



## درباره زندگی اصغر قندچی، پدر کامیون سازی ایران و کارآفرین قدیمی ایرانی

### استاد آهنگر

تاریخ ۱۳/۰۶/۱۴۰۲ ساعت ۱۳:۳۴



بیشتر اموال اصغر قندچی مصادره شد به جز گاراژی که در دوراهی قیان داشت. آن هم چون به نام دخترش بود، نتوانستند مصادره اش کنند. اصغر در آخرین جلسه دادگاهش به قاضی گفته بود: «اگر تمام زندگی من را هم از من بگیری و تنها یک چکش، سندان و یک پیشبند چرمی به من بدهید، ۱۰ سال دیگر دوباره اصغر قندچی می شوم.»

حوالی سال‌های ابتدایی دهه ۴۰ بود. حضور مردی کراواتی در میان گاراژهای تعمیر ماشین‌های سنگین، در میدان قزوین، نظر کارگرها را به خود جلب کرد. این مرد مهندس شیرزاد بود که از سوی وزارت اقتصاد و معاون صنایع، مامور شده بود تا کسی را پیدا کند که بتواند در ایران ماشین بسازد. این دستور شاه بود و فرصت کمی هم برای اجرای این دستور وجود داشت. شیرزاد از چند نفر پرس‌وجو کرد و همه نشانی یک نفر را به او دادند، مردی که همه او را اصغر صدا می‌کردند. مهندس شیرزاد با شنیدن این نام به یاد خاطرات کودکی‌اش افتاد. او اصغر را می‌شناخت و خود را به کارگاه او رساند. کارگاهی ساده با زمینی خاکی که در آن چندین کارگر به سختی در حال تعمیر ماشین‌های سنگین و تعویض قطعات بودند. اتاقی هم در کنار این کارگاه بود که اصغر خودش در آنجا، اتاق ماشین ساخته بود. در روزهایی که ایران هیچ صنعت خودروسازی نداشت و همه محصولات وارداتی بودند، کسی پیدا شده بود که خودش بدون هیچ پشتوانه‌ای در کارگاهش ماشین می‌ساخت. مهندس شیرزاد با خوشحالی این خبر را به معاون صنایع وزارت اقتصاد و وزیر داد و این شروع راهی بود که اصغر قندچی را به اولین و بزرگ‌ترین سازنده کامیون در ایران تبدیل کرد.

#### تولد در قنات‌آباد

سال ۱۳۰۷، در نزدیکی میدان اعدام و در منطقه قنات‌آباد، مردی که به تازگی در آن روزها شناسنامه‌اش را با نام فامیلی قندچی گرفته بود، همراه همسر و دو دخترش زندگی می‌کردند. روز ۱۰ فروردین وقتی هنوز چند روزی از شروع سال جدید نگذشته بود، فرزند جدیدی به خانواده قندچی اضافه شد که نام او را اصغر گذاشتند. او پسر بزرگ خانواده بود و برای پدر و مادر بسیار عزیز. تا چند سال بعد چهار پسر و یک دختر دیگر هم به جمع خانواده اضافه شد. آقای قندچی خودش تحصیلات قدیم داشت و به شغل وکالت دادگستری مشغول بود. همسرش هم دختر یک سقطفروش [۱] بود و همین موضوع باعث شده بود که از نظر مالی و جایگاه اجتماعی در وضعیت خوبی باشند.

پس از چند سال پدر خانه‌نشین شد و مدتی بعد هم درگذشت. مادر در خانه بزرگی که داشتند باید به تنهایی به امور بچه‌ها رسیدگی می‌کرد. آن روزها رسم بود اگر خانه‌ای بزرگ و با تعداد اتاق‌های زیادی داشتند، چند اتاق را اجاره بدهند. در روزهای کودکی اصغر بود که یک مکانیک اتاقی از خانه آنها را اجاره کرد. این مکانیک هر روز با کیفی پر از وسایل به گاراژی می‌رفت و کنار استادکاران آلمانی کار می‌کرد. آن کیف و وسایل نظر اصغر را که دیگر به سن هشت یا نه سالگی رسیده بود، جلب کرد و از مستاجر خانه خواهش کرد او را هم با خودش به گاراژ ببرد. مکانیک قبول کرد و پای اصغر در کودکی به دروازه قروین و گاراژهای تعمیر ماشین باز شد.

### طفل گریزپای مدرسه

پدر خانواده، روشنفکر بود و در روزگاری که دختران خانواده‌های دیگر، به ندرت اجازه درس خواندن و ادامه تحصیل داشتند، پدر به تحصیلات همه فرزندان اصرار داشت. اما در میان بچه‌ها فرزندی بود که هیچ علاقه‌ای به درس خواندن نداشت و مدام از مدرسه فراری می‌شد. اصغر، پسر بزرگ خانواده که مادر و پدر فکرها و آرزوهایی برای او داشتند، تبدیل شده بود به یک مشکل بزرگ. در سال‌های اولیه مدرسه مدام فرار می‌کرد و در خیابان‌هایی دورتر از خانه با بچه‌های دیگر مشغول بازی می‌شد. در آن روزها بابت یک روز تاخیر دانش‌آموز به خانواده‌ها اطلاع نمی‌دادند و اصغر هم خوشحال از این وضعیت، ثلث تا ثلث مدرسه نمی‌رفت. بالاخره مادر متوجه فرار اصغر شد و با داییش او را تهدید کردند که باید به مدرسه برود. اما او علاقه نداشت و تهدید و تنبیه هم در او اثر نکرد.

