جریمه) / ۲۴۳

خُب! این هم از خلافکارترین رانندگان آن زمان و نوع خلافها و نوع جریمه‌ها که از ۳ قران و چهار قران شروع گردیده بود که در نهایت به حبس و زندانی رانندگان منجر می‌شد. البته حبس‌های قابل خرید به روزی ده ریال، که پس از گذشت هفتاد، هشتاد سال این جریمه‌ها به سی هزار تومان رسیده و بجای حبس راننده به حبس اتومبیل منجر گردیده، بدین ترتیب که به عوض رفتن راننده به بازداشتگاه، اتومبیل روانه بازداشتگاه یعنی پارکینگ می‌شود!

یادم می‌آید در اوائل دهه پنجاه در زمان نیکپی شهردار تهران قفل‌های بزرگ و مخصوصی بهرنگ زرد از خارج خریداری و در خیابان‌ها، اتومبیل‌هایی را که عوارض و جریمه‌های معوقه خود را پرداخت نکرده بودند، متوقف و چونخ آن‌ها را توسط همین قفل‌ها، قفل می‌کردند و اتومبیل دیگر قادر به حرکت نبوده و اگر تا دو روز رانندگان خاطی، اقدام به پرداخت جرایم معوقه خود نمی‌کردند، اتومبیل‌شان از کنار خیابان، یعنی محلی که اتومبیل متوقف شده بود به پارکینگ هدایت می‌شد، تا این‌که با متوقف و قفل کردن اتومبیل یکی از فرزندان نماینده مجلس توسط اداره راهنمایی این موضوع به مجلس کشیده شد و در نهایت مُنجر به جمع آوری قفل‌ها از سطح خیابان‌ها و میادین گردید.

شایان ذکر است که در آن دوران مخصوصاً، سال‌های به اصطلاح کشف حجاب، نه تنها جرائمی که در صفحات قبل نام برده می‌شمول حبس و جریمه بود بلکه سوارکردن بانوان دارای حجاب، حتی روسربی نیز جرم محسوب گردیده و رانندگان اتوبوس و کرایه به محض سوارکردن این‌گونه افراد، توسط آژانس‌های نظمیه جلب و به همراه پرونده تنظیمی به محکمه اعزام می‌شدند و به جرم تخطی از قانون کشف حجاب، به‌انواع و اقسام جریمه محکوم می‌گردیدند. در تصویری که مشاهده خواهید فرمود گزارشی از سوارکردن چند نفر مسافر زن که دارای روسربی بوده‌اند و راننده‌اش علی‌اکبرخان شوفر شماره ۱۶۷ به همراه گزارش به محکمه اعزام گردیده که از شانس خوب خود، گیر قاضی با خدایی افتاده و قاضی با شهامت تمام در زیر ورقه گزارش مرقوم داشته: «طی حکم محکمه صلح شهریانی قرار منع تعقیب صادر شده است».

البته این علی‌اکبر خان تعلیم رانندگی هم به خانم‌ها می‌داده که در قسمت اولین آموزشگاه‌های رانندگی خلافش را شرح خواهیم داد.



تصویر گزارش سوارکردن مسافر با روسری

قانون سبقت ممنوع

یکی دیگر از جرائمی که در آن زمان در خیابان‌های خلوت تهران خیلی مورد سروصدای، یا به قول معروف مانند توب در فضای تهران پیچید، قانون سبقت ممنوع بود، یعنی مقارن با شروع حکومت رضاشاه در سال‌های ریس وزاری و بعد هم شروع سلطتش بود که این قانون تنها در مورد اتومبیل حامل وی به اجراء درآمد.

بدین ترتیب که بوسیله اعلامیه به کلیه رانندگان شهر تهران اعلام گردید: سبقت‌گرفتن هر اتومبیل از اتومبیل وزیر جنگ و فرمانده کل قوا (سپس رئیس وزراء) قدرگذرن بوده و احدهای از رانندگان حق ندارند مرتكب این عمل گردند، و زمانی که به سلطنت رسید همسران و فرزندان وی نیز مشمول این قانون یا این امتیاز ویژه قرار گرفتند و هر راننده‌ای مرتكب این جرم می‌گردید، به پرداخت جریمه و یا یکی دو شباهه روز حبس محکوم

اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۲۰ هزار تومان جریمه) / ۲۴۵

می‌گردید. می‌گویند اوّلین کسی که مرتكب این خلاف شد، عبدالحسین فرمانفرمائیان بود که دستگیر و زندانی شد. وی که از علت دستگیری خود خبر نداشت پس از ۲ روز زندانی شدن از طریق نگهبان فهمید که جرم او سبقت گرفتن از اتومبیل و لیعهد بوده است!

سیگنال یا علامت دادن با دست توسط رانندگان هنگام رانندگی به جای چراغ راهنمای تا قبل از اختراع چراغ راهنمای فلاش و نصب آن در جلو و عقب اتومبیل‌ها، رانندگان برای حرکت و یا گردش به چپ و راست، از دست چپ خود که از اتومبیل خارج می‌کردند استفاده می‌نمودند.

در سال ۱۳۰۹ توسط نظمیه قانون یا آئین‌نامه‌ای در روزنامه‌ها منتشر گردید که چند بند از مفاد آن چنین بود:

۱- در موقع شروع به حرکت درآوردن اتومبیل، اوّلین وظیفه راننده این است که دست خود را بیرون آورده تا اتومبیل‌های عقب و همچنین دیگر وسایط نقلیه و مردم متوجه شوند که وی قصد حرکت دارد.

۲- وقتی که راننده‌ای می‌خواهد داخل کوچه‌های سمت چپ خود شود، باید اول بوق بزند سپس در حالی که مطابق نیم دایره بزرگی می‌چرخد، دست خود را از اتومبیل بیرون آورده ضمن دادن علامت مواضع اطرافیان خود باشد.

۳- در هنگام شب (بعلّت دیده نشدن حرکات دست) برای منحرف شدن به سمت چپ دو مرتبه چراغ خود را خاموش و روشن نماید. برای رفتن به سمت راست یک مرتبه.

۴- حرکت کردن با دندنه عقب بکلی ممنوع و قدغون می‌باشد.

یکی دیگر از بندهای این آئین‌نامه یا قانون ۳۸ ماده‌ای چنین بود:

۵- اتومبیل‌های عمومی باید اشخاصی را که ملوث به کثافت بوده یا بار کثیفی به همراه داشته باشند را سوار نمایند.

این قانون در همان سال‌ها جزء سوالات امتحان آئین‌نامه قرار گرفته و از متقاضیان گرفتن گواهینامه رانندگی هم به صورت کتبی و حرکات دست، به صورت شفاهی امتحان گرفته می‌شد.

البته همه این قوانین برگرفته و ترجمه قوانین دیگر کشورهای غربی و یا همسایه بود که در تهران و برخی دیگر از شهرهای بزرگ اعمال می‌گردید. تصاویر سوالات آئین نامه آن زمان و حرکات دست رانندگان هنگام رانندگی به جای چراغ‌های راهنمای راهنمایی فرمائید.

تبرستان www.tabarestan.info

	برگ پیشینه متخلفین				
شماره ۱۵					
اسم برگشتب فرزند گوهری شهرت ۴ لطیف شماره شناسنامه ۱۰۵۱۱ صدره از کجا: تهران شماره گواهینامه ۹۳۴۷ صادره تهران پایه ۳ ساقن تهران بخش: سی خیابان کوی خانه شماره:					
ملاحظات	تاریخ اخذ گواهینامه دروز ماه	رای دادگاه	نوع خلاف	شماره گزارش	تاریخ دروز ماه
-	-	-	بر اساس اخراج راننده بجهت این خلاف	۱۰۰	۱۰۰
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-				



SIGNALS.

[Eleventh Schedule, Motor Vehicles Act, 1939.]

1. When about to turn to the right or drive to the right hand side of the road in order to pass another vehicle or for any other purpose, a driver shall extend his right arm in a horizontal position outside of and to the right of his vehicle, with the palm of the hand turned to the front. [Fig. 1.]

2. When about to turn to the left or to drive to the left hand side of the road, a driver shall extend his right arm and rotate it in an anti-clockwise direction. [Fig. 2].

3. When about to slow down, a driver shall extend his right arm with the palm downward and to the right of the vehicle and shall move the arm so extended up and down several times in such a manner that the signal can be seen by the driver of any vehicle which may be behind him.

[Fig. 3.]



4. When about to stop, a driver shall raise his right forearm vertically outside of and to the right of the vehicle, palm to the front. [Fig. 4.]

5. When a driver wishes to indicate to the driver of a vehicle behind him that he desires that driver to overtake him, he shall extend his right arm and hand horizontally outside of and to the right of the vehicle and shall swing the arm backwards and forwards in a semi-circular motion.

[Fig. 5.]

میتو الات

از آئین نامه راهنمائی و رانندگی

س - عابرین پیاده و وسائل نقلیه در شهرها از کجا و چه سمتی باید رفت و آمد نمایند.

ج - عابرین از پیاده رو و وسائل نقلیه از سواره رو سمت راست خودشان باید بروند.

س - رانندگان در موقع تصادفات یا بروز حادثه چه وظیفه دارند.

ج - در هر دو صورت بدون حرکت از محل وقوع حادثه باید مزانه را در شهر بمامورین انتظامی شهر بازی و در خارج شهر بمامورین راندار مری اطلاع داده چنانچه مجروه حی درین باشد باید متنها کملک را باو بنمایند.

س - ممنوعات رانندگان را موقع انجام وظیفه شرح دهید.

ج - استعمال مشروب و دخانیات و خوردن غذا و حرف زدن ممنوع است.

س - فاصله دواutomبیل از هم درحال حرکت چه اندازه باید باشد.

ج - فاصله دواutomبیل از هم ۱۰.۱۰ متر باید باشد که در توقف های ناگهانی بهم تصادم نکنند.

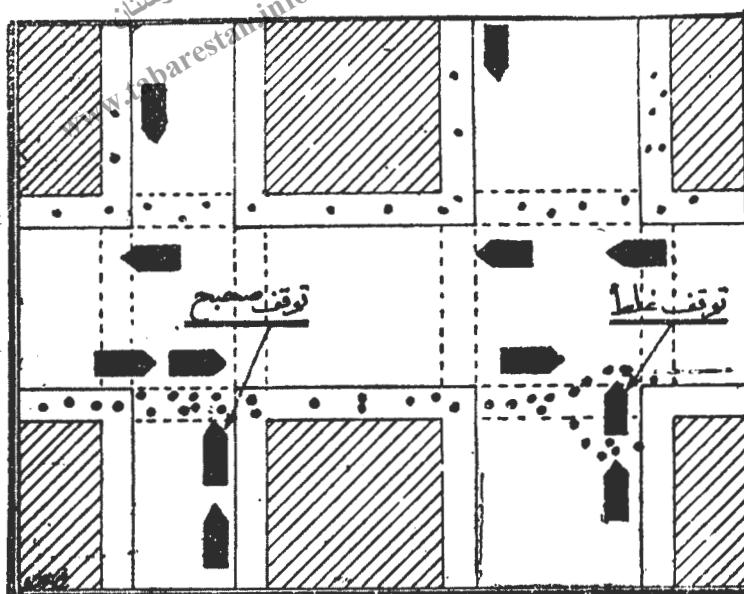
س - چنانچه تصادم شد تقصیر با کدام یک است.

ج - تقصیر بارانده عقب است که رعایت فاصله را نموده.

۵۱

(آئین نامه رانندگی)

- س - مبلغ کوبی ریاختکشی در خیابان‌ها برای چیست .
 ج - برای آنکه عابرین از نقاط میخکوبی شده از سمتی به سمت دیگر عبور نمایند و رانندگانهم موظف اند در اینگونه محلها نهایت احتیاطرا بنمایند طبق شکل (۴)



(شکل ۴)

- س - اگر بروز تصادم در میخکوبی واقع شود مقصو کیست .
 ج - صد درصد گناه بارانند است .
 س - دو وسیله نقلیه که در شب با هم رو برو میشوند چه وظایفی دارند .
 ج - برای آنکه نور چراغ های متقابل چشم رانندگان را

9

(۱۷)

س - در هم اتفاق باشد از آنکه حق تمام به سیاستهای دیگر بیندهد.
ج - وقتی که قصد حرکت دارد باید از اینکه مجاز شود
موضع تطبیق و جلوگیری. زمانی که قصد دور زدن دارد. در زمان
بلاقی با اینمیل هایی آتش شانی و بهادری او اینمیل مخصوص

يلبس باينه قدم دار عاينت زاید.
س - قطعیت عبور چه مفهومی با واسطه تقلیه من nou است.

نئیں کنکان جنماں و سایر دستیابات تشریف اتائی باشد و سبیلہ

قلیه را نگهداشت و از زدن بوق و دادن کار امتناع ورزید.
سی- بیک کامپیون چند وسیله تقلب را می‌تواند پدک بیکشد.

۱۰۰۰ میلیون دلار که این بخش را در سال ۲۰۰۷ خواهد داشت.

س - در مسافت های دور رانندگان چه وسائلی باشد همراه باشند.

ج - کوہاٹ نامہ راتند کی برک معایہ انواعیں بارنامہ بلاستیک
واستہ پاسند :

بریک باک نیز .
س - حداقل اجتماع بار در مجموعها بیش از هشتاد و هشت
تیکل

ج - چهار متر از سطح زمین تا آخرین بُنَهٔ بار کامیون.

۱۰۷۳ میں اس کے ساتھ ۱۰۷۴ء میں اس کے بعد اس کا دوسری بار ایک دفعہ اپنے پیارے شہر کے لئے روانہ ہوا۔

— سر پیچه نویم — کیلو ۲۰ همچنان که ۱۱ کیلو کوکو — مادر — سر پیچه نویم —

اینهم دست داشت. اینها از امیانهان کامل از جلو و عقب در شب بوسیله خاموش و روتون نمودند پس اینها در روز بوسیله زون بوق قصد نمودند را بر اینده و سپاهی جلو اطمینان داده بدل آنکه راننده چلوی مطلع شد و راه داد سبقت میگیرند. من - سبقت در پجه قاطلی متفوچ است.

سر بیهدا سر تله هما در معاشرتیک دید باطل بر جمیعت زمانی
بر روزن پنهان کرد.

کی وسیله تقلیل کی قدرت سبکت از او داریم خود در حال سبکت است سر پهپار را هما . داخل توئن ها . شرب که نور بعد کافی

وَالْمُتَكَبِّرُونَ

۲۷- مکتبہ ایجاد کرنے والے کو ایسا کام کہ اس کا نتیجہ ایک بڑی پختہ و خوبصورتی کا ہے۔

الطبان كامل از طرفین در نهایت احتباط بر عت قدم انسان بهر یار و سبب تسبیب هود را در سر کوچه ایشان میگیرد.

طرف که لازم است سر کت شاید.

بهم راهه برسند کدام یک بر دیگری تقدیم دارند.

خواسته، توانسته، آنها خواسته، ندانند - ۲

卷之三

س - در صورتی که کوامی دولت ما در آنجا مستقر شدته باشند
موده، کدام باغود من است که اتوکیل را میخواهم .

س - اگر هر گز نموده به وسیله تلقیه بشناساز کار زدن تغییر باشند .

س - کلام رعایت تقدیم را نموده ام .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

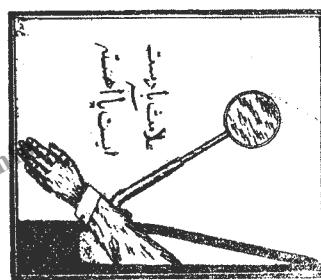
س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

س - از تسبیب من رانندگان اتوکیل را میخواهم .

۷۶

(آین نامه را نندگی)

برای توپ با آماره رقیق دست پر خارج از اتومبیل
بطرف پایین است طبق مدل ۷



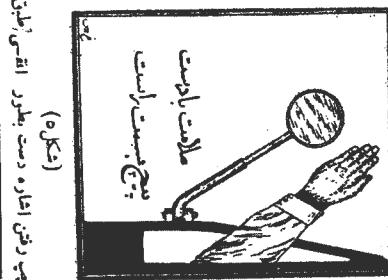
(۷)

اینک توبه را به کان عربی را بعلام راهنمای و رانندگی
جلب نموده و آنک شدن و مخفیان امکان زیر را به عنوان قوسی
بنسایم که مورد انتقاده قرار دهد.

(عکل ۱)

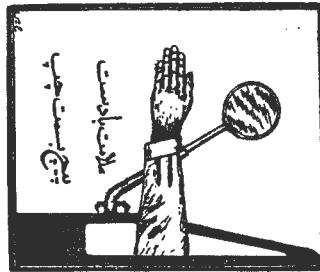
(آین نامه را نندگی)

۶۰



برای سمت چپ رشی اشاره دست بطور اتفاقی طبق مدل ۶.

(عکل ۶)





فصل یازدهم

تبرستان

www.tabarestan.info

تصادفات

اولین قربانیان تصادفات اتومبیل در دنیا

حدود یکصد و پنجاه سال پیش که مهندسی انگلیسی به نام «هان کوک» توانست بروی کالسکه بزرگی به جای اسب‌ها، دیگ بخار بزرگی را نصب کند که قادر به حرکت درآوردن آن باشد و با آن برای اولین بار اقدام به حمل و نقل مسافران در خیابان‌های لندن نماید و بنیانگذار و مخترع اولین خودروی همگانی در جهان باشد، هرگز تصورش را نمی‌کرد که این وسیله روزی از تمام بمب‌های مورد استفاده در جنگ‌ها، حتی بمب‌های اتمی، بیشتر انسان‌ها را خواهد کشت.

کالسکه هان کوک خیلی زود مورد استقبال مردم لندن قرار گرفت و چندین دستگاه دیگر توسط وی ساخته و در خیابان‌ها و جاده‌های اطراف لندن به کار افتادند. اما چون دیگ بخار مانند اسب‌ها افساری نداشت که با کشیدن آن توسط راننده و یا با فریاد زدن و هش کردن از حرکت بازایستد و ترمز درست و حسابی هم در کار نبود که کالسکه را با توجه به سنگینی ده‌دوازده نفر مسافرو منبع سوخت و منبع بخار بتواند به سرعت درجا می‌خکوب نماید، با چندین تصادف با عابرین، باعث کشته و مجروح شدن چندین نفر گردید که از آن‌ها می‌توان به عنوان اولین قربانیان اتومبیل‌های اولیه نام برد. به همین جهت تصمیم گرفته شد یک نفر سوار بر اسب به عنوان طلايه‌دار با در دست داشتن پرچمی

نیکار بین اجنبی کوئین
نیکار که در سویچ با سرعت های
کمتر از ۸۰ کیلومتر در ساعت صدم

دوچرخه کمترین نیازند
دوچرخه کمترین نیازند.
سرعت های
پیشتر تقریباً هشت تا بیست هزار
هر متر میزدند.
سرعت های

از هشت تا بیست هزار
در هر متر میزدند.
همان را بهبود پاشند.
در هر چاره باشند.

تایتانیک خاصه مقاومت بود که
از زدایی خواهش آفتاب سوار چاب
پسند فرآینده کردید و اما قطعه
پسند فرآینده کردید این امریکا

از سوار کشیدهای سفری به صورت
گذشتار نالی بیشتر
بوده در زوایای سفری به صورت
گذشتار نالی باشد.
بر اساس

تایتانیک خود را در ۱۹۱۲
در هر چاره باشند.
از هشت تا بیست هزار

در هر چاره باشند.
از هشت تا بیست هزار

در هر چاره باشند.
از هشت تا بیست هزار

در هر چاره باشند.
از هشت تا بیست هزار

در هر چاره باشند.
از هشت تا بیست هزار

طبقه‌بندی هایی هیر و شیما کشاورزی داشت

از هیئت انتظامی هایی هیر و شیما کشاورزی داشت

وقت شاهزاده از طرف اراده
تسطیل با اینستیتیو تدبیر از
ملحق پاسخگویی کشاورزی
پلا خوبی پذیرد.
از مرغیان

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

و

بیستو چهارمین ساتامدنیا
مقاله ساتامده دنیا با عنوان طی ده سال اخیر در فرانسه...

بیستو چهارمین ساتامدنیا

سرخ رنگ به فاصله پنجاه شصت متری جلوتر از کالسکه بخار حرکت کرده و توسط شیپوری که در گردن آویخته بود عابرین را از ورود کالسکه به خیابان‌های شهر آگاه نماید، تا از جلوی آن کنار بروند. ولی با همه این تمهدات در عرض یکسال بیش از یکصد فقره تصادف توسط این کالسکه‌ها در شهر لندن روی داد که منجر به کشته شدن حدود پنجاه شصت نفر از عابرین گردید. به طوری که خیلی زود با فشار مجلس، دولت مجبور گردید دستور توقف و جمع‌آوری این کالسکه‌ها را صادر نماید. بدین ترتیب از شهروندان شهر لندن می‌توان به عنوان اولین قربانیان اتومبیل، البته اتومبیل‌های اولیه یاد نمود.

در تصویری که مشاهده خواهید کرد - سالنامه دنیا شماره ۲۴، سال ۱۳۴۶، صفحه ۲۵۰ - که در مقاله‌ای آمده است: «طی ده سال اخیر در فرانسه، اتومبیل بیش از بمب اتمی هیروشیماکشتار کرده است» و در شرح آن نوشته است که از سال ۱۹۶۲ تا ۱۹۶۶ یعنی مدت چهار سال تعداد قربانیان سوانح رانندگی در فرانسه ۵۵۹۴۹ بوده است و یا این‌که در سه ماهه اول ۱۹۶۷ حدود چهارهزار نفر زن و مرد و کودک قربانی اتومبیل و وسائل نقلیه شده‌اند و ۶۰هزار نفر نیز مجرروح گردیده‌اند. در سال ۱۹۶۷، ۱۵هزار نفر مقتول و ۳۰۰هزار نفر مجروح را پیش‌بینی کرده بودند.

