

## جولان اتوبوس‌های فرنگی در پایتخت

### نخستین پمپ بنزین تهران کجا بود؟



■ موضوع: چگونگی تأمین سوخت اتومبیل‌های شهر  
 ■ ویژگی: تبدیل مخازن بنزین به پمپ بنزین مدرن

حد فاصل سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۱۰ خبرهای مختلفی درباره ساخت مخازن بنزین تهران در معدود روزنامه‌های آن دوره منتشر می‌شد و این مطالب را دو شرکت نفتی «شرکت سهامی پارس آذ نفت» و «شرکت نفت انگلیس و ایران» تهیه می‌کردند. علیرضا زمانی، تهران پژوه، می‌گوید: «شرکت پارس آذ نفت در دی‌ماه ۱۳۰۸ طی اعلامیه‌ای که در روزنامه اطلاعات به چاپ رسید خبر داد که در نزدیکی دروازه قزوین، میدان شاهپور (میدان وحدت اسلامی فعلی)، میدان سپه (میدان امام خمینی (ره) فعلی) و میدان شاه (میدان قیام فعلی) ۴ مخزن برای فروش بنزین به صاحبان اتومبیل ساخته شده است.» عمر مخازن بنزین به یک دهه رسیده بود که پمپ بنزین‌ها در تهران قد علم کردند. زمانی در این باره می‌گوید: «نخستین پمپ بنزین با شکل و شمایل امروزی سال ۱۳۱۹ و در ابتدای خیابان سعدی شمالی ساخته شد که این روزها به موزه تبدیل شده است.» به گفته زمانی پمپ بنزین دروازه دولت در دوران ملی شدن صنعت نفت شاهد اتفاقات تاریخی بود. سال ۱۳۳۰ عده‌ای از حامیان مصدق برای حمایت از قانون ملی شدن صنعت نفت به همین پمپ بنزین رفتند و با حذف نام شرکت نفت انگلیس، پرچم ایران را در این مکان بالا بردند.

### نخستین قربانی؛ موسیقی دان مشهور یا روزنامه‌نگار معروف؟

■ موضوع: سوانح رانندگی  
 ■ ویژگی: نخستین تصادف

گزارش‌های ضدونقیضی درباره نخستین سانحه رانندگی تهران منتشر شده که مربوط به دو دوره تاریخی است. علیرضا زمانی، تهران پژوه، می‌گوید: «برخی منابع تاریخی مکتوب از غلامحسین درویش، معروف به درویش خان، موسیقی دان سرشناس دوره قاجار، به‌عنوان نخستین قربانی سانحه رانندگی در دارالخلافه نام می‌برند. همچنین جریده‌ای که اسفندماه ۱۳۰۶ گزارشی درباره نخستین تصادف تهران منتشر کرده و مدعی شده نخستین تصادف در ۱۲ بان ۱۳۰۳ و آخرین ماه‌های حکومت قاجار در تهران رخ داده و به درگذشت فردی به نام عباسقلی خان باقرزاده که از روزنامه‌نگارهای معروف آن دوره بوده منجر شده است.»



به شیوه اتوبوسرانی شهرهای اروپایی اداره می‌شد و از نظر سازمان اداری و انتظامی، تقریباً شبیه اتوبوسرانی فعلی بود. آن دوران بلیت، داخل اتوبوس فروخته می‌شد و رانندگان، لباس مخصوص پوشیده و کلاه کاسکت به سر می‌گذاشتند. به گفته حدادی اتوبوسرانی تهران تا سال ۱۳۱۰ توسط شرکت‌های خارجی اداره می‌شد، ولی از اواخر این سال به مدیران ایرانی تحویل داده شد: «در مدت فعالیت آنها چندین خط به خطوط تهران اضافه شد، هر چند برخی اوقات مردم از نحوه خدمات‌دهی گله‌مند بودند. با توجه به این موضوعات در نهایت سال ۱۳۳۵ دولت تصمیم گرفت برای یکپارچه‌سازی و ساماندهی وضعیت جابه‌جایی مسافران، نخستین شرکت واحد اتوبوسرانی را در چهاردهم تیرماه دایر کند.»

آوردند. نصرالله حدادی، تهران شناس، درباره دیگر مؤسسه‌های اتوبوسرانی می‌گوید: «توبوس‌های مؤسسه کانادایی که یکی از نخستین مؤسسات به حساب می‌آمد از نوع «برلیه» بود و مثل قطار به چند کوپه تقسیم می‌شد؛ دو کوپه اول و دوم مخصوص نشستن مسافران بود و کوپه آخر هم که عقب اتوبوس واقع می‌شد، برای سرپایی‌ها بود. مؤسسه بعدی که عهده‌دار اداره اتوبوسرانی تهران شد، یک کمپانی روسی به نام «آفتو ایران» با اتوبوس‌های مدل بوسینگ بود و سومین مؤسسه هم شرکت «اسگل لاوی» آمریکایی با اتوبوس‌هایی از نوع شورلت بود که صندلی‌هایش برعکس صندلی‌های اتوبوس‌های مؤسسات گذشته که پشت سر هم بود، روبه‌روی هم قرار داشت.» جالب اینکه این مؤسسه