بعد از آشنایی با همسایه مکانیک، اصغر دیگر به جای فرار و بازی، با او به گاراژ می‌رفت. در آنجا همه‌چیز برایش تازگی داشت و ساعت‌ها را فراموش می‌کرد. با اینکه به او اجازه هیچ‌کاری داده نمی‌شد و تنها می‌توانست بنشیند و به شیوه کار و قطعات نگاه کند، اما همین از کلاس درس و مدرسه برای او لذت‌بخش‌تر بود. مادر دوباره متوجه فرار او از مدرسه شده بود، اما این‌بار همسایه وساطت کرد و خواست که اجازه دهند همراه او باشد تا کار یاد بگیرد. اما نمی‌شد که اصلاً درس نخواند. به هر حال با هر سختی بود، تا کلاس هفتم ادامه داد و از آنجا درس را برای همیشه کنار گذاشت.

### شروع کار

زمانی که اصغر در گاراژها یادویی می‌کرد و به دست استادکاران نگاه می‌کرد، در آن محیط انواع تعمیرات انجام می‌شد؛ از موتورهای آسیاب گرفته تا لوکوموتیو، کشتی و موتور برق شهرها. استادکار ایرانی هم کم بود و بیشتر آلمان‌ها و روس‌ها بودند که سر کارها می‌ایستادند و ایرانی‌ها زیر دستشان کار یاد می‌گرفتند. از ۱۲ سالگی دیگر خودش وردست شد و بعد از مدتی آن‌قدر به کار مکانیکی و آهنگری و ساخت قطعات علاقه‌مند شد که در آن سن کم، تبدیل به استادکار شده بود.

کار را از ماشین‌های کوچک شروع کرد و بعد از آن سراغ اتوبوس و بعد کامیون‌ها رفت. پیشرفتش در کار آن‌قدر زیاد بود که با پولی که جمع کرده بود در ۱۶ سالگی یعنی حدود سال‌های ۱۳۲۳-۲۴، توانست در میدان قزوین مغازه‌ای ۳ متر در ۳ متر بگیرد که همراه با وسایل و ابزارآلات نزدیک به ۴۰۰ تومان برای آن هزینه کرد. اصغر وقتی کنار دست استادکاران تنها اجازه داشت بایستد و نگاه کند، آرزو داشت که بتواند روزی یک پیچ را ببندد و باز کند، اما وقتی کارگاه خودش را گرفت دیگر موتور ماشین باز می‌کرد و می‌بست. این آرزویی بود که محقق شده بود و او از کار سیر نمی‌شد. شب‌ها تا دیروقت در مغازه می‌ماند و پشتکار و دقتش او را به یکی از استادکاران مشهور میدان قزوین تبدیل کرده بود.

یکی از روش‌هایی که باعث موفقیتش در کار تعمیر ماشین بود این بود که به قطعات، بدنه و موتورهای ماشین‌های خارجی خوب نگاه می‌کرد و بدون اینکه کسی بخواهد به او الگویی بدهد، از روی همان‌ها کپی می‌کرد. افراد زیادی تا به مشکلی در بدنه یا قطعات ماشین می‌خورند فقط سراغ اصغر می‌رفتند و او با دقت مانند یک پینه‌دوز مشکلات وسایل نقلیه آنها را حل می‌کرد. در همین دوران بود که ماشین‌های سنگین ماک، از یک برند مشهور آمریکایی وارد ایران شده بودند. تعداد زیادی از این کامیون‌ها در جنگ جهانی دوم در کشورهای مثل هند و پاکستان اسقاط شده بود و به ایران می‌آوردند. اصغر قندچی قطعات را از اسقاطی‌ها برمی‌داشت و کمک می‌کرد تا ماک‌های داخل ایران تعمیر و بهبود پیدا کنند و دوباره به جاده بگردند.

در دهه بیست و سی شمسی هنوز تعداد ماشین‌های سبک و سنگین در ایران زیاد نبود. اما با همان تعداد هم اصغر در کارگاهش مشغول بود و هر سال مغازه‌اش را گسترش می‌داد. اوایل دهه سی اوضاع سیاسی کشور چندان مساعد نبود، اما خانواده قندچی از سیاست فاصله داشت و همه فرزندان سرشان به کار خود گرم بود. اصغر که در آن روزها هنوز ازدواج نکرده بود، به عنوان برادر بزرگ‌تر به دیگر اعضای خانواده‌اش رسیدگی می‌کرد و کمک‌حال مادر و خواهران و برادرانش بود. احمد قندچی برادری که ۵ سال از اصغر کوچک‌تر بود، در پاییز سال ۱۳۳۲ به تازگی در دانشگاه تهران در رشته مهندسی پذیرفته شده بود. وضعیت دانشگاه ملتهب بود و با اینکه در ۲۸ مرداد همان سال کودتا شده بود و بسیاری از فعالین سیاسی چپ و راست در زندان‌ها بودند، اما دانشجویان هنوز آرام نگرفته بودند.

خبر سفر ریچارد نیکسون، رئیس‌جمهور آمریکا به تهران در آذر آن سال، دانشجویها را عصبانی کرده بود. در نهایت پس از سه روز اعتراض و تعطیلی کلاس‌ها، در ۱۶ آذر سه دانشجو توسط گارد نظامی که به دانشگاه وارد شده بودند، به ضرب گلوله شهید شدند. یکی از این سه دانشجو، احمد قندچی برادر کوچک اصغر بود که علاوه بر تیری که به سینه او خورده بود، در اثر ترکیبگی لوله آب شوافاز، دچار سوختگی شدید هم شده بود. اصغر یک روز کامل به دنبال جنازه برادر می‌گشت تا بالاخره آن را در گورستانی دیگر پیدا کرد و بعد از آن همراه دو شهید دیگر یعنی محمد بزرگ‌نیا و آذر شریعت‌رضوی آنها را در امام‌زاده عبدالله دفن کردند.

