

## **Roads and Road construction in Kurdish areas; Goals and formation process (1304-1320)**

**Motaleb Motalebi\***

### **Abstract**

Road construction in the Kurdish regions was one of the first categories to attract the attention of rulers and statesmen from the post-World War I period. A set of factors such as chaos, lack of security, weakness of the central government, lack of budget, etc. were the main obstacles to the construction of road construction projects in this area. With the coming to power of Reza Shah, roads and road construction in these areas received serious attention. The initial view of the road construction project in the first decade of Reza Shah's reign was security-military, but its development and expansion in the second decade of her rule took on commercial-economic goals.

Based on unpublished archival documents, newspapers and descriptive-analytical methods of this research intend to study the process of developments and road construction measures in Kurdish areas in the period under review. The results of the research indicate that; During the sixteen years of Reza Shah's rule, most of the important cities and centers of this region were connected to other centers through highways. Despite the quality weaknesses, the development and expansion of road construction played an effective role in developing and consolidating the influence of the central government and trade relations in these areas.

**Keywords:** Roads and Ways, Kurdish areas, Reza shah, Security.

\* Assistant Professor of History, National Library and Archives of Iran, Tehran, Iran, m.motalebi59@gmail.com  
Date received: 2023/02/02, Date of acceptance: 2023/04/24



Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.



## راه و راهسازی (شوسه) در مناطق کردنشین؛

اهداف و فرایند شکل‌گیری (۱۳۰۴ - ۱۳۲۰)

مطلب مطلبی\*

### چکیده

راه و راهسازی در مناطق کردنشین از جمله نخستین مقوله‌هایی بود که توجه حاکمان و دولت‌مردان این حدود را از دوره پس از جنگ جهانی اول به خود جلب کرد. مجموعه عواملی از جمله هرج و مرج، نبود امنیت، ضعف حکومت مرکزی، نبود بودجه و... از موانع عمده احداث پروژه‌های راهسازی در این حدود بود. با روی کار آمدن رضاشاه راه و راهسازی در این مناطق مورد توجه جدی واقع شد. نگاه اولیه به پروژه راهسازی در دهه نخست سلطنت رضاشاه امنیتی-نظامی بود اما توسعه و گسترش آن در دهه دوم حکومت وی اهداف تجاری - اقتصادی به خود گرفت. این پژوهش بر آن است با تکیه ب اسناد و مدارک منتشر نشده آرشیوی، روزنامه‌ها و با روش توصیفی-تحلیلی روند تحولات و اقدامات راهسازی در مناطق کردنشین را در دوره مورد نظر بررسی نماید. نتایج پژوهش بیانگر آن است؛ دوره شانزده ساله حکومت رضاشاه بیشتر شهرها و مراکز مهم این منطقه از طریق راه‌های شوسه به دیگر مراکز ارتباط یافتند. با وجود ضعف‌های کیفی، توسعه و گسترش راهسازی نقش موثری در توسعه و تثبیت نفوذ حکومت مرکزی و مراودات تجاری-بازرگانی این مناطق داشت.

**کلیدواژه‌ها:** راه و راهسازی. مناطق کردنشین. رضاشاه. امنیت.

\* استادیار تاریخ، سازمان اسناد و کتابخانه ملی، تهران، ایران، m.motalebi59@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۱/۱۳، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۲/۰۴



Copyright © 2018, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

## ۱. مقدمه

حمل و نقل، راه‌ها و جاده‌های ارتباطی از بخش‌های مهم و زیربنای توسعه هر کشور و منطقه‌ای است. در سال‌های آغازین سده نوزدهم میلادی بود که راهسازی مدرن نخست در انگلیس و سپس در اروپای غربی آغاز شد و به سرعت شبکه‌ای گسترده ایجاد شد این پدیده با تأخیری نیم سده‌ای و در اواسط دوره ناصری به تدریج به ایران هم رسید، قبل از دوره ناصری دید جدیدی نسبت به راهسازی و مزایای آن وجود نداشت حکومت در بهترین حالت به بازسازی و احیای بعضی از راهها و مسیرها بسنده می‌کرد. محلی بودن اقتصاد و سیاست کشور، یکی از علل مهم و اصلی عدم احساس نیاز به راه و راهسازی مدرن بود. از اواسط دوره ناصرالدین‌شاه (۱۲۶۴-۱۳۱۳ق) به تدریج موضوع راه و راهسازی توسط برخی از منتقدین مطرح شد. اهمیت یافتن راهسازی مدرن، حکومت قاجار را بر آن داشت تا نهادی مستقل در ارتباط با راه ایجاد کند. در همین راستا در سال ۱۲۸۹هـ/ق/۱۸۷۲م نهادی در وزارت فواید و عامه شکل گرفت که رسیدگی به راهها و همچنین ایجاد راه‌های نوین و نظارت بر امنیت و رفاه مسافران و تجار از وظایف آن بود. این نهاد در سال ۱۳۰۱ش/۱۹۲۲م به «اداره کل طرق و شوارع» ارتقا یافت که وظیفه تدوین برنامه‌های درازمدت ساختمان راهها و تشکیل راه‌های سراسری ایران را برعهده داشت. اهمیت راه و راهسازی در دولت پهلوی به مراتب بیش‌تر شد. راه و جاده یکی از ابزارهای موثر حکومت در تمرکز قدرت و سرکوب سریع مدعیان و نیروهای گریز از مرکز قلمداد شد و در همین راستا اقدامات موثری در بیشتر نقاط کشور در زمینه راهسازی صورت گرفت.

در منابع موجود هیچ تلاش و اقدام آگاهانه‌ای برای راهسازی در مناطق کردنشین قبل از تلاش نافرجام فرمانفرما در سال ۱۲۸۲/۱۹۰۳ موجود نیست در اواخر دوره قاجاریه و سال‌های نخست حکومت رضاشاه جاده چرخ رو مناطق کردنشین منحصر به جاده همدان - کرمانشاه بود که توسط انگلیس احداث شده و ایران را به بین‌النهرین متصل می‌کرد و سوی آن در دیگر مناطق کردنشین هیچ گونه جاده چرخ رویی وجود نداشت. راههای ارتباطی این مناطق تا آغاز سلطنت پهلوی، راه‌های مالرویی بودند که در نتیجه عبور و مرور مکرر به صورت نقشه راهی برای مسافران و تجار درآمده بود و والیان و حاکمان و در سطحی بالاتر دولت مرکزی هم نهایتاً و در دوره‌های اقتدار و ثبات سیاسی قادر به حفظ نسبی امنیت این مسیرها بود.

