

دانشگاه بیرجند

دانشکده ادبیات

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد تاریخ – ایران دوره اسلامی

بررسی صنعت حمل و نقل در آینه مطبوعات عصر پهلوی اول با تکیه بر جراید اقتصادی

استاد راهنما:

دکتر زهرا علیزاده بیرجندی

استاد مشاور:

دکتر سید حسین رئیس السادات

نگارش:

فاطمه خورشیدوند

شهریور ۱۳۹۲

تقدیم به

به پدرم، آنکه آفتاب مهرش در آستانه قلبم همچنان پا برجاست و هرگز غروب نخواهد کرد
و به مقدس‌ترین واژه در لغت نامه دلم، مادرم، دریای بی‌کران فداکاری و عشق که وجودم برایش همه رنج
بود و وجودش برایم همه مهر
و به : برادرانم، همراهان همیشگی و پشتوانه‌های زندگیم.

تشکر و قدردانی

سپاس و ستایش خداوندی را سزااست که کسوت هستی را بر اندام موزون آفرینش بیوشانید و تجلیات قدرت لایتنالی را در مظاهر و آثار طبیعت نمایان گردانید. بار الها! من با یاد تو، به تو تقرّب می‌جویم و تو را به پیشگاه تو شفیع می‌آورم و از تو خواستارم، به کرمیت، مرا به خودت نزدیک گردانی و یاد خود را به من الهام کنی و بر من رحمت آوری و به آنچه بهره و نصیب من ساخته‌ای، خشنودم قرار دهی و در همه حال به فروتنی ام وا داری.

برخود لازم می‌دانم از کلیه کسانی که بنده را در تدوین و نگارش این پایان نامه یاری نمودند صمیمانه تشکر و قدردانی نمایم. به خصوص از استاد گرامی سرکار خانم دکتر زهرا علیزاده که در کلیه مراحل انجام این پژوهش با خوشروئی، یاری و راهنمایی‌ام نمودند و از جناب آقای دکترسید حسین رئیس‌السادات تشکر و قدردانی می‌نمایم. همچنین از سرکار خانم دکتر الهام ملک‌زاده که در جمع‌آوری اطلاعات مطبوعاتی پایان نامه در کتابخانه ملی دلسوزانه مرا یاری کردند. و کلیه معلمان و اساتید دوران تحصیلم از ابتدا تا کنون صمیمانه تشکر و قدردانی می‌نمایم.

در انتها نیز از همه‌ی دوستان و همکلاسی‌های که در این مدت با من همراه و همدل بودند تشکر و سپاس ویژه دارم خصوصاً از خانم‌ها اعظم رنجبر، رابیه بیدبرگ و سمیرا عباسلو که در این اواخر به دلیل کسالت بنده از کارهای خود عقب ماندند و وقت خود را صرف پرستاری از من نمودند تشکر و قدردانی ویژه دارم و از خدای متعال برای خود و خانواده‌هایشان سلامتی و بهروزی را مسئلت دارم.

چکیده

صنعت حمل و نقل و تحول‌های مربوط به آن یکی از مهم‌ترین تحولات تاریخ معاصر ایران می‌باشد. مطبوعات نیز به عنوان یکی از ارکان مهم جامعه در عصر پهلوی اول نقش زیادی در زمینه آگاهی و بالا بردن شعور سیاسی و فرهنگی مردم ایفا می‌کرد. نگارنده در پایان نامه حاضر به دنبال بررسی صنعت حمل و نقل در آینه مطبوعات عصر پهلوی اول با تکیه بر جراید اقتصادی می‌باشد. صنعت حمل و نقل دارای سه زیر شاخه می‌باشد حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی که هر کدام از آنها در دوره پهلوی اول تحولاتی را از سر گذرانده است.

بزرگ‌ترین تحول در عصر رضاشاه در زمینه حمل و نقل ریلی با احداث خط‌آهن سراسری ایران صورت گرفت و این خط آهن شمال و جنوب کشور ایران را به هم متصل می‌نمود. با بررسی جراید این دوره می‌توان آگاهی‌هایی درباره‌ی سیر تکامل این پروژه و روند اجرائی آن به دست آورد. طرح احداث راه‌آهن سراسری با بستن مالیات بر قند و شکر هجده سال قبل از تأسیس سلسله پهلوی توسط مرتضی‌قلی‌خان هدایت در کتاب راه نجات مطرح شده بود و رضاشاه با احداث آن، تأسیس راه‌آهن سراسری را به نام خود ثبت کرد. در زمینه‌ی جاده‌ها و راهسازی نیز هم‌زمان با احداث خط‌آهن سراسری به جاده‌سازی و شوسه کردن جاده‌های مهم سراسر کشور مشغول شدند و سراسر کشور را به وسیله شوسه به هم متصل کردند. در زمینه حمل و نقل هوایی نیز با همکاری کمپانی یونکرس، خطوط هوایی داخلی و بین‌المللی تأسیس و به حمل کالا، مسافر و محموله‌های پستی مشغول شد. حمل و نقل دریایی که کم و بیش در گذشته نیز در جریان بود، رونق یافت و حکومت پهلوی نیروی دریایی تأسیس کرد و با کشورهای دیگر قراردادهای تجاری دریایی امضاء نمود. رضاشاه در دوران حکومت خود به دنبال پیشرفت و توسعه ایران در سطح داخلی و بین‌المللی بود. او با توسعه و پیشرفت صنعت حمل و نقل کشور توانست تا حدود زیادی پایه صنعتی شدن ایران را در دوره‌های بعد بنا نهد و کارهای که در زمینه‌ی حمل و نقل و صنعتی شدن کشور در زمان محمدرضاشاه صورت گرفت تا حدود بسیار زیادی ادامه‌ی کارهای پدرش بود. اقدامات رضاشاه در زمینه صنعت حمل و نقل در دوره بعد از خودش ثمر داد و کشور ایران به حمل و نقل پیشرفته‌ای در زمان خود دست یافت تا جایی که نتیجه اقدامات شاه پهلوی در زمان حاضر نیز نمود دارد. در این پژوهش گردآوری داده‌ها از منابع کتابخانه‌ای و با اتکا بر جراید اقتصادی عصر پهلوی اول صورت گرفته تا از خلال اخبار جراید، اطلاعات مربوط به صنعت حمل و نقل که در منابع دیگر به اختصار آمده است تکمیل گردد.

