



روزنامه رسمی کشور شاهنشاهی ایران

شامل: کلیه قوانین مصوبه و مقررات - گزارش کمیسیونها - صورت مشروح مذاکرات مجلس - اخبار مجلس - انتصابات - آگهی های رسمی و قانونی

شماره ۲۷۳۵

۵ شنبه ۱۴ آذرماه ۱۳۳۶

سال سیزدهم

شماره مسلسل ۱۳۶

دوره نوزدهم قانونگزاری

مذاکرات مجلس شورای ملی

جلسه ۱۳۶

صورت مشروح مذاکرات مجلس روز پنجشنبه
هفتم آذر ماه ۱۳۳۶

فهرست مطالب:

- ۱) تصویب صورت مجلس
 - ۲) تقدیم یک فقره سؤال بوسیله آقای بهبهانی
 - ۳) سؤال آقای عمیدی نوری راجع بر راه سازی توسط جان مولم و جواب آقایان معاون وزارت راه و مهندس هدایت معاون نخست وزیر
 - ۴) تقدیم یک فقره لایحه بوسیله آقای وزیر صنایع و معادن
 - ۵) تقدیم یک فقره لایحه بوسیله آقای وزیر دارائی
 - ۶) سؤال آقای مهندس جفرودی راجع بتضییقات نسبت بمهندسين ایرانی و جواب آقای معاون وزارت راه
 - ۷) قرائت طرح پیشنهادی راجع بر ابطال الکلین و مستأجرین و استرداد لایحه اصلی بوسیله آقای کفیل وزارت دادگستری
 - ۸) تقدیم یک فقره طرح قانونی بوسیله آقای سراج حجازی بقید يك فوریت
 - ۹) طرح و عدم تصویب فوریت طرح پیشنهادی راجع بعدم اجرای احکام تغلیه محل پیشه و کسب
 - ۱۰) شور اول گزارش کمیسیون دارائی راجع بموارض فرود و توقف هواپیماها
 - ۱۱) مـ. رقی آقای مزینی بمعاونت وزارت فرهنگ بوسیله آقای وزیر فرهنگ
 - ۱۲) بقیه شور اول گزارش کمیسیون دارائی راجع به عوارض فرود و توقف هواپیماها
 - ۱۳) تعیین موقع دستور جلسه بعد - ختم جلسه
- مجلس دو ساعت پیش از ظهر بریاست آقای همدانتربتی (نایب رئیس) تشکیل گردید

۱- تصویب صورت مجلس

نایب رئیس - صورت اسامی غائبین جلسه پیش قرائت میشود (بشرح ذیل خوانده شد)

غائبین با اجازه آقایان: کورس. دکتر جهانشاهی. دکتر اصلان افشار. اعظم زنگنه. دکتر سعید حکمت. سنندجی. سعیدی. ذوالفقاری. عبدالحمید بختیار مجید ابراهیمی. عامری. یارافشار. مرتضی حکمت. قوام. کشکولی. امیر بختیار. صادق بوشهری. بوربور. صراف زاده. اورنگ افغمی. معدودی. رکنر عمید. مهندس سلطانی. امامی خوئی. سلطاننراد بختیار هدی. مشار. قبادیان

غائبین بی اجازه آقایان: دکتر طاهری اریه. دکتر فریدون افشار دیر آمدگان و زود رفتگان با اجازه آقایان: طباطبائی قمی. مهندس فروغی صفاری. دکتر شاهکار. سالار بهزادی. معین زاده. جلیلی. اسفندیاری. دکتر آهی دولتشاهی. اخوان. امیدسالار. پناهی صدوزاده. بزرگ نیا. دکتر بیرنیا. تیمورتاش. دکتر حسن انشار. آقایان. دکتر هدایتی.

نایب رئیس - نسبت بصورت مجلس اعتراضی نیست؟ (اظهاری نشد) صورت مجلس جلسه قبل تصویب میشود سوالات مطرح است آقای بهبهانی فرمایشی دارید بفرمائید.

۲- تقدیم یک فقره سؤال

بوسیله آقای بهبهانی

بهبهانی - سؤالی است از وزارت راه که تقدیم میکنم

نایب رئیس - بسیار خوب. آقای مهندس جفرودی (عده ای از نمایندگان - نیستند آقا) سؤال دیگر مطرح میشود آقای عمیدی نوری سؤالی از وزارت راه کرده اند بفرمائید

۳- سؤال آقای عمیدی نوری راجع بر راه سازی توسط جان مولم و جواب آقایان معاون وزارت راه و مهندس هدایت معاون نخست وزیر
عمیدی نوری - سؤال بنده در موضوع راههای ایران و قرارداد مربوط بجان مولم است جان مولم يك کمیته خارجی است که از دو سال ونیم قبل بحث می شود که تخصص فراوان در امر راه سازی بصورت بهترین طرز و جدیدترین اسلوب راه سازی دارد و بما اینطور مؤده دادند که با بستن قرارداد بایک چنین مؤسسه فنی تخصصی ما میتوانیم بهترین راههای جدید را در ایران بوجود بیاوریم این مطلب بقدری مورد علاقه تمام مردم ایران واقع شد که حقیقه هر کسی که این قسمت از راهها از حوزه انتخابیه او میگذشت تمام ماکلین خودش مؤده میداد که دارای چنین راهی خواهند شد در تعقیب این امر يك قرارداد ۶۶ هزار کیلومتری با جان مولم بسته شد و این قرارداد در اردیبهشت ۱۳۳۴ (اگر فراموش نکنم) بسته شد در آن موقع صحبت بود که در ظرف ۷ سال جان مولم این شش هزار کیلو متر راه را خواهد ساخت سال اول را برای مطالعه گذاشتند که جان مولم در سال ۳۴ مطالعه در راههای ایران بکند این مسائلی که بعقیده بنده زیاد مربوط براه نیست بنده چون افتخار عضویت کمیسیون راه را هم داشتم در يك موقع که برای دیدن کارهای جان مولم دعوت شدم جناب آقای امیر نصرت اسکندری هم تشریف داشتند و تمام رفقای کمیسیون راه هم تشریف داشتند رفتیم يك عمارت بسیار بزرگی را در تهران دیدیم که اسمش لابراتوار بود این عمارت بسیار مجلل پنج شش طبقه ای بود و کارمندان خیلی زیادی هم در آنجا بودند از زن و مرد و پاکل و خاک آنجا مشغول بازی بودند یعنی چه جور گل را میشود بخت چه جور میشود خاکها را باهم مخلوط کرد واقعا تماشائی بود از حیث وضع لابراتوار و زیبایی این دستگاه وقتنگی واز نظر ظرافت بعقیده بنده در جای خود یکی از نمونه های

ژیبانی و خوبی و فشنگی بود این را دیدیم بسیار خوشوقت شدیم برای اینکه اینطور بنا گفتند که در این لایحه اتوار است که جنس خاک و تعیین نوع خاک که با هر منطقه ای از راه متناسب است معلوم میکنند میگویند مامیخواهیم راههای ایران را در این لایحه اتوار امتحان کنیم از بهترین راهی باشد که در دنیا نظیر نداشته باشد و ما خوشحال شدیم دو سه ماه دیگر دعوت شدیم برویم نمونه کاری را که با داشتن چنین لایحه اتواری که جان مومل بوجود آورده است ببینیم و یکروزه استان که روز بسیار سردی بود جناب آقای ابتهاج هم تشریف داشتند از کمیسیون راه هم عده ای بودند رفیقیم تا کستان قزوین خیلی باد شدیدی می آمد آنجا دیدیم که چه جور گنجا را میبختند و ضعیف و سائلی هم داشتند یک پرس بود که میگویند ۱۲ تن فشار وارد میکنند در هر کتی که میکنند این جاده طوری خواهد بود که اگر کامیونهای هزار تنی هم که باشد از راه رد میشود و در خوردن دارد (مهندس عبیدی) هزار تن که خیر) جناب عالی تشریف داشتید و آن روز هم ملاحظه فرمودید و همه آقایان هم تشریف داشتند و گفته های مهندسین جان مومل را شنیدند ما واقعا خوشحال شدیم که ما میتوانیم با یک چنین دستگاهی بهترین راهها را بوجود آوریم بنده فراموش نمیکنم که در مراجعت از نا کستان جناب آقای ابتهاج میگویند که از سال آینده یعنی از سال ۱۳۳۵ جان مومل باید هزار کیلومتر راه سازد و این هزار کیلومتر راهی که باید بسازد حساب میگردند و میگویند که در حدود سی میلیون دلار خرج میشود و میگویند که برای این ایجاد خدمت میکند که چطور این سی میلیون دلار را میتوانیم بجان مومل بپردازیم جناب آقای قنات - آبادی هم در آن مسافرتی که از نا کستان بر میگشتم تشریف داشتند که آقای ابتهاج میفرمودند سی میلیون دلار را چه جور فراهم کنیم و اینها هم تمام کارهایشان مرتب شده است و سالی هزار کیلومتر باید بسازند بهر نحوی هست باید از برنامه های دیگرمان بزنیم گفتیم خوب حالا مهمترین کار ما راهسازی است حالا چه عیب دارد آمده اند لایحه اتوار درست کرده اند انبار درست کرده و ماشین آلات آورده است شامسی میلیون دلار که بدهید هزار کیلومتر راه درست میکنند اما سال ۳۴ رفت سال ۳۵ هم گذشت (قنات آبادی - و سالیهای دیگر هم میگذرد) الان هم سال ۳۶ دارد میگذرد همه ما شنیدیم که آن صد کیلومتر راهی را هم که در نا کستان جان مومل ساخته است بعضی اینکه یک برف و باران آمد خراب شد و بعد این مطلب را بنده در همین جا سؤال کردم و جناب آقای وزیر راه هم تاحدی مطالب مرا تصدیق نمودند حالا میشنوم خود جناب آقای ابتهاج عقیده دارند که جان مومل بد کار کرده است

