

معرفی برخی پیشگامان دوچرخه سواری در ایران



قهرمانی کشور در سال ۱۳۲۷
علی اکبر صدیقی: رکابزن برجسته ایرانی و دارنده مدال برنز مسابقات قهرمانی آسیا در سال ۱۹۵۱
محمود ملاح: رکابزن نامدار ایرانی و مربی تیم ملی دوچرخه سواری ایران در دهه ۱۹۶۰

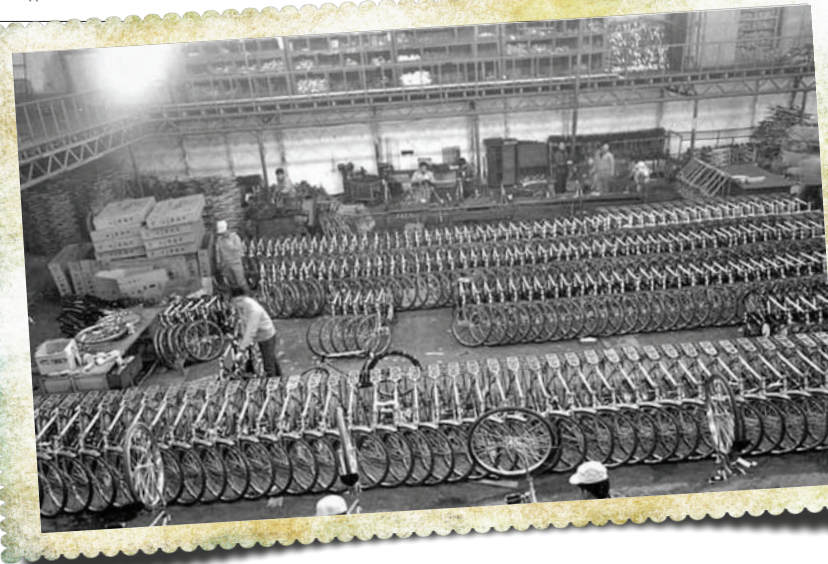
حسین آقای شیخ: نخستین کسی که دوچرخه را به صورت کرایه‌ای به مردم ارائه داد.
دادیک خان ارمنی: مؤسس نخستین مغازه تعمیرات و فروش دوچرخه در ایران
سیدمحمدعلی عامری: قهرمان نخستین دوره مسابقات دوچرخه سواری

