Archive of SID

دوفصلنامه علمی- پژوهشی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، سال ششم، شماره دوازدهم، بهار و تابستان ۹۵، صفحات۱۹۵- ۲۱۹

تاریخ دریافت: ۹۴/۴/۱۵ تاریخ پذیرش نهایی: ۹۵/۷/۲۸

اصلاحات میلسپو در ناوگان حمل و نقل ایران (۱۳۲۱-۱۳۲۳)

جمیله عزیزخواه[۱]

چکیده

به دلیل مشکلات اقتصادی ناشی از جنگ جهانی دوم، دولت ایران در تاریخ ۲۱ آبان ۱۳۲۱ش/ ۱۲ نوامبر ۱۹۴۲م، دکتر آرتور میلسپو را با سمت رئیس کل دارایی ایران، به منظور انجام اصلاحات اقتصادی استخدام نمود. یکی از مشکلاتی که میلسپو در راه انجام وظایف خویش با آن مواجه گردید مسئله‌ی حمل و نقل و به ویژه کمبود اتومبیل و لاستیک مناسب بود. نظارت شدید بر اتومبیل‌های شخصی و دولتی، تأسیس بنگاه کارپردازی کشور، تجدید سازمان اداره باربری راه، از جمله اقدامات وی برای حل مشکلات این قسمت بودند؛ اما هیچ یک از این اقدامات به کاهش مشکلات حمل و نقل کمکی نکرد. مهمترین مسئله‌ی ما در مقاله‌ی حاضر که با استفاده از اسناد سازمان اسناد ملی ایران، اسناد مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، روزنامه‌ی اطلاعات سالهای ۱۳۲۱ تا ۱۳۲۳ش/ ۱۹۴۲- ۱۹۴۵م، مذاکرات مجلس، همچنین روش توصیف و تحلیل اطلاعات تاریخی، تنظیم گردیده، بررسی وضعیت و مشکلات حمل و نقل کشور در این دوره و اقدامات میلسپو برای رفع آنها می‌باشد. سوال مقاله این است که به چه دلیل میلسپو نتوانست مشکلات حمل و نقل کشور را رفع نماید؟ فرضیه‌ی ما این است که نیازهای جنگی متفقین به وسایل حمل و نقل، اصلاحات میلسپو را بی اثر گذاشت.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، مصادره‌ی اتومبیل، بنگاه کارپردازی کشور، کمبود لاستیک، متفقین.

۱- کارشناس ارشد تاریخ ایران اسلامی J.azizkhah@gmail.com

www.SID.ir

Archive of SID

Millspaugh Transportation Improvement in Iran (1943-1945)

J. Azizkhah[1]

Abstract

Because of the economic problems caused by the World War II, the government of Iran hired Dr. Arthur Millspaugh as the head of Finance Organization on November 12th, 1942, to carry out the economical reforms. One of the problems Millspaugh encountered to perform his duties, was the issue of transportation, particularly the shortage of cars and suitable tires. Intensive supervision of private and public cars, the establishment of the supplier institution, reorganization of the cargo handling organization, was among his efforts to resolve the problems. However, none of the reforms was effective. The present article used the documents of the National Archives, the documents of the Documentation Center, the diplomatic history of the Ministry of Foreign Affairs, Ettelaat newspaper (1942-1945), and parliamentary negotiations to address the issue under investigation. It implemented analytical – descriptive approach to investigate the problems of transportation at that time and Millspaugh's efforts to solve them. Our main question is why Millspaugh failed to fix the country's transport problems? Our hypothesis is that Allied military needs to transportation, left Millspaugh reforms ineffective.

Keywords: Transportation, Car Seizures, Country's Supplier Institution, Shortage of Tire, Allies.

1 - MA in History of Islamic Iran (J.azizkhah@gmail.com)

www.SID.ir

Archive of SID

مقدمه

پس از اشغال نظامی ایران توسط متفقین در شهریور ماه ۱۳۲۰ش/ آگوست ۱۹۴۱م، دولت انگلیس و اتحاد جماهیر شوروی، در ۹ اسفند ۱۳۲۰ش/ ۲۸ فوریه‌ی ۱۹۴۲م، یک پیمان اتحاد سه جانبه با ایران منعقد کردند. دو دولت، مشترکاً متعهد شدند تمامیت ارضی، حاکمیت و استقلال سیاسی ایران را محترم بشمارند، ایران نیز به آنان اجازه داد از وسایل ارتباطی سراسر کشور، از جمله راه آهن، جاده‌ها، بنادر و خطوط تلگرافی استفاده کنند. به موجب این پیمان، بیشتر کامیون‌ها و واگن‌های راه آهن که معمولاً برای حمل محموله‌های ایران از بنادر، به نقاط دیگر کشور به کار گرفته می‌شد، در راه رساندن مواد و مهمات به روسیه بسیج شدند و قسمت اعظم تسهیلات حمل و نقل و ارتباطات، تحت کنترل ارتشهای بریتانیا و آمریکا درآمد. این وضعیت باعث شد عمل جمع آوری غله و توزیع آن در کشور با مشکل روبرو شود. قبل از سال ۱۳۲۰، رفت و آمد مردم سطح متوسط در شهر تهران و از شهری به شهر دیگر، با اتوبوس صورت می‌گرفت. متفقین یکصد دستگاه از این اتوبوس‌ها را برای لهستانیهای مقیم ایران اجاره کردند. اگرچه پس از مدتی نصف این اتوبوس‌ها مجدداً در اختیار دولت ایران قرار گرفت اما به علت نداشتن لاستیک، اتوبوس کافی در دسترس مردم نبود؛ همچنین ۴ هزار دستگاه کامیون در کشور موجود بود که از این تعداد، حدود ۴۰۰ دستگاه کامیون را مأموران شوروی برای نیاز خود ضبط کردند. از آن به بعد کامیون‌های موجود هم از این جهت که لاستیک نداشتند به تدریج از کار افتادند؛ این وضعیت موجب شد میزان کرایه‌ی کامیون‌ها بالا رفته و دولت و وزارت خواربار برای حمل غله و مواد غذایی، کامیون کافی در اختیار نداشته باشند. در این میان وزارت جنگ اصرار می‌کرد که برای رفع غائله‌ی ایل قشقایی شیراز که شورش کرده بودند، نیازمند بیست دستگاه کامیون است. پس از انجام مذاکرات فراوان با متفقین، قرار شد برای تسهیل امر باربری در ایران، اداره‌ای تشکیل شود و کار حمل و نقل مملکت را به دست گیرد. متفقین وعده دادند، همان طور که برای رفع نیاز خودشان، لاستیک به کامیون‌داران می‌دهند، به اداره‌ی باربری ایران نیز لاستیک دهند؛ در این میان، بسیاری از کامیون‌داران به دلیل پایین بودن کرایه‌ای که از طرف دولت تعیین شده بود برای بازار آزاد کار می‌کردند. این وضعیت، مشکلات فراوانی در

www.SID.ir

Archive of SID

قسمت‌های مختلف کشور ایجاد کرد؛ مواد اولیه و سوخت به کارخانجات نمی‌رسید و وزارت کشاورزی نیز برای حمل پنبه و ذرت و لوازم دفع ملخ معطل بود. وزارت پست و تلگراف نمی‌توانست مکاتبات مردم را ماهیانه به دست آنان برساند و چون غالباً سیمها در خدمت متفقین بود، ارسال تلگراف نیز ده یا بیست روز طول می‌کشید. در این وضعیت، برای استفاده از حیوانات بارکش نیز دو مانع بزرگ وجود داشت: یکی اینکه ظرف چند سالی که استفاده از کامیون در ایران رواج یافته بود، به تدریج از تعداد چهارپایان بارکش کاسته شده و آنچه که باقی مانده بود، کار حمل و نقل را در میان دهات و مسافت کم انجام می‌داد؛ دیگر اینکه به دلیل قحطی و گرانی جو و علوفه، توسعه‌ی این کار امکان پذیر نبود. سرانجام، وجود مشکلات اقتصادی فراوان، مجدداً مسئله‌ی استخدام مستشاران خارجی را برای دولت ایران مطرح نمود. به دلیل سابقه‌ی مثبت دکتر آرتور چستر میلسپو،[1] در مأموریت دوره‌ی قبل، مجدداً از وی دعوت شد برای سر و سامان دادن به وضعیت آشفته‌ی فعلی، به ایران بیاید. پس از قبول درخواست دولت ایران از جانب میلسپو، مجلس دوره‌ی سیزدهم شورای ملی[2]، در تاریخ ۲۱ آبان ۱۳۲۱ش/ ۱۲ نوامبر ۱۹۴۲م، قانون استخدام دکتر میلسپو را با سمت رئیس کل دارایی ایران تصویب نمود.

