

The impact of the monopoly law on the import of automobiles and their accessories on vehicle sellers in Mashhad and eastern Iran during the first Pahlavi period

Ali Najafzadeh*

Abstract

Coinciding with World War I, automobiles entered eastern Iran. The change in vehicles from traditional to modern led to the emergence of a new class of active sellers, who were generally of non-native and non-Muslim origin. With the implementation of the automobile import monopoly law in 1315, the operating conditions of companies active in the automobile field changed. The present research was conducted using a library method and based on documents and press to answer these questions: What changes did the arrival of the automobile bring to transportation activists? Who generally worked in this field of automobile trade? What was the origin of the owners of motor transportation businesses? And what impact did the automobile import monopoly law on the activists in this field? The present study showed that after the arrival of automobiles in eastern Iran, the actors in the field of transportation changed seriously and instead of Iranians, Sikhs, Indians, Iraqi Arabs, Lebanese, and Armenians became the most important actors in this field. The trading houses of Malek Jamal-eddin, Mota sangeh, P.S. Motor, Kataneh, Hasso & Partners, Mashal & Partners, Avancof Akhavan & Partners, Arsham Arakelian, Rabi & Partners, H.J. Tafangchian, and Hasgel Lavi were the main players in selling cars and spare parts in Mashhad. After the automobile import monopoly law, the Indians withdrew from this economic sector and this trade fell

* Assistant Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, University of Birjand, Birjand, Iran, anajaf@birjand.ac.ir

Date received: 09/12/2025, Date of acceptance: 17/02/2026



into the hands of Iranian joint-stock companies, but the Arab-Christian Trading House continued its activities.

Keywords: Automobile trade, spare parts, Mashhad, East Iran, Pahlavi I, Import monopoly law.

Introduction

Iran's foreign trade during the Qajar period and the early Pahlavi period faced serious imbalances. One of the main reasons for this was the lack of customs regulations and the freedom of foreign trade, which led to the large-scale import of goods such as automobiles and spare parts. For this reason, between 1930 and 1941, laws were passed and enforced to create a state monopoly over foreign trade. This policy made it more difficult to import automobiles into eastern Iran and brought new actors into this field. Because Iranians had little experience in this new area, agencies for selling cars and spare parts were mostly established by trading houses and representatives connected to manufacturing companies. Mashhad became one of the main centers for the trade of automobiles and their spare parts. This study examines the first two decades of the arrival of automobiles in Mashhad (1921–1941), focusing on the impact of the monopoly law on the import of cars and their parts and its effects on those active in this field. It aims to answer the following questions:

- What changes occurred in this economic sector with the shift from traditional to modern transportation?
- Which trading houses and companies were active in the sale of automobiles and their spare parts in Mashhad and eastern Iran?
- What were the origins of automobile and spare parts sales agencies in Mashhad?
- What impact did the 1936 monopoly law on the import of automobiles and their parts have on traders in Mashhad and eastern Iran?

Materials & Methods

This study is a historical research project. The data was collected using library research, mainly based on documents and newspapers. After organizing the information, the key individuals and businesses involved in automobile imports in Mashhad and eastern Iran were identified. Their activities were then examined using a descriptive and analytical approach, and the effects of the monopoly law on the import of automobiles and spare parts on these actors were analyzed.