و متاسفانه این آمار در مملکت خودمان در چند سال گذشته به سالی ۳۳هزار نفر هم رسیده بود که خوشبختانه با توجه مسؤولین ذیربیط و کمک مأمورین راهنمایی و پلیس راه تا حدود زیادی این آمار پائین آمده و در نوروز سال ۱۳۸۵ با جدیت و سختگیری‌های مأمورین و افسران پلیس راه در جاده‌های کشور آمار تصادفات کمتری نسبت به سال‌های گذشته داشته‌ایم.

حال بد نیست به آماری که در سال ۱۳۱۰ توسط یکی از مجلات آن زمان به چاپ رسیده نظری بیاندازیم. البته با توجه به تعداد اتومبیل‌های موجود در آن زمان و تعداد نفوس یا جمعیت، در سال ۱۳۰۹ شمسی، البته شش ماهه دوم سال، جمع تلفات تصادفات ۱۴ نفر و مجروحین ۵۷ نفر بوده و در نیمه اول سال ۱۳۱۰ جمع تلفات شش ماهه ۴ نفر و مجروح ۳۷ و تعداد تصادفات ۲۷ فقره. البته به نظر می‌رسد این آمار مخصوص شهر تهران که جمع کل اتومبیل‌های موجود نزدیک به شش هزار دستگاه بالغ می‌گردیده و جمع تلفات یکساله ۱۸ نفر و مجروحین ۹۱ نفر بوده است.

تشکیلات نظمه مملکتی سالنامه پارس ۱۰۱

وسایط نقلیه و عده تلفات

اتومبیل سواری ۱۶۳۹ دستگاه - اتومبیل باری و اتوبوس ۴۲۲۶
 دستگاه - درشگه کرایه ۶۱۸ دستگاه - درشگه شخصی ۳۶ دستگاه - جم
 تلفات ۶ ماهه آخر سال ۱۳۰۹ بوسیله اتومبیل ۱۴۴ نفر - مجروه ۵۷ نفر
 تصادف وسایط نقلیه ۴۲۴ فقره - جم تلفات ۶ ماهه اول سال ۱۳۱۰ بوسیله
 اتومبیل ۴ نفر - مجروه ۳۷ نفر تصادف وسایط نقلیه ۲۷ فقره .

آمار وسایط نقلیه و عده تلفات سال ۱۳۱۰

حال با یک تناسب ساده، رقمی به دست می آید که امروز شاهد آن هستیم،
 بدین ترتیب که اگر وسایط نقلیه موتوری موجود در کشورمان را ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ دستگاه حساب کنیم جواب تناسب ما می شود:

۱۸ نفر تلفات در نیمه سال ۱۳۱۰ و نیمه سال ۱۳۰۹ جمیعاً ۱ سال

۶۰۰۰ «دستگاه اتومبیل موجود در سال ۱۳۱۰»

۸۶ تعداد وسایط نقلیه در سال ۱۰/۰۰۰/۰۰۰

۶۰۰۰ دستگاه

۱۸ نفر تلفات

۱۰/۰۰۰/۰۰۰ دستگاه

$$\text{نفر} = \frac{10/000/000 \times 18}{6000}$$

آری سی هزار نفر تلفات در سال توسط اتومبیل و موتورسیکلت در جاده ها و شهرها، که توسط ما، ما که فرزندان خلف همان پدرانی هستیم که در سال های دهه ۱۳۰۰ می زیسته و مشغول رانندگی بوده اند، و هنوز هم گوئی خواسته یا ناخواسته به وصیت آن ها یعنی: بی اعتمانی به «فرهنگ رانندگی کردن»، مشغول عمل کردن هستیم. همه ساله تعدادی از هموطنان بی گناه مان قربانی بی احتیاطی، عجله، خواب آسودگی و یا غیر استاندارد بودن بعضی از جاده ها به ویژه جاده های فرعی توسط این پدیده غریبی یعنی اتومبیل می گردند. پدیده ای که از تمام جنگ های اتفاق افتاده در این گره خاکی

بیشتر و بیشتر جان انسان‌ها را گرفته است. بطوریکه آخرین آمارها نشان می‌دهد در سال حدود یک میلیون و دویست هزارنفر در سراسر دنیا قربانی تصادفات اتومبیل می‌گردند که ۹۰٪ آن‌ها مربوط به کشورهای جهان سوم می‌باشند.^۱

حال بد نیست به‌آماری هم از تعداد اتومبیل‌ها در دهه ۱۳۳۰ شمسی و تعداد تلفات ناشی از تصادفات که در همان سال‌ها توسط (موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران) به‌چاپ رسیده نگاهی بیاندازیم، البته ناگفته نماند که این آمار و ارقام توسط مرحوم مهندس بازرگان طی یک سخنرانی با عنوان: (حل مشکل رفت‌وآمد در خیابان‌های تهران) در یک سمینار ارائه گردیده است.

در تصویر جدول شماره ۱ تعداد اتومبیل‌ها در تهران از سال ۱۳۳۰ تا سال ۱۳۳۸ درج گردیده. البته منهای اتومبیل‌های نیروهای مسلح، که تعداد اتومبیل موجود در تهران در سال ۳۷ تعداد ۶۴۱۲۶ دستگاه بوده است. حال در جدول شماره ۲ تعداد تلفات در همان سال ۱۷۰ نفر می‌باشند که باز هم با یک تناسب ساده تلفات تصادفات با محاسبه دو میلیون وسیله موتوری فقط در تهران حدود ۵۰۰۰ نفر می‌شود.

۱۷۰ نفر تعداد تلفات در سال ۳۷

۶۴۱۲۶ دستگاه اتومبیل موجود در سال ۱۳۳۷

۲۰۰۰/۰۰۰ وسیله موجود موتوری در سال ۸۶ در تهران

$$x = \frac{2000/000 \times 170}{64126}$$

که با این تناسب ساده باز هم متوجه می‌شویم که سالانه حدود ۵۰۰۰ نفر از تلفات ۲۶ تا ۳۰ هزار نفری ناشی از تلفات درون شهری یا برون شهری مربوط به اتومبیل‌ها و رانندگان تهرانی می‌باشد.^۲ ضمناً یکی از نکات جالب در جدول شماره یک زیرنویس جدول می‌باشد که تعداد دوچرخه‌سواران در سال ۱۳۳۷ از تعداد اتومبیل‌های موجود در تهران بیشتر بوده است! براستی که یاد آنروزها به‌خیر.

روزهایی که جوانان و نوجوانانش آرزوی داشتن یک دوچرخه را داشتند. وسیله‌ای که هیچ مزاحمتی برای در و همسایه و مردم کوچه و بازار را نداشت. دقیقاً ۱۸۰ درجه

۱. مجله همراهان شهر ارگان شهرداری تهران.

۲. در سال ۷۷: مرگ ۵ هزار نفر عابر پیاده در تصادفات در طی یک سال یعنی روزانه بطور میانگین ۶۴ نفر در اثر تصادفات کشته می‌شوند. روزنامه حیات نو شماره ۱۹۰۴ مورخ ۸۸/۹/۲ صن ۱.

جول شہزادہ

آمار وسائط نقلیه تهران از سال ۱۳۳۰ تا آبانماه ۱۳۳۸

جدول شماره ۲

آمار تصادفاتی گه منجر به جرح یا فوت شده است

سال ۱۳۳۸			سال ۱۳۳۷			ماه
جمع	موت	جرح	جمع	موت	جرح	
۸۸	۱۲	۷۰	۷۱	۱۸	۵۲	فروردینماه
۱۱۱	۱۳	۱۴۱	۷۷	۱۶	۶۱	اردیبهشت
۱۶۸	۲۰	۸۲	۱۶۴	۱۰	۸۹	خرداد
۱۲۰	۱۳	۱۱۳	۱۰۳	۲۲	۷۹	تیر
۱۴۰	۲۰	۱۲۰	۱۱۴	۱۰	۹۹	مرداد
۱۵۰	۱۰	۹۰	۱۰۸	۹۴	۸۴	شهریور
۱۴۲	۱۲	۱۲۰	۱۱۶	۱۱	۱۰۷	مهر
۱۵۹	۱۱	۱۲۸	۷۹۳	۱۷	۱۷۷	آبان
۱۲۰	۱۲	۱۰۷	۱۰۱	۱۱	۹۰	آذر
			۸۷۴	۹	۷۵	دی
			۹۰	۱۰	۵۶	بهمن
			۶۱	۱۲	۴۸	اسفند
۱۰۸۶	۱۲۲	۹۵۴	۱۲۸۰	۱۷۰	۹۹۸	جمع
۱۲۶	۱۴/۰	۱۰۶	۹۷	۱۴	۸۳	متوجه ماهیانه

آمار تصادفات منجر به جرح یا فوت در سال ۱۳۳۷ تا ۱۳۳۸

بر عکس امروز که بچه های پانزده شانزده ساله هر کدام سوار بر موتور در خیابان ها و کوچه ها با صدای های ناهنجار و سرعت زیاد مانند درندگان بیابان به این طرف و آن طرف مشغول ویراز دادن هستند و مشغول اذیت و آزار کوچک و بزرگ در خیابان ها...! اگر امروز مردان هفتاد، هشتاد ساله ای را می بینید که در پارک ها پا به پای جوانان به وزرش مشغولند، و یا قبراق و سروحال در خیابان ها به رفت و آمد مشغول می باشند، شک نکنید که اینان همان جوانان و نوجوانان دو چرخه سوار دیروز نزد که بدون تردید نتیجه تحرک خود را در ایام جوانی تجربه می کنند! و آینده جوانان بی تحرک امروز را در ایام میانسالی

حدس بزندید که فاصله پانصد متر تا یک کیلومتری را با تاکسی و اتوبوس و احياناً با آژانس طی می‌کنند!

در خاتمه این بخش، آخرین آمار تلفات بر اثر تصادفات در ایران که در تاریخ ۸۷/۵/۲ در صفحه آخر روزنامه اقتصاد پویا بچاپ رسیده است را حضورتان تقدیم می‌دارم. آماری که به گفته منبع خبر آن یعنی پایگاه اینترنتی دویچه‌وله کشور آلمان، این میزان تلفات در ایران عبارت کشور آلمان می‌باشد. آماری که اگر شما خواننده عزیز و شما راننده عزیز کمی روی آن تعمق و تفکر بفرمائید، بی اختیار با خود خواهید گفت: چرا؟ به راستی که چرا؟

www.tabarestan.info

اقتصاد
روزنامه اقتصادی ایران

www.eghtesadpooya.com
email: eghtesadpooya@yahoo.com

نشانی: خیابان فلسطین جنوبی، نرسیده به خیابان انقلاب، کو

چهارشنبه ۲ مرداد ۱۳۸۷ - ۲۳ July 2008 - شماره ۱۱۶۷

اوقات شووعی

۱۳ ایرانی در هر ساعت بر اثر تصادف می‌میوند
پایگاه اینترنتی دویچه‌وله نوشت: در ایران سالانه حدود ۲۸ هزار نفر در تصادف رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، یعنی ۷۶ نفر در هر روز و ۳ نفر در هر ساعت که این میزان نزدیک به ۶ برابر آلمان است. دویچه‌وله افزود: سرعت غیرمجاز و انحراف از طرفین، مهم‌ترین عوامل انسانی رانندگی در ایران اعلام می‌شود. رعایت نکردن فاصله یا به اصطلاح سپر به سپر رانند، سرعت غیرمجاز و انحراف ناگهانی به راست یا چپ، از مهم‌ترین عوامل انسانی تصادف‌ها در ایران هستند.

تصادفات / ۲۶۱



تصادفات در جاده‌ها



تصادفات در جاده‌ها



تصادفات در جاده‌ها

اولین تصادف منجر به مرگ در ایران

خدا رحمت کند درویش خان نوازنده تار و سه تار را که از استادان به نام زمان خود بود.

تا جایی که او را پدر تار و سه تار ایران می‌نامند و بسیار مورد احترام مردم زمان حیات خود و جامعه هنری امروز می‌باشد. وی اولین قربانی تصادف اتومبیل در تهران و شاید هم در ایران به شمار می‌رود که در تاریخ ۱۳۰۵/۹/۴ در ^{www.tabarestan.info} خجالی که سوار بر درشکه و عازم منزل بود، در خیابان امیریه سر پل امیر بهادر با اتومبیل تصادف کرد و با واژگون شدن درشکه، نامبرده از داخل آن به بیرون پرتاپ و در اثر اصابت ^{بیمه} با جدول جوی آب، دچار ضربه مغزی شد و دارفانی را وداع گفت و جامعه هنری آن زمان و دوستدارانش را داغدار کرد.

از دیگر تصادفات مهم پس از مرگ درویش خان، تصادف اتومبیل وزیر پست و تلگراف وقت در همان سال ۱۳۰۵ می‌باشد که در خیابان سرچشمه با تیر چراغ برق تصادف کرد. هرچند که بهوی و راننده اش آسیبی وارد نمی‌آید (به علت محکم بودن اتومبیل‌های آن زمان!) ولی به دلیل شدت تصادف، اتومبیل از حرکت بازایستاد و خبر این تصادف صدر خبرها، و نقل محافل و مطبوعات آن زمان گردید.



درویش خان



درشکه تصادفی درویش خان

تبرستان
www.tabarestan.info

نحس‌ترین اتومبیل دنیا

در قصه‌ها و افسانه‌ها از صدها سال قبل آمده که سنگ‌های قیمتی، مخصوصاً جواهرات مشهور دنیا برای صاحبانشان بدشانسی و گاهی بدبخشی‌های فراوانی آورده است. اما با خواندن این داستان حقیقی معلوم می‌شود که تنها جواهرات نیستند که بدبخشی می‌آورند بلکه چیزهای دیگری هم می‌توانند به شومی و بدیمنی مشهور شوند از جمله یک اتومبیل:

اتومبیل ولیعهد اطربیش

یکی از چیزهای شوم یا نفرین شده، اتومبیل ولیعهد اطربیش بود که اندکی قبل از آغاز جنگ جهانی اول مخصوص وی ساخته شد.

در ساختن این اتومبیل، از بهترین و گرانبهای‌ترین چرم‌ها و سنگ‌های صیقل‌داده شده که چون طلا می‌درخشد استفاده شده و بدنه آن با رنگ سرخ رنگ گردیده بود.

شاهزاده «فرانسو فردیناند» ولیعهد اطربیش برای نخستین بار به مناسبت مسافرت خود به سارایوو به همراه همسر خود «دوشس هترک» سوار این اتومبیل گردید، و زمانی که اتومبیل وی وارد شهر شد، نارنجکی از میان مردم به سوی اتومبیل پرتاب گردید که پس از برخورد با بدنه آن، به وسط خیابان افتاده و منفجر گردید. در نتیجه انفجار، چهار نفر از سواران اسکورت مجروح شدند ولی با این حال از راننده خواسته شد که همچنان به راه خود ادامه دهد. با این‌که راننده تمام خیابان‌های شهر را کاملاً می‌شناخت، خواسته یا ناخواسته وارد یک کوچه بن‌بست گردید و در همین حال دانشجویی صرب‌تبار به نام «گاوریلو پرنسیپ» خود را روی اتومبیل اندداخته و با اسلحه کمری خود مسافرین اتومبیل را بقتل رساند و همین حادثه سرآغاز و باعث جنگ جهانی اول در تاریخ ۲۸ ژوئن ۱۹۱۴ میلادی گردید. یعنی چند ماه پس از قتل ولیعهد اطربیش.

پس از این واقعه یعنی ترور ولیعهد، ژنرال «پوتیورک» فرمانده سپاه پنجم کشور اطربیش یک‌ماه قبل از شروع جنگ جهانی، کاخ فرماندار شهر سارایوو را اشغال می‌نماید و اتومبیل ولیعهد را تصاحب می‌کند. اما دیری نمی‌گذرد که بخت از ژنرال پوتیورک برگشته و از کار برکنار می‌گردد، و اتومبیل به سروان جوانی وابسته به ستاد ارتش

اطریش می‌رسد. او نیز هشت روز بعد در حال حرکت دچار سکته قلبی گردیده و اتومبیل که با سرعت زیادی در حال حرکت بوده بعد از کشتن دو رهگذر به یک دیوار برخورد کرده و متوقف می‌گردد. ولی عجیب این‌که در این حادثه به اتومبیل آسیب زیادی وارد نمی‌آید.

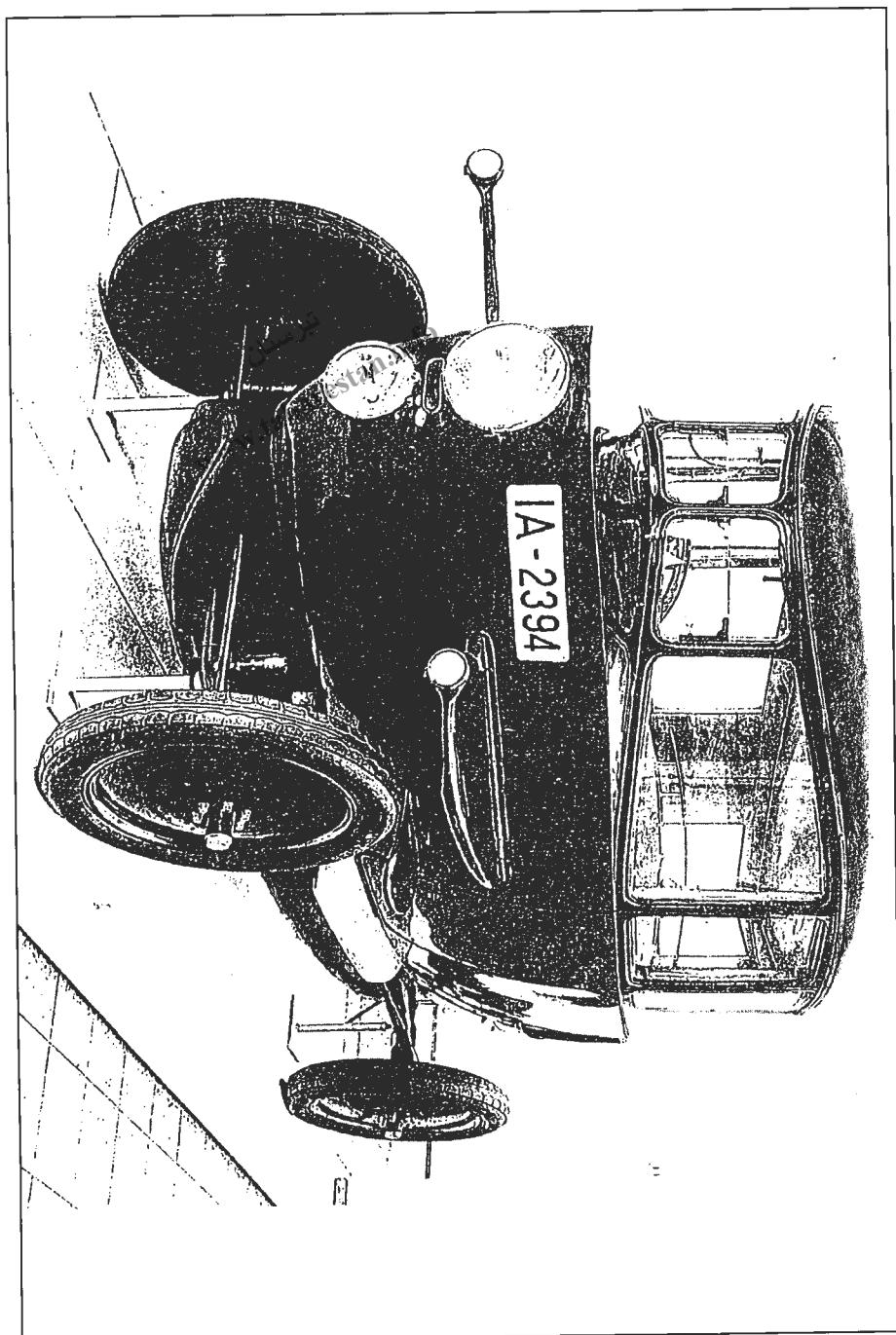
پس از ترک مخاصمه و پایان جنگ، اتومبیل به دست فرماندار یوگسلاوی می‌افتد و در مدت چهارماه چهار حادثه برای وی اتفاق می‌افتد که در چهارمین اتفاق، بازوی راست خود را ازدست می‌دهد. وی که از این اتومبیل سخت به‌خشم آمده دستور می‌دهد آنرا جهت اوراق‌کردن به اوراقی‌ها بفروشند، اما کسی حاضر به خرید آن نمی‌شود و مدتی در گوشاهی متوقف می‌گردد.

با وجودی که داستان نحسی این اتومبیل که در همه‌جا زیانزد می‌گردد، مع ذلک پژوهشکی به نام: دکتر «سریک» برای این‌که ثابت کند همه این داستان‌ها خرافات و زائیده تخیلات مردم می‌باشد اتومبیل را خریداری کرده و چون هیچ راننده‌ای حاضر نمی‌شود پشت فرمان آن بنشیند، ناچار خودش رانندگی آن را به‌عهده می‌گیرد. شش ماه بعد اتومبیل را در کنار جاده‌ای، واژگون شده پیدا می‌کنند که جسد خون‌آلود دکتر بیچاره در داخل آن قرار داشته، در حالی‌که باز هم آسیبی به اتومبیل نرسیده بود.

همسر پژوهشک که اتومبیل به عنوان ارشیه به‌هوی رسیده بود بلاfacسله بدون آن‌که سوار آن شود آن را به جواهرفروش پولدار و ثروتمندی می‌فروشد تا از شر آن آسوده گردد. این بار برای جواهرفروش تا یکسال حادثه‌ای پیش نمی‌آید ولی وی به علن نامعلومی در پایان یکسال اقدام به خودکشی می‌نماید و دارفانی را وداع می‌گوید.