■ موضوع: نخستین مؤسسه‌های اتوبوسرانی تهران  
 ■ ویژگی: واگذاری به پیمانکاران خارجی

لاجه واکداری اتوبوسرانی تهران در آبان ۱۳۰۵ به مجلس شسورای ملی ارائه و با این لایحه به مؤسسه دانمارک، متعلق به کشور دانمارک، اجازه دایر کردن خطوط اتوبوسرانی داده شد. اما نخستین اتوبوس توسط معین‌التجار و سال ۱۲۹۰ به تهران آورده شد. او آن اتوبوس را از بازرگانی بلژیکی در رشت خریده بود. در دوران مشروطه بابت سوار شدن به اتوبوس از مسافر ۳ شاهی کرایه می‌گرفتند. به تدریج استقبال مردم برای استفاده از این وسیله نقلیه جدید زیاد شد و چند تاجر دیگر هم چندین دستگاه اتوبوس به ایران

## حسن هندی؛ متخلف‌ترین راننده تهرانی

میرزا احمد خان با شماره گواهینامه ۸۷۷ مشتری همیشگی نظمیه بود. او بارها مورد شماتت قرار گرفته و جریمه شده بود. این نویسنده و محقق درباره انواع جریمه‌های روزگار گذشته راننده‌های تهرانی می‌گوید: «سرعت غیرمجاز، بوق زدن در معابر وقتی باعث ترس و رم کردن چهارپایانی همچون الاغ و اسب شود، سوار یا پیاده کردن مسافر خارج از ایستگاه، عمه و کارگر سوار کردن (به دلیل کثیف بودن لباس)، فحاشی و بی‌احترامی به مسافر، شرب خمر، بار اضافی و... از جمله مواردی بود که مشمول جریمه می‌شد. البته مواردی جالب مثل مسافر طلبیدن سر ایستگاه‌ها یعنی راننده فریاد بزند تا مسافر جمع کند یا راننده اتوبوس‌ها مسافر ایستاده سوار کنند هم جریمه داشت. برخی راننده‌ها اگر به فرمان اژان‌ها گوش نمی‌دادند جرمان حساب بود.» جریمه‌های اتومبیل‌چی‌ها از ۳ قران شروع می‌شد و تا ۱۵ قران هم می‌رسید.

دفت‌رچه بود که هر برگش برای یک موضوع در نظر گرفته می‌شد. در صفحه ۴ این دفترچه تخلفات اتومبیل‌چی‌ها نوشته می‌شد. برخی از راننده‌ها آن قدر تخلف می‌کردند که این صفحه دیگر جایی برای نوشتن تخلف جدید نداشت. برای همین برخی از آنها از قصد گواهینامه خود را گم می‌کردند تا بتوانند گواهینامه جدید با صفحه سفید و خالی از تخلف بگیرند. البته نظمیه هم پرونده‌ای تشکیل می‌داد تا تخلفات اتومبیل‌چی‌ها را جمع‌آوری کند. برخی از راننده‌های متخلف آن روزگار آن قدر معروف می‌شدند که مجبور بودند با گریم چهره به رانندگی خود ادامه دهند. حسینی در ادامه صحبت‌هایش از فردی به نام «حسن هندی» یاد می‌کند و می‌گوید: «حسن هندی آن قدر در رانندگی خلاف کرده بود که همه او را در نظمیه و محکمه خلاف می‌شناختند. او راننده اتوبوس بود. برای آنکه شناسایی نشود با چهره‌ای گریم شده در خطوط دیگر اتوبوسرانی فعالیت می‌کرد. فرد دیگری به نام

■ موضوع: انواع جریمه رانندگی و تخلفات در تهران قدیم  
 ■ ویژگی: اصلاحات نوپدید و جریمه‌های سلیقه‌ای

ماجرای جریمه در تهران و ورود و خروج راننده‌ها به «محکمه خلاف» روایتی شنیدنی است. زمانی که نظمیه در تهران تشکیل شد و معابر تهران از معبرهای تنگ و باریک به خیابان‌های عریض تغییر پیدا کرد و تعداد ماشین‌ها افزایش یافت گزینیه‌ای به نام جریمه در قوانین راهنمایی و رانندگی در نظر گرفته شد. وقتی راننده‌ها بر گره جریمه را دریافت می‌کردند باید برای تصفیه حساب به مرکز به نام «محکمه خلاف» می‌رفتند. آنجا مشخص می‌شد که باید چگونه جریمه شوند. گاهی جریمه‌ها علاوه بر جریمه نقدی با توبیخ و شماتت هم همراه بود. عباس حسینی نویسنده و محقق که ۱۸ سال درباره تاریخچه حمل‌ونقل تهران پژوهش کرده است می‌گوید: «آن روزگار به راننده‌ها «تومبیل‌چی» می‌گفتند. گواهینامه رانندگی یک

