

لوئیس رنو

تهیه و تنظیم: تهیمینه مولانا

LOUIS
RENAULT

AG با موتور دو وسیله را به ثبت رسانید. همان سال یعنی ۱۹۰۵، شرکت سفارشات عمده‌ای را برای تولید تاکسی هم در پاریس و هم لندن به دست آورد، همینطور در همان سال‌های اول تاکسی‌هایی را برای نیویورک و بوئنوس آیرس ساخت. با توجه به گرایش تشکیلات رنو به مسابقات اتومبیل‌رانی، رنو یکی از بنیانگذاران مسابقات Prix Grand گردید. در سال ۱۹۰۶، در اولین دوره مسابقات مذکور، یک اتومبیل رنو AK جایزه را از آن خود کرد. یک سال بعد، لوئیس رنو سفری به ایالات متحده آمریکا کرد و از کارخانجات مونتاژ فورد در خارج از شهر دیترویت بازدید به عمل آورد. او با ایده‌های جدیدی که به دست آورده بود مصمم گشت تا کارخانه جدیدی را در بیلانکورت تأسیس کند.

با فوت فرزند در سال ۱۹۰۹، لوئیس رنو عملاً در صدر تشکیلات قرار گرفت. او در زمان کوتاهی بدل به یکی از صنعتگران پیشگام فرانسه شد و در عرصه رقابت در مقابل آندره سیتروئن قرار گرفت. در آن مقطع لوئیس رنو شیفته نظریات یک تئوریسین مدیریت کارخانه به نام «فردریک وینسلو تیلور» بود و علاقمند به آنچه بعدها به عنوان تیلور سیم شناخته شد. کارخانه رنو، اولین مؤسسه در فرانسه بود که سعی بر معرفی و اجرای «تیلور سیم» نمود. ولی قوانین سخت‌گیرانه آن در فضای کار بر عکس کارگران را به تحریک واداشت که ثمره آن در سال ۱۹۱۳ سلسله اعتصابات بود که زیان فراوانی برای شرکت به بار آورد. هم‌زمان با جنگ اول جهانی، یکی از افسانه‌های ترین دوره‌های تاریخ کسب و کار به شکرکت رنو روی آورد؛ در ۷ سپتامبر ۱۹۱۴، ژنرال «ژوزف گالیلی» تعدادی تاکسی‌های رنو را در اختیار گرفت تا سربازان تازه نفس را به میدان جنگ، جایی که یگان‌های فرانسوی آلمانی‌های مجهز را عقب زده بودند، انتقال دهند. سپس رنو همکاری در جنگ را تا ساخت موتورهای هواپیما، مهمات و تانک برای شکست خطوط دفاعی آلمان طی نبرد ادامه داد. در پایان جنگ در ۱۹۱۸، لوئیس رنو در ۴۰ سالگی با دختری از دسته پاریس‌های مرفه ازدواج کرد و صاحب پسری با نام ژان لوئی شدند. همسر او از لحاظ اجتماعی جاهطلب و باهوش و از طرف دیگر بی‌توجه به عرف و نظر دیگران بود. او یکی از کلکسیون‌های مار را در منزل خود نگهداری می‌کرد.

ناتوان در حل معضلات کارگری

رنو طی دهه ۱۹۲۰ رشد چشمگیری داشت؛ فهرستی از اتومبیل‌های کوچک و ارزان را تولید نمود و شاخه‌های دیگری در ساخت تجهیزات از جمله ماشین‌آلات صنعتی، کشاورزی و دریایی را به طیف محصولات خود افزود. طوری که در زمان خاصی بزرگترین سازنده و صادرکننده پیشگام خودروی فرانسه محسوب شد. رنو در اوایل دهه ۱۹۲۰ از طریق ایجاد SAUR، یک تشکیلات عمودی که در واقع از مدل «اتلاف عمودی» هنری فورد نسخه‌برداری شده بود، بیش از پیش در سطح بین‌المللی شناخته شد. در همین حال، با بی‌گیری سیاست‌های تازه، رنو شرکت‌های تولیدکننده و تهیه‌کننده‌ای که قطعاتش را از آنها تهیه می‌کرد را به تملک خود درآورد و بعضاً مؤسسات دیگری که منابع اولیه را عرضه می‌کردند را نیز در اختیار کامل خود گرفت. فورد که به صورت سنتی بر بازار خودروهای کوچک تمرکز بود، در اواخر دهه ۱۹۲۰ شروع به ارائه مدل‌های بزرگتر نظیر رنو ۶ نمود. علی‌رغم اثرات رکود گسترده، توفیقات رنو همچنان مداوم داشت به طوری که حتی سهام قابل توجهی را در هواپیمایی فرانسه خریداری کرد. در نهایت، افت اقتصادی با وجود نیروی کارگری شرکت، برای رنو معضلاتی را به همراه آورد که علی‌رغم کاهش ساعات کاری و افزایش دستمزد بر طرف نگردیدند. در سال ۱۹۳۴ دامنه اعتصابات بسط یافت و به خشونت منجر گردید و در سال ۱۹۳۶ کارخانه رنو در بیلانکورت به مرکز جنبش اتحادیه کارگری تبدیل شد. هم‌زمان با این جریانات بود که یک ائتلاف چپ‌گرا به نام جبهه ملی به قدرت رسید و کارخانجات رنو و بسیاری دیگر توسط کارگران به دلیل همین دگرگونی اشغال شدند. دولت

