تالار مشاهیر

## کارل بنز (بخش پایانی)

بابک وفایی

**■ در شماره قبل دیدیم کارل بنز، موسس شرکت بنز پس از اختلاف با سهامداران جدید، از سمت مدیر طراحی شرکتی که خود تاسیس کرده بود، بازنشسته شد؛ هر چند همچنان به عنوان رییس هیات مدیره در شرکت حضور داشت. او بار دیگر تصمیم گرفت کسب و کار جدیدی را به راه بیندازد.**

■■■

کارل بنز پس از ترک شرکت بنز با کمک فرزندانش در سال ۱۹۰۶ شرکت جدیدی را با عنوان C. Benz Söhne به معنی فرزندان بنز تاسیس می‌کند. او آنقدر از ترک اجباری شرکت بنز ناراحت بود که حتی دیگر نتوانست در منهایم، شهری که کارخانه بنز در آن قرار داشت، زندگی کند و به همراه خانواده‌اش محل زندگی خود را تغییر داد. شرکت تازه‌تاسیس در ابتدا تصمیم به تولید موتورهای گازسوز گرفت اما به دلیل استقبال اندک از این موتورها، بنز مصمم شد بار دیگر به ساخت خودرو بپردازد. این شرکت به دلیل تولید خودروهایی با کیفیت بالا در زمان خود مشهور بود و به همین دلیل در بعضی شهرهای اروپا از جمله لندن از خودروهای این شرکت به عنوان تاکسی استفاده می‌شد. در همین دوران تحت مدیریت او در شرکت بنز، سریع‌ترین خودرو جهان در آن دوران تولید شد. این خودرو از یک موتور هشت سیلندر ۲۱/۵ لیتری ۲۰۰ اسب بخاری استفاده می‌کرد و در سال ۱۹۰۹، توانست رکورد سرعت زمینی را با ۲۲۷ کیلومتر در ساعت بشکند که در آن دوران رقمی غیرقابل تصور بود. در سال ۱۹۱۲، کارل بنز که اینک در آستانه ۷۰سالگی قرار داشت، تصمیم به ترک شرکت خانوادگی خود گرفت و سهامش را در این شرکت واگذار کرد تا به استراحت بپردازد. فعالیت شرکت هر چند تا سال ۱۹۲۳ ادامه یافت اما در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم رونق گذشته را نداشت و در نهایت از صحنه کنار رفت. این شرکت در دهه ۵۰ میلادی توسط نوه کارل بنز بار دیگر بازگشایی شد و از آن تاریخ به تولید قطعات خودروهای تجاری برای شرکت دایملر می‌پردازد. جنگ جهانی اول تنها به شرکت خانوادگی بنز آسیب نرساند بلکه کل صنعت آلمان را مورد تهدید قرار داد. تورم شدیدی که پس از این جنگ دامن آلمان را گرفت، باعث افت شدید فروش خودرو در این کشور شد. دو شرکت دایملر و بنز هم از این مشکل جدا نبودند و هر دو کاهش فروش به سطح حدود هزار دستگاه در سال را تجربه می‌کردند. این مشکلات باعث شد ایده ادغام دو شرکت مطرح شود. این ادغام تاریخی سرانجام در ژوئن ۱۹۲۶ اتفاق افتاد و دو شرکت تحت نام دایملر- بنز با یکدیگر ادغام شدند و بر اساس توافق‌های انجام‌شده محصولات‌شان را با نام مرسدس- بنز به بازار عرضه کردند. آرم شرکت تازه‌تاسیس ترکیبی از آرم دو شرکت بود که یک ستاره سه‌پر را در پیچه‌ای از برگ درخت غار نشان می‌داد.

