



اصل فرهنگ فاطمی دفاع از حقیقت است

با مرثیه محمزناده، نویسنده و پژوهشگر تاریخ اسلام درباره
بابت‌های معتبر از زندگی و رحلت حضرت فاطمه

۱۱



همیشه می‌خواستیم در دنیای هنر نفس بکشم

با «حسین رفیعی»، بازیگر و مجری نام‌آشنا که این
روزها در سریال «پلاک ۱۳» نقش آفرینی می‌کند

۱۲



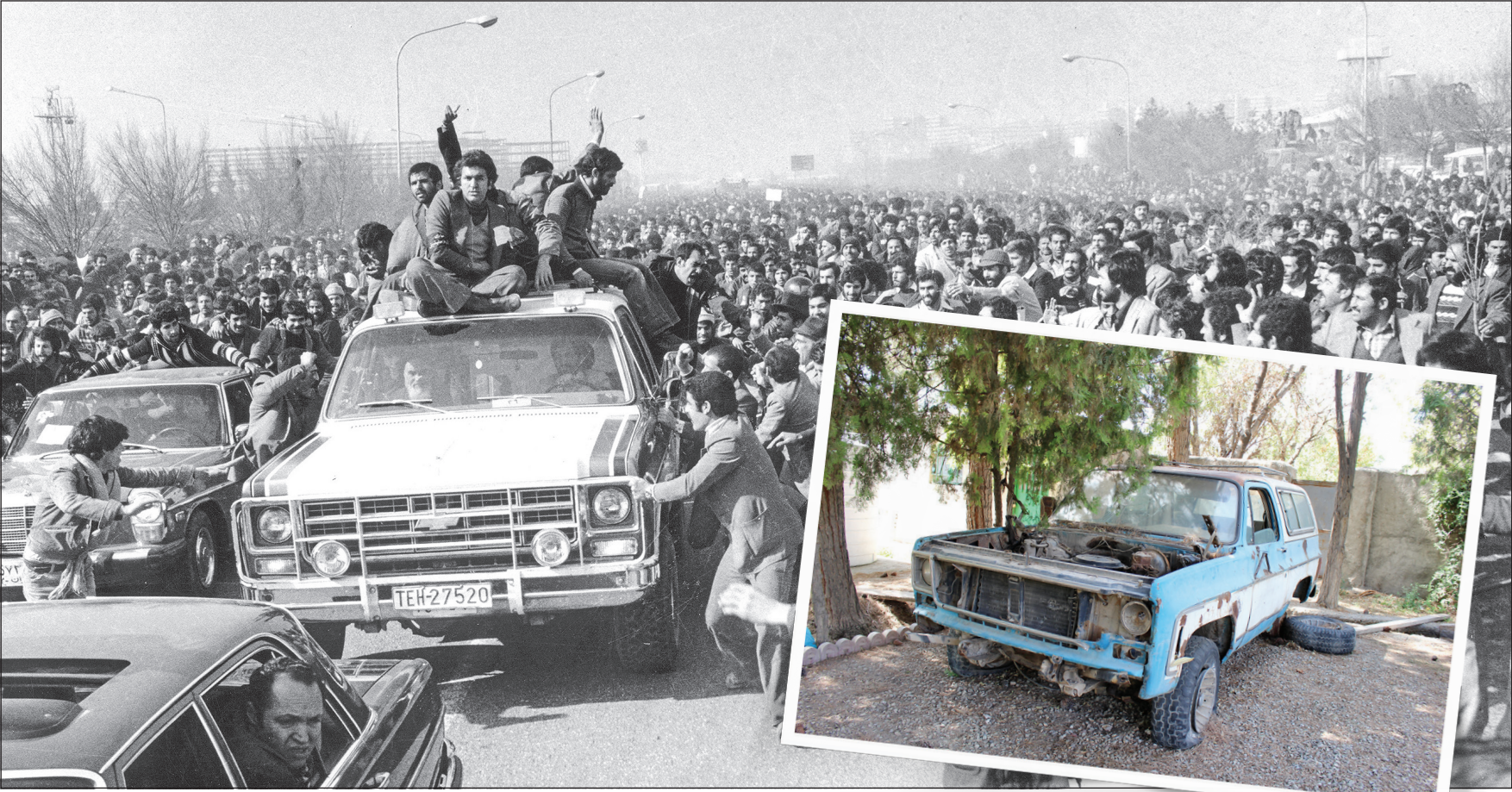
می‌گفتند پاس سرعتی نامردی است

با ناصر میرفخرایی
که ستاره والیبال ایران در دهه ۸۰ شد

۱۳

پنجشنبه ۸ دی ۱۴۰۱ | ۵ جمادی الثانی ۱۴۴۴ | شماره ۱۹۳

هفتاد و هفت روز هفتاد و هفت



مشهورترین بلیزر ایران کجاست؟

سرنوشت خودروی حامل امام(ره) در روز ۱۲ بهمن ۱۳۵۷

پروژه تحقیقی

نگاه بدبینانه به ماجرای گم‌شدن خودروی امام(ره) این بود که بعد از مدتی اوراق شده و قطعات کمپاب آن برای تعمیر چند دستگاه بلیزری که از سال‌های دور در ایران مانده به کار رفته؛ اما نتیجه چنین نگاهی در مسیر کارهای تحقیقی چیزی جز به بن بست رسیدن نیست. بنابراین خوش‌بینانه به ماجرا نگاه کردیم و جست‌وجوها را به امید پیدا کردن نشانی از محل نگهداری این خودروی تاریخی ادامه دادیم



سرنخ ابتدایی

برای انجام کارهای تحقیق باید به نسخه‌های اصلی دسترسی پیدا کرد و این امکان با دریافت تصاویر با کیفیت بلیزر از مؤسسه حفظ و نشر آثار امام(ره) برآید. بر بررسی عکس‌های موجود این خودروی تاریخی ما را به قطعیّت رساند که در روز ۱۲ بهمن ۱۳۵۷ - پلاک اصلی با پلاک ترازیت پوشانده شده و این نخستین سرنخ مهمی بود که بعد از تحقیقات مفصل به آن دست پیدا کردیم. قدم بعدی این بود که به کانون جهنگردی و اتومبیلرانی که متولی مسدود پلاک‌های ترازیت است، برویم. جست‌وجوها