اندکی بعد باز یک پژوهشک آن را خریداری می‌کند و از روزی که سوار بر آن می‌شود احساس می‌کند که مشتریانش یکی پس از دیگری از اوی روی گردان و دیگر به او مراجعه نمی‌کنند. لذا قبیل از این‌که اتفاقی برایش بیفتند آن را به یک ورزشکار، یعنی راننده مسابقات اتومبیلرانی می‌فروشد. این ورزشکار که راننده‌ای سوئیسی بوده پس از مدت زمان اندکی برایر یک حادثه بسیار ساده اماً عجیب کشته می‌شود.

آخرین مالک یعنی آخرین صاحب اتومبیل شخصی است به نام: «تیبر هرشفیلد» که او رنگ اتومبیل را از قرمز به آبی تغییر می‌دهد با این تصور که با این کار بدیمنی و نحسی آن بر طرف خواهد شد اماً یکروز که باتفاق چهارنفر از دوستانش به یک عروسی، عازم



نقاشی شماتیک از اتومبیل و لیمید اطریش

دهکده مجاور می‌شدند در بین راه طی یک تصادف هر پنج نفر سرنشین آن به دیار باقی می‌شتابند و در همین جا دوران خدمت یا مأموریت این اتومبیل به پیان رسیده و دولت اطربیش آنرا خریداری و در موزه شهر وین به تماشای عموم مردم و توریست‌ها می‌گذارد. اتومبیلی که نه تنها صاحبان خود را به طرق مختلف به آن دنیا فرستاد، بلکه در واقع محرك و بوجود آورنده جنگ جهانی اول نیز گردید و عده بی شماری را نیز در اثر جنگ از بین برد.



فصل دوازدهم

تبرستان
www.tabarestan.info
اوّلین‌ها...

در اوائل سال ۱۳۷۰ برای اوّلین بار تاریخچه مختصر پلیس ایران و اداره راهنمائی و رانندگی توسط نگارنده در ویژه‌نامه‌های بولتن داخلی اداره راهنمائی و رانندگی با عکس و تفضیلات و همچنین در چند شماره بولتن داخلی شهرداری به نام همشهری به صورت پاورقی نوشته و چاپ گردید. یکی از مطالبی که مورد توجه خوانندگان قرار گرفت فصلی بود با نام: اوّلین‌ها... که بسیاری از آقایان نویسنده و محقق! بدون یک کلمه پس و پیش در همان سال و یکی دو سال بعد، آن‌ها را در مجلات و روزنامه‌ها، به نام خود چاپ کردند.

بنده حقیر هم به علت نداشتن گواهینامه قلمزنی که هنوز هم موفق به دریافت آن نشده‌ام! به جای هرگونه اعتراضی، برای تحقیقات بیشتر در این زمینه هم خوشحال و هم مصمم‌تر، گردیده و امروز با دست پُرتر، اوّلین‌های بیشتری را در زمینه شکل‌گیری وسائط نقلیه موتوری در ایران و جهان از صبح پیدایش تا عصر حاضر، به حضور خوانندگان ارجمند ارائه می‌نمایم.

اولین گواهینامه رانندگی در دنیا

کشور فرانسه اولین کشوری است که تصمیم گرفت برای شوferهای خود احراز صلاحیت کند و طی قانونی که از مجلس گذراند مقرر شد رانندگان برای رانندگی در شهرها و جاده‌ها حتماً دارای صلاحیت‌های لازم باشند. از این‌رو در سال ۱۸۹۳ توسط دولت وقت اعلام گردید، هر راننده‌ای قبل از رانندگی با اتومبیل در خیاباها باید «شهادت‌نامه لیاقت» را که توسط کارشناسان اداره پلیس صادر می‌شود، دریافت کرده، آنگاه اقدام به رانندگی نماید. در حقیقت شهادت‌نامه آن‌روزها، همین گواهینامه امروزی است که بجای کلمه شهادت کلمه گواهی جای آن را گرفته است و گواهینامه‌ای که امروزه در دست من و شما می‌باشد با امضاهایی که در صفحه رو و پشت آن گردیده رئیس راهنمایی و رئیس صدور گواهینامه گواهی کرده‌اند که ما بر حسب نوع گواهینامه قادر به رانندگی با چه اتومبیل‌هایی هستیم، و آخر این‌که سه سال بعد از فرانسه، کشور انگلیس هم اقدام به صدور گواهینامه نمود.

اولین شماره گذاری و صدور تصدیقنامه اتومبیلچی‌گری در ایران

در آخرین سال‌های حکومت سلسله قاجاریه و در دوران نخست وزیری و ثوق‌الدole، به دستور وی «وستد‌اهل» سوئدی رئیس نظمیه برای دادن تصدیقنامه به متقاضیان شوferی اتومبیل‌ها، که هر روز زیادتر از روز قبل می‌شدند و همچنین شماره گذاری اتومبیل آن‌ها، یکی از معاونان خارجی خود به نام «سرپرسی کاکس»، را مأمور انجام این کار کرد. آقای کاکس نیز پس از چند ماه مطالعه و الگوبرداری از کشورهایی چون فرانسه و امریکا و انگلیس در تاریخ ۱۰ قوس (آذرماه) سال ۱۲۹۸ شمسی دستور داد طی اعلامیه‌ای همراه با اخطار به کلیه شوferها برای گرفتن تصدیقنامه اتومبیلچی‌گری و همچنین شماره گذاری اتومبیل‌های خود اعم از سواری، اتوبوس و بارکش (کامیون) مدت ۲۰ روز مهلت داده شود که اقدام نمایند. متن اعلامیه بدین شرح بود:



«اعلان»

نظر به این که عده اتومبیل‌ها اخیراً در داخل شهر دارالخلافه زیاد شده و رو به افزایش است، اداره نظمیه بر حسب وظایف مقرر، بوسیله این اعلان اخطار می‌نماید که از این تاریخ تا اول برج جدی (دی‌ماه) مهلت داده می‌شود که کلیه شورهای اتومبیل‌ها، اعم از شخصی یا عمومی در اداره نظمیه حاضر و مطابق نظامنامه‌ای که تدوین شده است خود را معرفی نمایند، تا پس از امتحان، تصدیقی که لازم است به آن‌ها داده شود، و همچنین اتومبیل‌ها را به این اداره آورده تا نمره گذارده و در تحقیق نظمات اداری درآیند.

۱۰ قوس - ۹ ربیع الاول ۱۳۳۸ هجری قمری

نظمیه تهران

اندازه پلاک‌های ارائه شده در آن‌زمان به ابعاد 15×30 سانتیمتر زمینه آن به رنگ مشکی و شماره‌ها به رنگ سفید بودند، و کلمه شهر (تهران) نیز در کنار شماره در سمت چپ درج شده بود. از صدور گواهینامه در آن سال‌ها نمونه‌ای به دست نیامد، و احتمالاً در آرشیو یا آلبوم خانواده‌های اصیل تهرانی باید موجود باشد، و تنها گواهینامه‌ای که در دست می‌باشد، مربوط به سال ۱۳۰۱ پانزدهم برج سنبله (شهریور) می‌باشد که دارای نمره ۲۵۰ و مربوط به شخصی درباری به نام مترجم‌الملک می‌باشد. بدین ترتیب تا ۱۳۰۱/۱۶/۱۵ معلوم می‌شود که ۲۵۰ نفر در تهران دارای تصدیق‌نامه یا همان گواهینامه امروزی بوده‌اند، که توسط شخصی به نام مسیو کلین، امتحان گرفته و تصدیق داده می‌شد.

اولین مکانیک رسمی ایران

اولین تعمیرگاه اتومبیل دارای جواز کسب که از دولت وقت به عملت تعمیرات اتومبیل‌های دربار مدلal یا نشان علمی دریافت کرده بود متعلق به محمد تقی خان مکانیسین واقع در خیابان چراغ‌برق دارای تلفون شماره ۴۲۰ بود. در این کارگاه علاوه بر تعمیرات انواع اتومبیل‌ها، محمد تقی خان کارآموزانی نیز داشت که به آن‌ها تعمیرات اولیه اتومبیل را تعلیم می‌داد، و کسانی که قصد گرفتن گواهینامه پایه یکم که آن‌روزها پایه دوم

نامیده می‌شد را داشتند، باید از این کارگاه رضایت‌نامه یا تأییدیه مبنی بر داشتن اطلاعات مکانیکی دریافت کرده و به شعبه تامین عبور و مرور ارائه می‌نمودند و سپس به آزمایشات می‌پرداختند.

ناگفته نماند در آن زمان گواهینامه پایه دوم که امروز به ۲ شخصی معروف است گواهینامه پایه سوم نامیده می‌شد و همین دو نوع گواهینامه یعنی پایه سوم و پایه دوم به رانندگان ارائه می‌شد، بعدها در اوائل سال‌های ۱۳۳۰ گواهینامه ۲ همگانی نیز به گواهینامه‌ها اضافه گردید و دارندگان این نوع گواهینامه آزمایشات فنی و قطعه‌شناسی را پشت سر گذاشته بودند و برای گرفتن گواهینامه پایه همکم دیگر آزمایشات فنی از آن‌ها نمی‌شد و تنها آزمایش تپه از آنان گرفته می‌شد. ناگفته نماند بیانیه محمد تقی خان یکی از مؤسسان اوّلین آموزشگاه رانندگی در تهران نیز می‌باشد که در ادامه به آن اشاره خواهد شد.

محمد تقی خان مکانیسین

دارای تصدیق و شناسنامه از دولت علیه ابرات
طهران - خیابان جراغ برق
تلخون برق ۴۲۰

Mohamed Taghi-Xhan.
MECANICIEN - TEHERAN
Fondateur d'un certificat et d'une médaille d'argent
du ministère de l'Instruction Publique et des Beaux-arts
du Gouvernement Persan

تولیتیان، ۶ ۱۹۲

۱۳۰۷ مورخ

برخیان (فرغ) در کارخانه و درست مصادر
مکانیک سرور و اینzen آن کارگردانی و
سرکاری رضایت مخترع کارخانه بوده است

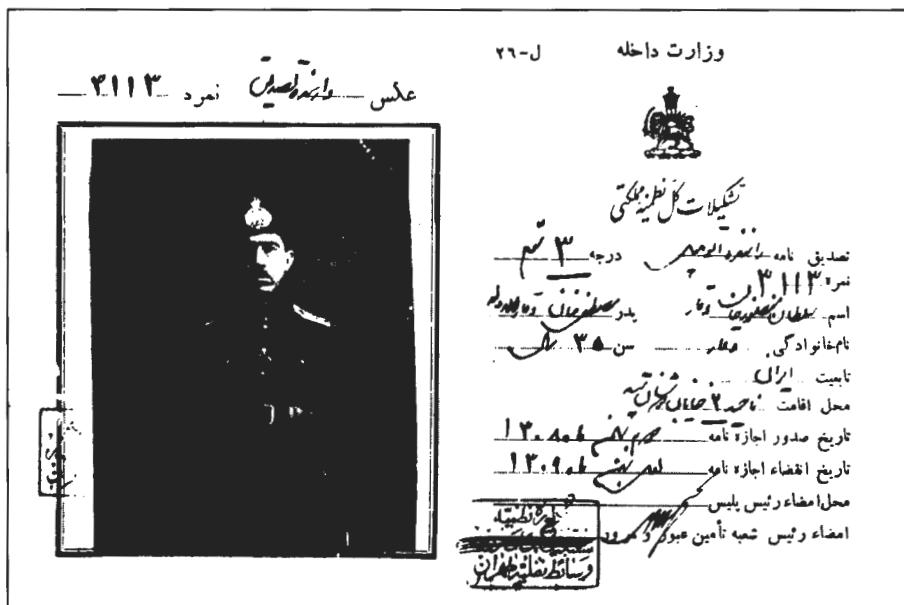
سرکاغذ تعمیرگاه «محمد تقی خان مکانیسین»

اولین رئیس راهنمائی و رانندگی تهران (شعبه آلات ناقله)

در سال ۱۳۰۰ شمسی در اداره پلیس یا همان نظمیه، شعبه‌ای به نام شعبه آلات ناقله در خیابان «درب اندرون» یا باب‌همایون فعلی تأسیس گردید.

ریاست این شعبه به شخصی به نام فتح‌اله خان بهنام محلول گردید که وی با ۱۰ نفر مأمور که از بین آژان‌ها انتخاب شده بودند، کار عبور و مرور اتومبیل‌ها را در تهران به عهده گرفت.

علامت مشخصه مأموران راهنمائی با دیگر مأموران نظمیه، بازوی سفیدی بود که به بازوی چپ خود می‌بستند. درجه فتح‌اله خان بهنام در آن زمان نایب اولی بود که معادل ستوان یکمی امروز باشد. وی تا سال ۱۳۰۴ ریاست این شعبه را به عهده داشت تا به درجه سروانی رسید و بعد از او سلطان (سرهنگ) حبیب‌اله خان فاطمی که وی را حبیب‌المجاهدین نیز می‌نامیدند منصب شد. اداره راهنمائی تا سال ۱۳۲۴ شعبه‌ای



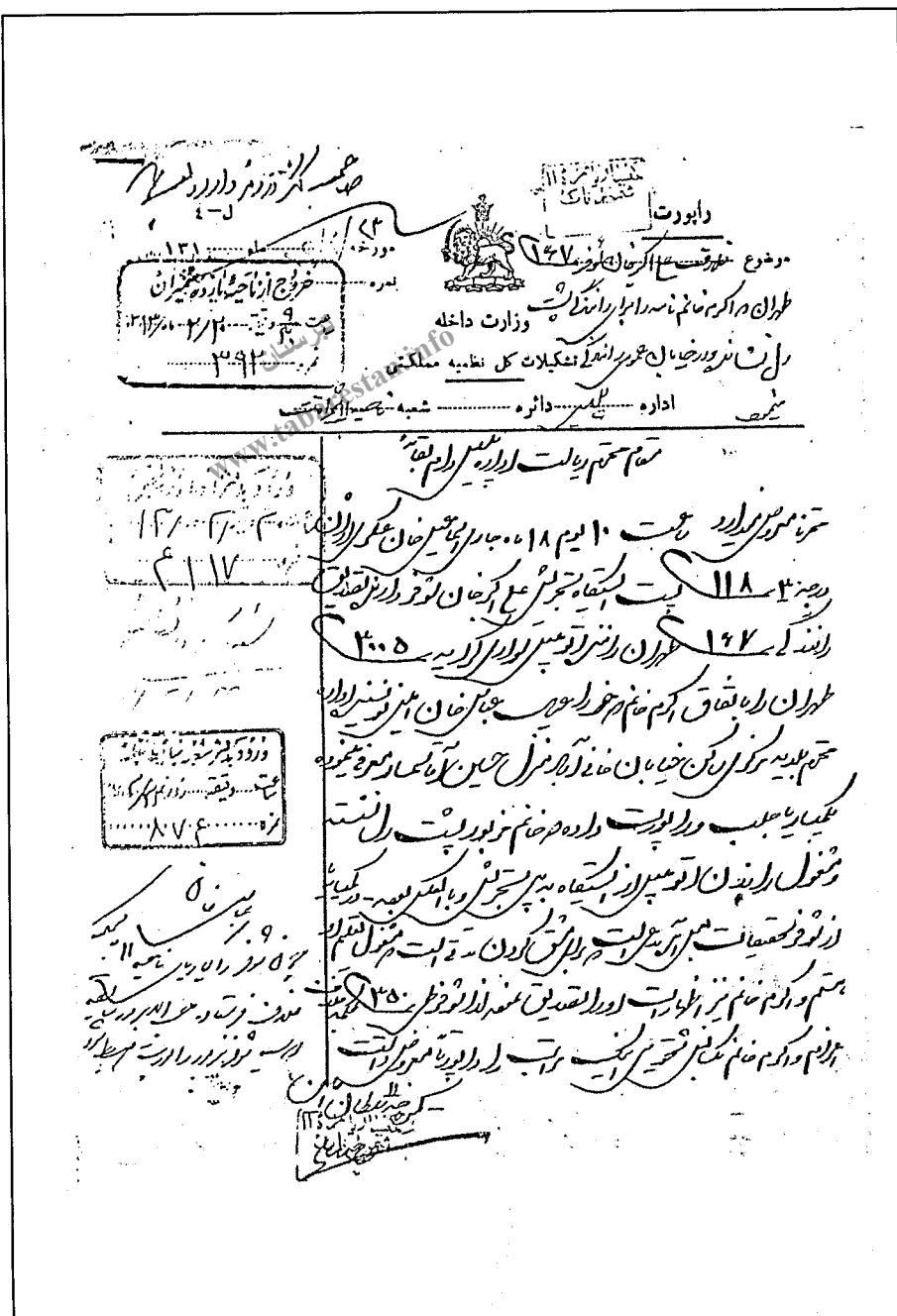
زیر نظر اداره شهریانی بود که در این سال به صورت اداره مستقل درآمده و با ریاست سرهنگ علی‌اکبر آزاد به صورت مستقل شروع به کار نمود.

پس از وی رؤسای راهنمائی و رانندگی تا سال ۱۳۷۲ عبارت بودند از: سرتیپ فرج‌اله همایونفر، سرهنگ نصرالله غفاری، سرتیپ محمد خاتمی، سرتیپ حمید افخمی، سرهنگ منصورخان وقارالدوله، سرهنگ رضا لثالی، سرتیپ ناصر امیرانصاری، سرتیپ پاشاختیار، تیمسار وثیق، سپهبد رحیمی، سرلشکر نوروزی، تیمسار ناصرقلی شیرانی، سرهنگ افسری‌فر، سرتیپ جوان شهرستانی و از انقلاب اسلامی به بعد نیز سرهنگ نوریفر، سرهنگ یراقچیان مشکوتوی، سرهنگ صمیمی‌فر، سرهنگ مشکوتوی، سرهنگ هاشمیان، سرتیپ حیدری، سرتیپ شهری‌فر، سرتیپ نصیری، مجدد سرتیپ حیدری می‌توان نام برد.

اوّلین ماشین آمبولانس در تهران

از اوّلین اتومبیلی که به عنوان آمبولانس در تهران به کار گرفته شد اطلاع دقیقی در دست نیست و از سال ۱۳۰۸ با وارد شدن نوعی اتومبیل فیات که بیشتر شبیه جیب استیشن بود و گنجایش ۷ الی ۸ نفر را داشت و دارای درب عقب نیز بود به عنوان اتومبیل مسافرکش (اوّلین مسافرکش‌های شخصی همگانی) و همچنین به عنوان آمبولانس از آن استفاده می‌شد.

این اتومبیل‌ها توسط بانک ملّی به عنوان سرمایه‌گذاری و درآمدزائی و همچنین ایجاد شغل، خریداری و وارد ایران گردیده بود. از دهه ۱۳۲۰ به بعد، قدیمی‌ها از دو نوع اتومبیل جهت حمل و نقل بیماران و حادثه دیدگان نام می‌برند که اوّلین آن استودبیکر و دومی (کامانکار) امریکائی بود که توسط ارتش از کشور امریکا خریداری گردیده و وارد ایران شد بود و در موقع اضطراری در اختیار بیمارستان‌ها یا افراد سرشناس کشور قرار می‌گرفت. بقیه مردم عادی تا اواخر دهه ۳۰ و اوائل دهه ۱۳۴۰ بیماران و حادثه دیدگان خود را توسط ماشین‌های شخصی و تاکسی‌ها و در صورت نبودن آن‌ها، با درشکه و گاری به بیمارستان‌ها و درمانگاه‌ها می‌رسانندند. امروزه نیز متأسفانه به علت هزینه‌های بسیار بالای آمبولانس‌ها، بهویژه آمبولانس‌های بخش خصوصی، اکثر مردم



دایرہ خلاف علی اکبرخان

در تمام شهرها بیماران خود را به سختی با وسیله نقلیه خود یا تاکسی‌ها و آژانس‌ها و در شهرهای کوچک و یا دهات دورافتاده، با وانت به مراکز درمانی می‌رسانند، و یا از بیمارستان به منزل بازمی‌گردانند.

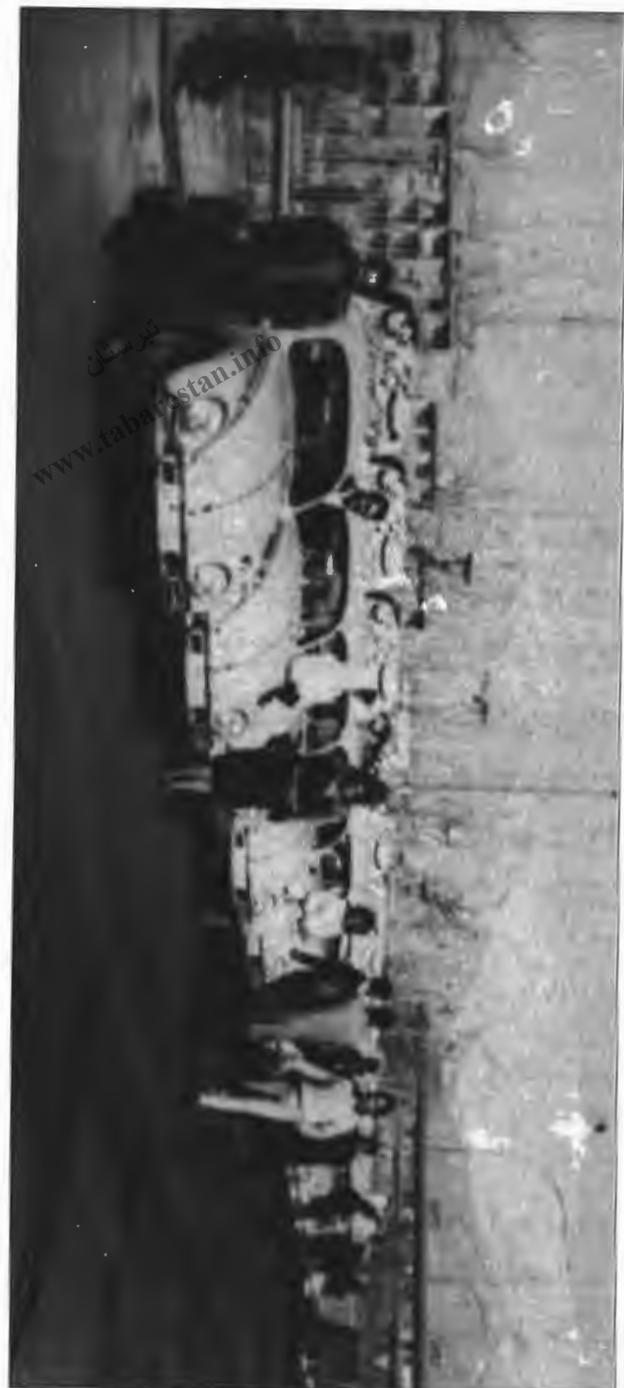
نکته جالبی که در مورد آمبولانس‌ها، باید گفت: تنها آمبولانسی که در اکثر شهرهای بزرگ به ویژه تهران هزینه زیادی در بر ندارد آمبولانس‌های متوفیات است - خصوصاً در تهران که بنز الگانس می‌باشد - و اموات را که اکثراً در طول عمرشان سوار این ماشین‌ها نشده‌اند به خانه آخرت می‌رسانند! البته ناگفته نماند که هزینه آن را هنگام کفن و دفن با بستگان متوفی حساب می‌کنند.