#### یک تهدید سرنوشت‌ساز

در دهه ۴۰، با گسترش صنایع، ایران به سمت صنعتی شدن پیش می‌رفت. اما صنعت خودروسازی برخلاف دیگر صنایع پیشرفت چندانی نکرده بود. در این میان شرکت‌های بزرگ ماشین‌سازی اروپا و آمریکا دفاتر فروشی در ایران باز کرده بودند و محصولات خود را به فروش می‌رساندند. یکی از این شرکت‌ها، تولیدکننده کامیون ماک (Mack) در آمریکا بود که با حسین میردامادی در ایران قرارداد بسته بود و ماشین‌های خود را به این شکل به ایران صادر می‌کرد. اصغر قندچی هم با توجه به سابقه و علاقه‌ای که به ماشین‌های سنگین داشت، با میردامادی همکاری می‌کرد و در مونتاژ کردن قطعات این ماشین‌ها همکاری داشت. او حتی با آوردن وسایل اوراقی این کامیون‌ها خودش اتاق‌سازی و بدنه‌سازی آنها را هم انجام می‌داد.

در همان روزها نماینده شرکت بنز در ایران به وزارت اقتصاد و دیدار معاون صنایع وقت این وزارتخانه یعنی رضا نیازمند رفت. این نماینده قصد داشت برای مونتاژ این خودرو آلمانی در ایران پروانه بگیرد. اما وزارتخانه که در آن روزها تحت نظارت علینقی عالیخانی اداره می‌شد، پیش از آن تصمیم گرفته بود که دیگر به صنایع مونتاژ پروانه ندهد. نیازمند هم قبول نکرد و بدون صدور پروانه برای نماینده آلمانی، با او خداحافظی کرد. این برخورد باعث شد، نماینده شرکت بنز شکایت خود را به دفتر شاه ببرد. محمدرضا پهلوی هم عصبانی از این برخورد با نماینده شرکت بنز، ۶ ماه به نیازمند فرصت داد که اگر با مونتاژ مخالف است، یا باید خودش در کشور خودرو بسازد و یا از کار برکنار شود. رضا نیازمند می‌دانست که در ایران صافکارهای خوبی هستند که گلگیر و بدنه‌های تصادفی ماشین‌ها را به خوبی تعمیر می‌کنند. از خسرو شیرزاد یکی از زیردستانش خواست که کسی را پیدا کند که بتواند بدنه ماشین جیب بسازد تا بتواند آن را به عنوان ساخت ماشین به شاه ارائه دهد. شیرزاد می‌دانست دروازه قزوین پر است از آدم‌هایی که استعداد این کار را دارند، اما از کودکی با اصغر قندچی آشنایی داشت و وقتی در میان گاراژهای میدان قزوین دنبال آدم کاربلد می‌گشت پس از سال‌ها اوستا اصغر را دید. این دیدار پای رضا نیازمند و علینقی عالیخانی را هم به کارگاه اصغر باز کرد.

وقتی نیازمند وارد کارگاه اصغر شد، دید در گوشه‌ای خودش اتاق کامیون ساخته و در گوشه‌ای دیگر دارد روی شاسی کار می‌کند. اصغر برای رضا نیازمند توضیح داد که برای جلوگیری از جوش آوردن کامیون‌های ماک در جاده‌ها، رادیاتور آنها را ارتقا می‌دهد، به دلیل فاصله زیاد پمپ بنزین‌های جاده‌های ایران، یک بخش اضافه به باک کامیون‌های ماک اضافه می‌کرد و خلاصه آنها را تا جایی که می‌توانست برای ایران مناسب‌سازی می‌کرد. همان‌جا نیازمند متوجه شد که اصغر همان کسی است که دنبالش می‌گشته. از او دعوت کرد به وزارتخانه برود. آن روز در وزارتخانه، نیازمند از اصغر یک خواسته داشت که در ازای آن می‌خواست پاداشی بزرگ به او بدهد. خود رضا نیازمند در خاطراتش درباره این خواسته گفته: «چند ماه دیگر نمایشگاه صنعت برای اولین بار در تهران افتتاح می‌شود و شاه هم برای بازدید می‌آید. یک شاسی اتوموبیل جیب بخر و در گاراژت با دست یک بدنه تمیز بساز و روی آن بگذار.

قشنگ رنگش کن. کامیونی را هم که اتاق راننده‌اش را با دست ساخته‌ای، تمیز رنگ کن و همه را در غرفه مخصوص بگذار. شاه به غرفه تو می‌آید. هر کمکی در این زمینه می‌خواهی، بگو برایم فراهم کنم.» اصغر به همه حرف‌های نیازمند گوش داد. روز نمایشگاه محمدرضا پهلوی به دیدن غرفه اصغر رفت و دیدن جیب و اتاق کامیون ساخت اصغر، هم رضا نیازمند را از برکناری نجات داد و هم پاداش بزرگ اصغر را تامین کرد.