**سرگذشت ستاره‌ای پرافتخار**

ستاره‌ای که بعدها به نماد خودروهای مرسدس بنز تبدیل شد، سال‌ها قبل از آنکه حتی دایملر شرکتش را تاسیس کند، در ذهنش وجود داشت. او در زمانی که به تازگی در شرکت دویتز استخدام شده بود (حدود سال‌های ۱۸۷۰) در نامه‌ای که برای همسرش نوشت، روی عکس خانه‌شان در یک کارت پستال یک ستاره سه‌پر کشید و نوشت این ستاره روزی بر فراز کارخانه من به عنوان نماد موفقیت خواهد درخشید. این نماد بعدها به عنوان موفقیت موتورهای شرکت دایملر در زمین، آسمان و دریا شناخته شد. در زمانی که دایملر زنده بود هیچ گاه از این لوگو استفاده نشد اما در سال آغاز قرن نوزدهم فرزند دایملر پیشنهاد استفاده از آن را در محصولات تولیدی این شرکت مطرح کرد و به سرعت از سوی هیات مدیره شرکت مورد استقبال قرار گرفت و از سال ۱۹۱۰ روی رادیاتور خودروها این نشان نصب شد.

**روزهای پایانی کارل بنز**

پس از تاسیس شرکت جدید، کارل بنز که در دهه هشتم عمرش بود به عنوان عضو هیات مدیره این شرکت همچنان حضور داشت اما مشخص بود انرژی‌اش تحلیل رفته است. در نهایت کارل بنز، مخترع اتومبیل و یکی از بزرگ‌ترین مشاهیر صنعت خودرو در سال ۱۹۲۹ در ۸۴سالگی در اثر ابتلا به برونشیت درگذشت.

عکس‌نوشت

■ مرسدس نام دختر نوجوان یکی از سهامداران اصلی شرکت دایملر بود. امیل جلینک، تاجر و سیاستمدار زاده آلمان و ساکن فرانسه، یک دستگاه دایملر خرید و وقتی کارآیی آن را دید، تصمیم گرفت توزیع خودرو در کشورهای اروپایی را بر عهده بگیرد. او علاقه شدیدی به مسابقات اتومبیل‌رانی داشت و برای اولین بار نام مرسدس، دختر کوچکش را روی تیم مسابقه‌ای خود گذاشت. این تیم در سال ۱۸۹۹ با اتومبیل‌های دایملر به راحتی در مسابقات فرانسه به قهرمانی رسیدند. در سال ۱۹۰۰، درست یک ماه پس از مرگ دایملر بزرگ، جلینک پیشنهاد ساخت یک خودرو مسابقه‌ای را به میباخ داد به شرطی که نام دخترش مرسدس روی آن باشد. این خودرو علاوه بر موفقیت در مسابقات، در فروش هم موفق بود و در بازارهای مختلف با نام دایملر- مرسدس به فروش می‌رفت. این نام آنقدر در بازارهای اروپایی موفق بود که بعدها برای محصولات شرکت دایملر – بنز نیز انتخاب شد.

### جرمی کلارکسون، قلب تاپ‌گیر

# مجری یعنی این

مانی حدادی

می‌گویند برنامه‌های خودرویی خیلی طرفدار ندارد. فقط آنهایی که عاشقش هستند را به دنبال خود می‌کشد. طبیعی هم هست. مباحث خشک مربوط به مهندسی مکانیک، کمتر می‌تواند افراد غیرمتخصص را مجاب به پیگیری کند، اما یک استثنا بزرگ وجود دارد؛ شاید هم بزرگ‌ترین استثنای جهان؛ برنامه تلویزیونی Top Gear؛ برنامه‌ای با ۳۵۰ میلیون نفر بیننده در هر هفته. اصلا مهم نیست چقدر به خودرو علاقه دارید. حتی مهم نیست سن‌تان چقدر است. کافی است فقط یک‌بار پای یکی از اپیزودهایش بنشینید تا از آن به بعد گرفتارش شوید. سرانجام جلوتر خواهید دید که مغز متفکر آنها یک مرد انگلیسی میانسال است؛ جرمی کلارکسون؛ یکی از معروف‌ترین، محبوب‌ترین و عجیب‌ترین مجری‌های دنیا.