برای اینکه بدانیم پلاک ترازیت این خودرو به نام چه کسی صادر شده به نتیجه نرسید تا به نقطه صفر برگردیم؛ اما رجوع به عکس‌های با کیفیت باز هم راهگشا بود. در بررسی این عکس‌ها به گوشه‌ای از دندانه عدد ۴ رسیدیم که از زیر پلاک ترازیت بیرون زده بود و با تخمین مدل خودرو که احتمالاً به سال‌های بین ۱۹۷۶ تا ۱۹۷۸ تعلق داشت، پلاک اصلی باید تهران ۲۴ تهران ۲۵ می‌بود. پس عدد کنار ۴ باید ۲ باشد و حالا باید نشانی بلیزر آبی تهران ۱۲ را جست‌وجو می‌کردیم. آن‌ها مرزها به‌اداره راهنمایی و ترافیکی تهران بازگشتیم. ما را با نام و نشانی مالک اصلی خودرو می‌رساند؛ پاسخ منفی است و باید از مسیرهای دیگری وارد عمل شویم.

هویت مالک خودرو

جست‌وجو برای بازخوانی خاطرات محسن رفیق‌دوست که ۱۲ بهمن ۱۳۵۷ پشت فرمان بلیزر آبی و سفید نشسته بود یک مسیر جدید بود و دست بر قضا ما را به سرنخ‌های تازه و اصلی رساند. رفیق‌دوست در کتاب «برای تاریخ می‌گویم» از فردی به نام «علی مجمع صنایع» به‌عنوان مالک اصلی خودرو نام برده است. حالا ما نشانی مهم داریم؛ یکی نام مالک خودرو دیگری پلاک تهران ۲۴. شاید با این نشانی‌ها می‌توانستیم از اداره مالیات شهری استعلام بگیریم که آخرین مالیات این خودرو را چه کسی و در چه تاریخی پرداخت کرده اما از شهریور ۱۳۵۷ به ثبت رسیده بود. رساند. حالا هویت خودروی تاریخی و کسی که آن را از حرم مجمع صنایع بعدی این بود که ردپایی از علی مجمع صنایع باننشانی از نزدیکان او پیدا کنیم که این امکان با سنج‌های اینترنتی مهیا شد. علی مجمع صنایع یکی از کسبه بازار لوازم یدکی ماشین بود که در سال ۱۳۷۸ فوت کرد اما پسر او در همان مغازه قدیمی فعالیت می‌کرد.

