

ایستاده با چراغ راهنما



نخستین چراغ‌های راهنمایی مدرن تهران نیز پس از دهه ۳۰ در خیابان‌های پایتخت نصب شد. زمانی می‌گوید: «دهه ۳۰ شمسی نخستین چراغ‌های راهنمایی پایتخت در تقاطع خیابان‌های سپه (امام خمینی «ره») و امیریه (ولیعصر «عج») نصب شد و سپس محدوده معابر پل امیربهدار، باغ ملی، دروازه شمیران و... صاحب چراغ راهنمایی مدرن شدند. اما نسل اولیه این چراغ‌ها با چراغ‌های مدرن امروزی فرق داشت. این چراغ‌های راهنمایی از فانوس‌های لامپی تشکیل شده بودند و در روزهای آفتابی تشخیص رنگ سبزی یا قرمز آنها دشوار بود. همچنین آن روزها خبری از چراغ‌های اتوماتیک نبود و مأموران راهنمایی و رانندگی به صورت دستی و براساس وضعیت ترافیک خیابان، چراغ سبز یا قرمز را روشن می‌کردند.»

پیش از اختراع اتومبیل در لندن نصب شد و لندن‌ها نخستین مردمان جهان بودند که با چراغ راهنمایی آشنا شدند. در حقیقت این چراغ از ۲۲ فانوس گازی قرمز و سبز تشکیل می‌شد و با چراغ‌های امروز تفاوت بسیار داشت. این تهران‌پژوه ادامه می‌دهد: «رانندگان تهرانی اما نخستین بار توسط چراغ‌های راهنمایی که روی کوله‌پشتی نصب شده بود با این دستگاه آشنا شدند. در سال‌های پیش از دهه ۳۰ مأموران راهنمایی و رانندگی این چراغ‌ها را که به صورت کوله‌پشتی بودند روی شانه می‌انداختند و در چهارراه‌های شلوغ می‌ایستادند. این کوله‌پشتی‌ها ۲ چراغ قرمز و سبز داشتند و نیز یک کلید برای خاموش و روشن کردن چراغ‌ها که روی سینه مأمور قرار داشت.»

موضوع: نخستین چراغ‌های راهنمایی و رانندگی تهران
ویژگی: استفاده از فانوس

امروز دیگر این تصور که یک چهارراه شلوغ و پررفت‌وآمد چراغ راهنمایی و رانندگی نداشته باشد غیرممکن است. یک قرن پیش نیز زمانی که خودروها به جای چهارپایان و درشکه‌ها مسئولیت جابه‌جایی مسافران را در خیابان‌های تهران به‌عهده گرفتند، نخستین بار جای خالی چراغ راهنمایی در چهارراه‌های شلوغ پایتخت احساس شد. هر چند ساکنان کلانشهرهای غرب، پیش از اختراع اتومبیل یعنی همان روزهایی که چهارپایان و کالسکه‌ها در کلانشهرهای دنیا ترافیک ایجاد می‌کردند، با چراغ راهنمایی آشنا شدند. علیرضا زمانی، در این باره می‌گوید: «سال ۱۸۶۸ نخستین چراغ راهنمایی

نخستین تهرانی‌ای که تصدیق رانندگی گرفت



موضوع: نخستین گواهینامه رانندگی تهران
ویژگی: صدور تصدیق‌های دفتر چهای

در تهران قدیم، وقتی اتومبیل به‌عنوان پدیده دنیای مدرن جای درشکه‌ها و کالسکه‌ها را گرفت، افراد برای نخستین بار با چالشی به نام گواهینامه یا به قول قدیمی‌ها «تصدیق» روبه‌رو شدند. علیرضا زمانی، تهران‌پژوه، در این باره می‌گوید: «محمدناصر انشاء، معروف به ناصر خان انشاء در اواخر دوران قاجار نخستین ایرانی‌ای بود که با سفر به آمریکا گواهینامه رانندگی گرفت. او علاوه بر یادگیری رانندگی و اخذ گواهینامه، با مراحل و چگونگی برگزاری آزمون رانندگی نیز آشنا شد و پس از بازگشت به تهران به‌عنوان سرکاردار فنی نظمی برای نخستین بار در تهران آزمون رانندگی گرفت و برای نخستین رانندگان تهرانی گواهینامه رانندگی صادر کرد.»

با برگزاری نخستین آزمون‌های رانندگی در تهران، نخستین تصدیق‌های رانندگی نیز صادر شد. زمانی می‌گوید: «نهم مرداد سال ۱۳۰۸ «سیف‌الله خان» نخستین تهرانی و ایرانی‌ای بود که در پایتخت گواهینامه یا تصدیق رانندگی گرفت.» در این گواهینامه تاریخی که روی آن عنوان «تصدیق‌نامه» درج شده، آمده است: «به‌موجب این ورقه تصدیق می‌نماید که آقای سیف‌الله خان از تاریخ ۹ خردادماه ۱۳۰۷ تا تاریخ ۹ مرداد ۱۳۰۸، تحصیلات خود در مؤسسه اتومبیلرانی، دوره تحصیلات علمی و عملی اتومبیلرانی را به اتمام رسانیده و از عهده امتحانات ۳ مرحله‌ای برآمده است.»