با روی کار آمدن رضاشاه و در نتیجه تحولات جدید، راه‌سازی در این مناطق هم دچار تحول و دگرگونی زیادی شد. این امر سبب تسریع نفوذ حکومت مرکزی و همچنین ازدیاد حمل‌ونقل و مبادلات بازرگانی در این مناطق گردید. در ارتباط با راه و راه‌سازی در ایران مقاله‌های چندی به صورت کلی و یا منطقه‌ای و یا تکیه بر موضوع خاصی انجام شده است که بیشتر مربوط به دوره ناصرالدین شاه است. پژوهش مستقلی در ارتباط با راه‌سازی دوره رضاشاه صورت نگرفته است و اشاره‌ها به پروژه‌های راه‌سازی بسیار کلی است و محدود اشاره‌ها به این موضوع هم تحت الشعاع پروژه راه‌آهن ایران قرار گرفته است. بنابراین تا کنون پژوهشی در ارتباط با راه و راه‌سازی در حوزه مناطق کردنشین به صورت کلی و یا بخشی از آن صورت نگرفته است.

## ۲. وضعیت راه و ارتباطات در اواخر دوره قاجار

مناطق کردنشین ایران در آغاز سده چهاردهم وضعیت مطلوبی از لحاظ راه‌های ارتباطی نداشت. نبود راه‌های اصلی در کل مناطق غربی کاملاً مشهود بود اما در این میان کرمانشاه نسبت به سایر مناطق وضعیت بهتری داشت زیرا از گذشته راه‌های کاروان رویی که ایران را به بین‌النهرین وصل می‌کرد از این ایالت می‌گذشت. در واقع از دوره باستان مهم‌ترین راه ارتباطی ایران با بین‌النهرین راهی بود که «از خانقین و قصر شیرین و سرپل و هارون‌آباد و ماهیدشت و کرمانشاهان و بیستون و کنگاور» می‌گذشت (سلطانی، ۱۳۷۴: ۱۲۷) و به همدان می‌رسید.

نخستین ابتکار جاده‌های چرخ رو مناطق کردنشین، از کرمانشاه شروع شد. در سال ۱۹۰۳/۱۲۸۲ اسدالله امام‌جمعه کرمانشاه به اتفاق فرمانفرما حاکم ایالت بر آن شدند تا برای کشیدن راه از همدان به خانقین شرکتی تأسیس نمایند. سرمایه اولیه این شرکت ۲۰۰ هزار تومان بود که به ۲۰ سهم مساوی تقسیم می‌شد. به هریک از امام‌جمعه، فرمانفرما، اتابک اعظم و «شرکت امتعه عمومی» سه سهم فروخته شد. چهار سهم به روسای عشایر کرمانشاه رسید. یک سهم به تجار کرمانشاه، یک سهم به خوانین و شاهزادگان کرمانشاه و دو سهم به مشیرالدوله وزیرامور خارجه ایران، با وجود این مقدمات، این پروژه به مرحله اجرایی و عملیاتی نرسید. (گلاویژ، ۱۳۶۱: ۷۴) با وجودی که روابط بازرگانی در نیمه دوم قرن نوزدهم روبه گسترش نهاد، در کمیت و کیفیت راه‌های مناطق کردنشین تغییر مهمی رخ نداد و این امر به تدریج به مانع جدی در راه رشد کشاورزی و دامداری کالایی که در دیگر نقاط ایران

در حال نضج گرفتن بود مبدل گشت. راه شوسه تهران - همدان توسط روس‌ها احداث شده بود (ساکما، پرونده شماره ۶۵۵/۲۹۶) در ادامه راه همدان - کرمانشاه - بغداد توسط انگلیس احداث شد (ساکما، پرونده شماره ۲۴۰/۱۲۳۶۲۸) و برای مدت‌های مدیدی این راه که فقط بخش کوچکی از مناطق کردنشین را پوشش می‌داد، تنها راه چرخ‌رو این مناطق بود و بقیه راه‌های این مناطق تا این زمان هم چنان مالرو بودند.

کردستان و حوزه موکریان در این دوره فاقد جاده‌های اصلی بود. در دوره پس از مشروطه تا به سلطنت رسیدن رضاشاه به علت هرج و مرج و ناآرامی‌ها، نفوذ دولت مرکزی به حداقل ممکن رسید. در مقابل حاکمان و روسای سستی حوزه نفوذ خویش را به میزان زیادی توسعه دادند به طوری که بارها شهر سنندج در معرض تهدید جدی واقع شد. با به سلطنت رسیدن رضاشاه تلاش برای اعاده و گسترش قدرت مرکزی بر کل کشور به صورت جدی آغاز شد و کردستان هم از این امر مستثنی نبود با وجود تمایل دولت مرکزی برای توسعه قدرت و نفوذ خویش در اقصی نقاط ایران، این امر در کردستان نزدیک به ده سال طول کشید از عوامل اصلی تأخیر حضور دولت مرکزی در کردستان نسبت به سایر نواحی ایران، نبود جاده و راه‌های ارتباطی قابل استفاده در این ایالت بود که مانعی جدی برای حمل و نقل تجهیزات نظامی بود. هم‌چنین نبود راه از موانع اصلی عدم توسعه اقتصادی و تجاری این ایالت محسوب می‌شد.