جرمی چارلز رابرت کلارکسون، درست در ۱۱ آوریل سال ۱۹۶۰ به دنیا آمد، یعنی الان دقیقا ۵۱ ساله است؛ سنی که بیشتر مناسب برنامه‌های تحلیل فلسفه است نه یک شوی تلویزیونی پرهیجان. وی سال‌هاست که ستون ثابتی در روزنامه‌های سان و ساندی تایمز دارد، اما مهم‌ترین بخش فعالیت حرفه‌ای‌اش را در سال ۱۹۸۸ با نخستین قسمت‌های تاپ‌گیر آغاز کرد؛ قسمت‌هایی که آنچنان بیننده‌ای نداشت. علت اصلی آن عدم جذابیت و فراگیری برنامه بود. خودرویی می‌آمد، معرفی می‌شد و می‌رفت. جرمی تا سال ۲۰۰۰ با سری اول تاپ‌گیر همراهی کرد، اما مدیران برنامه برای اعمال یک تحول عمیق، دو سال در نمایش آن وقفه ایجاد کردند. از سال ۲۰۰۲ بود که کم‌کم کاراکتر اصلی جرمی کلارکسون خودنمایی می‌کرد. شوخی‌ها و بداهه‌گویی‌هایش حالا دیگر جلب توجه می‌کرد. از همان سال، در کنار او دو مجری دیگر نیز دیده می‌شد؛ جیمز می و ریچارد همموند. صراحت لهجه، انتقاد بی‌پرده و بازی با واژه‌ها توانست آرام‌آرام این مجری را در دل بیننده‌های سخت‌گیر برنامه‌های خودرویی جای دهد. می‌توان ادعا کرد تقریبا چیزی نیست که او در حین اجرای برنامه نگفته باشد؛ از استعاره‌های خارج از چارچوب تا اصطلاحات گه‌گاه غیراخلاقی. اما او محبوب است و همین هم رمز ماندگاری‌اش محسوب می‌شود. باید در نظر گرفت او یکی از متخصص‌ترین افراد در بحث تحلیل آینده یک خودرو است. شاخصه اصلی کاراکتر جرمی، عجیب بودن آن است؛ اعجابی که حتی او را تا مرز کشتن هم برده است. در سری ۱۲ تاپ‌گیر، او خود را با یک کامیون مگنوم رنو به یک دیوار آجری کوبید تا نشان دهد پایداری خودروهای بزرگ چگونه است. گردن او در این حادثه آسیب دید. یک‌بار دیگر هم یک موتور قایق را به یک تویوتا وانت بست و تا مرز فرانسه از راه آب رفت. جرمی کلارکسون بی‌اندازه طرفدار آزادی فردی است. بارها صراحتا نظرات تندی را درباره ممنوعیت‌های اجتماعی خطاب به دولتمردان انگلیس اعلام کرده است تا جایی که در روز جهانی مبارزه با دخانیات در ملاء عام سیگار برگ کوبایی کشید. او سابقه مواخذه چندین باره از سوی دفتر گوردون براون و تونی بلر را در کارنامه درخشان خود دارد. او معتقد است یک رانندگی خوب می‌تواند از یک خودرو خوب، مفیدتر باشد. وی یکی از مخالفان سرسخت خودروهای هیبریدی و برقی است. به‌زعم او همه اینها یک مشت اسباب‌بازی بی‌کیفیت هستند، ولی از سویی حمایت خود را از خودروهای هیدروژنی اعلام کرده است. تعجبی هم ندارد که به گرم شدن کره زمین اهمیتی نشان ندهد. به همین خاطر است که گروه‌های حافظ محیط‌زیست به شدت از او متنفر هستند. خود جرمی هم آنچنان آنها را قبول ندارد. با این حال اصلا شخصیت قابل پیش‌بینی ندارد. حرکت سال ۲۰۰۷ او در حمایت از حقوق کودکان، تحسین تمام اربابان رسانه‌ای را برانگیخت، اما از طرفی منتقد سرسخت روابط خاص ایالات متحده و بریتانیا است. خیلی‌ها هم هستند که نه تنها از جرمی خوش‌شان نمی‌آید بلکه از او متنفر هم هستند. او در لیست صد نفره افراد منفور که از شبکه CH4 پخش شد، نفر شصت و ششم بود. حتی گفته می‌شود کلوب‌های «من از جرمی متنفر هستم» نیز برپا شده است. از سوی دیگر مجله معتبر موتور ترند او را چهل و نهمین مرد موثر در صنعت رسانه می‌نامد. نظرات کارشناسی و حتی شخصی او روی فروش خودروهای انگلیسی تاثیر فوق‌العاده‌ای دارد. به عنوان مثال هرگاه آستون‌مارتین را تست کرد و از مزیت‌های آن گفت، فروش این خودرو سیر صعودی گرفته است. این در حالی است که هرگاه درباره خودروهای غیرانگلیسی اظهارنظر کرده است، نتیجه عکس می‌شد. مهم‌ترین مثال زمانی است که او فورد اورین را مسخره‌ترین خودرو جهان می‌نامد. درست همان موقع این خودرو آمریکایی پرفروش‌ترین خودرو بازار می‌شود. سال ۲۰۰۵ به خاطر ترویج مهندسی خودرو بین اقشار معمولی جامعه، از دانشگاه بروکس آکسفورد مدرک دکترای افتخاری کسب کرد. سال ۲۰۰۸ یک همه‌پرسی اینترنتی برگزار و طی آن خواسته شد که جرمی کلارکسون نخست‌وزیر بعدی باشد. جالب است ۴۹ هزار و ۴۴۶ رای هم آورد. در رای‌گیری دیگری که با نام هیچ‌گاه و تحت هیچ شرایطی جرمی نباید نخست‌وزیر شود، برگزار شد ۸۴ نفر موافقت کردند. سال ۲۰۰۸ کمپینی از ۵۰۰۰ زن و دختر جوان تمایل خود را برای قرار ملاقات با او اعلام کردند. به هر حال جرمی کلارکسون کسی است که سالی ۲/۷میلیون پوند انگلیس درآمد دارد.