واژگان کلیدی: عصر پهلوی اول، حمل و نقل دریایی، حمل و نقل هوایی، راه‌آهن، صنعت، مطبوعات.

فهرست مطالب

فهرست جدول‌ها.....	ث
فصل ۱- کلیات پژوهش.....	۱
۱-۱- مقدمه.....	۲
۲-۱- بیان مسئله.....	۳
۳-۱- پرسش‌ها.....	۴
۴-۱- اهداف پژوهش و ضرورت آن.....	۴
۵-۱- روش پژوهش.....	۴
۶-۱- پیشینه پژوهش.....	۵
۷-۱- نقد و بررسی منابع و مآخذ.....	۵
۱-۷-۱- مطبوعات اقتصادی.....	۵
۲-۷-۱- روزنامه‌ها.....	۶
۳-۷-۱- کتاب.....	۶
فصل ۲- بررسی صنعت حمل و نقل زمینی (ریل - جاده) در عصر پهلوی اول.....	۷
۲-۱- وضعیت حمل و نقل ریلی در عصر پهلوی اول.....	۸
درآمد.....	۸
۱-۱-۲- چگونگی تأسیس راه‌آهن در اروپا.....	۸
۲-۱-۲- قاجاریه و مسئله راه‌آهن.....	۹
۳-۱-۲- رضاشاه و توجه به راه‌آهن.....	۱۸
۴-۱-۲- نخستین گام‌ها در تأسیس راه‌آهن.....	۱۹
۵-۱-۲- استخدام مستشاران خارجی.....	۲۰
۶-۱-۲- اعزام محصل به اروپا.....	۲۳
۷-۱-۲- اعلان‌ها و مناقصات و خرید قطعات.....	۲۶
۸-۱-۲- گزارش‌های مربوط به خط آهن سراسری.....	۲۹
۹-۱-۲- اخبار مربوط به بازدید.....	۳۰
۱۰-۱-۲- مراسم افتتاح.....	۳۴

- ۳۶.....مشخصات راه آهن سراسری.....۱۱-۱-۲
- ۴۷.....راه شوسه در عصر پهلوی اول.....۲-۲
- ۴۷.....وضعیت راه در ایران.....۱-۲-۲
- ۴۹.....وضعیت راه شوسه در عصر پهلوی اول.....۲-۲-۲
- ۵۲.....راه ترانزیتی تبریز- ترابوزان.....۳-۲-۲

فصل ۳- بررسی صنعت حمل و نقل هوایی در عصر پهلوی اول.....۵۷

- ۵۸.....حمل و نقل هوایی در اروپا.....۱-۳
- ۶۰.....سابقه‌ی هواپیمایی در ایران.....۲-۳
- ۶۱.....پیدایش نیروی هوایی و گشایش دفتر هواپیمایی نظامی.....۳-۳
- ۶۳.....حمل و نقل هوایی و انجام پروازهای بازرگانی و نظامی هواپیمایی یونکرس در ایران.....۱-۳-۳
- ۶۹.....خطوط هوایی داخلی.....۲-۳-۳
- ۷۱.....خطوط هوایی بین‌المللی.....۳-۳-۳
- ۷۴.....خط هوایی جنوب.....۴-۳-۳
- ۷۶.....فرودگاه‌های ایران.....۵-۳-۳
- ۷۶.....نرخ حمل و نقل هوایی در عصر پهلوی اول.....۶-۳-۳
- ۷۹.....تأسیس مدارس فنی هواپیمایی.....۷-۳-۳
- ۸۱.....کارخانه‌ی هواپیما سازی شهپاز.....۸-۳-۳
- ۸۳.....باشگاه هواپیمایی ملی ایران.....۹-۳-۳
- ۸۵.....سوانح هوایی در تاریخ هواپیمایی ایران عصر پهلوی اول.....۱۰-۳-۳

فصل ۴- حمل و نقل دریایی در آینه مطبوعات عصر پهلوی اول.....۸۸

- ۸۹.....تاریخچه‌ی حمل و نقل دریایی.....۱-۴
- ۹۲.....تشکیل نیروی دریایی در عصر پهلوی اول.....۲-۴
- ۹۴.....بنادر شمال کشور.....۳-۴
- ۹۴.....بندر پهلوی.....۱-۳-۴
- ۹۶.....بندر نوشهر.....۲-۳-۴
- ۹۷.....بندر شاه.....۳-۳-۴
- ۱۰۱.....بندر دریاچه ارومیه.....۴-۳-۴
- ۹۹.....بنادر جنوب کشور.....۴-۴
- ۹۹.....بندر خرمشهر.....۱-۴-۴
- ۱۰۰.....بندر شاهپور.....۲-۴-۴

۱۰۰.....	بندر بوشهر ۳-۴-۴
۱۰۳.....	قراردادهای بحریمایی ایران و دیگر کشورها ۴-۵
۱۲۴.....	کتاب.....
۱۲۶.....	مقالات.....
۱۲۷.....	پایان نامهها.....
۱۲۸.....	روزنامهها و مجلات.....

