

چون تلفن خودکار در ایران تأسیس شد بندریج برخی از مراکز تلفنی بزرگ شهرستانها نیز بصورت خودکار درآمد (۸۱).

بقیه پاورقی از صفحه قبل

۵- خط خمسه و آذربایجان در اجاره عبدالحسین توکلی از تاریخ ۲۲ مهر ۱۳۰۷ بمدت ۱۸ سال ش
۶- شهرستانهای شمالی خراسان در اجاره یوسف تهرانی ۱۵ مرداد ۱۳۱۴ بمدت ۲۰ سال ش
۷- شهرستانهای جنوبی خراسان در اجاره علی صنیعی از تاریخ ۱۲ آبان ۱۳۱۴ بمدت ۲۰ سال ش
(مجله بانک ملی ش ۳۹ ص ۴۸۸) احداث برخی دیگر از خطوط تلفنی در شهرستانها
بقرار ذیل است: در آذر ۱۳۰۸ ش سیم تلفن شیراز به آبان متصل شد و باب مکالمات تلفنی
مفتوح گردید (اطلاعات ۱۲۷۴۷، ۴۷۹۲، ۴۷۹۳) هردو ستون چهل سال قبل.

و در بهمن ۱۳۰۸ تلفن مشهد - قوچان مفتوح شد و قرار بود بزودی سیمکشی تا باجگیران
امتداد یابد (اطلاعات ۱۲۷۹۸، ۱۳۰۱۱۱۳، ۴۷۹۱۱۳) هردو، ستون چهل سال قبل. زاهدان در ۱۳۲۷
(مهر و یا آبان) و بم از آغاز سال ۱۳۲۸ دارای تلفن شد. ارتباط بین آمل و تهران از طریق
لاریجان در ۱۳۲۷ برقرار شده و از سمیرم علیا به شهرضا [قمشه] نیز در همان سال سیم تلفن
کشیده شد (مجله بانک ملی ایران ش ۹۶ ص ۳۹۷ و ش ۹۸ ص ۷۲۹).

در شهریور ۳۷ از طرف شهرداری اسفراین اقدام به تأسیس مرکز تلفن در آن محل شد
و ۶۰ شماره تلفن شهری در اختیار اهالی قرار گرفت و از شرکت تلفن نقاضا شد که تأسیسات
تلفن شهرداری را به رایگان در اختیار بگیرد و بعوض قریب صد شماره تلفن جدید در اختیار
اهالی بگذارد (۹۷۱۱، ۳۷۲۳، ۳۷۲۴).

در تیرماه ۳۸ تلفن صد شماره ای فیروزآباد یزد بکار افتاد (اطلاعات ۱۱۰۹۹۲۶، ۳۸۴۱۱۰۹۹۲۶)
و قریب بدان سی شماره تلفن در آخوره از توابع داران نصب و مقدمات تأسیس شبکه صد
شماره ای فراهم شد (اطلاعات ۹۹۵۴، ۳۸۴۱۳، ۳۸۴۱۳) در مهرماه ۳۸ تلفنهای بین بوشهر و
برازجان و بوشهر و کازرون افتتاح شد (اطلاعات ۱۰۰۲۴، ۳۸۴۷۸، ۳۸۴۷۸) تلفن باسیم بوشهر -
کازرون قریب ۲۲ سال پیش قطع گردیده بود و در اواخر ۳۷ مجدداً وصل شد و قرار بود
قریباً مورد بهره برداری قرار گیرد. ضمناً در اواخر ۳۷ قرار بود با نصب دو دستگاه تلفن
بی سیم میان فسا و لار و شیراز ارتباط تلفنی برقرار شود (اطلاعات ۹۷۹۴، ۳۷۹۳۰، ۳۷۹۳۰) در
شهریور ۴۲ تلفن برازجان افتتاح شد (اطلاعات ۱۱۱۹۲، ۴۲۶۲۴، ۴۲۶۲۴) و در قزوین ۴۷ شبکه
تلفن شهری بخش مرزی جلفا گشایش یافت. این شبکه در موقع احتیاج دارای صد شماره
تلفن بود (اطلاعات ۱۲۵۴۵، ۴۷۱۰۷، ۴۷۱۰۷) و نیز در همان اوقات شبکه تلفن شهری ۱۲۰
شماره ای مشکین شهر مفتوح گردید (اطلاعات ۱۲۵۴۹، ۴۷۱۰۲، ۴۷۱۰۲) و در خرداد ۴۷ تلفن
شهر ماکو گشایش یافت (اطلاعات ۱۲۵۹۴، ۴۷۳۳۶، ۴۷۳۳۶).

۸۱- و تا کنون (۱۳۴۳) شهرستانهای بابل - کرمانشاه [باختران] - رضائیه
[ارومیه] - قزوین - قم و کرمان دارای تلفن خودکار شدند.

تلفن در شهرستانها:

چنانکه دیده شد در امتیازنامه معیرالممالک قید شده بود که تلفنهای
ولایات پس از ده سال باید دایر شده باشد. از اینرو تلفنهای مزبور بترتیب
ذیل دایر گشت: کرمانشاه [باختران]، اصفهان، قزوین، ۱۳۲۸ ه. ق.
شیراز، سلطان آباد (اراک)، کردستان، قم، کاشان، کرمان، ۱۳۳۰ ه. ق.
بوشهر، یزد، زنجان و خط تهران به قم ۱۳۳۱ ه. ق. استرآباد (گرگان)،
سبزوار، شاهرود و خط قم به ساوه ۱۳۳۳ ه. ق. و در ۱۳۳۸ ه. ق. که
کتاب «گنج شایگان» تألیف شده است، شهرهای ذیل دارای تلفن بوده است.

تهران ۳۸۰، تبریز ۲۰۰، مشهد ۱۰۰، رضائیه [ارومیه] ۴۰، مراغه
۱۲، همدان ۱۴، کرمانشاه [باختران] ۱۰، قزوین ۳۰، اصفهان ۸۰، شیراز
۵۰، رشت ۸۰، بوشهر ۴۷.

و از این شهرها تهران و بوشهر دارای تلفن خارج شهر هم بوده
است (۷۹). با اینکه منظور امتیازنامه تا اندازه ای حاصل شده بود و در
امتیازنامه هم ماتی ولایات ذکر شده بود نه شهرستان بخصوص، مع هذا
مدت ده ساله مزبور را دولت تا آخر سال ۱۳۰۶ شمسی (۱۳۴۷ قمری)
تمدید نمود. مراکز شهرستانها فقط برای مکالمه در داخل شهر بود و
تنها در شهر قم میسر بود که با ساوه و تهران تلفنی صحبت شود. خطوط
تلفنی شهرستانها از طرف شرکت به اجاره واگذار می شد (۸۰).

۷۹- گنج شایگان ص ۸۴.

۸۰- چنانکه بهره برداری خطوط تلفنی حوزه های ذیل برای مدتهای مختلف به اشخاص
آتی الذکر واگذار شده بود:

- ۱- حوزه گرگان در اجاره حاج میرزا رحیم هاشمی از تاریخ ۹ مهر ۱۳۰۵ بمدت ۱۸ سال ش
 - ۲- مازندران در اجاره حاج عباسقلی بازرگان از تاریخ اول آبان ۱۳۰۵ بمدت ۱۸ سال ش
 - ۳- خوزستان در اجاره حاج شیخ حسن وکیل از تاریخ اول فروردین ۱۳۰۷ بمدت ۲۰ سال ش
 - ۴- خط اصفهان تا بوشهر در اجاره بهرام مهربان از تاریخ شانزده مهر ۱۳۰۷ بمدت ۱۵ سال ش
- بقیه پاورقی در صفحه بعد

در تهران مراکز خودکار جدیدی با ظرفیت مجموع ۱۴۰۰۰ مشترک در نقاط تهران پارس، نیاوران، غرب تهران، شروع بکار کرد و مرکز خودکار جدیدی با ظرفیت مجموع سه هزار شماره در ضرابخانه شروع بنصب شد. بمنظور توسعه مراکز خودکار تهران و مراکز موجود شهرستانها و نیز برای ایجاد مراکز خودکار در سیزده نقطه جدید (امیرآباد، شرق تهران، محمودیه، آبادان، زاهدان، زنجان، ساری، کاشان، کرج، گرگان، گنبد کاوس، همدان و یزد) ۵۵۵۰۰ شماره تلفن از آلمان خریداری گردید. ضمناً برای ایجاد مراکز خودکار جدید در ۹۴ شهر ذیل که تلفن خودکار نداشتند (۸۲) مشخصات فنی جهت یک هزار شماره تهیه شده است (۸۳).

خطوط فرعی خصوصی :

از زمان تأسیس تلفن در ایران، برخی خطوط متفرقه خصوصی دائر شده است که اندکی از آنها باقی است و بقیه برچیده شده است: از آنجمله شرکت راه جلفا به تبریز و بندر پهلوی [انزلی] به تهران برای خود از جلفا تا تبریز و از انزلی یک خط تلفنی احداث کرده بود.

۸۲- آباء، آستا را، آمل، ابهر، اراك، اردبیل، اصطهبانات، اندیمشک، اهر، ایرانشهر، ایلام، بابلسر، بجنورد، برازجان، بروجن، بروجرد، بم، بندرشاه [بندر ترکمن]، بندرپهلوی [بندر انزلی]، بندر عباس، بندرگز، بوشهر، بهبهان، بهشهر، بیجار، بیرجند، تربت جام، تربت حیدریه، تویسرکان، جهرم، چالوس، خاش، خرم آباد، خاخال، خمین، خوی، داراب، دامغان، دره گز، دزفول، دماوند، رامهرمز، رامسر، رفسنجان، رودسر، زابل، زیرآب، سبزوار، سراوان، سراب، سقز، سمنان، سنج، سولده، سیرجان، شاه آباد [اسلام آباد]، شاهپور [بندر امام خمینی]، شاهرضا [قمشه]، شاهی [قائم شهر]، شوشتر، شهرکرد، شهبور [تنگابن]، شیروان، علی آباد، گرگان، الیگودرز، فریدونکنار، فسا، فومن، قصرشیرین، قوچان، کازرون، کاشمر، کنگاور، کوچصفهان، گلپایگان، گرمسار، گناباد، لار، لاهیجان، انگرود، محلات، محمودآباد، مراغه، ملایر، مهاباد، میانه، میاندوآب، میبد، نائین، نوشهر، نهاوند، نیشابور.

۸۳- کوشش های یکساله ... ص ۱۱۳.

اداره ماهیگیری لیانازف هم از آستارا تا انزلی و از بندرگز تا گمش تپه تلفن مخصوص بخود داشت. خط اول از نیسار، گرگان رود، در آلالان و شفارود عبور می نمود و بعداً به شرکت مختلط شیلات رسید (۸۴). شرکت ایران و روس نیز برای استفاده از جنگلها دارای یک خط تلفن خصوصی بود (۸۵).

شرکت نفت انگلیس و ایران هم از مجی سلیمان (=مسجد سلیمان محل استخراج نفت) تا عبادان (آبادان) خط تلفنی مخصوص کشیده بود. این خط ۲۴۰ کیلومتر طول داشت و یک رشته دیگر نیز بین آبادان و خسروآباد بطول ۲۴ کیلومتر بین خرمشهر - اهواز، و خرمشهر - آبادان نیز سیم خصوصی شرکت نفت دایر بود. اداره تلگراف هند و اروپا نیز دارای یک رشته سیم تلفن خصوصی میان جاسک و کراچی بود (۸۶).

بین رضائیه [ارومیه] و ساحل دریاچه (دریاچه رضائیه مراد است) هم دستگاهی دایر شده بود که هر کس با دو قران می توانست تلفن کند.

اداره ژاندارمری نیز قبل از محرم ۱۳۳۴ بدستکاری سلطان فریاد سوئدی در راه قزوین سیزده فرسخ سیمکشی برای تلفن نموده و آن را به «هشت جرد» (یک فرسخی ینگی امام) رسانیده بود (۸۷). بنگاه راه آهن نیز برای ارتباط با نواحی و خطوط مختلف خود دارای تلفن و تلگراف مخصوص بخود است.

۸۴- جغرافیای وزارتت سال چهارم ص ۲۷۳ و ۲۷۴.

۸۵- در خط کنار دریا بین بندر پهلوی [بندر انزلی] و گرگان رود در گیلان سیم های خصوصی دیگر رشت را به حسن کیاده، پیربازار، خمام، بندرپهلوی [بندر انزلی]، غازیان، دبارک آباد، سنگر، رحمت آباد، رودبار، منجیل، کوچصفهان، لشت نشاء، چون چنان، جمعه بازار، صومعه سرا، فومن، کسما، طاهرگوراب، چهخاله، لاهیجان، لنگرود، رودسر، متصل می ساخت. نرخ مکالمات آن هر ده دقیقه چهار ریال و بهای مخبرات هر پنجاه کلمه چهار ریال بود. (جغرافیای وزارتت سال ۴ ص ۲۷۳ و ۲۷۴).

۸۶- جغرافیای وزارتت سال ۴ ص ۲۷۳.

۸۷- گنج شایگان ص ۱۸۴.

ملی شدن شرکت تلفن :

لایحه ملی شدن شرکت تلفن در بیستم آذرماه ۱۳۳۱ به تصویب مجلس شورای ملی رسید و در تاریخ ۳۰ آذر نیز شرکت تلفن آمادگی خود را برای تحویل به وزارت پست و تلگراف و تلفن اعلام داشت (۸۸). شرکت ملی تلفن ایران از تاریخ دوم اردیبهشت ماه ۱۳۳۲ شروع به پرداخت وجوه سهام داران شرکت سابق تلفن نمود (۸۹). از فروردین ۳۸ حق اشتراک تلفن افزایش یافت یعنی بجای ۱۰۴ ریال، دویست ریال تعیین و گرفته شد (۹۰).

کارخانه تلفن سازی :

در ۱۳۴۴ در نظر گرفته شد که یک کارخانه سازنده دستگاه تلفن در شیراز تأسیس شود. این کارخانه قرار بود با مشارکت وزارت پست و تلگراف، بانک توسعه صنعتی و معدنی و شرکت زمینس آلمان ایجاد گردد. بدین ترتیب که ۳۰ درصد سهام آن متعلق به وزارت پست و تلگراف و ۳۰ درصد آن از بانک توسعه صنعتی و معدنی ایران باشد و چهل درصد بقیه را شرکت زمینس در اختیار داشته باشد و ظرفیت آن در سال ۴۵ هزار خط مشترک و ۶۰ هزار دستگاه تلفن باشد. برای محل کارخانه قطعه زمینی به مساحت دویست هزار متر مربع در حاشیه جاده فرودگاه شیراز در نظر گرفته و ساختمان کارخانه از ۱۳۴۶ آغاز شد و کارخانه در بهار ۴۹ با ظرفیت تولید سی هزار شماره تلفن و ۴۵ هزار دستگاه تلفن در سال شروع بکار کرد. سطح زیربنای آن هفت هزار متر در نظر گرفته شده و علاوه بر کارگاه و انبارهای مختلف ساختمان دوطبقه ای نیز برای قسمت اداری آن در محل کارخانه منظور گردیده بود که جمعاً به ۹۰ هزار متر می رسید. ماشین آلات و دستگاههای مختلف کارخانه به ایران وارد شد، و کارشناسان

آلمانی مشغول نصب دستگاههای فنی آن شدند. میزان سرمایه گذاری در مرحله اول ۲۵۰ میلیارد ریال در نظر گرفته شد ولی در مرحله نهایی برای اجرای طرح توسعه به سه میلیارد ریال افزایش یافت و از این رو کارخانه با استفاده از لوازم و مواد اولیه ای که در آینده نزدیک از ایران تأمین خواهد شد سالانه ۳۵ هزار شماره تلفن و یکصد هزار تلفن عمومی خواهد ساخت و در صورت احتیاج، ظرفیت آن اضافه خواهد شد (۹۱). بهره برداری آزمایشی با ۴۵ هزار شماره تلفن و ۶۰ هزار دستگاه تلفن آغاز شد. در این کارخانه ۸۰۰ نفر کارگر و متخصص مشغول کار هستند (۹۲).

کارخانه کابل سازی :

در بهمن ۱۳۴۵ شرکتی بنام «شرکت سهامی کابل سازی ایکو» تشکیل شد و به ثبت رسید، کمپانی «ایکو کابل فابریک» سوئد نیز برای تشکیل کارخانه کابل سازی در این شرکت سرمایه گذاری کرده است. محل این شرکت تهران خیابان فردوسی و سرمایه ثابت آن ۱۴۳۰۰۰۰ ریال و ظرفیت سالانه آن هفت میلیون متر کابل است. کارخانه کابل سازی ایکو عصر پنجشنبه ۲۳ خرداد افتتاح گشت. شرکت برای تربیت کادر فنی عده ای را به سوئد فرستاده است (۹۳)، عده ای از سرمایه داران ایرانی نیز در این شرکت سهم دارند.

آنتن پارابولیک :

هر چند شاید این مسئله کاملاً به تلفن ارتباط نداشته باشد ولی چون از جدیدترین مسائل ارتباطی است ذکر آن لازم بنظر می رسد. در آغاز سال ۱۳۴۷ یک هیأت از کارشناسان آمریکائی به همدان رفتند تا در محل و ساختمان آنتن پارابولیک در ارتفاعات اسدآباد مطالعه نمایند. این آنتن چنانکه

۹۱ و ۹۲ - کیهان ۷۶۹۰، ۲۰ آذر ۴۷ و ۷۵۹۸، ۲۹ آذر ۴۷ و ۸۳۱۶، ۲۱ آذر ۵۰.
۹۳ - کیهان ۷۴۶۵، ۲۷ آذر ۴۷.

