

دکتر رامپور صدر نوی

دانشگاه مشهد

## وضع راهها و خطوط ارتباطی ایران در جنگ دوم جهانی

پس از شهریور ۱۳۲۰ و هجوم متفقین به کشور، ایران بایستی به عنوان پلی بین متفقین غربی و روسیه؛ راه آهن، جاده ها، فرودگاه ها، بنادر و رودهای خود را در اختیار قوای متفقین قرار می داد<sup>۱</sup>.

تصرف و استفاده از جاده ها و وسایل حمل و نقل طبق ماده ۳ قرارداد مورخ بهمن ماه ۱۳۲۱ که بین ایران و متفقین به امضاء رسید صورت گرفت<sup>۲</sup>.  
در این قرارداد آمده است که ایران حق استفاده نامحدود از راه آهن، جاده ها، رودها، فرودگاه ها، بنادر، لوله های نفت، تلفن و تلگراف و دستگاههای فرستنده خود را به متفقین

1 - Steppat, Fritz: IRAN zwischen den Weltmächten. 1941-1948 Europa Archiv. 1948

تهرانی گزارش مفصلی در کتاب خود تحت عنوان «ایران» در باره وضع راه ها و شرایط حمل و نقل ایران در جنگ دوم جهانی آورده است. رک:

Teherani, Alexander: IRAN- unter mitwirkung von prof. Sebastian. Beck, Jonker und Dun. Verlag. Berlin, 1943. S. 80, FF : Furstenau. C: Das Verkehrswesen des Iran. Diss. München 1935.

۲- متن قرارداد را Steppat با نقد و بررسی در کتاب خود به نام ایران آورده است.

رک: Messerschmidt. A: IRAN, Koeln. 1953. S. 104.

واگذار می‌کند.<sup>۳</sup>

در ابتدای جنگ تمام کارهای ساختمانی راه آهن به کلی متوقف شد.<sup>۴</sup> پس از این که کلیه اتومبیل‌های باری به وسیله متفقین تصرف و مورد استفاده واقع شد جریان حمل و نقل کالا بین شهرها و استانها مختل شد. مشکل حمل و نقل کالا چنان اوج گرفت که یکی از نمایندگان مجلس شورای ملی استفاده از اتومبیل‌های سواری و وانت‌های شخصی را به عنوان راه حل پیشنهاد کرد.<sup>۵</sup>

متفقین راه آهن ایران را که تأسیس آن جمعاً ۲/۲۴۴ میلیارد ریال هزینه برداشته بود، سخاوتمندانه و بیش از ظرفیت زیر فشار قرار دادند. علاوه بر این آنها واگنها، اتومبیلها، بنادر، فرودگاهها، وسایل مخابراتی و به طور کلی مجموعه خطوط ارتباطی را تا (چندین برابر ظرفیت) مورد استفاده قرار دادند.<sup>۶</sup>

راه آهن دولتی ایران که قرار بود عملکردش به رشد و توسعه اقتصادی کشور کمک کند چنان از سوی متفقین صدمه دید که سالها پس از خروج آنها، دولت به ترمیم خرابیهایش مشغول بود.<sup>۷</sup> در ابتدای سال ۱۳۲۱ متفقین ابزار جنگی فراوانی از طریق خط آهن سرتاسری به روسیه حمل کرده و برای مدیریت آن شرکت بازرگانی انگلیس Commercial United Kingdom Corporation را به وجود آوردند. این شرکت با صاحبان اتومبیل‌های باری قرار دادهای ظالمانه‌ای، که در آنها هیچ‌گونه حق انتخاب و اعتراض برای صاحبان و سائل نقلیه وجود نداشت، منعقد می‌کرد. حتی گاه اعتراض و مقاومت موجر را با

3 - Teherani, A: a. a. o. s. 91

۴ - رک: اطلاعات شماره ۵۰۱۱۴ مورخ ۱۳۲۱/۷/۱۲، رک به سخنرانی رئیس مجلس شورای ملی. اسفندیاری.

5 - Teherani, A: a. a. o. s. 91

۶ - در شانزده مهرماه ۱۳۰۶ بنای راه آهن دولتی ایران آغاز شد، بر اساس قانونی که در سوم خرداد ۱۳۰۴ به تصویب رسید مالیات قند و شکر به بنای راه آهن سرتاسری اختصاص یافت، علاوه بر این دولت به بانک ملی و بانک کشاورزی مبلغ ۳۷۰ میلیارد ریال بابت احداث راه آهن مقروض شد. از پس انداز ارز نفتی هم که دولت در بانک لندن داشت ۳/۸ میلیون ریال برای همین منظور برداشت شد، چنان که مجموعه مخارج دولت در فروردین ۱۳۱۸ به ۲/۲۴۴ میلیارد ریال رسید. راه آهن دولتی ایران در حالی افتتاح شد که طول آن ۱۳۹۴ کیلومتر بود.