فهرست جدول‌ها

صفحه	عنوان
۱۰	جدول ۱: طرح‌ها و پیشنهادهای احداث خط‌آهن به ایران در عصر رضاشاه
۴۰	جدول ۲: منطقه شمال
۴۱	جدول ۳: منطقه جنوب
۴۳	جدول ۴: نرخ کرایه حیوان‌ها و وسایل بارکشی
۴۹	جدول ۶: میزان جاده‌های کشور
۵۰	جدول ۷: مسیر دریایی بندر شاهپور به بندر هامبورگ
۵۱	جدول ۸: مسیر زمینی تبریز به هامبورگ
۶۶	جدول ۹: میزان مراسلات داخلی و خارجی قبل و بعد از حضور یونکرس
۶۶	جدول ۱۰: شرکت‌های هواپیمایی که با ایران قرارداد هوایی داشتند
۶۸	جدول ۱۱: انواع هواپیماهایی که در عصر پهلوی اول خریداری شد
۸۲	جدول ۱۳: هواپیماهای ساخت کارخانه شهباز

فصل ۱ – کلیات پژوهش

حمل و نقل و ارتباطات در مناسبات اجتماعی و اقتصادی جهان نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد و در طول تاریخ بر خورداری از شبکه حمل و نقل کارآمد، یکی از عوامل زمینه‌ساز توفیق تمدن‌ها در عرصه تولید و بازرگانی داخلی و خارجی بوده است. راه‌ها و وسایل حمل و نقل و ارتباطات، علاوه بر تأثیر مستقیم بر اقتصاد کشور، بر مهاجرت و ارتقای سطح آگاهی و فرهنگ جامعه تأثیر مستقیم دارد. هدف صنعت حمل و نقل کوتاه کردن فاصله زمانی، ایجاد ایمنی بیشتر، سریع‌تر و ارزان‌تر برای جا به جایی کالا و انسان است.

در پی کودتای اسفند ۱۲۹۹ش و پس از آن که رضاشاه قدرت کامل را به دست گرفت نوسازی در ایران را آغاز کرد. نخستین اقدام مهم او در سال ۱۳۰۱ش - زمانی که فرمانده کل قوا و وزیر جنگ، کشور بود - استخدام مستشار اقتصادی در جهت اصلاح وضع آشفته و ناکارآمد نظام مالیاتی کشور بود. سیاست‌های رضاشاه در ایران در واقع در جهت صنعتی کردن کشور بود. روند صنعتی شدن گام به گام بود و با نوسازی سیستم حمل و نقل در سراسر کشور و ایجاد خدمات در این زمینه همراه شد. ساخت راه‌آهن سراسری ایران یکی از مهم‌ترین دستاوردها در این زمینه بود، سرمایه‌گذاری‌هایی در امر جاده‌سازی و احداث بنادر و احداث خطوط هوایی داخلی و بین‌المللی نیز فرصت‌های تازه‌ای برای اقتصاد داخلی جهت بهره‌برداری از بازار رو به رشد داخلی فراهم ساخت. با گسترش شبکه‌های حمل و نقل امکان گام نهادن کشور به مرحله صنعتی شدن فراهم شد.

صنعت حمل و نقل شامل حمل و نقل زمینی (ریلی - شوسه) حمل و نقل هوایی و حمل و نقل دریایی می‌باشد. در این تحقیق نگارنده به دنبال بررسی وضعیت صنعت حمل و نقل در عصر پهلوی اول بر اساس انعکاس اخبار این صنعت در مطبوعات این دوره خصوصاً جراید اقتصادی است.

در مورد سوابق پژوهشی انجام شده در این باره، باید گفت که آثاری راجع به صنایع حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی به رشته تحریر درآمده است. از جمله کتاب‌های که در خصوص هر یک از این صنایع نگاشته شده است کتاب *راه‌آهن سراسری، تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی، اهمیت نیروی دریایی در ارتش شاهنشاهی ایران، تاریخ نیم قرن نیروی دریایی نوین ایران و ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها* می‌باشند و پایان نامه‌هایی نیز در دوران پهلوی دوم در این راستا نگاشته شده از جمله «راه‌های هوایی ایران» از ایران میلانیان سال ۱۳۳۹ش در دانشگاه مشهد و «تاریخچه وسائط نقلیه در ایران» از رابعه نورائی دانشگاه مشهد سال ۱۳۴۰ش می‌باشند که نگارنده از آنها استفاده نموده است.

روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش کتابخانه‌ای و میدانی بود. اساس کار نگارنده در این تحقیق روزنامه *اطلاعات* و جراید اقتصادی عصر رضاشاه قرار گرفته است. برای جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز به آرشیو مطبوعات کتابخانه دانشگاه آزاد واحد بیرجند، آرشیو مطبوعات کتابخانه مجلس و کتابخانه ملی و

کتابخانه آستان قدس مشهد مراجعه شده است. همچنین به کتابخانه مرکز مطالعات تاریخ معاصر ایران برای بررسی آثار دسته اولی که در زمان پهلوی در خصوص صنایع هوایی و دریایی ایران نگاشته شده بود مراجعه شد. نگارنده برای تکمیل اطلاعات به ساختمان مرکزی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واقع در وزارت راه و ترابری و به مرکز ادارات هواپیمایی جمهوری ایران (هما) واقع در فرودگاه مهرآباد مراجعه نموده، که در این دو مرکز اطلاعات تاریخی چندانی موجود نبود. در مراجعه به سازمان راه‌آهن ایران به جز یک نسخه فیلم افتتاح راه‌آهن سراسری توسط رضاشاه اطلاعات تاریخی دیگری موجود نبود. پس از آن به توصیه و راهنمایی خانم دکتر الهام ملک‌زاده به مرکز هواپیمایی ایران واقع در فرودگاه مهرآباد مراجعه نموده، در این اداره نیز از وضعیت حمل و نقل هوایی ایران در دوره پهلوی اول اطلاعاتی نداشتند و معتقد بودند که حمل و نقل هوایی ایران از زمان تأسیس شرکت هواپیمایی هما آغاز شده است.