پاداش اصغر قندچی این بود که در سال ۱۳۴۳ اولین پروانه ساخت کامیون در ایران به نام او صادر شد. خودش خیلی موافق نبود و از مالیات و دست‌های دولتی که قرار بود وارد کارش شود، می‌ترسید. از طرفی در این میان مخالفتی هم وجود داشت و آن حسین میردامادی بود. کسی که نماینده کامیون‌های ماک در ایران بود و نمی‌توانست بپذیرد که پروانه ساخت و سمت مدیرعاملی به یکی از زیردستانش یعنی اصغر قندچی برسد. اما نیازمند او را راضی کرد تا برای پیشرفت کار، اصغر را در راس کارها بگذارد و بالاخره کارخانه‌ای راه‌اندازی شد تا در ایران تنها با استفاده از چند قطعه وارداتی، کامیون ساخته شود.

اصغر همیشه خودش را آهنگر می‌دانست و عاشق ایران بود، به همین دلیل و به عشق کاوه آهنگر، اسم کارخانه‌اش را «ایران کاوه» گذاشت. کارخانه‌ای که تا اواسط دهه پنجاه به یکی از پرسودترین‌ها در صنعت ایران تبدیل شده بود. کار کارخانه به جایی رسیده بود که دیگر قطعات و لوازم یدکی‌ها را هم خودشان در آنجا می‌ساختند. از اختراعات اصغر قندچی و کارخانه‌اش این بود که کامیون‌دارها و حتی رانندگان ترانزیت خارجی به دنبال قطعات ایران کاوه بودند و آنها را به نمونه‌های خارجی ترجیح می‌دادند.

#### روش مدیریت

اصغر قندچی سال‌ها خودش کارگری کرده بود و وقتی صاحب کارخانه‌ای بزرگ شد، فراموش نکرد که از کجا آمده است. کارگرهایی که زیر دست او کار می‌کردند، خاطرات بسیار زیادی از او دارند. اصغر شیوه مدیریت خاصی داشت و بیشتر از هر چیزی به کار آدم‌ها اهمیت می‌داد. خاطره مشترکی در ذهن همه زیردستانش است که می‌گویند: «وقتی برای کار به او مراجعه می‌کردیم، نه از تحصیلات می‌پرسید و نه از سابقه کار، اول به دست‌هایمان نگاه می‌کرد تا بفهمد این دست‌ها کار کرده است یا نه؟ یا می‌تواند از پس کار سنگین ماشین بریاید؟» خودش از درس فراری بود و از صفر شروع کرده بود و به همین دلیل معتقد بود که مسیری که کارگر طی می‌کند مانند تحصیلات است. کارگرها را از نوجوانی در کارخانه استخدام می‌کرد و به آنها فضا می‌داد تا تجربه کنند و یاد بگیرند. کارگرهای بااستعداد را تشخیص می‌داد و وسیله در اختیارشان قرار می‌داد تا به نوآوری برسند. همین مسیر از یک کارگر ساده پس از چند سال یک استادکار می‌ساخت. استادکارهایی که هنوز هم در گاراژهای تعمیر ماشین‌های سنگین در سهراب آذری و جاده ساوه، خودشان را مدیون آموزش‌های اصغر قندچی می‌دانند و پای صحبت هرکدامشان بنشینید، از قندچی و شیوه مدیریتش خاطراتی دارند.

در مستندی به نام «آن مرد با ماک آمد» که امین آزاد درباره زندگی او ساخته، تعدادی از کارگران اصغر که بعد استادکار شدند از خاطراتی که در زمان کار با او داشتند گفته‌اند. یکی تعریف می‌کند که کارخانه ایران کاوه ۵ سالن بزرگ داشته و اصغر قندچی در طول روز حتی نیم ساعت هم در دفتر مدیریت نبوده و مدام از این سالن به آن سالن سر می‌زده. روزی ۱۴ ساعت کار بی‌وقفه و نفس به نفس کارگری که دارد زحمت می‌کشد. حتی برای اینکه خودش را از کارگران جدا نشان ندهد، موقع ناهار هم در سالن غذاخوری کنار زیردستانش می‌نشسته. یا دیگری می‌گوید با تک به تک کارگران حرف می‌زد و آنها را می‌شناخت و از حال و روزگارش خبر می‌گرفت. حتی قراری گذاشته بود که کارگران نوجوان هر دو ماه یک بار افزایش حقوق داشته باشند و هر چند ماه یک بار سهمی از سود کارخانه هم به حساب کارگران واریز می‌شد. از مهم‌ترین ویژگی‌های مدیریتی اصغر قندچی این بود که تمام تلاشش در جهت این بود که مشتری و مردم معطل نمانند. اگر کسی برای خرید یا تعویض قطعه‌ای مراجعه می‌کرد و قطعه آماده نبود یا برای کار دیگری در حال استفاده از آن بودند، خط تولید را متوقف می‌کرد و قطعه را برای اینکه کار کسی معطل نباشد از وسط خط تولید به او می‌سپرد. پسرش فریدون هم تعریف می‌کند که آن قدر کار می‌کرد که زندگی خانوادگی و کارش همه با هم یکی شده بود. تا سال‌ها خانه نمی‌خرید و مدام می‌خواست پولش در گردش باشد تا بتواند کار کند، نه اینکه بر روی پولش بنشیند.