# ماشین بازی فوتبالیست‌ها

امین آزاد

تصور کنید در یکی از زمین‌های خاکی فقیرنشین شهری دور افتاده بازی می‌کنید، پدرتان هم یک موتور گازی دارد و با پنج برادر و دو خواهرتان در یک خانه اجاره‌ای تنها در ۵۰ متر جا زندگی می‌کنید اما در این جای کم هم شما در و دیوار اتاق را از عکس فوتبالیست‌ها یا ماشین‌های پر زرق و برق پر کرده‌اید. البته استعداد فوتبالی شما هم بی‌نهایت زیاد است، در مدتی کم و اعجاب‌آور از یک تیم شهرستانی به سرعت به لیگ برتر می‌آیید و پول داخل جیب‌تان از چند هزار تومان در ماه به میلیون‌ها تومان می‌رسد، تنها در مدت کمی عکس شما هم روی دیوار رفته است و یکی از همان ماشین‌های شیکی که روزی عکسش را به دیوار می‌زدید را خریده‌اید. شاید این تصور کمی ساده‌لوحانه به نظر برسد اما این اتفاق حداقل برای چندین نفر در سال رخ می‌دهد و این افراد را به آرزوهای دور از ذهن‌شان می‌رساند، آرزوهایی که به دلیل نوع و خواستگاه اجتماعی و سن این افراد بعضا تازه به دوران رسیده اکثرا در خودروهای لوکس منعکس می‌شود، البته اکثر افراد مشهور و پولدار عاشق ماشین‌بازی هستند ولی ماشین‌بازی فوتبالیست‌ها چیز دیگری است. بیشتر فوتبالیست‌ها از علی دایی گرفته تا علی پروین خودروباز هستند.