اولین آموزشگاه رسمی تعلیم رانندگی در تهران

اولین آموزشگاه رسمی تعلیم رانندگی اتومبیل‌های سواری در تهران، در سال ۱۳۰۸ شمسی توسط چند نفر از کارشناسان امور اتومبیل دائز گردید که به سرپرستی یک کارشناس روسی به تعلیم و تربیت اتومبیل‌چیان پرداختند. آن چند نفر عبارت بودند از:

- ۱- «الکساندر دخاوتسکی»، متخصص و کارشناس اتومبیل، روسی‌الاصل.
- ۲- محمد تقی خان مکانیسین، اولین مکانیک رسمی ایران که از دولت وقت نیز نشان علمی دریافت کرده بود و کارگاه مکانیکی وی در خیابان چراغ برق با شماره تلفن ۴۲۰ قرار داشت و تصویر سرکاغذ کارگاهش را حتماً در صفحات قبل مشاهده فرمودید. وی قطعات اصلی و حساس اتومبیل را به هنرجویان خود آموزش می‌داد و سپس از آن‌ها آزمایش می‌گرفت. دقیقاً چیزی مثل امتحان فنی ۲ همگانی سابق یا پایه یکم امروزی.
- ۳- علی پرستوک - کارشناس و رئیس اداره فنی نظمیه تهران.
- ۴- منصورخان مستوفی کارشناس رسمی اداره نظمیه تهران.
- ۵- اکبر رحیمی‌پور به عنوان مربی و مسؤول آموزش رانندگان.

این گروه پنج نفره که آموزشگاه را به صورت شراکتی دائز کرده بودند، تا شهریور ۱۳۲۰ در این شغل که شغل دوم آن‌ها محسوب می‌شد مشغول به فعالیت بودند و اداره نظمیه و راهنمایی از مقاضیان گواهینامه در صورتی امتحان به عمل می‌آورد که به وسیله این افراد تائید می‌گردیدند، دقیقاً شبیه آموزشگاه‌های رانندگی امروز.



یکی از آموزشگاه‌های رانندگی در دهه ۴۰

تبرستان
www.tabarestan.info



مرحوم محمدحسن خان پرستوک بنیان‌گذار آموزشگاه رانندگی پرستو

از دیگر آموزشگاه‌های قدیمی که هنوز هم در تهران مشغول به کار می‌باشد «آموزشگاه پرستو» واقع در خیابان وحدت اسلامی تقاطع خیابان مولوی ضلع شمال غربی می‌باشد.

این آموزشگاه دومین آموزشگاه رسمی است که در سال ۱۳۲۵ توسط مرحوم محمدحسن پرستوک برادر علی پرستوک کارشناس اداره نظمه دائزگردید.

محمدحسن پرستوک قبل از دائزnomodن این آموزشگاه روزنامه پرستو را در همین ساختمان منتشر می‌کرد که بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ با تعطیل کردن این روزنامه، به حرفه آموزشگاه‌داری روی آورد. در حال حاضر آموزشگاه پرستو به مدیریت حاج محمدتقی قدس محمدی اداره می‌گردد. از دیگر آموزشگاه‌های قدیمی آموزشگاه آهاری در خیابان نواب در زدیکی مسجد لولاگر و «هنرکده فنی» واقع در میدان بهارستان روبروی مجلس می‌باشد. این آموزشگاه در سال ۱۳۳۰ توسط مرحوم حاج مشاء الله پدر ثانی بنیان‌گذاری گردید و امروز توسط حاج آقا بلوری مدیریت می‌شود.

اولین چراغ‌های راهنمائی در تهران

تا اوائل دهه ۲۰ که تعداد اتومبیل‌ها در تهران رو به فزونی گذاشته بود، به علت نبودن چراغ‌های راهنمائی، مأمورین با ایستادن در روی سکوئی در وسط چهارراه‌ها، با در دست گرفتن تابلوئی شبیه راکت‌های تنیس که روی آن علامت ایست نوشته شده بود و با زدن سوت به ایجاد نظم و جلوگیری از راهبندان و به قول امروزی‌ها جلوگیری از قفل شدن چهارراه‌ها اقدام می‌نمودند، تا این‌که چراغ‌های کوله‌ای، بر دوش بعضی از پاسبان‌ها در سر چهارراه‌ها رواج پیدا کرد. بدین‌ترتیب که این چراغ‌ها به وسیله باطری کوچکی شبیه باطری ماشین که با محلول نشادر تغذیه می‌گردیدند رون کوله‌پشتی قرارگرفته و چراغ قرمزی در روی کوله نصب شده بود و با کلیدی که در جلو روی سینه و بر روی حمایل قرارداشت، روشن شده و پشت سری‌ها هم با دیدن چراغ قرمز توقف می‌نمودند، آن‌گاه اتومبیل‌های سمت چپ و راست به حرکت درآمده و این عمل مرتب به چپ و راست توسط پاسبان‌های حامل چراغ تکرار می‌گردید، و بسیار اتفاق می‌افتد برازیر حرکات زیاد مأمور بیچاره، آب باطری به بیرون سرازیر شده و باعث سوختن یا زخم‌شدن بدن وی می‌گردید. و یا این‌که به علت تمام شدن باطری پس از چند ساعت، مأمور مجبور می‌گردید از سوت استفاده کرده و باطری را برای شارژ یا تعویض به اداره بفرستد. بعد از این باطری‌ها برای رادیوها مورد استفاده قرارگرفت. که معروفترین و بادوام‌ترین آن‌ها باطری‌های گربه نشان و به رنگ آبی بودند.

در سال ۱۳۳۰ اولین چراغ‌های ثابت در سر بعضی از چهارراه‌ها نصب گردیدند که مأموری در کنار آن ایستاده و مسؤول تعویض آن‌ها بود. این امر هنوز هم گاهی با توجه به این‌که اکثر چراغ‌ها بواسیله مرکز کنترل ترافیک اداره می‌شوند در سر بعضی از چهارراه‌ها به چشم می‌خورد و بسیار دیده شده مأمور در کنار چهارراه، مشغول تعویض چراغ‌ها به وسیله کلیدهای کنترل می‌باشد. اولین چراغ ثابت در باغ ملی، سپس دروازه شمیران و بعد از آن تقاطع خیابان ولی‌عصر-امام خمینی (امیریه و سپه سابق) مقابل کاخ مَرْمَر نصب گردیدند. بعد از آن، این امر به چهارراه‌ها و دیگر میدان‌های شهر تسری یافت و چون پاسبان‌های مأمور این چراغها در سرما و برف و باران زمستان و گرمای تابستان مجبور به انجام وظیفه در پای این چراغها بودند در سال ۱۳۳۶ کیوسک‌های بزرگی در کنار چهارراه‌ها و میادین احداث گردید و چراغ‌ها توسط مأمورین از داخل این کیوسک‌ها کنترل و تعویض می‌گردیدند.

۳۰) چه کمی از همه چه اینها را بخواهید؟



تبرستان
www.tabarestan.info

در سال ۱۳۳۹ این چراغ‌ها اتوماتیک شدند، و توسط تایمیری در فواصل معین از رنگ قرمز به زرد و سبز و از سبز به زرد و سپس قرمز تعویض می‌شدند، و از اواسط دهه هفتاد اکثر چراغ‌های خیابان‌های پُرتردد توسط مرکز کنترل ترافیک، کامپیوتري و همچنین دوربین‌های نصب شده در چهارراه‌ها و میدان‌های پُررفت‌وآمد، بوسیله فرمان‌های الکترونیکی کنترل می‌شوند، و اخیراً هم یکی دو سالی است با نصب تابلوهای زمان‌بندی، به صورت ثانیه‌شمار در زیر چراغ‌ها، اکثر آن‌ها باعث روان‌تر شدن ترافیک، و عدم مصرف سوخت، هنگام توقف اتومبیل‌ها در سر چهارراه‌ها گردیده‌اند. البته بگذریم از این‌که گاهی این چراغ‌ها در ثانیه‌های آخر، برای سبز شدن چراغ قرمز ناگهان چار سکته‌مغزی می‌شوند و یکی دو دقیقه به حالت کما می‌روند و سپس صفیر می‌شوند تا راه باز شود!

اولین راننده زن ایرانی

اولین خانمی که در ایران و در تهران موفق به دریافت گواهینامه رانندگی شد خانمی به نام هلن جهانبانی بود که در سال ۱۳۱۹ گواهینامه درجه سوم (۲ شخصی امروز) را دریافت نمود و سروصدای فراوانی در مطبوعات آن زمان به راه انداشت. بعد از وی در تاریخ ۱۹/۰۲/۵۱ اولین خانم با شرکت در امتحانات گواهینامه پایه یکم موفق به دریافت این گواهینامه گردید.



یکی از خانم‌های راننده به همراه دوستانش با اتومبیل کادیلاک ۱۹۵۰ دور با پلاک شماره ۸۰۰



گواهینامه خاتم هلن جهانباني



خانم راننده

اولین اوراقچی‌ها در خیابان چراغبرق تهران

اولین اوراقچی‌ها در خیابان‌های سرچشمه و چراغبرق شکل گرفتند که از مرحوم «میرزا محمد علی حاج حسن» می‌توان به عنوان اولین اوراقچی تهران یاد نمود. وی اوراق‌کننده ماشین‌های بوزینگ ۵ ٹن، رنو، موریس، رو، گرام پنج تن بود که مغازه‌اش روبروی مسجد محمودیه و ثبت استناد قدیم بود و فرزند ایشان جناب حاج رضا گاندی در سن بالای هشتاد سالگی در خیابان امیرکبیر در ابتدای کوچه سراج‌الملک، مغازه‌لوازم یدکی را به همراه فرزندان خود اداره می‌نمایند.^۱ به گفته حاج آقارضا گاندی بعد از مرحوم پدرش، «آقا حبیب نیک‌انجام» در چهارراه سرچشمه دومین و مرحوم حاج نصرالله کربلاطی جنب مسجد سراج‌الملک سومین اوراقچی‌های تهران می‌باشد و بعد از آن‌ها مرحوم حسین استقامت، مرحوم میرزا آقا جان جنب مسجد محمودیه، حاج محمد آقا معزی جنب کوچه امین دربار روی گاراژ اوزار و حاج آقا فرسانی جنب چلوکبابی قهرمانی و حاج ایرج اوراقچی از پیشکسوتان صنف اوراقچی‌های خیابان چراغبرق می‌باشند.

بعدها به علت از دیاد اتومبیل در تهران و از رده خارج شدن آن‌ها به مرور زمان و یا تصادف‌های شدید تعداد آن‌ها آنقدر زیاد شد که دیگر جائی در خیابان امیرکبیر برای اوراقچی‌ها نبود، از این‌رو اوراقچی‌های جدید به گاراژ‌های میدان شوش نقل مکان کردند که در حال حاضر اکثر آن‌ها شهرستانی می‌باشند و از میان این شهرستانی‌ها، اهالی روستای چشم‌هه اراک بیشترین تعداد اوراقچی‌های میدان شوش را تشکیل می‌دهند.

اولین لوازم یدکی فروش در خیابان چراغبرق

گفتیم اولین کمپانی اتومبیل در ایران کمپانی ماشین‌های فورد امریکائی بود که فوردهای لاری را به ایران وارد کرد. اولین مغازه لوازم یدکی آن‌ها هم در خیابان چراغبرق به نام فروشگاه «لوازم یدکی اساسی» شروع به کار نمود و صاحب آن به نام حاج آقا اساسی شهره شد. وی بعدها نماینده فروش لوازم یدکی کلیه اتومبیل‌های امریکائی از جمله بیوک، دوج و سورلت در تهران شد.

۱. شادروان حاج رضا گاندی، نیز در سال ۱۳۸۸ به رحمت خدا رفتند.



مرحوم حاج نصرالله کربلائی (نفر اول سمت راست) یکی از اولین اوراقچی‌های
خیابان چراغ‌برق تهران به همراه شاگردانش

اولین باطری‌ساز و فروشنده باطری اتومبیل

به گفته حاج رضا گاندی قدیمی‌ترین کاسپ خیابان امیرکبیر، مرحوم منوچهر خانلرخانی اولین باطری‌ساز و فروشنده باطری در خیابان چراغ‌برق بود که داخل گاراژ اوزار مغازه خود را با نام خانلرخانی دائز نمود.

اولین تشک‌دوزی اتومبیل

اولین مغازه تشک‌دوزی (روکش صندلی) اتومبیل توسط شخصی به نام «حاج اسدالله‌خان» در خیابان سعدی جنب گاراژ قلقمی دائز گردید که برای روکش صندلی‌ها از بهترین پارچه‌های محمل اعلاه که آن زمان از عراق و سوریه به ایران وارد می‌شد، استفاده می‌کرد.

اولین کمک‌فنر ساز و جلوپندی‌ساز

اکثر قدیمی‌های خیابان چراغ‌برق (امیرکبیر) از شخصی به نام «اووس ذبیح» به عنوان اولین جلوپندی‌ساز و کمک‌فنر ساز و یک نفر ارمنی به نام «اصلان» در خیابان باب‌همایون نام می‌برند، که متخصص در تعمیر و تعویض کمک‌فنر و جلوپندی ماشین‌های سواری و سنگین در تهران بودند.

اولین صافکار اتومبیل در ایران

اولین صافکارها در تهران، حلبی‌سازها و آهن‌کوبها بودند، که تخصص آهن‌کوبها بیشتر ساخت و نصب شیروانی سقف ساختمان‌ها بود. برای اتفاقی ساده که برای یکی از حلبی‌سازها روی داد، تعدادی از آن‌ها با توجه به مهارت و استادی خود، از شغل حلبی‌سازی و آهن‌کوبی دست کشیده و به صافکاری اتومبیل روی آوردند.

و اما آن اتفاق: پس از تصادف اتومبیل گنسول سفارت انگلیس با یک درخت توسط شوفر اتومبیل، که دور از چشم گنسول اتفاق افتاده بود، وی از ترس توبیخ و احتمال اخراج شدن، دست به دامان یکی از حلبی‌سازهای قدیمی آن زمان به نام استاد قادر می‌شود و با تمثی از اوی می‌خواهد که یک جوری گلگیر له شده اتومبیل را تعمیر

و صاف نماید. او س قادر هم با استادی تمام، گلگیر را طوری صاف می‌کند که پس از رنگ توسط یکی از نقاشان درشکه، به هیچ عنوان کسی نمی‌تواند تشخیص دهد گلگیر صاف و نقاشی شده است و همین ماجرا باعث شهرت او س قادر و نقاش مربوطه می‌گردد و دیری نمی‌گذرد که حلبی‌سازها و آهن‌کوب‌ها به شغل صافکاری ماشین روی آوردند. از صافکارهای خبره و صاحبه‌نام در سال‌های ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۵ می‌توان از حبیب‌الخان نوری در خیابان باب‌همایون نیز نام بُرد که وی غیر از شغل صافکاری از اولین رادیات‌سازهای تهران به شمار هم می‌رفت. بعد از ایشان از دیگر صافکاران معروف تهران می‌توان از مرحوم آقامیرحسین چُمامی و همچنین اوش محمود و یوحنا نام بُرد که اکثر تعمیرگاه‌داران تهران از آن‌ها به عنوان استاد نام می‌برند. از قدیمی‌ترین صافکاران ماشین‌های سنگین نیز می‌توان از آقای کاظم حاجی‌کاظم نام بُرد که خوشبختانه ایشان در قید حیات می‌باشند. نامبرده سال‌ها در گاراژ‌بنگاه سعادت واقع در خیابان شوش تهران و مدتی نیز در گاراژ شاه خراسان که در زمان رژیم گذشته این نام را بر تعمیرگاه خود گذاشته به صافکاری کامیون‌ها و تریلی‌ها مشغول بودند و امروزه دوران بازنیستگی را سپری می‌کنند. البته ایشان از شخصی به نام استاد حاج علی آقا یوسفی به عنوان استاد خود و همچنین یکی از اولین صافکاران ماشین‌های سنگین یاد می‌کند که در دوران رضاخان در گاراژ تکمیل واقع در خیابان امیریه مشغول به کار بودند و ایشان نیز بحمدالله در قید حیات بوده و در خیابان امیریه سکونت دارند.

اولین نقاش اتومبیل

نقاشان اولیه اتومبیل‌ها در ابتدا همان نقاشان درشکه‌ها و گاری‌ها بودند و اتومبیل‌هائی را که تصادف می‌کردند پس از صافکاری به صورت لکه‌گیری رنگ می‌نمودند. اما اولین نقاش شناخته شده و معروف تهران، در اوائل حکومت رضاخان، جوانی ارمنی بود که به همراه خانواده‌اش از روسیه به ایران مهاجرت کرده بودند. او درشکه‌ها و گاری‌ها را در گاریخانه‌ای کوچک واقع در خیابان استخر بعد از چهارراه حسن‌آباد (شهید میردامادی)، رنگ می‌کرد و در پشت درشکه‌ها و بدن‌گاری‌ها نقاشی و منظره می‌کشید. با ورود اتومبیل و ازدیاد آن‌ها در تهران و رونق کار نقاشی اتومبیل، وی به کارخانه‌ای در خیابان باب‌همایون به نام کارخانه ماکی نقل‌مکان نموده و از نقاشان به نام اتومبیل در تهران گردید. بعد از وی کارگاه دیگری نیز در خیابان باب‌همایون دائز

شد به نام کارگاه لایت که آن هم باز توسط شخصی آرمنی که وی را موسیو می‌نامیدند اداره می‌شد. از دیگر کارگاه‌های صافکاری و نقاشی قدیمی تهران، می‌توان از کارگاه چمامقی که توسط مرحوم آقا میرحسین چمامقی در خیابان سپه «امام خمینی» رو به روی باستیون دائز گردیده بود نام برد. این کارگاه امروز به نام کارگاه برادران چمامقی نامیده می‌شود و توسط سه تن از فرزندان مرحوم چمامقی اداره شود. البته کارگاه دیگری هم در خیابان انقلاب رو به روی پارک دانشجو به نام چمامقی وجود دارد و متعلق به همین برادران چمامقی است که سال‌هاست تعطیل می‌باشد.

از قدیمی‌ترین نقاشان در کارگاه چمامقی، آقای فوبی چمامقی است که از شخصی به نام استاد دائزه یاد می‌کند که در زمان مرحوم پدرش حاج میرحسین چمامقی صافکار، از بهترین نقاشان اتومبیل در تهران و ایران شمرده می‌شد، به طوری که از دیگر شهرهای بزرگ برای رنگ کردن ماشین به استاد (دائزه) مراجعه می‌کردند.

اولین تعویض روغنی در تهران

تا سال‌های ۱۳۱۰ روغن ماشین‌ها توسط راننده‌ها تعویض می‌شد، تا این‌که اولین تعویض روغنی در گازار اوزار واقع در خیابان چراغ برق توسط شخصی به نام مرحوم اوس علی که بعدها به نام مشدعلی معروف گردید، دائز شد و به کار تعویض روغن و روغن‌کاری اجزاء اتومبیل‌ها مشغول بود.

اولین کارخانه لاستیک‌سازی در ایران

می‌گویند: «ادوارد میشن» فرانسوی اولین کسی است که ابتدا لاستیک‌های توپر و سپس بادی را برای چرخ‌های اتومبیل خود ساخت و بعدها صاحب عظیم‌ترین کارخانه لاستیک‌سازی میشن در فرانسه گردید. کمپانی «بی - اف - گودریچ» امریکا دومین سازنده لاستیک در دنیا بعد از میشن شناخته شده است، و اولین لاستیک‌های وارداتی اتومبیل به ایران توسط این کارخانه صورت گرفت که با تبلیغات وسیع در جراید و همچنین پوسترها بزرگ رنگی شبیه پوسترها فیلم‌های سینمایی که در سردر سینماها و داخل سالن انتظار نصب می‌کردند، همراه بود و اولین شرکتی بود که برای فروشنده‌گان خود، در سر درب مغازه‌هایشان تابلو مجانی با آرم بی - اف - گودریچ نصب کرد.