باید قراردادش را فسخ کرد اخیراً هم در مجلس سنا که توضیحاتی داده قبول کردند که فسخ کردند قراردادش را و شهزار کیلومتر را کرده اند ۱۲۰ کیلومتر بنده آنطوری که در خارج شنیدم از قرار معلوم کیلومتری پانصد هزار تومان خرج این راه سازی است حالا بنده نام صحیح باغاط بنده از یکی از مأمورین وزارت راه شنیدم که پروژه ای که جدیداً تهیه شده برای ۱۲۰۰ کیلومتر برای هر کیلومتری پنج میلیون ریال برای راه سازی و اسفالت با جان مومل در نظر گرفته اند و قرارداد بسته اند خواستم ببینم حقیقت این جریان چیست جان مومل چرا کارش به اینجا رسیده و خسارت مانسبت باین تأخیرها و باین حرفهایی که با گفته اند یکجا خواهد رسید و وزارت راه دستگاه سازمان برنامه چه فکری برای راههای ایران کرده اند با این اعتبارات و پولی که ما داریم و با علاقه ای که تمام مردم این مملکت برای راه سازی دارند حالا منظر آقایان جواب بفرمایند و البته مد جواب عرض میکنم

فایز رئیس - آقای معاون وزارت راه (مهندس مشایخی) - نسبت سؤال جناب آقای عبیدی نوری

چنانچه خاطر آقایان محترم مسبوق است جهت نقش برداری و قطعه بندی و مناقصه و نظارت در ساختمان شش هزار کیلومتر راههای اصلی کشور قرارداد با شرکت جان مومل بعنوان مهندس مشاور تنظیم شد ولی در اجرای امر تاخیراتی صورت گرفت که منجر بمذاکرات بین سازمان برنامه و شرکت مذکور گردید که چون هنوز ادامه دارد بنا بر این نمیتوان قبل از خاتمه آن مذاکرات توضیحی بعرض برساند و اما راجع بمبلغ در باقی آن شرکت تا این تاریخ چون مستقیماً با سازمان برنامه طرف است لذا بالغ دقیق را آقای قائم مقام سازمان برنامه عرض خواهند رسانید

فایز رئیس - آقای مهندس هدایت

مهندس خسرو هدایت (معاون نخست وزیر) - فرمایشات نماینده محترم آنجه که جنبه فنی داشت این بود که از امور فنی یک مطالعات عمیق و بخصوصی ندانند برای اینکه درباره لایحه اتوار فرمودند که درست نمیدانند چه میکنند خوب بختانه در این لایحه اتوار گل بازی نمیشود و حال آنکه اگر یک کسی بیک لایحه اتوار زمین شناسی برود بنظرش میاید که یک عده ای با خاک و سنگ مشغول بازی هستند و حال آنکه آنچه مشاهده میفرمایند تعیین مقاومت گل در مقابل فشار و یا تعیین جنس خاک است چون هر خاکی را نمیشود در ساختن راه بکار برد و آن سیستمی که خواستند در ایران راه بسازند باید دقیقاً رسیدگی شود

میامند وسط راه چند کیلو متر را معین میکردند و چند تا میخ چوبی میزدند و به چند تا مقاطعه کار میگفتند بر این راه را بسازو خود مقاطعه کار باید تعیین کند که چقدر با سستی خاک برداری کند و چقدر با سستی یل بسازد خیال میکنم که آقایان اجازه نمیدهند که همان سیستم متداول باشد برای اینکه فرض بفرمایند میرفتند و میامند میگفتند این راه ۷۰۰ هزار متر خاکی برداری میخواست در عمل شاید چهار صد هزار متر مورب بختند ولی در مطالعه صد هزار متر هم نیخواست برای تغییر وضع آن جور راه سازی و برای رسیدن باین هدف که راههای اساسی ساخته شود این تصمیم گرفته شد که مهندسین مشاور که در دنیا کارشان راه سازی است ببینند خودشان مشخصات را تعیین کنند نقشه جات را تنظیم کنند خودشان نظارت نکنند آنها که آمدند گفتند باید بدانیم که این سنگ برای راه سازی و جاده مقاومت دارد یا خیر این بود که این لایحه اتوار تهیه شد و خود اینکه از جناب عالی آقایان محترم اعضای کمیسیون دعوت بعمل آمد و به لایحه اتوار کارخانه تشریف آوردید این علامت حسن نیت بود یعنی میخواستند به آقایان عرضه نکنند این اقدامات صورت بگیرد برای اینکه منجر بیک راه سازی اساسی بشود و وقتیکه ابتدا شما تشریف آوردید بکارگاه با کمال دقتی که در راه سازی میشد بهر ضلعان هیچوقت نرسید که این راه در مقابل هزار تن مقاومت دارد آنچه که بنده میخوانم باستحضار آقایان برسانم این است که راههای درجه یک که در امریکا ساخته میشود میانند حساب میکنند که بهر محوری یک مقدار زمین فشار وارد میاید و آنوقت در تعیین مشخصات راه آن مشخصات و ابعادی را در نظر میگیرند که در آن فشار مقاومت میکنند آنچه که راههای درجه یک دنیا بود و وقتی که آمدند مهندسین مشاور و چند تا کامیون را امتحان کردند گفتند تا ۲۴ تن این محجور قبول میکنند آمدند گفتند اگر مطابق مشخصات فنی دنیا بخواهیم بسازیم هشت تن در هر محور است و چون کامیونها بیشتر بار گیری میکنند باین ترتیب این راهها خراب میشود ما باید این را قوی تر بسازیم ما گفتیم که دولت می تواند صاحبان کامیونها را وادار کند که بیش از آنچه که مجاز است بار نزنند بنا بر این شما بیایید و مشخصات بین المللی را در نظر بگیرید ولی بالاخره بعد از مذاکرات نهائی این شد حالا که واحد مقاومت همه جا هشت تن است شما چهارده تن بگیرید چون اینها میخواستند روی ۲۴ تن حساب کنند خلاصه با مشخصات فنی که تنظیم شده فلان روی ۱۳ تن است در حالیکه کامیونهای هستند که ۲۴ تن بار گیری میکنند و باید دقیقاً رسیدگی شود