۸۸ - مجله بانک ملی ایران ش ۱۳۱ ص ۷۷۰.

۸۹ - مجله بانک ملی ایران ش ۱۳۶ ص ۲۱۴.

۹۰ - اطلاعات ۹۸۴۸، ۳ آذر ۳۷.

اعلام شده بود وسیله ارتباط ایران از طریق ماههای مصنوعی با اروپا و آمریکا خواهد بود. این آنتن ۳۰ متر قطر خواهد داشت و یک دستگاه مولد برق در زیر آن نصب می‌گردد تا بطور خودکار در جهت مسیر اقماری- مصنوعی به دور زمین حرکت کند و ارتباط را برقرار سازد و علت انتخاب همدان آن بود که این آنتن‌ها باید در جاهای سردسیر نصب گردد.

و نیز قرار است مراکز ارتباطی «میکروویو» با سه نوع موج رادیویی مخصوص یکی برای تلفن، دیگری برای تلویزیون و سه دیگر برای مصارف فرعی در ساختمان جدید وزارت پست و تلگراف ایجاد شود که بمنزله مغز شبکه مخابراتی میکروویو سراسری کشور است (۹۴).

و نیز قرار است مراکز ارتباطی «میکروویو» با سه نوع موج تشخیص داده شده است. این خطوط با امواج کوتاه بکار خواهد افتاد و جمعاً چهار ایستگاه در چهار نقطه تاکستان، اوج، گرمک و همدان خواهد داشت و نیز گفته شد که با بهره‌برداری از این دستگاه، چهارصد کانال تلفنی و رادیویی بکار خواهد افتاد و اهالی همدان می‌توانند با کلیه شهرستانها ارتباط مستقیم تلفنی (بدون تلفنچی) داشته باشند و بعلاوه از تلویزیون ملی هم می‌توانند استفاده نمایند (۹۵). محل ایستگاه زمینی ایران چنانکه گفته شد در اسدآباد در ۴۸ کیلومتری جنوب باختری همدان در یک دره طبیعی است بوسعت بیش از یک میلیون متر مربع. این محل از میان ده محل انتخاب شده زیرا خاصیت طبیعی آن طوری است که صدای رادیوهای روی زمین وارد این ایستگاه که فوق‌العاده حساس است نمی‌شود.

ایستگاه زمینی اسدآباد علاوه بر آنتن گردان به قطر ۳۰ متر، یک اتاق کنترل و یک مولد دیزل برق هم دارد که می‌تواند ۶۰۰ کیلووات برق تولید کند.

۹۴- کیهان ۷۶۹۰، ۲۰/۱۲/۴۷.

۹۵- کیهان ۷۴۳۰، ۱۶/۲/۴۷.

هزینه ایجاد این ایستگاه در حدود ۴۹۴ میلیون ریال تخمین زده شده است که شامل قیمت وسایل و لوازم ایستگاه، مخارج طرح نقشه‌های ساختمانی و مطالعات مهندسی و ابزار یدکی و یک برنامه تعلیماتی ۱۵ ماهه برای مهندسان و کارشناسان ایرانی است که خود بتوانند اداره و تعمیر ایستگاه و لوازم آن را بدون کمک خارجی برعهده گیرند.

مورد استفاده این دستگاه آنست که مخابرات تلگرافی و تلفنی از سراسر ایران و از طریق مرکز مخابراتی تهران با استفاده از سیستم میکروویو بسوی ایستگاه زمینی اسدآباد فرستاده می‌شود تا از آنجا به ماهواره مخابراتی از طریق یک فرستنده منتقل گردد.

ماهواره مخابراتی مخابرات را از فرستنده ایستگاه اسدآباد می‌گیرد و آن را به سراسر کشورهایی که دارای ایستگاه زمینی هستند منتقل می‌کند. باین ایستگاه ممکن است ۱۴ گفتگوی تلفنی در آن واحد عرضه شود بانضمام ۲۴ کانال تلکس و ۱۱ کانال تلگرافی. این ایستگاه همچنین می‌تواند برنامه‌های تلویزیونی سیاه و سفید یا رنگی را بفرستد و یا بگیرد. مخابرات بین‌المللی از طریق تماس با ایالات متحده و کانادا و امریکای جنوبی و اوقیانوس آرام از طریق ایستگاه «آندور» در ایالت «وین» (امریکا)، تماس با انگلستان و آفریقا و کشورهای خاورمیانه از طریق ایستگاه «گون‌هیلی در بریتانیا» تمام کشورهای قاره اروپا به اضافه بعضی نقاط آفریقا و خاورمیانه از طریق ایستگاه «پلومبورو» در فرانسه انجام می‌گیرد.

این مرکز طوری ساخته شده است که برای توسعه آمادگی دارد (۹۶).

این دستگاه دارای ۸ گیرنده است که دوتای آن تلویزیونی است و یکی مخصوص پخش تلویزیون است و ۵ گیرنده دیگر به تلفن، تلگراف و تلکس اختصاص دارد.

۹۶- کیهان ۷۵۷۳، ۲۹/۷/۴۷.

این ایستگاه می‌تواند در آن واحد با ۵ کشور که فعلاً کشورهای فرانسه و انگلستان و امریکا از آن جمله‌اند ارتباط سریع و مستقیم داشته باشد...

در حال حاضر پاریس و لندن و نیویورک با اسدآباد تماس تلفنی دارند...

در اطاق ۱۲ ضلعی زیر آنتن که پله‌های قطور آهنی آنتن روی آن قرار گرفته است. آخرین دستگاه تقویت کننده فرستنده سه کیلوواتی قرار دارد که امواجی را که می‌باید به اروپا و امریکا فرستاده شود در اینجا فقط با استفاده از ۱۵ وات برق تقویت کرده به آنتن بزرگ و از آنجا به ماهواره مخابراتی منتقل می‌نمایند.

در حال حاضر تهران - نیویورک به ایستگاه زمینی امریکا به سه کانال تلفنی و یک کانال تلگرافی مربوط است و تهران - لندن جمعاً ده کانال دارد که هفت‌تای آن تلفنی و سه کانال تلگرافی است. دو کانال تلفنی و یک کانال تلگرافی تهران را از طریق لندن با رم مرتبط می‌سازد. تهران - پاریس سه کانال تلفنی و یک کانال تلگرافی دارد. ضمناً یک کانال تلفنی از تهران به برن بوسیله مرکز پاریس آماده بهره‌برداری است (۹۷).

برق مورد نیاز ایستگاه را چهار ژنراتور تأمین می‌کند. در اطاق کنترل دستگاه ماکروویو که در واقع امواج تلویزیونی و تلگرافی را از آنتن می‌گیرد و به تهران می‌فرستند و بالعکس نصب گردیده است... و هر جا ایستگاههای تقویت کننده (رفلکتور) ماکروویو باشد در حوزه عمل این دستگاه خواهد بود و فعلاً تهران و ساوه و همدان و اسدآباد می‌توانند از این ایستگاهها استفاده مخابراتی نمایند... برای گرفتن و فرستادن امواج با اقمار مخابراتی در این ایستگاه فعلاً ۲۴ کانال موجود است.

بنای ساختمان ایستگاه دومیلیون تومان تمام و ۸۸ میلیون تومان هزینه تأسیسات فنی آن شده و جمعاً نود میلیون تومان درآمده است... برای ارتباط مستقیم تلفنی داخلی و خارجی خطوط سیصدکانالی ماکروویو تا ۱۲۰۰ کانال قابل افزایش است. ایستگاه فعلاً دارای ۲۴ کانال تلگرافی، ۱۸۰ کانال تلفنی و دو کانال صدا و امواج تلویزیونی (۹۸) است... این ایستگاه در آینده به یک آنتن قوی و سه فرستنده پربرد و هفت گیرنده مجهز مخابراتی و تلویزیونی و با وسایل خودکار ردگیر مجهز می‌شود (۹۹).

در تاریخ شنبه ۲۸/۷/۴۴ قرارداد خرید دستگاههای ماکروویو خط مخابراتی اصفهان - شیراز امضا شد. ظرفیت نهائی خط ۳۰۰ مدار تلفنی و مدت اجرای طرح ۱۸ ماه پیش‌بینی شده و پس از انقضای مدت مزبور ۸۴ مدار تلفنی بدین شرح مورد بهره‌برداری قرار گرفت: ۴۳ مدار تلفنی بین شیراز و تهران از طریق اصفهان ۱۱ مدار تلفنی بین شهرضا [قمشه] و اصفهان ۱۰ مدار تلفنی بین آباده و شیراز و ۲۰ مدار تلفنی بین شیراز و اصفهان. قسمتی از اعتبارات مورد نیاز این طرح از طرف هیئت عمران بین‌المللی در ایران پرداخت می‌شد و بقیه از طرف وزارت پست و تلگراف (۱۰۰).

کار احداث و نصب شبکه ماکروویو اصفهان - شیراز پایان یافته... دی‌ماه ۴۸ و هم‌اکنون تمام ایستگاههای امواج کوتاه این خط آماده شده است... با آغاز بهره‌برداری از این شبکه، کلیه مکالمات تلفنی - تلگرافی بین اصفهان و شیراز بطور خودکار خواهد بود. این سیستم دارای ظرفیت نهائی ۳۰۰ کانال تلفنی است و با استفاده از آن شهرستانهای شیراز و آباده و شهرضا [قمشه] بطور مستقیم با یکدیگر و از طریق شبکه سرتاسری با

دیگر نقاط مربوط خواهد شد. این شبکه در ایستگاه مرکزی اصفهان به سیستم ماکروویو سراسر کشور متصل می‌گردد (۱۰۱). شانزده کانال مخابراتی بین اصفهان و تهران و شهرهایی هم که در مسیر مخابراتی سنتو قرارداد در تابستان سال ۱۳۴۴ قرار بود بکار افتد و این مطلب را «جان هاولز» سرپرست ایستگاههای مخابراتی سنتو در اصفهان گفته بود... وی ضمن بیانات خود گفته بود که ۸۸ ایستگاه مخابراتی که اغلب شهرهای ترکیه و ایران و پاکستان را بهم مربوط می‌کند ظرفیت ۶۰۰ خط مخابراتی دارد و در حال حاضر (فروردین ۴۴) ۶۰۰ کابل مورد استفاده نیست و این سیستم تحت آزمایش می‌باشد ولی ترتیب اختصاصی موقتی در اداره پست و تلگراف و تلفن داده شده است که از ۳ کانال بین اصفهان و تهران همه مردم استفاده نمایند. هنگامی که آزمایش نهائی این سیستم خاتمه یابد شانزده کانال مخابراتی بین اصفهان - تهران و شهرهای مسیر آن هم مورد استفاده قرار خواهد گرفت... و در ضمن پروژه مخابراتی بین اصفهان و شیراز نیز توسعه می‌یابد (۱۰۲). آزمایش از این شبکه مخابراتی در طول ۵۰۰ کیلومتر در مهرماه ۱۳۴۲ صورت گرفت. با استفاده از این شبکه انتقال برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی به نقاط مختلف کشور امکان پذیر خواهد بود و بعلاوه چنانکه گفته شد در آن واحد ششصد نفر می‌توانند روی یک موج صحبت کنند (۱۰۳).

روز ۲۴ فروردین ۴۴ وزیر پست و تلگراف ارتباط تلفنی تهران - نجف‌آباد و تهران - همایونشهر [سده = خمینی‌شهر] را گشود. این دو خط ارتباطی از شبکه ارتباطی سراسر ایران منشعب شده است. خط ارتباطی سراسر ایران، ترکیه، پاکستان، از مدرن‌ترین شبکه‌های ارتباطی جهان است. ایستگاههای فرستنده و گیرنده این خط در طول ۲۵۰۰ کیلومتر

- ۱۰۱ - کیهان ۷۹۳۸، ۱۴/۱۰/۴۸
 ۱۰۲ - اطلاعات ۱۱۶۴۴، ۱۰/۱۰/۴۴
 ۱۰۳ - اطلاعات ۱۱۲۲۱، ۲۷/۷/۴۲

راههای سه‌کشور مذکور، در روی ارتفاعات و قله نصب شده است و بطور خودکار، کار می‌کند و می‌توان بر روی این شبکه امواج رادیویی و تلویزیونی را از تهران به سراسر استانهای واقع شده در مسیر شبکه منتقل نمود. از همان روز ارتباط تلفن کاربر بین نجف‌آباد و اصفهان و همایونشهر [سده = خمینی‌شهر] و تهران برقرار گردید (۱۰۴).

در ۲۴/۳/۴۴ ارتباط تلفنی مذکور یعنی تلفن سراسری شاهراه‌های مخابراتی پیمان مرکزی (سنتو) در تبریز گشایش یافت. با گشایش این خط مخابراتی ۸ کانال به خط مخابراتی تبریز به تهران افزوده شد و برای اولین بار از بدو تأسیس تلفن کاربر تبریز، مراجعین بدون ناراحتی و صرف وقت و معطلی زیاد با تهران تماس تلفنی گرفتند (۱۰۵). مقارن ظهر روز دهم تیرماه ۴۴ هم چهار کانال از خط مخابراتی سنتو در قم گشایش یافت و قرار بود بزودی دو کانال دیگر هم گشایش یابد (۱۰۶). در تاریخ ۱۲ مرداد ۴۴ نیز اطلاع داده شد که دستگاههای شیلنال ۱۲ کانالی تلفن و ۱۲ کانالی تلگراف گرگان گشایش یافته است (۱۰۷).

بطور کلی در سال ۱۳۴۴ هشت دستگاه کاربر ۱۲ کانالی و ۸ دستگاه کاربر سه کانالی در شهرهای تهران، همدان، گرگان، مشهد، اصفهان، شیراز، گنبد، کرمان، بندرعباس، اندیشه‌شک و اهواز نصب شده است... در آن سال، کانالهای تلفنی میان شهرها جمعاً نزدیک به سه برابر شد و از ۷۸ کانال به ۲۲۰ کانال افزایش یافت (۱۰۸).

شبکه ماکروویو کل کشور شامل هفت مسیر است که از تهران به خرمشهر و آبادان در جنوب، کرمانشاه [باختران] و کردستان در مغرب.

- ۱۰۴ - اطلاعات ۱۱۶۵۶، ۲۵/۱۰/۴۴
 ۱۰۵ - اطلاعات ۱۱۷۰۷، ۲۶/۳/۴۴
 ۱۰۶ - اطلاعات ۱۱۷۱۹، ۱۲/۴/۴۴
 ۱۰۷ - اطلاعات ۱۱۷۴۵، ۱۲/۵/۴۴
 ۱۰۸ - اطلاعات ۱۱۹۳۵، ۲۸/۱۲/۴۴

و این شبکه ۳۸۰۰ کیلومتر طول دارد و ۸۳ ایستگاه فرستنده و گیرنده خودکار برای آن در قتل ۸۳ کوه مرتفع ایران در نظر گرفته شده که نصب شود (۱۱۳).

از شهریور ۴۶ به این طرف ایران با استفاده از شبکه سراسری ارتباطات امواج کوتاه که از مرز بازرگان و از طریق شهرهای بازرگان، ماکو، تبریز، میانه، زنجان، قزوین، تهران، قم، کاشان، یزد، کرمان و زاهدان به اروپا و آسیا متصل است با کشورهای آسیائی و اروپائی اتصال یافت و قرار بود که این سیستم ارتباطی با اجرای قراردادهای و طرحهای جدید به سراسر ایران تعمیم داده شود (۱۱۴).

در دیماه ۴۸ تأسیسات ماکروویو (سیستم مخابرات خودکار) مربوط به شبکه ماکروویو سراسری سنتو در ایستگاههای یزد و کرمان و زاهدان پایان یافت و در نتیجه بین تهران - یزد و تهران - کرمان و تهران - زاهدان سه مدار تلفن جدید برقرار گردید. همچنین تا پایان نصب دستگاههای ماکروویو تبریز ۱۵ مدار جدید تلفنی میان تبریز - تهران بکار افتاد (۱۱۵).

در اواخر بهمن ۴۸ قرارداد الحاقی به قرارداد تأسیس شبکه مخابراتی یک پارچه کشور که به مبلغ یک میلیارد و سیصد و دوازده میلیون تومان است میان وزارت پست و تلگراف و کنسرسیوم ان.بی.اس به امضا رسید. مبلغ قرارداد که تکمیل کننده قرارداد پیش است متجاوز از ۱۲۷ میلیون تومان است و این اعتبار به منظور ایجاد و تکمیل ایستگاههای ماکروویو در نقاط فرعی کشور در نظر گرفته شده بود (۱۱۶). از لحاظ کلی و من حیث المجموع تلفن هم نظیر برق هیچگاه نتوانسته است به کمال مطلوب برسد و حتی بصورت رضایت بخش معمولی باشد و همه مشکلات آن از قبیل

۱۱۳ - اطلاعات ۱۲۴۳۷، ۲۰۲۸۲، ۴۶۸۲.

۱۱۴ - اطلاعات ۱۲۳۸۲، ۲۲۶۲۲، ۴۶۸۲.

۱۱۵ - کیهان ۷۹۴۶، ۲۳، ۴۸۱۰.