در فصل اول پایان نامه، کلیات تحقیق، بیان مسئله، اهداف و ضرورت تحقیق آمده است.

فصل دوم به بررسی صنعت حمل و نقل زمینی پرداخته شده است. که خود شامل دو بخش است: بخش اول مربوط به مسئله راه‌آهن و تاریخچه آن در ایران و احداث راه‌آهن سراسری است. و بخش دوم به بررسی جاده‌های شوسه و وضعیت جاده‌ها در عصر رضاشاه می‌پردازد. در این مورد تکیه نگارنده به مطالب مطبوعات اقتصادی عصر پهلوی اول بوده است.

فصل سوم مربوط به صنعت حمل و نقل هوایی ایران و همکاری کمپانی یونکرس، چگونگی ورود این صنعت به ایران و خریداری هواپیما، اعزام دانشجو، استخدام خلبان و احداث کارخانه هواپیماسازی شهباز بر اساس اخبار جراید می‌باشد.

فصل چهارم به صنعت حمل و نقل دریایی ایران و سابقه تأسیس نیروی دریایی، تأسیس بنادر شمال و جنوب و خریداری کشتی برای این بنادر می‌پردازد. نتیجه‌گیری نیز در انتهای پایان نامه آمده است.

۱-۲- بیان مسئله

اولین گام‌های اندیشه ایجاد صنایع از دوران قاجاریه به ویژه در جریان حرکت ایران به سوی تجدد برداشته شد. اما عصر پهلوی اول از این جهت از اهمیت خاصی برخوردار بوده است و صنعت حمل و نقل در عصر پهلوی اول مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفت. بررسی منابع تاریخی اطلاعاتی را در زمینه صنعت حمل و نقل در اختیار محققان قرار می‌دهد. نگارنده به دنبال آن است تا با بررسی مطبوعات اقتصادی عصر پهلوی اول و اخبار منعکس شده در این زمینه نقاط قوت و ضعف این سیاست‌گذاری‌ها را بیان کند. از این‌رو محور کار پایان نامه حاضر معطوف به بررسی جراید و تدوین تاریخچه صنعت حمل و نقل در عصر پهلوی اول می‌باشد. به لحاظ موضوع ماهیت این طرح و روش آن توصیفی-تحلیلی خواهد بود و

نگارنده تلاش خواهد کرد تا از طریق بررسی محتوای مطبوعات آن دوره روایتی کامل از صنعت حمل و نقل کشور را در سال‌های مورد مطالعه ارائه دهد. دوره پهلوی اول را دوره شکل‌گیری صنایع جدید دانسته‌اند و در میان صنایع مختلف، صنعت حمل و نقل به دلیل نقش مهم آن در اقتصاد به ویژه امور تجاری و ارتباطات نقش مهمی را ایفا می‌کند. صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از مظاهر توسعه یافتگی کشورها و از لحاظ سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی دارای اهمیت می‌باشد. از آن‌جا که مطبوعات به عنوان یک منبع اطلاع‌رسانی مهم در عصر حاضر مطرح می‌باشند تا اندازه‌ای تاریخ صنایع کشور را بر ما روشن می‌سازند. نگارنده در این پایان‌نامه به دنبال آن است تا با بررسی منابع متنوع و جراید اقتصادی عصر پهلوی اول به روند اجرائی و سیر تکامل ایجاد صنعت حمل و نقل در کشور بپردازد.

۱-۳- پرسش‌ها

۱. وضعیت صنعت حمل و نقل در زمان رضا شاه چگونه بوده است؟
۲. نحوه انعکاس اخبار صنعت حمل و نقل در مطبوعات اقتصادی عصر پهلوی اول چگونه بوده است؟

۱-۴- اهداف پژوهش و ضرورت آن

این پژوهش در پی بررسی صنعت حمل و نقل از طریق مطبوعات در عصر پهلوی اول می‌باشد. در این پژوهش هر سه زیر شاخه حمل و نقل اعم از زمینی، هوایی و دریایی بررسی شده است. این پژوهش در پی بررسی مطبوعات عصر پهلوی اول در زمینه صنعت حمل و نقل می‌باشد. علاقه‌ی نگارنده به حوزه‌ی مطبوعات، موجب گردید این موضوع به عنوان موضوع پایان‌نامه برگزیده شود. تا کنون اثری مستقل در خصوص صنعت حمل و نقل عصر پهلوی اول نگاشته نشده است و نگارنده بر آن است تا با بررسی جراید این دوره تاریخچه مدون و درستی از حمل و نقل عصر پهلوی اول در اختیار قرار گیرد. ایده و موضوع این پایان‌نامه از سوی استاد راهنما خانم دکتر علیزاده پیشنهاد شد و به دلیل علاقه‌ی نگارنده به حوزه‌ی مطبوعات این موضوع به عنوان پایان‌نامه پذیرفته شد.

۱-۵- روش پژوهش

پایان‌نامه حاضر بر اساس روش توصیفی و تحلیلی که از آن با عنوان روش تاریخی یاد می‌شود، انجام شده است. روش گردآوری داده‌های این پایان‌نامه، روش کتابخانه‌ای و میدانی بوده است. شیوه گردآوری داده‌های کتابخانه‌ای تأکید بر اخبار جراید اقتصادی عصر پهلوی اول بوده است.

۱-۶- پیشینه پژوهش

صنعت حمل و نقل در آینه مطبوعات اقتصادی ایران در دوره پهلوی عرصه‌ای بکر در پژوهش‌های تاریخی است. و می‌توان گفت در این راستا کتاب، مقاله و یا پایان نامه‌ای که به هر سه شاخه حمل و نقل و از دیدگاه مطبوعات پردازد نگاشته نشده است و این پایان نامه می‌تواند مقدمه‌ای برای پژوهش‌های مفصل بعدی باشد.