**پیکان‌داران**

جالب است که برخی از فوتبالیست‌ها ماشین بازی را از پیکان شروع کرده‌اند. ناصر حجازی دروازه‌بان اسطوره‌ای فوتبال درباره پیکان سواری‌اش گفته است من زمانی که دستم به جیبم رسید و توانستم از فوتبال به نان و نوایی برسم، یک پیکان جوانان خریدم. البته کمی نگذشت که پیکان را عوض کردم و یک فولکس خریدم. ناصر حجازی مدت‌ها عاشق یک ب‌ام‌و ۲۰۰۲ بود، ولی تنها او نبود که در آن زمان که ایران‌خودرو با تولید پیکانش برو بیایی داشت، به سراغ پیکان رفت، بلکه علی پروین نیز زمانی پیکان سوار بوده است. علی آقا زمانی که در تیم پیکان بازی می‌کرد، از این تیم یک پیکان جوانان گرفت و مدتی سوارش شد. پیکان در آن روز با آنکه خودرو اول اکثر بازیکنان جوان بود، اما تا آنها کمی وضع‌شان بهتر می‌شد به سراغ خودرو دیگری می‌رفتند، چرا که در دهه ۵۰ شمسی تنوع در بازار ایران اعجاب‌آور بود. در آن زمان یا فوتبالیست‌ها به سراغ خودروهای عضلانی آمریکایی مانند شورلت، کامارو یا فورد موستانگ می‌رفتند یا بنز و ب‌ام و رابرمی‌گزیدند.