در مورد موضوع پیش رو، منبعی که اطلاعات دقیقی در اختیار پژوهشگر قرار دهد وجود ندارد. در کتابهای «اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم» و «ایران و قدرتهای بزرگ در جنگ جهانی دوم»، تنها به وضعیت حمل و نقل کشور از شهریور ماه ۱۳۱۸ تا ۱۱ شهریور ۱۳۲۴ (سپتامبر ۱۹۳۹ تا ۲ سپتامبر ۱۹۴۵)، پرداخته شده و اثری از اقدامات میلسپو در زمینه‌ی حمل و نقل دیده نمی‌شود؛ در کتاب «آمریکایی‌ها در ایران» که نوشته‌ی شخص میلسپو می‌باشد و کتاب خاطرات وی است، به صورت کلی و گذرا به موضوع مورد نظر پرداخته شده است؛ بنابراین برای تنظیم مقاله، به گردآوری و مطالعه‌ی منابع دیگری همچون روزنامه اطلاعات، اسناد و مذاکرات مجلس پرداخته شد. از روزنامه‌ی اطلاعات سالهای ۱۳۲۲ و ۱۳۲۳ که شرح اقدامات اقتصادی میلسپو در بسیاری از زمینه‌ها به خصوص

1- Arthur Chester Millspaugh

۲ – روز ۲۲ آبان ۱۳۲۰ افتتاح و ۱ آذر ۱۳۲۲ به کار خود خاتمه داد.

www.SID.ir

Archive of SID

در زمینه‌ی حمل و نقل و گزارش‌های ماهیانه‌ی او درج شده اطلاعات مفیدی اخذ گردید. استفاده از آن دسته از اسناد مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه و اسناد سازمان اسناد ملی که مربوط به اقدامات میلسپو در قسمت حمل و نقل می‌شد پژوهشگر را در تنظیم و تکمیل این مقاله یاری نمود. همچنین از مذاکراتی که پیرامون این موضوع در برخی جلسات مجلس دوره‌ی سیزدهم و چهاردهم شورای ملی انجام شده استفاده گردید. روش پژوهشی مقاله به صورت توصیفی و اسنادی می‌باشد. مقاله‌ی پیش رو سعی دارد به این سوال اساسی پاسخ دهد که چرا اصلاحات میلسپو در حوزه‌ی حمل و نقل چندان قرین موفقیت نشد؟ فرضیه‌ی مقاله‌ی پیش رو این است که اصلاحات فراوان میلسپو در این زمینه، به دلیل عدم کارشناسی صحیح و همچنین نیاز متفقین، نتیجه‌ی مطلوب را به همراه نداشت.

مشکلات حمل و نقل و استخدام میلسپو

یکی از دلایل عمده‌ی وضعیت وخیم حمل و نقل، در دست گرفتن بسیاری از وسایل و راههای ارتباطی توسط متفقین بود (الهی، ۱۳۶۱: ۲۰۶). قسمتی از راه آهن سراسری، یعنی از بندر شاهپور (امام خمینی) در جنوب تا تهران، تحت کنترل انگلیسی‌ها و از تهران تا بندر شاه (بندر انزلی) در کنار دریای مازندران دست روس‌ها بود. متفقین بسیاری از فرودگاه‌های کشور را نیز در اختیار داشتند و تنها فرودگاه مهرآباد در اختیار دولت ایران بود (ذوقی، ۱۰۱ و ۱۰۲). برای سهولت متفقین در امر ارسال مهمات به روسیه، اقدامات فراوانی از سوی ایرانیان انجام شد (خان ملک یزدی، ۱۳۶۲: ۱۳)؛ به عنوان مثال در پاییز ۱۳۲۰ش/ ۱۹۴۱م، برای خالی کردن بار کشتی‌ها که کار مشکلی بود کارگران ایرانی کمکهای فراوانی نمودند و نیز برای توسعه‌ی بندر بوشهر، با منابع مالی منطقه اقدامات فوق العاده مهمی انجام شد. همچنین زمانی که برای حمل و نقل از جاده‌ها، نیاز به عده‌ی بسیاری راننده بود، به سرعت آموزشگاهی تشکیل شد و ایرانیان در آنجا رانندگی آموختند (اطلاعات (۱۳۲۲/۱/۷) شماره ۵۱۲۹، ص ۲). به طور کلی، متفقین پس از پایان جنگ جهانی دوم، ایران را پل پیروزی خود می‌نامیدند (مذاکرات مجلس چهارده، (۹/ ۹/ ۱۳۲۳)، جلسه ۷۹).

www.SID.ir

Archive of SID

اگرچه میلسپو پس از ورود به ایران، به مذاکره با مقامات انگلیسی پرداخت و از آنها خواست تا مقداری از ظرفیت حمل و نقل را برای انجام عملیات ضروری، به ایران اختصاص دهند و در نتیجه، مقامات انگلیسی متعهد شدند برای حمل اجناس غیر نظامی به وسیله‌ی راه آهن از بنادر خلیج فارس، روزانه ۲۶۰ تن ظرفیت واگن، به دولت ایران اختصاص دهند؛ اما با این وجود، دولت به اندازه‌ی کافی کامیون در اختیار نداشت تا موجبات حمل و نقل غله را فراهم آورد. شریدان[1] رئیس آمریکایی وزارت خواربار ایران نیز در سال ۱۳۲۱، برای خرید ماشین آلات جدید از شوروی و سپس از آمریکا، اقداماتی انجام داد ولی موفقیتی در این زمینه به دست نیامد (سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۳۹۷۰، محل در آرشیو ۲۱۵ق ۳آآ۱. ص ۱۱).

کمبود وسایل باری، به خصوص کامیون برای حمل غله از منطقه‌ای به منطقه‌ی دیگر، باعث ایجاد مسأله‌ی بحران نان در سال ۱۳۲۱ شد که مشکلات فراوانی را به دنبال داشت. مشکل دیگر، مربوط به عدم حمل کالاها از گمرکات و انبارهای دولتی برای استفاده‌ی مردم بود؛ در این میان، بسیاری از کالاهای دولتی، به صورت صحیح و با سرعت بالا حمل و توزیع نمی‌شدند که این مساله کمبود کالاهای مورد نیاز و مصرفی مردم را در پی داشت (اطلاعات (۱۳۲۳/۲/۲) شماره ۵۴۴۶. ص ۳).

بدین‌ترتیب اقتصاد ایران پس اشغال کشور به دست متفقین در شهریور ماه ۱۳۲۰، در مرحله‌ی سقوط قرار گرفت و این مساله تهدیدی برای متفقین به شمار می‌رفت زیرا ایران به عنوان تنها راه امن و نزدیک برای کمک رسانی به روسیه محسوب می‌شد. عدم توانایی سازمانها و دستگاههای دولتی ایران در برخورد و مقابله با مشکلات ناشی از جنگ، یکبار دیگر مسئله‌ی استخدام مستشاران خارجی را برای دولت مطرح نمود (کیانی، ۱۳۷۹: ۵۳). پیشنهاد استخدام مستشاران خارجی برای دولت ایران، برای اولین بار توسط سر ریدر بولارد[2] سفیر انگلستان در تهران مطرح شد؛ وی معتقد بود ایرانیها قادر به اداره‌ی امور خود نیستند (سرریدر بولارد، ۱۳۶۲: ۸۸). دولت انگلیس از عدم تمایل ایرانیان به استخدام مستشار

1 - Sheridan.
2 - Sir reader William Bullard

www.SID.ir

Archive of SID

انگلیسی و علاقه‌ی آنان به مستشار آمریکایی کاملاً آگاه بود. استخدام مستشار در کل به نفع انگلیسی‌ها نیز بود زیرا هرج و مرج و نارضایتی مردم به دلیل شرایط بد اقتصادی، منافع انگلیس را چه در مناطق نفتی ایران و چه در هندوستان به خطر می انداخت (یسلسون، ۱۳۶۸: ۲۴۳).