حاکمان و مأموران دولت مرکزی به خوبی به این امر واقف بودند و در موارد عدیده‌ای لزوم توسعه راه و راه‌سازی را به اولیای امر گزارش و گوشزد می‌کردند. برخی از این گزارش‌ها با نگاه امنیتی و برخی نیز با نگاه اقتصادی - تجاری به مقوله راه‌سازی در این منطقه پرداخته‌اند. یکی از این گزارش‌ها که خلعتبری حکمران کردستان در سال ۱۳۰۵/۱۹۲۶ به صورت محرمانه به میرزا حسن خان وثوق‌الدوله وزیر مالیه وقت ارسال کرده است، چنین آمده است:

موقعیت سیاسی و نظامی کردستان با جریاناتی که در اطراف قضایای کردستان چندی است تولید شده، دولت را مجبور می‌کند که توجه مخصوصی به آن حدود داشته و سیاست خاصی را تعقیب نماید. یک قسمت از سیاست مزبور مربوط به احداث راه‌های جدیدی است که ذیلاً بیان می‌شود:

۱. راه سنندج - همدان

۲. راه سنندج - کرمانشاه

۳. راه فرعی سنندج - سردشت و سنندج - مریوان

راه و راه‌سازی (شوسه) در مناطق کردنشین؛ ... (مطلب مطلبی) ۲۴۵

این راه‌ها باید هرچه زودتر ساخته شود و بر حسب تحقیقاتی که شده برای راه‌سازی کردستان هیچ‌گونه اعتباری در بودجه وزارت فواید عامه منظور نشده و از اعتبارات طرق دیگر هم نظر به اهمیتی که هر یک از آنها به موقع خود دارند نمی‌توان چیزی کاست و صرف راه‌های فوق‌الذکر نمود. نمی‌دانم وزارت مالیه در این باب چه فکری خواهد کرد؟ به‌هرحال مقتضی است با آقای رئیس کل مالیه مذاکره و لزوم ساختمان طرق مزبوره را خاطر نشان ایشان بفرمائید (ساکما، پرونده شماره ۲۱۶۹۷-۳۱۰)

وزارت فواید عامه هم ضمن تأیید اهمیت راه‌سازی و مرمت راه‌های کردستان اعلام کرد؛ به دلیل کمبود بودجه در سال ۱۳۰۵/۱۹۲۶ امکان تخصیص بودجه برای آن مقدور نیست. (ساکما، پرونده شماره ۲۱۶۹۷-) در همین سال رئیس‌الوزراء از حکومت کردستان گزارشی «راجع به اصلاحات ملزومی کردستان» خواسته بود که حکمران کردستان چنین پاسخی ارائه داد:

اصلاحات هر محل نسبت به گرفتاری‌های آن محل است. نقاطی که اصلاحات را منحصر به معارف می‌دانند جاهایی است که از آسایش و امنیت متمتع هستند و نقض آنها فقط نداشتن علم و معارف است. جاهایی که مسئله تجارت را اصلاح اساسی می‌دانند برای این است که محصولات آنها زیاد است. در این صورت هر محل به مقتضای وضعیت خود دارای احتیاج مخصوصی است و به عقیده بنده امروزه احتیاج کردستان منحصر به آبادی در کردستان است و آبادی حاصل نمی‌شود مگر با امنیت، امنیت به دست نمی‌آید مگر به قوه، قوه هم فعالیت ندارد مگر به داشتن راه. کردستان ولایتی بن بست است و در گوشه واقع شده که معبر نیست. در نتیجه بسته بودن راه مریوان و اورامان برای اینها مختصر تجارتي هم که سابقاً از آن راه می‌شد، موقوف شده و نیز در نتیجه خسارات وارده از جنگ بین‌الملل و اختلاف‌های داخلی، قراء و قصبات به کلی خراب و دهات تقریباً خالی از سکنه افتاده است پس باید اول راه‌های فرعی آن را دایر کرده، توپ شنیدر در سر جاده مریوان به اورامان گذاشته بهمان نسبت که راه ساخته پیش می‌رود توپ هم پیش برود بعد از رسیدن به مرکز اورامان و مریوان آن دو قطعه بلوک پر از جمعیت را که تقریباً یک وجب زمین برای زراعت ندارند جزء کردستان کرده بجای اسلحه، آلات و ادوات زراعت و فلاحه به دست آنها داده تا سرحد تعمیر کرده چرخ‌های تجارت را با آن طرف به راه انداخت. ثانیاً راه کردستان تا سردشت آذربایجان را ساخته و بدین‌وسیله هم تجارت آذربایجان را توسعه داد و هم تجارت کردستان را با آنجا مربوط نمود. ثالثاً راه همدان و سنندج را تعمیر کرده و راه از سنندج بکرمانشاهان را به فوریت ساخت که کردستان از این بن بست مستخلص شده و سر جاده و معبر عمومی واقع شود. بنده بعد از مطالعه دقیقه در امور این ولایت هیچ اسلوب و نقشه راه برای این ولایت مفیدتر از راه ندیده و عقیده

قاصر م این است که قبل از هر چیز باید شروع به اصلاح راه‌های کردستان نمود. (ساکما، پرونده شماره ۲۱۶۹۷-۳۱۰)

اسناد و شواهد موجود همگی گواه بر نبود راه در مناطق غربی است به طوری که به ویژه ولایت کردستان و حوزه مکریان در «بن‌بستی» واقع شده بود که ارتباط آنها را با مناطق پیرامون به حداقل ممکن رسانده بود. چنین وضعیتی سبب شده که از گذشته پراکندگی قدرت در این حوزه صورت غالب باشد. به طوری که هر بخش و ناحیه‌ای از آن زیر سیطره و نفوذ حاکمان و روسای موروثی قرار گرفته و تا این زمان هیچ وقت به صورت کامل تحت حاکمیت یک والی درنیامده بود. از دیگر سو نبود راه سبب شده بود که تولید اضافی در این مناطق انجام نشود و هر منطقه به مقدار نیاز خویش به تولید محصول پرداخته و مختصر مایحتاج خویش را از داد و ستدهای شهر و روستا و یا بیلاق و قشلاق ایلات و عشایر تامین نماید. بنابراین تولید محصول به معنای تجاری آن در این مناطق سوای توتون وجود خارجی نداشت. نبود راه‌های ارتباطی و دشواری حمل و نقل سبب شده بود در موارد زیادی، بخش‌هایی از این مناطق از جمله؛ هورامان، سقز، مریوان و بانه با کمبود و گرانی محصول به ویژه گندم روبرو باشد و در همین زمان در لیلان و نواحی کرمانشاه تولید مازاد بر مصرف روی هم انباشته شده و در برخی از موارد فاسد شود. این همه از نبود راه و حمل و نقل دشوار بود. (ساکما، پرونده شماره ۲۲۱۵۰ -)

