



این اتولی که من میگم ...

تاریخچه اتومبیل در ایران

عباس حسینی

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 سنگلج و
چهارراه حسن آباد.



فهرست

۹	درد دلی با طهرانی‌ها؛ اتول، یا بلای ناگهانی
۱۵	مقدمه
۱۷	فصل اول: کالسکه، درشکه، واگن اسبی، دلیجان، تُرمطاس، تَریکا، فورقان
۲۲	اولین اعلامیه عبور و مرور آلات ناقله
۲۳	اولین خودروی عمومی درون‌شهری (تراموای اسبی یا واگن اسبی)
۲۹	ماشین دودی - اولین خودروی عمومی برون‌شهری در زمان قاجاریه
۳۳	۱- اولین مالیات بر وسائط نقلیه و مسافری برای ورود و خروج از طهران و اولین ایستگاه عوارضی
۳۴	۲- قانون مالیات برنواقل شهری
۳۶	۳- لایحه قانونی اصلاح قانون وسائط نقلیه مصوبه پنجم شهر ربیع‌الاول ۱۳۳۸
۴۳	نظامنامه درشکه‌های عمومی
۴۷	فصل دوم: و اما این اتولی که من میگم:.....
۵۸	چگونگی پیدایش اصطلاح «اتومبیلچی»
۶۳	اولین مکانیک‌ها و اتومبیلچی‌های ایران
۶۷	فصل سوم: وستداهل (وستاهل) سوئدی
۶۹	نظمیه بعد از مشروطه
۷۰	اولین آئین‌نامه (نظامنامه) رانندگی اتومبیل در ایران
۸۲	نظام‌نامه وستداهل
۱۰۳	اولین کارشناس ایرانی و مسؤول دایره آزمایشات رانندگی
۱۰۷	هجوم کمپانی‌های اتومبیل‌سازی به ایران
۱۱۰	آمار و ارقام تعداد وسائط نقلیه در دهه اول حکومت رضاشاه و قیمت آن‌ها
۱۱۰	اتومبیل‌های وارده

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 پمپ‌بنزین‌ها در تهران..... ۱۶۷

افتتاح اولین پمپ بنزین در تهران..... ۱۶۸

فصل ششم: اولین اتومبیل موتناژ 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 آبپاش) در تهران..... ۲۱۵

فصل دهم: اخذ جرائم - اجرائیات (از ۳ قران تا ۳۰ هزار تومان جریمه)..... ۲۱۹

مبالغ جریمه..... ۲۲۱

قانون سبقت ممنوع..... ۲۴۴

سیگنال یا علامت دادن با دست توسط رانندگان هنگام رانندگی به جای چراغ راهنما!..... ۲۴۵

فصل یازدهم: تصادفات..... ۲۵۳

اولین قربانیان تصادفات اتومبیل در دنیا..... ۲۵۳

اولین تصادف منجر به مرگ در ایران..... ۲۶۴

نحس‌ترین اتومبیل دنیا..... ۲۶۶

اتومبیل ولیعهد اطریش..... ۲۶۶

فصل دوازدهم: اولین‌ها..... ۲۷۱

اولین گواهینامه رانندگی در دنیا..... ۲۷۲

اولین شماره‌گذاری و صدور تصدیق‌نامه اتومبیلچی‌گری در ایران..... ۲۷۲

اولین مکانیک رسمی ایران..... ۲۷۴

اولین رئیس راهنمایی و رانندگی تهران (شعبه آلات ناقله)..... ۲۷۶

اولین ماشین آمبولانس در تهران..... ۲۷۷

اولین آموزشگاه رسمی تعلیم رانندگی در تهران..... ۲۷۹

اولین چراغ‌های راهنمایی در تهران..... ۲۸۲

اولین راننده زن ایرانی..... ۲۸۴

اولین اوراقچی‌ها در خیابان چراغ‌برق تهران..... ۲۸۶

اولین لوازم یدکی فروش در خیابان چراغ‌برق..... ۲۸۶

اولین باطری‌ساز و فروشنده باطری اتومبیل..... ۲۸۸

اولین تشک‌دوزی اتومبیل..... ۲۸۸

اولین کمک‌فنر‌ساز و جلو‌بندی‌ساز..... ۲۸۸

اولین صافکار اتومبیل در ایران..... ۲۸۸

اولین نقاش اتومبیل..... ۲۸۹

اولین تعویض روغنی در تهران..... ۲۹۰

اولین کارخانه لاستیک‌سازی در ایران..... ۲۹۰

اولین لاستیک فروش خیابان چراغ برق..... ۲۹۲

اولین مغازه سوراخ‌گیری (پنچری) در تهران..... ۲۹۲

اولین آپاراتی شبانه‌روزی..... ۲۹۵

اولین مخترع جعبه‌دنده..... ۲۹۵



به نام خدا

درد دلی با طهرانی‌ها
اُتول، 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 برکالسه نشست و حین دود کردن قلیان، به پُز دادن به رعیت جماعت پردازد و بگوید: منم طاووس علیین شده. او که تراموای اسبی و قطار طهران به حضرت عبدالعظیم را آورده بود، شاید می‌انگاشت راه آهن به اندازه کافی دردسر داشته و نیازی به اتومبیل نیست و همان خر و اسب و استر و شتر برای طی طریق کردن بهترین هستند، اما سرانجام تسلیم جبر روزگار شد.