Discussion and Results

Automobiles were an imported product in Iran, and many sales agencies were established in Mashhad to sell them. During the reign of Reza Shah, the most important cars in Mashhad were made by American companies such as Ford, Chevrolet, Dodge, White, Chrysler, and Studebaker. The import of American cars significantly improved Iran's trade relations with the United States. The import of automobiles into eastern Iran from 1921 to September 1941 can be divided into two periods. The first period was before the monopoly law of 1936, when imports were mainly handled by Indian trading companies such as P.S. Motor Company, N.A. Mullick, Jamal al-Din, Bombay Cycle & Motor Agency Ltd., Kataneh, Hasso & Co., and Mashal & Co. The second period, from 1936 to September 1941, began after the monopoly law was introduced. During this time, joint-stock companies such as Rah Peyma, Motordar, and Auto Tehran took control of importing automobiles and spare parts. At the same time, Arab-Christian trading houses—such as Tofangchian, Ovanessof & Co., Arasham Arakelyan, Rabie & Co., and Haskel Lawy—were active in Mashhad. Ford cars were imported by P.S. Motor Company, while N.A. Mullick sold products from General Motors and Chevrolet. Bombay Cycle & Motor Agency Ltd. was also the representative of the American Dodge company. After the Indian trading houses, Arab-Christian merchants—mainly from Iraq, Syria, and Lebanon—played an important role in the automobile and spare parts trade in early Pahlavi Iran. One reason for their importance was that Syrian and Lebanese ports were key routes for Iran's imports and exports. Kataneh was one of the most important Arab trading houses in car sales during Reza Shah's time and represented Dodge, Graham, and Chrysler. Hasso & Co. represented the B.F. Goodrich factory, while Mashal & Co. had exclusive representation in Iran and Iraq and sold Firestone tires, Rio cars, and Grease Alu products in Mashhad. After the monopoly law was implemented in 1936, companies such as Motordar, Auto Tehran, Rah Peyma, and Iran Motor were established. This reduced the role of Indian trading houses in eastern Iran, but Arab-Christian businesses continued their activities. Ovanessof Bros. & Co. became a representative of Auto Tehran. Arasham Arakelyan, as a representative connected to Ovanessof, sold Ford and Firestone tires. Rabie & Co. represented Motordar Iran. H.G. Tufendjian was active in selling spare parts such as tires and tubes and importing Dodge parts. H.J. Lawy Company also represented General Motors.

Conclusion

The import of automobiles and spare parts in eastern Iran was mainly carried out by Indian trading houses. Imports through Iraq and the Levant were handled by Arab-Christian trading firms with Iraqi, Syrian, and Lebanese backgrounds. Companies such as Kataneh, Hasso & Co., and Mashal & Co. were active in this field. After the approval and implementation of the monopoly law on automobile and spare parts imports in 1936, private trading houses faced serious challenges. The government established large joint-stock companies such as Motordar, Auto Tehran, Rah Peyma, Iran Motor, and the Central Automobile Office. The first effect of this law was the reduction of Indian trading houses' activities in eastern Iran, while Arab-Christian firms began to play a more important role in Mashhad. Their proximity to the capital and their connections with central authorities and state companies helped some of these Arab-Christian firms remain active, often as limited representatives of government companies. The dominance of Indian, Arab, and Christian merchants over Iranians in the import of automobiles and spare parts was mainly due to Iran's economic weaknesses—especially the lack of large, well-funded companies and limited economic connections with the outside world.

Bibliography

- Ebtahaj, A. (1992). *Memoirs of Abolhassan Ebtahaj* (A. Arousi, Ed., Vol. 1). Tehran: Elmi, [In Persian].
- Khalifeh, M., & Najafzadeh, A. (2016). Economic and social impacts of the UKCC transportation company on Khorasan during World War II. *Journal of Iranian Local Histories Research*, 5(1), 145–164, [In Persian].
- Khiami, A. (2019). *Paykan, our destiny: Based on the writings and memoirs of Ahmad Khiami* (M. Khiami, Comp.). Tehran: Ney, [In Persian].
- William Edward Riley Dixon, W. E. R. (2012). *Eastern Iran: A corner of World War I* (M. Rafiei, Trans.). Tehran: Hirmand. (Original work in Persian) [In Persian].
- Rahmanian, D., et al. (2011). The law of foreign trade monopoly in Iran (1930): Contexts, objectives, and consequences. *History of Islam and Iran*, 21(11), 25–55, [In Persian].
- Qasabi Gazkoh, J., & Vakili, H. (2023). The activities of American trading houses in Mashhad in the late Qajar period. *Journal of Documentary and Archival Studies*, 2(2), 52–67, [In Persian].
- Confidential reports of the British Consulate in Sistan and Qayenat, 1927–1929*. (2018). (M. Rafiei, Trans.). Tehran: Hirmand, [In Persian].
- Confidential reports of the British Consulate in Sistan and Qayenat, 1929–1930*. (2018). (M. Rafiei, Trans.). Birjand: Charderakht, [In Persian].