قوام السلطنه نخست وزیر وقت، در این اندیشه بود که مجدداً میلسپو را برای سر و سامان دادن به وضعیت آشفته‌ی مالی ایران استخدام کند اما این اقدام در دوره‌ی سهیلی عملی شد؛ از این رو قوام لایحه‌ی استخدام میلسپو را به مجلس برد (عاقلی، ۱۳۷۷: ۲۸۹). وی همکاری و نزدیکی با آمریکا را یکی از اصول اساسی سیاست خود قرار داد (کیانوری، ۱۳۷۶: ۲۷۳). در آن دوره، اکثر ایرانیان از سیاست همکاری با آمریکا استقبال می‌کردند زیرا مردم ایران از دو قدرت شوروی و انگلستان بیم داشته و به سیاست این دو کشور مشکوک بودند در حالی که آمریکا از نظر جغرافیایی بسیار دور از ایران بود و نمی‌توانست دارای منافع ارضی در ایران باشد (ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۶۳). بدین ترتیب میلسپو در ۲۱ آبان ۱۳۲۱ش/ ۱۲ نوامبر ۱۹۴۲م، با سفارش سر ریدر بولارد و قوام و همچنین با حمایت وزارت خارجه‌ی آمریکا، در دوره‌ی کابینه‌ی اول سهیلی با اختیارات وسیع و با عنوان رئیس کل دارایی، استخدام شد. این بار نیز مأموریت او این بود که اصلاحاتی در وضع مالی و اقتصادی ایران انجام دهد (ابتهاج، ۱۳۵۷: ۱۱۱).

از دلایل عمده‌ی علاقه‌ی دولت ایران به استخدام میلسپو، موفقیت او در دوره‌ی اول مأموریتش از آبان ماه سال ۱۳۰۱ تا خرداد ۱۳۰۶ش / اکتبر ۱۹۲۲ تا مه ۱۹۲۷ م بود (صداقت کیش، ۱۳۵۷: ۱۳). در دوره‌ی اول که همزمان با حکومت رضا شاه بود، میلسپو با سمت رییس کل مالیه‌ی ایران استخدام شد و توانست نظام مالیاتی را به میزان قابل ملاحظه‌ای منطقی نماید؛ با تکیه بر قدرت رضا شاه، وی توانست مقدار زیادی از مالیات‌های عقب افتاده‌ی برخی خوانین و ثروتمندان را دریافت نموده و همچنین، ترتیبی داد که حقوق کارمندان که همیشه به تأخیر می‌افتاد به موقع پرداخت شود (مکی، ۱۳۷۴: ۱۷۸). با اقدامات او، وضعیت بازنشستگان که تا آن زمان نامشخص بود منظم شد؛ همچنین توانست قرضهای بانک شاهنشاهی را بپردازد (گازیوروسکی، ۱۳۷۱: ۱۱۶). دولت ایران تا قبل از آمدن میلسپو،

www.SID.ir

Archive of SID

اصولاً بودجه‌ی سالیانه و دخل و خرج نداشت اما وی توانست قانون بودجه را تکمیل و اجـرا نماید. همچنین توانست ادارات مختلف را که از وزارت مالیه جدا و بـه وزارت جنـگ انتقـال داده شده بودند، دوباره به وزارت مالیه برگرداند (عاقلی، ۳۲۱).

اختیارات و اقدامات اولیه میلسپو

طبق قانون ۲۱ آبان ۱۳۲۱، رئیس کل دارایـی وظیفـه داشـت وضـعیت مـالی ایـران را بررسی و راجع به مالیات، موازنه بودجه، کارهای بانکی و گمرکی و سایر امور اقتصادی آنچه را که لازم است به دولت پیشنهاد نماید (بوندارفسکی، ۱۳۵۸: ۲۸). عنوان رئیس کل دارایـی بدین معنا بود که فعالیتهای میلسپو فقط جنبه‌ی مشورتی نداشت بلکه از امکانات اجرایی نیز برخوردار بود (لنچافسکی، ۱۳۵۱: ۳۳۱). وی حق تدوین و تنظیم بودجه‌ی کل کشور، عزل و نصب، ترفیع مقام و نیـز تعیـین نحـوه‌ی خـدمت کلیـه‌ی کارمنـدان وزارت دارایـی و سـایر سازمان‌های دولتی را دارا بود (مهدی نیا، ۱۳۷۱: ۵۷۹). همچنـین کلیـه‌ی قراردادهـایی کـه ایجاد تعهد مالی می‌نمود باید مورد موافقت میلسپو قرار مـی‌گرفـت و هـر شخصـی قبـل از امضای هرگونه قرارداد و یا تعهدات مالی در زمینه‌ی حمل و نقـل، بایـد طـرح آن را جهـت ملاحظه و بررسی به وی ارائه می‌نمود (به کوشش زریـن کلـک، سـازمان اسـناد ملـی، ص ۶۶۶). میلسپو به کلیه‌ی مراکز دستور داد تا بدون موافقت کتبی اداره‌ی باربری راه، از اقـدام به عقد یا امضای قرارداد برای حمل و نقل توسط وسائط نقلیه موتوری جداً خودداری نمایند زیرا قصد داشت وضعیت حمل و نقل ایران را بـه وسـیله‌ی تجدیـد سـازمان اصـلاح نمایـد (سازمان اسناد ملی ایران، شماره سند ۲۹۱۰۰۱۲۸۹، محل در آرشیو ۱۳۵ط ۵آج ۱، ص ۱).

از سوی دیگر، طبق قانون اختیارات اقتصادی که در تـاریخ ۱۳ اردیبهشـت ۱۳۲۲ش/ ۴ مه ۱۹۴۳م (سفری، ۱۳۷۱: ۹۰) تصویب شد، اختیارات وسیعی جهت اداره‌ی اقتصـاد کشـور، با هدف کاهش و تثبیت قیمتها به میلسپو اعطا شد (عظیمی، ۱۳۷۲: ۱۱۴). طی ایـن قـانون وی اختیار تحصیل اجناس غیر خواربار، کلیه‌ی مواد خام و مصنوعات، وارد و صادر کـردن اجناس، حمل و نقل، انبار نمودن، توزیع آنها (مذاکرات مجلس سیزدهم شـورای ملـی، (۱۳/ ۲/ ۱۳۲۲)، جلسه ۱۵۵) و همچنین مـال الاجـاره‌ی مسـتغلات و دسـتمزد کلیـه‌ی کارهـا و

www.SID.ir

Archive of SID

خدمات عمومی را کسب می‌کرد (سازمان اسناد ملی ایران شماره سند ۲۴۰۰۱۳۹۷۰، محل در آرشیو ۲۱۵ق ۳آآ۱، صص ۱– ۳). بسیاری از مسائل مانند حمل و نقل، تثبیت قیمتها، توزیع خواربار و خزانه‌داری نیز زیر نظر مستقیم میلسپو قرار گرفت (صداقت کیش، ۱۳۵۷: ۱۹۴)؛ همچنین، تعیین نرخ کرایه‌های باربری، بر عهده‌ی وی قرار گرفت (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۶–۶۸)؛ به عنوان مثال، از آنجا که راه بین بندر عباس و کرمان طوری بود که میزان کرایه‌ی مشخص شده از سوی دولت برای کالاهای بازرگانی، جبران هزینه‌ی صاحبان کامیون را نمی‌داد، میلسپو کرایه‌ی حمل و نقل کالا بین این دو شهر را افزایش داد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۷۵–۷). وی همچنین این اختیار را داشت که در تمامی امور مربوط به حمل و نقل دخالت نماید؛ به عنوان نمونه، هنگامی که اداره تشریفات وزارت امور خارجه ایران، از اداره نظارت بازرگانی خارجی درخواست صدور مجوز برای مرخصی یک دستگاه اتومبیل شرکت سهامی نفت انگلیس و ایران از گمرک را نمود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۹، پرونده ۲۲–۷)، میلسپو اعلام کرد که طبق قانون، اجازه صدور پروانه‌ی ورود برای کلیه‌ی کالاهایی که به گمرکات ایران وارد می‌شوند (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۲–۷) و نیز تمامی وسائل نقلیه‌ی موتوری، قطعات یدکی، لاستیک رویی و تویی، ماشینهای سواری و باری که در انحصار دولت هستند تنها تحت نظارت وی، به عنوان رئیس کل دارایی می‌باشند (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۸–۷).