گمشده پیدا شد

برخی کسبه قدیمی چراغ برق تهران روزنامه‌ای جدید به روی‌مان باز کردند. یکی از آنها به نام ابوالفضل موثقی مدعی شد با بلیزر آبی به سفر کربلا رفته و این همان نکته‌ای بود که ما را به سرنخ اصلی و نهایی می‌رساند. بعد از این ماجرا به این نتیجه رسیدیم که مرجمجمع صنایع برای واگذاری موثقت خودرو به دوستی که قصد سفر به کربلا را داشته باید به او و کالت داده باشد. جست‌وجوهای بعدی ما را به دفتر خانه شماره ۳۲۹ تهران و سند کالتی که در شهریور ۱۳۵۷ به ثبت رسیده بود رساند. حالا هویت خودروی تاریخی و کسی که آن را از حرم مجمع صنایع خریده به‌طور کامل آشکار شده اما صاحب خودرو از اینکه آن را به چه کسی فروخته اظهار بی‌اطلاعی می‌کند. فرارمان هم این نیست که نامید شویم. بنابراین جست‌وجوها ادامه می‌دهیم و در این مسیر از کامران امیری، که سال‌ها در حوزه خودروهای کلاسیک تحقیق و پژوهش کرده و از ابتدا همراهمان بوده کمک گرفتیم. او تصویر بلیزر آبی را در صفحه شخصی‌اش منتشر کرد و از دنبال‌کننده‌های پر تعدادش خواست تا اگر نشانی از آن پیدا کردند از طریق فضای مجازی اطلاع بدهند. این تدبیر به نتیجه رسید و یکی از دنبال‌کننده‌ها مدعی شد این خودرو را در یکی از باغ‌های مترو که اطراف تهران دیده که به حال خودش رها شده است. امیری، پژوهشگر همکار مادر این گزارش بعد از چک کردن شماره شاسی خودرو، احتمال زیادی داده است که این بلیزر، همان بلیزر معروفی است که مدت‌ها دنبالش بودیم؛ بلیزری که به‌شدت آسیب دیده و نیاز به بازسازی فراوانی دارد. اما.

آیا این، همان بلیزر است؟

پژوهشگر همکار ما در این گزارش احتمال زیادی می‌دهد که این همان بلیزر معروف باشد. اگر چنین باشد، پس موزه خودروهای کلاسیک بنیاد مستضعفان و جانبازان، باید فکری برایش بکند. یک مقام مسئول در بنیاد مستضعفان و جانبازان به این موضوع اشاره می‌کند که هر گونه خبر و گزارش درباره خودروی تاریخی امام به افزایش تصاعدی قیمت آن منجر خواهد شد و در عین حال می‌گوید این بنیاد تاکنون به دنبال تملک خودروهای تاریخی نبوده اما برای انتقال بلیزر معروف به موزه خودروهای تاریخی آمادگی دارد. یک منبع معتبر دیگر هم به ما می‌گوید که تا به حال دو، سه‌بار چنین ادعایی مطرح شده و ما بعد از بررسی‌های لازم، به این نتیجه رسیده‌ایم. بلیزرهای ادعایی، آن بلیزر معروف نبوده است. این منبع مطلع گفته است چنانچه این بلیزر، همان بلیزر معروف باشد، قطعاً از بین ارگان‌ها کسانی هستند که آن را بازسازی کرده و به موزه ببرند. به هر حال، ما نتایج پیگیری‌های خبرنگار و پژوهشگر همکار را در قالب این گزارش منتشر کرده‌ایم؛ تا اگر مسئولان امر صلاح دانستند، از تباطوهای لازم را در اختیارشان بگذاریم که بررسی‌های لازم را صورت دهند. شاید اگر این بلیزر، همان بلیزر معروف باشد، ۱۲ بهمن امسال بهترین تاریخ برای انتقال آن به موزه‌های مرتبط باشد. همشهری قطعاً بازخوردها و خبرهای بعدی در این زمینه را به اطلاع مخاطبان خود خواهد رساند.