نخستین بانوی تهرانی که موفق به کسب تصدیق‌نامه شد نیز در تهران قدیم ماجرای جالبی دارد. «شوکت‌الملوک جهانبانی» جزو نخستین بانوان تهرانی بود که سال ۱۳۱۹ تصدیق‌نامه رانندگی گرفت. در همان سال تنها ۴۶ زن تهرانی صاحب گواهینامه رانندگی شدند. پس از صدور نخستین گواهینامه رانندگی در تهران، ۱۰ سالگی طول کشید تا نخستین آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به تصویب دادگستری رسید.



سرعت بالای ۱۵ کیلومتر در ساعت ممنوع!

شب‌ها با سرعت ۱۰ کیلومتر براند یا اینکه در موقع نزدیک شدن به حیوانات از قبیل اسب و قاطر که طبعاً از صدای ماشین وحشت دارند از سرعت اتومبیل خود بکاهد و آرام حرکت کنند تا باعث وحشت و رم کردن حیوانات نشوند، از جمله این قوانین بود که او تنظیم کرده است.»

به‌گفته‌ی زمانی، تهرانی‌ها، حدود ۲۳ مرداد ۱۳۰۵ خبری خواندند در روزنامه‌های آن دوره که در متنش آمده بود، با توجه به دستورات آقای رئیس نظمی و تأکیدات بلدی‌چی «بودر جمهری» مأمورینی در شهر گماشته شده تا از تصادفات و تخلفات شوفرها جلوگیری شود. ۲ سال بعد، اواخر دی‌ماه، با افزایش تعداد اتول‌ها، مقررات جدیدی در ۳۲ ماده تنظیم شد. در این قوانین آمده بود که باید اوراق ۴ گانه، یعنی تصدیق نظمی، مالکیت، مالیات و معاینه، همیشه همراه شوفر باشد. پلاک ماشین با روشنی عقب ماشین روشن شود و در عین حال چراغ نور قرمز پشتی و ۲ چراغ جلو، بعد از غروب آفتاب روشن باشند. صدای بوق‌شان هم تا ۱۰۰ متر دور تر شنیده شود.

«وستداهل خود ریاست نظمی را به‌عهده گرفت و بر گداهل ریاست آگاهی و وار فاس هم رئیس پلیس شد. در ادامه این راه سال ۱۳۰۰ در اداره پلیس شعبه‌ای به نام شعبه «آلات ناقله» در خیابان باب‌همايون دایر شد و با ۱۰ مأمور که از بین پاسبان‌ها انتخاب شده بودند، کار کنترل عبور و مرور اتومبیل‌ها را به‌عهده گرفتند.

علامت مشخصه آنها هم بازویند سفیدی بود که به بازوی چپ خود می‌بستند. ریاست این شعبه به شخصی به نام فتح‌الله خان بهنام واگذار شد و او نخستین رئیس راهنمایی و رانندگی محسوب می‌شد و درجه نایب‌اولی یعنی ستوان یکم داشت. اما نخستین افسر آزمایش رانندگی که نام و امضایش به زبان فرانسه پای اوراق رانندگان زمان قاجاریه وجود دارد، شخصی به نام «مسیو کلین» بود و بعد از او این سمت به ناصر خان انشاء، نخستین متخصص نظمی محول شد. ترجمه، تنظیم نظام‌نامه و آیین‌نامه به این صورت بود که راننده هنگام روز در شهر و اماکن پر جمعیت ضمن حرکت از سمت راست باید با سرعت ۱۵ کیلومتر در ساعت و در خارج از شهر ۲۵ کیلومتر در ساعت و

موضوع: قوانین راهنمایی و رانندگی
ویژگی: محدودیت‌های باور نکردنی

سال ۱۲۹۲ برای نخستین بار فردی سوئدی به نام «وستداهل» که در سوئد کفیل یکی از کلانتری‌ها بود، «بر گداهل» مأمور آگاهی و «وار فاس» پلیس ساده، به ایران آمدند و سازمان نظمی (شهربانی) تاسیس و نخستین آیین‌نامه رانندگی تهیه و تنظیم شد. آنها به تربیت علمی افسران و افراد شهربانی پرداختند و بعد از آن امور نظامی تهران را بین ۱۰ کلانتری تقسیم کردند. محمود منیعی، تهران‌پژوه در این باره می‌گوید:

