

انسانِ موتوریزه

در یادداشت تحریری ۱۵ بهمن ۵۷ **آیندگان** آمده بود: "مقررات رانندگی مقررات ساواک نیست که مخّل آسایش و آزادی باشد. نگویید کارهای اساسی تری هست. این نمایشی از یکی از همان کارهای اساسی است."

در اسنادی که از سفارت آمریکا در تهران به دست آمد گزارشهایی هم دیده می‌شد در این باره که آمریکاییان مقیم ایران در برابر طرز رانندگی غیرقابل‌تصور مردم بومی انگشت به دهان مانده‌اند و نگرانند برای خودشان اتفاقی ناگوار بیفتند.

چند سال پیش از آن، ترجمه گزارش منتقدی آمریکایی در جشنواره فیلم تهران، جمله‌ای در این مایه که 'ایرانیها اصرار دارند زیر ماشین بروند'، در میان اهل ترجمه و ویراستاری موضوع بحث شد. کسانی از آنها نظر دادند جمله انگلیسی تحت‌اللفظی ترجمه شده و منظور نویسنده مسلماً این نیست که مردم ایران مشتاق خودکشی‌اند.

اما این نظر بعدها بسیار تکرار شد که درک انسان ایرانی از اتومبیل غیر از فهم بسیاری ملل دیگر است و این انسان بیش از قواعد، به قَلَق و شَمّ اعتقاد دارد، گویی اتومبیل جانوری است خودمختار که می‌توان با آن ارتباطی غریزی برقرار کرد و وقتی عابر پیاده در برابرش ظاهر شود یا به مانعی برخورد مانند چهارپایان اهلی متوقف می‌شود. نویسنده خارجی که عادت داشت غیر از این فکر کند نتیجه می‌گرفت لابد ایرانیها اصرار دارند زیر ماشین بروند که در خیابان با خاطر آسوده لابه‌لای اتومبیل‌های درحال حرکت می‌لولند، وگرنه از احتمال ضربه مرگبار آهن متحرک می‌هراسیدند.

در اسفند ۲۹، رانندگان تهرانی ترور سرلشکر علی رزم‌آرا را با بوقهای ممتد جشن گرفتند زیرا در مقام نخست‌وزیر دستور داده بود بوق نالازم مشمول پنجاه ریال جریمه شود. دی ۵۷ هم رقص برف‌پاک‌کن‌ها ارکستر بوق را در جشن رفتن شاه همراهی کرد (این اواخر بار دیگر بوق تبدیل به موضوعی سیاسی شد و بوق‌زنان متجاسر نه تنها اتومبیلشان از ضربه چماق و باطوم خسارت دید بلکه برای خودشان پرونده درست کردند).

در ایران انضباط فرهنگ موتوری مدام در حال رقیق شدن بوده است. این سؤال از دهه‌ها پیش تکرار می‌شود که چرا انسان آریایی-اسلامی به محض قرارگرفتن در مقام سکاندار اتومبیل، تعارف را کنار می‌گذارد و به تنازع توسل می‌جوید. از انتهای دهه ۴۰ با ایجاد کارخانه‌های مونتاژ و عرضه آسان و ارزان اتومبیل شخصی، آمد و شد در تهران تبدیل به مسئله‌ای شد که تا امروز مدام پیچیده‌تر می‌شود. تیرهایی از این قبیل که سرعت ترافیک در تهران به پنج کیلومتر در ساعت رسید، سرعت رفت و آمد در خیابانهای تهران به زودی به صفر خواهد رسید، خیابانهای تهران تبدیل به پارکینگ اتومبیل‌هایی شده با موتور روشن، همراه با عکس ردیف خودروها از این چراغ قرمز تا چهارراه بعدی، از اواخر سالهای ۴۰ در مطبوعات ایران عادی شد. عرضه اتومبیل ارزان از دم‌قسط به معنی دموکراتیک شدن مالکیت وسیله نقلیه بود اما فضای جامعه را دموکراتیک‌تر نکرد.

مقررات رانندگی بخشی از سرکوبگری نظام حاکم تلقی می‌شد. مأمور راهنمایی عملاً ظلم به شمار می‌آمد و اوامر او عناد شخصی برمی‌انگیخت. ورود قفل‌های چرخ در نیمه دهه ۵۰ برای توقیف اتومبیل

متخلفان در تهران سروصدا راه انداخت و بحث به مجلس کشید. وارد کردن قفل‌های زرد رنگ یغور از آمریکا نشان می‌داد ملت شریف ایران زیر سلطهٔ امپریالیسم و دست‌نشانده‌گانش است (قفل‌های چشمگیر و بدشگون را همزمان با سی سالگی جمهوری اسلامی بار دیگر وارد میدان کردند).

مخالفت با سختگیری ادارهٔ راهنمایی به معنی مخالفت با استبداد، و بدگویی از افسر راهنمایی بدگفتن به شاه تلقی می‌شد. طبیعی بود جماعت از فروپاشی آن نظام و رفع نظم تحمیلی‌اش استقبال کنند. نزد طبقهٔ متوسط شهری که به اندازهٔ عصر رضاشاه از آزدان نمی‌ترسید و با ژاندارم برنوبه دست سر و کار نداشت، افسر راهنمایی نمایندهٔ آمرانگی به حساب می‌آمد. در ستون‌های تلفن و نامه‌های مردم در مطبوعات شکایتها دیده می‌شد از ناحق جریمه شدن، و همیشه در برابر بخش اتفاقات بیمارستان یا داروخانه هنگام تهیهٔ دوا برای کودک ناخوش. جریمه شدن به سبب توقف سوبله (واژه‌ای جعلی و ایرانی) در برابر شیرینی‌فروشی دانمارکی محتمل‌تر به نظر می‌رسید.

یک آلمانی پس از مدتی اقامت در ایران نمودارهایی روی اینترنت گذاشته است از رفتارهای باورنکردنی ایرانیها. مثلاً تخت‌گاز راندن به نیمهٔ دیگر خیابان که مختص حرکت در جهت مقابل است و عبور از چراغ قرمز با این شیوه. یا راندن به خیابان ورود ممنوع و چراغ‌زدن به علامت اینکه از سر راه من کنار بروید. تقریباً در همه جای دنیا (جز در فیلم‌های سینمایی) چنین راننده‌ای سر از زندان درمی‌آورد. با این همه، برخی جنبه‌های رانندگی به سبک ایرانی منحصر به یک ملت نیست. بوق‌زدن پیاپی به عنوان بخشی عادی و لازم از هدایت اتومبیل، شتاب برای پشت سر گذاشتن اتومبیل‌های دیگر بدون دلیل مشخص، و تهوّر و ماجراجویی در هدایت اتومبیل در برخی جوامع دیگر هم دیده می‌شود. آنچه رفتار ایرانیها پشت فرمان را زبانزد کرده شیوع چنین رفتارهایی در تمام طبقات و تضاد آنها با خلیقات فرد است. اشخاص مبادی آداب که همواره مراقبند کسی را نرنجانند، آدم‌های محافظه‌کار که حتی از احتمال در دسر دوری می‌جویند، افراد محتاط که قبل از قدم برداشتن پیش پایشان را نگاه می‌کنند، در مقام راننده تقریباً تمامی این صفات را کنار می‌گذارند، گویی تشریفاتی است عاریتی، نه بخشی از شخصیت فرد. شیوهٔ رانندگی زنان متجدد که زمانی به احتیاط مفرط شهرت داشتند هرچه بیشتر شبیه مردان متجدد، و رفتار مردان درس‌خواندهٔ شهری که انگار تازه از ناف خارجه آمده‌اند هرچه بیشتر شبیه مردان اقشار فرودست می‌شود که هر آئین‌نامه‌ای را کلک دولت برای گرفتن پول زور از مردم می‌دانند. ظاهراً دموکراتیک شدن در ایران یعنی شیوع ابتدال همگانی، نه ارتقای پائین دست‌ها به تاسی از مربیهای داناتر.

اگر شکل بیرونی جوامع عصارهٔ فضایل افراد آنها باشد، به این معنی که بهترین کالایشان را پشت ویتترین گذاشته‌اند، در این جا هم باید بار دیگر نتیجه گرفت سیمای جامعهٔ ایران عصارهٔ رذایل افراد است و آن را تبدیل به سرمشقی برای رفتار می‌کند. جنبه‌های کمتر متمدنانهٔ جامعهٔ ایران تعیین‌کنندهٔ شاخصهای رفتار انسانِ موتوریزه است. از این رو، تعلیم رانندگی صحیح در ایران بسیار کند و کم‌اثر پیش می‌رود، مانند حوضی که هم شیر و هم زیرآب آن را باز کرده باشند.

آزمایش رانندگی در ایران هم طبق معیارهای جهانی انجام می‌گیرد.^۱ شاید فرد ایرانی آنچه را موقتاً و ناچار از اصول رانندگی یاد می‌گیرد بعداً در بخشی جداگانه از ذهن خویش قرار می‌دهد و به همراه سایر شهروندان دست به ابداع شیوه‌ای جدید برای هدایت خودرو می‌زند. این شکل من‌درآوردی،

^۱ نگارنده پس از گم شدن گواهینامهٔ رانندگی و پیدانشدن سوابق آن اجازه یافت مجدداً امتحان بدهد. در امتحانی که سی نفر شرکت داشتند تنها سه نفر، شامل نگارنده، در همان روز اول قبول شدند. ده درصد قبولی نشانهٔ دشوار بودن امتحان است.

همانند سایر رفتارهای ایرانی، آمیزه تضادهاست.

مثلاً مبتنی بر روانشناسی فردی است و راننده باید به حالت و قیافه سایر رانندگان توجه کند تا بتواند تصمیم بگیرد حق چه کسی را زیر پا بگذارد و در برابر کدام راننده بی‌پروا تسلیم شود. در همان حال، هر جا لازم ببیند از چشم‌درچشم شدن با سایر رانندگان می‌پرهیزد تا بتواند بی‌اعتنا به احساسات دیگران خر خودش را براند. تمایل شدید رانندگان به سبقت بیجا را از علل مهم تصادف منجر به مرگ در جاده‌های ایران ذکر می‌کنند، گویی قرارگرفتن پشت یک خودرو دیگر تحمل‌ناپذیر به نظر می‌رسد و انسان باید همواره نفر اول باشد. اما شتاب‌ناز در جاده و خیابان با بی‌اعتنایی خونسردانه قاطبه مردم به وقت و زمان در تضاد است.

طرز رانندگی ایرانی روانشناسی فردی و اجتماعی این مردم را بازتاب می‌دهد: روحیه انفعالی-پرخاشگر. فرد در عین احساس ضعف، اصرار به غلبه بر دیگران دارد؛ نوسان دائمی میان توسری خوردن و توسری زدن؛ در این لحظه فریادکشیدن به علامت تهدید و دقیقه‌ای بعد نالیدن از جور زورمندان و جفای روزگار. با این همه، توافقه‌های من‌درآوردی از نظر بقا ارزش دارد و کسی که بر اجرای مقررات اصرار بورزد به استقبال خطر رفته است.

اما اگر دیگران از توافق ملی ایرانیها خبر نداشته باشند اوضاع وخیم می‌شود. راننده ایرانی نزدیک بود در تصادف در ترکیه کشته شود زیرا وقتی کامیون جلویی راهنما زد که می‌خواهد به چپ بپیچد خیال کرد طرف پیغام می‌دهد: بفرما سبقت بگیر — استنباطی از این عمل که در جاده‌های ایران رایج بود، یا هست.

سیستم راهنمایی و رانندگی ایران به تدریج کارآتر شده. در مقابل، طرز رانندگی مردم بدتر شده است. کسانی اعتقاد دارند پنجاه سال پیش که اداره راهنمایی کارکشتگی امروز را نداشت مردم متمدانه‌تر رانندگی می‌کردند. اما اتومبیل خود اداره راهنمایی هم پشت خط کشی عابر پیاده توقف نمی‌کند. تفاوت چندانی میان طرز فکر سرباز راننده، افسر سرنشین و بقیه مردم نیست و هیچ‌یک قلباً اعتقاد ندارد مقررات واقعاً لازم یا عملی باشد.^۲ سیل عابر پیاده بی‌پایان است، توقف برای عبور آنها به یک دقیقه و ده دقیقه محدود نمی‌ماند و توقف غیرمنتظره سبب باران ناسزا از سوی رانندگان پشت سر و حتی تصادف خواهد شد. تلاش پلیس راهنمایی برای نظم‌بخشیدن به عبور گله‌های انسانی از عرض خیابان به نظر نمی‌رسد تأثیری پایدار گذاشته باشد.

مسافرانی غیرایرانی نوشته‌اند یورش عابران خونسرد به میان جریان سریع اتومبیلها که شب‌هنگام با چراغ خاموش در خیابانهای ایران حرکت می‌کنند و از چند سانتیمتری پیاده‌ها می‌گذرند ترسناک‌ترین منظره‌ای است که به عمرشان دیده‌اند. به نظر آنها نوع حکومت و شیوه‌های سیاست در این کشور با چنین طرز رفتاری کاملاً هماهنگ است: به مقابله راننده‌ای می‌روند که با چراغ خاموش می‌راند، و نه قربانیان را درست می‌بیند و نه به آنها اهمیتی می‌دهد.