که کامیونهایی که بار میزنند مطابق این ظرفیت بار بزنند که نه بخودشان خسارتی وارد بیاید نه ماشینیشان از بین برود نه راههای مملکت از بین برود (بزرگ نیاه کنتراش مشکل است) این کار شده و تصویب نامه ای گذشته و شهر بانی و ژاندارمری مأمور اجرای هستند و شروع کرده اند و اجرا هم میشود فرمودند که راههایی که باین ترتیب ساخته خواهد شد کیلومتری پانصد هزار تومان تمام میشود بیش بینی نمیشود کرد و گت که راه کیلومتری چند تمام میشود اگر که راه را از اینجا بگرمانشاه بسازید تا قزوین یک قیمت دارد و از قزوین بعد ان یک قیمت دیگر از کرده اسد آباد یک قیمت و در آج یک قیمت دیگر آنچه که ما خیال میکنیم اینست که راهی که تمام شده است کیلومتری ۳۲۰ هزار تومان بطور متوسط جلگه ۱۲۰ هزار تومان تمام بشود و در کرده اسد آباد چهار صد هزار تومان ولی آنچه که بر آورد کرده ایم در روی مشخصاتی که تنظیم کرده ایم همین رقم است و در اینکه برنامه راه سازی ما دچار تأخیر شده است تردیدی نیست و خودمان هم مطلع بوده ایم در صد در صد جبران هستیم و همانطوری که باستحضار آقایان نماینده کان محترم رسیده چون ما دیدیم که دستگاه جان مومل کند کار میکند به آن میزان شش هزار کیلومتری که بهش دادند اگر باین وضع پیش برود در مدتی که متصور شده است تمام نخواهد شد این بود که آمدیم گفتیم که آقا این همه راه را بشانیتو آنچه دیدیم آمدید در قرارداد مشغول تجدید نظر هستیم در میزان راهی که بوسیله جان مومل میخواهیم ساخته شود و تحویل بدهند پهلوئی بخرم شهر است و نسبت بسایر راهها شیراز باهواز و شیراز بوشهر و تهران به بروجرد و امل و راههای دیگری که در نظر داشتیم بسازیم آنها را بطرز دیگری و بوسیله کسان دیگر و دستگاههای دیگری خواهیم ساخت که هر کدامشان مشغول کار شوند که در انتهای مدت برنامه میزان کار انجام شده بیشتر خواهد بود که چه راههایی ساخته شده و چه پولهایی خرج شده است آنچه که بنده بظلم است سؤال جناب عالی این بود در جواب سؤال بیا عرض کنم باین ترتیب که ما طرز برنامه راه سازی را به سه مرحله تقسیم کردیم مرحله اولش مطالعات اولیه است تعیین مسیر است و بر آورد مقدماتی وقتی این کار شد مسیر تعیین شد مطالعات اولیه شد بر آورد هم شد مرحله اول تمام شده بود نقشه برداری و تهیه طرح میشود و مناقصه آنها میشود و بعد ساختمان و نظارت است حالا در این مدت از اردیبهشت ۳۴ تا این دقیقه در راههایی که بجان مومل واگذار شده همه این کارها انجام شده از لحاظ مرحله

اول یعنی مطالعه اولیه و شناسائی مسیر و بر آورد مقدماتی چهار هزار و سیصد و دو کیلو متر که راههای عبارتست از پهلوئی - خرمشهر - تهران - قم - اراک - شیراز - اهواز - و شیراز - اصفهان - چاه زاهدان - شیراز - بوشهر - پاکستان - قزوین - ازرگان - امل (ارباب - از بند عباس - هیچ اسمی نیست) مطالعات اولیه از پاکستان تا مرز بازرگان هم شده (ارباب - بند عباس فراموش شده) در بندر عباس کاری نشده در ۳۰۲ کیلو متر این مطالعات یعنی تعیین مسیر شده است مرحله دوم نقشه برداری و تهیه طرح محاسبات فنی و آزمایشات است محاسبات فنی سیمان بود که عرض کردم خاک برداری و خاک ریزی و آزمایشات هم همان لایه - اتواریست که عرض کردم که تعیین مقاومت خاک است و در این مرحله در ۳۱۹ کیلو متر شرح زیر این اقدامات شده است بندر پهلوئی - خرمشهر - تهران - قم - اراک - بروجرد - شیراز - اهواز - مرحله سوم که مناقصه است انجام شده است و حاضر برای شروع بکار است ۶۲ کیلو - متر در محور پهلوئی بخرم شهر که تحت نظارت است و الان آنچه که تحت ساختمان است ۳۳۱ کیلومتر است این کارهایی است که در این دو سال و نیم صورت گرفته است (دکتر بینا - یک کیلو متر هم برای آذربایجان بنویس بنده رئیس کمیسیون هستم) بیشتر بنویسیم در راه آذربایجان راه بازرگان و تا کستان در برنامه ماست و خود وزارت راه راهها بسیار دیگری در دست دارد و راه آهن آذربایجان هم که انشاء الله در قریب تکمیل خواهد شد پس تصور اینکه در این مدت کاری نشده است اشتباه است این کارهایی که عرض کردم در این مدت و وقتی ما رفتیم در نا کستان دیدیم ظاهر آرا خیلی هم خوب بود ولی بندهم باران و برف آمد و کامیونها از آنجا گذشتند عملی را که ما بعد دیدیم این بود که خراب شد و برای منظور اصلی ما قانع کننده نیست معلوم میشود بیشتر توجه این دستگاهی که با آن قرارداد بسته شده دنبال تهیه لایحه اتوار دنبال مطالعه و نقشه برداری است اما آنچه بزی که مردم میخواهند راه است که اتومبیل از آن رد شود و این راه سازی نشد در نتیجه توضیحی که آقای مهندس خسرو هدایت فرمودند بنده یادداشت کردم در ظرف دو سال و نیم بلکه بیشتر فرمودند که ۳۳۱ کیلومتر تحت نظارت جان مومل مشغول ساختن هستند بعد از اقام ۴۳۰۲ کیلومتر مطالعه ۲۱۹۱ کیلومتر نقشه برداری ۴۶۹ کیلو متر مناقصه تهیه شده اما آن راهی که تحت ساختمان است که باز هم تعیین نفرمودند که چقدرش ساخته شده و تحویل شده فرمودند تحت نظارت جان مومل ۲۳۱ کیلو متر است

اثر تأخیر و کندی خسارتی وارد نشود و همین الان که حضورتان گزارش عرض می کنم در سازمان برنامه مشغول تنظیم پیمانهای هستند و امیدوارم که در اوایل هفته آینده این پیمان تمام بشود و مبادله بشود **فایز رئیس - آقای عبیدی نوری** **عمیدی نوری** - بنده و جناب آقای مهندس خسرو هدایت هر دو در مدرسه دارالفنون درس میخواندیم و با هم از مدرسه بیرون آمدیم بنده رفتم دنبال حقوق و ایشان رفتند دنبال مهندسی لایحه اتوار را هم با هم دیدیم تا آن اندازه که در مدرسه متوسطه و با هم همکلاس بودیم پس بآن اندازه لایحه اتوار در مدرسه متوسطه دیدیم میدانم و به همین جهت هم تعریف کردم از لایحه اتواری که جان مومل درست کرده ولی بنده که یک آدم علمی هستم یک آدم حقوقی و قضائی و سیاسی هستم از نظر کار روزانه نویسی بنده همیشه با کار من این است من آنچه که از مردم میشنوم مردم از جان مومل راه میخوانند مردم از جان مومل لایحه اتوار نمیخوانند بلکه ما رفتیم دیدیم بسیار هم خوب بود از نظر لایحه اتوار اما میبینم این تجربه ای که در لایحه اتوار شد نتیجه اش چه شد آن راهی که با آن اسلوب مطالعه در خاک همانطوری که فرمودید ما هم خوشوقت شدیم که برای اولین دفعه یک نمونه فنی برای راه سازی هست که نتیجه اش آن را بنده میخوانم بعد هم بنده عرض کردم نمونه کارشان را در نا کستان نشان دادند البته آن نمونه کار آن لایحه اتوار بود نتیجه کاری است که در یک اطاق در بسته ای انجام میشود بعد هم عملش در خارج نمایان میشود این اصل است تا این جا را بنده میدانم با این که غیر فنی هست ولی وقتی ما رفتیم در نا کستان دیدیم ظاهر آرا خیلی هم خوب بود ولی بندهم باران و برف آمد و کامیونها از آنجا گذشتند عملی را که ما بعد دیدیم این بود که خراب شد و برای منظور اصلی ما قانع کننده نیست معلوم میشود بیشتر توجه این دستگاهی که با آن قرارداد بسته شده دنبال تهیه لایحه اتوار دنبال مطالعه و نقشه برداری است اما آنچه بزی که مردم میخواهند راه است که اتومبیل از آن رد شود و این راه سازی نشد در نتیجه توضیحی که آقای مهندس خسرو هدایت فرمودند بنده یادداشت کردم در ظرف دو سال و نیم بلکه بیشتر فرمودند که ۳۳۱ کیلومتر تحت نظارت جان مومل مشغول ساختن هستند بعد از اقام ۴۳۰۲ کیلومتر مطالعه ۲۱۹۱ کیلومتر نقشه برداری ۴۶۹ کیلو متر مناقصه تهیه شده اما آن راهی که تحت ساختمان است که باز هم تعیین نفرمودند که چقدرش ساخته شده و تحویل شده فرمودند تحت نظارت جان مومل ۲۳۱ کیلو متر است