اصغر قندچی که با یک مغازه ۹ متری و دو نفر کارگر، کار مستقلمش را شروع کرده بود، پس از تاسیس ایران کاوه، کارخانه‌ای بزرگ در میدان قزوین داشت و نزدیک به ۱۳۰۰ یا ۱۴۰۰ کارگر و تعدادی کارمند. در اوایل دهه پنجاه و از زمانی که فروش نفت به بالاترین حد خود رسیده بود، همه صنایع در ایران پیشرفت کردند. در این دوران از سوی رادیو و تلویزیون ملی ایران قرار شد از کارخانجات ایران و پیشرفت صنایع تعدادی مستند تهیه شود. در مستندی که از کارخانه ایران کاوه تهیه شد، اطلاعات جالبی از شیوه کار تا جزئیات مربوط به کار کارگران نشان داده شده. در ابتدای این مستند تمام روش کار و تولید به طور کامل و مرحله به مرحله تصویر شده. مثلاً اینکه چطور تنها موتور و گیربکس کامیون‌ها از آمریکا می‌آمد و بقیه قطعات، از اتاق گرفته تا کاپوت، گلگیر، اگزوز، رادیاتور و... همه در ایران کاوه ساخته می‌شد. در بخش دیگر مستند می‌بینیم که این کارخانه جزو اولین کارخانه‌های ایران بوده که غذایی مطبوع با یک‌سوم قیمت در اختیار کارگران قرار می‌داده و یا اتوبوس‌هایی داشته به عنوان سرویس که کارمندان را تا دورترین نقاط شهر بدون هزینه می‌رسانده.

عباس فولادی، منشی و همراه همیشگی اصغر قندچی درباره محبوبیت آن دوران کارخانه ایران کاوه گفته: «مردم شش ماه برای دریافت کامیون‌ها در نوبت می‌ماندند. می‌خواستند کامیون ایرانی ساخته دست اصغر قندچی را بخرند. در مجموع قیمت ماک تولیدی ما کمتر از قیمت ماک خارجی در می‌آمد. قیمت کامیون ماک ما در اندازه‌های کوچک و بزرگ صد تا صد و پنجاه هزار تومان بود و با تریلر و تمام قطعات جانبی سیصد هزار تومان فروخته می‌شد. در حالی که ماک آمریکایی بدون تریلر حدود دویست هزار تومان به فروش می‌رسید.» در آن سال‌ها پروژه‌های عمرانی بسیار زیادی هم در سراسر کشور به راه افتاده بود و برای جابه‌جایی مصالح ساختمانی، نیاز بیشتری به ماشین‌های سنگین وجود داشت. این نیاز پای بقیه برندهای کامیون را هم به ایران باز کرد. برندهایی مثل خاور، ولوو، اسکانیا و... که البته به گفته شاهدان، تقاضا و محبوبیت هیچ‌کدام به اندازه ماک‌های تولیدی ایران کاوه نبود.

## تغییر بزرگ

تقاضا هر روز بیشتر می‌شد و کم‌کم برای کارخانه باید به فکر فضای بزرگ‌تر می‌افتادند. با کمک حسین میردامادی و سرمایه‌گذاری یک فرد دیگر به نام همایون، اصغر توانست زمین بزرگی را در جاده کرج بخرد تا کارخانه بزرگ‌تری در آنجا راه‌اندازی کند. قرار بود کارگاه‌های خیابان قزوین و خط تولید به کارخانه جاده کرج منتقل شود. بخش بزرگی از زمین‌های این منطقه هم تبدیل به آپارتمان‌هایی برای کارمندان شرکت ایران کاوه شود. از طرفی اصغر همیشه می‌خواست به حدی از توانایی در تولید ماشین برسد که دیگر نیازی نباشد موتور را از آمریکا وارد کند. او می‌خواست ایران کاوه خودش تولید موتور و گیربکس داشته باشد. برای این موضوع هم آموزش‌های لازم را به کارگران داده بود و برنامه‌ریزی‌هایی هم انجام شده بود. اما پیروزی انقلاب اسلامی و اعتصابات گسترده پیش و پس از انقلاب، باعث توقف تمام این برنامه‌ها شد.

اصغر ابتدای زمستان سال ۱۳۵۷ برای باطل کردن تقاضای خرید چندین موتور که از قبل سفارش داده بود، راهی آمریکا شد. در جریان اتفاقات بهمن که منتهی به پیروزی انقلاب شد، اصغر قندچی ایران نبود. وقتی هم قصد بازگشت به کشور را داشت، فرودگاه‌ها بسته شد و او مجبور شد یک ماه بیشتر در آمریکا بماند. بسیاری از دوستانش در آنجا به او گفته بودند، بمان. حتی برادرش محمود که در کارخانه منصب بالایی هم داشت، از اصغر خواهش کرد به ایران برنگردد. اما اصغر قندچی نمی‌توانست خارج از ایران باشد و می‌دانست که کار اشتباهی نکرده که بخواد از چیزی بترسد و فراری باشد. بالاخره بعد از مدتی اصغر بازگشت و مستقیم به کارخانه رفت. در آنجا برای کارگران صحبت کرد و مدام تاکید داشت که کارخانه ایران کاوه با انقلاب هم‌سو است و قرار نیست راهی جز این باشد.

اما هم‌زمان با سخنرانی او، تعدادی کارگر تازه‌وارد، شروع به فحاشی و توهین به اصغر کردند. آنها که به گفته فریدون پسر بزرگ اصغر و دیگر نزدیکان او، عده‌ای از طرفداران مجاهدین و فداییان خلق بودند، اصغر قندچی را فئودال خطاب می‌کردند و از اذیت و آزارهایی که در حق کارگران کرده بود صحبت می‌کردند. جو هم به سمتی رفته بود که آن کارگران مخالف، توانستند عده‌ای را دور خود جمع کنند و وقتی تعدادشان زیاد شد به اعتراضاتشان ادامه دهند. حتی برای برهم زدن نظم و از کار افتادن خط تولید، انبار کارخانه را که پر از محصولات و قطعات یدکی بود، غارت کردند تا به این شکل هرچه بیشتر اصغر را تحت فشار قرار دهند.