301 Abstract

- Shojaei Divkolai, S. H. (2019). The consequences of the approval of the foreign trade monopoly law on Iran's commercial economy (1931–1941). *Ganjineh-ye Asnad*, 29(1), 6–30 [In Persian].
- Shokrzadeh, H. (2015). *Foreign trade monopoly and its impact on the formation of the Pahlavi absolutist state during Reza Shah's era* (Doctoral dissertation, Shahid Beheshti University), [In Persian].
- Najafzadeh, A., & Qasabi Gazkoh, J. (2024). *The economic history of Mashhad from the Naseri era to the Islamic Revolution*. Mashhad: Boy-e Shahr-e Behesht, [In Persian].
- Najafzadeh, A. (2025). The question of supporting national goods in Mashhad in the early Pahlavi period, with emphasis on the ideas of Haj Gholam-Ali Askuyi. In *Proceedings of the International Conference on East-Iranian Studies* (May 22–23). University of Birjand, [In Persian].
- Yazdani, S., & Shojaei Divkolai, S. H. (2009). The impact of centralization on the political economy of the early Pahlavi era. *Iranian History*, 5(61), 151–179, [In Persian].

Newspapers

- Aftab Sharq, Issues 86, Year 4.
- Aftab Sharq, Issues 187, Year 4.
- Aftab Sharq, Issues 114, Year 5.
- Aftab Sharq, Issues 314, Year 11.
- Aftab Sharq, Issues 342, Year 11.
- Aftab Sharq, Issues 435, Year 12.
- Aftab Sharq, Issues 811, Year 13.
- Azadi, Issues 34, Year 1.
- Azadi, Issues 44, Year 4.
- Azadi, Issues 144, Year 4.
- Azadi, Issues 172, Year 4.
- Bahar, Issues 121.
- Bahar, Issues 226- 225, Year 12.
- Bahar, Issues 558, Year 13.
- Bahar, Issues 613, Year 13.
- Fekr Azad, Issues 76 ,Year 1.
- Fekr Azad, Issues 8 ,Year 3.
- Otaqe tejarat, Issues 22, Year 2.
- Otaqe tejarat, Issues 34-35, Year 3.
- Otaqe tejarat, Issues 55, Year 4.
- Shahamat, Issues 10, Year 8.

Shahamat, Issues 91, Year 8.

Shahamat, Issues 176, Year 9.

Rad, Issues 6, Year 10.

Tus, Issues 32, Year 1.

Tus, Issues 123.

Nowbahar, Issue 6, Year 2.

Ministry of Foreign Affairs, Archive and Diplomatic History Office (ASTADOKH). (1926). Carton 9, File 4, p. 11.

National Library and Archives of Iran (SĀKMĀ). (n.d.). Document numbers: 57/016007-240; 57/016007-240; 61/016007-240; 138-140/1016007-240; 48/014474-240; 24/076225-240; 5/049685-240; 70 & 84/16007-240; 10/018913-298; 6/090894-298; 20/007158-298; 4/047867-310; 2/006762-380; 4/006762-380.

Astan Quds Razavi Organization of Libraries, Museums, and Documents Center (SĀKMĀQ). (n.d.). Document numbers: 786/45688; 39/67109; 69/75225; 7/94334; 45/94468; 79/94468; 81/94468; 2/96847; 20/97539; 101-102/101973; 18/102286; 90/101973; 76/101973; 101-102/101973; 11/101973; 17/101973; 7/102343; 9/102343; 143/102349; 6/102349; 2/111543; 61/114218; 46/114217; 35/114217; 100/141218; 2/114134; 56/114886; 83-84/114218; 1/138072; 91 & 242/138643; 19/138677; 67/138476; 131/138476; 91/138643; 496/139101; 54/139662; 1/140375; 4/140603; 249/145625; 1-5/173488.

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان لوازم نقلیه در مشهد و شرق ایران دوره پهلوی اول