### ۳. آغاز و اهداف اولیه راه‌سازی

با به سلطنت رسیدن رضاشاه و میل به گسترش نفوذ دولت مرکزی در اقصی نقاط کشور، راه‌سازی به عنوان مقدمه این کار در دستور کار دولت و حکمرانان ولایتی قرار گرفت. هر چند این سیاست در ابتدا نیتی امنیتی - نظامی داشت اما در ادامه سبب توسعه ارتباطات و تجارت و بازرگانی در این مناطق شد. به دنبال توصیه‌ها و پیشنهادهای حکمرانان ولایتی در سال‌های آغازین سلطنت رضاشاه، راه‌سازی و مرمت راه‌های گذشته در دستور کار قرار گرفت. تا سال ۱۳۰۵ / ۱۹۲۶ جاده ولایت کردستان منحصر به سنندج - همدان بود که در ادامه توضیح داده خواهد شد. جاده سنندج - کرمانشاه نیز که اعتبار آن در بودجه سال ۱۳۰۶ / ۱۹۲۷ گنجانده شده بود، در همین سال شروع به ساخت شده و در فروردین سال ۱۳۰۷ / ۱۹۲۸ افتتاح شد. (روزنامه کوشش، ۲۷ فروردین ۱۳۷۰ شماره ۵۷: ص ۱) در این سال سنندج مرکز ولایت کردستان دارای سه جاده شوسه به همدان، کرمانشاه و سقز بود. (امین، ۱۳۹۴: ۸۳) جاده همدان -



راه و راه‌سازی (شوسه) در مناطق کردنشین؛ ... (مطلب مطلبی) ۲۴۷

سنندج ۱۷۴ کیلومتر<sup>۱</sup>، جاده سنندج - کرمانشاه ۱۱۰ کیلومتر و جاده سنندج - سقز هم ۱۷۰ کیلومتر بود هر سه جاده شوسه بودند. جاده اخیر کردستان را به آذربایجان متصل می‌کرد و مسافت آن تا تبریز ۵۸۰ کیلومتر بود. در سال ۱۳۰۷/۱۹۲۸ راه دیگری هم از سقز به بانه در حال ساخت بود که ۳۵ کیلومتر آن شوسه شده و ۳۰ کیلومتر باقی مانده هم در دست ساختمان بود. (ساکما، پرونده شماره ۴۷۶۰۴/۲۴۰)

جاده سنندج - همدان نیز که راه سنتی ارتباط کردستان به همدان و تهران و در ادوار مختلف مرمت شده بود، در این برهه کاربرد چندانی نداشت. استفاده از این راه در شش ماه از سال تقریباً غیر ممکن بود. وضعیت و چگونگی راه‌های کردستان در گزارش زیر به خوبی هویدا است؛ در زمستان ۱۳۰۸/۱۹۲۹ مأموری از تهران عازم سنندج بود به واسطه بارندگی مدت زیادی در همدان متوقف شد پس از آن نیز وی مجبور شد خانواده خویش را در همدان گذاشته و از آنجا به کرمانشاه برود و به واسطه نبودن وسایل نقلیه یک هفته نیز در کرمانشاه متوقف شد و سرانجام به وسیله اسب عازم سنندج شد. (ساکما، پرونده شماره ۲۳۰۸۹-۲۹۷)

درواقع این وضعیت در طول دهه نخست سلطنت رضاشاه ادامه داشت. اتومبیل‌های مسافرکش و باری به مقصد همدان، ترجیح می‌دادند به جای استفاده از راه سنتی سنندج - همدان از طریق کرمانشاه به همدان مسافرت نمایند در نتیجه مسافت سنندج - همدان را بیش از دو برابر می‌شد علت اصلی چنین تمایلی وجود گردنه صلوات آباد در مسیر جاده سنندج - همدان بود که رفت و آمد به همدان از آنجا صورت می‌گرفت و از گذشته دارای راه مال‌روئی بود. پس از گشایش جاده سنندج - کرمانشاه عبور مرور از این راه به مراتب کمتر شد و همین امر سبب اعتراض‌هایی از سوی مردمان مابین سنندج - همدان شد. آنها خواستار تعریض راه مالرو گردنه صلوات آباد بودند. در اواخر دهه نخست سلطنت رضاشاه این راه ساخته شد اما بسیار باریک و کم‌عرض بود و قابلیت عبور دو اتومبیل هم‌زمان از کنار هم را نداشت. (خلیلی، ۲۰۰۴: ۱-۵۰) جاده‌های سنندج - کرمانشاه و سنندج - همدان که با مبالغه گزافی تسطیح و شوسه شده بود به علت عدم مراقبت، چندان قابل استفاده نبوده و «اسباب زحمت مسافرین» بودند «از طرف دیگر در مدت شش ماه هر دو جاده بکلی مسدود و ایاب و ذهاب با وسایل نقلیه سریع‌السیر متروک» می‌شد و «قوافل و مکاری‌ها با یک زحمت طاق‌فرسایی عبور و مرور نموده و حتی پست دولتی هم با مال و گاری و گاهی پیاده حمل‌ونقل» می‌شد. (ساکما، پرونده شماره ۱۵۱۰۲/۲۴۰)

جاده‌های شوسه کردستان در پایان دهه اول قرن چهاردهم به جاده سنندج- کرمانشاه، سنندج- همدان و سنندج- سقز منحصر ماند. هر سه جاده نواقص زیادی داشتند هنوز بعضی از قسمت‌های آنها تکمیل نشده بود و در سال فقط شش ماه قابل استفاده بودند. راه سنندج- کرمانشاه و راه سنندج- سقز بسیار کم‌عرض بود و دیگر اینکه قسمت مهم آنها سنگ ریزی نشده بود و نیز فاقد پل بودند. (ساکما، پرونده شماره ۲۶۰۷۵۰/۲۹۷) در چنین شرایطی قوافل و مکاری‌ها زحمات و مشکلات طاقت فرسایی عبور و مرور می‌کردند حتی پست‌های دولتی هم در چنین مواقعی با حیوانات بارکش و گاهی با پیاده حمل و نقل می‌شد. (ساکما، پرونده شماره ۲۴۰/۱۵۱۰۲) مسدود شدن راه‌ها در فصول سخت سال و سخت شدن حمل و نقل، پیامدهای دیگری هم برای مردم در پی داشت چرا که در نتیجه مسدود شدن راه‌ها و کم شدن حمل و نقل، اقلام مصرفی در شهر کم می‌شد و در نتیجه نرخ آن افزایش می‌یافت. در اواخر آذر و اوایل دی‌ماه ۱۳۱۱/ اواخر دسامبر ۱۹۳۲ بارش برف سبب مسدود شدن راه‌ها و کندی ارتباطات شد در نتیجه آن نرخ نان در سنندج افزایش یافت به طوری که قیمت یک من سنگگ ۴ شاهی و لواش یک من دو شاهی افزایش یافت. (روزنامه کوشش، ۵ دی‌ماه ۱۳۱۱ شماره ۲۷۹: ص ۱) با وجود تلاش‌هایی که در زمینه احداث راه‌های چرخ‌رو و بازنگه داشتن آنها در فصول سخت سال شد این وضعیت در پاره‌ای از نقاط همچنان وجود داشت. یکی از این نقاط مه‌آباد بود که وضعیت راه‌های آن در اواخر سال ۱۳۱۵ چنین توصیف شده است:

پست از تبریز تا امیرآباد ۲۴ کیلومتری در چند ساعت سیر می‌نماید از امیرآباد به مه‌آباد به واسطه خرابی جزئی راه ناچار به وسیله گاری و دوچرخه آن هم یکی دو روز به زحمت می‌رسند قندهایی هم که از تبریز حمل مه‌آباد شده در امیرآباد معطل و در شهر قند نایاب، اهالی در مضیقه می‌باشند. (روزنامه کوشش، ۷ بهمن ۱۳۱۵ شماره ۲۰: ص ۲)

جاده سنندج به سقز و آذربایجان در فصول زمستان و بهار عملاً مسدود بود و رفت‌وآمدی در آن صورت نمی‌گرفت. علت عمده این امر واقع شدن رودخانه زرینه‌رود در این مسیر بود که پلی روی آن بسته نشده بود. این امر عبور و مرور در فصل زمستان و بهار را که رودخانه سیلابی بود بسیار دشوار و پر هزینه می‌کرد. در فصل تابستان و پاییز هم کسانی که از این مسیر می‌گذشتند می‌بایست از رودخانه بگذرند که گذار از آن حتی در تابستان و پاییز بدون ریسک نبود و هر ساله سبب تلف شدن بسیاری از مسافران می‌شد. برای نمونه در اردیبهشت ۱۳۰۹/۱۹۳۰ هادی‌خان مستخدم تلفن که عازم سقز بود به همراه سه نفر دیگر از همراهانش هنگام گذشتن از رودخانه غرق شدند. (روزنامه کوشش، ۲ مرداد ۱۳۱۰ شماره ۴۴:

راه و راه‌سازی (شوسه) در مناطق کردنشین؛ ... (مطلب مطلبی) ۲۴۹

ص ۳) در اواسط بهمن ۱۳۰۸/ اوایل فوریه ۱۹۳۰ قاصد اداره مالیه کردستان که عازم سقز بود در گردنه ماموخ، سه فرسخی، سنندج دچار برف شده و نزدیک به دو ماه کسی از وی اطلاع نداشت تا اینکه در ۹ فروردین ۱۳۰۹/۳۰ مارس ۱۹۳۰ با آب شدن برف‌ها جنازه وی پیدا شد. از آنجا که جاده تسطیح نبود و قاصدان سوار نیز نبودند، اداره مالیه قاصدانی استخدام کرده بود که محمولات پستی را پیاده به مقصد حمل می‌کردند. (روزنامه کوشش، ۱۷ فروردین ۱۳۰۹ شماره ۶۱: ص ۳)

نبود راه‌های چرخ‌رو اثرات دیگری هم در پی داشت. تنزل داد و ستد تجاری حوزه گروس در دهه نخست سلطنت رضاشاه و همچنین تنزل شدید تولید گندم، گروس را از ناحیه‌ای صادرکننده در گذشته نزدیک، به وارد کننده این محصول تبدیل کرد. به طور کلی «مضیقه و پریشانی عمومی» این ولایت «بواسطه نداشتن راه شوسه و وسایل حمل و نقل» نگریسته می‌شد و بر آن بودند

هرگاه راه از همدان بگروس و از گروس به تیکان‌تپه افشار که بخط آذربایجان وصل می‌شود تسطیح و یا شوسه شود گروس در آتیه نزدیکی حیثیات از دست رفته خود را بدست آورده و وسایل کسب صنعت و زراعت بیشتر شده، ممکن است اهالی از این حال حاضر نجات یابند (ساکما، پرونده شماره ۲۶۰۷۵/۲۹۷)

احداث جاده برای گروس بر خلاف بیشتر نواحی غربی ایران زیاد پرهزینه نبود چه آن‌که مسیر همدان - گروس کوهستانی و صعب‌العبور نبود و دیگر این که در کنار مسیری که برای جاده در نظر گرفته شده بود، سنگ برای جاده حاضر بود. اما با وجود این و با وجود درخواست‌ها و یادآوری‌های پی در پی، در اواخر سال ۱۳۱۱/ اوایل سال ۱۹۳۳ این جاده احداث نشده بود. (ساکما، پرونده شماره ۳۷۹۱۳/۲۹۷)

در نواحی جنوبی‌تر یعنی کرمانشاهان هم با وجود اینکه جاده‌ها و راه‌های ارتباطی آن نسبت به ولایت کردستان و حوزه مکریان بهتر بود اما راه‌های این ولایت هم به ویژه در زمستان همان سرنوشت راه‌های کردستان را داشتند و مسدود شدن راه‌های بین شهری و همچنین راه کرمانشاه - همدان که تنها راه ارتباطی و در واقع «شاهره تجاری ایران بود» (امیر احمدی، ۱۳۷۳: ۸۳) در زمستان امری عادی بود. هرچند که اداره طرق سعی وافری در بازنگه داشتن راه‌های اصلی به ویژه راه کرمانشاه - همدان می‌کرد اما عملاً این کار میسر نبود چرا که باز کردن راه‌ها اغلب به وسیله عمه صورت می‌گرفت و از ماشین‌آلات خبری نبود و از عمه‌ها هم در مقابل بارش برف و کولاک کاری ساخته نبود. برای نمونه در بهمن سال ۱۳۱۰/

فوریه ۱۹۳۲ راه کرمانشاه به همدان در گردنه اسدآباد قریب ۲۰ روز مسدود بود و مسافرین و مکاری‌ها طی این مدت در قهوه‌خانه‌ها و روستاهای سر راه انتظار افتتاح راه را می‌کشیدند. (روزنامه کوشش، ۲۰ بهمن ۱۳۱۰ شماره ۲۵: ص ۲) وزارت طرق در پی رفع این مشکل برآمد و برای تسهیل و تسریع برف‌رویی در راه‌ها، مطالعاتی در باب استعمال ماشین برف‌روب به عمل آورد. در تعقیب این ایده تحقیقاتی راجع به انواع ماشین‌های برف‌روب، قیمت، میزان کار و مخارج سوخت آنها به عمل آمد. (روزنامه کوشش، ۲۶ بهمن ۱۳۰۲ شماره ۲۹: ص ۲) اما این تلاش‌ها در آن دوره ره به جایی نبرد.

#### ۴. عملیاتی‌شدن پروژه‌های راه‌سازی

تا سال ۱۳۱۰ / ۱۹۳۱ قدرت حکومت مرکزی در اقصی نقاط کشور تثبیت شده بود و خوانین و بزرگ مالکان و روسای طوایف یا از بین رفته بودند و یا در زندان و تبعید به سر می‌بردند. بنابراین با آغاز دهه دوم سلطنت رضاشاه مهمترین هدف توسعه و احداث راه‌ها، تجاری و اقتصادی بود. در همین راستا پیشنهاد شد: از آنجا که «ایجاد طرق شوسه تجارتي کمک و مساعدت مهمی» برای توسعه «امور اقتصادی و تجاری غرب و کردستان» قلمداد است مطالعات لازم برای توسعه راه‌های این حدود انجام پذیرد. در همین راستا قرار شد در سال ۱۳۱۱ / ۱۹۳۳ یک جاده شوسه از سنندج به مریوان و جاده دیگری از سنقر به کردستان احداث گردد. (روزنامه کوشش، ۲۱ فروردین ۱۳۱۱ شماره ۶۹: ص ۱) در همین سال و در ادامه همین برنامه، ساخت جاده‌های فرعی هم در دستور کار قرار گرفت به همین منظور و برای تسریع در شروع به عملیات، میرزا حسنعلی‌خان شقاقی مدیر وزارت طرق و شوارع وارد سنندج شد. (روزنامه کوشش، ۱۹ تیرماه ۱۳۱۱ شماره ۱۳۵: ص ۲) در ۲۵ بهمن / ۱۴ فوریه همین سال جاده شاه‌آباد<sup>۲</sup> - سرپل به کرند هم افتتاح شد. (روزنامه کوشش، ۲۶ بهمن ۱۳۱۱ شماره ۳۳: ص ۱) در دهه دوم سلطنت رضاشاه راه‌های اصلی ساخته و در این دهه به تجهیز و تکمیل آنها پرداختند اما در مقابل در این دهه ساخت جاده‌های فرعی و درون ولایتی در دستورکار قرار گرفت و اقدامات مفیدی هم انجام شد به طوری که مراکز ولایتی از طریق جاده‌های احداثی به اکثر شهرها و بخش‌های مهم ارتباط یافتند. در همین راستا در ۱۶ اردیبهشت ۱۳۱۳ / ۶ می ۱۹۳۴ راه شوسه کرمانشاه به نوسود با حضور رئیس طرق غرب افتتاح شد. (روزنامه کوشش، ۱۹ اردیبهشت ۱۳۱۳ شماره ۹۷: ص ۳) در ۱۷ مرداد / ۸ آگوست این سال راه سنندج به مریوان به وسیله آقای حکمت حکمران کردستان افتتاح گردید.

(روزنامه کوشش، ۲۱ مرداد ۱۳۱۳ شمسی ۱۶۷: ص ۲) در زمستان همین سال جاده کرمانشاه - خرم‌آباد افتتاح شد، این جاده با عبور از هرسین و کاکاوند به کرمانشاه می‌رسید بدین ترتیب شهر هرسین و منطقه کاکاوند دارای راه ارتباطی شدند. این جاده مسیر خرم‌آباد - کرمانشاه را ۱۰۰ کیلومتر از مسیر قبلی کوتاه‌تر کرد. خرم‌آباد پیش از آن از طریق همدان - ملایر به کرمانشاه ارتباط می‌یافت. (روزنامه کوشش، ۲ دی‌ماه ۱۳۱۳ شماره ۲۸۱: ص ۲) در همین سال عملیات جاده کرمانشاه - الشتر - خرم‌آباد شروع و در سال ۱۳۱۴/۱۹۳۵ این جاده هم مورد بهره‌برداری قرار گرفت. (روزنامه کوشش، ۱۲ بهمن ۱۳۱۴ شماره ۲۴۸: ص ۱) در اواخر مرداد ۱۳۱۵/ آگوست ۱۹۳۶ وزیر طرق از راه سقز وارد سنندج شد هدف از این سفر رسیدگی و نظارت بر پروژه‌های در دست اقدام راه‌سازی بود. (روزنامه کوشش، ۲۹ مرداد ۱۳۱۵ شماره ۱۸۳: ص ۲) با نظارت‌ها و تلاش‌های همه‌جانبه، راه‌های استان از لحاظ کمی رشد چشمگیری یافتند به‌طوری که تا این زمان مرکز ایالت از طریق جاده‌های اصلی به سایر مراکز ارتباط یافته و جاده‌های فرعی نیز آنها را به مراکز مهم ایالتی پیوند داد. اما با این وجود این راه‌ها هنوز از کیفیت لازم برخوردار نبودند و رفت و آمد در آنها بسیار به کندی صورت می‌گرفت و در زمستان و مواقع بارندگی وضعیت آنها بغرنج‌تری می‌شد. برای نمونه مسافت نسبتاً کوتاه راه سنندج - کرمانشاه (۱۴۰ کیلومتر) را اتومبیل‌های پستی و متفرقه سه چهار روزه طی می‌کردند. (روزنامه کوشش، ۴ بهمن ۱۳۱۵ شماره ۱۷: ص ۲) دلیل عمده آن بود که در مسیر جاده، رودخانه‌های اصلی و فصلی جریان داشت که در مواقع زمستان و بهار سیلابی بودند و در چندین نوبت رودخانه جاده را قطع می‌کرد دیگر این که پل‌هایی که تا این زمان بر روی رودخانه‌های قشلاق و گاورد وجود داشت چوبی بود و حتی رودخانه‌های فصلی هم در پاره‌ای موارد فاقد پل چوبی هم بودند. عیب بزرگ چنین پل‌هایی جدای از موضوع استحکام و عدم تحمل بارهای سنگین این بود که در مواقع سیلابی شدن رودخانه‌ها دچار آسیب‌های جدی می‌شدند و این امر آمد و شد را برای مدت زمان نسبتاً طولانی تعلیق می‌کرد. (روزنامه کوشش، ۱۹ اردیبهشت ۱۳۱۶ شماره ۹۳: ص ۲) در دهه دوم سلطنت رضاشاه تلاش‌ها و اقدام‌هایی برای اصلاح پل‌های چوبی و ساخت پل‌های سنگی به جای پل‌های چوبی صورت گرفت. در همین راستا وزیر طرق به منظور نظارت بر راه‌های کرمانشاه - همدان و کرمانشاه - خرم‌آباد و به منظور تکمیل راه و ساختمان چندین پل در این مسیر در اردیبهشت این سال از پروژه‌ها بازدید کرد. (روزنامه کوشش، ۲۳ اردیبهشت ۱۳۱۶ شماره ۱۰۲: ص ۲) در این سال تلاش شد در مسیرهایی که وسایل نقلیه سنگین در آنها تردد داشت پل‌های چوبی را