تبلیغات ابرار اسلامی info

لاستیک جدید دورا-جت جنرال

منصوص اقتصادی مخصوص اتومبیل‌های مرسدس بنز

دستگد دورا-جت طرح جدیدی است منصوص
از بین امداد رسانی تکمیلی است که باعث
بازی راننگی راحت زم و سیده اگذشت. دورا-جت
دستگد دورا-جت طرح جدیدی است منصوص
از بین امداد رسانی تکمیلی است که باعث
بازی راننگی راحت زم و سیده اگذشت.
جنرال با خود خود را بخوبی، که از خود خود خوبی
نمی‌گیرد، تبریزی نمود.

تبلیغ لاستیک‌های جنرال و پیرلی در جراید

در سال ۱۳۲۹ این کمپانی با مشارکت افراد ذی‌نفوذ وقت، اولین کارخانه لاستیک‌سازی را با تولید انواع تایر و تیوب برای اتومبیل‌ها و حتی تراکتور در ایران تأسیس نمود. بعد از این کمپانی کارخانه میشلن در ایران آغاز به کار نمود که دومین کمپانی عرضه کننده لاستیک در ایران محسوب می‌شود. بعد از این دو کمپانی، سیل واردات لاستیک از دیگر کشورها نیز به ایران سرازیر گردید. لاستیک‌های بربیجستون و جنرال ساخت امریکا و لاستیک «پیرلی» ساخت کشور ایتالیا از آن جمله است. بعدها کارخانه‌های لاستیک‌سازی متعددی در تهران و شهرستان‌ها شروع به کار نمودند که فقط بنام بعضی از آن‌ها اکتفا می‌کنیم، مانند: کارخانه لاستیک جنرال در جاده کرج و کارخانه لاستیک کیان تایر در خیابان قزوین و کارخانه‌های دنا، بارز و الیز و ...

اولین لاستیک فروش خیابان چراغ برق

حال که از کارخانجات لاستیک در ایران و دیگر کشورها صحبت کردیم بد نیست بدانید: اولین فروشنده لاستیک اتومبیل در خیابان چراغ برق شخصی به نام حاج آقا منصوری می‌باشد که مغازه‌اش نیز با تابلوئی به همین نام بود.

اولین مغازه سوراخ‌گیری (پنچری) در تهران

پس از جایگزینی لاستیک بادی به جای لاستیک‌های ٹوپر که باعث سرعت بیشتر و روان شدن چرخ اتومبیل‌ها گردیده بود، معضلی نیز گریبان‌گیر رانندگان شد، که آن هم پنچر شدن یا به قول آن زمان سوراخ شدن این‌گونه لاستیک‌ها بود که برای راه افتادن چرخ باید سوراخ‌گیری می‌شد! و از اینجا حرفه سوراخ‌گیری که همان پنچری‌گرفتن بود و بعدها به آپاراتی و امروزه هم به پنچری تبدیل گردیده کم کم شکل گرفت.

ناگفته نماند مدت‌ها طول کشید تا لاستیک‌های بادی به طور کامل جایگزین لاستیک‌های ٹوپر شوند و در این مدت، کمپانی‌هایی که ماشین‌های دارای چرخ بادی را به مشتریان می‌فروختند، دفترچه‌های راهنمای و آموزش‌گرفتن پنچری، به همراه ابزار و آلات مربوطه‌اش را نیز به مشتریان ارائه می‌کردند و آن ابزار و آلات عبارت بودند از: یک عدد تلمبه دستی مخصوص بادکردن لاستیک، یکی دو عدد چسب، وصله، سمباده و دو



پنچرگیری



مغازه پنچرگیری

عدد «تایلیور» کوچک، و علاوه بر ارائه دفترچه راهنمای سوراخ‌گیری، فروشندۀ هم به‌طور عملی و ارائه توضیحات به صورت شفاهی خریداران یا شوفرها را آموزش می‌داد.

همزمان با ازدیاد اتومبیل‌های دارای چرخ‌های بادی، اولین معازه سوراخ‌گیری یا آپاراتی در چهارراه سرچشمۀ توسط شخصی به نام «احمد لاستیکی» که بعدها به حاج احمد لاستیکی در تهران معروف شد دائز گردید. پس از اوی دومین معازه آپاراتی در خیابان چراغ برق (امیرکبیر) جنب کوچه مسجد شیراز‌الملک توسط شخصی معروف به اوس‌علی شروع به کار نمود.



مرحوم حاج پرویز عسگرپور (نفر سمت چپ)

اوّلین آپاراتی شبانه‌روزی

از دیگر مغازه‌های معروف پنچری در تهران آپاراتی مرحوم حاج پرویز عسگریور اوّلین پنچری یا آپاراتی شبانه‌روزی واقع در خیابان امام خمینی (سپه سابق) نبش خیابان شعاع‌السلطنه می‌باشد که بعدها در کنار مغازه آپاراتی خود فروشگاه لاستیک رانیز دائر نمود و هنوز هم با همین نام توسط یکی از فرزندانش به نام آقا مصطفی اداره می‌شود.

اوّلین مخترع جعبه‌دنده

در سال ۱۸۹۹ میلادی جعبه‌دنده یا همان گیربکس توسط شخصی فرانسوی به نام «لوئی رنو» که همان بنیانگذار کارخانجات اتومبیل‌سازی رنو در فرانسه می‌باشد اختراع گردید.

با این اختراع، انقلابی دیگر در صنعت اتومبیل‌سازی روی‌داد. زیرا تا آن‌زمان سرعت اتومبیل‌ها یکنواخت بود، یعنی همه با سرعت معینی حرکت می‌کردند و با نصب جعبه‌دنده برروی آن‌ها، چهار تغییر گردیده و در مراحل مختلف با سرعت‌هایی متفاوت شروع به حرکت نمودند.

اوّلین مخترع استارت

تا اوائل دهه سال ۱۳۳۰ شمسی خیلی از ماشین‌های قدیمی و از رده خارج در تهران که مشغول به کار بودند با هندل روشن می‌شدند و قدیمی‌های تهرانی و شهرستانی حتّماً آن‌ها را به‌خاطر می‌آورند که رانندگان برای روشن کردن اتومبیل خود مخصوصاً کامیون‌ها، میله‌ای به طول یک‌متر شبیه آچارچک که از وسط خم خورده و سپس راست گردیده بود را چگونه از جلوی ماشین، زیر رادیات به‌نوب میل‌لنگ وصل و با چه مشقتی آن را می‌گردانندند تا میل‌لنگ به‌حرکت درآمده و موتور روشن شود. گرداندن هندل هم کار هرکسی نبود و فقط جوان‌ها و رانندگان قوی‌هیکل روغن کرمانشاهی خورده قادر به حرکت دادن آن بودند! و بارها مشاهده کرده بودم که در اثر خسته‌شدن راننده از زدن پیاپی هندل، جوان‌های در حال عبور به کمک وی آمده و با گرداندن آن اتومبیل خاموش شده را روشن می‌کردند. تا سال ۱۹۰۵ همه اتومبیل‌های سراسر جهان توسط همین هندل روشن می‌شدند تا این‌که در اواسط سال ۱۹۰۵ شخصی فرانسوی به نام:

«پییر بوسو» موفق به اختراع روشن کردن اتومبیل از داخل گردید و با استفاده از قوه الکتریکی و چرخ دنده‌ای به نام فلاولیل توانست بوسیله سویچ اتومبیل را روشن نماید که همان استارت زدن امروزی می‌باشد.

اولین خیابان آسفالت تهران

در مورد اولین خیابانی که در ایران آسفالت گردید، دو روایت داریم. روایت اول می‌گوید: اولین خیابان میدان امام خمینی (تپخانه) تهران بود. این خیابان در اوائل حکومت رضا شاه، به مناسبت ورود ملک فیصل اول پادشاه کشور عراق به تهران تمیز و آسفالت گردید. آسفالتی که از سر در المابسیه (ساختمان دارالائمه فعلی) یعنی انتهای خیابان باب‌همایون شروع و به میدان تپخانه و اطراف آن ختم شد.

عملیات آسفالت کاری در ظرف ۳ روز انجام گرفت و پس از رفتن ملک فیصل قرار شد چند خیابان دیگر تهران نیز آسفالت ریزی گردد، اما به علت لیز خوردن اسب‌های درشکه‌ها و گاری‌ها و همچنین اسب‌های پاسبان‌های سوار اداره نظمه، تصمیم گرفته شد خیابان‌ها به جای آسفالت، سنگ‌فرش شوند. از این‌رو چند خیابان اصلی تهران از جمله میدان تپخانه تا میدان حُر (باغشاه). خیابان ولی‌عصر (پهلوی سابق)، حدفاصل خیابان امام خمینی تا خیابان انقلاب و خیابان جمهوری (شاه سابق) سنگ‌فرش شدند. روایت دوم که راوی آن سلیمان بهبودی یار غار و هدم رضا شاه می‌باشد، در کتاب خاطرات خود به نام «رضاشاه»، در مورد آسفالت می‌گوید: اولین خیابانی که آسفالت شد، قسمتی از خیابان کاخ، از ابتدا تا چهارراه پاستور، که حالا در سنگی می‌گویند، بود. آسفالت این قسمت به نصفه که رسید بنده را احضار و فرمودند: مملکتی که قیر و تمام لوازم آسفالت را دارد، دلیل ندارد خودش آسفالت نکند و با خارجی قرارداد بینند، هر طور شده باید سعی کرد طرز پختن آسفالت را یاد بگیریم که اگر لازم شد، خودمان آسفالت کنیم. از آن‌پس همه روزه مدتی با مأمورین شرکت شرق که مال روس‌ها بود و مشغول آسفالت بودند برخورد می‌کردم و در حین تماشای کار آن‌ها، اغلب مذاکراتی می‌کردیم. یک نفر بنا را که با هوش بود و با بندۀ سابقه آشنایی داشت خواستم و راهنمایی کردم که فردا عصر، در موقع آسفالت خیابان که بندۀ در حال تماشا و صحبت با کارگران و مسؤولین آسفالت هستم بیاید و اظهار بی‌کاری کند، شاید مأمورین آسفالت



میدان تپیخانه خیل غربی، ساختمان معروف «احمدخان لیستر»

وادر شوند مشارالیه را که بنده معرفی می‌کنم قبول کرده و به کار آسفالت وادارند. اتفاقاً همین طور هم شدو بنا را بردن و در محل آسفالت مشغول شد. بعد از دو روز که مشغول شد، شب آمد به منزل و اطلاع داد: طرز پخت آسفالت را یاد گرفتم، هر موقع و در هر جا بخواهید اقدام کنم. روز بعد به اعلیحضرت همایونی عرض کردم، فرمودند: حتماً خودمان خواهیم کرد...»^۱

اوّلین خیابان یکطرفه در تهران

اوّلین خیابان یکطرفه در تهران که برای سهولت در رفت و آمد مردم در نظر گرفته شد خیابان لاله‌زار بود که به طرف شمال می‌رفت و پس از آن دومین خیابان، خیابان علاءالدوله، فردوسی فعلی بود که به طرف جنوب یکطرفه اعلام شد. اتومبیل‌هایی که در میدان تپیخانه ایستگاهشان بود و عازم شمال تهران خصوصاً شمیران بودند موظف گردیدند از خیابان لاله‌زار به سمت بالا حرکت کنند و هنگام بازگشت از خیابان علاءالدوله به میدان تپیخانه بیایند، و جالب این که پس از ۷۵ سال این دو خیابان هردو

۱. بهبودی، سلیمان؛ رضاشاه، ص ۳۱۸-۱۹، ۱۳۷۲، طرح نو، تهران.



میدان توپخانه، اول لاهیز (۱۳۱۵)

تبرستان
www.tahran.org

یکطرفه و هردو هم بسمت شمال می‌باشند، البته قسمت جنوبی خیابان فردوسی یعنی از خیابان ثبت تا میدان توپخانه دو طرفه است.

اولین کمپانی خودروسازی با تولید انبوه

اولین کمپانی خودروسازی که تولید خود را به صورت انبوه در دنیا شروع کرد، کمپانی فورد امریکا می‌باشد. این کمپانی برای اولین بار به صورت ماشینی (روبوت) اقدام به تولید اتومبیل نمود و استفاده از این وسیله را در جهان همگانی کرد. پس از کمپانی فورد در امریکا، کمپانی سیتروئن فرانسه نیز کنار اروپا، اقدام به تولید انبوه نمود.

اولین خانمی که در جهان اقدام به رانندگی نمود

اولین خانمی که در جهان برای اولین بار پشت فرمان اتومبیل نشست و اقدام به رانندگی نمود، همسر کارل بنز، صاحب کمپانی بنز بود. «برتا بنز» با اتومبیلی مجهز به موتور دارای احتراق داخلی - بنزینی - ساخت کارخانه شوهرش در خیابان‌های آلمان رانندگی کرد.

این اتومبیل بنزینی که در سال ۱۸۸۵ میلادی توسط کارل فریدریش بنز طراحی و ساخته شده بود، به عنوان اولین اتومبیل با احتراق داخلی شمرده می‌شود، در حالی که قبل از وی نمونه آن توسط «ساموئل براون» انگلیسی تحت شماره ثبت ۵۳۵۰ ساخته شده و بنا به علی‌الله به تولید انبوه نرسیده بود، و در حقیقت انگلیسی‌ها اولین سازنده موتورهای دارای احتراق داخلی بنزینی می‌باشند نه آلمانی‌ها. شایان ذکر است مرسدس بنز نیز از نام دختر کارل بنز که مرسدس نام داشت گرفته شده و وی نام دخترش را بر روی این اتومبیل گذاشت. البته عده‌ای معتقدند که مرسدس نام دختر دوستِ دایملر شریک کارل بنز می‌باشد که از کارمندان کنسولگری آلمان در شهر نیس فرانسه بوده است و پس از ادغام کمپانی دایملر با کمپانی بنز، این شخص با یک دستگاه اتومبیل دایملر در مسابقات اتومبیلرانی شرکت و مقام اول را در فرانسه به دست می‌آورد. به همین دلیل سفارشات زیادی از طرف فرانسویان به کمپانی بنز داده شده به اصرار وی نام دخترش مرسدس بر روی این نوع اتومبیل گذاشته شد، و هنوز هم این اتومبیل

به خاطر زیبایی، استحکام، سرعت و راحتی در تشریفات سران اکثر کشورها حرف اول را می‌زند و در سراسر دنیا هواداران و عاشقان فراوانی دارد.

اولین تولیدکننده بزرگ اتومبیل

اولین تولیدکننده اتومبیل در جهان شخصی است به نام «اولدز». وی در سال ۱۹۰۱ میلادی با تولید ۱۵۰۰ دستگاه اتومبیل با نام «اولدزمبیل» لقب نخستین تولیدکننده اتومبیل در جهان را نصیب خود کرد. جالب این‌که تمام ۱۵۰۰ دستگاه اتومبیل تولید وی، همه به صورت دست‌ساز بودند.

بزرگ‌ترین تولیدکننده اتومبیل در جهان

بزرگ‌ترین تولیدکننده اتومبیل در جهان، کمپانی جنرال موتورز امریکا واقع در شهر دیترویت ایالت میشگان می‌باشد. این کمپانی اتومبیل‌های خود را به سراسر جهان صادر می‌نماید.

اولین کامیون در جهان

اولین کامیون در جهان، در سال ۱۸۹۶ میلادی. توسط کارل فریدریش بنز در کمپانی بنز آلمان ساخته شد، که مورد توجه فرماندهان ارتش اتریش و لهستان قرار گرفت و خیلی زود به ارتش‌های بسیاری از کشورهای جهان برای حمل و نقل سربازان راه پیدا کرد. شکل اولیه این کامیون یا در حقیقت کامیونت، شبیه واگن‌های اسبی بود.

اولین وانت‌ها

هنری فورد صاحب کمپانی فورد امریکا، اولین طراح و سازنده وانت در جهان می‌باشد. وی اولین وانت خود را با نام «پیک آپ» به مردم امریکا عرضه کرد.

اولین اتومبیل مسقف در جهان

همانطور که می‌دانید اتومبیل‌های اولیه، همگی بدون سقف بودند و بیشتر برای تفریح و تفریج و در هوای صاف مورد استفاده قرار می‌گرفتند. اولین سقفی که روی آن‌ها

قرارگرفت، سقف‌های کروکی (تاشو) از جنس چرم بود که کالسکه‌ها و درشکه‌ها هنگام باران از آن استفاده می‌کردند، تا این‌که در سال ۱۸۹۵ میلادی اولین اتومبیل اتاق‌دار و مجهز به سقف ثابت، توسط دو نفر فرانسوی به نامهای رنه پانهارد و امیل لواسوار به فرانسویان عرضه گردید.

طويل‌ترین اتومبیل دنيا

بلندترین یا طويل‌ترین اتومبیلی که تاکنون در جهان ساخته شده کادیلاک الدورادو است. اين کادیلاک ۲۱ متر و ۹۳ سانتي‌متر طول و پيش از ۷ تن وزن و دارای ۱۸ چرخ جانبی و ۱۰ پنجره کناري است. اين اتومبیل در سال ۱۹۸۲ در امريكا ساخته شده است.

بزرگ‌ترین کاميون کمپرسی

بزرگ‌ترین کاميون کمپرسی موجود در جهان، ترکس تایتان می‌باشد که توسط شركت امريکاني جنزال موتورز ساخته شده و در معادن بزرگ جهان از جمله کانادا مورد استفاده قرار می‌گيرد. اين کاميون ظرفيت ۳۱۷/۵ تن با را دارد. موتور آن دارای ۱۶ سيلندر و نيروئي معادل ۲۴۶۲ کيلووات توليد می‌کند.

بزرگ‌ترین اتوبوس دنيا

بزرگ‌ترین اتوبوس دنيا توسط کشور چين ساخته شده که اين اتوبوس حدود ۲۵ متر طول و دارای ۴۰ صندلی بزرگ و گنجایش ۴۰۰ نفر می‌باشد.

طولاني‌ترین جاده دنيا

طولاني‌ترین جاده یا در حقیقت بزرگراه در دنيا، بزرگراه پان‌آمريکن می‌باشد که از آلاسكا شروع و به جنوب قاره آمريكا ختم می‌شود. اين بزرگراه از پانزده کشور عبور می‌کند تا به پيان خود برسد، طول اين بزرگراه به ۴۸ هزار کيلومتر می‌رسد.

خطرناک‌ترین جاده دنيا

خطرناک‌ترین جاده دنيا به علت داشتن شيب‌های تند و بسيار خطرناک در کشور بوليوی قرار دارد. اين جاده حدود ۶۴ کيلومتر طول دارد.

بزرگترین BRT

حال که به میمنت و مبارکی اتوبوس‌های BRT هم در تهران راه‌اندازی شده‌اند، بد نیست بدانید: بزرگترین خطوط BRT در شهر بوگوتا پایتخت کشور کلمبیا راه‌اندازی شده است که با داشتن ۹ خط و هر خط ۱۴ ایستگاه، یکی از بزرگترین خطوط BRT در جهان محسوب می‌شود.

بزرگترین لاستیک چرخ در دنیا

کارخانه گودیر امریکا سازنده بزرگترین لاستیک‌های دنیا است. بزرگترین لاستیکی که تاکنون توسط این کارخانه برای کامیون‌های غولپیکر ساخته شده، به قطر ۳/۶۵ متر با وزنی معادل ۵۶۷۰ کیلوگرم می‌باشد. توضیح آنکه بیشترین قطر برای یک لاستیک با توجه به ملاحظات فنی مهندسی، حداقل ۱۸/۵ متر می‌تواند باشد.

اولین کیلومترشمار

اولین کیلومترشمار استاندارد و بدون خط، در سال ۱۹۰۸ میلادی بر روی اتومبیل فورد مدل T نصب گردید.

اولین بالابر برقی شیشه پنجره اتومبیل

اولین اتومبیل‌هایی که دارای بالابرهاي پنجره با برق اتومبیل شدند «کادیلاک لینکلن» آمریکائی و «دایملر دی‌ای» ساخت انگلیس بودند که موتور آن‌ها دارای ۸ سیلندر بود. این بالابرها در سال ۱۹۴۸ بر روی این اتومبیل‌ها نصب گردید.

اولین کمریند ایمنی اتومبیل

در سال ۱۹۵۹ میلادی کمپانی ولوو اقدام به نصب کمریند ایمنی استاندارد در اتومبیل‌های خود نمود، البته در سال ۱۹۵۰ کمپانی فورد بر روی چند دستگاه از خودروهای خود نوعی کمریند نصب نمود، اما بعلت استاندارد نبودن و بی‌اثر بودن، آن را کنار گذاشت.

اولین کلاه ایمنی

می‌گویند اولین بیضه‌بند جهت بازی کریکت در سال ۱۸۴۷ میلادی اختراع گردید و اولین کلاه ایمنی در سال ۱۹۴۷. یعنی حدود صد سال طول کشید تا مردها بفهمند مغزشان هم به اندازه بیضه‌هایشان اهمیت دارد!

اولین مخترع شمع اتومبیل

برای اولین بار شمع اتومبیل توسط شخصی فرانسوی به نام «لوئی کلارک» در سال ۱۹۰۲ اختراع گردید.

اولین اتومبیل‌هایی که به رادیو مجهز شدند

اتومبیل‌های کادیلاک، دوج، شورولت اولین اتومبیل‌هایی بودند که در سال ۱۹۳۰ به رادیو مجهز گردیده و آن‌ها در سمت چپ بدنه اتومبیل در انتهای گلگیر نزدیک شیشه جلو نصب گردیدند و رانندگان بدون پیاده شدن از اتومبیل آن را تنظیم می‌کردند. در حالی که در کشور خودمان تا سال‌های ۱۳۶۴-۶۵ آن‌های رادیو در سمت راست اتومبیل روی گلگیر نصب می‌شدند! مانند اتومبیل‌های پیکان. حتی سیم کاپوت هم در سمت راست جلوی پای به اصطلاح شاگرد نصب شده بودا این عمل مخصوص اتومبیل‌های انگلیسی بود زیرا در انگلستان فرمان اتومبیل‌ها در سمت راست قرار دارد، و بعدها این نقص رفع گردید.