**اسطوره‌ها چه سوار می‌شوند**

ماشین‌بازی فوتبالیست‌ها گویی با عمق بازی آنها و درک‌شان از فوتبال رابطه مستقیم دارد، هرچه که ماشین‌بازی جوانان تازه به دوران رسیده فوتبالی سطحی و خلاصه شده برای پاسخ به نداشته‌های قبلی یا بیشتر مطرح شدن در خیابان برای جلب توجه است، ماشین‌بازی اسطوره‌ها عمقی‌تر است. شاید اصلا جای تعجب نداشته باشد که برخی از اسطوره‌های فوتبال ایران کلاسیک باز باشند یا آنقدر درباره خودرو اطلاعات داشته باشند که طرف مقابل شک کند این افراد کارشناس خودرو هستند یا فوتبالیستند. علی پروین، علی دایی و علی کریمی هر سه از اسطوره‌های فوتبال ایران هستند که شاید آنها را بتوان یک کارشناس کامل خودرو دانست. علی دایی شاید چون مهندس است یک ماشین باز قهار است، شاید بودن او در آلمان و مهد صنعت خودرو از او یک ماشین دوست حرفه‌ای ساخته و شاید هم تاجر پیشه بودنش او را به این سمت کشانده، هرچه که باشد علی دایی از خودروشناس‌ترین فوتبالیست‌های ایرانی است. علی دایی ماشین بازی را با پیکان شروع کرد اما رفتنش به آلمان ورق را برگرداند، او در مهد فوتبال جهان سواری را از ب‌ام‌و، فولکس و پورشه تجربه کرده تا آئودی، البته دایی عاشق بنز است و بیش از همه تیونینگ معروف شرکت باراباس روی محصولات بنز را می‌پسندد، او در انتخاب آپشن برای خودروهای بنز مهارت خاصی دارد. دایی آنقدر عاشق بنز است که در سال ۸۲ زمانی‌که می‌خواست به ایران بازگردد، بنز باراباس مشکی خود را به ایران آورد. خودرو زمانی‌که واردات خودرو ممنوع بود، پشت در گمرک‌گیر کرد، دایی باید در آن زمان بیش از ۸۰ میلیون پول ترخیص بنز خود را می‌داد ولی دایی اسطوره فوتبال ایران از راه دیگری وارد شد و این خودرو پس از مدتی خاک خوردن در گمرک، وارد خیابان‌های تهران شد، دایی پس از این بنز مدل‌های دیگری از جمله بنز s کلاس را هم سوار شد. جدیدا هم علی دایی سواری بر یک پورشه پانامرا که یکی از گران‌قیمت‌ترین خودروهای کمپانی پورشه است را تجربه می‌کند. البته وقتی فوتبالیست‌های تازه به دوران رسیده سوار خودروهای لوکس چند صد میلیونی می‌شوند، چرا نباید آقای گل فوتبال جهان که در تجارت هم مانند فوتبال تجربه زیادی دارد که تنها پوشاک دایی نمونه کوچک آن است، چنین خودروهایی را سوار نشود. دیگر اسطوره فوتبال ایران هم مانند دایی از خودرو سر رشته زیادی دارد، البته برخلاف دایی او بنز باز نیست، بلکه ب‌ام‌و باز است، شاید مزاج متفاوت دایی و کریمی در فوتبال برای همه عیان باشد ولی این دو در خودرو بازی هم کاملا روبه‌روی یکدیگر هستند، ب‌ام‌و در مقابل بنز. اگر با علی کریمی هم کلام شوید از تاریخچه ب‌ام‌و به راحتی برایتان تعریف خواهد کرد و خصوصیت هر یک از مدل‌های قدیمی و جدید این شرکت آلمانی را شرح می‌دهد. خودش در مصاحبه با هفته‌نامه دنیای خودرو گفته است باید رک به شما بگویم که از ب‌ام‌و بهتر، خود ب‌ام‌و است تا زمانی که با ب‌ام‌و زندگی نکرده باشی، نمی‌توانید معنی این جمله من را درک کنید. او از سری سه تا سری هفت ب‌ام‌و را داشته است و به گفته خودش با تیونینگ‌های انجام گرفته روی این خودروها تا حدود ۴۰۰ میلیون تومان را خرج خرید این خودروها کرده است. اگر از دایی و کریمی بگذریم به سلطان خودرو بازی می‌رسیم، این سلطان کسی نیست جز علی پروین شاید بسیاری گمان کنند علی پروین تنها در فوتبال، دستی بر آتش دارد ولی زمانی لوکس‌ترین خودروها از طریق بنگاه او وارد ایران می‌شد. شاید هیچ‌کس را در تاریخ فوتبال ایران نتوان مانند علی پروین ماشین باز دانست. او مدت‌ها بنگاه فروش ماشین داشت و زمانی‌که واردات خودرو ممنوع بود در نمایشگاهش خودروهای بنز و ب‌ام‌و را داشت که معلوم نبود چگونه سر از آن نمایشگاه در آورده‌اند.

**فوتبالیست‌ها چقدر پول خودرو می‌دهند**

فوتبالیست‌ها چقدر پول خرید خودرو و ماشین بازی می‌دهند، این سوال را به آسانی نمی‌توان پاسخ داد ولی قطعا فوتبالیست‌های ایرانی بیشتر از هنرپیشه‌ها که مانند فوتبالیست‌ها دستمزدهای نجومی دارند، پول خود را صرف خرید خودرو و تقویت آن می‌کنند. شاید وقتی آنها بیش از ۱۰۰ میلیون تومان سالانه خرج خرید خودرو می‌کنند، زیان سالانه ۲۰ میلیون تومانی برای ماشین بازی برایشان چیز چندان زیادی نباشد. در این میان فرهاد مجیدی بنز ML و انواع مدل‌های ب‌ام‌و را تجربه کرده، هاشمیان و جواد نکونام انواع مدل‌های بنز را رانده‌اند، کریم باقری هم از انواع مدل‌های بنز تا گران‌قیمت‌ترین مدل‌های ب‌ام‌و را داشته است. شاید در میان هنرپیشه‌ها کمتر کسی را بتوان مانند گلزار ماشین باز پیدا کرد اما در میان فوتبالیست‌ها به سختی می‌توان فردی را پیدا کرد که پول خود را صرف خرید خودرو و تغییر پیاپی آن نکند، شاید مهدی هاشمی‌نسب که مدتی بدون ماشین و تنها با آژانس به سر تمرین می‌رفت، از نوادر باشد. البته بگذریم که روی نیمکت، مربیانی مانند فیروز کریمی هستند که موتور سواری آن هم از نوع هوندا سی‌جی ۱۲۵ را به هرچه خودرو سواری است، ترجیح‌می‌دهند.