تعویض کرده و به جای آنها پل‌های سنگی بسازند به همین منظور جاده میان‌دوآب -سقز- سنندج- کرمانشاه در اولویت قرار گرفت و تعویض پل‌های چوبی و جایگزین کردن پل‌های سنگی در این مسیر تدریجاً آغاز شد. (روزنامه کوشش، ۱۵ آبان ۱۳۱۶ شماره ۲۴۳: ص ۲) در همین سال پل جاده بیستون- خرم آباد موسوم به پل دوآب الشتر در دست ساختمان بود که در آذرماه پی و پایه آن تمام و طاق‌های آن در دست ساختمان بود این پل تماماً از سنگ و ۴۰ متر طول داشت. (روزنامه کوشش، ۱۲ آذر ۱۳۱۶ شماره ۲۷۹: ص ۲) در این سال جاده‌ای که برای اتصال بیجار به جاده سنندج و همدان در نظر گرفته شده بود در دست تعمیر و مرمت بود. همچنین راه جدید گردنه‌خان در خط بانه و پل رودخانه کالان نزدیک سردشت به اتمام رسید. همچنین پل قطاوند در جاده مریوان در دست ساخت بود. (روزنامه کوشش، ۵ آبان ۱۳۱۶ شماره ۲۴۳: ص ۲) اداره طرق کرمانشاهان در سال ۱۳۱۷/۱۹۳۸ مشغول احداث و تسطیح راه دیره به گیلان‌غرب بود. این راه از راه سرپل‌ذهاب مجزا شده و کرمانشاه را مستقیماً از طریق دیره به گیلان‌غرب متصل می‌کرد. (روزنامه کوشش، ۱ خرداد ۱۳۱۷ شماره ۱۰۸: ص ۲) در اول آبان این سال راه گیلان‌غرب- سرپل‌ذهاب به طول ۵۱ کیلومتر به وسیله سرهنگ دنبلی فرماندار شاه‌آباد و با حضور رئیس راه‌غرب افتتاح شد. (روزنامه کوشش، ۱۳ آبان ۱۳۱۷ شماره ۲۴۱: ص ۲) همچنین در این سال پروژه‌های راه‌سازی و پل‌سازی برخی از دهستان‌ها شروع شد. تفاوتی که پروژه راه‌سازی دهستان‌ها با راه‌های اصلی داشت این بود که مالکین دهستان می‌بایست مطابق سهم تعیین شده وجوهی را به بانک ملی می‌پرداختند. (روزنامه کوشش، ۲۳ مرداد ۱۳۱۸ شماره ۱۷۹: ص ۳) همین امر سبب کوتاهی در پیش‌برد راه‌های روستایی شد.

در حوزه مکریان در سال ۱۳۱۸/۱۹۳۹ راه‌های ذیل در دست ساختمان بود: راه مهاباد به نقده، راه مهاباد به بوکان، راه نقده به اشنویه، راه مهاباد به سردشت. (ساکما، پرونده شماره ۰۷۰۸۹۳/۲۴۰) در واقع ۶ کیلومتر از راه مهاباد به نقده در دوره جنگ جهانی اول ساخته شده بود. راه مهاباد به بوکان هم به طول ۵۴ کیلومتر قبلاً تسطیح شده بود و در این زمان عملیات شوسه کردن آن در دست اقدام بود. راه نقده به اشنویه هم با طول ۳۶ کیلومتر پیشتر تسطیح شده و در این دوره عملیات شوسه کردن آن در دست اقدام بود. بخشی از راه مهاباد به سردشت ساخته شده بود و عملیات ساخت بقیه هم در این سال در حال انجام بود. (ساکما، پرونده شماره ۰۷۰۸۹۳/۲۴۰)

راه و راه‌سازی (شوسه) در مناطق کردنشین؛ ... (مطلب مطلبی) ۲۵۳

جدای از تسهیل در رفت و آمد و رونق تجارت، احداث راه‌های اتومبیل‌رو ممکن بود بر زندگی قشری از مردم تأثیر منفی بگذارد. در یک مورد اثر منفی توسعه راه‌های اتومبیل‌رو بر قشری از مردم کنگاور بود. مردم این قصبه دو دسته بودند؛ یکی دهقان که از طرق کشاورزی امرار معاش می‌کردند و دسته دوم که معاش آنها از راه سرایداری کاروان‌ها بود پس از ایجاد راه‌های اتومبیل‌رو و افول مکاری، «این دسته محروم، خیلی مفلوک و پریشان» شدند و همچنین کاروانسراهایی که سابقاً محل عایدات آنها بود رو به خرابی و ویرانی گذاشت. (ساکما، پرونده شماره ۱۰۱۶۹۳ / ۲۴۰) از طرف دیگر چون جاده اتومبیل‌رو و همچنین گاراژی که برای توقف اتومبیل‌ها ساخته شده بود قریب یک کیلومتر با قصبه فاصله داشت، این بعد مسافت مسافران را از مراجعه به داخل قصبه برای تأمین نیازمندی‌ها مانع می‌شد و این امر نیز تأثیر زیادی بر کساد بازار کسبه قصبه داشت و فروش آنها منحصر به مشتری‌های داخلی شد. (ساکما، پرونده شماره ۱۰۱۶۹۳ / ۲۴۰)