طراح به نام فرانسوی اتومبیل، لوئیس رنو در ۱۵ فوریه سا ۱۸۷۷ در خانه‌ای در شهر پاریس تولد یافت. او چهارمین از شش فرزند بود که ۲ خواهر و یک برادر از آنها در طفولیت از دنیا رفتند. پدر خانواده آلفرد رنو، تولیدکننده موفق دکمه و تاجر پارچه بود و زندگی نسبتاً مرفه‌ای را برای همسر و فرزندانش تدارک دیده بود. بر خلاف برادرانش لوئیس در مدرسه شاگرد زرتنگی نبود، اما از سن کم علاقمند ساختن اشیاء با حلبی بود. او در خانه‌ای که در حومه شهر یعنی بیلانکورت داشتند، الونک درون باغ را بدل به اولین کارگاه خود نمود. رنو مجذوب صنعت نوظهور «حمل و نقل درشکه بدون اسب» شده بود. در سال ۱۸۸۸، مخترع فرانسوی لئون سرپولت با همکاری گروهی سازنده مشهور دوچرخه یعنی آرماند پژو ماشین سه‌چرخه‌ای را عرضه کردند که با نیروی بخار کار می‌کرد، البته صنعت اصلی خودروسازی فرانسه زمانی ظاهر شد که شرکت پژو موتورهای احتلاقی شرکت دایملر را در اتومبیل‌هایش کار گذاشت. به این ترتیب تأسیسات آقای سرپولت در محله مون‌مارتر پاریس میادگاه هر روز رنو مشتاق گردیده بود تا آنجا که حتی توجه مخترع را نیز به خود جلب کرد و سبب شد تا اولین سواری را با وسیله موتوری‌اش به این نوجوان بدهد. با گذراندن دوره مهندسی مکانیک و کسب حق امتیاز برای ژنراتور بخار، لوئیس رنو جوان اقدام به ساخت اولین وسیله نقلیه‌اش نمود.

وی نخستین ماشین خود را که شامل موتوری با قدرت ۱/۷۵ اسب بخار بود را در سال ۱۸۸۸ تولید کرد. این ماشین در واقع یک سه‌چرخه موتوردار بود و رنو چرخ چهارمی را در آن تعبیه کرد که در قالب سیستم انتقال نیرو عمل می‌کرد. جعبه دنده با سه سرعت این امکان را برای ماشین کوچک به وجود می‌آورد تا جهت معکوس را برود و جعبه دنده مذکور در واقع اولین غنیمت رنو بر سوی سیستم راندن مستقیم به شمار می‌رفت. پیش از آن چرخ‌دنده‌ها حتی در بالاترین دنده وظیفه انتقال نیرو را به چرخ‌ها بر عهده داشتند و برای هر سه سرعت چرخ‌دنده‌های مناسب آن مورد نیاز بود. در آن زمان این سیستم را «تجزیه کششی» اطلاق می‌کردند. ایده نوآورانه رنو ایجاد مفصل چرخنده‌ای در میل‌لنگ بود که اجازه می‌داد تا محور انتقال به سمت بالا و پایین حرکت داشته باشد. نمایش عمومی این ایده جدید در کریسمس ۱۸۸۸ میان تعدادی از دوستان رنو تحقق یافت و همان شب، او ۱۲ سفارش ماشین هم از دوستان و هم از جمعیتی که برای تماشا گرد آمده بودند دریافت کرد.