بنده نظرم این نبود سؤال من این بود که آیا این ۲۳۱ کیلومتری که تحت نظارت هست با آن قراردادی که بسته اند که در ظرف هفت سال شه هزار کیلومتر راه باید ساخته شود تطبیق میکنند البته متشکرم تا حدی جواب بنده را فرمودید که ما انتظار داشتیم لایحه اتوار کیلومتر زیر ساختمان باشد البته از این بیانشان بنده استفاده می کنم که قبول فرمودند که لایحه اتوار کیلومتر باید باشد و بنده و بنابر این ۲۳۱ کیلو متری هم که باز تحت ساختمان است و انجام نشده دلیل تخلف صریح این شرکت خارجی است که ما امیدواریم بنده فنی آن بودیم و متأسفانه معلوم شد اطلاعات فنی ندارد و نتیجه نداشته و بحث در این است که بعضی از رفقای مطلع بنده حتی بنده نوشته اند که این شرکت جان مومل سابقه راه سازی در هیچ جای دنیا نداشته بنده نمی دانم این را یکی از رفقا بنده نوشته اند آقایان نوشته که در هیچ جای دنیا سابقه راه سازی نداشته و بلکه مطالعه کار ساختمان است بنده عرض کردم فنی نیستم که اظهار عقیده میکنم ولی این اطلاعی است که یکی از رفقا بنده نوشته داده و همینطور یکی از رفقای دیگر نوشته که مقصود از لایحه اتوار کار آن بنده بوده و خیلی خوب تنظیم کرده است ولی منظور از قرارداد با شرکت جان مومل این بود که راههایی که استعانتی باشد با تحویل بدهند این لایحه اتوار است با تحویل بدهم این عقاید رفقای بنده است و بنده تأیید میکنم و تصور فرمایند جناب آقای مهندس خسرو هدایت که بنده تنها این نظر را دارم بنده عرض میکنم می کنم تا اندازه ای سعی می کنم که میان افکار عقاید مجلس شورای ملی باشد و اینها نظریاتی است که عرض میکنم و همینطور یکی از آقایان نوشته است که بر ما ثابت شده که شرکت جان مومل کار غلط کرده است و بوسیله این را نداشته است که کار صحیحی انجام بدهد این هم عقیده یکی از آقایان دیگر است این نامه ها هم حاکی از این موضوع است که ملاحظه میفرمایند بسیار مؤثر شده است این بعضی که در این جا پیش آمده و بنده معتقدم که دولت و مجلس باید پیش از این در مقابل یک شرکت خارجی که ما را امیدوار کرده است و ۱۲۰ میلیون تومان تا بحال گرفته است شش ماه پیش این مورد جناب آقای مهندس هدایت جواب نفرمودند که معلوم میشود که ما در مقابل ۲۳۱ کیلومتر راه تحت ساختمان چندین میلیارد تومان را برای مملکت ما صلاح است که اینطور عمل کنیم و آنوقت این رویه را در مقابل مأمورین و مهندسین و شرکت های

داخلی خودمان هم داریم ؟ خدایم دانند خیر بنده اطلاع دارم بعضی از شرکت های داخلی راه سازی میکنند و پول عملیات را ندارند بنده عملیات آمدند تهران فشار میآورند و آن شرکت میگوید من از وزارت راه طلب دارم و پول مرا نمیدهند ما این وضع را در مقابل مقاطعه کاران داخلی خودمان داریم و اینکه رویه ما در مقابل مقاطعه کار خارجی که بیش از ۱۲۰ میلیون پول گرفته است و میگویند تازه ۲۳۰ کیلومتر تحت ساختمان است آن راه بندهم چند ساخته شده و چقدر ساخته نشده جواب هم نفرمودند بنا بر این بنده معتقد هستم که در مقابل یک چنین شرکت خارجی که این شرکت با ما عمل کرده و حالا عده می فرمایند که ما یک قرارداد جدیدی برایش تنظیم خواهیم کرد فرمودید که سعی میکنیم در این قرارداد کاری نکنیم که معلوم شود چه موقع و در چه تاریخ راه استفاک شده تحویل میدهد بسازد خوشوقت که اقل در این قرارداد این مطلب قید میشود بنده خیال میکنم که در قرارداد سابق هم قطعاً این قید قید شده است اگر نبود جناب آقای ابتهاج در آن مسافرتی که ما از نا کستان می آمدیم تغییر نمودند که جان مومل تا سال آینده هزار کیلومتر باید بسازد و من نزدیک سی میلیون دلار باید بدهم و از مجموع هواید نفت که ۱۲۰ میلیون دلار است اگر یک رقم سی میلیون دلار بدهم باقی کارها را چه کنیم پس معلوم است که شما بقراردادی داشتید که در ظرف شش سال با هفت سال شش هزار کیلومتر راه بسازد و بعد دو سال و نیم گذشته و انجام نشده است و میفرمایند ۲۳۰ کیلومتر در حال ساختمان است بنده معتقد هستم که ما اگر در مقابل این شرکت های خارجی بیشتر دقت نکنیم هم بصالح مملکت ماست و هم آن حس ناسو نالستی که در اطرافش گفته میشود که ملت ایران بیدار شده و خوب خودش را حفظ میکند بیشتر بخارجها نشان داده می شود که برای حفظ حقوق خودش گوش و حدی است و در مقابل یک همچو جریانی که لایحه اتوار دو سال و نیم وقت مملکت را تلف کرد ماست نانشسته تا باین کیفیت ما بگویم دوباره اینها قرارداد می بندیم هر کیلومتری بطور متوسط ۳۵۰ هزار تومان در حالی که بنده شنیدم پانصد هزار تومان و عرض کردم و جوابش را دادند که بطور متوسط ۳۵۰ یا ۳۲۰ هزار تومان خوب وقتی متوسط آن ۲۲۰ هزار تومان بود پانصد هزار تومانی هم دارد شخصی که در وزارت راه بود و من گفت پانصد هزار تومان پس معلوم میشود حرف صحیحی است خوب ما پانصد هزار تومان می دهیم و دو سال و دو سال و نیم وقت خودمان را هم تلف میکنیم آقایان وقت در دنیا قیمت دارد چند روز پیش نطق اینها را در ا کلاها ما میخوانیم نکته ای که بیش از همه

روی این قسمت است و الا باقی است اولش من فکر میکنم تمام آقایان موافق باشند طرح قبلی هم که داده شده بود بنده امضاء کردم علتش هم این بود که فکر میکردم که آن لایحه ای که در کمیسیون مشترک هست قسمتی از موادش قبلاً تصویب شده بود و قسمتی از موادش با هم نمیخواند و بالاخره نه منظور دولت و نه منظور آقایان هیچکدام حاصل نمیشد فکر کردم که بهتر اینست که دولت يك لایحه جامعی بیاورد که حقوق طرفین محفوظ باشد و من فکر می کنم که اگر این طرح با اینصورت باشد که دولت را ظرف مدت محدودی مکلف بکنیم يك چنین لایحه ای بیاورد بنده و هم آقایان موافق باشیم

نایب رئیس - آقای ارباب موافق هستید بفرمائید

ارباب - قبل از عرض مطلب استدعا میکنم هر کدام از آقایان اطلاع نداشته باشند تحقیق بفرمائید بنده اجازه بگیر هستم نه اجازه بده و مشمول هیچک از این حرفها نیستم علاقمند بملکت هستم برای اینکه در این مملکت خودم و آب و آوجادام زندگی کردیم اعتقاد من هم باید زندگی کنند با فوریت این طرح موافق هستم باین شرط که مدت آن از ده روز بیکماه لااقل تمدید شود برای اینکه این موضوع یکی از معضلات بزرگ این کشور است و اهمیتش بیش از اینهاست که ما فکر نکنیم تا دولت هم وقت کافی برای تنظیم لایحه داشته باشد دولت بایستی يك لایحه ای بیاورد بمجلس که باصل مالکیت لطمه وارد نیارد و بنده باین ماه موافق هستم

نایب رئیس - آقای ارباب حق نداشتند بنام مرافق تشریف بیاورند در مخالفت صحبت کنند بنابراین يك موافق دیگر میتواند صحبت بکند آقای دکتر مشیر فاطمی موافقت بفرمائید

دکتر مشیر فاطمی - بنده هم بنظور که تصور میشود موافق این طرح هستم و راجع بدتش هم اگر نظری باشد حل شدنی است ولی بنده اطلاع دارم که در این چند روزه که این بحث بوده است يك احکام زیادی صادر شده (احسن) بنده این اطلاع دارم و از جناب آقای مجلسی که ما همه با ایشان اعتقاد داریم خواهش میکنم که در اینجا يك توضیحی بدهند که لااقل اگر این چندروزه احکامی صادر بشود چه صورتی پیدا خواهد کرد این را متوقف بکنند ما حاضریم بروی کمیسیون