رک: تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران از ۱۳۳۷-۱۳۰۷. تهران ص ۲۰۰

۷ - درباره قرارداد اجاره اتومبیل‌های باری. رک: به اطلاعیه حمل و نقل مندرج در اطلاعات شماره ۵۲۲۷ مورخ ۱۳۲۲/۴/۳۰، اداره حمل و نقل در تاریخ ۱۳۲۲/۱۱/۱۷ تشکیل شد. این اداره تحت نظارت مستقیم دکتر میلسپو قرار داشت.

ضرب و شتم و زندان پاسخ می دادند. در اوایل جنگ کنترل متفقین بر اتومبیل‌های باری بسیار شدید بود چنان که حمل گندم و مایحتاج روزمره مردم مختل شده بود.<sup>۸</sup>

بالاخره در آذر ۱۳۲۱ که متفقین به نتایج سوء استفاده بیش از استعداد حمل و نقل راهها و وسایل نقلیه ایران پی بردند و دریافتند که ادامه استفاده بی رویه از آن به ضرر تحقق اهدافشان در جنگ تمام می شود، از امریکا گروهی برای تعمیر و مرمت جاده‌ها، بنادر، فرودگاهها به ایران آمدند.<sup>۹</sup>

این گروه تحت عنوان: فرماندهی امریکا در خلیج فارس Us- Persian Gulf Service Command در تاریخ ۲۶ آذرماه ۱۳۲۱ کار خود را رسماً شروع کرد. سازمان فوق‌الذکر تأسیساتی را در بنادر به وجود آورده و تعمیر جاده‌ها را نیز بر عهده داشت. احداث راه آهن تهران و تبریز که قبل از جنگ برنامه ریزی شده بود در ایام جنگ تحقق پذیرفت.<sup>۱۰</sup> حتی روسها ایستگاههای متعددی بر خط آهن ترانزیت بندر شاه- بندر شاهپور ساختند.<sup>۱۱</sup>

از ایالات متحده نیز مصالح ساختمانی و ابزار و وسایل لازم برای بهبود وضع راهها و خطوط ارتباطی وارد شد. که همه این تعمیرات در نتیجه جریان شدید کالا از جنوب به شمال برای مردم ایران ثمری نداشت بلکه فقط در دایر ننگه داشتن راه آهن دولتی ایران جهت استفاده متفقین مفید بود. امریکا فقط صد و هشتاد لوکوموتیو و ۵۱۷۵ واگن باری به ایران

۸- رک: سخنرانی عدلی وزیر کشاورزی در پاسخ سؤال نهرانچی نماینده مجلس شورای ملی. در تاریخ پنجشنبه

۱۳۲۱/۹/۱۲، مندرج در اطلاعات شماره ۵۰۷۲ پنجشنبه ۱۳۲۱/۹/۱۲.

امیر تیمور کلالی نماینده مجلس شورای ملی طی سخنانی اعتراض آمیز درباره متفقین گفت: «به من اطلاع داده اند که در صفحات شمال گندم به مقدار کافی وجود دارد ولی ماشینی برای حمل آن نیست، همه وسایل نقلیه را در آنجا روسها تصرف کرده اند. مقداری زیاد گندم در بندر شاه انبار شده است» رک اطلاعات شماره ۵۰۲۹ مورخ ۱۳۲۱/۷/۲۸.

امیر تیمور کلالی در همین جلسه در پاسخ تذکر رئیس مجلس ادامه داد: «آقای رئیس امروز مرگ و زندگی انسانهای گرسنه مطرح است، متفقین بخش اعظم خواربار ما را بردند. آنها حتی به ما اجازه نمی دهند که گندم خود را از شمال و قند و چای را از جنوب حمل کنیم.» رئیس مجلس: «آقای نماینده حرفتان را خلاصه کنید»، امیر تیمور: «شما نمی توانید مرا در سخن گفتن محدود کنید» علی دشتی «آقای رئیس هر نماینده‌ای باید در اظهار نظر آزاد باشد...» مطالعه صورت مذاکرات ۱۳۲۱/۷/۲۸ مجلس ایران بخوبی نمایانگر حجم فشار متفقین بر دستگاه مقننه کشور است.