میلسپو که در دی ماه ۱۳۲۱ش/ ژانویه‌ی ۱۹۴۳م، وارد تهران شده و با وضعیت بد حمل و نقل مواجه گردید (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۱ کارتن ۲۲/۲ پرونده ۵– ۵۷)، به منظور ایجاد نظم در قسمت باری، آئین نامه‌ای صادر نمود که به موجب آن، به استثنای کالاهای متعلق به ارتش شاهنشاهی ایران و ژاندارمری، ارتش متفقین، شرکت تجاری بریتانیا (یو. ک. سی. سی.)، ایران سوترانس و شرکت سهامی نفت انگلیس و ایران، حمل کلیه‌ی کالاها به وسیله‌ی کامیون، در سراسر ایران تحت کنترل و نظارت دولت قرار گرفت. طبق این آئین نامه، کامیونها باید به وسیله‌ی اخذ بارنامه و یا مطابق مقررات پروانه‌ی

www.SID.ir

Archive of SID

مخصوصی که اداره‌ی باربری راه، به طور ماهیانه صادر می‌کرد به حمل و نقل مشغول می‌شدند. هرگونه کامیونی که دارای بارنامه یا پروانه‌ی کار کردن، طبق مقررات آئین نامه‌ی باربری راه نبود متوقف می‌شد و اگر بدون پروانه‌ی حمل، کالای انحصاری دولت را حمل می‌کرد مجبور به پرداخت جریمه‌ی سنگینی می‌شد. اگر کامیونی که به آن پروانه داده شده بود، از قبول کار مطابق موازین این آئین‌نامه یا سایر آئین‌نامه‌های موجود خودداری می‌کرد، اداره‌ی باربری راه حق توقیف و مصادره‌ی بار آن را داشته و تحویل روغن و بنزین به این کامیونها ممنوع بود (اطلاعات (۱۵/ ۸/ ۱۳۲۲)، ش ۵۳۱۴، ص ۱).

کامیون‌هایی که تحت کنترل مستقیم اداره‌ی باربری راه قرار داشتند دو دسته بودند ۱- کامیون‌های دولتی ۲- کامیونهای کنتراتی. میلسپو اختیار تعیین میزان کرایه‌ی حمل کالا برای وزارتخانه‌ها، ادارات و سایر بنگاههای دولتی توسط کامیون را به اداره باربری راه سپرد. این اداره وظیفه داشت هر چند وقت یکبار صورتی از نرخ کرایه‌ی کالاهای مختلف را با توجه به وزن آنها تهیه کرده و در روزنامه‌ها انتشار دهد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۴۷-۷). هر شخص یا بنگاه و یا شرکتی که بیشتر یا کمتر از میزانیکه روی جدول طبقه‌بندی کالاها مشخص شده بود کرایه داده یا دریافت می‌کرد مجرم شناخته می‌شد. به اداره کل باربری راه دستور داده شد از هر شخص یا شرکتی که بر خلاف این دستور رفتار کرد جریمه‌ای معادل بیست برابر میزان قانونی، کرایه دریافت کنند (مرکزاسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۴۵- ۷).

تورم و افزایش قیمتها، موجب یأس رانندگان گردیده و آنها را ترغیب می‌نمود که از قوانین دولت سرپیچی کرده و به اقدامات غیرقانونی مبادرت ورزند. دارندگان کامیونها معمولاً از حمل جنس برای بخش دولتی خودداری کرده و اقدام به حمل کالا برای بازار آزاد می‌نمودند (اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۵/ ۹/ ۱۳۲۲)، ش ۵۳۴۰، ص۳). میلسپو دستور داد، مقداری به کرایه‌های رانندگان اضافه شود تا دارندگان کامیون، تشویق شده و برای دولت کار کنند؛ اما افزایش کرایه‌ها خود از عواملی بود که بر میزان نارضایتی مردم اضافه می‌کرد. مشکل دیگر این بود که سراسر کشور فاقد کنترل و نظارت کافی بر وضعیت حمل و نقل بود؛ به منظور جبران این نقیصه، میلسپو تا سرحد امکان آئین نامه‌های

www.SID.ir

Archive of SID

جدیدی وضع نمود تا به موجب آنها مجازاتها شدیدتر و وسایل اجرایی بهتری فـراهم گـردد. وی در این آئین‌نامه‌ها، پمپ بنزین‌ها را موظف نمود تا از تحویل بنزین به هر کامیونی که با بارنامه و پروانه‌ی صحیح مشغول حمل نباشد خودداری نمایند. سپس قسـمت بـاربری راه را موظف کرد تا برای اعمال کنترل کامل بر وضعیت کـامیون‌هـا، ثبـت کامـل و مشـروحی از کامیونهای دولتی و کنتراتی تهیه نمایـد (اطلاعـات، گـزارش ماهیانـه رئـیس کـل دارایـی، (۱۳۲۲/۹/۵)، ش ۵۳۴۰، ص۱).

۱- مصادره‌ی اتومبیل

میلسپو، پس از بررسی وضعیت آشفته‌ی حمل و نقل، تصمیم گرفت اتومبیل‌های موجود را برای استفاده بهتر، به انحصار دولت درآورد؛ بنابراین، ابتدا امور انحصار اتومبیل و لوازم آن را، به اداره‌ی کل گمرک واگذار کرد تا از آن پس کلیه‌ی معـامـلات مربـوط بـه اتومبیـل و کامیون و لوازم یدکی، تحت نظـر اداره‌ی گمـرک درآیـد (اطلاعـات (۱۳۲۲/۳/۱۷)، شـماره ۵۱۹۰، ص۱)؛ اما به دلیل اینکه گمرک نتواتست به وضعیت نابسامان موجود، سر و صـورتی دهد، میلسپو انحصار اتومبیل را تحت نظارت مستقیم خود درآورد (میلسپو، ۱۳۷۰: ۷۳)؛ بدین ترتیب، کنترل تمامی عملیات حمل و نقل و بارگیری، وضعیت وسایل باری و اتومبیـل‌هـا و صادرات و واردات، تحت نظارت وی قرار گرفت (اطلاعات (۱۳۲۲/۸/۱۵) شـماره ۵۳۱۴، ص ۱). طبق دستور میلسپو، خروج و صدور اتومبیل سواری، لـوازم یـدکی، ادوات و لاسـتیک، از ایران ممنوع اعلام شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سـال ۱۳۲۳، کـارتن ۴۹، پرونـده ۳-۹۵).

به دلیل کم‌یابی اتومبیل و لاستیک، لازم بود که مصرف این اقلام، برای انجـام اهـداف اساسی محدود گردد و از اتلاف آنها جلوگیری شود (تبرائیان، ۱۳۷۱: ۴۹۷). بدون شک اگـر کلیه‌ی وزارتخانه‌های دولتی مانند سابق، هر یک اختیار اتومبیل‌های خود را می‌داشتند، برای عملیات مهم دولت مانند جمع آوری غله، بازرسی‌ها و غیره اتومبیلی باقی نمی‌ماند (میلسـپو، ۷۶). به همین دلیل میلسپو به سرعت، اداره‌ی مستقل کارپردازی وزارت دارایی را به «بنگـاه کارپردازی کل کشور» تبدیل نمود؛ یکی از اهداف مهم او برای انجام این کار، تمرکـز امـور

www.SID.ir

Archive of SID

نظارتی بر اتومبیل‌های دولتی در یک مکان بود. به اعتقاد وی، این اقدام برای جلوگیری از خرابی و اتلاف اتومبیل و لاستیک، کاملاً ضروری بود زیرا عملیات حیاتی دولت از قبیل جمع‌آوری غله، تریاک، دفع ملخ و بازرسی‌ها، به دلیل فقدان یا توزیع نامنظم اتومبیل‌های دولتی دچار وقفه گردیده بود (اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۱۳۲۲/۴/۲۶). ش ۵۲۲۳، ص ۳). مدیرکل این بنگاه، مستقیماً در مقابل رئیس کل دارایی مسئول بود و از طرف وی منصوب می‌شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۵۱– ۷)؛ همچنین، ترخیص کالاهای دولتی برعهده این بنگاه بود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۹– ۷).