۱۱۶ - کیهان ۷۹۸۴، ۱۰، ۴۸۱۲.

مشهد در مشرق، قزوین و بابل و رشت در شمال و شهرهای مسیر و بالعکس احداث می گردند... خط مخابراتی سرتاسری که از آنکارا تا کراچی کشیده شده مرکز ۵ استان و هفت شهرستان را به یکدیگر متصل می سازد. ظرفیت نهائی این شبکه چنانکه گفته شد ۶۰۰ کانال تلفنی است (۱۰۹). شبکه ماکروویو فرعی کل کشور که در حقیقت مکمل طرح اصلی است، شامل هشت مسیر مهم و تعدادی مسیرهای کوتاه است و شبکه هر مسیر چندین شهر را دربر می گیرد (۱۱۰).

با اجرای این طرح کلیه مناطق کشور از طریق ایستگاههای مخابراتی خودکار به یکدیگر متصل خواهد شد (۱۱۱). احداث شبکه مخابرات امواج کوتاه (میکروویو) میان تهران - اهواز و تهران - بابل و تهران - رشت و تهران - مشهد به یک مؤسسه ارتباطی ژاپن واگذار شده است (۱۱۲).

۱۰۹ - کیهان ۷۸۶۹، ۲۰، ۴۸۷۲.

۱۱۰ - خطوط مازور عبارتست از:

شبکه کنار دریای خزر شامل شهرهای: بندر پهلوی [بندر انزلی]، لاهیجان، رشت، رامسر، چالوس، نوشهر، آمل، بابل، بهشهر، گرگان، گنبد قابوس، قشلاق و شاهرود. شبکه تبریز شامل شهرستانهای: مرند، جلفا، رضائیه [ارومیه]، مراغه، میان دو آب، مهاباد، سفز، سندرچ، کرمانشاه [باختران]، کرد، قصرشیرین و دیگر مراکز جمعیت نزدیک آن.

شبکه کرمان شامل شهرستانهای: بافت، سیرجان، بیدخیری، سنگپور، میناب، بندر عباس، قشم، هرمز، بندر لنگه، بندر جاسک.

شبکه شیراز شامل شهرهای: اصطهبانات، داراب، جهرم، کوه کور، لار، بستک که از طریق بندر عباس به شبکه کرمان - بندر لنگه متصل می شود.

شبکه گنبد شامل شهرهای: بجنورد، قوچان، مشهد، تربت جام تا مرز افغانستان.

شبکه بیرجند که مسیر آن عبارتست از: بیرجند، سربیشه، کوه تالا، نهبندان، علی آباد، زابل، رباط، خاش، زاهدان، سراوان، ایرانشهر، نیک شهر و چاه بهار.

شبکه بندر پهلوی [بندر انزلی] شامل شهرستانهای بندر پهلوی [بندر انزلی]. هشت پیر، آستارا، اردبیل، مشکین شهر، اهر، تبریز، خط ماکروویو تربت جام - اصفهان - اهواز.

۱۱۱ - کیهان ۷۹۳۹، ۱۵، ۴۸۱۰.

۱۱۲ - اطلاعات ۱۲۴۳۳، ۲۰، ۴۶۸۲.

احتیاج به دستگاهها و وسایل از خارج، بازار سیاه و گرانی و حتی نداشتن مدیریت فنی و تجارتی صحیح در طول تاریخ تأسیسات تلفنی ایران دیده می‌شود. نهایت آنکه فزونی عده روستاها و دوری آنها از شهرها و از یکدیگر و فقر عمومی مردم که خود از موانع بزرگ توسعه تلفن و هرگونه تأسیسات تمدنی دیگر در ایران است می‌تواند دستاویزی برای شرکت تلفن باشد و حتی در بسیاری از قصبه‌ها و شهرهای کوچک هم مردم چندان احتیاجی بدان وسیله ندارند و اگر هم قبول اشتراك کرده‌اند یا از نظر تجمل است و یا چشم و هم‌چشمی و یا از جهت اینکه برای تأسیس مرکز تلفن عده بحد کافی برسد و گرنه واقعاً این وسیله در زندگی مردم چندان تأثیر ندارد. این سخن بجای خود، اما در حقیقت ایجاد حفظ ارتباط تلفنی در این مراکز و وظیفه شرکت تلفن است و نباید حساب احتیاج مردم و سود و زیان آنرا بکند و در عوض باید برنامه کلی فعالیت خود را در شهرهای نسبتاً بزرگ بخصوص تهران و مراکز استانها متمرکز سازد که اگر تلفن بحد کافی باشد درآمد بیشتر عاید شرکت خواهد شد هر چند که بنابر ادعای شرکت درباره دخل و خرج احداث هر شماره تلفن که گفته است که هر شماره‌ای ده هزار و ششصد تومان برای شرکت تمام می‌شود (۱۱۷) و بقولی دیگر پنجهزار تومان (۱۱۸) و در مقابل دوهزار و دویست تومان از مشترکین به‌عنوان وام یا ودیعه می‌گیرد و بقیه هزینه را باید خود متحمل شود، این تصور حاصل می‌شود که امکان تعادل در دخل و خرج شرکت هم به‌اشکال میسر است تا چه رسد به فزونی درآمد به‌هزینه، علی‌الخصوص که در مصارف شرکت نیز اصول اقتصاد و صرفه‌جوئی مراعات نشود. با همه اینها با توجه به اینکه احداث يك شماره تلفن امر مستمری است و هزینه احداث آن فقط یکبار لازم می‌شود، می‌توان اطمینان داشت که تأسیس هر شماره تلفن يك منبع درآمد خواهد بود و شرکت هیچگاه زیان نخواهد دید، بویژه اینکه شرکت هم در وصول مطالبات خود و پر کردن جای ضررها قدرتی

۱۱۷- اطلاعات ۱۱۶۸۵، ۴۴۳۳۱.

۱۱۸- کیهان ۸۲۲۸، ۴۹۹۳۰.

فوق‌العاده دارد (۱۱۹).

در مورد تربیت کارمند فنی همین اندازه معلوم است که در مهرماه ۱۳۳۵ ترتیب اعزام ۲۵ نفر از دانشجویان کارآموز به آلمان داده شد تا به کارآموزی در امر تلفن بپردازند (۱۲۰).

۱۱۹- اطلاعات ۱۲۵۳۵، ۴۶۱۲۲۳.

در اسفند ما ۴۶ دکتر صدیق در مجلس سنا گفت: خانمی می‌گفت من به مسافرت رفتم و کسی از تلفن من استفاده نمی‌کرد، ولی شرکت تلفن قبض اضافه مکالمات برای من آورد آن هم قبضی که بی‌شبهت بدقبض مکالمه تلفنی یکی از مؤسسات تجارتي پرکار نیست. ملاحظه می‌فرمائید که وصول اینچنین قبض اضافه مکالمه‌ای قدرت فوق‌العاده‌ای می‌خواهد ضمناً توجه داشته باشید که این سخن در جلسه رسمی سنا گفته شده و گوینده آن هم زمانی رئیس هیئت‌مدیره شرکت تلفن بوده است. يك بار دیگر هم در ۵۰۹۸۸ از دوباره پول گرفتن شرکت تلفن در سنا شکایت شد (کیهان ۸۵۱۲، ۵۰۹۸۸).

۱۲۰- اطلاعات ۹۱۲۷، ۳۵۷۷۵.

درباریان هم به تماشای آن آمدند و از این تماشا عکسی نیز گرفته شد. راننده هواپیما با فروش مبلغ گزافی بلیط، نمایش مختصری داد و بسوی شمال پرواز کرد و گویا این آخرین سفر او بود و در همین پرواز رخت به دیار دیگر برد و بر اثر سقوط هواپیما و درهم شکستن آن روحش بدان جهان پرواز نمود (۲). این طیاره جزء نیروی هوایی ژنرال دنسترویل و لشکر ۱۱۴ انگلیس بود (۳)... سال بعد یک طیاره (هواپیمای نظامی) انگلیس به تهران آمد و برای نمایش بلیط هائی فروخت ولی نتوانست پرواز کند. چند روز بعد هم که از زمین برخاست چون سرعت زیاد گرفت سقوط کرد و درهم شکست ولی به راننده آن آسیبی نرسید و ظاهراً این همان هواپیمائی است که در کنار خندق شمالی شهر (بین فیشرآباد و جلالیه) بر زمین افتاد و قطعه قطعه شد... (۴) در همان سال هواپیمای دیگر انگلیسی هم که ملخ چهارشاخه چوبی داشت در میدان مشق فرود آمد و در حین نشستن یکی از سوارهای قزاق زیر آن به سوار خوبی پرداخت و ملخ طیاره سر او را قطع کرد و طیاره هم درهم شکست (۵). در سال ۱۳۰۱ فرمان تشکیل دفتر هواپیمائی در ارکان حرب کل قشون (ستاد ارتش) با یک رئیس و یک نویسنده صادر شد ولی این دفتر هنوز هواپیمائی در اختیار نداشت. پس از آن یک فروند هواپیما از نوع یونکرس که ساخت آلمان بود خریداری شد. خلبان و مکانیسین این هواپیما هم از آلمان استخدام شدند و این هواپیما در قلعه مرغی نگهداری می شد. در ۱۱

۲- تاریخ پست و تلگراف و تلفن ص ۳۱۴-۳۱۵.

۳- مجله ارتش ش ۵ ص ۶۱ و ۶۲ و ۶۳ - ولی در یادداشت های وی (ترجمه فارسی ۱۳۰۹) از این ذکری نیست.

ژنرال مزبور چهار هواپیما در نیروی خود داشته است (ص ۱۰۹) و (۱۹۷) و در همان و قزوین فرودگاه برای آنها ساخته بود (ص ۱۹۷) و در مبارزه با قوای جنگل نیز آنها را بکار بردند و مواضع ایرانیها را بمباران کردند (سردار جنگل ج پنجم ص ۱۴۰ و ۱۷۶ و ۱۷۷).
۴- همان دو مدرک مذکور در فوق.

۵- مجله ارتش ش ۵.

حمل و نقل هوایی

ساختن بالون در ایران:

در المآثر و الاثار است (۱) که: «این کشتی هوایی را هر کس بد گوش شنیده بود در این دوره به چشم مشاهده نمود...» این مسئله گویا مربوط است به «حاج حسین آقای تهرانی» که بقول آقای محیط طباطبائی سالها در اروپا در کار ساختن و پرداختن کشتی هوایی (بالون) و پرواز کردن با آن رنج برده بود و چون به تهران آمد در روز ۲۶ ربیع الاول ۱۲۹۳ با بالونی که خود ساخته بود و ۱۸ ذرع قطر و ۲۰ ذرع ارتفاع داشت از باغ لاله زار پرواز کرده در نزدیکی عشرت آباد فرود آمد... و چون آن زمان هنوز امکان پروازهای طولانی نبود بالون مزبور به احتمال قوی از اروپا آورده نشده بود و در تهران ساخته شده بود. پس آغاز کار هوانوردی در ایران در اواخر زمان و به عبارت بهتر در نیمه دوم سلطنت ناصرالدین شاه بوده است و چون هنوز هواپیمائی پیشرفت چندانی نکرده بود این کار ادامه نیافته است. در ششم صفر ۱۳۳۲ ق مردی بنام گوزمینسکی که گویا لهستانی بود با یک هواپیمای دوباله سبک در آسمان ایران نمودار گردید، و مردم از هرسو پی تماشا به بام و بلندیها برآمدند زیرا هواپیما هنوز نه تنها برای عامه مردم بلکه برای خواص هم دیدنی بود. این طیاره (هواپیما) که در ارتفاع زیادی پرواز می کرد در میدان مشق (محل فعلی شهربانی و وزارت امور خارجه و موزه و باغ جلوی آنها) فرود آمد و احمدشاه و

خرداد ۱۳۰۳ نیز فرمان تشکیل هواپیمائی نظامی صادر شد (۶)، در اسفند آن سال نخستین کاروان دانشجویی هوائی روانه روسیه شد تا در آموزشگاه سواستوپل و لنین گراد فن هوانوردی بیاموزند و از آن جمله بودند سرتیپ عیسی اشتوداخ، و سرهنگ شرف‌الدین قهرمانی. کاروان دانشجویان هوائی روسیه در سالهای ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ نیز تجدید شد و روی هم رفته سه دوره افسران هوائی ایران آموزشگاههای خلبانی روسیه را پیمودند. روز بعد از صدور فرمان تشکیل هواپیمائی نظامی، یعنی در ۱۲ خرداد ۱۳۰۳ نیز که شصت نفر محصل در رشته‌های مختلف روانه فرانسه شدند، عده‌ای از آنها پس از طی دانشکده «سن‌سیر» در آموزشگاه «ایستر» فرانسه فن خلبانی آموختند. از جمله سرلشکر احمد نخجوان و سرلشکر خسروانی (۷) در شهریور ۱۳۰۴ صاحب‌منصب فرانسوی لیوتتان شارل

۶- اطلاعات ۱۲۶۹۴، ۳۰۶۳۰، ۴۷۶۳۰.

۷- در سال ۱۳۰۴ اهالی استرآباد اعانه بین خود جمع‌آوری نموده برای خرید طیاره... تقدیم دولت نمودند... با این پول... یک فروند طیاره جنگی نمونه (A۲۰) از کارخانه یونکرس در برلن خریداری شد و برای افتخار دائمی اهالی استرآباد، طیاره مذکور به «استرآباد» موسوم گردید. این طیاره دارای خصایص و مزایای ذیل بود: از فلز مخصوص دور آلودگی نبوده... بنا بر این سبک وزن ولی محکم بود. با مختصر تغییری در قسمت تحتانی آن ممکن بود آن را در دریا و خشکی بطور مساوی بکار برد و چون از فلز ساخته شده بود از خطر حریق ایمن بود... کمتر احتیاج به تعمیر داشت و در صورت احتیاج تعمیر آن کم خرج و آسان بود و از لحاظ فنی هم مزایای قابل ذکری داشت از قبیل سرعت سیر و کمی حرکت در موقع پرواز... بودن مخزن بنزین در بالهای طیاره به گنجایش ۲۰۰ کیلوگرم بنزین که برای چهار ساعت و نیم متوالی کافی بود (مجله قشون ش ۱۲ س ۴ دی ۱۳۰۴ ص ۵۴۹).

و نیز برای تکمیل قوه هواپیمائی تیپ مستقل شمال بشرح ذیل اعانه جمع‌آوری شد. شاه ۱۵۰۰ تومان.

میرزا حسن خان مشار وزیر امور خارجه ۵۰۰ تومان

مرحوم فروغی کفیل ریاست وزراء ۱۰۰ تومان

بقیه پاورقی در صفحه بعد

با یک فروند طیاره، ۳۰ ساعته از پاریس به بندرعباس پرواز کرد و به این طریق گوی سبقت را در باب پرواز یکسره ربود. مشارالیه ساعت ۷ صبح یکشنبه همان هفته ورود، از بندرعباس حرکت کرده ظهر به تهران رسیده بود (۸).

در آبان ۱۳۰۴ هوانورد فرانسوی نوگز NOGEZ با هواپیمای دوباله خود که از سیستم (اسپاد) نمره ۶۵ یکپارچه از فلز و دارای موتور ژوپتیر ۴۰۰ اسب قوه بود به ایران آمد و گردشی بر فراز تهران و قلعه دماوند انجام داد و سرلشکر غلامحسین مقتدر را نیز خود به آسمان اوج داد (۹). در همین سال کمپانی هواپیمائی یونکرس آلمانی که در ایران شعبه‌ای دائر کرده بود، بر طبق قراردادی منعقد شد که با هر طیاره‌ای تا ۷۵ کیلوگرم محمولات پستی و ماهی یک نفر مسافر مجانی در هر یک از خطوط بپذیرد (۱۰).

روز پنجم اسفند ۱۳۰۴ برای اولین بار یک افسر خلبان ایرانی یک فروند هواپیمای فرانسوی از نوع «برگه ۱۹» را که از آن کشور خریداری شده و از پاریس به پرواز برخاسته بود در فرودگاه قلعه مرغی سالم فرود آورد و مورد استقبال قرار گرفت. در آن تاریخ مجموع هواپیماهای ایران

بقیه پاورقی از صفحه قبل

جعفرقلی خان اسعد وزیر پست و تلگراف ۱۰۰ تومان

میرزا احمدخان احمدی رئیس کل امنیه مملکتی ۵۰ تومان

میرزا احمدآقاخان خدایارخان ۵۰ تومان

اسمعیل آقا ۵۰ تومان

آقایان میرزا حسین خان و میرزا حسن خان پیرنیا نمایندگان مجلس نیز در این باب دستور پرداخت وجه به امین‌التجار در رشت دادند (مجله قشون ش ۱۰ ش ۴ آبان ۱۳۰۴ ص ۴۶۱).

۸- اطلاعات ۱۱۷۷۰، ۱۰۶۶۱، ۴۴۶۱، ستون چهل سال قبل.

۹- مجله قشون ش ۱۰ س ۴ آبان ۱۳۰۴ ص ۴۸۱.

۱۰- تاریخ پست و تلگراف و تلفن ص ۳۱۵.

۲۰ فروند و از ۹ نوع و دارای ۹ خلبان بود که پنج نفر از آنها ایرانی بودند و چهار تن خارجی. کارکنان فنی هواپیماهای مزبور هم خارجی بودند (۱۱).