۱-۷- نقد و بررسی منابع و مآخذ

منابع و مآخذی که نگارنده در این رساله از آنها بهره‌گیری نموده است شامل کتاب، مطبوعات، پایان نامه‌ها و مقاله‌ها می‌باشد که به بررسی و نقد مهم‌ترین آنها پرداخته می‌شود.

۱-۷-۱- مطبوعات اقتصادی

در عصر پهلوی اول تعداد زیادی مطبوعات اقتصادی طبع می‌شد که این مطبوعات به بررسی مسائل اقتصادی این دوره می‌پرداختند: که نگارنده به بررسی تمام شماره‌های مطبوعات زیر پرداخته است: عصر مالیه و اقتصاد، اقتصاد، عصر جدید، قلم آزاد، تجارت، سالنامه تمدن، ایران عصر، عصر اقتصاد، نامه ایران، باستان، نیروی هوایی، احصائیه محصولات فلاحتی ایران، احصائیه محصولات فلاحتی و صنعتی ایران، سالنامه دبیرستان تجارت، مجله فلاحت و تجارت و مجله گمرکات، اما در هیچ کدام از نشریات فوق در خصوص صنعت حمل و نقل مطلبی نبود.

نشریاتی که نگارنده در تدوین پایان نامه از آنها استفاده فراوان برده است شامل مطبوعات زیر می‌باشد: مجله نامه بازرگان که یک نشریه اقتصادی بود و از سال ۱۳۱۶ش به صورت ماهانه چاپ می‌شد نگارنده از آرشیو مطبوعات کتابخانه ملی همه ی شماره های این نشریه را بررسی و اطلاعات مورد نظر را استخراج نموده است.

نامه بازرگانی ادامه نشریه اقتصادی نامه بازرگان بود که از سال ۱۳۱۹ش تغییر نام داد و در آرشیو کتابخانه ملی مورد استفاده نگارنده قرار گرفت.

نامه اطاق بازرگانی یک نشریه اقتصادی که از سال ۱۳۱۷ش هر دو هفته یک بار چاپ می‌شد و در آرشیو مطبوعات کتابخانه ملی مورد استفاده نگارنده قرار گرفته است.

اطاق تجارت، این مجله از سال ۱۳۰۸ش و هر دو هفته یک بار چاپ می‌شد و مطالبی به زبان فرانسه دارد و از آرشیو مطبوعات کتابخانه ملی مورد استفاده قرار گرفته است.

اطلاق تجارت ایران و آلمان این مجله از سال ۱۳۱۵ش و به دو زبان فارسی و آلمانی چاپ می شد و نگارنده این نشریه را از آرشیو مطبوعات کتابخانه ملی مورد استفاده قرار داده است. نامه راه این مجله اقتصادی نیز از سال ۱۳۱۹ش به صورت ماهانه به بررسی مسائل راه و راه آهن پرداخته است که نگارنده از لوح فشرده مجلات اقتصادی عصر پهلوی اول استفاده نموده است.

۱-۷-۲- روزنامه ها

مشهورترین روزنامه‌های عصر پهلوی اول روزنامه اطلاعات و ایران بوده‌اند که نگارنده از میان این دو روزنامه که شبیه هم بوده و به صورت روزانه اخبار را چاپ می کرد از روزنامه اطلاعات استفاده نموده است این روزنامه از سال ۱۳۰۵الی ۱۳۲۰ش به صورت روزانه چاپ می شد. نگارنده تمام شماره‌های این روزنامه را طی این سال‌ها بررسی نموده است.

۱-۷-۳- کتاب

از جمله کتاب‌های دسته اولی که در زمان مورد مطالعه یعنی عصر پهلوی خاص صنعت حمل و نقل نگاشته شده‌اند و نگارنده از آنها استفاده نموده است به ذکر برخی از مهم ترین آنها پرداخته می شود. راه آهن سراسری نوشته نجفقلی معزی است. تاریخ تألیف این کتاب مشخص نیست اما بر اساس گفته‌های خود نویسنده در زمان محمدرضاشاه پهلوی نگاشته شده است. در خصوص احداث خط آهن سراسری و چگونگی ساخت آن صحبت نموده است این کتاب در کتابخانه ملی موجود و مورد استفاده نگارنده قرار گرفته است.

اهمیت نیروی دریایی در ارتش شاهنشاهی ایران نوشته ناخدا سوم ناور ابراهیم شاه حسینی. این کتاب توسط ناخدای نیروی دریایی ایران در زمان محمدرضا شاه نوشته شده است اما تاریخ دقیق آن مشخص نیست نویسنده در این کتاب به بررسی روند ایجاد نیروی دریایی از زمان قاجار می پردازد این کتاب که چند جلد آن بیشتر موجود نیست از مرکز مطالعات تاریخ معاصر مورد استفاده قرار گرفته است. تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی ایران تألیف مرتضی طلوعی و از طرف ستاد فرماندهی ارتش نیروی هوایی در سال ۱۳۵۵ش به چاپ رسیده است. نویسنده کتاب به شرح چگونگی ورود هواپیما و نحوه تأسیس نیروی هوایی ایران، خرید هواپیما و غیره پرداخته است که کمک شایانی به نگارنده در امر تدوین بخش صنعت حمل و نقل هوایی نمود.

راه‌های هوایی ایران عنوان پایان نامه‌ای در کتابخانه آستان قدس مشهد است که ایران میلانیان در سال ۱۳۳۹ش در خصوص راه‌های هوایی و تأسیس نیروی هوایی ایران تألیف نموده است.