اولین اتومبیل دنده اتوماتیک

کمپانی استودبیکر در سال ۱۹۳۷ اولین اتومبیل دارای دنده اتوماتیک خود را روانه بازار نمود. این کمپانی در سال ۱۹۳۰ دنده خلاص را به جعبه دنده اتومبیل‌هایش اضافه نمود. قبل از آن اتومبیل‌ها، قادر دنده خلاص بودند و رانندگان با گرفتن کلاچ اتومبیل خود را به حالت خلاص درمی‌آوردند. ناگفته نماند که این کمپانی برای اولین بار پمپ شیشه‌شونی را نیز اختراع و برروی اتومبیل‌هایش نصب نمود.

اولین موتورهای دیزلی

در سال ۱۸۹۲ مهندس آلمانی به نام «رُدُلف دیزل» موتور دیزلی را اختراع نمود. این موتور ابتدا در لکوموتیوها و کشتی‌ها مورد استفاده قرار گرفت و بعد از آن بر روی کامیون‌ها و تریلرهای سنگین سوار گردید.

یکی از خصوصیات این موتور، قدرت بیشترش از موتورها بنزینی بود و بر عکس موتورهای بنزینی که احتراق شان توسط جرقه انعام می‌شود، احتراق این موتور توسط تراکم هوا که دمایش بالا می‌رود صورت می‌گرفت.

اولین باطری قابل شارژ

تا سال ۱۹۰۵ میلادی باطری‌های اتومبیل‌ها همه یکبار مصرف بوده و مدت زیادی دوام نمی‌آوردهند و پس از یکی دو ماه باید تعویض می‌شدند، تا این‌که در سال ۱۹۰۶ کمپانی بیوک نخستین باطری‌های قابل شارژ که توسط دینام شارژ می‌شد را بر روی اتومبیل‌های خود نصب نمود.



فصل سیزدهم

تبرستان
www.tabarestan.info
پشت‌نوشته‌های اتومبیل‌ها

در پایان تألیف این کتاب احساس می‌شد تاریخچه‌ای که قرار است به خوانندگان محترم ارائه گردد چیزی کم دارد «هرچند که کم دارد و کامل نیست» و هرچه اندیشه می‌کردم، فکر حقیر کمتر به جایی می‌رسید. تا آن که با راهنمایی دوست تازه یافته و اندیشمند مدیر نشر نامک به این نتیجه رسیدیم آنچه که این کتاب کم دارد پشت‌نوشته‌های اتومبیل‌ها به ویژه اتومبیل‌هایی که در بین شهرها در تردد می‌باشند، از قبیل وانت بارها، مینی‌بوس‌ها، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و تریلرها و تاریخچه این پشت‌نوشته‌ها، است.

خوشبختانه بسیاری از این نوع یا سبک شعرها که اکثرشان نیز از نظر اوزان شعری، دارای مشکل یا غلط می‌باشند را از ایام نوجوانی و جوانی یادداشت کرده و یا به ذهن سپرده بودم. خوب به خاطر دارم یک بیت از شعرهایی که از پشت یک کامیون به ذهن سپرده بودم را در برنامه مشاعره در سال‌های ۴۵ یا ۴۶ که حرف دال را کم آورده بودم، خواندم:

در بیابان‌ها اگر صد سال سرگردان شوی بهتر است اندر وطن محتاج نامردان شوی
که مرحوم مهدی سهیلی با درهم کردن اخمه و نثار چند تا متلک آبدار! از من خواست تا به جای این شعر بیابانی و قهوه‌خانه‌ای! شعر دیگری که با حرف دال شروع می‌شود را

بخوانم. البته این شعر و اشعاری مانند آن و یا دُعاها و حرزها، توسلات به‌امه اطهار، ضرب‌المثل‌های شعرگونه و عبرت‌آموز، کلمات قصار و تکه کلام‌های طنزآلود، نشان‌دهنده فرهنگی خاص در بین رانندگان حرفه‌ای بین شهری، به‌ویژه جاده‌های خارج از شهرها می‌باشد. فرهنگی که شاید بتوان نام بخشی از فرهنگ عامّه، یا حداقل فرهنگ شورفری را برآن نهاد. نوشه‌هایی که بیان‌کننده مکنونات قلبی رانندگان بر در و پیکر خودروهایشان می‌باشد.

مکنوناتی از قبیل رنج و اندوه، امیدها و آرزوها، جوانی‌مردی و گذشت، فروتنی و تواضع، دینداری و اعتقادات به ائمه اطهار و سرمشق گرفتن از سیره آنان، میهن‌پرستی، شهرپرستی، روستاپرستی، عشق به پدر و مادر و همسر و فرزندان و رفیق، وفای به‌عهد، بی‌وفایی معشوق، خاطرات ایام زودگذر جوانی، وفای روزگار، جفای روزگار و صدها مورد دیگر، که این‌ها بدون تردید خصوصیات و خلق و خوی راننده خودرو را منعکس می‌کنند.

تاریخچه پشت‌نوشته‌های وسائل نقلیه

اگر تا به‌حال کمی به‌این نوشه‌ها ببروی انواع و اقسام اتومبیل‌ها دقت کرده باشید، متداول‌ترین و بیشترین نوشته ببروی آن‌ها جمله: «برچشم بد لعنت» می‌باشد، که ریشه‌ای تاریخی از چند قرن گذشته در فرهنگ ما را دارد. بدین ترتیب که در گذشته‌های بسیار دور نصب خرمهره‌های فیروزه‌ای رنگ با اشکال گوناگون بر سر و گردن چهارپایان، برای دوری از انواع و اقسام بلایا و چشم‌زخم انسان‌ها نصب گردیدند و به آن‌ها «نظرقریانی» یا «نظرقریونی» می‌گفتند که دقیقاً معنی و مفهوم همین جمله «برچشم بد لعنت» را تداعی می‌کردند.

جالب آن که این نظرقریانی‌ها بعدها با حک آیات قرآنی و انواع دُعاها و حرزها ببروی تکه‌هایی از فلز به‌همراه چند خرمهره زیبا ببروی سینه کوکان و نوجوانان نیز راه یافت! به‌ویژه کسانی که در آن زمان دارای بیماری صرع بودند و به آن‌ها اصطلاحاً «غشی» می‌گفتند و این نظرقریانی‌ها به‌جای سینه بر بازوی آنان بسته می‌شد، و عده‌ای از خانواده‌ها برای مخفی نمودن این نوع بیماری فرزند خویش، آن را در زیر لباس به‌بازوی آن‌ها به‌صورت بازویند می‌بستند.

زمانی که گاری‌ها و کالسکه‌ها و درشکه‌ها و دلیجان‌ها به سرزمین ما پای گذاشتند نظر قربانی‌ها از سر و گردن چهارپایان برداشت و به صورت نوشته بروی وسائل نقلیه، انتقال داده شدند. از اولین روزهایی که اتومبیل‌ها در جاده‌های خاکی و سنگلاخ و صعب‌العبور، جایگزین انواع گاری و درشکه و دلیجان گردیدند و رانندگان شجاع و متهوری که در پشت فرمان آن‌ها نشسته و شروع به درنوردیدن دشت و کوه و صحرا، و دره‌ها و گردنه‌ها را نموده و در هرسفر، خصوصاً جاده‌های کوهستانی، که امیدی به بازگشت خود نداشتند، برای قوت قلب و آرامش خیال و خاطر بیشتر، اقدام به نوشتن اسماء جل جلاله و ائمه اطهار و دعاها سفر و آیات قرآنی و همین جمله «برچشم بد لعنت» بردر و پیکر وسیله نقلیه خود نمودند. وسیله نقلیه‌ای که این بار دیگر با زیان، یعنی با گفتن: هُش! توقف و با گفتن: هین! حرکت نمی‌کرد. بلکه سرعت عمل در گرفتن ترمز و یا داشتن مهارت، به قول رانندگان: داشتن دست فرمان و شناخت کافی از جاده و همچنین اعتقاد بر نوشته‌های روی وسیله نقلیه خود، آنان را از خطرات و بلایات جاده‌ها حفظ می‌نمود.

از این رو برای در آمان ماندن از گزند حوادث، از جمله تصادف با کوه و کمر و تخته سنگ‌های بزرگ در گوش و کنار و یا وسط جاده‌ها و یا رفتن به ته دره‌ها، و یا احتمالاً شکستن لوازم جلوپنده و کمک فنرها، به علت دست‌اندازهای کوچک و بزرگ در بین راه، انواع آدعیه و حرزها و ؎انیکاد از پشت گاری‌ها و درشکه‌ها و دلیجان‌ها بروی در و پیکر اتومبیل‌ها منتقل گردید، و کم‌کم شعرها، به‌ویژه ضرب المثل‌های شعرگونه و عبرت‌آموز که سروده شده بودند. مثل:

زليخا مرد از حسرت چو یوسف گشت زنداني

چسرا عاقل گند کاري که بازارد پشيماني

و هم‌چنین کلمات قصار بزرگان و تکه کلام‌های طنزآلود نیز بروی در و شیشه و باریند و گلگیر و شلگیر و تابلوهایی بالای سر راننده بر روی سقف ماشین‌های سنگین نمایان گردید. در اینجا تعداد کمی از این نوشته‌ها که به چند بخش: شعرهای ناب، دعاها، کلمات قصار و تکه کلام‌ها، تقسیم‌بندی شده‌اند تقدیم حضور شما خواننده گرامی و باذوق می‌شود.

بخش اول - اشعار جذی و ناب

۱- خیر و شر هر عمل کز آدمی سر می زند

آن عمل، مُردش بهزودی پشت در، در می زند

(مینیبوس)

۲- مغور به خود مشو که خواندی ورقی زان روز حذر کن که ورق برگردد!
(وانت)

۳- چون تیغ به دست آری، مردم نتوان کُشت

نژدیک خداوند بَدی نیست فراموش

(کامیون)

۴- در چشم پاک بین، نَبُود رسم امتیاز
در آفتاب، سایه شاه و گدا یکیست
(اتوبوس)

۵- عدو شود سبب خیر اگر خدا خواهد
خمیرمایه دکان شیشه گر سنگ است
(کامیون)

۶- شیشه نزدیک تر از سنگ ندارد خویشی

هرشکستی که به هر کس برسد، از خویش است
(نیسان)

۷- می شود اول ستمگر کشته بیداد خویش
سیل دائم بر سر خود خانه ویران کرده است
(تریلی)

۸- مدعی خواست که از بیخ زند ریشه ما
غافل از این که خدا هست در اندیشه ما
(کامیون)

۹- مدعی گر طرف ما نشود، صرفه اوست
زشت، آن به که به آئینه برابر نشود
(کامیون)

۱۰- آن سفر کرده که صد قافله دل همراه اوست

هر کجا هست، خدایا به سلامت دارش
(اتوبوس)

۱۱- یک دل غم زده را، گر زکرم شاد کنی
به که صد مسجد ویرانه تو آباد کنی
(کامیون)

- ۱۲- در بیابان‌ها اگر صد سال سرگردان شوی
بهتر است اندر وطن، محتاج نامردان شوی
(وانت)
- ۱۳- بار حمّالان به دوش خود کشیدن عیب نیست
زیر بار متّ نامرد رفتن مشکل است
(وانت)
- ۱۴- کوه‌ناهموار را هموار کردن سخت نیست
شیشه بشکسته را پیوند کردن مشکل است
(مینی‌بوس)
- ۱۵- ای دل نگفتم مرد از راه عاشقی؟
رفتی بسوزن که این همه آتش سزای توست
(کامیون)
- ۱۶- در این دنیا، دلا خُ کن به تنها بی
که روز تنگ‌ستی، آشنا بیگانه می‌گردد
(تریلی)
- ۱۷- فروتنی است نشان رسیدگان به کمال
سوار چون که به مقصد رسد، پیاده شود
(تریلی)
- ۱۸- نعمت روی زمین قسمت پُررویان است
خون دل می‌خورد آن کس که حیایی دارد
(تریلی)
- ۱۹- هر که را عشق نباشد، نتوان زنده شمرد
وانکه جانش ز محبت اثربی یافت، نمرد
(وانت)
- ۲۰- بنشین و تحمل کن و آهسته سخن‌گویی
فریاد کشیدن روش بسی خردان است
(داشبورت تاکسی)
- ۲۱- هر کس بَد ما به خلق گوید
ما خوبی او به خلق گوئیم
(داشبورت تاکسی)
- ۲۲- بلا ندیده دُعَا را شروع باید کرد
علاج واقعه قبل از وقوع باید کرد
(تریلی)
- ۲۳- سر بلندی گر تو خواهی، با همه یکرنگ باش
قالی از صدر نگ بودن زیر پا افتاده است
(مینی‌بوس)

- ۲۴- روزگار است این که گه عزّت دهد گه خوار دارد
 چرخ بازیگر، از این بازیچه‌ها، بسیار دارد
 (وات)
- ۲۵- تو ای کبوتر بام حَرم چه می‌دانی طپیدن دل مُرغان رشته در پا را؟
 (اتوبوس)
- ۲۶- به آنان که از ساغر وفا مستند سلام ما برسانید، هر کجا هستند
 (مینی‌بوس)
- ۲۷- از حُباب آموز همت را که با صد احتیاج خالی از دریا، برون آرد سبوی خویش را
 (کامیون)
- ۲۸- کام بخشی‌های گردون نیست بی‌داد و ستد تا لب نانی عطا فرمود، دندان را گرفت
 (تریلی)
- ۲۹- من آن موجود بی‌نام و نشانم که باشد ملک گمنامی مکانم
 (کامیون)
- ۳۰- مرگ غنی، کشمکش جنگ وارث است رحمت بر آن کسی که بمُرد و کفن نداشت
 (داشبورت تاکسی خطی)
- ۳۱- خواهی که شود دل تو چون آئینه ده چیز برون کن از درون سینه
 بُخل و طمع و حرص و ریا و کینه
 (تریلی)
- ۳۲- دورستان را به احسان یاد کردن همت است ورنه هر تخلی به پای خود ثمر می‌افکند
 (داشبورت وانت)
- ۳۳- بشر با پای مُومی، راه تفته خدا می‌دونه و اون کس که رفته
 (تاکسی خطی)
- ۳۴- هر کجا غم نیست، آن جا زندگی مشکل بُود زین سبب آدم به تعجیل از بهشت آمد برون
 (وات)

- | | |
|---|--|
| هرگه به یاد اویی، پیوسته در نمازی
(کامیون) | روی از خدا مگردان، کز روی بی نیازی
۳۵ |
| کین رشته را به نقد جوانی خریده‌ام
(مینی‌بوس) | موی سپید را فلکم رایگان نداد
۳۶ |

بخش دوم - اشعار طنزآلود

- | | |
|--|---|
| ای بنز بی‌پدر! به کجا می‌کشانیم؟
(بنز خاور) | یک شب درون خانه و ده شب به‌غُربتم
۱ |
| بدان نازان شده خاور خریده است
(بنز خاور) | اگر دیدی جوانی قد خمیده است
۲ |
| بدان خاور خریده، سکته کرده
(بنز خاور) | اگر دیدی جوانی بر درختی تکیه کرده
۳ |
| گر بمیرند جاهلان، دیا گلستان می‌شود
(تریلی) | گر بمیرد جاهلی، بر قبر او روید گُلی
۴ |
| و گرنه زن کجا و مهربانی؟
(وانت) | زنان از ناتوانی مهربانند
۵ |
| ع. مواظب باش رفتارت همیشه منطقی باشد | |
| مبادا سبقت، پایان عمر و زندگی باشد
(کامیون) | در طوف شمع می‌گفت این سخن پروانه‌ای
۷ |
| مست منشین پشت رُل، جانا مگر دیوانه‌ای?
(کامیون) | در طوف شمع می‌گفت این سخن پروانه‌ای
۸ |
| سر پیچ سبقت نگیر، جانا مگر دیوانه‌ای?
(تریلی) | ای که خواهی شاد و خندان بگذری از روی پُل
۹ |
| مست و خواب‌آلوده منشین پشت رُل!
(بنز خاور) | |

- کم پشت سر خلق خدا ساز بزن
(وانت)
- دلیل اش بی احتیاطی و پدال گاز است
(تریلی)
- تو را ای یار من کم دارم هر شب
(مینی بوس)
- سالم که به مقصد بررسی استادی
(تریلی)
- سنگی اندر گلشنان بود، همان شد دلشنان
(تریلی)
- یا محمد(ص) یک مدد کن تا مسلمانش کنم
(وانت)
- گفتم که چو در بیه در شدی، بدانی
(کامیون)
- گر قدم در جمع مردان می زنی مردانه باش
طاقت مردی نداری، چون زنان در خانه باش
(کامیون)
- هم منتظر حادثه، هم فکر خطر باش
(کامیون)
- دید راننده شدم، یار دگر پیدا کرد
(کامیون)
- بی پرده بگوییم: مرض قند گرفتم
(کامیون)
- کافر نکشد که درد بی درمان است
(مینی بوس)
- از خانه ما کاش به میخانه دری بود
(کامیون)
- لوطی تو برو به زیر آواز بزن
۱۰
- در قبر راننده پیوسته باز است
۱۱
- دلی لبریز از غم دارم هر شب
۱۲
- ای که بر سرعت خود می نازی
۱۳
- ماهرویان جهان را چو سرشتند گلشنان
۱۴
- دختری از امت عیسی گرفتار شدم
۱۵
- پرسید ز من کسی، که عاشقی چیست
۱۶
- گر قدم در جمع مردان می زنی مردانه باش
۱۷
- گر همسفر عشق شوی، مرد سفر باش
۱۸
- یار نازک بدنم ترک من شیدا کرد
۱۹
- بس بوسه از آن لعل شکر خند گرفتم
۲۰
- کی گفته که عاشقی آسان است
۲۱
- از بیم ملامت، رهم از میکده بسته است
۲۲

اشعار و توسلات مذهبی

- ۱- هرکس برای خویش پناهی گرفته است
ما در پناه قائم آل محمدیم(ص)
(مینیبوس)
- ۲- هرکس به کسی نازد
ما هم به علی نازیم
(کامیون)
- ۳- از مردم دنیا مطلب حاجت خود را
درخواست از او کن، که سبیتباز حسین(ع) است
(کامیون)
- ۴- درون جاده‌های پیچ در پیچ
به امید تو می‌رانم، دگر هیچ
(بنز خاور)
- ۵- من ز دربار حسین بن علی ماهانه دارم
تا گرفتم دست خط نوکری از مادر او
(مینیبوس)
- ۶- برو ای گدای مسکین در خانه علی زن
که نگین پادشاهی، دهد از کرم گدا را
(کامیون)
- ۷- چو خواهی شوی از خطر در امان
پناهنه شو بر امام زمان(عج)
(کامیون)
- ۸- یارب نظر تو بر نگردد
برگشتن روزگار سهل است
(مینیبوس)
- ۹- یارب تو چنان کن که پریشان نشوم
محاج بـبـیـگـانـه و خـوـیـشـانـ نـشـوم
(اتوبوس)
- ۱۰- هرکه فریادرس روز جزا می‌خواهد
گو در ایام جوانی، به جوانمردی کوش
(وات نیسان)
- ۱۱- عشق یعنی نان ده و از دین مپرس
در مقام بخشش، از آئین مپرس
(کامیون)
- ۱۲- هر کجا زمزمه آب روان می‌شنوم
لب عطشان حسینم به نظر می‌آید
(مینیبوس)

۳۱۴ / تاریخچه اتومبیل در ایران

- ۱۳- جان نثار شاه خراسان (بنز خاور)
- ۱۴- چشم انتظار مهدی (عج) (کامیون)
- ۱۵- ای حجت خدا = ای حجت خدا (مینیبوس، تاکسی، کامیون، اتوبوس)
- ۱۶- ای حبیب خدا = ای حبیب خدا (کامیون، تاکسی، وانت، اتوبوس)
- ۱۷- عشق فقط یک کلام: علی علیه السلام (کامیون)
- ۱۸- یا امیر عرب (مینیبوس)
- ۱۹- برجمال یکه تاز میدان عرب و عجم (محمد مصطفی) صلوان (کامیون)
- ۲۰- صد دفعه بگو ماشاء الله. (بنز خاور)
- ۲۱- یا صاحب الزمان ادرکنی. (کامیون)
- ۲۲- یا یوسف زهراء (س). (کامیون)
- ۲۳- یاد علی عبادت است. (اتوبوس)
- ۲۴- هو یا علی مدد. (کامیون)
- ۲۵- یا امام زاده علی عباس. (مینیبوس)
- ۲۶- یا جده سادات. (اتوبوس)
- ۲۷- یا ماه منیر بنی هاشم ابوالفضل (ع) (مینیبوس)
- ۲۸- یا کریم اهل بیت. (وانت نیسان)
- ۲۹- یا باب الحوائج. (کامیون)
- ۳۰- من مشتعل عشق علیم چکنم = من مشتعل عشق علیم چکنم. (اتوبوس)
- ۳۱- من مشتعل عشق حسینم چکنم = من مشتعل عشق حسینم چکنم. (وانت)
- ۳۲- به علی شناختم من، به خدا قسم خدا را. (کامیون)
- ۳۳- نَصْرُ مِنَ اللَّهِ وَ فَتْحٌ قَرِيبٌ. (کامیون)
- ۳۴- فَاللَّهُ خَيْرٌ حَافِظًا وَ هُوَ أَرْحَمُ الرَّاحِمِينَ. (اتوبوس)
- ۳۵- پشت سر مسافر، گریه شگون نداره. (اتوبوس)
- ۳۶- یا ضامن آهو. (اتوبوس)
- ۳۷- لافتی إِلَّا عَلَى، لاسيف إِلَّا ذوالفار. (تریلی)
- ۳۸- یا شاه چراغ (اتوبوس)