رفتارهایی مانند روشن‌نکردن چراغ جلو در شب، یا این تصور که اگر پهنای خیابان را عادلانه‌تر تقسیم کنند زودتر به مقصد می‌رسند، در مبحث روانشناسی اجتماعی مردمی پریشان‌اندیش جای می‌گیرد که خودرو (در معنی خود-روییده، نه خود-رونده) بار می‌آیند، مربی ندارند و از گهواره یاد

^۲ نگارنده از افسر ارشد راهنمایی پرسید چرا در اجرای مقررات حفظ مشخصات فابریک خودرو، مثلاً ممنوعیت نصب بوق شیپوری روی سواری و استفاده از آن در شهر، پیگیری نشان نمی‌دهند، و جواب شنید تا "اینا" هستند و این بساط است هیچ چیز درست‌شدنی نیست. در تحولی جدید، روی موتورسیکلت هم از همان بوقها می‌گذارند.

می‌گیرند رندانه به همه کس و همه چیز بدبین باشند. در حالی که پیاده‌روها پر است از لامپهای نالازم و پرمصرف با نور چشم‌آزار، این تصور که روشن‌نکردن چراغ در جاده به صرفه‌جویی کمک می‌کند همان اندازه احمقانه است که اگر به جای سه ردیف خودرو، در پنج ردیف برانیم از عرض خیابان بیشتر استفاده خواهد شد. ایرانیانی که مدتی از وطن دور بوده‌اند از برخورد پیاپی آینه بغل اتومبیلها به یکدیگر وحشت می‌کنند و بسیار متعجبند که چرا برای همه عادی است. هر فیلم و عکسی که حرکت ردیف اتومبیلها روی خطوط طولی خیابان را نشان دهد بی‌تردید در ایران گرفته شده است.

در دهه ۵۰ قرار شد اداره راهنمایی و رانندگی از شهربانی جدا شود و به شهرداری بپیوندد تا تنظیمات رفت‌وآمد شهری زیر نظر سازمانی واحد باشد. افسران راهنمایی زیر بار نرفتند و با توسل به کم‌کاری دست به مقابله زدند. ترجیح می‌دادند جزو نیروهای نظامی و انتظامی باشند تا کارمند شهرداری. در سال ۵۸ نظامی‌بودن به سودشان تمام نشد. در شهرهای کوچک‌تر که خرده‌حساب شخصی بالاخره تسویه می‌شود، چند نفرشان به اتهام تحکیم مبانی رژیم و ارباب خلاق به زندان افتادند. حتی یکی به اتهام تیراندازی به تظاهرات محکوم به اعدام شد (افسران راهنمایی در ماههای حکومت نظامی پس از ۱۷ شهریور ۵۷ مسلح به سلاح کمری شدند). تقاص امر و نهی به مردم را پس می‌دادند.

در زمینه وجوه غیرمجاز، تا آمار و شاخص در دست نباشد نمی‌توان گفت بهتر یا بدتر از سایر عمال حکومت و بقیه مردم بودند یا هستند. تفاوت در این است که بیش از سایرین دیده می‌شوند و روزانه با شماری بسیار بزرگ از شهروندان سر و کار دارند. در حال، اعتقادی است عمومی که قانون و مقررات وضع می‌شود تا با دریافت مبلغی به اجرا در نیاید، چه زیرمیزی در اداره یا لای‌انگشتی در خیابان، و خدا روزی‌رسان است.

تلفن خوانندگان، ۱۳ خرداد ۵۸: ”در روزهای اخیر اغلب متخلفان رانندگی با ارائه کارت کمیته‌ها خود را مبرا از مجازات می‌دانند. امثال من که افسر راهنمایی و رانندگی هستیم چکاره‌ایم و چه باید بکنیم؟“ و ۲۷ تیر: ”مقامهای مسئول چه زمانی می‌خواهند با بعضی از این موتورسوارهای مزاحم مبارزه کنند؟“

یکی از شکایتهای اواخر رژیم سابق از صدای مغزفرسای موتورسیکلت بود که جوانها — ظاهراً نه کارگر و کاسب و شاغل — با دستکاری در اگزوز موتورهای ورزشی ایجاد می‌کردند. هراس از مأموران کمیته به آن نوع سر و صدا از ناحیه قشر برخوردار هم پایان داد اما آلودگی صوتی شدید موتورهای جهان‌سومی بخشی از زندگی شهری شد.

محمد قائد

editor@lawhmag.com

از کتاب دردست‌انتشار داستان آیتدگان

آبان ۸۸