تشکیل شرکت رنو

برادران رنو یعنی فرناند و مارسل پس از مرگ پدر در سال ۱۸۹۱، کسب و کار پدر را ادامه می‌دادند. آنها تصمیم گرفتند تا لوئیس را نیز وارد مشارکتشان نمایند، پس شرکت برادران رنو را تأسیس کردند. ابتدا، لوئیس حتی در شرکت جدید عضو اصلی به شمار نمی‌رفت و صرفاً یک کارمند حقوق بگیر بود. لیکن مؤسسه خودروی رنو به برکت نبوغ لوئیس در امر مکانیک به سرعت جایگاه خود را در عرصه صنعت باز کرد. در سال ۱۹۰۲، شرکت ترمز دستی (استوانه‌ای) جدید را در خودروهایش به بازار عرضه کرد که تا ۱۰۰ سال بعد همچنان استاندارد باقی ماند. در عین حال رنو از تلاش‌های برادرانش که به بازاریابی آشنایی کامل داشتند بهره فراوان برد. فرناند و مارسل در هنگام ارائه محصول شخصاً اتومبیل‌ها را می‌راندند نتیجتاً مدل رنو در شهر پاریس با استقبال گسترده‌ای مواجه گشت. مارسل رنو مسابقه اتومبیل‌رانی پاریس وین را در سال ۱۹۰۲ برنده شد و حتی ترن سریع‌السیر را پشت سر گذارد. همین مسابقات پی در پی برای ماشین‌های رنو منشأ شهرت فراوانی گشت و پتانسیل آنها در شرایط پر از رقابت را به ثبت رسانید. هرچند اندکی بعد در ۱۹۰۳ به دلیل مرگ مارسل رنو در رالی پاریس مادرید رنو از ادامه حضور در مسابقات انصراف داد. لوئیس رنو از آن پس در عوض مسابقات نیروپوش را بر توسعه کسب و کار و همکاری با طراحان جدید صرف نمود، ظرف دو سال بعد شرکت پنج وسیله جدید از جمله رنو مدل

برای حل مسئله با صنعت‌گران وارد مذاکره شد و آنها را وادار به موافقت با مقررات جدید کارگری نظیر چهل ساعت کار هفتگی، سهم تأمین اجتماعی و تعطیلات با حقوق برای کارگران بود. اما عمده مشکلات در سال ۱۹۲۸ پدید آمد و کارخانجات رنو بار دیگر توسط کارگران به اشغال درآمد و این مرتبه پلیس ضدشورش وارد صحنه شد. سپس، لوئیس رنو دستور داد تا به حدود ۲ هزار نفر از کارگران که طی تحقیقات ثابت شده بود عضو حزب کمونیست هستند دستمزدی پرداخت نگردد. وی و سایر هم‌نمایش به وضوح نگران رواج احساسات چپ‌گرا در کشور بودند که به سیستم کمونیستی ختم می‌شد. علاوه بر این تسلط اقتصاد ایالات متحده آمریکا نیز تهدیدی برای رنو به شمار می‌رفت، پس سیستم موجود لازم بود همانطور بدون تغییر پایدار باشد. آن پس، رنو متوجه آلمان و ایتالیا شد، جایی که رهبران فاشیست یعنی آدولف هیتلر و بنیتو موسولینی فعالیت‌های سرگرم احیاء و تقویت ساخت خودرو بودند. هرچند رنو مصرانه سعی می‌کرد تا تبدیل به تولیدکننده تسلیحات جنگی نشود ولی با محاصره فرانسه توسط آلمان و استقرار یک دولت دست نشانده در Vichy تمام کارخانجات رنو تحت فشار آلمان ملزم به تولید تسلیحات گردیدند. رنو سرخستانه از دادن کمک به مقاومت فرانسه که به طور سری جهت بی‌ثبات کردن رژیم طرفدار نازی در Vichy فعال بود، امتناع می‌ورزید. این تصمیم سرنوشت رنو را رقم زد چرا که با پیروزی متفقین و آزاد شدن فرانسه در سال ۱۹۴۴، دولت چپ‌گرا به قدرت بازگشت و به لوئیس رنو به عنوان همکار آلمان بهتان زده شد. در این میان حامیان وی تلاش فراوانی کردند تا دلیل همکاری وی را حفظ کارخانه‌اش جلوه دهند. به این ترتیب رنو توقیف شد و تا زمان انجام محاکمه به زندان ارتش فرانسه منتقل گردید. به علت بروز مشکلات روحی رنو کمی بعد به بیمارستان روان‌پزشکی فرستاده شد و در آن‌جا وضعیت او رو به وخامت گذارد. درخواست‌های مکرر خانواده و حامیان رنو سبب شد تا به یک بیمارستان خصوصی اعزام شود، اما به کما رفت و در ۲۴ اکتبر ۱۹۴۴ دار فانی را وداع گفت. شرکت رنو نیز توسط دولت فرانسه به رهبری ژنرال دوگل، ملی اعلام شد. در ۱۹۶۶ بخشی از کارخانجات رنو خصوصی گردید.

1. Louis Renault
 2. Billan Court
 3. Leon Seppelot
 4. Armand Peugeot
 5. Chain Drive
 6. Andre Citroen
 7. Fredrick Winslow Tylor
- Principles of Scientific Management
8. Joseph Gallieni
 9. Popular Front
- منبع: <http://en.wikipedia.com>