- | | |
|--|--|
| <p>گوش بده برسخنم جالب است
حُبٌ علی ابن ابیطالب است
(تریلی)</p> <p>خورشید فلک، نگین انگشت ر ماست
(خاور)</p> <p>هر یوسفی که یوسف زهرا نمی‌شود
(تریلی)</p> | <p>چونکه سخنان به سخن غالب است
از دُخول تو به باع بهشت
از</p> <p>تا سایه حُجت خدا بر سر ماست
بالای تخت یوسف کنعان نوشته‌اند</p> <p>روز و شب اندر بیابان کار من رانندگیست
از اجل باکی ندارم چون که مولایم علیست
(بنزخاور)</p> |
|--|--|

تبرستان
www.tatrestan.info

کلمات قصار و تکه کلام‌های طنزآور

- ۱- عشق معمار عالم است. (اتوبوس)
- ۲- عاقبت عاشقی... (کامیون)
- ۳- عاقبت فرار از مدرسه... (کامیون)
- ۴- بیا تا قدر یکدیگر بدانیم. (وانت)
- ۵- سه چهار تا = شونزده تا... کی به کیه؟ (کامیون)
- ۶- نگرد! گشتم، نبود. (کامیون)
- ۷- دو چیز در جهان صد اندارد... عیب دار، مُردن گدا! (تریلی)
- ۸- همه از مرگ می‌ترسند، من از مادرزنم! (کامیون)
- ۹- در حسرت دیدار تو آواره ترینم. (تریلی)
- ۱۰- بوق نزن. شاگردم خوابه. (اتوبوس)
- ۱۱- تو نیاشی، در بهدر میشم و گم میشم توی جاده! (کامیون)
- ۱۲- غم عشقت بیابان پرورم کرد. (تریلی)
- ۱۳- داداش، مرگ من یواش! (کامیون)
- ۱۴- سلطان غم، مادر (کامیون)
- ۱۵- رفیق بی‌کلک، مادر (کامیون)

۳۱۶ / تاریخچه اتومبیل در ایران

- ۱۶- شهر من، علی آباد! (وانت نیسان)
- ۱۷- داداش، یواش، تا قبر آآآآ. (مینیبوس)
- ۱۸- غریب آشنا. (بنز خاور)
- ۱۹- عاخصطه. (کامیون)
- ۲۰- عزیزم غم مخور کفشه نداری یکی را می‌شناسم پا ندارد. (مینیبوس)
- ۲۱- همه از مرگ می‌ترسند من از زن صابخونه. (داشبورت تاکسی خطی)
- ۲۲- همه از مرگ می‌ترسند، من از نامرد می‌ترسم! (تریلی) تبرستان
- ۲۳- خر بخر، خاور نخر. (بنز خاور)
- ۲۴- قربونت یواش، فقط عقبمون سالمه! (بنز سواری)
- ۲۵- سرنوشت را کی توان از سر نوشت. (کامیون)
- ۲۶- بچه بودم، نفهم بودم جیم بودم ز مکتب انگار که لولو خورخوره اس قلم و مرکب (مینیبوس)
- ۲۷- تو سربالائی عشقش من به روغن سوزی افتادم! (تریلی)
- ۲۸- در سرازیری عشقت ای صنم ترمز بردیدم! (بنز خاور)
- ۲۹- نیست! اگر دیدی سلام ما را برسان. (کامیون)
- ۳۰- سلام دلاور. نمالی به خاور! (بنز خاور)
- ۳۱- یاور همیشه مؤمن، تو برو سفر سلامت. (بنز خاور)
- ۳۲- سربالائی شرمنده ام، سرپائینی پرنده ام. (تریلی)
- ۳۳- چه رنجی می‌کشد آن کس که انسان است. (تریلی)
- ۳۴- میازار موری که دانه‌کش است. (وانت پیکان)
- ۳۵- برلب جوی نشین و گذر عمر ببین. (کامیون)
- ۳۶- شبگرد تنها. (بنز خاور)
- ۳۷- شبگرد خسته. (وانت نیسان)
- ۳۸- شبگرد بندر. (کامیون)
- ۳۹- اسیر سرنوشت. (بنز خاور)
- ۴۰- شبشکن. (کامیون)
- ۴۱- گر زمانه با تو نساخت تو با زمانه بساز. (وانت نیسان)

- ۴۲- برو قوی شو اگر راحت جهان طلبی
که در نظام طبیعت ضعیف پامال است
(تریلی)
- ۴۳- ز سوزن راه و رسم زندگانی را بیاموز
که خود لخت است و می‌پوشاند تن خلق
(کامیون)
- ۴۴- خداوندا، مرا آن ده که آن به. (وانت نیسان)
- ۴۵- اگر عاشق شدی در شهر غربت
سوار خر بشو، برگرد ولايت
(بنز خاور)
- ۴۶- جانا ز پهلوانی رستم سخن مگو
زیعوا که عشق از همه پهلوان ترست
(مینی‌بوس)
- ۴۷- در حقیقت مالک اصلی خداست
این امانت، بهز دوزی دست ماست
(خاور)
- ۴۸- راه پنهانی میخانه نداند همه کس
جز من و زاهد و شیخ و دو سه رسوای دگر
(تریلی)
- ۴۹- پروانه‌صفت دور جهان گردیدم
نامردم اگر مرد در عالم دیدم!
(خاور)
- ۵۰- ز دست طالع بد، می‌روم شهر به شهر
چون بَدْقامار که تغییر می‌دهد جا را
(تریلی)
- ۵۱- هر که آبادی کند در این جهان
خانه آبادش کنند آیندگان
(داشبورد کرایه خطی)
- ۵۲- به آنان که از ساغر وفا مستند
سلام برسانید هر کجا هستند
(مینی‌بوس)
- ۵۳- رادیات قلیم از عشق تو جوش آورده است
گر نداری باورم، بنگر به روی آمپرم!
(داشبورد کرایه خطی)
- ۵۴- زندگی بدون عشق، مانند پنجاه بدون پنج است. (خاور)
- ۵۵- زندگی بدون عشق، مثل تنبان بدون کشن است. (وانت نیسان)
- ۵۶- در غربت مرگ بیم تنها یی نیست
یاران عزیز آن طرف بیشترند
(خاور)

- ۵۷- به یک دم که آبی توان نوش کرد خدا را نباید فراموش کرد
(تریلی)
- ۵۸- به نام تک مکانیک دلهای تصادفی... (تریلی)
- ۵۹- معرفت را تو ز عباس علی یاد بگیر. (خارور)
- ۶۰- تو محشri، از زانتیا هم سرتی. (وات مزدا)
- ۶۱- تو دست انداز عشقت شافنر بشکستم ای لیلی. (وات پیکان)
- ۶۲- گرگ اجل یکایک از این گله می برد این گله را بین که چه آسوده می چرد!
(اتوبوس)
- ۶۳- روزی از یزدان گرفتن مُفت نیست می دهد روزی! ولی از عمر روزی می برد!
(تریلی)
- ۶۴- صورت نبست در دل ما کینه کسی آئینه هرچه دید، فراموش می کند
(خارور)



فصل چهاردهم

تبرستان
www.tabarestan.info
خودروهای قدیمی

تصاویر تعدادی از اتومبیل‌های قدیمی از زمان قاجاریه تا امروز که به صورت عتیقه درآمده‌اند، همراه با بعضی مشخصات آنها را در این فصل می‌بینید.



تبرستان
www.tabarestan.info

کالسکه ناصری. این کالسکه قدیمی ترین کالسکه سلطنتی موجود در ایران است که حدود ۱۲۰ سال پیش در کارگاه «واگن فابریک» واقع در شهر وین پایتخت اتریش ساخته شده. رنگ اولیه آن زرشکی بود که در دوره پهلوی به رنگ طلایی درآمد. این همان کالسکه‌ای است که وقتی ناصرالدین شاه در حرم حضرت عبدالعظیم (ره) توسط میرزا رضای کرمانی ترور شد وی را به حالت نشسته در همین کالسکه قرار داده و به کاخ گلستان آوردند تا مردم متوجه کشته شدن شاه نشوند.



تبرستان
www.tabarestan.info

۳۲۲ / تاریخچه اتومبیل در ایران



تبرستان
www.tabarestan.info

کالسکه تاجگذاری. این کالسکه معروف به کالسکه تاجگذاری است که در سال ۱۳۴۶ شمسی برای تاجگذاری محمد رضا پهلوی به «ژوژف کلیف مال» اطربی سفارش داده شد. از این کالسکه در مراسم رسمی مثل تاجگذاری، جشن‌های ۲۵۰۰ ساله و استقبال از سران برخی از کشورها استفاده می‌شد. در مراسم رسمی هشت اسب سفید آن را به حرکت در می‌آوردن.



۳۲۴ / تاریخچه اتومبیل در ایران



تبرستان
www.tabarestan.info

سیلورگوست، رولزرویس سیلورگوست از قدیمی‌ترین اتومبیل‌های سلطنتی است که به درخواست احمدشاه قاجار از کارخانه رولزرویس خریداری شده.

از ویژگی‌های جالب توجه این اتومبیل آن است که هم با هندل و هم با سویچ روشن می‌شود. مجسمه فرشته بالدار در جلوی کابوت این مدل که سه‌میل اتومبیل‌های رولزرویس است توسط «چارلز سایکس» طراحی گردیده است.



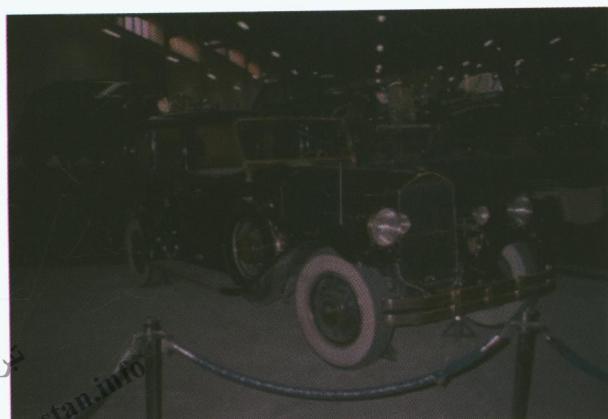


تبرستان
www.tabarestan.info

فانتوم ۴ این اتومبیل روپرسویس خودرویی افسانه‌ای است که بدون شک از کم نظریترین اتومبیل‌هاست. از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۵۶ میلادی فقط ۱۸ دستگاه از آن ساخته شده و تنها یک دستگاه آن ضدگلوه بوده که در موزه خودرو ایران موجود است. سه دستگاه از این اتومبیل نیز در کلکسیون ژنرال فرانکو (اسپانیا) نگهداری می‌شود. مسئله قابل توجه در مورد اتومبیل فانتوم ۴ استفاده از قوی‌ترین موتورهای روپرسویس است. موتور تخت، اسیلندر با ظرفیت ۵۷۵ سی سی و سرعت آن حداقل به ۶۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد.



۳۲۸ / تاریخچه اتومبیل در ایران



لیموزین (اتومبیل رضا شاه، مدل ۱۹۲۸). این اتومبیل یکی از زیباترین مدل‌های کارخانه پیروزآرو در دهه ۳۰ میلادی است. اتفاق این اتومبیل لیموزین است. از ویژگی‌های اتومبیل‌های لیموزین، جدا بودن کابین راننده است. موتور این اتومبیل ۶ سیلندر خطی است این اولین اتومبیلی است که برای روشنایی بهتر چراغ جلوی آن بروی گلگیرها منتقل شد.

۳۲۹ / خودروهای قدیمی



تبرستان
www.tabarestan.info

۳۳۰ / تاریخچه اتومبیل در ایران



تبرستان
www.tabarestan.info

موریس اکسفورد، اتومبیل موریس اکسفورد از قدیمی‌ترین اتومبیل‌های موجود در موزه خودرو است. از نظر ظاهری تقریباً شبیه کالسکه است. این مدل اولین محصول کمپانی موریس می‌باشد و تولید آن از سال ۱۹۱۲ میلادی شروع شد. به خاطر طراحی گرد رادیاتور آن به این مدل لقب «دماغ گاوی» را دادند. موتور این خودرو ۴ سیلندر بوده و ظرفیت آن ۱۸۰ اسی سی و ده اسب بخار قدرت آن است.

خودروهای قدیمی / ۳۳۱



۳۳۲ / تاریخچه اتومبیل در ایران



تبرستان
www.tabarestan.info

بنز K 500K. اتومبیل 500K از نادرترین و پُرقدرت‌ترین اتومبیل‌های موجود در دنیا در زمان خودش بود که در سال ۱۹۳۴ میلادی تولید شد. سرعت آن بالغ بر ۲۰ کیلومتر در ساعت بود. می‌گویند که اتوبان برای اولین بار برای حرکت این ماشین طراحی شد و بهمین خاطر به آن «بنز اتوبان» هم گفته می‌شد. موتور آن ۸ سیلندر خورجینی است و از نمونه‌های نادر این مدل در دنیاست و از ارزش بسیار زیادی برخوردار است.

خودروهای قدیمی / ۳۳۳



۳۳۴ / تاریخچه اتومبیل در ایران



تبرستان
www.tabarestan.info

کرایسلر C-300. این اتومبیل یکی از محبوب‌ترین و مطلوب‌ترین اتومبیل‌های کرایسلر در نزد کلکسیونرهاست. نمونه موجود مدل (هاب تاپ کوپه دودر) در بین بقیه کرایسلرهای C-300 منحصر به فرد است، طراحی آن توسط ایتالیا انجام شده و امکاناتی نظیر یخچال، سیستم گرامافون، رطوبت‌سنج و دماستنج می‌باشد. سیستم برق توسط ۲ باتری یکی برای اتومبیل و دیگری برای یخچال است. موتور آن ۸ سیلندر خورجینی با حجم ۵۴۲۳ سی‌سی و قدرت ۳۰۰ اسب بخار است و زمانی قادر تمندترین اتومبیل سال آمریکا بوده است.





تبرستان
www.tabarestan.info

لامبورگینی کانتاچ، این اتومبیل یکی از زیباترین مدل‌های سوپر استار موزه خودروست. که یکی از نمونه‌های رویای عاشقان سرعت می‌باشد. حداقل سرعت آن ۲۸۲ کیلومتر در ساعت، ظرفیت موتور ۱۶۷۵ سی و قدرت آن ۳۷۵ اسب بخار و شتاب صفر تا صد آن حدوداً ۵/۶ ثانیه است. موتور آن ۱۲ سیلندر خورجینی با بادامک‌های ۴ قلو و سوپاپ‌های ۴ قلو می‌باشد و در سال ۱۹۷۴ میلادی قدم به عرصه اتومبیل‌های پُرسرعت گذاشت.





تبرستان
www.tabarestan.info

پنتر لیزور. این اتومبیل در موزه خودرو منحصر بهفرد می‌باشد زیرا از این اتومبیل فقط همین یک دستگاه ساخته شده است. موتور آن ۶ سیلندر خطی جگوار و حجم موتور آن ۴۲۳۵ سی سی و حداکثر سرعت آن ۱۴۰ کیلومتر در ساعت است. طراحی خاص بدن آن از نکات قابل توجه است.

خودروهای قدیمی / ۳۳۹





تبرستان
www.tabarestan.info

پورشه بنز فولکس واگن، این مدل از نمونه‌های منحصر به‌فردی است که توانست سه شرکت معروف آلمانی یعنی «دایملر بنز، پورشه و فولکس واگن» را کنار هم قرار داده و با هم محصولی مشترک را تولید کنند. این اتومبیل به‌سفارش صدراعظم آلمان ساخته شده و به‌ویژه ایران هدیه داده شد. این اتومبیل دارای دو سویچ است. سویچ نقره‌ای که کوتاهتر است با سیستم کنترل الکترونیکی کار می‌کند و حداکثر سرعت آن با این سویچ ۳۰ کیلومتر در ساعت است و سویچ طلایی که با آن سرعت اتومبیل به ۱۷۰ کیلو در ساعت می‌رسد. قدرت موتور آن ۸۰ اسب بخار در روز ۴۹۰۰ دور در دقیقه است.



۳۴۲ / تاریخچه اتومبیل در ایران



بنز مدل 170S بنزین سوز - سال ساخت: ۱۹۵۲

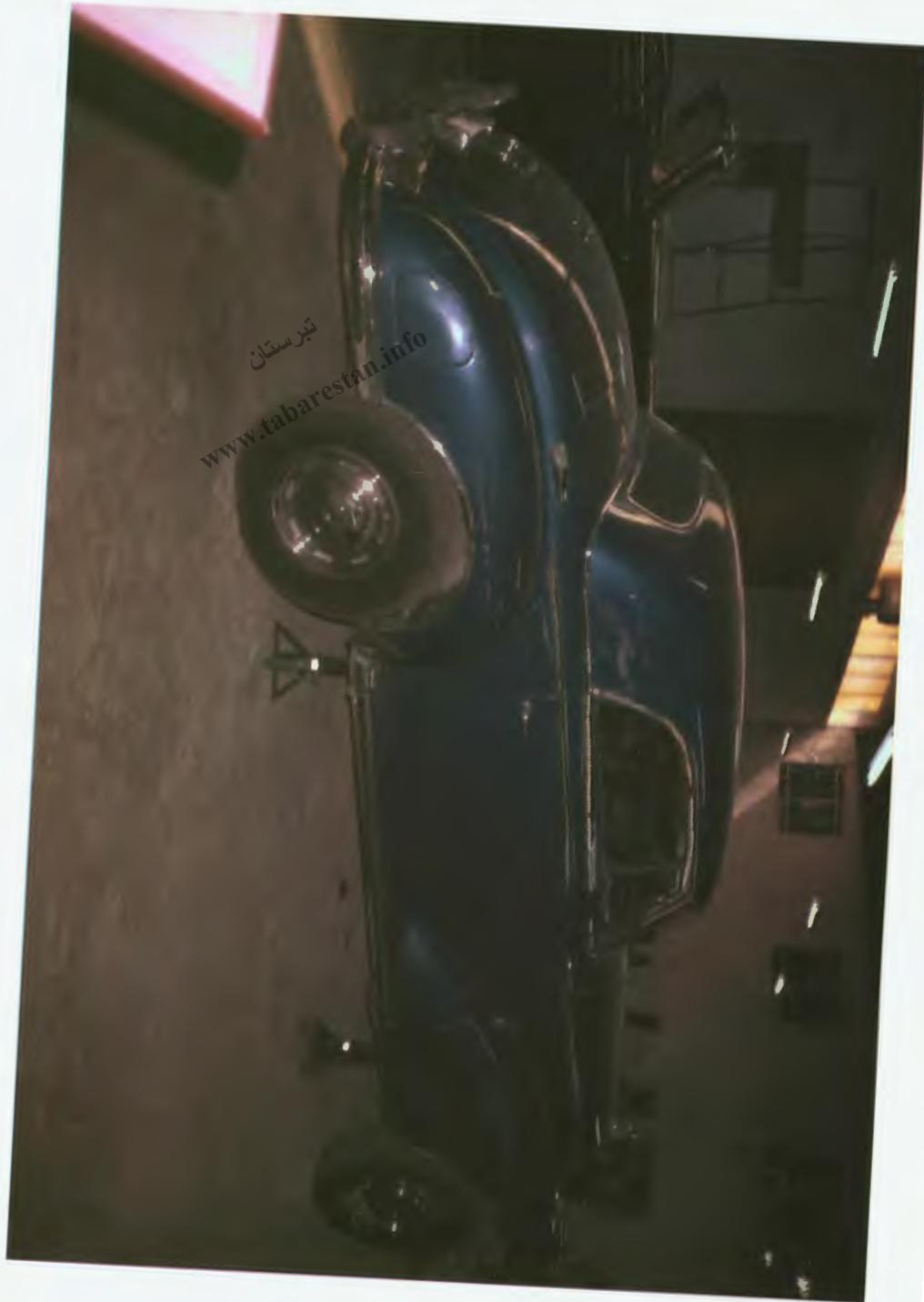
تبرستان
www.tabarestan.info

۳۴۳ / خودروهای قدیمی





تبرستان
www.tabarestan.info



تبرستان
www.tabarestan.info



خودروهای قدیمی / ۳۴۷



تبرستان
www.tabarestan.info



خیابان فردوسی: تاکسی گلگیر سفید نزدیک ۱۸۰ و تاکسی نارنجی در اول دهه ۴۰

میدان هنرپیشه از نمای پشتی: ۳ مدل تاکسی شامل تیزیک، ۱۷۰ مدل اتوبوس شامل اتوبوس سفید و تاکسی نارنجی در اوایل دهه ۴۰ می باشد.



به پایان آمد این دفتر، حکایت همچنان باقی... به آخر حکایت «این اтолی که من میگم» رسیدیم. حکایتی که با همه کمی‌ها و کاستی‌ها و ناشی‌گری‌ها... که شاید نتیجه نداشتن تصدیق‌نامه قلمزنی باشد به پایان رسید و برگی از تاریخ یک پدیده و یا بهتر بگوییم صنعت، از صبح پیدایش تا عصر حاضر ورق زده شد، البته در مملکت خودمان؛ به‌امید آن که، هرچند نارسا و ضعیف، توانسته باشم ^{نهایتاً} خواننده عزیز و باذوق را در جریان شکل‌گیری و تکامل سیستم حمل و نقل توسط اتومبیل در ایران قرار داده باشم.

هرچند که خیلی دوست داشتم آماری از کسانی که در این مملکت از کنار همین ماشین‌های کوچک و بزرگ نان می‌خورند را به دست می‌آوردم، ولی یک روز که برای پیداکردن اولین لوازم یدکی فروش و اولین اوراقچی به خیابان امیرکبیر و چراغ‌برق رفته بودم و سری هم به پاساز کاشانی زدم احساس کردم این دیگر از کارهای ناشدنی است، و شاید از عُهده دولت هم، چنین کاری حتی در همین تهران برنيايد، چه رسد به سراسر ایران بزرگ، و یاد شعری از حضرت مولانا افتادم که می‌فرماید:

آب دریا را اگر نتوان کشید هم بقدر تشنگی باید چشید

شاید اگر عمری باقی بود، این کتاب را بسیار جامع‌تر و کامل‌تر در اختیار علاقمندان قرار دهم. به امید آن روز.