نایب رئیس - چون اندازه کافی صحبت شده است لذا اعلام برای میشود

سراج حجازی - اگر اجازه بفرمائید بنده طبق ماده ۸۲ يك توضیحی دارم که در رأی تأثیر دارد

نایب رئیس - چون موافق و مخالف هر دو صحبت کرده اند اعلام برای شد بنابراین

بفورت طرح که در نتیجه يك شوروی می شود رأی می گیریم آقایان بیکه با فوریت موافقت قیام بفرمائید (عده کمتری برخاستند) تصویب نشد بنابراین بطور عادی بکمیسیون ارجاع می شود لایحه دیگری طرح است آقای سراج حجازی فرمایشی دارید؟

سراج حجازی - توضیح بنده در رأی تأیید داشت بنده مطابق ماده ۸۲ اجازه خواستم برای اینکه عرایض مرا تحریف کردند و کتب باید حرف خودش را بزند **نایب رئیس** - جناب عالی توضیح دادید و در فوریت به بیش از يك موافق و يك مخالف اجازه صحبت داده نمیشود

۱۰- شور اول گزارش کمیسیون دارائی راجع به عوارض فرود و توقف هواپیماها

نایب رئیس - گزارش کمیسیون دارائی راجع به عوارض فرود و توقف هواپیماها مطرح است که قرائت می شود

(شرح زیر قرائت شد)

گزارش از کمیسیون دارائی بمجلس شورای ملی

کمیسیون دارائی لایحه شماره ۴۶۴۶ دولت راجع به عوارض فرود و توقف هواپیماها را با حضور نمایندگان دولت مورد رسیدگی قرار داده و با اصلاحاتی تصویب نمود اینک گزارش آنرا تقدیم بمجلس شورای ملی مینمایم

ماده ۱- عوارض مربوط به هواپیمائی شرح زیر تصویب بشود

الف- برای صدور گواهی نامه ثبت و تاسیت هر هواپیما یا بندر (۵۰۰)

ب- برای گواهی نامه قابلیت پرواز هواپیماها (۸۰۰) و برای تجدید آن هشتصد ریال (۸۰۰)

ج- برای صدور گواهینامه بیسیم هواپیما دویست ریال (۲۰۰) و تجدید آن دویست ریال (۲۰۰)

د- برای صدور گواهینامه دانشجوی خلبانی یا خلبان خصوصی صد ریال (۱۰۰) و برای تجدید آن پنجاه ریال (۵۰)

ه- برای صدور گواهینامه خلبان بازرگانی - آموزش کار خلبانی - خلبان سرویس حمل و نقل هوائی هوا نوردی مکانیکین هواپیمائی - متصدی بیسیم هواپیمائی متصدی تنظیم عبور و مرور هواپیمائی هواشناسی دویست ریال (۲۰۰) و برای تجدید هر يك از آنها صد ریال (۱۰۰)

و- برای ثبت اختیارات جدید در هر يك از گواهی نامه های مذکور در بند (ه) هر دهمه صد ریال (۱۰۰)

ز- برای تصدیق ارزش هر يك از گواهی نامه های مذکور در بندهای ب- ج- د- ه- که بوسیله کشورهای بیگانه صادر شده باشد صد ریال (۱۰۰)

ح- برای صدور اجازه نامه استفاده

از يك فرودگاه خصوصاً یا بندر (۵۰۰) و برای تجدید آن دویست ریال (۲۰۰)

ح- برای هر دهمه فرود آمدن هواپیما هائیکه از خارج بایران وارد می شود نسبت به هر يك صد کیلوگرم وزن حداکثر هواپیما که در گواهینامه قابلیت پرواز آن تعیین شده دویست ریال (۲)

تبصره ۱- هواپیماهای خارجی موضوع این بند در صورتیکه از چند فرودگاه کشوری در داخل ایران استفاده کنند برای هر فرود حق فرود و توقف و سایر عوارض مقرر را باید بپردازند

تبصره ۲- فرود هائیکه بنظور آزمایش پس از فرود هواپیما در يك فرودگاه کشوری صورت میگیرد مشمول مقررات این بند و تبصره آن نخواهد بود

ی- برای استفاده از وسائل روشنائی يك فرودگاه کشوری جهت فرود آمدن هواپیما هائیکه از خارج بایران وارد شده و یا بلند شدن هواپیما هائیکه بخارج عزم مینمایند هر دهمه نسبت به هر يك صد کیلوگرم وزن حداکثر هواپیما که در گواهی نامه قابلیت پرواز آن تعیین شده دویست ریال

ک- برای نگاهداری هواپیما هائیکه از خارج بایران وارد شده و در يك فرودگاه کشوری در هوای آزاد خارج از آشیانه توقف نمایند برای ۶ ساعت اول توقف معاف از هر گونه پرداخت و برای بیش از این مدت تا ۲۴ ساعت از قرارداده دینار (۱۰) نسبت به هر متر مربع از زمین اشغال شده و قس علیهذا (در محاسبه طول و عرض هواپیما در نظر گرفته میشود)

ماده ۲- هواپیماهای زیر از پرداخت عوارض مذکور در بندهای طی یک ماده ۱ معاف میباشد:

الف- هواپیماهای متعلق به دربار سلطنتی

ب- هواپیماهای متعلق بدولت اعم از نظامی و غیر نظامی مادامیکه برای خدمات عمومی و بدون قصد انتفاع بکار میروند و همچنین هواپیماهای حامل مهمانان دولت

ج- هواپیماهای متعلق بر و سای کشورهای خارجی

د- هواپیماهای نمایندگان سیاسی دول خارجی در ایران بشرط معامله متقابله مادام که بدون قصد انتفاع بکار میروند

و- هواپیما هائیکه بنا بقانون یا اجازه دولت ایران بمنظور جستجو و نجات هواپیما های مفقود در ایران پرواز میکنند مادامی که بدون قصد انتفاع بکار روند

کلیه هواپیما هائیکه بنا بقاضا و یا اجازه دولت ایران برای کمک در امور رسم یابی و مبارزه با آفات نباتی و غیره در ایران پرواز میکنند مادامیکه بدون قصد انتفاع بکار روند

ماده ۳- اداره کل هواپیمائی کشوری میتواند ساختمانها و اراضی و وسائل مورد احتیاج هواپیماها را که متعلق بآن اداره میباشد بنرخ عادلانه و با تصویب وزارت راه اجاره واکتدار و هواند آتزا به حساب درآمد عمومی کشور وصول و وکیل خزانه دار بیکل نماید

ماده ۴- از تاریخ تصویب این قانون هر نوع عوارض دیگری راجع به هواپیمائی کشوری در داخل ایران استفاده کنند مأمور اجرای این قانون میباشدند

مخبر کمیسیون دارائی - مشایخی

گزارش از کمیسیون راه بمجلس شورای ملی

کمیسیون راه لایحه شماره ۴۶۴۶ دولت راجع به عوارض فرود و توقف هواپیماها را با حضور نمایندگان دولت مورد رسیدگی قرار داد و با گزارش کمیسیون دارائی موافقت نمود اینک خبر آنرا بمجلس شورای ملی تقدیم میدارد

مخبر کمیسیون راه - مهندس فروه **نایب رئیس** - کلیات مطرح است آقای خرازی

خرازی - البته همکاران محترم بنده استحضار دارند که یکی از موضوعاتی که موجب پیشرفت و توفیق ممالک راقیه شده مستقر ارتباطات است ارتباطات همه میداند اهم است از ارتباطات زمینی و دریائی - هوائی - بست - تلفن - تلگراف و رادیو متأسفانه در کشور ما روی هر مرتقه بموضوع ارتباطات آن اهمیتی که بایستی داده شود داده نمیشود در جنگ بین المللی دوم آلمانها بدو علت شکست خوردند یکی اینکه نتوانستند ارتباطات خودشان را با لنینگراد و استالینگراد حفظ کنند و یکی آن توجهی که متفقین کردند و انبار مهمات معوری ها را در نروژ کشف کردند و بمباران کردند بنده چند ماه قبل هم بمناسبتی راجع به موضوع ارتباطات صحبت کردم و حال چون یکی از موضوعات ارتباطات که مسئله هواپیمائی است اینجا مطرح است عوارضی که راجع به هواپیما هائیکه که بفرودگاههای کشوری ایران میبایند وضع شده بنده اینجا صریح عرض میکنم متأسفانه پیش رفتی که میبایستی در امر هوا پیمائی ما حاصل بشود تاکنون حاصل نشده هم در قسمت هوا پیمائی لشکری هم کشوری البته موضوع هواپیمائی لشکری چون مربوط بارتش است و بزرگ ارتشتاران فرمانده شخص اعلیحضرت همایون شاهنشاهی میباشد و توجه کامل خواهند فرمود بنده فقط اینجا راجع بموضوع هواپیمائی کشوری صحبت میکنم اولاً ما دوشرکت هواپیمائی داریم که یکی شرکت هواپیمائی ایران است و یکی شرکت هوا پیمائی پارس