خرید طیاره :

در دوره حکومت سردار سپه دولت ایران چند فروند هواپیما از دولت فرانسه خرید. طیارات مزبور در سال ۱۳۰۳ به بندر بوشهر رسید.

۱۱- شرح قضیه آنکه... روز چهارشنبه ۵ اسفندماه ۱۳۰۴ مقارن یکساعت بعد از ظهر... سرهنگ احمدخان نخجوان از صاحب منصبان اولین هیئت اعزامیه به فرانسه که پس از سه سال تحصیل در رشته هواپیمائی به ایران بازمی‌گشت... طیاره جنگی جدید الابتیاع قشون را بدتهران رسانید. سرهنگ‌خان نخجوان در ۱۳۰۱ پس از ورود به پاریس سه‌ماه در فوج ۳۱ هواپیمائی فرانسه کارآموزی نموده پس از آشناشدن با تشکیلات هواپیمائی به مدرسه خلبانی (پیلوتاژ) ایستر داخل شده مدت پنج‌ماه در مدرسه مزبور به تحصیل اشتغال ورزید. در تعطیل تابستان نیز در قسمت تاکتیکی فوج مزبور مشغول عملیات شد و ضمناً در دو موتور بزرگ هواپیمائی حضور بهم رسانید که هر کدام ۲۷ روز بطول انجامید. بعداً به مدرسه عالی هواپیمائی ورسای منتقل شد و مدت یکسال در قسمت تکنیکی و تاکتیکی هوانوردی مشغول تحصیل شد. در پایان دوره مدرسه مأموریت یافت که با طیاره جنگی جدید الابتیاع دولت بطرف ایران پرواز نماید، این طیاره که تحت نظر خود سرهنگ‌خان نخجوان خریداری شده بود دارای خصوصیات ذیل بود: موتور طیاره لورن دیتریش و دارای ۴۰۰ اسب قوه بود. طیاره قادر بر حمل ۴ مسلسل وادوات بمب‌اندازی و حداکثر اوج آن ۷۵۰۰ متر و دارای دو مخزن بزرگ بود که برای هشت ساعت پرواز متوالی بنزین می‌گرفت و در موقع لزوم ممکن بود با افزایش یک مخزن دیگر برای مدت دوازده ساعت بنزین برداشت... در موقع حرکت سرهنگ‌خان نخجوان از پاریس دو نفر نماینده از وزارتین جنگ و هواپیمائی آن دولت حضور بهم رسانیده سه طیاره نظامی فرانسه تحت ریاست کماندان دانیو هوانورد نظامی معروف فرانسه همکار ایرانی خود را تا سیصد کیلومتر مشایعت نمودند. خط سیر سرهنگ‌خان نخجوان پاریس، لیون، ایستر، ونیز بلگراد، اسلامبول، اسکی‌شهر، حلب، دیرزور و بغداد بود. روز پنجم اسفند ماه دوساعت و نیم قبل از ظهر از بغداد حرکت کرده پس از چهار ساعت پرواز به تهران وارد شد و در این سفر هوائی کلیه ۳۲ ساعت مشغول پرواز بود (مجله قشون س ۴ ش ۱۸ اسفند ۱۳۰۴ ص ۷۷۸-۷۸۱).

موسیو برو BERO-خلبان و بالن BALLEN مکانیسین هواپیماهای مزبور بودند (۱۲).

عده این هواپیماها گویا هفت فروند بود. از این هفت طیاره سه فروند در اصفهان و شیراز و کوههای بختیاری شکست و در طیاره اخیر موسیو «برو» هم بود که پایش شکست و نزدیک بود تلف شود. سرتیپ ابراهیم ارفع (ارفع‌الملک) که آن روز درجه ستوانی داشت او را پیدا کرد، و در حالی که سفارت فرانسه او را مرده می‌پنداشت مأمورین ژاندارمری اصفهان خلبان مزبور را با پای بسته و شکسته به تهران آوردند. با همین طیاراتی که به تهران رسید، ستوان ارفع در قیام خزل در میان اعراب اعلامیه و بر روی یاغیان بمب می‌ریخت (۱۳).

در سال ۱۳۰۵ ارتش ایران هفت فروند هواپیما از فرانسه و پنج فروند از روسیه خریداری کرد و در حقیقت نیروی هوائی ایران دارای هواپیما شد. هواپیماهای ساخت فرانسه را خلبانان فرانسوی برای آوردن به ایران بیرواز درآوردند و سه فروند از هواپیماهای خریداری شده از روسیه را خلبانان ایرانی که تازه از مدرسه خلبانی روسیه فارغ-التحصیل شده بودند و دو فروند دیگر را خلبانان روسی، ولی مع‌التأسف از این دوازده هواپیما فقط دو هواپیما یکی از فرانسه و یکی از روسیه سالم به تهران رسید، آن هم بادشواریهی فراوان و معطلی بسیار بین راه (۱۴) و ظاهراً برای این دو هواپیما بود که طاهرزاده بهزاد مأمور شد که دو آشیانه جدید مطابق آخرین سیستم معموله در قلعه مرغی بنانماید (۱۵).

۱۲- از این گفته برمی‌آید که هواپیماها را با کشتی تا بوشهر آوردند زیرا برای پرواز هواپیما، هر هواپیمائی لا اقل یک خلبان می‌بایست داشته باشد.

۱۳- مجله ارتش ش ۵ ص ۶۱ و ۶۲ و ۶۳.

۱۴- اطلاعات ۱۳۶۹۴، ۳۰۶۷۶۳۰.

۱۵- اطلاعات ۱۲۰۸۵، ۴۵۶۲۹ ستون چهل سال قبل.

از بدو تأسیس هواپیمای نظامی در ایران تا چهار پنج سال پیش، جمعاً ۲۷ نوع هواپیما وارد خدمت نیروی مزبور شده است. هواپیماهای اولیه به‌نامهای کرکس، سیمرخ، عقاب، شهپر، تیهو، شاهین، همای، قرقی و کبک نامیده شده بود. خلبان و مکانیسین طیارات مزبور را عده‌ای ایرانی و اروپائی تشکیل می‌دادند از جمله «لارفسکی» روسی «برو» فرانسوی «مسن باخر» آلمانی. بعلاوه بنا به‌مساعی سرگرد نورکیس (۱۶) و سروان اکمان (۱۷) سوئدی پایه‌ی محکمی برای نیروی هوائی گذارده شد و آموزشگاه خلبانی و دیده‌بانی و افزارمندی در ایران تشکیل گردید... افسران نیروی هوائی برای طی دوره‌های عالی‌تری به اروپا و آمریکا اعزام شدند (۱۸).

از تاریخ ۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۷ در نتیجه مذاکراتی که بعمل آمده بود خط هوائی بین‌المللی ایران به کلیه نقاط اروپا اتصال یافت و از آن بعد ممکن شد که با طیاره از ایران به‌ریک از شهرهای اروپا مستقیماً مسافرت نمود (۱۹). دولت ایران در ۱۲۹۶ خورشیدی که کنگره بین‌المللی هوائی در پاریس تشکیل شده بود عضویت آن را پذیرفته بود (۲۰)، در تاریخ ۲۹ مرداد ۱۳۰۷ راجع به‌اجازه عبور طیارات خارجی از آسمان ایران مقررات ذیل وضع شد: کلیه طیارات بحری یا بری متعلق به‌دول، مؤسسات و کمپانی‌های خارجی بایستی از حمل اشیائی که ممنوع

16- NORKISS

17- EKMAN

۱۸- تدریجاً نیروی هوائی توسعه یافت و در مراکز استانهای خراسان و آذربایجان و خوزستان هنگ‌هائی تشکیل گردید. عصر روز پنجشنبه ۶ مهر ۱۳۰۶ هم «پتروانگر» هوانورد آلمانی که با هواپیمای جنگی سیستم یونکرس به‌تهران وارد شده بود در میدان هواپیمائی در اثر نمایش‌های هوائی سقوط کرد و فوت نمود (مجله ارتش ش ۵ مرداد ۱۳۳۶ ص ۶۱ و ۶۲ و ۶۳ اطلاعات ۲۹۲۱، ۱۵۷۷۸ در ستون ۹ سال پیش).

۱۹- اطلاعات ۱۲۲۶۱، ۴۶۰۲۵ در ستون چهارم سال قبل.

۲۰- اطلاعات ۱۱۹۳۶، ۴۴۱۲۲۹ در ستون چهارم سال قبل.

است از قبیل گازهای خفه‌کننده، مواد محترقه، اسلحه و کبوترهای قاصد خودداری نمایند و بعلاوه مأمورین دولت ایران حق دارند در هر موقع که لازم باشد داخل طیارات را تفتیش نمایند. همچنین اسم صاحب طیاره و ملیت سایر مشخصات دیگر باید در روی صفحه فلزی طیاره نوشته شده باشد (۲۱). در شهریور ۱۳۰۷ یک طیاره کوچک آلمانی سیستم «کلم دیملر» از برلین به‌تهران وارد شد و این اولین پرواز یک طیاره کوچک از برلین تا تهران بود (۲۲).

در ۱۴ آذرماه ۱۳۰۷ طیاره جدیدی از همان سیستم که بر فراز اقیانوس پرواز کرده بود از آلمان به‌ایران وارد شد (۲۳).

در ۱۳۰۸ بموجب تصویب مجلس سرویس پستی هوائی پهلوی [بندر انزلی]، کرمانشاه، [باختران] بوشهر، مشهد منحصراً به‌کمپانی یونکرس واگذار شد و آن کمپانی تعهد کرد که خط هوائی چین را نیز از تهران عبور دهد، اما چون این کار متضمن منافی نبود و از طرف دیگر یک هواپیمای بسیار بزرگ آن شرکت ضمن پرواز تفریحی با تپهای تصادم کرد و درهم شکست و یک هواپیمای جنگی دیگر آن هم که برای

۲۱- و ۲۲ بترتیب اطلاعات ۱۲۳۶۱، ۴۶۵۲۹ و ۱۲۳۷۳، ۴۶۶۱۲ هر دو در ستون چهارم سال قبل.

ایضاً ۲۲- روز ۲۴ شهریور ۱۳۰۷ نیز برای اولین بار یک طیاره به‌یزد و کرمان پرواز کرد، کرایه از تهران به‌اصفهان ۳۰۰ قران، از اصفهان به‌یزد ۲۵۰ قران و از یزد به‌کرمان ۳۵۰ قران و بار نیز به‌ترتیب هر سه کیلو سه قران و دو قران و سه قران و نیم معین شده بود. در آبان همان سال نیز یک طیاره یونکرس برای نمایش و تفریح در آسمان یزد ظاهر شد و چند بار پرواز نمود. امارت لشکر و حکمران یزد هم سوار شده مدتی در هوا سیر نمودند... (اطلاعات ۱۲۳۷۸، ۴۶۶۱۸ و اطلاعات ۱۲۴۳۵، ۴۶۸۲۲ هر دو ستون چهارم سال قبل).

۲۳- اسم این طیاره بلبل بود و مخصوص ایران ساخته شده بود. ملخ طیاره مذکور از فلز و محل رانندگان بکلی بسته و محفوظ بود و بدینجهت در مه و برف باکمال اطمینان پرواز می‌کرد. اطاق مسافر وسیع و دارای سه پنجره بود. در زمستان داخل طیاره گرم می‌شد و یک تن بار را به‌خوبی حمل می‌کرد.

شرکت در مناقصه وزارت جنگ به تهران آمده بود در موقع عملیات آکروباتی بالش کننده شد و سقوط کرد و یکی از معروفترین هوانوردان آلمانی در این سانحه کشته شد و چنانکه خواهد آمد وسایل ارتباط کافی در ایران نبود، وانگهی در این خطوط مسافری نداشت و از بابت حمل پست هم چیزی دریافت نمی کرد، کمپانی چندان بکار خود رغبتی نشان نمی داد و سرانجام در ۵ فروردین ۱۳۱۱ حمل پست را متوقف نمود و یکماه بعد هم دستگاه خود را بکلی برچید (۲۴). در همان سال خط هوایی منظم میان تهران و بغداد برقرار بود روزهای دوشنبه از تهران به بغداد و روزهای سه شنبه از بغداد به تهران (۲۵).

شرکت سهامی نفت انگلیس و ایران هم از شهریور ۱۳۰۸ یک سرویس هواپیمائی تأسیس نمود که مرکزش در آبادان بود. فرودگاه هواپیماهای این سرویس در ۵ کیلومتری آبادان قرار داده شده بود. این سرویس

۲۴- از جهت کمبود وسایل ارتباط کافی است که گفته شود که در سال ۱۳۰۵ اداره هواپیمائی یونکرس در نظر گرفت که برای مواقع ضروری و اتفاقات سوء که ممکن است برای طیاره اتفاق افتاده آنها را مجبور به فرود آمدن نماید چند عدد کبوتر جلد خریداری نماید تا با هر طیاره یکی از آنها حمل شود (چون در غالب قراء وقصبات تلگراف و پستخانه وجود نداشت) که در این قبیل مواقع بوسیله کبوترهای مذکور اتفاقات را به مرکز خود اطلاع دهند تا در صورت لزوم [وامکان] کمکی به آنها بشود. اتفاقاً یکی هم حاضر شده که کبوترهای لازم را به کمپانی بفروشد و مدعی بود که کبوترهای او در هر ساعت ۶۰ فرسخ راه را طی کرده از هر نقطه مستقیماً به مرکز خود پرواز می نمایند (اطلاعات ۱۲۰۳۳، ۳۰۳۴۵ در ستون چهل سال قبل).

معیناً در فروردین ۱۳۰۷ طیارات یونکرس دو پرواز جالب در ایران انجام دادند: یکی آنکه طیاره حامل پست از قصر شیرین به تهران پرواز نموده پس از تحویل پست به پهلوی [بندر انزلی] و بادکوبه پرواز و در آنجا پست ها را مبادله کرده در همان روز مجدداً از بادکوبه به تهران پرواز کرد و کلیه این پروازها در حدود دوازده ساعت طول کشید. دیگر آنکه طیاره حامل مسافر قبل از ظهر از تهران بطرف تبریز پرواز و با وجود شدت بارندگی همان روز مجدداً مسافر گرفته به سمت تهران پرواز کرد و عصر وارد تهران شد (اطلاعات ۱۲۲۳۷، ۱۵۴۶۱۵ در ستون ۴۰ سال قبل).

۲۵- اطلاعات ۱۲۵۶۸، ۲۵۴۷۲ در ستون چهل سال قبل.

دارای سه هواپیما بود که در موقع لزوم هفته ای چند مرتبه به آبادان، بصره، بغداد، آبادان، کرمانشاه، نفت شاه [نفت شهر]، اهواز، قشم، گناوه، بوشهر و تهران رفت و آمد می کرد و در سه نقطه نفت شاه [نفت شهر] و کرمانشاه [باختران] و اهواز دارای فرودگاه بود. پرواز در این سرویس غیر مرتب و مخصوص کارمندان و مربوط به حوائج شرکت بود و لوازم اداری و کارپردازی و پاکات تمبردار شرکت را حمل می کرد (۲۶). از شرکت های هوایی خارجی «لوفت هانزا» - «شرکت هواپیمائی شرق» متعلق به فرانسه - «ک، ال، ام» و «خط هوایی پادشاهی هلند» در دوره پیش از جنگ هم در ایران فعالیت داشتند. هواپیماهای لوفت هانزا بین کابل و تهران و برلن پرواز می کردند. باین ترتیب که هفته ای یک مرتبه بین برلن و تهران و دو هفته یک مرتبه بین تهران و کابل پرواز می نمودند. شرکت هواپیمائی شرق هم در ایتالیا، شامات، یونان، عراق، ایران، سیام، هند و هندوچین دارای شعبه بود و هر هفته مسافر و کالا و پست بین مارسی، بیروت، دمشق، سایگون و بالعکس حمل می کرد. هواپیمای این شرکت هفته ای یک مرتبه از راه بوشهر و جاسک بین مارسی و سایگون رفت و آمد می نمود و در ایران فرود می آمد و ضمناً در تمام خط سیر خود وقتی در ایران فرود می آمد پست ایران را نیز حمل می کرد. هواپیماهای شرکت برای دوازده نفر مسافر جای کافی داشت. هواپیمای شرکت (ک. ال. ام) هم منظم هفته ای سه مرتبه بین آمستردام و بطاویه از طریق جاسک رفت و آمد می نمود و در بوشهر برای بنزین گیری فرود می آمد. هواپیماهای این شرکت هم دوازده نفره بود (۲۷).

در مهر ماه ۱۳۱۰ برای اولین بار آموزشگاه خلبانی ایران در مهر آباد

۲۶- جغرافیای وزارت ص ۲۷۱.

۲۷- جغرافیای وزارت ص ۲۶۷-۲۷۱.

و آموزشگاه فنی هواپیمائی در دوشان‌تپه تأسیس گردید. در آموزشگاه خلبانی يك خلبان سوئدی سرپرستی داشت و چند تن خلبانان ایرانی نیز تدریس می‌کردند.

در سال ۱۳۱۲ با رسیدن هواپیماهائی که به انگلستان سفارش داده شده بود، اولین هنگ منظم نیروی هوائی با سه‌گردان پروازی و يك قسمت فنی در قلعه مرغی تشکیل شد. در سال ۱۳۱۴ کارخانجات مونتاژ (سوار کردن قطعات جدا) و ساختن قطعات ساده هواپیما در دوشان‌تپه تأسیس و ماشین‌آلات آن نصب شد. این کارخانه علاوه بر تعمیرات اساسی، با استفاده از قطعات و مواد اولیه مورد لزوم، موفق شد چند هواپیما بسازد و یا بعبارت بهتر سوار کند. این کارخانجات بنام شهباز نامیده شد (۲۸).