قدیمی‌ترین خودروهای جهان



کانگات فاردیر



این نخستین خودرویی است که به‌دست بشر ساخته شد. این خودرو در سال ۱۷۶۹ و به درخواست مقامات ارتش فرانسه برای کشیدن واحدهای توپخانه در خط مقدم ساخته شد. سرعت این خودرو که در موزه هنر و سرگرمی پاریس به نمایش درآمده ۴٫۸ کیلومتر در ساعت بوده است.



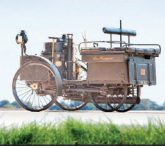
هنکوک اومنیوس



این خودرو هم توسط یک مخترع انگلیسی به‌نام والتر هنکوک ساخته شد و نخستین خودروی تجاری دنیا بوده که با قدرت بخار حرکت کرده است. هنکوک اومنیوس بین سال‌های ۱۸۲۲ تا ۱۸۲۴ حدود ۴ هزار نفر مسافر را به شکل عجیبی بین لندن و پدینگتون خودروسازی کشور ایجاد شد.



لامارکز



این خودرو در سال ۱۸۸۴ و با قدرت محرکه بخار ساخته شد. شهرت آن هم به برنده شدن در نخستین مسابقه سرعتی اتومبیل در سال ۱۸۸۷ مربوط می‌شود. این خودرو که نخستین خودروی مسابقه‌های جهان به‌حساب می‌آید، برای آخرین بار در یک حراجی به قیمت ۴۶ میلیون دلار فروخته شد.



پنتت موتورواگن



این هم نخستین خودروی بنزین سوز تاریخ است که در سال ۱۸۸۵ ساخته شد اما تا ۱۸۸۶ امتیاز اختراع آن به ثبت نرسید. این خودرو از یک موتور یک‌لیتری قدرت که در دو سوم یک اسب بخار قدرت داشت. در این خودرو سوخت ابتدا از طریق تغییر اولیه به موتور ارسال می‌شد.



بالزر



این یکی از قدیمی‌ترین خودروهای کمیاتی آمریکایی بازر است که در سال ۱۸۹۴ توسط استفان بالزر، مخترع آمریکایی طراحی شد. این خودرو یک موتور سبک ۳ سیلندر داشت که صرف‌ترین خودروهای دوره خودش بوده است. فقط یک نسخه از این مدل خودرو باقی‌مانده که در موزه اسمیتسونین در واشینگتن نگهداری می‌شود. این خودرو به نمایش گذاشته شده است.

دانستنی‌ها

در مسیر تاریخ

استقبال عمومی از خودروهای کلاسیک به رماندازی دوباره موزه خودروهای تاریخی منجر شد و هم‌اکنون ۴۵ خودروی تاریخی در این موزه در معرض دید عموم قرار گرفته‌اند. بازدید از موزه خودروهای تاریخی سیری در تاریخ است و برخی از آنها به واسطه قدمت زیادی که دارند نماد برخی دوره‌های تاریخی به‌شمار می‌روند.



نخستین خودرو

طبق روایتی که از جعفر شهری در کتاب تاریخ تهران آمده، پای نخستین اتومبیل در دوران قاجار به ایران باز شده است. مظفرالدین شاه در یکی از سفرهایش به اروپا، ۲ اتومبیل به همراه راننده به کشور آورد اما درباره مدل این ماشین‌ها اطلاعات دقیقی در دست نیست. عده‌ای می‌گویند نخستین اتومبیلی که وارد ایران شده، یک فرود کروکی بوده و عده‌ای دیگر می‌گویند ۲ خودرویی که مظفرالدین شاه با خودش به ایران آورد رنوئی فرانسوی بوده است. به هر حال نخستین خودرو را مظفرالدین شاه به ایران آورد و بعد از آن راه‌رو اتومبیل به کشور باز شد.

درباری‌های ماشین‌باز

درباری‌های دوره قاجار علاقه فراوانی به واردات خودرو از فرنگ به ایران داشته‌اند. در آن روزگار، اتومبیل وسیله‌ای لوکس محسوب می‌شد که فقط خاندان سلطنتی از آن استفاده می‌کردند اما به مرور زمان، تجار، سرمایه‌داران و افراد مهم کشور هم شروع به خرید و استفاده از خودروهای شخصی کردند که بین مردم با عنوان کالسکه‌دودی شناخته می‌شدند. شاید جالب باشد که بدانید در سال ۱۳۰۰ اصلی‌ترین کالای وارداتی کشور، خودرو بود که طرفداران زیادی داشت. تقاضای زیاد مردم باعث شد که سرمایه‌گذاران خارجی برای ساخت کارخانه‌های اتومبیل‌سازی در ایران به صرافت بفتند و مسیر جدیدی در صنعت خودروسازی کشور ایجاد شد.