است این دوشرکت هم هر چه از دستشان از حیث سرمایه دست و پا کردن بر بیاید بکار میبرند ولی کف دستی که مو ندارد نمیشود کند و اینها آن سرمایه کافی را ندارند و با اینکه از چند ماه قبل این ها شرکت واحدی درست کرده اند مهذا پیشرفت لازم در کشور ما نیست بنده نمیخواهم موضوع هواپیمائی کشوری ایران را مقایسه بکنم با موضوع هواپیمائی ممالک کوچک اروپا (یکی از نمایندگان - صفر است) بلی ولی همانطور است که میفرمائید صفر است بنده میخواهم مقایسه کنم با کشورهای همسایه با عربستان سعودی بالبنان و سایر نعمتها سال خوب مقرراتی وضع کردند و حاجی را که بزیارت بیت الله الحرام میرفتند مجبور کردند که با هواپیماهای ایرانی بروند و مجاز از ده هزار نفر با هواپیماهای ایرانی مسافرت کردند بنده چندی قبل هم اینجا عرض کردم که برای کشور ما خیلی اسباب سرشکستگی است که موقعیکه اعلیحضرت همایون شاهنشاهی مسافرت هائی بممالک خارجه بر طبق دعوت های سلاطین یا رؤسای جمهوریهای ممالک خارجی میکنند هواپیما با اجازه کنیم یا هواپیمائی آن کشور دعوت کننده بفرستد این همه ما در آمد داریم از نفت از سایر قسمتها ضرورت دارد که ما يك هواپیما چهار موتور آخرین هستیم - برای مسافرت های اعلیحضرت همایون شاهنشاهی بخریم و بنده در چند ماه پیش که پشت همین تریبون مجلس عرض کردم تیمسار سر لشکر انصاری وزیر محترم را بآباد داشت کردند و حتی يك یادداشت لشکری از این یاد آوری به بنده نوشتند برای ما خجالت آور است که همیشه دولت ما یعنی قوم مجریه ما بخواهد مسافرت بکند با هواپیمائی کنسرسیوم مسافرت کند آنهم هواپیما برود بالابک موتورش خراب شود و بر گردد همیشه دولت ما که میخواستند بلوچستان و سیستان بروند سه ساعت در فرودگاه مهرآباد معطل بمانند و بعد يك طیاره شرکت هواپیمائی ایران آنها را انتقال بدهد همه ما ها میدانیم که در این قسمت ها اگر بخواهند باین رویه معمولی واری بهر جهت رفتار کنند ما هیچ وقت دارای هواپیمائی نخواهیم شد یکی دیگر از این موضوعاتی که بایستی فوق العاده مورد توجه وزارت راه و هیئت دولت قرار بگیرد فرودگاههاست (مهندس اردبیلی - جمع نگویید فقط يك فرودگاه داریم و آن اردبیلی بنده فرمایشات جناب عالی را از زبان جناب عالی اینجا خواهم گفت عرض میکنم اگر تا ۵ سال پیش بکنفر میگفت کسی و سه ساعت از طهران میشد بنویورک و دانشگن رفت همه تعجب میکردند ما چهار روز از اینجا بالاغ میرفتیم قم یا قزوین که ۲۴ فرسخ راه است و حالا هوسی ساخته

میرسیم آمریکا بنده يك مطالعاتی راجع بموضوع اتم کردم اینجا خوشبختانه با آقایان عرض میکنم که چند سال دیگر نخواهد گذشت یعنی در ۱۹۵۸ يك مقدار از وسائل نقلیه و در درجه اول هواپیماها و در درجه دوم اتومبیلها از اتم خواهند شد و روزی خواهد رسید که سه ساعته انسان را ببهوش بکنند و از اینجا بفرستند بنویورک بنابراین اینها فرودگاه نیست که ما داریم فرودگاه تهران یا آبادان که مجهز ترین فرودگاه هاست قابلیت پرواز طیاره های جت را ندارد آقایان کشور عراق يك کشور ۴ میلیون نفری است طیاره های چهار موتور و چهار هواپیمائی نیم جت برای مسافرتی دارد و هفته ای سه روز این طیاره ها می آیند تهران و سایر ممالک هم جوار بنده اسال افتخار داشتم دعوتی از طرف جناب آقای دهبهم همکار محترم شد و در وقت به آذربایجان يك عدا ای اظهار لطف فرموده بودند در فرودگاه تبریز يك جانی که آب خوردن داشته باشد (اردبیلی - سایان هم ندارد) نداشت اصفهان مختصر توجهی کردند شیراز مختصر توجهی کردند ما باید در چند نقطه فرودگاههای مجهز بین المللی و مجهز به دستکاه های جدید رادار داشته باشیم باین سیستم عهد دقیقانوس نمیشود با ممالک راقیه هندوشی کرد يك چیز هائی هست که باید تصمیم گرفت و توجه کرد الان ملاحظه بفرمائید رشت فرودگاه ندارد بندر بیلوی فرودگاه ندارد پوشهر و زاهدان فرودگاه ندارد (مهندس اردبیلی - تبریز ندارد) تبریز را که عرض کردم بندر عباس فرودگاه ندارد اینجا يك موضوعاتی است که باید مورد توجه قرار بگیرد و تکمیل بشود بنده اگر اینجا با کمال خجالت عرض کنم که عمارت فرودگاه تهران پایتخت کشور شاهنشاهی نه سال است مجهز نیست و باور بفرمائید علاقمندی شخص اعلیحضرت همایونی بود که بتمسار اشتوداخ سر لشکر اشتوداخ فرمودند کاری بکنید که بر رئیس جمهور ایالتیو اعلیحضرت ملک فیصل پادشاه عراق که می آیند لااقل در این عمارت باز بشود در این عمارت وارد بشوند همه اش میگویند فروردین همه اش و همه میدهند آقایان ما باید توجه مخصوص بموضوع هواپیمائی بکنیم و این فرودگاهها را مجهز بکنیم چندین فرودگاههای چهار موتور و چند جت برای هواپیمائی داخلی بخریم فرودگاههای ما مجهز باشد آن فرودگاههای اصلی قابلیت پرواز و نشستن هواپیما های جت داشته باشد و آن فرودگاه های درجه دوم هم لااقل طیاره های چهار موتور و بنشینند و اگر بخواهند اینها را باین بودجه ها و در آمدهای نهبی کنند هم میکنند اما آدمیم سر ادب لایحه بنده این عوارضی که وضع کرده اند بوجوب این لایحه پیشنهادی برای طیاره هائی که بایران آمد

رفت میکنند مقایسه کردم دیدم نسبت به عوارضی که در ممالک اروپائی میگیرند مثل است و نسبت به عوارضی که در ممالک خاور میانه میگیرند نصف است بنده حرفی ندارم وقتی که عوارض کم بود طیاره های تشویق می شوند می آیند بفرودگاه های ما می نشینند و ما انتظار داریم از دولت در ظرف شش ماه يك برنامه و سیمی برای ازدیاد هواپیماها و برای ساختن فرودگاههای مجهز بین المللی و طبق آخرین سیستم تهیه کنند