9 - Steppat.F: a. a. o. s. 11

۱۰- تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران. ص ۲۰۰

۱۱- میمندهی تژاد. نفت دشمن شماره یک ایران، تهران ۱۳۲۹ ص ۲۹۵-۲۹۲

فرستاد<sup>۱۲</sup> که همه در طول ایام جنگ بر اثر استفاده بی رویه خود متفقین به میزان زیادی مستهلک شدند<sup>۱۳</sup>. همان طوری که ذکر شد متفقین اداره بنادر را زیر پوشش اداره ای به نام Gulf Command فرماندهی خلیج به عهده گرفته بودند و چون همه شئونات اداری و مقدرات اجرایی را در اختیار داشتند و از طرفی انتقال ساز و برگ جنگی فراوان به روسیه برایشان ضرورت داشت لذا استعداد تحویل و تخلیه بنادر را در نظر نگرفته و فشار بیش از حدی بر آن وارد ساختند. به عنوان مثال استعداد تخلیه بندر شاهپور و خرمشهر حدود نود و پنج هزار تن در ماه بود که در ایام جنگ به ۲/۶۵۰/۰۰۰ تن افزایش یافت<sup>۱۴</sup>. متفقین در ایام جنگ توانستند مجموعاً پنج و نیم میلیون تن کالا از طریق ایران به روسیه حمل کنند. نیمی از این کالاها کانادایی و امریکایی بود. از این مقدار ۲/۸۳۱/۹۳۷ تن را راه آهن ایران حمل کرد<sup>۱۵</sup>.

بعد از این که فرماندهی خلیج Gulf Command منحل شد نخست وزیر وقت، احمد قوام، موارد زیر را به عنوان درخواستهای قانونی دولت ایران به مقامات شوروی اعلام کرد:

۱. دولت روسیه مبلغ ۲۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت استفاده از خدمات و امکانات راه آهن ایران بدهکار است.

۲. روسها علاوه بر این راه آهن جلفا شرف خانه را اشغال کرده و هرگونه حق کنترل را از کارمندان ایرانی راه آهن سلب کرده اند. ضمناً امور راه آهن گرسار تا شمال و کرج بایستی به ایران واگذار شود.

۳. به حساب مخارج بنای ایستگاههایی که دولت روسیه برای راه آهن دولتی ایران احداث کرده است هر چه زودتر رسیدگی شود.

۴. خرید لوکوموتیو، واگن و سایر وسایل بایستی هر چه زودتر (قبل از موعد مقرر) صورت پذیرد<sup>۱۶</sup>.

12 - Steppat. F: a. a. o. s. 11

۱۳ - میمندی نژاد، نقت دشمن شماره یک ایران ص ۲۹۲

14 - Steppat. F: a. a. o. s. 11

15 - Ebenda

۱۶ - داودی. مهدی. قوام السلطنه، تهران ۱۳۲۶ ص ۱۰۰ رک: یادداشت تفاهم مولوتف- قوام. مورخ ۱۳۲۴/۱۲/۱۴. رک مهدی داودی ص ۱۰۹. قوام از تاریخ ۱۹ فوریه تا ۶ مارس ۱۹۴۶ در روسیه ماند تا دولت آن کشور را به پرداخت بدهی هایش به ایران وادار کند ولی در ۷ مارس با دست خالی به تهران برگشت.

این تقاضاها را قوام در ایام اقامتش در مسکو چند مرتبه به مقامات روسی گوشزد کرد ولی روسها هیچ‌گونه اعتنایی به آن نکردند. در همین ایام علاوه بر بدهیهای ذکر شده دولت روسیه به ایران بابت قرارداد مالی ایام جنگ مبلغ ۱/۲۵۹/۸۶۶/۲۹۸ دلار بدهی داشت<sup>۱۷</sup>. در تاریخ ۱۳۲۴/۷/۲۲ مجلس ایران قانونی را به تصویب رسانید که بر اساس آن حق خرید تمام لوکوموتیوها، واگنها و سایر ابزار مربوط به راه آهن که از متفقین در ایران به جای مانده بود، به دولت ایران واگذار شود. در این قانون که فقط یک ماده داشت به وزارت راه اجازه داده شد که برای خرید لوکوموتیوها، واگنها و لوازم راه آهن از بانک ملی مبلغ ۳۴۹/۰۴۴/۲۸۳ ریال با نرخ بهره ۴٪ وام بگیرد<sup>۱۸</sup>.

خرید ماشین آلات و ابزار نسبتاً مستهلک امریکایی از سوی جامعه مورد نقد شدید قرار گرفت<sup>۱۹</sup>. انتقاداتی که به مقدار زیادی تحت تأثیر جو جنگ سرد بین روسیه و غرب، قرار داشت و جنبه بی طرفانه علمی خود را از دست داده بود. در بسیاری از بررسیها و نقادیها ماشین آلات و ابزار مذکور را «آهن پاره بدردنخوری» نام گذاشته بودند که ۲۰٪ بیش از قیمت واقعی خود به ایران فروخته شده است<sup>۲۰</sup>. به طور کلی اشغال خطوط ارتباطی و وسایل حمل و نقل و سایر خطوط ارتباطی ایران به وسیله متفقین خساراتی به وجود آورد که هیچ کدام از دول مسبب آن به جبران عادلانه اش اقدام نکردند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

۱۷ - داودی. مهدی همان مأخذ ص ۲۹۶-۲۹۴.

۱۸ - داودی مهدی ص ۲۹۴

۱۹ - داودی مهدی ص ۲۹۶

۲۰ - میمنندی نژاد. همان مأخذ ص ۲۹۵