## ۵. نتیجه‌گیری

نتایج پژوهش نشان می‌دهد راه‌سازی و حمل و نقل در حوزه مورد مطالعه یکی از دل‌مشغولی‌های جدی حکمرانان و دولتمردان بود. هدف اولیه آنها از توسعه و گسترش راه‌سازی در این حوزه توسعه نفوذ حکومت مرکزی و به عبارت بهتر امنیتی بود حمل و نقل و بازرگانی در درجه دوم اهمیت قرار داشت. اما با تثبیت نفوذ حکومت مرکزی اهداف اقتصادی و تجاری اولویت یافت و بیشتر مراکز مهم این حدود با همدیگر و سایر مناطق ارتباط یافتند و حتی در اواخر دوره رضاشاه ارتباط دهستان‌ها و روستاها به مراکز شهری مورد توجه جدی قرار گرفت. به طوری کلی می‌توان گفت در این دوره راه‌ها و جاده‌های چرخ رو این مناطق توسعه کمی زیادی یافتند اما گسترش جنگ دوم جهانی به داخل ایران و ورود نیروهای متخاصم به غرب ایران و متعاقب آن استعفای اجباری رضاشاه اصلاح کیفی راه‌های غرب را نیمه تمام گذاشت.

از دیگر نتایج پژوهش این است که گسترش کمی راه‌های چرخ رو این مناطق و در نتیجه تسهیل حمل و نقل توسعه بازرگانی و به ویژه تجاری شدن کشاورزی را در پی داشت.

۲۵۴ تحقیقات تاریخ اقتصادی ایران، سال ۱۲، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۲

### پی‌نوشت‌ها

۱. هر فرسخ ۶۲۴۰ متر است.

۲. اسلام آباد کنونی.

### کتاب‌نامه

گلاویژ، علی، مناسبات ارضی در کردستان (فروپاشی نظام عشیره‌ای)، چاپ اول، تهران: انتشارات روزبه، ۱۳۶۱

محمدعلی سلطانی، جغرافیای تاریخی و تاریخ مفصل کرمانشاهان، جلد اول، تهران: موسسه فرهنگی نشر سها، ۱۳۷۴

خلیلی، الیه (۲۰۰۴م). یادى از گذشته‌ها؛ زندگی و سرگذشت یهودیان کرد ایران، کالیفرنیا: شرکت کتاب.

امیر احمدی، احمد، خاطرات نخستین سپهبد ایران، به کوشش غلامحسین زرگری‌نژاد، ج ۱، تهران: موسسه پژوهش و مطالعات فرهنگی بنیاد مستضعفان و جانبازان انقلاب اسلامی، ۱۳۷۳

امین، محمود، خاطراتی از عملیات نظامی در آذربایجان، کردستان و بلوچستان ۱۳۰۲-۱۳۲۰ شمسی، به کوشش سیروان خسروزاده، تهران: شیرازه کتاب ما، ۱۳۹۴

### اسناد

ساکما (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران) اسناد نخست وزیری، پرونده شماره ۲۱۶۹۷-۳۱۰

ساکما، اسناد نخست وزیری، پرونده شماره ۲۲۱۵۰-۳۱۰

ساکما، پرونده شماره ۲۶۰۷۵۰-۲۹۷

ساکما، پرونده شماره ۳۷۹۱۳-۲۹۷

ساکما، پرونده شماره ۰۷۰۸۹۳-۲۴۰

ساکما، پرونده شماره ۱۰۱۶۹۳-۲۴۰

ساکما، پرونده شماره ۱۵۱۰۲-۲۴۰

ساکما، پرونده شماره ۲۳۰۸۹-۲۹۷

ساکما، پرونده شماره ۴۷۶۰۴-۲۴۰

ساکما، پرونده شماره ۲۹۶/۶۵۵

ساکما، پرونده شماره ۱۲۳۶۲۸/۲۴۰

### مطبوعات

روزنامه کوشش، ۱ خرداد ۱۳۱۷ شماره ۱۰۸



- روزنامه کوشش، ۱۲ آذر ۱۳۱۶ شماره ۲۷۹
- روزنامه کوشش، ۱۲ بهمن ۱۳۱۴ شماره ۲۴۸
- روزنامه کوشش، ۱۳ آبان ۱۳۱۷ شماره ۲۴۱
- روزنامه کوشش، ۱۵ آبان ۱۳۱۶ شماره ۲۴۳
- روزنامه کوشش، ۱۷ فروردین ۱۳۰۹ شماره ۶۱
- روزنامه کوشش، ۱۹ اردیبهشت ۱۳۱۳ شماره ۹۷
- روزنامه کوشش، ۱۹ اردیبهشت ۱۳۱۶ شماره ۹۳
- روزنامه کوشش، ۱۹ تیرماه ۱۳۱۱ شماره ۱۳۵
- روزنامه کوشش، ۲ دی‌ماه ۱۳۱۳ شماره ۲۸۱
- روزنامه کوشش، ۲ مرداد ۱۳۱۰ شماره ۴۴
- روزنامه کوشش، ۲۰ بهمن ۱۳۱۰ شماره ۲۵
- روزنامه کوشش، ۲۱ فروردین ۱۳۱۱ شماره ۶۹
- روزنامه کوشش، ۲۱ مرداد ۱۳۱۳ شمسی ۱۶۷
- روزنامه کوشش، ۲۳ اردیبهشت ۱۳۱۶ شماره ۱۰۲
- روزنامه کوشش، ۲۳ مرداد ۱۳۱۸ شماره ۱۷۹
- روزنامه کوشش، ۲۶ بهمن ۱۳۰۲ شماره ۲۹
- روزنامه کوشش، ۲۶ بهمن ۱۳۱۱ شماره ۳۳
- روزنامه کوشش، ۲۷ فروردین ۱۳۷۰ شماره ۵۷
- روزنامه کوشش، ۲۹ مرداد ۱۳۱۵ شماره ۱۸۳
- روزنامه کوشش، ۴ بهمن ۱۳۱۵ شماره ۱۷
- روزنامه کوشش، ۵ آبان ۱۳۱۶ شماره ۲۴۳
- روزنامه کوشش، ۵ دی ماه ۱۳۱۱ شماره ۲۷۹
- روزنامه کوشش، ۷ بهمن ۱۳۱۵ شماره ۲۰