افراد باید اتومبیل خود را جهت معاینه، در اختیار قسمت تثبیت قیمتها می‌گذاشتند و این قسمت پس از بررسی، خودروها را طبقه بندی کرده و به نام صاحبان آنها پروانه صادر می‌کرد که باید آنها را به شیشه‌ی جلو اتومبیل خود نصب می‌کردند (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳ کارتن ۵۲ پرونده ۷– ۶۸). هر شخصی که در موعد مقرر خودرو خود را به ثبت نمی‌رساند به موجب مقررات قانون منع احتکار یا قانون جلوگیری از اجناس قاچاق، اتومبیلش ضبط می‌شد. همچنین هیچ اتومبیل سواری دولتی، بدون اجازه‌ی بنگاه کارپردازی، به شخص دیگری منتقل و یا فروخته نمی‌شد. در این میان، تنها به اعضای خانواده‌ی سلطنتی، وزراء و سفرا، بدون معاینه و تقاضانامه‌ی رسمی، پروانه‌ی به کار انداختن اتومبیل صادر می‌شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۳– ۹۵). طبق قانون، در صورتی که رئیس قسمت تثبیت قیمتها به اندازه کافی اتومبیل تهیه نمی‌کرد، می‌توانست اتومبیلهای شخصی را خریداری یا مصادره نموده و به صاحبان آنها پول پرداخت کند. این قانون موجب نارضایتی صاحبان خودرو می‌شد (اطلاعات، (۱۳۲۲/۴/۱۳)، ش ۵۲۱۳، ص ۱).

میلسپو به مدیران کل دارایی آمریکایی در شهرستانها دستور داد تا نسبت به استفاده از اتومبیل‌های دولتی در حدود استانهای تابعه‌ی خود نظارت نموده و با مشاهده‌ی اتومبیلی که اضافه بر احتیاجات ادارات دولتی بوده و یا برای امور غیر ضروری به کار می‌رود آن را برای مصارف ضروری مصادره نمایند؛ (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹،

www.SID.ir

Archive of SID

پرونده ۵۹- ۷).

برای تحقق هرچه سریعتر اهداف بنگاه کارپردازی و همکاری کارکنان قسمتهای مختلف دولتی، میلسپو آیین‌نامه‌ی باربری راه را با این مضمون صادر نمود: «نظر به اینکه جمع آوری محصول غله‌ی ایران برای تضمین آذوقه‌ی مردم ضروری به شمار می‌رود و از آنجا که از نظر رفاه عمومی مردم ایران، نهایت ضرورت و اهمیت را دارد که وصول درآمد، امر آبیاری، خدمات کشاورزی و خدمات حفاظتی در اثر فقدان وسایل حمل و نقل دچار وقفه نگردد، از کلیه‌ی صاحبان اتومبیل‌های دولتی، تقاضا می‌شود برای اقدامات حیاتی و عمومی کمک نموده و برای رفع بحران حمل و نقل موجود تشریک مساعی نمایند» (مذاکرات مجلس سیزدهم شورای ملی، (۱۳۲۲/۲/۲۹)، جلسه‌ی ۱۶۳).

به موجب این آئین‌نامه، کلیه‌ی اتومبیل‌ها و رانندگان دولتی، به بنگاه کارپردازی کشور منتقل شدند. اداره‌ی تعیین حق تقدم ایجاد شده در این بنگاه، موظف بود با در نظر داشتن حق تقدم برای صاحبمنصبان و کارمندان دولت، وسایل نقلیه تهیه نماید. حق تقدم درجه ۱، از آن کارمندان وزارت خواربار که مأمور خرید و جمع آوری گندم یا سایر غلات بودند می‌شد. حق تقدم درجه ۲، برای صاحبمنصبان و کارمندان وزارت دارایی که مأمور وصول یا نظارت در وصول درآمد در شهرستانها بودند می‌شد. حق تقدم درجه ۳، برای کارمندان وزارت کشاورزی که مأمور کارهای حفاظتی بوده و نیازمند وسائل نقلیه بودند می‌شد. حق تقدم درجه ۴، برای کارمندانی بود که مأمور انجام خدمات اساسی دیگر در شهرستانها بوده و مسافرتهایی داشتند که استفاده از اتومبیل را توجیه می‌کرد. حق تقدم درجه ۵، شامل کارمندانی می‌شد که برای ایاب و ذهاب در تهران و حومه، جهت انجام وظایف محوله در ساعات معین اداری و نه برای کارهای شخصی، اتومبیل نیاز داشتند. حق تقدم درجه ۶، برای مدیران کل و سایر صاحبمنصبانی بود که برای ایاب و ذهاب از منازل به ادارات، به اتومبیل نیاز داشتند مشروط بر اینکه این نوع اتومبیل‌ها، مورد استفاده‌ی ۳ مدیر کل و یا یک مدیر کل و دو کارمند دیگر قرار می‌گرفت. طبق این قانون به نخست وزیر و هر یک از وزیران و معاونین وزارتخانه‌ها و رئیس کل دارایی، یک اتومبیل جهت ایاب و ذهاب لازمه برای انجام وظایف رسمی واگذار شد و قسمت تثبیت قیمتها به هر مالکی در مقابل واگذاری

www.SID.ir

Archive of SID

اتومبیل خود به قسمت بنگاه کارپردازی، مبلغی پرداخت می‌نمود. مقررات این آئین‌نامه، شامل اتومبیل‌های سواری که در خدمت ارتش، ژاندارمری و شهربانی و یا هر صاحبمنصب و کارمند دولت که در حین انجام وظیفه برای دولت بود نمی‌شد ولی از هر یک از صاحبمنصبان یا کارمندان نامبرده، تقاضا شد که اتومبیل‌های خود را موقعی که از آن استفاده نمی‌کنند، در اختیار مرکز اتومبیل‌ها (بنگاه کارپردازی) بگذارند (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۸– ۶۴).

بدین ترتیب، کلیه‌ی اتومبیل‌های دولتی که در اختیار افراد بودند جمع‌آوری و در یک محل تمرکز پیدا کردند. مأمورین دولت موظف شدند که برای انجام کارهای اداری، به طور سرویس از این اتومبیل‌ها استفاده نموده و پس از رفع احتیاج، بلافاصله به مرکز خود بازگشت دهند (اطلاعات (۱۳۲۲/۵/۱۲). ش ۵۲۳۷، ص ۱). میلسپو، صاحب‌منصبان دولتی را از داشتن اتومبیل‌های دولتی محروم کرد زیرا مجبور بود تقریباً نصف اتومبیل‌های موجود را برای جمع آوری غله به شهرستانها اعزام و بقیه را به صورت متمرکز و صحیح نگه دارد تا از هرج و مرج و فلج شدن عملیات دولتی جلوگیری شود (اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۱۳۲۲/۸/۳۰)، ش ۵۳۲۷، ص ۴).