نایب رئیس - آقای مخبر

مخبر (مهندس فروهر) - بنده خواستم بعنوان مخبر کمیسیون عرایض مختصری برای روشن شدن مطلب خدمت همکاران محترم عرض کردم باشم موضوعی که جناب آقای خرازی اشاره فرمودند البته چون هواپیمائی یکی از رشته هائی است که در قسمت های بین المللی خیلی پیش رفت کرده و ما هم طیاره های جت پیشرفت بکنیم و جلو برویم تردیدی نیست چه برای داخله کشور برای اینکه کشور ما کشوری است که طول راهها زیاد است و برای رفتن با قطار کشور هنوز متأسفانه راه هائی نداریم که بخوبی بتوانیم از اتومبیل استفاده کنیم موضوعی است که بعلم نداشتن مجوز قانونی تا بحال يك هواپیما در جیب دولت نیامده پس این لایحه ربطی باتوسعه هواپیمائی کشوری ندارد مقصود اینست که يك عوارضی بدست بیاید و يك هواپیما بخترانه دولت وارد شود که طبیعتاً اگر کاشی حاصل شود بر اعتبارات هواپیمائی هم بهمان نسبت اضافه خواهد شد از لحاظ این موضوع بنده برای اینکه آقایان روشن شوند عرض میکنم که الان چهار فرودگاه بین المللی بوسیله مهندسین مشاور از طرف سازمان برنامه در دست ساختمان است و از طرفی سازمان برنامه مشغول ساختن قسمتی از فرودگاه مهرآباد است که برای فرود آمدن طیاره های سنگین جت قابل استفاده باشد و فرودگاه اصفهان است و فرودگاه شیراز و فرودگاه آبادان این چهار فرودگاه بین المللی جزء برنامه مهندسین سازمان برنامه و خود سازمان برنامه است بنابراین از این لحاظ يك توفیقی بدست آمده است ساختمان فرودگاه مهرآباد که میفرمائید بطول شلوغی هائی که از چند سال پیش در مملکت پیش آمده بود طبعاً موقوف مانده بود و تا هم راه سال آتیه و شاید تا فروردین سال آتیه دائر خواهد شد اینست که بنده خواستم تنها کنم با توجه باین موضوع که توسعه مهرآباد در دست است برای دادن مجوز قانونی بدولت آقایان در تصویب این لایحه تسریع بفرمائید (صحیح است)

نایب رئیس - آقای ارباب

ارباب - در همین حال که اظهارات

همکار محترم جناب آقای خرازی به بود و بجات ولی يك توجه را باید داشت که کشور ایران خیلی پهناور تر از کشور هائی که مقایسه می شود می باشد و در کشور ایران دوسالی بیش نیست که آرامش حاصل شده و بکارهای کشور پرداخته می شود البته در این کشور وسیع کارهای زیادی هست اقدامات مفیدی شده است و راجع بفرودگاهها هم چون بصورت اساسی ساخته میشود خیلی زود قابل انجام برای همه نیست همین فرودگاه مهرآباد را مهندسین مشاور و پیمانکار شش ماه زودتر از موعد قرارداد تعویل میدهند در نهایت جدیت و فعالیت بیشترت می کنند اما بعضی تبعیضات دران مملکت هست که هنوز دولت توجه شایسته نکرده است مثلاً همان بندر عباسی که اشاره کردند و مقصود تصدیع بنده هم همین است اولاً راه ندارد جناب آقای خسرو هدایت صورت راه هائی که جزو برنامه است امروز پشت همین تریبون قرائت کردند اسمی از راه کرمان و بندر عباس نبود حالا اینکه راه زمین است اما راه هوائی آنهم متأسفانه وزارت راه اداره هواپیمائی کشوری اینها مسامحه کردند بخاطر درامد سال گذشته در همین ماه اعلیحضرت همایونی در فرودگاه طبیعی و دیمی بندر عباس کشتی فرسنگ از شهر دور است از وزیر راه سؤال فرمودند مگر فرودگاه اینجا کی باید ساخته شود ایشان هم به عرض رساندند که يك ماه دیگر شروع می شود و هنوز هم شروع نشده (اتجاه - يك ماه نرسیده) این قولی است که بشخص اول مملکت دادند حالا بنده و جناب عالی اگر قولی میدهند و اجرا نمی شود خیلی نباید که کرد بعد از این جریان اخیر هم سازمان برنامه مجدداً خودش این کارادر دست گرفته و باز آقایان از نظر مقایسه باید از سازمان برنامه راضی بود و برای اینکه دستکاه هایش دارد کاری کند موجبات ساختن فرودگاه بندر عباس فراهم شده است حالا همان اداره هواپیمائی اشکال می کند اخلاص می کند که در شروع ساختمان باز باید تأخیر بشود همین جاست که عرض میکنم همانگی در دستکاه هایش است و اگر این عیب هماهنگی را رفع کنیم خیلی کارها سریع تر پیش می رود در این جا از تیمسار کیلان شاه رئیس ستاد هواپیمائی نظامی که اسمش نمایان نیست (یکی از نمایندگان - همان صحیح است) بنده بنام مردم عقب افتاده جنوب تشکر میکنم زیرا يك سرویس هائی دایر کرده اند برای کسان نظامی ها و خود نظامی ها و خانواده های نظامی و اکثر ساکنین این نواحی يك بستگی بنظامی هادارند از نظامی ها کرانه هم نمیگیرند یا اگر بگیرند فقط با اندازه پول بزرگتر

و وسیله شده اند که خیلی از مرضای خطرناک را بواسطه سرعت رساندن بمركز از مرك نجات داده اند و همبصورت دركرمان و بندرعباس شیراز شاید بتبریز که من نمی دانم آقایان بهتر میدانند همه جادارند کمک می کنند این يك دستگامی است که الان مفید بحال مردم است و بیش از همه دستگامهای ارتباطی دارد بمردم خدمت می کند بنده از پشت این تریبون باریکتر تشکر میکنم یکی دیگر البته اینجا مورد دارد که من تقاضا کنم نماینده دولت توجه کند معاون محترم وزارت راه هم توجه کنند اگر يك هواپیمائی خارجی قرار شد برای یکمدت طولانی در داخله کشور ما پرواز بکنند این باید پرچمش پرچم ایران باشد پرچم آن کشوریکه در آن کشور پرواز می کرده نباید نصب باشد روی طیاره ای که برای یکماه دو ماه شش ماه یکسال در اجازه مؤسسات داخلی است و چنین هواپیمائی بنده میدانم که در اختیار کنسرسیوم هست و بایستی بآن تذکر داد که با پرچم کشور ایران پرواز نکند دیگر تصدیح نمیدهم (احسنت)

نایب رئیس - آقای ابتهاج موافقت یا مخالف (ابتهاج مخالف) بفرمائید

ابتهاج - عوارضی که وزارت راه برای هواپیمائی پیشنهاد کرده اند سالهاست گرفته میشود تنها سابق بصورت تصویب نامه بود فعلا اینرا می خواهند بشکل قانون در بیاورند البته مقدارش هم جزئی است و زیاد هم نیست و حقش هم اینست که همبصورت باشد برای اینکه ما می خواهیم تشویق بکنیم که هواپیمای بیشتری بایران بیاید بعضی از آقایان ضمن اینکه مفرمودند که در ایران ما فرودگاه نداریم عقیده داشتند که بهترین فرودگاه ایران همان فرودگاه تهران است در صورتی که بعقیده بنده فرودگاه تهران هم ناقص است نه عمارت دارد نه باند پروازش باندازه کافی است این را متأسفم آقایان عرض کنم که تا یکی دو سال دیگر که هواپیمای جدید هواپیمای بزرگ ایران خواهند آمد قادر نخواهند بود در ایران بزمین بنشینند و از قرار معلوم میلیونها خرج ساختن این فرودگاهها خواهد شد که اگر از حالا شروع بکنیم تا دو سال دیگر که هوا پیمایانکه بیل میشوند قادر نخواهند بود که در تهران فرود بیایند ملاحظه فرمودید يك عمارت هواپیمائی که در فرودگاه شروع شده الان شش سال است که تمام نمی شود (مهندس اردبیلی - هشت سال است) شاید هشت سال بفرمایش آقا بنده عقیده ام براین است که حالا صلاح نیست که این عوارض فرودگاهی برود بالا بجای این لامعاله نصف از عوارض را که برای اسفالت خیابانها می گیریم این را اختصاص بساختن فرودگاهها بدهیم برای مثال عرض میکنم تمام راههای کیلان سیصد کیلومتر نیست ولی الان قریب بیست سال

است که ما عوارض اسفالت میگیریم از بتزین اگر در آنجا سانی ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر راه را اسفالت کرده بودند تمام راهها اسفالت شده بود و فرودگاه بصورت ظاهر در کیلان هست یکی در بندر بیلوی يك فرودگاه طبیعی است که متعلق باقای دریابویی است که متأسفانه در وزارت راه مورد محبت وزارتخانه واقع نشده است یکی هم رشت است که آنهم با دمت شهر داری رشت ساخته شده است بنده تعصبی ندارم که این فرودگاه آنجا باشد یا جای دیگر ولی تمام آقایان نمایندگان شمال خیال میکنند متفق الرأی هستند که اگر در قله کوه ماسوله هم فرودگاه داشته باشیم بد نیست چون راه که نمیتوانیم درست کنیم لااقل در ایام زمستان بتوانیم بعوزالتخای خودمان برویم عرض دیگر بنده هم در تأیید فرمایش جناب آقای مهدی ارباب اینست که این هواپیمای خارجی که الان در تهران برای کنسرسیوم پرواز می کنند برخلاف نص صریح ماده ۹ قانون مصوب ۱۸ تیرماه ۱۳۲۸ است که در اینجا برای هواپیمائی گذشته و در آنجا تصریح دارد که هیچ هوا پیمائی حق ندارد در داخله ایران بدون پرچم ایران یا بدون نمره ایرانی پرواز کند در صورتی که این هواپیمای همان هوا پیمائی است که متأسفانه آقای نخست وزیر ترجیح دادند به هوا پیمای ایرانی و با آن خواستند تشریف ببرند و از وسط راه برگشتند و بنده هم مخالفتم از این جهت است ولی اگر وزارت راه وعده میدهند اینها را اصلاح کنند بنده مخالفتم رایس میگیرم (زنگنه - وعده که خیلی میدهند اینرا هم میدهند)

نایب رئیس - چون کس دیگری در کلیات اجازه صحبت نخواسته است رای میگیریم بمرور در مواد آقایانی که با ورود در مواد لایحه موافقت قیام فرمایند (اکثر برخاستند) تصویب شد.