اصغر قندچی برای اینکه حسن نیتش را نسبت به امام و مسیر جدید کشور نشان دهد، در همان روزهای ابتدایی بازگشتش از آمریکا، با هماهنگی، کارگزارانش را به دیدار امام برد. خودش درباره این دیدار گفته: «وقتی رسیدیم رفتیم داخل نزد امام خمینی، یکی از مسئولان دفتر امام من و کارخانه را معرفی کرد و بعد من به امام خمینی گفتم که می‌خواهم سرمایه‌گذاری کنم و الان هم تعداد زیادی شغل ایجاد کرده‌ام. بعد از این حرف‌ها امام خمینی گفتند که مالکیت در اسلام محترم است و ایجاد شغال و کارآفرینی بسیار مهم است و ثواب دارد و هرچقدر می‌خواهی سرمایه‌گذاری کن.»

## دستگیری

با وجود همه اغتشاشات و سرپیچی کارگران، اصغر تلاش می‌کرد کارخانه را سرپا نگه‌دارد. اما در بهار سال ۱۳۵۸، اتفاقی افتاد که ادامه کار را سخت کرد. طی تماسی از اصغر قندچی خواسته شده بود برای مصاحبه با یک روزنامه به جایی در میدان فردوسی برود. اما این یک تله بود از سمت کارگران مخالف اصغر. آنها می‌خواستند به این شکل اصغر قندچی را تحویل کمیته بدهند. اصغر سر این قرار رفت و کارگران بعد از ضرب و شتم، او را دزدیدند. بیش از بیست و پنج روز از او خبری نبود و حتی عده‌ای برای دستگیری محمود قندچی هم به کارخانه آمدند. بالاخره مشخص شد که اصغر در یکی از بازداشتگاه‌های کمیته در اطراف میدان حر است. مدتی اصغر قندچی در زندان بود. شرایط سیاسی و اجتماعی بسیار آشفته بود و اطرافیان اصغر همه در تلاش بودند تا او را زودتر از زندان خلاص کنند.

درست است که در میان ۱۳۰۰ کارگر چند مخالف وجود داشتند و همان عده اوضاع را به هم ریخته بودند، اما بقیه کارمندان و کارگران اصغر همه خود را مدیون او می‌دانستند و مطمئن بودند که اتهامی متوجه او نیست. همین موضوع باعث شد که استشهادی نوشته شود درباره اینکه اصغر قندچی کار اشتباهی انجام نداده، همه فعالیت‌هایش در جهت خیر و کارآفرینی بوده و هیچ وابستگی به دربار پهلوی نداشته. تقریباً هر فردی که اصغر را می‌شناخت از کارمندان و کارگران کارخانه گرفته تا کسبه محل و آشناها، پای این استشهاد را امضا کردند و نامه‌ای با ۱۰ هزار امضا را نزد امام خمینی بردند. بالاخره تلاش و پیگیری‌ها جواب داد و اصغر از زندان آزاد شد. خیلی از کاسب‌های میدان قزوین به یاد دارند که روز آزادی اصغر قندچی در آن اطراف چه خبر بود. مشهور است که گاراژدارها و دوستان اصغر برای او گوسفند کشتند و استقبال گرمی از او کردند.

## اتهامات و مصادره کارخانه

از روزهای ابتدایی پیروزی انقلاب اسلامی، بحث ملی شدن صنایع مطرح بود و تصویب و اجرایی شدن این طرح تا تیر ۱۳۵۸ طول کشید. قانون حفاظت از صنایع دو ماده داشت و ماده اول ۴ بند داشت. دو بند اول آن مربوط به صنایع هواپیما، خودرو، کشتی و نفت و گاز بود که ملی شد. بسیاری از صنعتگران مطابق با همین بند اموالشان را از دست دادند. در دو بند اول اموال افرادی مثل برادران خیامی که ایران خودرو را با عنوان ایران ناسیونال بنیان گذاشته بودند، اصغر قندچی که کارخانه کامیون‌سازی ماک را داشت، خانواده سودآور که کمپانی بنز را داشتند، مصادره شدند. بند سومی هم در این ماده وجود داشت، معروف به بند ج که بر طبق آن دارایی کسانی که وام گرفته بودند و ارزش وام‌ها دو برابر دارایی‌هایشان بود، مصادره می‌شد. اما این بیشتر بهانه‌ای بود که شرکت‌ها را از دست کسانی که تصور می‌شد به طاغوت متصل هستند، درآورند. تصویری که البته بعدها مشخص شد درباره بسیاری از این افراد اشتباه بوده.

اصغر قندچی که پس از دستگیری و آزادی، دوباره به کارخانه بازگشته بود، تصمیم گرفت سهم آمریکایی‌ها در ایران کاوه را بخرد تا هم‌گام بودن خود با انقلاب و مخالفت با آمریکا را نشان دهد. از طرفی به کارگرهای گفت از این به بعد که رابطه با آمریکا قطع می‌شود ممکن است به سمت برندهای دیگری مانند تویوتای ژاپن برویم تا بتوانید کار را ادامه دهیم. حتی ۱۵ میلیون دلار هم برای شروع مسیر جدید سرمایه‌گذاری کرده بود، اما در هفته اول تیر ۵۸، صنایع ملی شد و به اصغر قندچی گفتند شما دیگر نه می‌توانید رئیس ایران کاوه باشید و نه مالک آن. کارخانه مصادره و تمام فعالیت‌های آن متوقف شد و همان کارگرهایی که اصرار داشتند قندچی باید حذف شود، بیکار شده بودند و از کرده خود پشیمان.