در سال ۱۳۱۵ دولت ایران با کمپانی ارفرانس و باندونگ هلندی موافقت کرد که با رعایت مقررات کنگره ۱۹۲۷ لاهه، بطور موقت هواپیماهای آنها در جنوب ایران فرود آیند و در عوض پست خارجه ایران را حمل نمایند (۲۹).

در اول مرداد ۱۳۱۷ نخستین هواپیماهای ساخت کارخانجات شهباز (که فوقاً ذکر شد) به پرواز درآمد (۳۰).

باشگاه خلبانی :

در سال ۱۳۱۸ باشگاه خلبانی ویابعبارت دیگر باشگاه ملی هواپیمائی یا باشگاه هوائی کشوری تشکیل شد و چون مورد علاقه دولت بود به ترتیب بود عده‌ای دختر و پسر را برای فراگرفتن فن خلبانی حاضر

۲۸- اطلاعات در یک ربع قرن ص ۱۶۴. در نیمه اسفند ۱۳۵۰ اعلام شد که برای تأسیس کارخانه مونتاژ هواپیما در فرودگاه مهرآباد دویست میلیون تومان سرمایه‌گذاری شده و نصب کارخانه روباتام است (کیهان ۸۵۸۶، ۵۰/۱۲/۵۰).

۲۹- تاریخ پست و تلگراف و تلفن ص ۳۱۶.

۳۰- اطلاعات در یک ربع قرن ص ۱۶۴.

کردند که بقول اطلاعات شماره آنها به ۱۱۲۹ نفر رسید و عده کثیری از آنان در آموزشگاه خلبانی تحت تعلیم و تربیت قرار گرفتند. باشگاه که به ادامه کار خود امیدوار بود سفارش ۵۰ هواپیما بخارج داد و سرمایه قابلی برای احتیاجات خود از قبیل احداث فرودگاه و ساختمان و ساختن آموزشگاه خلبانی اندوخت ولی پس از واقعه شهریور کارهای آن متوقف ماند (۳۱). در ۱۳۲۲ خط هوائی بین تهران و کرمانشاه [باختران] دائر گشت که هفته‌ای یکبار رفت و آمد می‌نمود. سال بعد آن خط را تا بغداد ادامه دادند و پست هوائی را بوسیله هواپیماهای وزارت پست و تلگراف و هوانوردان نظامی حمل و نقل می‌نمودند. در ۲۳ دیماه ۱۳۲۴ يك دسته ۲۶ نفری از اعضای فنی و اداری شرکت بزرگ هوائی امریکائی بنام «پان امریکن ایرویز» که برای مشاهده فرودگاههای دنیا مسافرت می‌کردند وارد تهران شدند و از ایستگاه هوائی مهرآباد بازدید نمودند تا گزارشی در خصوص آن تهیه کنند. ورود این عده مربوط به قراردادی بود که چندی پیش از آن میان ایران و آمریکا بسته شد که برطبق آن هواپیماهای تجارتي آمریکا می‌توانند موقتاً از فرودگاههای ایران استفاده نمایند (۳۲). و نیز در این سال پست هوائی هفته‌ای دوبار بعلاوه میان تهران و اصفهان و شیراز و بوشهر هم هفته‌ای یکبار حمل پست هوائی آغاز شد.

پس از برقراری صلح، بمناسبت توسعه ارتباطات و پیشرفت فن هواپیمائی خطوط هواپیمائی مختلف در ایران بوجود آمد و شرکت‌های

۳۱- در حال حاضر درآمد باشگاه هواپیمائی کشوری عبارتست از حمل و نقل پست‌های هوائی در داخل کشور و درآمد مختصری از پروازهای تفریحی و تعلیمی (اطلاعات در يك ربع قرن ص ۱۷۴) حمل و نقل پست بهوجب قراردادی که در سال ۱۳۲۸ میان باشگاه و وزارت پست و تلگراف منعقد شده بود در سراسر ایران بعهدۀ باشگاه هواپیمائی کشوری واگذار شده بود و باشگاه تا مدتی پست‌های هوائی را بوسیله هواپیماهای خود حمل می‌نمود... از لحاظ کمک مالی هم در سال ۱۳۳۰ سالانه ۲۰ میلیون ریال کمک دولت برای باشگاه بتصویب رسید. (اطلاعات ۸۸۷۶، ۴/۱۰/۳۴).

۳۲- مجله بانک ملی ایران ش ۷۹ ص ۵۱۶.

مهم خارجی در تهران نمایندگی دایر کردند. در سال ۱۳۳۶ بین دولت ایران و دولت پاکستان راجع به سرویس‌های حمل و نقل هوایی بازرگانی میان قلمرو دو دولت و ماوراء آنها موافقت نامه‌ای امضا شد و از روز چهارشنبه سوم اردیبهشت ۳۷ هم خط هوایی مستقیم تهران - لندن افتتاح گشت و کمپانی هوایی انگلیس بی - او - اسی هواپیمای جدید خود بنام «بریتانیا» را در این خط بکار انداخت (۳۳). در تاریخ ۲۶/۸/۳۷ اسناد قرارداد هوایی میان ایران و سوئیس در تالار وزارت امور خارجه طی تشریفات رسمی مبادله شد (۳۴).

فرودگاه مهرآباد :

در مرداد ۱۳۲۵ دولت لزوم تشکیل اداره‌ای بمنظور اجرای امور هواپیمائی و ساختمان فرودگاههای غیر نظامی را تشخیص داده اداره کل هواپیمائی کشوری را تأسیس نمود. و درباره احداث و تجهیز فرودگاههای کوچک و بزرگ و برقراری سرویس‌های هوائی اقداماتی بعمل آورد. از فرودگاههای مهم کشور نخست فرودگاه مهرآباد است و دیگر فرودگاه آبادان که هردو جنبه بین‌المللی است و بالطبع از فرودگاههای درجه اول. در مقام بعدتر فرودگاههای اصفهان - شیراز - تبریز - مشهد - اهواز - کرمانشاه [باختران] - کرمان و زاهدان است که در درجه دوم است (۳۵).

۳۳- اطلاعات ۹۵۸۶، ۱۶/۱/۳۷.

۳۴- اطلاعات ۹۷۶۵، ۲۶/۸/۳۷.

۳۵- عملیات ساختمانی فرودگاه مهرآباد در سال ۱۳۲۶ توسط وزارت دارائی آغاز گشت... ولی پس از چندی تعطیل شد. در ۱۳۲۹ عملیات ساختمانی دوآشیانه فلزی و توسعه خیابان پرواز و تاکسی‌روها توسط سازمان برنامه شروع گردید و پس از چهارسال یعنی در ۱۳۳۳ با صرف مبلغ ۶۲۵۰۰۰۰۰ ریال از برنامه عمرانی اول، پایان یافت. در ۱۳۳۲ ساختمان بنای نیمه‌تمام فرودگاه مهرآباد، پس از صرف مبلغ پنجاه و پنج میلیون ریال از طرف وزارت بقیه پاورقی در صفحه بعد

دنباله پاورقی از صفحه قبل

دارائی به‌وزارت راه تحویل گردید و از سال ۱۳۳۴ سازمان برنامه از محل اعتبارات برنامه دوم نسبت به تکمیل و اتمام ساختمان مزبور اقدام کرد (اطلاعات ۹۶۷۹، ۱۵/۵/۳۷). باین معنی که ابتدا روز دوم تیرماه ۱۳۳۴ جهت انجام مطالعات مهندسی و طراحی در فرودگاه مهرآباد و پنج فرودگاه کشوری دیگر بین سازمان برنامه و مؤسسه «براین کوهون» قراردادی امضاء و مبادله گردید. بموجب این قرارداد مهندسی و طراحی برای تکمیل ایستگاه هوائی مهرآباد و خیابانهای پرواز و همچنین ساختمان پنج فرودگاه کشوری در کرمانشاه، یزد، اصفهان، شیراز و آبادان به‌عهده مؤسسه فوق واگذار شد. این مؤسسه در بدو امر از طرف مشاورین بانک بین‌المللی به‌سازمان برنامه معرفی شد و گویا دارای سوابق و تجارب وسیعی در طراحی و مهندسی فرودگاهها بود و منجمله ساختمان فرودگاه بزرگ واقع در نزدیکی لندن از کارهای این مؤسسه است و از سال ۱۹۴۹ بعد قریب ده میلیون لیره انگلیسی تحت نظر این مؤسسه در این فرودگاه به‌مصرف توسعه تأسیسات رسیده است (ماهنامه سازمان برنامه س ۲ ش ۴ ص ۳۵). همچنین از اعتبارات برنامه عمرانی، ساختمان و توسعه خیابان اصلی پرواز تاکسی‌روها و توقفگاه جدید و محل پارکینگ انجام شد. تهیه نقشه فرودگاه و تصویب آن سه‌سال طول کشید و شرکت سوئدی سنتاب عهده‌دار ساختمان آن گشت. ساختمان فرودگاه مجهز به دستگاههای تهویه مطبوع و شفاژ است و در نوع خود از مجهزترین فرودگاههای بین‌المللی بشمار می‌رود. سطح زیربنای ساختمان اصلی این فرودگاه در حدود ده‌هزار متر مربع است و از قسمت وسط این ساختمان از مدخل عمومی مسافرین وارد سالن وسیعی به‌مساحت ۱۲۰۰ متر مربع می‌شوند... در این قسمت سالنهای جداگانه برای اطلاعات پست و تلگراف، تلفن عمومی، فروشگاه گل، کتاب و مجلات و سایر نیازمندیهای ضروری قراردارد. در سمت شمال سالن یک گیشه برای هریک از شرکت‌های هوائی اختصاص داده شده است... گمرک و تأسیسات مربوطه آن هم در قسمت شمالی سالن اصلی واقع شده است... برای تأمین آب و برق آن دو حلقه چاه عمیق‌کننده و چهار دستگاه مولد برق هریک بقدرت ۵۰۰ کیلووات تهیه شده است. هزینه کل کارهای مربوط به این فرودگاه از ۱۳۲۶ تا نیمه مرداد ۱۳۳۷ بالغ بر ۵۱۳ میلیون ریال بوده است که ۵۵ میلیون ریال آن توسط وزارت دارائی و ۴۵۸ میلیون ریال بقیه از طرف سازمان برنامه پرداخت گردیده است. از این مبلغ در حدود ۳۲۰ میلیون ریال خرج ابنیه و ماشین‌آلات و تأسیسات مربوط شده و بقیه به‌مصرف خیابانهای پرواز و غیره رسیده است. سطح کلیه طبقات بنای اصلی ۲۶۹۵۵ متر مربع و سطح کل ساختمانهایی که شده بود، ۳۱۶۵۰ متر مربع بود برای انجام کارهای برقی و مکانیکی فرودگاه که شامل دستگاههای نظارت عبور و ارتباطات هوائی و دستگاه رادیو و رادار و ترانسفورماتور می‌باشد... در حدود ۱۷۰ میلیون ریال صرف ویدین ترتیب فرودگاه مهرآباد با هزینه‌ای به‌مبلغ ۶۸۳ میلیون ریال تکمیل شده است. اما متأسفانه با همه این آراستگی‌ها و هزینه‌ها ۱۶ سال بعد سقف آن بر سر مردم فرودآمد (۵۳۹/۱۴) و ۱۶ تن کشته و عده‌ای زخمی برجای گذاشت و کسی هم تعقیب نشد.

با افتتاح فرودگاه مهرآباد در ساعت ۶ بعد از ظهر روز شنبه ۱۴ مرداد ۱۳۳۷ (۳۶) اولین هواپیماهای جت ملخ‌دار شرکت واحد هواپیمائی ایران و پارس هم به پرواز درآمد و بدین ترتیب خط هوائی جدید این شرکت افتتاح گردید.

فرودگاه تبریز :

عملیات ساختمانی این فرودگاه در سال ۱۳۴۴ شروع شد (۳۷).

۳۶- مجله رادیو ش ۲۴.

۳۷- بدین معنی که ساعت ۱۰ بامداد روز ۲۵ اسفند ۴۴ اولین کلنگ تأسیسات فرودگاه مزبور که يك فرودگاه بین‌المللی است به زمین زده شد. طول باند این فرودگاه قریب ۴ کیلومتر عرض آن ۴۵ متر است در تأسیسات جدید يك تاکسی‌رو و دو پارکینگ برای هواپیماهای ارتشی و کشوری هریک به مساحت ۳۱۰۰۰ متر مربع و يك دستگاه ساختمان اصلی شامل دو طبقه جمعاً به مساحت ۶۰۰۰ متر مربع زیر بنا مشتمل بر سالن‌های متعدد، محل معینی برای پارکینگ اتومبیل‌ها و يك جاده فرعی با نظارت سازمان برنامه و با هزینه ۳۰۰۰۰۰۰۰ ریال ساخته شده است (اطلاعات ۱۱۹۳۵، ۱۲۲۸۴۴).

بمنظور جلوگیری از صدا و نفوذ سرما و همچنین یکنواختی حرارت در داخل ساختمان کلیه درها و پنجره‌های مشرف به خارج ساختمان دارای دو جدار شیشه می‌باشد. ضلع شرقی ساختمان عبارتست از قسمت مجهزی برای پروازهای داخلی، دفتر پست و تلگراف و تلفن، و پاسگاه پلیس انتظامی. ضلع غربی ساختمان شامل سه طبقه (زیرزمین، هم‌کف، و طبقه فوقانی) است که تأسیسات شوقاز در زیرزمین است و طبقه هم‌کف که از نظر وسعت سه برابر ضلع شرقی است به امور مسافرت و پروازهای خارجی اختصاص دارد و علاوه بر ساختمان ترمینال جدید دارای ساختمانهای دیگری نظیر آتش‌نشانی، موتورخانه برق، تلمبه‌خانه آب، ساختمان هواشناسی و ساختمان خدمات مسافرین داخلی است. باند اصلی بطول ۳۸۴۰ متر برای استفاده هواپیماهای بزرگ و سنگین مانند بوئینگ ۷۰۷ و مشابه آن قابل استفاده است. برای احداث باندهای پرواز و تاکسی‌روها و محوطه‌های توقف و ساختمانها و تأسیسات مبلغ ۳۴۰۰۰۰۰۰۰ ریال خرج شده که از این مبلغ فقط نزدیک به ۶۰ میلیون ریال هزینه احداث ساختمان ترمینال جدید گردیده است. کلیه باندهای پرواز و تاکسی‌روها و محوطه‌های توقف هواپیماهای نظامی و کشوری و ساختمانهای مذکور با کوشش مهندسان ایرانی و بوسیله شرکت ساختمانی مالاوی و با نظر مهندسین مشاور «ریدر و همکار» ساخته شده است (کیهان ۷۸۱۱، ۱۴۸۵۱۴) محل دنباله پاورقی در صفحه بعد

فرودگاه آبادان :

در آبادان عملیات اجرائی در مورد طرح تکمیل ترمینال و تجهیز فرودگاه آغاز شد و تا اواخر اردی‌بهشت ۴۸ متجاوز از ۸۰ درصد از کارهای ساختمانی و نصب تأسیسات خاتمه یافته بود و قرار بود در این فرودگاه تازه‌ترین وسایل و تجهیزات از قبیل حرارت مرکزی و تهویه مطبوع نصب شود. اقدامات لازم در مورد محوطه‌سازی - پارکینگ و حصارکشی انجام گیرد (۳۸).

فرودگاه در ۵ کیلومتری شهر و به وسعت ۷۳۹ هکتار است و در آن علاوه بر ساختمان اصلی، يك ساختمان تشریفات (وی. آی. پی) يك ساختمان مخصوص سرویس پذیرائی هواپیمائی ملی هم ساخته شده است. (اطلاعات ۱۲۴۳۵، ۲۲۴۸۲۲، ۱۲۴۳۲ و ۴۶۸۸۱۸).

۳۸- طول باند فرودگاه آبادان قریب ۳۰۰۰ متر و عرض آن ۴۵ متر است. ساختمان ترمینال در دو طبقه است و مساحت تقریبی زیر بنا حدود ۸۰۰۰ متر می‌رسد و مقرر شده بود که بلافاصله پس از عملیات ساختمانی به نصب تأسیسات و دستگاههای مخابراتی فرودگاه پرداخته شود و شبکه مخابراتی و برج مراقبت فرودگاه بوسیله کارشناسان هواپیمائی کل کشور تکمیل گردد (کیهان ۷۷۳۷، ۲۲۴۸۲۰).

علایمات مربوط به ایجاد تأسیسات روشنائی تاکسی‌روها، توقف‌گاهها، باند اصلی فرودگاه بین‌المللی آبادان در تیر ۱۳۴۴ پایان یافت و تحویل موقت گردید. علاوه بر چراغها يك نورافکن دوار بسیار قوی برای هدایت هواپیماها به فرودگاه و همچنین يك دستگاه نورافکن ابرسنج و تعدادی چراغهای جهت‌یاب و بادنما در محوطه فرودگاه نصب گردیده است. تأسیسات روشنائی فرودگاه از برق [سد دن] استفاده می‌کند ولی چهارموتور ژنراتورها هریک بقدرت ۲۵۰ کیلو ولت آمپر در محوطه فرودگاه نصب گردیده که چنانچه بعلی برق سد قطع شود بطور اتوماتیک در ظرف ۱۵ ثانیه موتور ژنراتورها بکار افتاده برق فرودگاه را تأمین می‌کنند. هزینه اجرای پروژه تأسیسات روشنائی فرودگاه آبادان حدود ۶۰ میلیون ریال و از محل اعتبارات عمرانی سازمان برنامه پرداخت شده است (اطلاعات ۱۱۷۱۹، ۱۲۴۸۱۲).