در خاتمه، جا دارد از زحمات تنها شاگرد خلف مرحوم استاد جعفر شهری، دوست ارجمند حناب آقای ناصرالله حدادی که در اثر تشویق‌ها و پیگیری‌های مداوم و راهنمائی‌های ایشان، مطالب این کتاب جمع‌آوری و تدوین گردید و همچنین کلیه کسانی که استاد و مدارک خانوادگی خود را در اختیار این جانب قرار دادند تشکر و سپاسگزاری نمایم. خداوند یار و نگهدار تان به ویژه هنگام رانندگی.

عباس حسینی

تبرستان
www.tabarestan.info
نمايه نامها

- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، ۹، ۶۹، ۲۰۶
۲۰۸
- اعلمالدوله، ۲۳، ۲۷۷
- افخمی، سرتیپ حمید، ۲۷۷
- افسری فر، سرهنگ، ۲۷۷
- افشار، ایرج، ۹
- اکبرمیرزا صارمالدوله، ۵۳
- الیزابت دوم، ۱۹
- امیرانصاری، سرتیپ ناصر، ۲۷۷
- امیرکبیر، میرزا تقی خان، ۳۳
- امیرخوانساری، هوشنگ، ۲۰۵، ۲۰۸، ۲۱۲
- امینالسلطان، ۵۱
- امینالضرب، ۵۳
- امینی، علی، ۱۸۷
- انشاء، ناصرخان، ۱۰۶
- اوراقچی، حاج ایرج، ۲۸۶
- اوزار، حاج عزت، ۱۶۴
- اوسمذیع، ۲۸۸
- اوسمذعلی، مشدعلی، ۲۹۰، ۲۹۴
- آزاد، سرهنگ على اکبر، ۲۷۷
- آصف وزیری، پاسیار، ۲۳۹
- آ GAMحمد خواجه، ۵۴
- آلن، هاری، ۱۸۵
- اتابک اعظم، ۵۱
- اتحادیه، نصرالله، ۱۲۵
- احتسابالملک، محمدتقی خان، ۲۱۴
- احمدآقا اکرمی، ۲۳۰
- احمدخان لیستر، ۱۶۴، ۲۹۷
- احمدشاه قاجار، ۷۰، ۷۱، ۱۰۷، ۱۳۳، ۱۴۹، ۱۴۹
- احمدی، مرتضی، ۱۳۷، ۱۴۵
- ادیبالملک، ۲۱۴
- استاد قادر، ۲۸۸
- استاد گرجی، ۱۶۵
- استقامت، حسین، ۲۸۶
- اسدالله وارنه (طانقی، اسدالله خان)، ۱۶۲، ۱۶۴
- اسدی منش، ۱۰۴
- اصلان، ۲۸۸

- | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|
| حاج امینالضرب، | ۵۳ | اوسمحمدود، | ۲۸۹ |
| حاج رضاگاندی، | ۲۸۸، ۲۸۶ | اولدز، | ۳۰۰ |
| حاج میرحسین چمامی، | ۲۹۰ | بازرگان، مهندس مهدی، | ۲۵۷ |
| حاج نصرالله کربلاشی، | ۲۸۷، ۲۸۶ | bastani parizy، | ۱۶ |
| حیب‌الله خان عدل، | ۵۸ | بدیع‌زاده، الهه، | ۱۳۷، ۱۳۹ |
| حیب‌الخان نوری، | ۲۸۹ | بدیع‌زاده، جواد، | ۱۴۰، ۱۳۹، ۱۳۷، ۱۳۶ |
| حدادی، نصرالله، | ۱۳۷، ۱۳۷ | براؤن، ساموئل، | ۲۹۹ |
| حسن هندي، | ۲۲۵، ۲۲۱، ۲۲۲ | بلوري، حاج آقا، | ۲۸۱ |
| حسینی بلاغی، سیداحبت، | ۲۹ | بنز، کارل فریدریش، | ۳۰۰، ۲۹۹ |
| حسینی، عباس، | ۳۴۷، ۱۲ | بوatal، فابیوس، | ۲۹، ۹ |
| حضرت عبدالعظیم، | ۹، ۱۰، ۱۸، ۲۲، ۲۳، ۲۹ | بودزمهری، سرتیپ کریم، | ۱۵۰، ۱۳۶ |
| | ۳۲۰، ۵۲ | بوسو، پییر، | ۲۹۶ |
| حیدرعمواوغلى، | ۵۳ | بهبودی، سلیمان، | ۲۹۶، ۲۹۷ |
| حیدری، سرتیپ، | ۲۷۷ | بهنام، فتح‌الخان، | ۲۷۶ |
| خاتمی، سرتیپ محمد، | ۲۷۷ | بیات‌علی، | ۲۰، ۱۹ |
| خانلرخانی، منوچهر، | ۲۸۸ | پاشاختیار، سرتیپ، | ۲۷۷ |
| خُرمی، دکتر حسام الدین، | ۸۲ | پانهارد، رنه، | ۳۰، ۱ |
| خیامی، احمد، | ۱۷۷، ۱۸۰ | پدرثانی، حاج ماشاء‌الله، | ۲۸۱ |
| خیامی، حاج علی‌اکبر، | ۱۷۶ | پرسوک، علی، | ۲۷۹ |
| خیامی، محمود، | ۱۷۷ | پرسوک، محمدحسن‌خان، | ۲۸۱ |
| خیامی، مرضیه، | ۱۷۷ | پرنیسیپ، گاوریلو، | ۲۶۶ |
| دانزه، | ۲۹۰ | پروین، | ۲۰۲ |
| داور، علی‌اکبرخان، | ۲۰۹ | پوتیورک، | ۲۶۶ |
| دایملر، | ۴۷ | پولیاکف، لازار، | ۲۰۶، ۵۱ |
| دخاوتسکی، الکساندر، | ۲۷۹ | پهلوی، محمدرضا، | ۳۲۲ |
| درگاهی، سرهنگ محمدخان، | ۸۳، ۸۲، ۴۳، ۴۴ | جرج سوم، | ۱۷ |
| درویشخان، | ۲۶۴ | جریریان، حاج‌حسین، | ۱۹۶ |
| دواچی، عباس، | ۱۶۴ | جهانبانی، هلن، | ۲۸۵، ۲۸۴ |
| دوشس هترک، | ۲۶۶ | چمامی، آقامیرحسین، | ۲۹۰، ۲۸۹ |
| دیزل، رُذْلف، | ۳۰۴ | حاتمی، علی، | ۲۱۴ |
| رحمانی‌نژاد، عباس، | ۱۱۷ | حاج آقا فرسائی، | ۲۸۶ |
| رحیمی‌پور، اکبر، | ۲۷۹ | حاج آقا منصوری، | ۲۹۲ |
| رحیمی، سپهبد، | ۲۷۷ | حاج احمد لاستیکی، | ۲۹۴ |
| | | حاج اسدالله‌خان، | ۲۸۸ |

- عبدالله میرزا داراثی، ۱۹
 عسگرپور، حاج پرویز، ۲۹۴، ۲۹۵
 علام الدوله، ۶۷
 علوی مقدم، سرلشکر، ۱۵۷
 علی اکبرخان، ۲۴۳
 علیشاه، ۴۳
 عمودی، ۱۶۶
 عین السلطنه، ۸۱
 غفاری، سرهنگ نصرالله، ۲۷۷
 غلام حبیب خان، ۶۸
 فاطمی، سرهنگ حبیب الله، ۲۷۶
 فتح الله خان بهنام، ۸۱
 فتحعلی شاه قاجار، ۹
 فخر الدوله، ۱۸۷، ۱۸۹
 فراشبادی، حاج علی خان، ۲۱۴
 فردیک، ۱۸
 فردیک نهم، ۱۹
 فردیناند، فرانسوی، ۲۶۶
 فرزین، حسین، ۱۵۹
 فرماننفرما، عبدالحسین میرزا، ۵۳، ۲۴۵
 فروهر، ابوالقاسم، ۲۰۹
 فرهادی، دکتر منوچهر، ۲۱۱
 فرید، محسن، ۲۰۱
 فورد، هانری، ۴۷
 فولادی، ۱۱۸
 قاسم خان والی، ۷۰
 قالیباف، محمد باقر، ۲۱۶
 قدس محمدی، حاج محمد تقی، ۲۸۱
 کاشف السلطنه، ۲۲
 کاظم حاجی کاظم، ۲۸۹
 کاکس، سرپرسی، ۲۷۲
 کامران میرزا، نایب السلطنه، ۶۸
 کریس، ۴۷
- رضاشاه (رضاخان سردار سپه)، ۱۹، ۲۸، ۲۵، ۱۹، ۲۹، ۳۹، ۴۳، ۳۹، ۳۳، ۵۳، ۵۷، ۸۲، ۱۰۴، ۱۰۷، ۱۱۰، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۲، ۱۴۳، ۱۴۴، ۱۴۵
 رنو، لونی، ۲۹۵
 روحانی، غلام رضا (اجنه)، ۱۳۷، ۱۳۶، ۱۶۲، ۱۶۵، ۱۸۹
 روحبخش، ۱۴۵
 زاهدی، سپهد، ۱۵۱
 ژنرال فرانکو، ۳۲۶
 سپهری، سهراپ، ۳۱۹
 سراجیان، حاج جواد، ۱۵۱
 سردار همایون، ۷۰
 سوری، محمد، ۲۰۹
 سرهنگزاده، کورس، ۲۰۲
 سریک، ۲۶۷
 سعدی افشار، ۲۰۴
 سلطان منصور خان وقار، ۲۷۶
 سهراپ خان ارمینی، ۷۰
 سهیلی، مهدی، ۱۴۶، ۳۰۵
 سیدی، زهرا، ۱۷۷
 شارل دوگل، ۲۱۴
 شاه عباس، ۱۷
 شمامی، محمد علی، ۱۳۵
 شهرستانی، سرتیپ جواد، ۲۷۷
 شهروی، سرتیپ، ۲۷۷
 شهری، جعفر، ۲۵، ۱۰۷، ۱۳۷
 شیرانی، تیمسار ناصرقلی، ۲۷۷
 صحرانور، حاج صادق، ۱۳۲
 صمیمی فر، سرهنگ، ۲۷۷
 صولت نظام، ۷۰
 ظل السلطان، ۵۳، ۲۰
 عباسقلی خان، ۶۸
 عبدالحسین خان، ۶۸

۳۵۴ / تاریخچه اتمبیل در ایران

- مقدم، حسن، ۲۱۴
 مقدم، محسن، ۲۱۴
 ملک فیصل، ۲۹
 مهدی خان کاشی، ۵۴
 مهدیقلی خان مجdal الدوله، ۱۹
 مهدب السلطنه، ۳۴
 مهرناش، سریاسبان، ۲۳۷
 میرزا آقاجان، ۲۸۶
 میرزا احمد، ۲۲۹، ۲۲۷، ۲۲۵، ۲۲۴
 میرزا رضایی کرمانی، ۱۸، ۳۲۰
 میرزا محمد علی حاج حسن، ۲۸۶
 میرسپاسی، سید احمد، ۷۰۷
 میرعمادی، سریاسبان، ۲۳۷
 میشنل، ادوارد، ۲۹۰
 نادر شاه، ۱۰۳
 ناصرالدین شاه قاجار، ۹، ۱۰، ۱۸، ۱۶، ۱۹، ۲۰، ۲۱۳، ۶۸، ۲۹
 ناصرخان انشاء، ۱۰۴، ۱۰۵
 نصر الدوله فیروز، ۵۷
 نصیری، سرتیپ، ۲۷۷
 نوبهار، اصغر، ۱۹۸
 نوریخش، مسعود، ۱۴۹
 نوروزی، سرلشکر، ۲۷۷
 نوری چماقی، ۲۹۰
 نوریفر، سرهنگ، ۲۷۷
 نیکانجام، آقا حبیب، ۲۸۶
 نیکپی، ۲۴۳
 وارنه ← مسیو وارنه
 وثوق الدوله، میرزا حسن، ۵۳، ۱۰۷
 وثیق، تیمسار، ۲۷۷
 وحدانی، ۲۳۹
 وریا، ۲۱۵
 وستادهل، ۶۷، ۷۱، ۷۰، ۷۵، ۱۰۴
 وقار الدوله، سرهنگ منصورخان، ۲۷۷، ۲۷۶
- کریمی، نصرت، ۴۳
 کلارک، لوئی، ۳۰۳
 کلیفمال، ژوزف، ۳۲۲
 کلین، مسیو، ۷۵، ۸۱
 کمال الملک، ۲۱۴
 کنت دومونت فورت، ۷۰، ۶۸
 کوریلن، ۵۲
 کوک، هان، ۲۵۳
 کونیر، نیکولا، ۴۷
 گلشانیان، عباسقلی، ۲۰۹
 لنالی، سرهنگ رضا، ۲۷۷
 لوسوار، امیل، ۳۰۱
 لونوار، اتین، ۴۷
 لویدز، ادوارد، ۲۰۵
 لینکلن، آبراهام، ۵۰
 مبلیران، ۱۸۱
 مترجم الملک، ۲۷۴
 محبوبی اردکانی، حسین، ۲۰۸
 محسن خان امین الدوله، ۱۸۹
 محمد تقی خان مکانیسین، ۲۷۹، ۲۷۴
 محمد خان، ۲۲۹
 محمد علی شاه، ۲۲، ۱۳۳
 مستوفی، منصورخان، ۲۷۹
 مسیو کلین، ۲۷۴
 مسیو وارنه، ۵۱، ۱۶۴، ۱۶۲، ۵۸
 مشکوکی، سرهنگ، ۲۷۷
 مشیر الدوله، ۵۳
 مظفر الدین شاه قاجار، ۹، ۱۵، ۲۰، ۵۰، ۵۱، ۵۳، ۵۴، ۱۸۹، ۱۳۳
 مظفرخان اعلم، ۷۰
 معتمدی، محسن، ۱۶۶
 معزی، حاج محمد آقا، ۱۳۲، ۲۸۶
 معیرالممالک، ۱۷
 معین التجار، ۱۳۳

نمايه نامها / ۳۵۵

- | | | |
|---------------------|-----|---------------------------------|
| پيرم خان، ۶۹ | ۷۰ | هاشميان، سرهنگ، ۲۷۷ |
| يراقچيان، سرهنگ، | ۲۷۷ | هرشفيلد، تiber، ۲۶۷ |
| يمين السلطنه، | ۵۱ | هmanyonfer، سرتيب فرج الله، ۲۷۷ |
| يوحنا، | ۲۸۹ | هوگو، ويكتور، ۱۲ |
| يوسفى، حاج على آقا، | ۲۸۹ | هيتار، ۱۲ |
| | | ياور غفارى، ۲۴۰ |

تبرستان
www.tabarestan.info

تبرستان

نمایه شرکت‌ها، ادارات و سازمان‌ها

www.tabarestan.info

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| بیمه آسیا، ۲۰۹ | اتوتکل، ۱۵۱ |
| بنز تور، ۱۵۱ | اتوعدل، ۱۶۴ |
| بنیاد مستضعفان، ۸۲ | اداره آلات ناقله، ۱۰۴ |
| بیمه آبروز، ۲۰۹ | اداره احتسابیه، ۶۸ |
| بیمه آلیانس، ۲۰۸ | اداره اطفاییه، ۲۱۵ |
| بیمه امید، ۲۰۹ | اداره بلدیه (شهرداری)، ۲۲ |
| بیمه ایران، ۲۰۹ | اداره راهنمائی، ۱۹۶ |
| بیمه ایران و امریکا، ۲۱۲ | اداره صحیه، ۱۰۴ |
| بیمه بازرگانی آریا، ۲۰۹ | اداره نظامیه (شهربانی)، ۵۸ |
| بیمه پارس، ۲۰۹ | ۶۹، ۶۸، ۷۰، ۷۱ |
| بیمه توان، ۲۱۲ | ۲۱۳، ۱۹۰، ۱۶۲ |
| بیمه تهران، ۲۱۲ | ۱۰۴، ۸۲ |
| بیمه حافظ، ۲۱۲ | ۸۱، ۷۵، ۷۴ |
| بیمه دانا، ۲۱۲ | ۲۷۹، ۲۷۴، ۲۷۲ |
| بیمه رویال، ۲۰۸ | ۲۴۵، ۲۲۰، ۲۱۹ |
| بیمه ساختمان و کار، ۲۰۹ | ۲۹۶، ۲۸۱ |
| بیمه شرق، ۲۰۹ | ایران ناسیونال، ۱۷۵ |
| بیمه شوروی اینگستراخ، ۲۰۸ | ۱۷۶، ۱۷۷، ۱۷۹، ۱۷۰ |
| | ب. ب. تاکسی، ۱۸۷ |
| | ب. ب. فورد، ۱۸۹ |
| | بریتیش اند، ۲۰۶ |
| | بریتیش پترولیوم، ۱۶۸ |

- | | |
|--|--|
| کارخانه ماکی، ۲۸۹ | بیمه فنیکس، ۲۰۸ |
| کارخانه نساجی اصفهان، ۱۶۴ | بیمه لویدز، ۲۰۸ |
| کارخانه «واگن فابریک»، ۱۸ | بیمه ملی، ۲۰۹ |
| کارگاه لایت، ۲۹۰ | بیمه وارسیز، ۲۰۸ |
| کرایسلر، ۱۷۹ | بیمه یورکشاير، ۲۰۸ |
| کمپانی بنز، ۲۹۹ | پامنار، ۶۹ |
| کمپانی بی - اف - گودریچ، ۲۹۰ | پرس - آذ - نفت، ۱۶۸ |
| کمپانی بیوک، ۳۰۴ | پورشه، ۳۴۲ |
| کمپانی چنرال موتورز، ۱۷۳، ۱۸۵، ۳۰۱، ۳۰۰، ۱۸۵ | پیکان شهر، ۱۷۵ |
| کمپانی دایملر، ۴۷ | تالبوت، ۱۷۹ |
| کمپانی دایملر بنز، ۳۴۲ | تجارتخانه رودیتی، ۲۰۶ |
| کمپانی دوج، ۲۵ | تجارتخانه و سرویس حمل و نقل نصرت‌الله |
| کمپانی رنو، ۵۰ | اتحادیه، ۱۲۴ |
| کمپانی سیتروئن، ۲۹۹ | تی‌بی‌تی، شرکت مسافربری، ۱۷۷ |
| کمپانی سورلت، ۲۵ | دارالفنون، ۷۰ |
| کمپانی فورد، ۲۵، ۴۷، ۵۰، ۷۵ | رامبلر، ۱۷۳ |
| کمپانی فولکس واگن، ۳۴۲ | سازمان انکا، ۱۰۶ |
| کمپانی فیات، ۱۷۳، ۲۵ | سرویس حمل و نقل تجارتخانه کازرونی، ۱۲۶ |
| کمپانی موریس، ۳۳۰ | شرکت ت ت ت، ۱۲۵ |
| کمپانی ولوو، ۳۰۲ | شرکت چنرال موتورز، ۳۰۱ |
| کمیسری بازار، ۶۹ | شرکت روت، ۱۷۵ |
| کمیسری کوچه چارسوق، ۶۹ | شرکت سایکا، ۱۷۳ |
| کمیسری محله چاله‌میدان، ۶۹ | شرکت سهامی بار، ۱۲۷، ۱۲۸، ۱۲۸ |
| کمیسری محله سنگلچ، ۶۹ | شرکت نفت انگلیس، ۱۶۷ |
| کمیسری محله شهر نو، ۶۹ | شرکت واحد، ۱۵۷ |
| کمیسری محله عودلاجان، ۶۹ | شرکت ولد مارین چنرال و ویکتوریا، ۲۰۸ |
| لوان‌تور، شرکت مسافربری، ۱۷۷ | شهربانی ← اداره نظمه |
| مدرسه تابنی، ۲۲۷ | عدلیه (دادگستری)، ۲۱۳ |
| مدرسه تکمیلی، ۲۲۷ | کارخانجات ایران خودرو، ۱۷۶ |
| مدرسه صاحب‌منصبی، ۲۲۷ | کارخانه گالاش‌سازی، ۱۶۴ |
| مدرسه وکیلی، ۲۲۷ | کارخانه لاستیک البرز، ۲۹۲ |
| موسسه حمل و نقل فولادی، ۱۲۴ | کارخانه لاستیک بارز، ۲۹۲ |
| موسسه فولادی و پسran، ۱۱۸ | کارخانه لاستیک چنرال، ۲۹۲ |
| وزارت مالیه، ۱۱۰ | کارخانه لاستیک دنا، ۲۹۲ |
| وستون استرالیا اینسورانس کمپانی لیمیتد، ۲۰۶ | کارخانه لاستیک سازی میشن، ۱۹۲، ۲۹۰ |
| | کارخانه لاستیک کیان تایر، ۲۹۲ |



از زمان ورود لویین اتومبیل به ایران در زمان مظفر الدین شاه قاجار تا به امروز بیش از پانصد و پانزده هزار دستگاه اتومبیل و اتوبوس رانی در ایران وجود دارد. این کتاب تاریخ مصوری است از اتومبیل و اتوبوس رانی در ایران از پیش از تأسیس اولین اتومبیل و اتوبوس رانی در طهران قديم تا كالاسکه های سلطنتی و ماشین های آخرين مدل دربار و تپوز نگاهي به شكل گيری قواتين راهنمایين و رانندگی و احتماف مرتبه با اتومبیل همراه با شکل گيری خطوط تاكسي رانی، اتوبوس رانی، ماشین های اداره پست، اتوبوس

اتشانی و ...



9 789846 895775