پس از این ماجرا دادگاهی برای همه صاحبان صنایع برگزار شد. در جریان این دادگاه‌ها سه اتهام اصلی به اصغر قندچی نسبت داده شده بود. اتهام اول این بود که در جشن‌های ۲۵۰۰ ساله، کامیون و ماشین برای انتقال وسایل و تجهیزات در اختیار دربار قرار داده. اتهام دوم او را براساس عکس‌های موجودی که او در کنار شاه و رئیس ساواک در مراسم‌ها انداخته شده بود، به او نسبت دادند و او را از نزدیکی دربار می‌دانستند. اما اتهام سوم اصغر، شراکت در یک مغازه فروش مشروبات الکلی بود. اتهامی که درست نبود. در نزدیکی گاراژ اصغر، مردی ارمنی مغازه فروش مشروبات الکلی داشت، که پس از مدتی ورشکست شده بود. اصغر از سر نوع دوستی به او کمک کرده بود و مغازه‌ای برای او تهیه کرده بود به شرط آنکه دیگر مشروبات الکلی نفروشد و لوازم یدکی در مغازه بگذارد و به این شکل روزگار بگذراند. اما در نزدیکی‌های انقلاب مرد ارمنی که در فروش لوازم یدکی تخصصی نداشت، دوباره در مغازه‌اش مشروبات الکلی می‌فروخت. اصغر قندچی با سند و مدرک ثابت کرده بود که در طی این سال‌ها، حتی یک ریال بابت این مغازه از مرد ارمنی دریافت نکرده. اما کسی به حرف‌های اصغر گوش نداد و حکم مصادره اموال برای او صادر شد.

اتهاماتش باعث شده بود علاوه بر مصادره، حتی به او حکم اعدام هم بدهند که البته این موضوع ختم به خیر شد. بیشتر اموال اصغر قندچی مصادره شد به جز گاراژی که در دوراهی قیان داشت. آن هم چون به نام دخترش بود، نتوانستند مصادره‌اش کنند. اصغر در آخرین جلسه دادگاهش به قاضی گفته بود: «اگر تمام زندگی من را هم از من بگیرد و تنها یک چکش، سندان و یک پیشبند چرمی به من بدهد، ۱۰ سال دیگر دوباره اصغر قندچی می‌شوم.»

## رزمنده کراواتی جنگ

شروع جنگ ایران و عراق در شهریور سال ۱۳۵۹، همه را غافلگیر کرده بود. ارتش جمهوری اسلامی ایران تازه شکل گرفته بود و برخی از ادوات و وسایل لازم را نداشت. یکی از مهم‌ترین وسایل نقلیه‌ای که در جنگ مورد نیاز بود، تانک‌بر بود. نیروهای بعثی عراقی تا خرمشهر رسیده بودند و تانک‌ها از سراسر کشور باید به مناطق جنگی می‌رسید. تیمسار ولی‌الله فلاحی در آن روزها فرمانده نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی و همچنین رئیس ستاد مشترک ارتش بود. فلاحی در ارتش دنبال کسی می‌گشت که بتواند تانک‌برهای قدیمی را راه‌اندازی کند. همین موضوع او را به اصغر قندچی رساند. اصغر خودش ماجرای راه‌اندازی تانک‌برها را این‌طور تعریف کرده: «خوب مملکت ما بود. اگر ما کمک می‌کردیم که کردیم، به فلان فرد و شخص کمک نمی‌کردیم، برای وطنمان کار کردیم. به تیمسار فلاحی گفتم مشکلی نیست. تعداد تانک‌برهایشان را می‌دانستم. گفتم ۵۶۰ تا تانک‌بر ما دارید! گفت: آنها راه نمی‌روند و قطعه نداریم راهشان بیندازیم. به تیمسار فلاحی گفتم هر ۵۶۰ تا تانک‌بر را می‌توانم راه بیندازم اگر قطعه باشد. گفت: هر چندتا می‌توانی راه بینداز، بقیه را هم اگر قطعه لازم داشتی، برو خیابان سوم اسفند، آنجا مرکز پول است، از ارتش پول بگیر.» قطعات سالم را از بعضی تانک‌برهای خوابیده روی دیگر تانک‌برها گذاشتم و تعدادی را راه انداختم. رفتیم مرکز پول، گفتند «ما ده شاهی پول نداریم.» من هم گفتم اشکالی ندارد، خودم پول می‌گذارم، همه تانک‌برها را راه می‌اندازم.»