فرودگاه رشت:

فرودگاه رشت دارای وسایل روشنائی چراغهای باند برای پروازهای شب و وسایل مخابراتی و هدایت هواپیماست (۳۹).

فرودگاه رضائیه [ارومیه]:

در نیمه اول شهریورماه ۴۵ بنای آن آغاز شد مساحت کل محوطه فرودگاه پانصد هزار و محوطه ترمینال آن ۶۰۰۰ متر مربع می باشد (۴۰).

در تاریخ ۱۳ اسفند ۱۳۳۷، با پرواز کومت ۷۷۰ تنی چهار موتور جت بی. او. ا. سی. از فرودگاه تهران، اولین سرویس هوائی جت بی. او. ا. سی در ایران آغاز شد (۴۱).

۳۹- طول باند فرودگاه رشت ۲۱۰۰ متر و عرض آن ۴۵۰ متر از نوع اسفالتی است و هواپیماهای بزرگ می توانند از روی آن پرواز کنند. سالون آن مشتمل است بر قسمت های اداری و فنی و دفاتر مخصوص شرکت های هواپیمائی و غرفه های متعدد و تشکیلات قرنطینه و قسمت پذیرائی مخصوص. تأسیسات و ساختمانهای فرعی فرودگاه عبارتست از آتش نشانی، مرکز سرویس پذیرائی مسافران، موتورخانه و منبع آب (کیهان ۷۸۲۹، ۴۸۶۱۴).

۴۰- برای فرودگاه رضائیه [ارومیه] باندی بطول ۳۳۵۰ متر و بدعرض ۶۰ متر در نظر گرفته شده و جمع کل هزینه آن ۱۷۳ میلیون ریال برآورد شده بود که در سه طبقه ساخته شود و بزرگترین هواپیمای جت بتواند در آن فرود آید (اطلاعات ۱۲۰۷۲، ۴۶۶۱۴). پس از اتمام، ساختمان بنا دو طبقه از کار درآمد که در طبقه اول سالنی بنا شده که گنجایش متجاوز از دویست نفر دارد و در طبقه دوم قسمت اداری و دفاتر شرکت های هواپیمائی مسافربری قرار گرفته است. سطح زیربنای ساختمان ترمینال قریب ۴۰۰ متر مربع است. در اطراف آن اقدام به محوطه سازی و چمن و گل کاری شده است. برای توقف اتومبیل ها... محلی در خارج از ساختمان ترمینال در نظر گرفته شده که گنجایش صد اتومبیل دارد. تمام محوطه خارج با چراغهای بزرگ مجهز شده و با نصب چند نورافکن بزرگ روشنائی قسمت ترمینال و پارکینگ هواپیماها در شب تأمین گردیده است... هزینه کل این ساختمان فرودگاه بالغ بر ۲۵۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال بوده که از محل اعتبارات عمرانی کشور پرداخت گردیده است (کیهان ۷۸۶۹، ۴۸۷۲۰). در این فرودگاه دستگاه مخصوصی برای هدایت هواپیماهای بین المللی نصب شده است (اطلاعات ۹۱۸۱، ۳۵۹۸).

۴۱- اطلاعات ۹۷۸۶، ۳۸۱۱۵.

در تاریخ ۳۷۸۲۶ اسناد قرارداد هوائی بین ایران و سوئیس در تالار وزارت امور خارجه مبادله شد (۴۲) و در روز شنبه ۱۴ آبان ۳۷ خط هوائی تهران - بروکسل افتتاح یافت (۴۳).

در سال ۱۳۴۹ قرار بود که فرودگاههای تهران، آبادان، اصفهان، شیراز، تبریز، رشت، رضائیه [ارومیه]، کرمان، یزد، بندرعباس، بندرلنگه، زاهدان، بندر بوشهر، سنندج، اهواز، رامسر، بابلسر، مشهد و بیرجند با دستگاههای رادار مجهز شود. این دستگاهها پرواز هواپیماها را در هنگام پرواز از فرودگاه، تا هنگام نشستن در فرودگاه مقصد، زیر نظر خواهد داشت. بعلاوه ضمن نصب و تقویت دستگاههای بی سیم، در نظر بود جدیدترین وسایل هدایت هواپیما در فرودگاههای مزبور نصب شود... برای ازدیاد ظرفیت فرودگاه مهرآباد صد میلیون تومان پیش بینی شده و باند پارکینگ هواپیما دو برابر خواهد شد. اکنون فرودگاه مهرآباد بطور تقریب در هر ۵ دقیقه ظرفیت پذیرش يك هواپیما را دارد... در طرح جدید، فرودگاه مهرآباد برای فرود آمدن هواپیماهای مسافربری مافوق صوت آماده خواهد شد و به همین منظور طول باندهای فرودگاه مهرآباد افزون می گردد. این افزایش بطرف شرق تهران خواهد بود (۴۴).

فرودگاه کرمان:

در نیمه دوم آذر ۴۴ ساختمان آن آغاز شد (۴۵).

فرودگاه بندرعباس:

این فرودگاه در محوطه های به وسعت دو میلیون متر مربع احداث و

۴۲- اطلاعات ۹۷۸۶، ۳۸۱۱۵.

۴۳- اطلاعات ۹۷۶۹، ۳۷۹۹۱.

۴۴- کیهان ۸۰۱۰، ۴۹۱۱۶.

۴۵- طول باند اصلی فرودگاه، ۲۹۰۰ و عرض آن ۴۵ متر است و ساختمان آن ۲۰۷۰ متر زیر بنا دارد و در آن قسمت های عمومی پرواز، اداری، رستوران، حرارت مرکزی و تهویه و امثال این لوازم در نظر گرفته شده است (اطلاعات ۱۱۸۵۸، ۴۴۹۹۲۵). ساختمان فرودگاه بین المللی زاهدان نیز در نیمه دوم بهمن ۴۵ آغاز گشت (اطلاعات ۱۲۲۰۶، ۴۵۱۱۲۴).

در شمال شرق بندرعباس و نزدیک دریا واقع شده و از نوع درجه ۲ بین‌المللی است (۴۶).

فرودگاه اصفهان :

این فرودگاه در سال ۱۳۳۴ تمام و مراسم افتتاح آن در آذرماه آن سال انجام شد (۴۷).

۴۶- برای باند این فرودگاه سه هزار و هفتصد متر طول در نظر گرفته شده و عرض آن بر طبق استاندارد بین‌المللی ۴۵ متر خواهد بود و با ایجاد این باند بزرگترین هواپیماهای مسافربری معمولی در خطوط جهان قادر خواهند بود در این فرودگاه بزمین بنشینند و یا از آن به پرواز درآیند. ساختمان ترمینال این فرودگاه هم قرار بود از دو طبقه تشکیل شود و مجهز به تأسیسات شوفاژ و تهویه مطبوع باشد. در حال حاضر (۱۳۴۸ ش) قریب ۵۰ درصد از کارهای ساختمانی ترمینال و باند انجام یافته و برای مسافرت هوایی به بندرعباس هم یک فرودگاه درجه دو مورد استفاده است که البته چندان مجهز به وسایل فنی نیست (کیهان ۰۷۷۳۷، ۲۰۲۸، ۴۸) هزینه اجرای طرح آن در حدود ۴۷۰ میلیون ریال برآورد شده که ۳۳۰ میلیون ریال آن به مصرف باند خواهد رسید و ۱۴۰ میلیون ریال صرف ایجاد ترمینال و سایر تأسیسات فرودگاه خواهد شد. (اطلاعات ۱۲۷۳۶، ۱۹، ۴۷۸، ۴۷) این فرودگاه در بهمن ۴۸ با هزینه بیش از ۳۰۰ میلیون ریال آماده استفاده شد و این مبلغ از محل اعتبارات عمرانی برنامه چهارم پرداخت شده است. برای فرودگاه دو ساختمان ترمینال در نظر گرفته شده یکی برای پروازهای داخلی و دیگری جهت پروازهای بین‌المللی و این دو ترمینال قریب ۵۰۰۰ متر زیربنا خواهد داشت. گنجایش سالن پرواز داخلی ۱۵۰۰ نفر و سالن بین‌المللی قریب ۵۰۰ نفر است (کیهان ۷۹۵۳، ۱۱، ۴۸۱۱) باقیمانده محوطه فرودگاه یک میلیون متر مربع و طول باند آن ۳۶۰۰ متر است.

۴۷- اعتباری به مبلغ ۱۷۷۰۰۰۰۰۰ ریال برای ساختمان باندی بطول ۲۵۰۰ متر و عرض ۴۵ متر که اسفالت هم بشود تأمین گردیده و در ساختن این فرودگاه از طرف وزارت راه نیز همکاری بعمل آمده بود و در این فرودگاه وسایل رادیویی جدید برای بهبود رشته ارتباطات هوایی و همچنین ارتباطات خود شهر نیز نصب شده است بطوریکه بزرگترین هواپیما می‌تواند در آن فرودآید (اطلاعات ۸۸۶۸، ۲۶، ۳۴۹۹).

در تاریخ ۵ شهریور ۳۷ فرودگاه اصفهان که کارهای ساختمانی آن پایان یافته بود از طرف سازمان برنامه بطور موقت تحویل داده شد. این فرودگاه بهنگام تحویل دارای ۲۷۲۵ متر خیابان برای پرواز و فرود آمدن هواپیماهای بزرگ و محل مخصوص تاکسی‌رو دنباله پاورقی در صفحه بعد

اجرای عملیات تکمیلی باند فرودگاه اصفهان در دی‌ماه ۳۷ پایان یافت و با تکمیل باند فرودگاه مزبور هواپیماهای بزرگ جدید نیز توانستند در این فرودگاه فرود آیند. طول باند مزبور ۲۷۰۰ متر می‌باشد (۴۸)

فرودگاه کرمانشاه [باختران]:

این فرودگاه در فاصله ده کیلومتری شهر در قطعه زمینی به مساحت ۱۸۰ هکتار احداث شده است (۴۹).

فرودگاه یزد :

ساختمان این فرودگاه که در نه کیلومتری یزد قرار دارد در اواخر

بقیه پاورقی از صفحه قبل

و میدان توقفگاه و ساختمان کابل بود. هزینه ساختمان خیابانهای پرواز و محل توقفگاه و تاکسی‌روها ۲۳ میلیون ریال شده بود. تکمیل فرودگاه مزبور از لحاظ وسایل مخابراتی و دستگاههای ارتباطی و کنترل هواپیما در ظرف شش‌ماه پیش‌بینی شده بود (اطلاعات ۹۶۹۷، ۶، ۳۷۶۰)

۴۸- (اطلاعات ۹۸۱۴، ۲۳، ۳۷۱۰) (۳۷)

۴۹- باند فرودگاه کرمانشاه [باختران] بطول ۲۷۰۰ و بعرض ۴۵ متر خواهد بود. فرودگاه و باند مزبور از نظر طبقه‌بندی از نوع درجه دو است. در این فرودگاه دو نوع ساختمان پیش‌بینی شده است. یکی عمارت ترمینال یعنی قسمت مربوط به مسافران و انجام عملیات مسافرتی هوایی و دیگری ساختمان مخصوص تأسیسات و دستگاههای فنی که زیربنای آن دو مجموعاً ۱۵۰۰ متر در نظر گرفته شده است و ساختمان‌ها نیز دو طبقه خواهد بود... برج مراقبت فرودگاه در ساختمانی احداث می‌شود که تا سطح زمین ده متر ارتفاع دارد و مساحت آن در حدود ۲۵ متر مربع خواهد بود و به‌آخرین وسایل و دستگاههای مخابراتی مجهز خواهد شد که در حدود ۲۰۰ میلیون ریال خرج خواهد داشت (اطلاعات ۱۲۴۷۱، ۱۱، ۴۶۱۰) دستگاه هدایت هواپیماهای این فرودگاه در اوایل مهر ۳۷ افتتاح شد. این دستگاه با کمک فنی و همکاری اداره اصل ۴ نصب و هزینه آن بالغ بر ۱۲۱۶۰۰۰۰ ریال شده بود. نور چراغی که بر روی آنتن دستگاه نصب شده هنگام شب از مسافت ۱۵۰ کیلومتری دیده می‌شود (اطلاعات ۹۷۲۶، ۱۰، ۳۷۷۱) (۳۷)

سال ۴۴ آغاز شد و در شهریور سال ۴۷ پایان یافت (۵۰).

اکنون اقدامات دیگری در زمینه ساختن فرودگاهها و تجهیز آنها انجام و اعتباراتی که منظور شده و یا به مصرف رسیده است ذکر می شود: چنانکه گفتیم در برنامه سوم برای احداث، توسعه و تکمیل فرودگاهها سه هزار میلیون ریال اختصاص داده شده بود... و اقداماتی برای تکمیل فرودگاه مهرآباد، آبادان، شیراز و اصفهان و فرودگاه بوشهر که در برنامه دوم شروع شده بود بعمل آمد... و قراردادهای مطالعه و نظارت ده فرودگاه تبریز - رضائیه [ارومیه]، زاهدان، یزد، کرمان، رشت، بندرعباس، همدان، کرمانشاه [باختران] و سنندج که قرار بود در برنامه سوم ساخته شود و تهیه نقشه کلی (۵۱) مهرآباد با چهار مهندس مشاور بسته شد و تا سال ۱۳۴۳ پنجاه درصد مطالعات مربوط به این فرودگاه انجام (۵۲) و برای امور مذکور در فوق اعتباراتی بشرح زیر منظور شده بود (۵۳).

۵۰- هزینه ساختمان و تأسیسات این فرودگاه جمعاً بالغ بر ۱۴۵۰۰۰۰۰ ریال شده است که از این مبلغ ۱۱۸۰۰۰۰۰۰ ریال صرف ساختمان باند فرودگاه و ترمینال و توقفگاه و سایر تأسیسات هوایی گردیده است. طول باند این فرودگاه ۲۶۰۰ متر و عرض آن ۴۵ متر است و میدان توقف آن گنجایش پذیرش هشت هواپیما را دارد. قرار است بزودی وسایل روشنایی باندهم تکمیل شود که شب و روز هواپیما بتواند در این فرودگاه فرودآید و برای پروازهای شب آماده گردد.

51- MASTER PLAN

۵۲- از کتاب کوشش‌های یکساله ۱۳۴۳ نشریه وزارت اطلاعات ص ۱۰۵.

۵۳- نظارت امور و اتمام باقی مانده کارهای فرودگاههای مهرآباد، اصفهان، آبادان، شیراز و تسطیح محوطه آبی. ال. اس. در فرودگاه مهرآباد و اتمام کارهای ساختمانی و الکتریکی فرودگاههای فوق: ۷۵۳۰۰۰۰۰ ریال. اتصال شبکه برق به فرودگاه مهرآباد ۴۰۰۰۰۰۰ ریال. توسعه فرودگاه شیراز از راه تأمین آب، توسعه و تقویت باند و توقفگاه تاکسی‌رو، توسعه ساختمان و تغییرات اساسی ساختمانهای فرعی و تکمیل وسایل و تجهیزات ۵۵۱۷۶۰۰۰ ریال. فرودگاه رامسر ۱۶۳۰۵۴۴۰۰۰ ریال. ساختمان ترمینال آبادان به مساحت تقریبی ۸۰۰۰ متر زیربنا، تأسیسات حرارت مرکزی و تهیه مطبوع. محوطه‌سازی دنباله پاورقی در صفحه بعد

بعد از جنگ بین‌الملل دوم که امور هواپیمائی در جهان توسعه بسیار یافت، شرکت‌های مهم هواپیمائی خارجی، شعباتی در تهران دایر نمودند و دولت ایران نیز با تأسیس هواپیمائی ملی (هما) خود را همگام با آنان ساخت. از ایرانیان، نخستین کسی که به تأسیس هواپیمائی مسافربری و باربری پرداخت، رضا افشار بود که شرکت هواپیمائی ایران را تشکیل داد و بعداً هواپیمائی ملی دنباله کار او را گرفت. ★ در دیماه ۱۹۳۹ نیز، شرکت هواپیمائی پارس که یک شرکت سهامی

بقیه پاورقی از صفحه قبل

و پارکینگ... هزینه آزمایشگاه ۸۶۹۶۴۰۰۰ ریال. تکمیل فرودگاه مهرآباد ۷۲۶۳۲۰۰۰ ریال. ساختمان و تجهیزات فرودگاه نوشهر ۱۴۳۸۳۸۰۰۰ ریال. ساختمان ده فرودگاه در کرمان، یزد، رضائیه، تبریز، رشت، بندرعباس، زاهدان، همدان، کرمانشاه [باختران]، سنندج مشتمل بر: کارهای ساختمانی باند توقفگاه، تاکسی‌رو، راههای فرعی، محوطه‌سازی، حصارکشی، زه‌کشی، عمارت ترمینال، ساختمانهای فرعی، تجهیزات مربوطه تأمین آب، برق، تلفن، خرید زمین، هزینه آزمایشگاه، حق‌النظر مهندسی مشاور، روشنایی فرودگاه، وسایل موتوری ۱۳۹۲۶۷۰۰۰ ریال.