۱۱ - معرفی آقای مزینی به معاونت وزارت فرهنگ بوسیله آقای وزیر فرهنگ

نایب رئیس - آقای وزیر فرهنگ فرمایشی داشتید؟

وزیر فرهنگ - چون آقای یزدان فرمعاون پارلمانی وزارت فرهنگ بر حسب دعوت دولت آمریکا و انگلستان برای بازدید مؤسسات فرهنگی این دو کشور برای چند ماه مسافرت کرده اند بانه جهت بنده با کس اجازه آقایان نمایندگان محترم آقای رضا مزینی را که از کارمندان عالی مقام وزارت فرهنگ هستند بسمت معاون پارلمانی وزارت فرهنگ معرفی میکنم (مبارک است)

۱۲ - بقیه شور اول گزارش کمیسیون دارائی راجع بعوارض فرودتوقف هواپیمایا

نایب رئیس - ماده اول قرائت می شود (شرح زیر قرائت شد)

ماده ۱ - عوارض مربوط به هواپیمائی بشرح زیر تصویب میشود:

الف - برای صدور گواهینامه ثبت و

تابعیت هواپیمایان صدریال (۵۰۰) ب - برای گواهینامه قابلیت پرواز هواپیمای هشتصدریال (۸۰۰) و برای تجدید آن هشتصدریال (۸۰۰) ج - برای صدور گواهینامه بیسیم هواپیمای دوپستریال (۲۰۰) و تجدید آن دوپستریال (۲۰۰) د - برای صدور گواهینامه دانشجوی خلبانی یا خلبان خصوصی صدریال (۱۰۰) و برای تجدید آن پنجاهریال (۵۰) ه - برای صدور گواهینامه خلبان بازرگانی آموزگار خلبانی خلبان سرهیس حمل و نقل هوائی هوا نوردی مکانیسن هواپیمائی متصدی بیسیم هواپیمائی متصدی تنظیم عبور و مرور هوا پیمائی هواشناسی دوپستریال (۲۰۰) و برای تجدید هر يك از آنها صدریال (۱۰۰) و - برای ثبت اختیارات جدید در هر يك از گواهینامه های مذکور در بنده (ه) هرفده صدریال (۱۰۰) ز - برای تصدیق ارزش هر يك از گواهینامه های مذکور در بنده های ب ج د ه که بوسیله کشورهای بیگانه صادر شده باشد صدریال (۱۰۰) ح - برای صدور اجازه نامه استفاده از يك فرودگاه خصوصی یا نصدریال (۵۰۰) و برای تجدید آن دوپستریال (۲۰۰) ط - برای هرفده فرود آمدن هوا پیمائی که از خارجه بایران وارد میشود نسبت بهر يك صد کیلو گرم وزن حدا کثر هواپیمای که در گواهینامه قابلیت پرواز آن تعیین شده دو ریال (۲)

تبصره ۱ - هواپیمای خارجی موضوع این بند در صورتیکه از چند فرودگاه کشوری در داخل ایران استفاده کنند برای هر فرود و توقف وسایر عوارض مقرر را باید بپردازند

تبصره ۲ - فرودهاییکه بمنظور آزمایش پس از اولین فرود هواپیمای در يك فرودگاه کشوری صورت میگیرد مشمول مقررات این بند و تبصره آن نخواهد بود

ی - برای استفاده از وسائل روشنائی يك فرودگاه کشوری جهت فرود آمدن هواپیمائی که از خارجه بایران وارد میشود و بایبند شدن هواپیمائی که بخارجه عزیمت مینمایند هرفده نسبت بهر يك صد کیلو گرم وزن حدا کثر هواپیمای که در گواهینامه قابلیت پرواز آن تعیین شده دو ریال ک - برای نگاهداری هواپیمائی که از خارجه بایران وارد شده و در يك فرودگاه کشوری در هوای آزاد خارج از آشیانه توقف بنماید برای شش ساعت اول توقف معاف از هر گونه پرداخت و برای بیش از این مدت تا ۲۴ ساعت از قرار ده دینار (۱۰) نسبت بهر متر مربع از زمین اشغال شده و قس علیهذا (در محاسبه طول و عرض هواپیمای در نظر گرفته میشود)

نایب رئیس - چون نسبت بماده يك اظهار نظر نشده است لذا ماده ۲ قرائت میشود (شرح زیر قرائت شد)

ماده ۲ - هواپیمای زیر بار پرداخت عوارض مذکور در بنده های ط ی ک ماده ۱ معاف میباشد الف - هواپیمای متعلق بدربار سلطنتی ب - هواپیمای های متعلق بدولت اعزام نظامی و غیر نظامی مادامی که برای خدمات عمومی و بدون قصد انتفاع بکار میروند همچنین هواپیمای حامل مهمانان دولت ج - هواپیمای متعلق بررئسای کشورهای خارجی د - هواپیمای نمایندگان سیاسی دول خارجی در ایران بشرط معامله متقابله مادام که بدون قصد انتفاع بکار میروند و - هواپیمای هائی که بنا بتقاضای اجازه دولت ایران بمنظور جستجو و نجات هواپیمای مفقود در ایران پرواز میکنند مادامی که بدون قصد انتفاع بکار روند کلیه هواپیمای هائی که بنا بتقاضای اجازه دولت ایران برای کمک در امور سمیاشی و مبارزه با آفات نباتی و غیره در ایران پرواز میکنند مادامی که بدون قصد انتفاع بکار روند

نایب رئیس - تبصره ای پیشنهاد شده است که قرائت میشود (شرح زیر خوانده شد)

اینجا تب پیشنهاد می نماید تبصره زیر بماده ۲ اضافه شود

تبصره - باستثنای هواپیمای موضوع بند (ج) و (د) و (و) کلیه هواپیمای های خارجی دیگر که در ایران اجازه پرواز تحصیل می نمایند نمره مشخصات خارجی خود را تبدیل به نمره مشخصات ایرانی نمایند

نایب رئیس - ماده سوم قرائت میشود (شرح زیر قرائت شد)

ماده ۳ - اداره کل هواپیمائی کشوری میتواند ساختمانها و اراضی و وسایل مورد احتیاج هواپیمایا را که متعلق بآن اداره میباشد بنرخ عادل و بانصوب وزارت راه با اجازه و اگذار و عواید آنرا بحساب درآمد عمومی کشور وصول و تحویل خزانه داری کل نماید

نایب رئیس - چون نسبت بماده سوم اظهاری نشده ماده چهارم قرائت میشود (شرح زیر خوانده شد)

ماده ۴ - از تاریخ تصویب این قانون هر نوع عوارض دیگری راجع به هواپیمائی کشوری معاف میشود

نایب رئیس - چون نسبت بماده ۴ اظهاری نشده ماده ۵ قرائت میشود (شرح زیر خوانده شد)

ماده ۵ - وزارت راه و وزارت دارائی مأمور اجرای این قانون میباشد

نایب رئیس - برای شور دوم بکمیسیون ارجاع میشود

۱۳ - تعیین موقع و دستور جلسه بعد - ختم جلسه

نایب رئیس - جلسه را ختم میکنم جلسه آینده روز یکشنبه دهم آذرماه دستورالایحه فروش اموال ورثه امیر قشقائی وسایر لوايح مربوطه (مجلس مقارن ظهر ختم شد)

نایب رئیس مجلس شورای ملی - عماد تربتی