برای این که به باورتان بیاید، نوشته محمدحسن خان اعتمادالسلطنه در روز یکشنبه سوم صفر سال ۱۳۰۴ قمری را بخوانید: «... بواتال نمونه کوچکی از راه آهن آورده بود. شاه فرمود: گُه خورده بود، شتر و قاطر و خر صد هزار مرتبه از راه آهن بهتر است. حالا چهل پنجاه فرنگی طهران هستند، ما عاجزیم. اگر راه آهن ساخته شود، هزار نفر بیایند چه خواهیم کرد؟»^۱

این آقای بواتال، خیلی چیزهای دیگر از دیار فرنگستان به ایران آورد و خلاصه سفرهای شاه و مساعدت خارجی آن کرد که افتد و دانی. پدر نیاورد، اما پسر آورد، بدین گونه که مظفرالدین شاه - همان گونه که در این کتاب می‌خوانید - اولین خریدارش شد

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

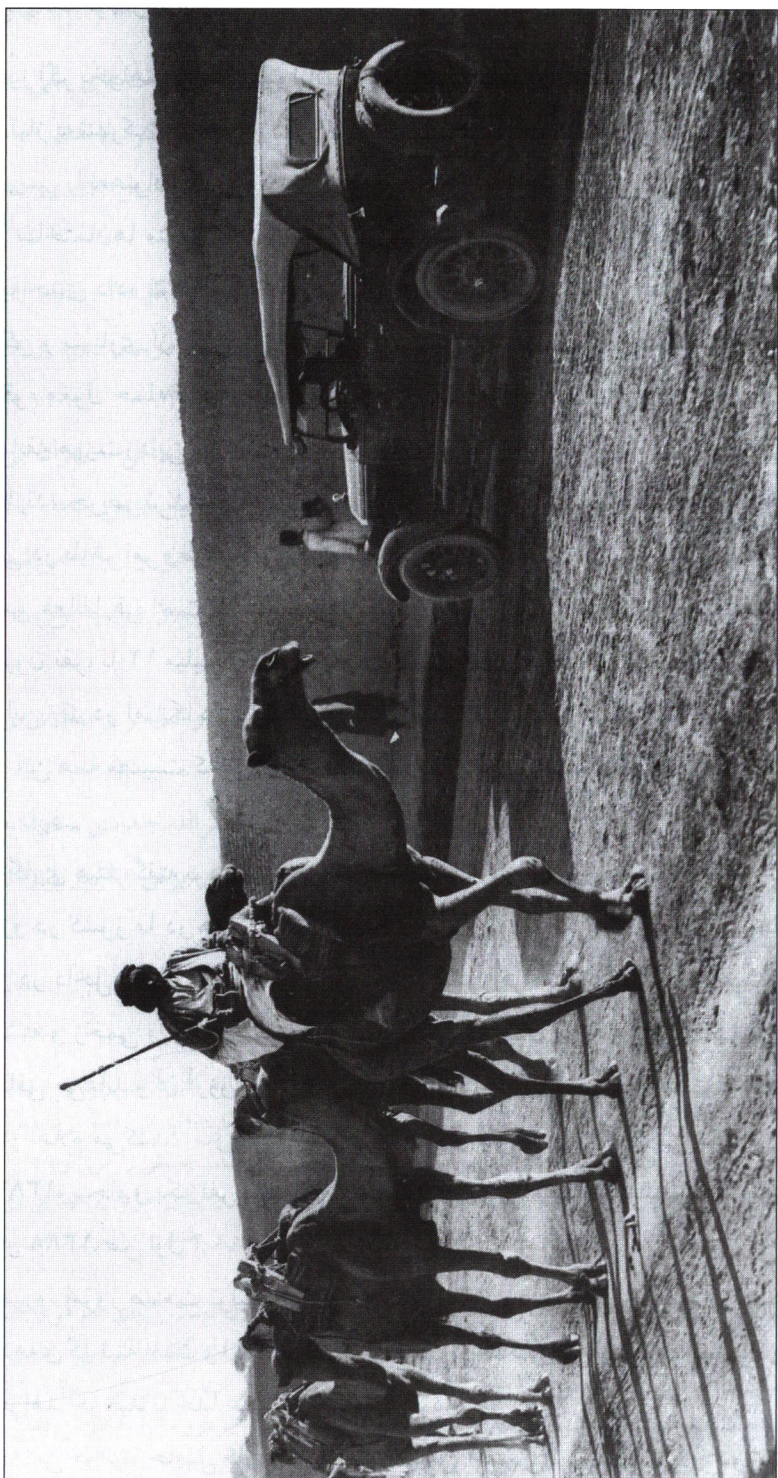
.....	اولین مخترع استارت	۲۹۵
.....	اولین خیابان آسفالت تهران	۲۹۶
.....	اولین خیابان یکطرفه در تهران	۲۹۷
.....	اولین کمپانی خودروسازی با تولید انبوه	۲۹۹
.....	اولین خانمی که در جهان اقدام به رانندگی نمود	۲۹۹
.....	اولین تولیدکننده بزرگ اتومبیل	۳۰۰
.....	بزرگ‌ترین تولیدکننده اتومبیل در جهان	۳۰۰
.....	اولین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