فصل ۲ - صنعت حمل و نقل زمینی (ریل - جاده) در عصر پهلوی اول

۲-۱- وضعیت حمل و نقل ریلی در عصر پهلوی اول

درآمد

راه‌ها همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه جوامع بشری بوده، هستند و خواهند بود، به طوری که بررسی صنعت بدون توجه به راه‌ها امری ناممکن است و راه‌آهن که به عنوان بستر صنعت محسوب می‌شود. در ابتدا صنعت ریلی از سوی اروپایی‌ها به عنوان تسهیل‌کننده‌ی امر نفوذ سیاسی و تجاری بود، و از دید دولتمردان ایران عامل استقرار و تثبیت حاکمیت بود. از دیدگاه صنعت‌گران و روشن‌فکران نیز، صنعتی شدن تا حدودی به استقرار راه‌آهن بستگی داشت.

با استقرار دولت پهلوی توجه به راه‌ها به‌ویژه راه‌آهن بیشتر شد. با تلاش دولت و توجه ویژه شاه در نهایت راه‌آهن سراسری در نیمه عصر پهلوی اول استقرار یافت اما این استقرار بیش از آنکه ناشی از نیاز صنعتی کشور باشد نوعی اعمال نفوذ و تثبیت قدرت بود و نوعی ابزار اعمال قدرت بود.

اگر چه از آغاز جنبش تجددخواهی در ایران، رشد صنعت یکی از آرمان‌های دولت‌مردان بود و از زمان افتتاح مجلس اول تا دولت پهلوی، دولت مشروطه در مقابل درخواست تجار و بازرگانان به برنامه‌ریزی‌های محدودی در حوزه صنعت پرداخت اما این جریان روند منسجمی نداشت. با روی کار آمدن رضاشاه، صنعتی شدن وارد مرحله جدیدی شد. دولت پهلوی با در نظر گرفتن نظام برنامه‌ریزی به طور رسمی به سیاست‌گذاری در جهت صنعتی نمودن کشور پرداخت و نهادهایی همچون وزارت طرق و شوارع و وزارت صنایع و معادن و غیره را تأسیس نمود تا در کنار مقام سلطنت و مجلس شورای ملی و وزیران به سیاست‌گذاری در زمینه صنعت بپردازد. اما این نهادها بیش‌تر از آنکه به صورت هدفمند و برنامه‌ریزی شده کار کنند به دنبال کسب رضایت شاه بودند.

رضاشاه با توجه ویژه به امر راه‌آهن توانست با وجود مشکلات عدیده از جمله کمبود منابع مالی و منابع فنی داخلی، مشکلات سیاسی و اقتصادی و مخالفت‌های داخلی و خارجی راه‌آهن سراسری را تأسیس نماید.

در ادامه نگارنده با تکیه بر اخبار جراید عصر پهلوی به بررسی تلاش‌های انجام شده در دوره قاجار و موانع بر سر راه آن‌ها و نحوه استقرار راه‌آهن سراسری در دوران پهلوی اول و نگاه خاص رضاشاه به این مقوله پرداخته است.

۲-۱-۱- چگونگی تأسیس راه‌آهن در اروپا

نکته‌ی مهمی که باید مد نظر داشت این است که راه‌آهن به مرور زمان و با توجه به نیاز چرخ‌های صنعت به وسایل بهتر و تکامل یافته‌تر ایجاد شد. مسأله استخراج ذغال سنگ و حمل آن به خارج در سال ۱۵۵۶م باعث شد که ارابه را بر روی دو خط موازی قرار دهند و ارابه‌ها را از روی آن هدایت کنند. زیر

الوارها را با قطعه‌های کوچک سنگ می‌پوشاندند و به این ترتیب اولین قدم در راه ابداع ریل برداشته شد انگلیسی‌ها روی الوارها را با ورقه‌ای از آهن می‌پوشاندند به زودی این نوارها به ریل تبدیل شد و سپس نیروی بخار اختراع و به تدریج با تکامل اندیشه انسان در سال ۱۸۱۴م لکوموتیو اختراع شد و نخستین راه‌آهن دنیا خطی بود که در سال ۱۸۳۰م میان منچستر و لیورپول انگلستان دائرگردید و در فرانسه در سال ۱۸۳۸م میان پاریس و سن ژرمن کشیده شد (نامه راه، ۱۳۱۹، ش ۵: ۱۳).

راه‌آهن در اروپا دو جنبه‌ی مهم داشت: ۱- ناشی از نیاز مقطعی و دراز مدت بود، از این‌رو همگام با توسعه روابط اجتماعی و توسعه صنعت راه‌آهن پیشرفت داشت. ۲- صرفاً جنبه تجربی و صنعتی داشت و تأسیس آن ناشی از تصمیم‌های کلان سیاسی و برای تأمین منافع سیاسی نبود، هر چند با افزایش اهمیت آن از جنبه‌ی اقتصادی اهمیت سیاسی نیز پیدا کرد (دهقان‌نژاد و قاسمیان، ۱۳۹۰: ۲۲).

۲-۱-۲ - قاجار به و مسئله راه آهن

شبکه‌های راه‌آهن در سیستم اقتصاد ملی مانند شریان‌های پیکر انسان هستند. ایجاد شبکه‌های زمینی در کشورهای پیشرفته صنعتی یکی از راه‌های توسعه صنعتی و کشاورزی بوده است. به علاوه بدون گسترش متناسب راه‌آهن و ایجاد و راه‌اندازی موسسات ترابری بزرگ، بهره‌برداری بیشتر و بهتر از معادن جا به جایی مسافر و کالا میسر نیست.

در کشور ایران با توجه به گستردگی و کوهستانی بودن آن و وضع آب و هوا، کاربرد راه‌آهن در مقایسه با سایر وسایل نقلیه و سرمایه‌گذاری در ایجاد آن نه تنها مشکل‌گشای صنعت حمل و نقل است بلکه از نظر اقتصادی نیز به صرفه است. (مریدی، ۱۳۸۱: ۱۵۹).