خودروهای گمشده

از بسیاری از خودروهایی که در دوره قاجار وارد کشور شدند اثری نیست، اما هنوز هم تعدادی از این خودروهای تاریخی در اختیار بنیاد مستضعفان است و در موزه خودروهای تاریخی در معرض دید عموم قرار گرفته است. موزه خودروهای تاریخی با جمع‌آوری منحصر به‌فردترین خودروها در صنعت خودروسازی، فضای برای نگهداری از این آثار و نمایش آنها ایجاد کرده تا تاریخچه ورود و تغییرات خودرو در ایران را به تصویر بکشد.

کالسکه سلطنتی ناصرالدین‌شاه

کالسکه سلطنتی ناصرالدین‌شاه قدیمی‌ترین وسیله نقلیه‌ای است که در این موزه خواهید دید. این کالسکه که به کالسکه‌ناری هم معروف شده ۱۲۰ سال عمر دارد و به دستور ناصرالدین شاه در وین طراحی و ساخته شد. هنرمندان آلمانی برای ساخت نمای بیرونی آن از طلا استفاده کردند و رنگ بنده هم لاجوردی بوده اما در دوران پهلوی به رنگ مشکی درآمد. رولزرویس احمدشاه قاجار یکی دیگر از خودروهای تاریخی این موزه است که در سال ۱۹۰۶ ساخته شده. یکی از دلایل خاصی بودن رولزرویس احمدشاه این است که فقط ۶ هزار دستگاه از این خودرو در جهان تولید شده. این خودرو با استفاده از هندل و سوئیچ روشن می‌شده و یک نسخه بسیار کمیاب است.

خودروی شخصی احمدشاه

رولزرویس مدل فانتوم ۴ که یک نمونه کاملاً کمیاب در جهان به‌شمار می‌آید، یکی دیگر از خودروهای شخصی احمدشاه بوده که در این موزه به نمایش گذاشته شده است. فقط ۱۸ دستگاه از این خودرو تولید شده و جالب است بدانید که فقط یکی از این ۱۸ دستگاه، به‌صورت ضدگلوله طراحی شده و این خودرو در موزه خودروهای تاریخی به نمایش درآمده است. ظاهر این خودرو شبیه تانک است و با موتور اسپندلندری که داشته تا سرعت ۲۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کرده.

یک خودروی منحصر به‌فرد

مرسدس بنز 500K یک اتومبیل اسپرت است که در فاصله سال‌های ۱۹۴۴ تا ۱۹۴۶ توسط کمپانی مرسدس بنز تولید و برای نخستین بار در سال ۱۹۳۴ در نمایشگاه خودروی برلین معرفی شد. این خودرو آخرین نمونه‌ای از 500K بوده و همه لوازم آن بر اثر مرور زمان از بین رفته است. به همین دلیل این خودرو که گفته می‌شود توسط شخص هیتلر به رضاخان هدیه شده است به‌عنوان یکی از خودروهای منحصر به‌فرد در دنیا شناخته می‌شود.

بازمانده غول‌های خودرو سازی

حاصل نخستین و تنها همکاری مشترک ۳ غول خودروسازی آلمان، یعنی پورشه، مرسدس‌بنز و فولکس‌واگن هم در موزه خودروهای تاریخی به نمایش گذاشته شده است. این خودروی نارنجی‌رنگ با شکل و شمایل خاصی که دارد یکی از بازمانده‌های تنها همکاری این ۳ شرکت است. این خودروی تک‌سرشتین که در سال ۱۹۷۲ میلادی تولید شده کلیلید دارد. یکی از این کلیلدها قره‌های رنگ است که خودروی کمک می‌کند تا سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند و کلید دیگر طلایی است و امکان رانندگی تا سرعت ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت را به سرنشین خودرو می‌دهد.

ماجرای موزه خودروهای تاریخی فراتر از تماشای چهار چرخ‌های قدیمی و خوش‌نگ و لعاب است. برخی از این خودروها در دنیا نمونه دیگری ندارند و گذشته‌ای فراموش‌نشده دارند که با تاریخ ایران گره خورده‌اند.