و پای این ارباب چهارچرخ به ایران باز شد و چنان شد که امروز گرفتار 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 مصدران امور به فکر نجات مردم بیفتند و افتادند و طرحی را که در برخی از کشورهای مثل ما - مثلاً مکزیک - اجرا می شد را به موقع اجرا گذاردند 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 بنزین سهمیه بندی شد، این طرح لغو نشد، چراکه در مسابقه تولید خودرو یا همان اتومبیل بی کیفیت، آنچنان ساخته ایم که یک میلیون و دویست هزار دستگاه آن را در طول سال تولید و قریب به هفتصد هزار دستگاه آن را برای شهر تهران، پلاک گذاری می کنیم و معلوم است که چه وضع بلبشویی ایجاد می شود، آن گونه که در تهران دوازده تا چهارده میلیونی، چهار میلیون خودرو کم است و به رغم راه اندازی مترو و خطوط اتوبوس تندرو، باز هم غول ترافیک، اعصابی برای هیچ کس نگذاشته و آستانه تحمل ما را هنگام رانندگی آن چنان پائین آورده است که با کوچک ترین خبط و خطایی از ناسزا گرفته تا گرفتن گریبان، دریغ نمی کنیم و این در حالی است که اگر حین تردد در خیابان، در خودروی ما نیمه باز باشد، ده ها خودروی دیگر بوق زده، چشمک می زنند تا ما متوجه شویم خطری ما را تهدید می کند! ایرانی است و افراط و تفریط.

به هر رو، 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 خانه های جدید الاحداث اجباری شده و طهرانی که با کوچه های پیچ در پیچ و آشتی کنانش شهره خاص و عام بود، چنان به سرعت در حال هویت باختن است که یقین دارم، آن روز که من خاک شده ام - که خیلی هم دور نیست - باید هویت شهر تهران را در لابه لای کتاب ها خواند، چون اتومبیل که حالا ما خودرویش می گوئیم، تمامی ارکان زندگی ما را درنوردیده و نه از تاک نشان باقی گذارده، نه از تاکنشان.



شترسوار را خیالی نیست، اما شتر نگون بخت گویی می دانست این تحفه فرنگی ها با ما چه خواهد کرد! به تصویر دقت کنید.

امروز اگر بخواهند داستان بینوایان و 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 به‌احدی 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 برای حفظ و حراست هویت تاریخی شهر دارند، حریص‌ترند و کلنگ‌شان تیزتر. از شهرداری گرفته تا آنان که حفظ میراث فرهنگی در ظاهر امر وظیفه اداری‌شان است.

قیاس مع الفارقی است که بگوییم در ابتدای سال ۱۳۸۸، ایران با جمعیتی در حدود ۷۲ میلیون نفر، با ۱۲ میلیون خودرو به‌صورت سرانه در برابر هر هفت نفر، یک خودرو دارد و این رقم در آمریکا در برابر هر پنج نفر، چهار خودرو، در آلمان ۳/۸ و در ژاپن ۳/۷ است و این همه مصیبت که ما داریم، آن‌ها ندارند. یادتان باشد که ژاپن $\frac{1}{9}$ مساحت ایران وسعت دارد.

روزگاری هیتلر گفته بود: امیدوارم هرآلمانی 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 نپخته. امروز کار به‌جایی 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 پنج‌شنبه ۱۲ شهریور ۱۳۸۸، ص اول).

به‌هررو، 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 برمدار خود خواهد چرخید تا خدا عاقبتش را به‌خیر 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 هدر دادن میلیاردها لیتر بنزین در طول سال و صادر کردن نفت خام - این ثروت ملی غیرقابل تجدید - برای خرید بنزین برای این اتومبیل‌های پرمصرف و کم‌کیفیت داخلی، چرا برسر شاخ نشسته‌ایم و بُن می‌بریم؟

استفاده از خودرو را گزیر و گزیری نبود و نیست، اما چرا این‌گونه؟ رقصمان زورکی بود، آیا خوش‌رقصی‌مان 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 طهران بی‌هویت شد. یادش به‌خیر صدای زنگوله‌گردن 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 بلیه‌ی 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 قطاع‌الطریق راه را برآنان بسته و گفتند: تار و طنبور و باده داریم و هوس کرده‌ایم خورده و نوشیده و بزینم و زنت برقصد. مرد ساده‌دل که به‌رگ غیرتش برخورد کرده بود، گفت: اگر برقصد، خونس 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 پرتابش کردند. او در حالی که شاهد باده‌گساری و نواختن تار و طنبور 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، خوش‌رقصی‌ات 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؟