تاریخ اتومبیل

### گفت‌وگو با خسرو معتضد درباره ورود نخستین اتومبیل‌ها به ایران قسمت -۳

## همه‌گیر شدن خودرو در ایران

شبنم رحمتی

**■ گفت‌وگو کردن با خسرو معتضد آسان نیست؛ چون ذهنی تاریخی دارد و برای پاسخ به هر سوال باید از الف بسم‌الله آغاز کند و اگر تا «ت» تمت نرود، آرام نمی‌گیرد. با این حال سعی کردم این گفت‌وگو از حیطه ورود ماشین به ایران دور نشود و مابقی قضایای تاریخی مرتبط، فضای بحث را تغییر ندهد. هر چند برای شناخت هر برشی از تاریخ ایران باید ابتدا نمایی کلی از کیک تاریخ جهان را در نظر آورد. این گفت‌وگو در بعدازظهر بهاری‌ای دلچسب در خانه خسرو معتضد، تاریخ‌نگار ایرانی انجام گرفته است و متن اصلی بسیار بیش از این است که از مقابل چشم شما می‌گذرد.**

■■■

**خلاصه قسمت‌های گذشته**

یک بلژیکی به نام «لرنست اوسن» سال ۱۸۸۳ آمده بود به ایران و در خاطراتش نوشته است که در ایران یک دستگاه عجیبی دیدم که در منجیل افتاده بود. احتمالا از این اتومبیل‌هایی بوده که خارجی‌ها آورده بودند و به تهران نرسیده و در اطراف منجیل مانده بود. سال ۱۲۷۹ مظفرالدین شاه می‌رود به اروپا برای بازدید از نمایشگاه بین‌المللی ۱۹۰۰ پاریس و خیلی خوشش می‌آید از اتومبیلی که مثل کالسکه است و شیشه‌های بلندی دارد. مظفرالدین شاه در یکی از روزهای سال ۱۹۰۰ هوس خرید اتومبیل می‌کند. دو تا اتومبیل می‌آورند و او می‌بیند و سوار می‌شود. در آن زمان در بلژیک اتومبیل‌هایی عرضه می‌شد که برای بازاریابی آنها از یک زن بسیار زیبا که کنتس هم بود، استفاده می‌کردند. او با آن لباس پردار راننده بوده و این خیلی باعث تعجب مظفرالدین شاه می‌شود و در خاطراتش هم این را نوشته است. همین‌ها اولین اتومبیل‌هایی بودند که ایران خرید و بابت هر یک از آنها هم ۱۶ هزار فرانک پول دادیم.

اولین ماشین‌های ایرانی دو رنو بودند. رنو ۱۹۰۰. مظفرالدین شاه به وسیله میرزا جواد خان سعدالدوله، سفیر ایران در بلژیک خرید و با کشتی فرستادند ایران که یکی از آنها در راه ماند. آن یکی که رسید به تهران بعدا با بمب منفجر شد.

راننده آن «آنتوان فرنان وارنه» بود که با چند نفر به ایران آمد. چون در ایران مکانیک نبود او باید چند نفر را با خودش می‌آورد. مثلا بنزین نبود و باید چندین حلب بنزین را با ارابه پشت سر ماشین حرکت می‌دادند. بنزین هم از روسیه می‌خریدند.