۱- کمبود لاستیک

کائوچوی طبیعی جهان بطور عمده در شبه جزیره مالاکا و هند شرقی هلند بود. وقتی که ژاپنی ها این نقاط را مورد هجوم خود قرار دادند، متفقین از این منبع کائوچو محروم گردیدند. دولت آمریکا سریعاً، دست به کار ایجاد کارخانه‌ی بزرگی جهت تولید کائوچوی مصنوعی زد؛ این کائوچوی مصنوعی دارای مصرف محدود بوده و از لحاظ کیفی نیز پایین تر از کائوچوی طبیعی بود. به دلیل افزایش نیاز ارتش متفق در دوره‌ی جنگ به کائوچو، میزان آن اندک گشت و در نتیجه لاستیک رویی و تویی در سراسر جهان کم شد. در این دوره لاستیک‌های رویی و تویی را تنها می‌شد از کشور آمریکا و از قسمت اقتصاد خارجی (وام و اجاره) تهیه نمود؛ این در حالی بود که دولت آمریکا نیازهای جنگی را مقدم بر نیازهای غیر جنگی می‌داشت. این عوامل باعث شد در سراسر جهان و از جمله در ایران،

www.SID.ir

Archive of SID

لاستیک به شدت جیره بندی شود. دولت ایران، بیش از ۴۰۰ اتومبیل قابل استفاده داشت اما نمی‌توانست آنها را بدون لاستیک به کار اندازد؛ بنابراین، افرادی که دارای اتومبیل بودند به شدت در مضیقه قرار گرفتند. دادن لاستیک به متقاضیان برای دولت تقریباً غیر ممکن بود و لاستیک‌هایی هم که تهیه می‌شد، باید با دقت فراوان توزیع می‌گشت (اطلاعات، (۱۳۲۳/۳/۱۴)، ش ۵۴۸۷، ص ۱).

با توجه به این شرایط، میلسپو که مسئولیت تهیه، حفاظت و توزیع لاستیک رویی و تویی اتومبیل‌ها را بر عهده داشت (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴- ۵۰)؛ کلیه‌ی موجودی لاستیک اتومبیل‌های سواری و باری را تحت حفاظت بنگاه کل کارپردازی کشور قرار داد. درخواست لاستیک برای اتومبیل‌های دولتی، به رئیس بنگاه کارپردازی، و درخواست لاستیک برای اتومبیل‌های باری، به رئیس باربری راه تسلیم می‌شد. هیچ لاستیکی از انبار برداشته و تحویل کسی داده نمی‌شد مگر اینکه درخواست آن، به تصویب می‌رسید و قیمت آن طبق بهایی که از طرف قسمت تثبیت قیمتها و با تصویب هیئت مدیره‌ی باربری راه تعیین گردیده بود تأدیه می‌شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۶- ۵۰).

صاحب‌منصبان و کارمندان وزارتخانه‌ها و ادارات دولتی، به طور مکرر برای گرفتن لاستیک اتومبیل‌های شخصی خود اصرار می‌کردند. موجودی لاستیک سواری به اندازه‌ای کم و محدود بود که به هیچ وجه این امکان وجود نداشت که به تقاضای مراجعه کنندگان ترتیب اثر داده شود (اطلاعات، (۱۳۲۳/۲/۲۰)، ش ۵۴۶۲، ص۱). به دلیل ادامه‌ی اعتراضات، میلسپو به ناچار تصمیم گرفت کلیه‌ی لاستیک‌هایی را که دارای اندازه‌ی معمولی بوده و برخی را که اندازه‌ی معمولی نداشتند، جهت مصرف وزارتخانه‌ها و ادارات دولتی در نظر بگیرد (میلسپو، ۹۰). تعدادی از این لاستیک‌های غیر معمولی، به پزشکان و تعدادی نیز به نمایندگان مجلس داده شد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴- ۵۰). عده‌ای از نمایندگان مجلس که دارای ماشین بوده ولی لاستیک نداشتند، از میلسپو تقاضای لاستیک نمودند. وی، چهل حلقه لاستیک نامناسب برای نمایندگان اختصاص داد که عده‌ای از نمایندگان از دریافت آنها خودداری نمودند (مذاکرات مجلس چهاردهم شورای

www.SID.ir

Archive of SID

ملی، (۱۳۲۳/۳/۲۸)، جلسه ۳۸). همچنین برای کاهش مشکلات موجود، از طرف اداره‌ی باربری راه، به ۵۰ دستگاه اتوبوس که به دلیل نداشتن لاستیک از کار باز مانده بودند، لاستیک داده شد (اطلاعات، (۱۳۲۲/۲/۲۱)، ش ۵۱۶۷، ص ۱).

میلسپو دستور داد برای به دست آوردن اطلاع از وضعیت لاستیک در کشورهایی مثل عراق و مصر به سفارتخانه‌های ایران در این کشورها تلگراف زده و اطلاعاتی کسب شود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۱– ۵۰). در این میان، سهمیه‌ی لاستیک ایران از سوی کمیته تدارکات خاورمیانه و اداره اقتصاد خارجی، بسیار کم بود و احتمال می‌رفت تا چند ماه دیگر، قسمت بزرگی از اتومبیل‌های موجود نیز در اثر نبود لاستیک از کار افتاده و عملیات دولت به کل فلج شود؛ به نظر میلسپو، باید تعداد لاستیک‌های موجود را منحصر به استفاده دولت می‌نمودند؛ اما ممکن نبود بتوان پزشکان را از لاستیک محروم کرد زیرا پزشکان و ادارات دولتی، در یک طراز قرار داشتند (میلسپو، ۹۲ و ۹۳). پس از صورت برداری‌هایی که اداره کل باربری راه در تاریخ ۲۲ اردیبهشت ۱۳۲۳ از لاستیکهای موجود کشور انجام داد، مشخص شد که دولت تنها، ۴۳۰ اتومبیل قابل استفاده و ۷۱۷ حلقه، لاستیک مناسب دارد (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴– ۵۰).

در اواسط سال ۱۳۲۳، به دلیل پایان جنگ جهانی دوم، به تدریج احتیاجات حمل و نقل متفقین در ایران کم شد و از طرف دیگر، مقدار زیادی ادوات یدکی اتومبیل و کامیون به ایران وارد گردید که باعث بهبود اوضاع شد و نیز مدت کمی پس از پایان جنگ، نمایندگان کمپانی‌های خارجی، تعدادی کامیون و اتومبیل به ایران فروختند؛ با توجه به این شرایط، پیش بینی می‌شد مسئله‌ی باربری و حمل و نقل که یکی از مشکل‌ترین مسائل کشور پس از شهریور ۱۳۲۰ بود حل خواهد شد؛ این رویدادها در کاهش بهای کرایه‌ها و در نتیجه تنزل بهای اجناس تأثیر زیادی داشت. پس از مدتی دولت، اداره‌ی باربری راه را منحل نمود زیرا این اداره، خود باعث مشکلات حمل و نقل شده و احتمال می‌رفت با انحلال آن، کرایه‌ها کاهش یابد (اطلاعات، (۱۳۲۳/۶/۱۰)، شماره ۵۵۵۰، ص ۱).

www.SID.ir

Archive of SID

تجدید سازمان اداره‌ی باربری راه

میلسپو برای صرفه جویی در هزینه‌های اضافی دولت و افزایش درآمد کشور، قصد داشت قسمتهایی که کارایی لازم را نداشتند منحل یا حذف نماید (عاقلی، ۲۹۰). «اداره‌ی باربری راه» در زمان رضا شاه ایجاد شد اما پس از وقایع شهریور ۱۳۲۰، این اداره نتوانست وظایف خود را به درستی انجام دهد. به دلیل عدم کارایی، به دولت پیشنهاد شد که یا این اداره را منحل نماید و یا آن را طوری منظم کند که مفید واقع گردد. میلسپو اعلام کرد قصد دارد با تجدید سازمان این اداره، آن را منظم نماید (اطلاعات (۱۳۲۲/۲/۱۳)، ش ۵۱۶۰، ص ۱). به همین منظور دستور داد کلیه‌ی عملیات دولت در مورد اتومبیل و لوازم یدکی آن از قبیل نظارت، حفاظت و تعمیر اتومبیل‌ها، به اداره‌ی کل باربری راه سپرده شود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۷۹– ۷). مدیر کل اداره باربری راه فروید شیلدز[1] نام داشت (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۷۸/۳–۷) که وی مسئول لوازم تعمیر، قطعات یدکی و لاستیک کامیونها و اتومبیل بود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۵–۷).