در فاصله زمانی سال‌های ۱۸۵۰ تا ۱۹۲۵/م ۱۲۲۹ تا ۱۳۰۴ ش که حدود ۷۵ سال می‌باشد، مجموعاً ۳۱ پیشنهاد یا امتیاز در مورد احداث خطوط راه‌آهن در ایران مطرح شد که همه به دوره‌ی قاجار مربوط می‌شد. با روی کار آمدن سلسله پهلوی طرح احداث راه‌آهن سراسری ایران مطرح شد و به اجرا درآمد و به این ترتیب تعداد طرح‌های اجرا شده و اجرا نشده مجموعاً به ۳۲ طرح رسید.

در این ۷۵ سال، در سیاست جهانی نیز تغییرات زیادی صورت گرفت و در هر دوره یکی از کشورهای استعمارگر قدرت داشتند. در دوره‌ی روسیه یا انگلستان یا هر دو زمانی نیز آلمان و گاه فرانسه. طراحان برنامه‌های احداث راه‌آهن در ایران نیز یا بیگانگان بودند یا اتباع ایرانی و در هر دو مورد نیز دو دسته طرح وجود داشت:

الف) طراحان بیگانه که خود به دو دسته تقسیم می‌شدند.

۱- اتباع بیگانه‌ای که بر اساس سیاست‌های استعماری کشورشان طرحی ارائه می‌کردند. معمولاً این طرح‌ها شامل مسیرهای طولانی و خطوط سراسری و پرخرج بود و هدف‌های سیاسی و نظامی کشور استعمارگر را تعقیب می‌کرد مثل امتیاز رویتر یا امتیاز خط رشت-تهران خلیج بهار (چهار تبعه روس)؛

۲- آن دسته از مهندسان و مقاطعه‌کاران کشورهای بیگانه که با حمایت یا بدون حمایت کشور خود خواستار امتیاز احداث خط آهن در ایران بودند این خطوط معمولاً محلی و کوتاه بود و هدف از آن کسب درآمد برای موسسه یا شرکت درخواست کننده بود، مانند خط حضرت عبدالعظیم- تهران، پیربازار- رشت و تراموای اسبی تهران.

ب) اتباع ایرانی که آنها را هم می‌توان به دو دسته تقسیم کرد :

۱- اشخاصی که به طور مستقل طرحی ارائه می‌کردند و با پایبندی به روحیه ملی‌گرایی و وطن‌خواهی به ترقی و توسعه ایرانی می‌اندیشیدند ، مانند حاج امین‌الضرب و میرزایوسف خان؛

۲- دولتمردانی که تابع سیاست‌های کلی از کشورهای مستعمراتی بودند بخصوص در اواخر دوره قاجاریه طرفدار روسیه و انگلیس در مجلس و هیئت دولت در مقابل هم صف آرایی می‌کردند، بعدها سر و کله آلمانی‌ها هم پیدا شد که در داخل کشور طرفدارانی داشتند (مکملی، ۱۳۷۹: ۴۱۵-۴۱۶).

براساس این مقدمه تمام طرح‌ها و پیشنهادهای درخواست‌های امتیاز احداث راه آهن در ایران اعم از این که به اجرا درآمده یا درنیامده باشند ، در جدول ذیل ارائه می‌شود که مشخصات طرح‌ها فهرست وار در آن منعکس است.(مکملی، ۱۳۷۹: ۴۲۰)

جدول ۱: طرح‌ها و پیشنهادهای احداث خط آهن ایران سال‌های ۱۲۶۶ه.ق تا ۱۳۰۴ه.ش

ردیف	نام طرح یا مسیر آن	طراح یا پیشنهاد دهنده یا صاحب امتیاز	ملیت	تاریخ پیشنهاد یا عقد قرارداد	سرنوشت طرح
۱	راه آهن سراسری به هندوستان (از عثمانی - بغداد و بصره - خوزستان و فارس به کرمان)	رابرت استیفنسن	انگلیسی	۱۲۶۶ ق	اجرا نشد
۲	قرارداد ساوالان (مسیر مشخص نیست)	ساوالان	فرانسوی	۱۲۸۱ ق	اجرا نشد
۳	قرارداد کمپانی پروسی (مسیر مشخص نیست)	کمپانی پروسی	پروسی	۱۲۸۱ ق	اجرا نشد
۴	تهران - حضرت عبدالعظیم (ع)	ادرین و کلامبر	فرانسوی	۱۲۸۱ ق	اجرا نشد
۵	تهران - حضرت عبدالعظیم (ع)	دکتر استروژبورگ	روس	۱۲۸۴ ق	اجرا نشد
۶	قرارداد رویتر (بجز خزر - خلیج فارس)	ژولیوس رویتر	آلمانی الاصل که تبعه انگلیس شد	۱۲۸۹ ق	اجرا نشد
۷	جلفا - تبریز	فالکن هاگن	روس	۱۲۹۱ ق	اجرا نشد
۸	پروژه ناصری (تهران - قم)	میرزایوسف خان	ایرانی	۱۲۹۱ ق	اجرا نشد
۹	راه آهن خراسان (تهران - مشهد)	میرزایوسف خان	ایرانی	۱۲۹۷ ق	اجرا نشد
۱۰	رشت - تهران	پانک آلتون	فرانسوی	۱۲۹۱ ق	اجرا نشد