به طور کلی خارجی‌ها خیلی در توسعه اتومبیلرانی در ایران نقش داشتند. یکی از این موسسات، شرکت نفت انگلیس و ایران بود که از سال ۱۹۱۰ کارمندانش حق داشتند ماشین به ایران بیاورند.

■■■

**◄ مثل اینکه هیچ واقعه‌ای مانند جنگ جهانی اول ماشین را در ایران عمومیت نداد.**

چون سربازان خارجی آمدند در ایران و این‌ها ماشین داشتند. فرض کنید یک دفعه صد تا اتومبیل آمد به ایران. انگلیس‌ها، روس‌ها و فرانسوی‌ها در ایران بودند و همه ماشین داشتند. نخست‌وزیر وقت ایران، وثوق‌الدوله خیلی شیک بود. او اولین نخست‌وزیری بود که بعد از ناصرالملک ماشین خرید. جنگ که شد اتومبیل زیاد شد. در جنگ جهانی دوم جیپ‌هایی را که خارجی‌ها آورده بودند همین‌جا فروختند و تهران پر از جیپ شد. در تهران ۱۳۴۰، ۵۰ هزار اتومبیل وجود داشت. سه حادثه جنگ اول و دوم و مونتاژ پیکان، اتومبیل را عمومیت داد. در همان جنگ دوم آنقدر ماشین آوردند که در قزوین که اینها تردد می‌کردند و چون تابلو نبود خود انگلیسی‌ها تابلو نوشته بودند و به زبان انگلیسی. در واقع قزوین اولین شهر ایران است که در آن تابلو نصب شده است. منتها به زبان انگلیسی. خیابان منچستر، لیورپول و... تا راننده‌ها اشتباه نکنند. از سمت چپ هم حرکت می‌کردند و نور ماشین‌های‌شان هم شترها را اذیت می‌کرد. سرعت ماشین‌ها هم خیلی کم بود. شاید بیشتر از ۴۰ کیلومتر نمی‌رفت. از ۱۳۰۰ به بعد اتومبیل در ایران زیاد می‌شود. ارامنه، زرتشتی‌ها و هندی‌ها در این میان خیلی نقش داشتند. کم‌کم گاراژ در ایران احداث می‌شود. یکی از مسایل اجتماعی آن زمان این بود که زن‌ها جلو ماشین‌ها شمع روشن می‌کردند. این را حاج‌محمود همت در خاطراتش نوشته است. چون مثلا ماشین مریض‌ها را به مریضخانه می‌برد و نجات می‌داد یک حالت مذهبی پیدا می‌کند. گریس ماشین را برای درمان بیماری‌های پوستی استفاده می‌کردند. از ۱۳۰۰ تا ۱۳۱۰ اولین بار اتوبوس‌های دانمارکی وارد ایران می‌شود و حمل و نقل عمومی شروع می‌شود. در شهریور ۱۳۲۰ آمار داده‌اند که در ایران هفت هزار دستگاه ماشین بوده است.

**◄ رانندگی را کجا یاد می‌گرفتند؟**

کمپانی فورد، ۲۵ نفر از ایرانی‌ها را در سال ۱۳۰۳ بورسیه می‌کند و می‌برد آمریکا که رانندگی یاد بگیرند و در بازگشت به ایران بتوانند به مردم رانندگی یاد بدهند. هدفش هم این بوده که ماشین‌های خودش را در ایران بفروشد. از اینها فقط چهار نفر برمی‌گردند و کاردان شهربانی می‌شوند و امتحان رانندگی را از خلایق می‌گرفتند. بقیه می‌روند در رشته‌های دیگر درس می‌خوانند و در واقع کار فورد بی‌ثمر می‌شود. خیلی از آنها رفتند در رشته‌هایی مثل پزشکی درس خواندند و اتفاقا سرآمد هم شدند.