بدین ترتیب، پس از مدتی به دلیل اینکه اهداف پیش بینی شده از تأسیس بنگاه کارپردازی محقق نشد، وظایف این قسمت، به رئیس اداره‌ی تجدید سازمان شده‌ی باربری راه محول گردید (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۲۲–۷). از وظایف این اداره، وصول درخواستها برای حمل کالاهای مصرفی به وسیله‌ی کامیون، راه آهن و اتومبیل بود (اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۱۳۲۳/۱/۹)، شماره ۵۴۲۶، ص ۴). میلسپو به منظور استفاده از کامیون و اتومبیل‌ها به بهترین نحو، اداره‌ی تعیین حق تقدم حمل و نقل بنگاه کارپردازی را ضمیمه‌ی اداره کل باربری راه نمود؛ این اداره موظف بود درخواستهای مربوط به استفاده از کامیون، راه آهن و اتومبیل را دریافت و مابین درخواستها، حق تقدم قائل شود (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۱– ۷).

1- Shields

www.SID.ir

Archive of SID

باربری راه مسئول جیره‌بندی لاستیک‌های کامیون و اتومبیل شد و این اختیار را داشت که برای هر وسیله‌ی نقلیه‌ی تجاری که در تصاحب اشخاص بود، پروانه صادر و یا پروانه‌ی آن را لغو نماید. به استثنای وزارت جنگ، ژاندارمری و دربار شاهنشاهی، هیچ وزارت خانه یا اداره‌ی کل دولتی، بدون اجازه‌ی اداره کل باربری راه حق عقد قرارداد جهت حمل کالاهای دولتی توسط وسائط باری را نداشت. این اداره مجاز بود با موافقت وزارت دارایی، میزان کرایه‌ی حمل کالا، نوع کالا، تعداد مسافرین و نقاط و جاده‌های مجاز برای حمل کالا و عبور و مرور را معین نماید (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۵-۷). بدین ترتیب، کلیه‌ی اتومبیل‌های مورد استفاده‌ی ادارات کشوری، تحت کنترل اداره‌ی کل باربری راه قرار گرفتند و موقعی که این اتومبیل‌ها مورد استفاده نبودند باید در گاراژ اداره‌ی کل باربری راه متوقف می‌شدند (اطلاعات (۱۳۲۲/۱۲/۹). ش ۵۴۰۷، ص۱).

تأسیس کمیته‌ی حمل و نقل

با وجود اقدامات فراوان در زمینه‌ی حمل و نقل، پیشرفت قابل محسوسی در این قسمت حاصل نشد که دلایل عمده آن، نواقص سازمانی و امور اداری، تورم، کنترل ناکافی و عدم تعمیر صحیح اتومبیل‌ها بود (اطلاعات، گزارش ماهیانه ۱۳۲۲/۹/۱۴، ش ۵۳۳۸، ص ۴). این عوامل و گسترش اعتراض مردم به خصوص برخی روزنامه‌ها و نمایندگان به وضع موجود، باعث شد میلسپو به سرعت، کمیته‌ای به نام «کمیته‌ی حمل و نقل» را تأسیس نماید که محل احداث آن، به اداره‌ی باربری راه نزدیک بود (اطلاعات، (۱۳۲۲/۱۱/۱۷)، ش ۵۳۹۰، ص۱). وظیفه‌ی کمیته‌ی مزبور بدین ترتیب بود: ۱- کلیه‌ی درخواستهای غیر نظامی حمل و نقل را تهیه و تنظیم نماید ۲- امور مربوط به حمل و نقل اجناس ضروری را برای رفع نیازهای اساسی کشور در دست گرفته و به درستی هدایت کند ۳- اقداماتی انجام دهد که استفاده از وسائط نقلیه‌ی موتوری برای انجام عملیات حمل و نقل توسط قسمت باربری راه، به صورت صحیح انجام شود (اطلاعات، (۱۳۲۲/۱۱/۱۹)، ش ۵۳۹۲، ص۱). بدین ترتیب، باید تمامی وزارتخانه‌ها و ادارات، درخواستهای حمل و نقل خود را به هیئت مدیره‌ی باربری راه تسلیم می‌کردند و وی نیز موظف بود این درخواستها را به کمیته‌ی حمل و نقل ارائه دهد. ریاست کمیته را رئیس اداره‌ی باربری راه یا نماینده‌ی وی، بر عهده داشت (مرکز اسناد

www.SID.ir

Archive of SID

و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۷-۳).

علی‌رغم این اقدامات، اعتراضات فراوان به وضعیت آشفته‌ی حمل و نقل همچنان ادامه داشت. علاوه بر اینکه حمل گندم از نقاط غله خیز و ارسال آن به مناطقی که با کمبود مواجه بود با مشکل انجام می‌شد (مذاکرات مجلس چهاردهم، (۱۴/ ۲/ ۱۳۲۳)، جلسه ۲۶)، بسیاری از کالاهای ضروری که وارد گمرک می‌شدند به موقع حمل و تحویل داده نمی‌شدند. بسیاری اعتراض می‌کردند که مقدار زیادی کالا در انبارها و گمرکات ایران یا کشورهای دیگر متوقف شده و در حال فاسد شدن هستند و این در حالی است که دولت نمی‌تواند برای حمل این کالاها اقدامی نماید (مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی، (۱۳۲۳/۵/۳) جلسه ۴۶). دکتر مصدق به اینکه میلسپو با سوء مدیریت خود، موجب خرابی بسیاری از اتومبیلها شده اعتراض می‌کرد (مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی (۱۳۲۳/۹/۹)، جلسه ۷۹). اعضای حذب توده در نشست های خود علیه میلسپو سخنرانی کرده و علت وضعیت بد اقتصادی را کم‌کاری و سوء نیت میلسپو می‌دانستند. آنان مدام خواستار اخراج مستشاران آمریکایی بودند (طیرانی، ۱۳۸۴: ۱۲۶۱).

اقدامات مشروحه‌ی فوق، نتوانست موجب بهبود وضعیت حمل و نقل گردد میلسپو همواره اعتقاد داشت که اگر برای هر یک از شهرستانها، یک نفر آمریکایی لایق گماشته شده بود سازمان دهی و اداره‌ی امور حمل و نقل نیز مانند سایر امور دولتی، به طور محسوسی پیشرفت می‌کرد زیرا کارمندان ایرانی با وی همکاری لازم را نداشته و برخی اوقات بر خلاف قوانین صادره رفتار می‌کردند (اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۱۳۲۲/۹/۱۴)، ش ۵۳۳۸، ص ۴).

نتیجه

جنگ جهانی دوم پیامدهای فراوانی برای کشور داشت که از جمله مهمترین آنها، اشغال نظامی ایران توسط نیروهای متفق، اخراج رضا شاه از کشور و بروز هرج و مرج بود. بیشتر کامیون‌ها و واگن‌های راه آهن که معمولاً برای حمل محموله‌های ایران از بنادر، به نقاط دیگر کشور به کار گرفته می‌شد، در راه ارسال مهمات به روسیه بسیج شدند. ارتشهای