خرید اراضی و اعیانی فرودگاه نوشهر ۲۵۰۰۰۰۰ ریال. ساختمان فرودگاه اهواز ۷۴۳۰۰۰۰ ریال. تکمیل شبکه ارتباطی هوایی سنتو، نگهداری و سرویس دستگاههای جدیدالتأسیس و تکمیل ایستگاهها از نظر ساختمان و وضع نواقص دستگاههای هوایی و هدایت هواپیما ۱۰۰۰۹۷۰۰۰ ریال. تعمیر فرودگاه کرمان، زاهدان... توسعه فرودگاه رضائیه [ارومیه]، عملیات تکمیلی فرودگاه اصفهان ۱۴۱۷۰۱۰۰۰ ریال. نگهداری تأسیسات جدید سنتو و تکمیل و نصب دستگاههای هوانوردی ۱۵۰۳۶۰۰۰ ریال. مطالعه فرودگاهها برای شهرهای مهم کشور ۲۰۳۴۲۰۰۰ ریال (گزارش واصل نگردید) مطالعه یازده فرودگاه، انتخاب محل ده فرودگاه و تهیه پروژه‌های مربوط و تهیه ماسترپلان فرودگاه مهرآباد ۸۲۰۰۸۰۰۰ ریال (درمورد کارهای انجام شده گزارش واصل نگردیده است) از مجموعه گزارش عملیات عمرانی برنامه سوم پایان سه ماهه اول سال ۱۳۴۵ ص ۳۲۰ و ۳۲۶).

★ مدیریت شرکت هواپیمائی ایران «آلن باری» نایب رئیس سابق شرکت هواپیمائی غرب و شرکت هواپیمائی کالیفرنیا و شرق نزدیک بود که در مهر ۳۴ باین سمت منصوب شد (اطلاعات ۸۸۰۰، ۱۵۷۱۵۰۳۴) و اولین پرواز خارج از ایران آن شرکت در تاریخ ۲۲ آبان ۳۸ انجام شد و هواپیمای آن شرکت مسافر بمقصد بغداد حمل نمود. (اطلاعات ۹۱۶۷، ۲۲۸۰۳۵)

ایرانی و تمام سهام آن متعلق به ایران بود تشکیل گردید (۵۴). در اسفند ۱۳۳۵ دولت به منظور بسط فعالیت شرکتهای هواپیمائی کشور، لازم دید که با دو شرکت هواپیمائی ایران و پارس وارد مذاکره شود و مقدمات همکاری دو شرکت و تأسیس شرکت هواپیمائی واحدی را فراهم سازد و متعاقب آن شرکت واحد هواپیمائی (متشکل از شرکت هواپیمائی ایران و شرکت هواپیمائی پارس) در تاریخ ۳۸۱۲۶ تشکیل شد و لایحه تأسیس آن بتصویب رسید (۵۵).

هما (هواپیمائی ملی ایران) - هما:

در ۵ اسفند ۱۳۴۰ کار خود را آغاز کرد و در همان تاریخ شرکت مزبور (شرکت سهامی هواپیمائی ملی ایران) بمدت نامحدود به ثبت رسید. پنجاه درصد سهام آن متعلق به دولت است، نود درصد متعلق به افراد و ۴۱ درصد به دو شرکت هواپیمائی ایران و پارس و مع هذا بین شرکت هواپیمائی ملی و شرکت هواپیمائی ایران در همان بدو تأسیس

۵۴- ابتدا به منظور آزمایش یکی از جت‌های بوئینگ ۷۰۷ شرکت سابق را بمدت شش ماه اجاره کرد. خط پرواز هواپیماهای شرکت مذکور تهران، پاریس، بروکسل، ژنو، لندن بود و پرواز تهران، پاریس و ژنو بدون توقف‌های مکرر و به طور مستقیم صورت می‌گرفت. (اطلاعات ۱۰۳۴۸، ۳۹۹۲۲).

در آن تاریخ شرکت هواپیمائی ایران دو هواپیمای چهار موتوره، دو هواپیمای بزرگ دو موتوره و شش هواپیمای دو موتوره «داکوتا» و دو هواپیمای دو موتوره «داو» در اختیار داشت و شرکت هواپیمائی پارس نیز دو هواپیمای چهار موتوره. پس شرکت تازه چهارده فروند هواپیما می‌داشت و سه فروند هواپیمای توربینی نیز قرار بود از دولت به اقساط طویل‌المده خریداری کند (اطلاعات ۹۲۶۳، ۳۵۱۲۱۳). در آغاز بهمن ۴۸ هواپیمائی ملی ایران دارای دو جت بوئینگ ۷۰۷ و سه جت بوئینگ ۷۲۷، چهار هواپیمای چهارموتوره و ۵ هواپیمای دو موتوره ملخدار بود (کیهان ۷۹۵۶، ۴۸۱۱۱۵).

۵۵- اطلاعات ۹۸۸۶، ۳۸۱۲۶.

اختلاف بروز کرده بود (۵۶). در بسیاری از کارهای اداری و فنی شرکت هواپیمائی ملی از ایرانیانی استفاده می‌شود که تحصیلات خود را در رشته‌های مختلف فنی و اداری هواپیمائی در خارج به پایان رسانیده‌اند... آموزش ضمن خدمت که روزهای پنجشنبه هر هفته برای کارمندان هما ترتیب یافته سطح معلومات آنها را بالا برده است. بامداد روز ۱۳ تیرماه ۱۳۴۴ اولین پرواز جت هواپیمائی ملی ایران به اروپا انجام گردید و بهمین منظور روز قبل از آن اولین هواپیمای جت مزبور وارد فرودگاه مهرآباد گردید و به مقامات ایرانی تحویل داده شد (۵۷).

۵۶- ۱۰۷۶۰، ۴۱۱۲۷.

هما اکنون دارای چهار جت بوئینگ ۷۲۷ است که علاوه بر پروازهای مرتب به کشورهای اروپائی و آسیائی، مراکز عمده مملکتی چون مشهد، آبادان، شیراز، تبریز را با جت به کشورهای اروپائی متصل ساخته است... بعلاوه قرارداد خرید دو جت بوئینگ ۷۰۷ دیگر نیز امضا گردیده است).

۵۷- اطلاعات ۱۱۷۲۰، ۴۴۴۱۳.

در اوایل آبان ۳۸ سرویس مسافربری هوائی بین بوشهر و شیخ‌نشین قطر افتتاح شد. بهای بلیط هواپیما در این خط ۲۳۰۰ ریال تعیین شده بود (اطلاعات ۱۰۰۵۲، ۳۸۸۱۱) و از ۴۷۸۲۸ نیز شرکت هواپیمائی ملی ایران پروازهای جت به شیخ‌نشین دوبی را آغاز کرد (اطلاعات ۱۲۷۴۵، ۴۷۸۲۹) صبح پنجشنبه ۲۱ مرداد ۴۴ نیز اولین پرواز بوئینگ ۷۲۷ شرکت هواپیمائی ملی ایران به کابل انجام گرفته بود (اطلاعات ۱۱۷۵۴، ۴۴۴۲۳) و باین مناسبت نیم ساعت پیش از روز یکشنبه دوم آبان ۴۴ سی و پنج نفر از شخصیت‌های سیاسی و اجتماعی و اقتصادی افغانستان بدعوت هواپیمائی ملی ایران وارد تهران شدند (اطلاعات ۱۱۸۱۶، ۴۴۴۸۳) روز ۱۳ فروردین ۴۵ اولین هواپیمای شرکت هواپیمائی ژاپن در فرودگاه مهرآباد بزمین نشست (اطلاعات ۱۱۹۴۳، ۴۵۱۱۴) در خرداد ۴۵ هواپیمائی ملی دو هواپیمای جت بوئینگ ۷۲۷ خریداری کرد و قرار بود که این دو هواپیما یکی در تیرماه و دیگری در مهرماه آن سال تحویل داده شود و آنگاه در هفته سه پرواز به لندن و دو پرواز به پاریس و دو پرواز به استانبول انجام گردد (اطلاعات ۱۱۹۹۶، ۴۵۳۱۷) در ۱۱ خرداد ۴۵ خط هوائی تهران - بمبئی افتتاح شد و در ساعت ۱۱ و نیم روز شنبه ۱۱ مرداد ۴۵ اولین پرواز هواپیمای جدید بوئینگ ۷۲۷ شرکت هواپیمائی ملی ایران به استانبول افتتاح شد (اطلاعات ۱۲۰۱۷، ۴۵۴۱۲) و در همان تاریخ اولین خط هواپیمای ملی میان تهران و لندن دنباله پاورقی در صفحه بعد

در سال ۱۳۴۹ شرکت هواپیمائی دوم ایران بنام «پارسار» در تهران تشکیل شد و از آذر آن سال فعالیت خود را با هواپیما آغاز کرد. هواپیمای شرکت ظرفیت هفت نفر را داشت. نحوه فعالیت به این ترتیب معین شده است که از مراکز استانها مسافر به مراکز شهرستانهای همان استان حمل خواهد کرد. قیمت بلیط براساس هر کیلو ۴ ریال و قیمت هواپیمای خریداری شده در حدود یک میلیون و سیصد هزار تومان است. این شرکت ابتدا در خراسان شروع به فعالیت کرد (۵۸).

بقیه پاورقی از صفحه قبل

گشایش یافت. (اطلاعات ۱۲۰۱۶، ۴۵۴۱۱) در اردیبهشت ۴۶ هواپیمائی ملی ایران قرارداد خرید دو فروند دیگر هواپیمای جت بوئینگ ۷۲۷ را منعقد ساخت که در زمستان و بهار بعد تحویل شود (اطلاعات ۱۲۲۶۶، ۴۶۲۱۱) و در شب دوشنبه ۲ بهمن ۴۶ یکی از آن هواپیماها در فرودگاه مهرآباد بزمین نشست و دومی را قرار بود یکماه بعد تحویل دهند (اطلاعات ۱۲۴۹۲، ۴۶۱۱۱۲) در اوایل مرداد ۱۳۴۷ با پرواز نخستین جت بوئینگ ۷۲۷ هواپیمائی ملی ایران به مشهد خط هوائی جت بین تهران، مشهد گشایش یافت. برنامه از این قرار بود که هفته‌ای هفت پرواز جت و دو پرواز با هواپیمای چهار موتوره به مشهد انجام می‌شد (اطلاعات ۱۲۶۵۱، ۴۷۵۱۰) و از روز ۱۳ مرداد یک خط هوائی جت میان تبریز و تهران بطور روزانه دایر گردید که قیمت بلیط یکنفره آن بالغ بر ۱۲۵۰ ریال بود (اطلاعات ۱۲۶۴۸، ۴۷۵۰۷). این هواپیمای جت قبلاً به آبادان و شیراز و اصفهان هم رفته بود (اطلاعات ۱۲۶۵۱، ۴۷۵۱۰). در ۱۳۴۵ به موجب توافقی که میان دولت ایران و ایتالیا بعمل آمد، از این پس هواپیمائی ملی ایران اجازه یافت که بهرم و سایر شهرهای اروپا و آسیا که در مسیر هواپیمائی ملی ایران باشد بار و مسافر حمل نماید. (اطلاعات ۱۲۰۹۱، ۴۵۷۶۶) در ساعت ۶ بعد از ظهر روز ۱۳ تیر ۱۳۵۰ اولین فروند جت بوئینگ ۷۳۷ هواپیمائی ملی ایران در فرودگاه مهرآباد بزمین نشست... این هواپیما بنام بیستون نامیده شد. (کیهان ۸۳۸۷، ۵۰۴۱۲) در اردیبهشت ۴۸ خط هوائی مستقیم آبادان، اروپا گشایش یافت (کیهان ۷۷۳۲، ۴۸۲۱۵) و در تاریخ ۴۸۱۲۲۳ پرواز مجدد جتهای هما به دوی و دها آغاز گردید (کیهان ۸۰۱۱، ۴۹۱۰۷).

۵۸- کیهان ۸۲۱۱، ۴۹۹۰۹ و ۸۲۲۳، ۴۹۹۰۴.

یک فرودگاه بین‌المللی دیگر :

در نظر است که یک فرودگاه بین‌المللی دیگر در جنوب تهران (بین قم - ساوه - تهران) در زمینی بمساحت ۳۰ کیلومتر مربع احداث گردد (۵۹).

هواپیمائی کل کشوری ضمن انعقاد قرارداد با یک کنسرسیوم خارجی برای تجهیز کامل فرودگاه کشور اقدام نموده است (۶۰).

۵۹- نقشه برداری از زمینهای موردنظر انجام شده و سطحی که مورد استفاده فرودگاه قرار خواهد گرفت حدود ۳۵ کیلومتر مربع است. پیش‌بینی می‌شود که فرودگاه جدید بیش از بیست کیلومتر از تهران فاصله نداشته باشد... این فرودگاه را یک شاهراه چهارباندی به تهران متصل خواهد کرد که دو باند آن مستقیماً به تهران میرسد، یک باند به فرودگاه مهرآباد و باند چهارم به جنوب شرقی تهران. تجهیزات فرودگاه برای فرود آمدن و پرواز هواپیماهای بسیار بزرگ امروزی و آینده در نظر گرفته شده است (اطلاعات ۷۵۰۶، ۱۳۰۵۷۵).

۶۰- قرار بوده است که در آینده نزدیک به نصب یک نوع دستگاه هدایت که آی.ال.اس. نامیده می‌شود در فرودگاه اقدام کند، تا در مواقعی که آسمان فرودگاه پوشیده از ابر و ارتفاع سطح تحتانی ابرها از زمین بسیار کم است و خلبان هواپیما بعلت ابر یا مه دید کافی برای نشستن ندارد، از آن دستگاه که در امتداد باند اصلی نصب می‌شود بدخلبان هواپیمای مجهز بدستگاه مذکور کهک شود تا هواپیما را در جهت باند قرار دهد و در حین کم کردن ارتفاع، هواپیما را بطرف ابتدای باند هدایت نماید تا او بسلامت به زمین بنشیند. (کیهان ۷۸۱۱، ۴۸۵۱۴) در آذر ۱۳۴۵ این دستگاه در فرودگاه مهرآباد نصب شد. طرز کار آن از این قرار است که امواج رادیویی خاصی از فرستنده این دستگاه پخش می‌شود که به وسیله دستگاه گیرنده هواپیما دریافت می‌گردد و دوعقره وضع هواپیما را مشخص می‌سازد که یکی افقی است و نشان می‌دهد که آیا هواپیما روی موج فرستاده شده و یا بالا و پائین آن قرار دارد و عقربه دیگر که عمودی است وضع هواپیما را از جهت چپ و راست تعیین می‌کند. خلبان به کهک همان امواج موقع خود را باوضع موردنظر تطبیق می‌دهد. یعنی اگر عقربه‌ها انحرافی را نشان دهد هواپیما را طوری هدایت می‌کند که انحراف از میان برود و هنگامی که هردو عقربه بر روی هم منطبق شد یعنی در واقع هواپیما روی آن جاده شیب‌دار موجهی قرار گرفت بنابراین هواپیما بطور خودکار فرود می‌آید و بر زمین می‌نشیند. بدین ترتیب خلبانان در روزهای ابری بی‌آنکه بیمی از بروز مخاطرات بعلت مشکل دید داشته باشند، در روی باند فرود می‌آیند. دستگاههای آی.ال.اس. فرودگاه در واقع مکمل رادار است. یعنی

دنباله پاورقی در صفحه بعد

آموزشگاه عالی اختصاص هواپیمائی کشوری :

در مهرماه ۳۹ برای تحصیل رشته مخابراتی هواپیمائی تأسیس شد. داوطلبان می‌بایست دارای دیپلم کامل متوسطه باشند و تعهد نمایند که پس از پایان تحصیل در نقاطی که اداره کل هواپیمائی کل کشوری لازم می‌داند بکار مشغول شوند. دوره آموزش کارآموزی دوسال بود و در این مدت در یکساله اول به دانشجویان ماهیانه هزار ریال کمک هزینه تحصیلی پرداخته می‌شد و در صورت احراز موفقیت در امتحانات سال اول این مبلغ در سال دوم به دو هزار ریال افزایش می‌یافت و به فارغ التحصیلان شهرستانها ماهیانه ۶۰۰ ریال مدد معاش داده می‌شد (۶۱) و نیز کلاس مخصوصی برای تربیت مأمورین موتورهای مولد برق تأسیس شد که داوطلب دارای گواهی نامه سوم متوسطه می‌پذیرفت و دوره آموزش آن هشت ماه بود و ماهیانه یک هزار ریال هزینه تحصیلی به داوطلبان پرداخته می‌شد (۶۲).