تاریخچه



نخستین قانون دوچرخه سواری

- **ماده ۱-** احدی نمی‌تواند با دوچرخه‌های پایی در شهر و حومه آن حرکت نماید، مگر اینکه قبلاً در اداره نظمیّه حاضر شده، پس از امتحانات لازم، جواز تصدیق نامه بگیرد.
- **ماده ۲-** اشخاصی که سن آنها هنوز به ۱۳ سال بالغ نگریده، مطلقاً از دوچرخه سواری ممنوع هستند.
- **ماده ۳-** کرایه‌دادن دوچرخه به اشخاصی که سن آنها به ۱۸ سال بالغ نشده باشد و یا داشتن ۱۹ سال تصدیق و جواز نظمیّه را در دست نداشته باشند، مطلقاً ممنوع است.
- **ماده ۴-** در موقع مراجعه به نظمیّه برای اخذ تصدیق نامه و جواز، تقاضاکنندگان بایستی ۳ قطعه عکس خود را به همراه بیاورند.
- **ماده ۵-** تمام دوچرخه‌ها باید دارای بوقی باشند که صدای آنها تا فاصله پنجاه ذرع شنیده شود.
- **ماده ۶-** از غروب آفتاب به بعد بایستی چراغ جلو و عقب دوچرخه را روشن نمایند.
- **ماده ۷-** چراغ جلو بایستی با نور سفید و اقل ۱۰ ذرع مسافت جلوی دوچرخه را روشن نماید.
- **ماده ۸-** نمره نظمیّه همیشه باید روی قسمت گلگیر عقب نصب باشد.
- **ماده ۹-** متن نمره دوچرخه‌های شخصی، سفید و با خط سیاه و متن نمره دوچرخه‌های کرایه سیاه با خط سفید خواهد بود.
- **ماده ۱۰-** دوچرخه‌سواران بایستی در معابر پرجمعیت و در سرپیچ‌ها و محل تلاقی خیابان‌ها آهسته حرکت نمایند.
- **ماده ۱۱-** دوچرخه‌سواران موظفاند که همیشه و مخصوصاً در موقع تلاقی با وسایل نقلیه از دست راست خود حرکت نمایند.
- **ماده ۱۲-** دوچرخه سواری در پیاده‌رو و بازارها و محلی که تخصیص به پیاده داده شده است، ممنوع است.
- **ماده ۱۳-** مسابقه با دوچرخه در خیابان‌ها اکیداً ممنوع است.
- **ماده ۱۴-** کلیه دوچرخه‌ها بایستی دارای گلگیر جلو و عقب باشند که گل و کثافت معابر را به عابرین ترشح نمایند.
- **ماده ۱۵-** دوچرخه‌ها اعم از کرایه یا شخصی باید دارای ترمز چرخ‌های جلو و عقب باشند.
- **ماده ۱۶-** سواری ۲ نفر یا بیشتر روی یک دوچرخه یا سوار کردن اطفال با خود اکیداً ممنوع است.
- **ماده ۱۷-** نمایش دادن روی دوچرخه در خیابان‌ها و کوچه‌ها قذغن است.
- **ماده ۱۸-** دوچرخه سواران نمی‌توانند در موقع سواری با یک دست خود اشیاء حمل نمایند، مگر اینکه اشیاء مزبور به طریقی بسته شده باشد که راننده در موقع لزوم قادر باشد با همان دست دسته دوچرخه را بگیرد.
- **ماده ۱۹-** تعلیم‌دادن و آموختن دوچرخه سواری در معابر و کوچه‌های داخل شهر و معابر پرجمعیت خارج از شهر ممنوع است.
- **ماده ۲۰-** متخلفان از مواد این نظامنامه به محاکم صالحه جلب و مطابق قانون تعقیب و مجازات خواهند شد.



داستان دوچرخه در ایران

اولین‌های بازار دوچرخه چه کسانی بودند؟

دوچرخه در اواخر دوره قاجار راه خود را به ایران گشود. برای نخستین بار در دوره قاجار بود که کارکنان سفارت انگلیس دوچرخه‌هایی را به ایران آوردند و از آنها به عنوان وسیله تفریحی بهره‌برداری کردند. قصه از آنجا آغاز می‌شود که روزی از روزها مردم کوچه و بازار ۲ پسر بچه انگلیسی را دیدند که روی وسیله‌ای با ۲ چرخ در میدان مشق یا باغ ملی تهران حرکت می‌کردند.

اولین دوچرخه‌فروشی در ایران

نخستین کسی که در ایران، با ایجاد مغازه فروش دوچرخه و کرایه‌دادن آن، مردم را رسماً با دوچرخه آشنا کرد، حسین آقای شیخ است که در خیابان شمس‌العماره مغازه داشت. مغازه او در خیابان ناصر خسروی فعلی، کمی بالاتر از شمس‌العماره و در کنار ساختمان وزارت امور اقتصادی و دارایی کنونی قرار داشت. در این مغازه نرخ کرایه دوچرخه ساعتی ۱۰ شاهی بود. اغلب دوچرخه‌های این مغازه متعلق به کارخانه هرکولس بودند. در ابتدا در این دوچرخه‌ها از تایر توپر استفاده می‌شد و سرعت کمتری داشتند؛ اما بعدها با جایگزین کردن تایرهای توخالی بر سرعت آنها افزوده شد.

مراکز قدیمی فروش دوچرخه

در اوایل ورود دوچرخه به ایران شرکت‌های راله یا رالی، فیلیپس، هرکولس، مایستر، المپیک، اوپل (زنانه و دخترانه)، جمس و بی‌اس‌ا (مارک سه‌تفنگ)، مهم‌ترین مارک‌های دوچرخه بودند. همچنین خیابان‌های چراغ‌برقی، علاءالدوله (فردوسی)، لاله‌زار، ناصر خسرو و سعیدی مراکز مهم فروش، کرایه و تعمیر دوچرخه در تهران بودند و واردکنندگان دوچرخه در شهرهایی چون اصفهان، آبادان و کرمانشاه نیز نمایندگی داشتند.