www.SID.ir

Archive of SID

انگلیس و آمریکا نیز قسمت اعظم امکانات حمل و نقل و ارتباطی کشور را تحت کنترل خود درآوردند؛ این عوامل موجب شد حمل غله و کالا از انبارهای دولتی و گمرکات با مشکل مواجه شود. برای حل این مشکل، میلسپو ابتدا به مذاکره با متفقین پرداخت که نتیجه‌ی چشمگیری به دنبال نداشت. برای اینکه عملیات حیاتی دولت از قبیل جمع آوری غله، دفع ملخ و غیره به صورت صحیح انجام شود وی ابتدا نظارت شدیدی بر اتومبیل و لاستیک‌های دولتی اعمال کرد؛ بدین منظور، کمیته‌ی کارپردازی کشور را برای نگهداری اتومبیل‌های دولتی در مکانی مشخص برای جلوگیری از خرابی و اتلاف اتومبیل و لاستیک مشخص کرد. اقدام دیگر وی اصلاح وضعیت اداره‌ی باربری راه بود که تعیین میزان نرخ کرایه‌ی کامیون و اتومبیل را برعهده داشت. اقدام نهایی میلسپو ایجاد کمیته‌ی حمل و نقل بود این کمیته وظیفه داشت اقداماتی انجام دهد که استفاده از وسائط نقلیه‌ی موتوری توسط قسمت باربری راه به صورت صحیح انجام شود؛ اما هیچ یک از این اقدامات نتوانست وضعیت حمل و نقل را بهبود ببخشد؛ سرانجام پس از پایان جنگ جهانی دوم در سال ۱۳۲۳ش/ سپتامبر ۱۹۴۵م بود که به دلیل کم شدن احتیاجات حمل و نقل متفقین در ایران و ورود مقدار زیادی ادوات یدکی اتومبیل و کامیون به کشور، مشکلات بخش حمل و نقل سامان یافته و وضعیت بهتر شد. در عدم موفقیت میلسپو عوامل چندی موثر بودند که به آنها اشاره خواهد شد. دلیل اصلی انتخاب و استخدام میلسپو عملکرد مثبت وی در سالهای ۱۳۰۱ تا ۱۳۰۶ بود در آن دوره، رضا شاه در راس قدرت قرار داشت و میلسپو به دلیل حمایت وی توانست اقدامات موثری انجام دهد. وی در سال ۱۳۲۱ با ایران متفاوت و نظام اداری گسترده و پیچیده‌ای روبرو شد که اداره‌ی آن از عهده‌ی شخص میلسپو خارج بود در حالی که وی اصرار داشت اختیارات فراوانی به او داده شود و خود وی در راس امور قرار گرفته و کارها با نظارت مستقیم وی انجام شود. اعطای این اختیارات دامنه‌ی وظایف او را بیشتر کرده و موجب می‌شد نتیجه‌ی مطلوب حاصل نشود. میلسپو سعی داشت با ایجاد تاسیسات متعدد وضعیت حمل و نقل را سامان ببخشد اما این تاسیسات به صورت شتابزده و بدون کارشناسی صحیح ایجاد شده و در آنها وظیفه‌ی هر بخش به بخش دیگر محول می‌شد؛ این در حالی بود که بیشتر آنها ضرورت تاسیس نداشتند و تنها موجب متراکم شدن

www.SID.ir

Archive of SID

واحدهای نظام حمل و نقل کشوری شده و هزینه‌ی فراوانی به همراه داشتند. در این میان متفقین نیازهای جنگی را مقدم بر نیازهای دیگر قرار داده و با میلسپو همکاری کمی داشتند در این شرایط امکان وارد کردن ماشین، لوازم یدکی و لاستیک از خارج کشور نیز میسر نبود. تمامی این عوامل موجب عدم نتیجه بخش بودن اصلاحات در ناوگان حمل و نقل شدند.

www.SID.ir

Archive of SID

منابع

اسناد

- سازمان اسناد ملی، شماره سند ۲۴۰۰۱۳۹۷۰، محل در آرشیو ۲۱۵ق۳آآ۱، صص ۱– ۳.
- سازمان اسناد ملی، شماره سند ۲۹۱۰۰۱۲۸۹، محل در آرشیو ۱۳۵ط ۵آج ۱، ص ۱.
- سازمان اسناد ملی، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۳۹۷۰، محل در آرشیو ۲۱۵ق ۳آآ۱، ص ۱۱.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴– ۵۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۶– ۵۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴– ۵۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۱– ۵۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۴– ۵۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۷–۳.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۸– ۶۴.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۵۱– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۹– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۷۹– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۳/ ۷۸–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۵–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۲۲–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۶۱– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۴۷–۷.

www.SID.ir

Archive of SID

- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۴۵– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۵–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳ کارتن ۵۲، پرونده ۷– ۶۸.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۵۹– ۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۳– ۹۵.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۳– ۹۵.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۹، پرونده ۲۲–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۲–۷
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۹۸–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۵۲، پرونده ۶–۶۸
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۳، کارتن ۴۹، پرونده ۷۵–۷.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، سال ۱۳۲۱ کارتن ۲۲/۲، پرونده ۵– ۵۷.

کتاب‌ها

- ***اسنادی از روابط ایران و انگلیس***، به کوشش بهناز زرین کلک، (۱۳۸۳)، تهران: سازمان اسناد و کتابخانه‌ی ملی ایران.
- الهی، همایون، (۱۳۶۱)، ***اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم***، تهران: دانشگاه تهران.
- بوندارفسکی، گریگوری لوویچ، (۱۳۵۸)، ***تاریخ توسعه طلبی آمریکا در ایران***، ج ۱، تهران: آلفا.
- تبرائیان، صفاء الدین، (۱۳۷۱)، ***ایران در اشغال متفقین***، تهران: موسسه‌ی خدمات فرهنگی رسا.
- خان ملک یزدی، محمد، (۱۳۶۲)، ***غوغای تخلیه‌ی ایران***، تهران: سلسله.

www.SID.ir

Archive of SID

- ذوقی، ایرج، (۱۳۶۸)، ***ایران و قدرتهای بزرگ در جنگ جهانی دوم***، ج ۲، تهران: پاژنگ.
- سفری، محمد علی، (۱۳۷۱)، ***قلم و سیاست از استعفای رضا شاه تا سقوط مصدق***، تهران: نامک.
- طیرانی، بهروز، (۱۳۸۴)، ***اسناد احزاب سیاسی ایران***، ج ۲، تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران.
- عاقلی، باقر، (۱۳۷۷)، ***میرزا احمدخان قوام السلطنه در دوران قاجاریه و پهلوی***، تهران: انتشارات جاویدان.
- عظیمی، فخرالدین، (۱۳۷۲)، ***بحران دموکراسی در ایران***، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی و بیژن نوذری. تهران: نشر البرز.
- کرباسچی، غلامحسین، (۱۳۸۰)، ***روزشمار روابط ایران و آمریکا***، تهران: بقعه.
- کیانی، کیانوش، (۱۳۷۹)، ***ایران در بحران***، تهران: سازمان اسناد ملی.
- لنچافسکی، ژرژ، (۱۳۵۱)، ***سی سال رقابت غرب و شوروی در ایران***، ترجمه حورا یاوری. تهران: انتشارات ابن سینا.
- میلسپو، آرتور چستر، (۱۳۷۰)، ***آمریکایی‌ها در ایران***، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: البرز.
- مهدی نیا، جعفر، (۱۳۶۳)، ***زندگی سیاسی رزم‌آرا***، تهران: انتشارات پانوس.
- یسلسون، آبراهام، (۱۳۶۸)، ***روابط سیاسی ایران و آمریکا***، ج ۱، ترجمه محمد باقر آرام، تهران: انتشارات امیر کبیر.

روزنامه اطلاعات

- اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۲۶/ ۴/ ۱۳۲۲)، شماره ۵۲۲۳. صفحه ۳.
- اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۳۰/ ۸/ ۱۳۲۲)، شماره ۵۳۲۷، صفحه ۴.
- اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۵/ ۹/ ۱۳۲۲)، شماره ۵۳۴۰. صفحه ۱.

www.SID.ir

Archive of SID

- اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۱۴/ ۹/ ۱۳۲۲)، شماره ۵۳۳۸. صفحه ۴.
- اطلاعات، گزارش ماهیانه رئیس کل دارایی، (۹/ ۱/ ۱۳۲۳)، شماره ۵۴۲۶. صفحه ۴.
- اطلاعات، (۷ /۱ / ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۲۱/ ۲/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۱۷/ ۱۱/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۱۷/ ۳/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۱۳/ ۴/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۱۲/ ۵/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۱۵/ ۸/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۹/ ۱۲/ ۱۳۲۲).
- اطلاعات، (۲۰/ ۲/ ۱۳۲۳).
- اطلاعات، (۱۴/ ۳/ ۱۳۲۳).
- اطلاعات، (۱۰/ ۶/ ۱۳۲۳).
- مذاکرات مجلس
- مذاکرات مجلس سیزدهم شورای ملی، (۱۳/ ۲/ ۱۳۲۲).
- مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی، (۱۴/ ۲/ ۱۳۲۳).
- مذاکرات مجلس سیزدهم شورای ملی، (۲۹/ ۲/ ۱۳۲۲).
- مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی، (۲۸/ ۳/ ۱۳۲۳).
- مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی، (۳/ ۵/ ۱۳۲۳).
- مذاکرات مجلس چهاردهم شورای ملی، (۹/ ۹/ ۱۳۲۳).

www.SID.ir