رادیو

در تاریخ هفدهم اردیبهشت ۱۳۰۶ دولت جمهوری آلمان یک دستگاه رادیو ماشین ضبط صوت برای تقدیم به شاه بوسیله وزیر مختار خود به تهران فرستاد و این اسباب به احتمال قوی همان ضبط صوت بوده است نه رادیو که محتاج به ایستگاه و وسائل مجهز دیگر باشد تا بتوان از آن استفاده کرد. چه در دنباله خبر آمده است که تقدیمی فوق مورد توجه واقع گردیده یک دستگاه دیگر خواسته شد که در مجلس نصب شود تا شاه مذاکرات مجلس را در قصر خود استماع نماید (۱). و این قدیمترین اطلاعی است که از رادیو و وسایل برقی مشابه آن در ایران داریم. در مهر ۱۳۰۷ یک دستگاه رادیو کنسرت از طرف سرטיפ زاهدی به بلدیة رشت اهداء شد و از چهارم آن ماه بنصب آن پرداخته‌اند (۲). در پنجم اسفند ۱۳۰۷ بنابه تقاضای میرزا عبدالحسین خان دیبا لایحه‌ای برای تأسیس مرکز انتشار اخبار و اصوات بوسیله دستگاه بی‌سیم از طرف وزارت فواید عامه تقدیم مجلس گردید و در آن قید شده بود که اگر آقای دیبادر ظرف مدت یکسال موفق بتأسیس دستگاه رادیو نگردید امتیازنامه لغو می‌گردد (۳). ولی

۱- اطلاعات ۹۰۰۶، ۳۵۲۲۸.

۲- اطلاعات ۱۲۳۹۴: ۴۶۷۵۵ ستون چهل سال قبل.

۳- اطلاعات ۱۲۵۲۰، ۴۶۲۲۵ ستون چهل سال قبل.

بقیه پاورقی از صفحه قبل

هواپیما تا نزدیکی فرودگاه با رادار هدایت می‌شود و از آن پس آی.ال.اس. راهنمایی خلبان را بعهده می‌گیرد. خرید و نصب دستگاههای آی.ال.اس. فرودگاه مهرآباد از محل اعتبارات عمرانی برنامه سوم انجام گرفته و روی هم رفته در حدود ۳۸ میلیون ریال خرج آن شده است (اطلاعات ۱۲۱۵۷، ۴۵۹۲۳).

۶۱- اطلاعات ۱۰۳۳۱، ۳۹۷۳۰.

۶۲- اطلاعات همان مرجع.

این امتیاز چنانکه معلوم است عملی نشد. در همان سال مقرر شد که برای نصب رادیو کنسرت در منازل باید درخواست و تقاضانامه کتبی به وزارت داخله داده شود تا وزارت داخله بوسیله اداره کل تشکیلات نظمیة مملکتی ترتیبات لازمه این کار داده جواز نصب را صادر کند (۴).

مقدمات ایجاد مراکز رادیو در ۱۳۱۶ فراهم شد، ولی ظاهراً قبل از سال ۱۳۱۳ یکی از آسوریهای ایرانی مقیم آمریکا بنام جیمس قهرمانیان به شاه پیشنهاد کرده بود که رادیو در ایران تأسیس شود (۵)... نخستین دستگاههای این مرکز را طوری در نظر گرفتند که هم برای پخش مطالب رادیو قابل استفاده باشد و هم جهت مخابرات تلگرافی و تلفنی. دستگاه پخش صدا در روز ۱۵ ربیع الاول ۱۳۵۹ (۴ اردیبهشت ۱۳۱۹) افتتاح شد (۶).

تشکیل اداره تبلیغات :

در تاریخ اول مهر ۱۳۱۹ خورشیدی دکتر عیسی صدیقی به تشکیل اداره تبلیغات مأمور و به ریاست آن اداره منصوب گردید. بگفته وی «... پس از فراهم کردن محل مناسب برای اداره (خانه سیدالعراقین در مغرب ساختمان اپرا) و تهیه اثاثه و استخدام اعضاء لازم امور دفتری و اداری و انتقال اداره نامه نگاری از وزارت کشور و خبرگزاری پارس از وزارت امور خارجه، و رادیو از وزارت پست و تلگراف، در صدد برآمدن هدف اساسی و خط مشی و برنامه کار اداره کل انتشارات و تبلیغات را معین کنیم. برای استفاده از نظر دانشمندان کشور بر حسب پیشنهاد من و تصویب دولت شورای عالی انتشارات از اشخاص ذیل تشکیل شد: ذکاء الملک فروغی، محمد قزوینی، دکتر غنی، دکتر سیاسی، دکتر محمود

۴- اطلاعات ۱۲۳۰۶، ۲۷۳۳۲۷ ستون چهل سال قبل.

۵- اطلاعات ۹۴۳۲، ۱۴۷۱۴۳۶.

۶- دستگاههای رادیویی مزبور از اینقرار بود: پست فرستنده دو کیلوواتی موج متوسط و کوتاه برای تلگراف و تلفن و رادیو، پست فرستنده ار.سی.آ. آمریکائی موج کوتاه ۷۵ دنباله پاورقی در صفحه بعد

افشار (مدیر مجله آینده)، دکتر شفق، علی نقی وزیری...» (۷) دوره ریاست دکتر صدیقی تا شهریور ۱۳۲۰ بود که در کابینه مرحوم فروغی برای نخستین بار به وزارت فرهنگ برگزیده شد. در شهریور ۲۹ نام اداره تبلیغات و انتشارات به اداره اطلاعات و رادیو تبدیل گردید (۸).

پخش برنامه :

در سال ۱۳۱۹ وقتی رادیو تهران ایجاد شد، هر روز از چهار بعد از ظهر تا نیمه شب برنامه پخش می کرد و جمع برنامه های داخلی و خارجی آن هشت ساعت بود... در آغاز سال ۱۳۲۲ تغییراتی در برنامه حاصل شد و رادیو تهران توانست صبحها نیز بمدت دو ساعت... پخش نماید. ساعت شنوندگان، موسیقی کلاسیک، ورزش باستانی، نهج البلاغه، تلاوت آیات قرآن مجید از همان سال آغاز شد (۹).

در سال ۱۳۲۷ یک استودیوی کوچک در میدان ارك ساخته شد که در برخی اوقات اخبار از آن پخش می شد.

در سال ۱۳۳۰ دو استودیوی دیگر در کنار آن ساختند...

در سال ۱۳۳۲ استودیوی شماره ۱ رادیو تهران با موج متوسط ۲۴۰ متر بکار افتاد (۱۰).

بقیه پاورقی از صفحه قبل

کیلووات برای تلگراف و تلفن و رادیو. پست موج متوسط رادیو تلفن کن.

دستگاههای مزبور دارای دو موتور آلمانی ۳۰۰ اسب و انگلیسی ۴۵۰ اسب بود. استودیو مرکب بود از دو تقویت کننده ساخت تلفونکن، تقویت کننده و محدود کننده ساخت استاندارد، تقویت کننده وسترن الکتریک، دو دستگاه ضبط صدا با فیلم ساخت A. E. G. دو دستگاه صفحه پرکنی ساخت استاندارد و یک دستگاه ۲۶ کیلوواتی موج کوتاه ساخت استاندارد هم برای مرحله توسعه بعدی در نظر گرفته شده بود. (تاریخ پست و تلگراف و تلفن ص ۵۱۱ و ۵۱۲).

۷- مجله رادیو ش ۲۰ ص ۲۸.

۸- اطلاعات ۷۲۰۹، ۲۹۶۲۴.

۹- اطلاعات ۹۵۶۵، ۳۶۱۲۲۵.

۱۰- اطلاعات ۱۰۷۸۳، ۴۱۲۲۴.

از سال ۱۳۳۴ برنامه خاصی برای روزهای جمعه ایجاد گردید و طول مدت مجموع برنامه‌های آن ۱۲ و بعداً ۱۸ ساعت شد و از فروردین ۱۳۳۵ رادیو تهران با دو استودیو مجهز شد و توانست ۱۸ ساعت برنامه روی فرستنده شماره یک (رادیو ایران) و ده ساعت برنامه روی فرستنده شماره ۲ (همان فرستنده ۲۴۰ متر که در ۱۳۳۴ ایجاد شد و در ابتدا روزانه ۲ ساعت برنامه پخش می‌کرد) یعنی رادیو تهران انتشار بدهد. در طول دو سال ۱۳۳۵-۱۳۳۶ یک فرستنده موج متوسط ۵۰ کیلوواتی و یک فرستنده موج کوتاه صد کیلوواتی در اختیار رادیو ایران گذارده شد (۱۱). و این دومی در ساعت ۵ بعد از ظهر روز ۲۵/۱۲/۳۶ افتتاح شد و بلافاصله بجای فرستنده ۵۰ واتی روی ردیف ۳۱ متر شروع بکار کرد (۱۲).

از دو استودیوی که ذکر شد یکی همان بود که در سال ۱۳۱۹ ساخته شده بود و دیگری هم در سال ۱۳۳۶ ساخته شد (۱۳) ساختمان این استودیو در مرداد ۱۳۳۶ آغاز شد و نصب لوازم دستگاههای آن از اسفند ۱۳۳۷ بمدت سه ماه بوسیله مهندسین ایرانی با نظر یک سرمهندس آمریکائی انجام گرفت... در روز افتتاح بهنگام بازدید از دستگاههای قدیمی رادیو که متعلق به هفده سال قبل بود گزارش شد که در آن وقت ۹۳ نوار ضبط صوت وجود داشت، در صورتیکه هم‌اکنون در بایگانی رادیو ۷۵۰

۱۱- مجله رادیو ش ۲۰ ص ۴ و ش ۱۷ ص ۲۰.

۱۲- اطلاعات ۹۵۶۵، ۲۵/۱۲/۳۶.

۱۳- این دومی دارای یک سالن بزرگ برای تماشاچیان و کابین‌های مختلف برای اجرای برنامه‌هاست. (مجله رادیو ش ۹). توضیح اینکه بنابه پیشنهاد اداره انتشارات و رادیو، اداره همکاریهای فنی ایران و ایالات متحده آمریکا قبول کردند که از محل صرفه‌جویی طرح شماره ۷۰ صندوق مشترک مربوط به ایجاد فرستنده ۵۰ کیلوواتی، اعتباری به مبلغ ۱۳۱۲۵۰۰۰ ریال برای ساختمان استودیوی تازه‌ای در رادیو ایران تأمین نمایند. از این اعتبار ۷۶۶۵۰۰۰ ریال صرف ساختمان بنا و بقیه صرف تهیه لوازم فنی گردید و کلیه بقیه پاورقی در صفحه بعد

حلقه نوار موجود است (۱۴). و باز در سال ۱۳۳۶ ماشین‌های خبر گیری تهیه گشت و ترتیب بستن قرارداد با خبر گزاریهای روینر و آسوشیتدپرس داده و در نظر گرفته شد که در ظرف چهار ماه خبرگزاری پارس برای تقویت اخبار رادیو و کمک خبری به مطبوعات با تمام خبر گزاریهای بزرگ دنیا قرارداد بسته از اخبار آنها استفاده کند (۱۵). و نیز سازمان اداره کل انتشارات با استفاده از سازمانهای رادیوهای بزرگ دنیا تهیه و آماده گشت (۱۶). همچنین در سال ۱۳۳۶ متعاقب ساختمان استودیوی بزرگ، لوازم فنی آن نیز وارد شد (خرداد ۱۳۳۶) (۱۷) و فرستنده آن نیز در روز ۲۴ اسفند آن سال افتتاح یافت (۱۸).

تا اواسط سال ۱۳۳۵ اخبار رادیو در ۵ سرویس پخش می‌شد، بعداً برای آزمایش ۵ سرویس دیگر اضافه کردند. پس از آن با نصب دستگاه تله‌بینتر هر یک ساعت به یک ساعت آخرین اخبار را ترجمه و پخش کردند و این ترتیب ادامه یافت، مگر اندک زمانی که متروک و دوباره معمول گشت. رادیوی ایران در چهارم اردیبهشت ۴۱ دارای چهار فرستنده بقدرت یکصد کیلوواتی موج متوسط و یکصد کیلوواتی موج کوتاه، ۲۰۰ کیلوواتی موج کوتاه، و ۵۰ کیلوواتی موج متوسط بود که سه دستگاه آن در تمام مدت ۲۴ ساعت برنامه اجرا می‌کرد. فرستنده ۵۰ کیلو واتی موج متوسط «برنامه دوم» برای روشنفکران پخش می‌کرد. در همان

بقیه پاورقی از صفحه قبل

لوازم فنی از آمریکا وارد شد. این ساختمان دارای یک سالن بزرگ، سه استودیو، سه اتاق کنترل، هشت اتاق دفتر و یک تعمیرگاه و یک بایگانی صفحه و مجهز به دستگاه تهویه سرد و گرم است. سالن آن گنجایش ۲۵۰ نفر تماشاچی را دارد. این استودیوهای سه گانه دارای دو فرستنده ۷۵ واتی است که می‌تواند بجای کابل ارتباط استودیوی شهرها را با مرکز فرستنده بی‌سیم برقرار کند.

۱۴- ۹۸۹۹، ۱۱/۲/۳۸.

۱۵- مجله رادیو ش ۹.

۱۶- مجله رادیو ش ۹.

۱۷- مجله رادیو ش ۱۰ ص ۷.

۱۸- مجله رادیو ش ۱۹.

تاریخ بجز در تهران، در مراکز استانها نیز فرستنده‌های رادیوئی وجود داشت... رادیو ایران دارای سازمانی است شامل: برنامه‌ها، توسعه و ترویج، مهندسی رادیو، انتشارات و رادیوی استانها، امور اداری و کارگزینی. بنای تازه رادیو به مساحت ۷۵۰ مترمربع ساخته شده که دارای يك استودیوی بزرگ و سه استودیوی معمولی است و رویهمرفته رادیو ایران در اردیبهشت ۶۱ دارای ۱۴ استودیو بوده است که دو استودیوی بزرگ آن گنجایش ۱۵۰ تا ۲۰۰ نفر تماشاچی داشته است (۱۹).

تربیت کارمند :

از سال ۱۳۳۴ دو تن برای دیدن کلاس طرز تهیه برنامه‌های رادیوئی به آمریکا رفتند و در سال ۳۶ نیز يك تن دیگر فرستاده شد و کلاسی نیز زیر نظر مشاورین آمریکائی تشکیل شد (۲۰). در شهریور ۱۳۳۷ نیز کلاس تنظیم خبر برای رادیو در اداره کل انتشارات گشایش یافت... دوره این کلاس اخیر سه ماه بود و به کارآموزان گواهی نامه داده می‌شد (۲۱). بعلاوه دو کلاس یکی برای تعلیم آواز و دیگری برای تعلیم نت در اداره کل انتشارات تشکیل شد (۲۲).

تأسیس فرستنده رادیو در شهرستانها (۲۳) -

بندریج مراکز فرستنده رادیوئی در شهرستانها نیز تأسیس شد، بطوریکه در سال ۱۳۳۷ شهرهای: تبریز، اصفهان، شیراز، مشهد، اهواز، کرمانشاه [باخران]، سنندج، رضائیه [ارومیه]، رشت دارای فرستنده رادیوئی بود و در نظر گرفته شده بود که تا پایان آن سال هم چهار ایستگاه دیگر در شهرستانهای گرگان،

۱۹- اطلاعات ۱۰۷۸۳، ۴۱۲۲۴.

۲۰- مجله رادیو ش ۱۷ ص ۲۰.

۲۱- مجله رادیو ش ۲۵.

۲۲- مجله رادیو ش ۱۷ ص ۲۰.

۲۳- مجله رادیو ش ۲۷ ص ۳۶.

بندرعباس، کرمان، زاهدان، تأسیس شود. مختصات دستگاههای مزبور از اینقرار در نظر گرفته شده بود:

رادیوی تبریز :

در آذربایجان شرقی دو فرستنده ۵ کیلوواتی و ۷۵ کیلوواتی مشغول گردید. فرستنده اولی از روز ۳۰ اسفند ۳۶ شروع بکار کرد. این فرستنده‌ها روزانه بالغ بر ۱۲ ساعت در سه بخش مختلف از ساعت ۵ صبح تا ۲۱ برنامه پخش می‌کردند و در پخش برنامه‌های رادیو آذربایجان قسمت هائی نیز به زبان آذربایجانی و کردی گنجانیده شده است.

رادیوی اصفهان :

این مؤسسه در ۱۳۲۷ تأسیس شد و قدرت آن ۴۰۰ وات بود که امواج آن فقط تا شعاع ۶ کیلومتری بوسیله گیرنده‌های رادیوئی گرفته می‌شد. در دیماه ۳۷ جشن یازدهمین سال آنها با آواز تاج آغاز شد و در بهمن ۳۸ فرستنده يك کیلوواتی آن افتتاح یافت. با افتتاح این فرستنده امیدوار بودند از آن پس صدای رادیوی اصفهان در کلیه نقاط ایران شنیده شود (۲۴).

رادیوی مشهد :

پخش برنامه‌های رادیوئی این شهرستان بوسیله يك دستگاه فرستنده يك کیلوواتی انجام می‌گیرد. دستگاه مزبور از ۱۵ اسفند ۳۶ شروع بکار کرد و قبل از شروع کار این دستگاه، صدای رادیو مشهد از سال ۱۳۳۰ بوسیله دستگاه کوچکتري پخش می‌شد. از تیرماه ۴۴ يك هیئت ژاپونی برای نصب فرستنده يكصد کیلوواتی وارد مشهد شدند (۲۵). پس از یکماه این دستگاه خراب شد و ظاهراً قسمتی از توربین‌ها و لامپ‌های آن

۲۴- اطلاعات ۹۸۱۵، ۳۷۱۰۲۴ و ۱۰۱۲۴، ۳۸۱۱۶.

۲۵- اطلاعات ۱۱۷۲۱، ۴۴۴۱۴.