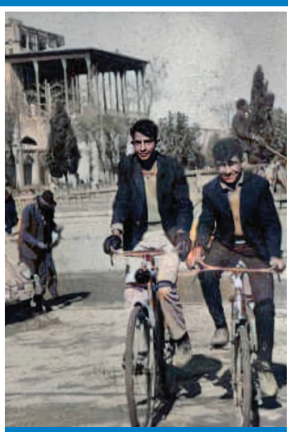
اولین تعمیرکار دوچرخه

در میان پیشگامان دوچرخه سواری ایران، در کنار حسین آقای شیخ نام دادیک خان ارمنی دیده می‌شود. دادیک خان با تأسیس مغازه تعمیرات و فروش دوچرخه به توسعه این صنعت در کشور کمک کرد. مغازه دادیک خان ارمنی در ابتدای خیابان منوچهری دایر بود. در این مغازه نرخ پنجرگیری ۱۰ شاهی و روغن کاری ۲ شاهی بود. ضمن اینکه دیگر تعمیرات شامل جوش کاری، شکست و بست، پره‌بندی و شل و سفت کردن زنجیر بود و روی هم ۵، ۶ قران هزینه داشت.

تاریخ دوچرخه در شهرستان‌ها

سال ۱۳۲۷ نزدیک ۱۲ هزار دوچرخه در شهر اصفهان پلاک شده بود و ۲۰ هزار نفر گواهینامه دوچرخه سواری داشتند. در دهه ۴۰ دوچرخه سواران به یکی از معضلات اداره شهری در اصفهان تبدیل شدند. روزنامه نقش جهان سال ۱۳۲۵ در چند نوبت، دستورها و اطلاعیه‌های استانداری، شهر بانی و فرمانداری نظامی اصفهان را برای محدودیت دوچرخه سواران اصفهانی منتشر کرد و از مردم خواست آنها را رعایت کنند. علاوه بر اصفهان، یزد و کرمان نیز در دهه‌های ۱۳۱۰ تا ۱۳۵۰ مملو از دوچرخه شدند و در این میان یزد با عنوان شهر دوچرخه‌ها شهرت یافت.

قانون دوچرخه سواری



بعد از آنکه میزان استفاده از دوچرخه به حدی شد که عبور و مرور را با مشکل مواجه کرد، وزارت داخله در ۲۳ مرداد ۱۳۰۵ نظامنامه دوچرخه سواری را در ۲۰ ماده در روزنامه‌های کثیرالانتشار تهران به چاپ رساند. پس از این قانون، نظامنامه سیر و حرکت دوچرخه‌های پایی در شهر و حومه نیز در سال ۱۳۰۹ تهیه شد و براساس آن دوچرخه‌ها پلاک‌دار شدند و وضعیت دوچرخه سواری سرورسامان گرفت. باین حال باز هم آنها که سن و سال کمتری داشتند، تن به این قانون نمی‌دادند و خیلی به این تشریفات توجه نمی‌کردند.

اولین باشگاه دوچرخه سواری

نگاهی به تاریخ نشان می‌دهد که در سال ۱۳۲۴ نخستین باشگاه دوچرخه سواری ایران با نام «باشگاه دوچرخه سواران» تأسیس شد. این باشگاه بعدها به نام تاج و سپس استقلال تغییر نام داد.

قیمت نخستین دوچرخه‌ها

دوچرخه‌های نخستین در تهران از مارک‌های هرکولس، رالی، بی‌اس‌ا و بیرمنگام همگی ساخته کشور انگلستان بودند. قیمت بهترین و بادوام‌ترین و خوش‌رکاب‌ترین نوع دوچرخه از ۱۰ تومان شروع می‌شد و به ۱۵ تومان می‌رسید و قیمت لوازم اضافی از جمله قاب، ترک‌بند، بوق و امثال آنها ۲ تومان می‌شد.