۱۱	نورمان (مسير مشخص نيست)	بارون دونورمان	بلژیکی	۱۲۹۲ق	اجرا نشد
۱۲	رشت - تهران	فن شیرر	اتریشی	۱۲۹۶ق	اجرا نشد
۱۳	سراسری رشت - تهران - خلیج فارس	فابیوس بوتال	فرانسوی	؟	اجرا نشد
۱۴	محمودآباد - آمل - تهران	حاج امین الضرب	ایرانی	۱۳۰۴ق	تا آمل احداث شد
۱۵	تهران - حضرت عبدالعظیم (ع)	فابیوس بوتال	فرانسوی	۱۳۰۴ق	احداث شد
۱۶	خط آهن اسبی (تراموای اسبی)	فابیوس بوتال	فرانسوی	۱۳۰۴ق	احداث شد
۱۷	قزوین - تهران - قم	مسیودنی	بلژیکی	۱۳۰۶ق	اجرا نشد
۱۸	طرح ویندسن (مسير مشخص نيست)	ویندسن	آمریکایی	۱۳۰۵ق	اجرا نشد
۱۹	سراسری رشت - تهران	سه نفر به طور مشترک	هر سه نفر روسی	۱۳۰۶ق	اجرا نشد
۲۰	سراسری جلفا-تهران-بندرعباس-خرمشهر و خرمشهر-تهران-مشهد	رافلویچ	روس	۱۳۰۷ق	اجرا نشد
۲۱	تهران - پشند	فابیوس بوتال	فرانسوی	۱۳۰۸ق	اجرا نشد
۲۲	تهران - لار	لازار بولیاکف	روس	۱۳۱۱ق	اجرا نشد
۲۳	تهران - شمیران	موسسه آرتور کوپل	آلمانی	۱۳۱۶ق	اجرا نشد
۲۴	پیربازار - رشت	خوشتاریا	روس	؟	احداث شد
۲۵	سراسری اروپا - هندوستان (در مسیری که از ایران می گذشت)	ساهانسکی	روس	۱۳۲۹ق	اجرا شد
۲۶	آذربایجان - جلفا - تبریز	اتباع روس	روس	۱۳۳۲ق	احداث نشد
۲۷	خرمشهر - خرم آباد	اتباع انگلیس	انگلیسی	۱۳۳۲ق	احداث نشد
۲۸	خط ماکو (شاه تختی - ماکو - ترکیه)	اتباع روس	روس	۱۳۳۲ق	احداث نشد
۲۹	میرجاوه - زاهدان	اتباع انگلیس	انگلیسی	۱۳۳۷ق	احداث نشد
۳۰	بوشهر - برازجان	اتباع انگلیس	انگلیسی	۱۳۳۸ق	احداث و سپس برچیده شد
۳۱	خط آهن شرکت نفت سابق ایران و انگلیس	اتباع انگلیس	انگلیسی	۱۳۴۰ق	در خوزستان احداث شد

۳۲	خط آهن سراسری ایران ^۱	ایرانیان به کمک شرکت‌های اروپایی	بلژیکی	۱۳۰۴ش	احداث شد
----	----------------------------------	----------------------------------	--------	-------	----------

تاریخچه‌ی راه‌آهن ایران سرشار از دسیسه‌های گوناگون دولت‌های خارجی می‌باشد. به‌خصوص اغراض و مطامع ضد و نقیض دولت‌های روس و انگلیس و رقابت‌های سیاسی دولت‌های مذکور مانع از آن گردیده است که ایران بتواند از موقعیت خاص و ممتاز جغرافیایی خود استفاده نماید. به‌طوری‌که هرگاه اقدامی از طرف یکی از دولت‌های یاد شده برای تحصیل امتیاز یا احداث راه‌آهن به عمل می‌آمد با رقابت و مخالفت جدی دولت مقابل مواجه می‌گردید و کشور را از منافع اقتصادی راه‌آهن محروم می‌کرد و یا اینکه کمتر می‌توانست از فرصت بهره‌وری آن استفاده نماید.

از سال ۱۸۶۵م و پیش از مسافرت ناصرالدین شاه قاجار به فرنگ و سپس مراجعت شاه از سفر مذکور عده‌ای از اتباع کشورهای اروپایی به تهران آمده و سعی می‌کردند که امتیاز قسمتی از راه‌آهن ایران را بگیرند که از میان این عده اکثریت با فرانسوی‌ها، آلمانی‌ها و اتریش و روس‌ها بودند و به همین جهت این دوره را که از زمان ناصرالدین شاه شروع گردیده است در تاریخ راه‌آهن به نام دوره امتیازات نامیدند (عرفانی، ۱۳۸۴: ۲۲؛ مکملی، ۱۳۷۹: ۳۱۹).

در میان سیاستمداران ایران، امیرکبیر از نخستین کسانی است که اندیشه‌ی تأسیس راه‌آهن سراسری را مطرح کرد. او راه‌آهن را از مهم‌ترین ابزارهای لازم در افزایش حاکمیت دولت می‌دانست. اما این دیدگاه، منافع روس و انگلیس را به خطر می‌انداخت. نخستین تلاش برای سر و سامان دادن به امور راه‌ها توسط میرزا حسین خان سپهسالار و با ایجاد وزارت فوائد عامه صورت گرفت و وزارت فوائد عامه و تجارت ایجاد شد. وظایف این وزارتخانه در دوره‌ی احمدشاه قاجار شامل اداره‌ی کارخانجات، رسیدگی به امور فلاحتی و صنعتی، امور معادن و طرق و شوارع بود. وزارت فوائد عامه گاهی نمایندگانی را به ولایات می‌فرستاد تا هر دو ماه یک بار در مورد اوضاع ولایات گزارش تهیه کنند. در دوره‌ی سپهسالار دومین طرح در زمینه‌ی راه‌آهن از طرف مستشارالدوله به نام پروژه‌ی ناصری راه‌آهن قم مطرح شد. مستشارالدوله سومین و چهارمین طرح خطوط راه‌آهن را نیز پیشنهاد کرد. با به پایان رسیدن عصر سپهسالار برنامه‌ریزی‌های دولتی در زمینه‌ی صنعت راکد ماند (دهقان‌نژاد و قاسمیان، ۱۳۹۰: ۲۳).

اینک به ذکر چند مورد از طرح‌های پیشنهادی و امتیازاتی که به دولت ایران در زمینه خط‌آهن از طرف کشورهای اروپایی بوده پرداخته می‌شود:

^۱ این خط از خطوط عصر قاجار نیست و در زمان پهلوی اول احداث شد.