راه‌اندازی تانک‌برهای قدیمی روسی تنها کمک اصغر قندچی به جنگ نبود. او بعد از آن مدام در جلسات ارتش در زمینه راه‌اندازی ماشین‌ها شرکت می‌کرد. پس از مدتی از ارتش از اصغر خواست کاری کند که تانک‌برها موقع حرکت دود نکنند که دشمن متوجه شود و آن‌ها را بزند. اصغر هم بلافاصله به فکر تعویض موتور می‌افتد. اما ارتش پول خرید موتور را هم برای این ماشین‌ها نداشت. در نهایت اصغر قندچی تصمیم می‌گیرد دوباره خودش دست به کار شود. او دوباره این تصمیم گفته: «با هزینه خودم رفتم دو تا موتور خریداری کردم. آن زمان موتور مورد نیاز را از آمریکا خریدم. با نام خودم هم باید می‌خریدم و یک مدل پایین‌تر، وگرنه می‌گفتند برای مصارف جنگ است و به ایران نمی‌فروختند. حدود ۱۵ تا ۲۰ تا موتور تانک‌بر آوردیم و نصب کردیم. ماشین‌ها را بردیم آزمایش کیفیت، نمره بالا گرفت؛ بدون مشکل. از آن به بعد همین شیوه را برای بقیه تانک‌برها استفاده کردیم. تا آخر جنگ با ارتش همکاری داشتیم، در همین شانزده‌متری جی.»

از دیگر مشکلات جنگ، خرابی ماشین‌ها بود. رساندن بعضی از آنها به پایتخت برای تعمیر یا تعویض قطعه، شرایط را از چیزی که بود سخت‌تر می‌کرد. به همین دلیل اصغر به اهواز رفت و در آنجا کارگاه کوچکی راه انداخت تا بتواند ماشین‌ها را در نزدیک‌ترین مکان ممکن به مناطق جنگی تعمیر کند. همین خدمات او بود که باعث شد آیت‌الله هاشمی رفسنجانی نامه‌ای بنویسد و او را به مجلس دعوت کنند و از او به دلیل زحماتش تقدیر کنند.

با تمام خدماتی که اصغر در طول جنگ انجام داد و حتی تقدیر و تشویقی که از او صورت گرفت، اما دلش همیشه شکسته بود. او می‌گفت فرزندم یعنی کارخانه ایران کاوه را از من گرفتند. از طرفی بعد ماجرای مصادره اموال، اصغر را ممنوع‌المعامله و ممنوع‌الخروج کرده بودند، اتفاق بدی که تا سال‌های پایانی عمرش یعنی دهه ۹۰ هم رفع نشد. اما به هر حال اصغر آدمی نبود که قید کار را بزند و خانه‌نشین شود. جنگ که تمام شد، با اینکه دیگر سنش به ۶۰ سالگی رسیده بود به کارگاه قدیمی‌اش در دوراه قپان برگشت و کار را از صفر شروع کرد. کارخانه ایران کاوه پس از مدتی به سایپا دیزل تغییر نام داد، اما دیگر مانند گذشته نام درخشانی در صنعت کامیون‌سازی کشور و حتی کشورهای منطقه نبود و روز به روز ضعیف‌تر می‌شد. در سال‌های جنگ و بعد از آن به دلیل همکاری که با بنیاد شهید کرده بود می‌خواستند با اصغر در کارخانه شریک شوند و او را به کار برگردانند، اما قبول نکرد. در دهه ۹۰ پس از سال‌ها خواستند کارخانه را به او پس بدهند، او باز هم نپذیرفت کارخانه‌ای با هزاران میلیارد بدهی را پس بگیرد.

اما اصغر قندچی می‌دانست جاده‌های ایران پر از ماشین‌های ماک تولیدی کارخانه ایران کاوه است. به همین دلیل کارگاه قدیمی خود را تبدیل به مکانی برای تعمیر این ماشین‌ها کرد و نام آن را «کاوه کار» گذاشت. رابطه تجاری با آمریکا قطع شده بود، اما اصغر از راه دبی و به سختی قطعات یدکی ماشین‌ها را می‌آورد تا صاحبان و راننده‌های ماک به دلیل مشکل قطعه، ماشین را نخواستند. او گاهی هم به همان دفتر مصادره‌ای کارخانه سر می‌زد و از همان‌جا کار مردم را راه می‌انداخت. در کنار کار مستمر در زمینه ماشین، اصغر از دهه هفتاد موسسه گاوداری به نام «بستان» را با همت چند سرمایه‌دار دیگر راه‌اندازی کردند. موسسه وقف کهریزک بود و سال‌ها شیر این موسسه خیریه را تامین می‌کرد. اصغر از همان سال‌های ابتدایی کارش در کارهای خیر شرکت داشت و مدام در حال رسیدگی به حال افراد بی‌بضاعتی بود که در جریان زندگی آنها قرار داشت. در سال‌های پایانی عمرش به یاد پسرش که بیمار شد و فوت کرد، مدرسه ساخت و نام نیکی از خودش به جا گذاشت.

اصغر وقتی ۸۰ ساله شده بود، هنوز کار می‌کرد و حتی اگر لازم بود برای عیب‌یابی یک موتور به زیر ماشین می‌رفت، پشت کامیون می‌نشست و اصلاً باور نداشت که سنش بالا رفته است. او همیشه درباره بازنشستگی می‌گفت: «بازنشسته کسانی هستند که زیر خاک می‌روند پس هر وقت زیر خاک رفتی بازنشسته می‌شوی.» پس از چهار دهه که از تعطیلی و مصادره کارخانه می‌گذشت و زمانی که او به مرز ۹۰ سالگی رسیده بود، در سوم بهمن ۱۳۹۵ با حضور معاون اول رئیس‌جمهور، وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران و ایران، نشان امین‌الضرب به پاس سال‌ها خدمت و کارآفرینی به قندچی اهدا شد. اصغر قندچی پس از ۹۱ سال زندگی و کار مستمر، در ۷ مرداد ۱۳۹۸ چشم از جهان فرو بست.

کلیه حقوق مادی و معنوی این پرتال متعلق به اتاق بازرگانی، صنایع، معدن و کشاورزی تهران می‌باشد.