علی نجفزاده*

چکیده

مقارن با جنگ جهانی اول اتومبیل وارد شرق ایران شد. تغییر وسایل نقلیه از سنتی به مدرن باعث ظهور قشر جدیدی از فعالان اقتصادی شد که عموماً خاستگاه غیربومی و غیرمسلمان داشتند. با اجرای قانون انحصار واردات اتومبیل در سال ۱۳۱۵ش. شرایط فعالان حوزه اتومبیل تغییر کرد. پژوهش حاضر به روش کتابخانه‌ای و براساس اسناد و مطبوعات جهت پاسخ به این سوالات انجام گرفته که ورود اتومبیل چه تغییری در فعالان حوزه حمل و نقل ایجاد کرد؟ عموماً چه کسانی در این حوزه تجارت اتومبیل فعالیت می‌کردند؟ صاحبان تجارتخانه‌های حوزه حمل و نقل موتوری چه خاستگاهی داشتند؟ و قانون انحصار واردات اتومبیل چه تاثیری به فعالان این حوزه گذاشت؟ پژوهش حاضر نشان داد بعد از ورود اتومبیل به شرق ایران، به جای ایرانی‌ها، سیک‌ها، هندی‌ها، اعراب عراقی، لبنانی و آرامنه به مهمترین فعالان این حوزه تبدیل شدند. تجارتخانه‌های ملک جمال‌الدین، موتاسنگه، پی.اس. موتور، کتانه، حسو و شرکاء، مشعل، آوانس اف، آراکلیان، ربیع، تفنگچیان و لاوی فعالان اصلی فروش اتومبیل و لوازم یدکی در مشهد بودند. بعد از قانون انحصار واردات اتومبیل، هندی‌ها از این حوزه خارج شدند و این تجارت به دست شرکت‌های سهامی ایرانی افتاد ولی تجارتخانه عربی-مسیحی به فعالیتشان ادامه دادند.

کلیدواژه‌ها: تجارت اتومبیل، لوازم یدکی، مشهد، شرق ایران، دوره پهلوی اول، قانون انحصار واردات.

* استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران، anajaf@birjand.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۹/۱۸، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۲۸



۱. مقدمه

تجارت خارجی ایران در دوره قاجار و اوایل دوره پهلوی نাত্রازی‌های شدیدی داشت و واردات بر صادرات غالب بود. کالاهایی چون اتومبیل و لوازم یدکی آن در سطح وسیع وارد می‌شد. یکی از علل واردات گسترده و نাত্রازی تجاری فقدان قوانین گمرکی و آزادی تجارت خارجی بود. به همین جهت از سال ۱۳۰۶ش. قوانین تعرفه‌های گمرکی تصویب و اجرا شد و سپس از ۱۳۰۹ش. تا ۱۳۲۰ش. قوانین انحصار تجارت خارجی به تصویب رسید. این قوانین تجارت خارجی را تحت کنترل دولت درمی‌آورد و مانع از خروج ارز می‌شد. این سیاست بیش از همه بر واردات کالاهایی چون اتومبیل تاثیر گذاشت. ورود اتومبیل به ایران به ویژه مشهد و شرق ایران علاوه بر آشنایی با تکنولوژی، حمل و نقل سستی را به چالش کشید و فعالان جدیدی را وارد این حوزه کرد. ایرانیان تجربه چندانی در این حوزه جدید نداشتند و تاسیس نمایندگی فروش اتومبیل و لوازم یدکی بیشتر توسط تجارتخانه و نمایندگی‌های مرتبط با کمپانی‌های تولیدکننده توسط بخش خصوصی صورت گرفت. مشهد به عنوان یک شهر بزرگ در شمال شرق ایران که جایگاه مهمی در تجارت داخلی و خارجی داشت، به یکی از مراکز ثقل تجارت اتومبیل و لوازم یدکی آن تبدیل شد و تجارتخانه‌های متعددی در این حوزه جدید تجاری مشغول فعالیت شدند. این پژوهش دو دهه اول ورود اتومبیل به مشهد از حدود سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ش. را با تکیه بر تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن بر فعالان حوزه واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن با هدف پاسخ به سوالات زیر مورد بررسی قرار می‌دهد:

با عبور از حمل و نقل سستی به مدرن چه تغییری در این حوزه اقتصادی ایجاد شد؟
چه تجارتخانه و کمپانی‌هایی در حوزه فروش اتومبیل و لوازم یدکی آن در بازار مشهد و شرق ایران فعالیت می‌کردند؟

نمایندگی‌های فروش اتومبیل و لوازم یدکی در مشهد چه خاستگاهی داشتند؟
قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی در سال ۱۳۱۵ش. چه تاثیری بر فعالان تجارت اتومبیل و لوازم یدکی آن در شرق ایران و مشهد گذاشت؟

۲. پیشینه پژوهش

تاکنون درباره واردات اتومبیل به ایران و به ویژه خراسان و نقش تجارتخانه‌ها و کمپانی‌های فعال در این زمینه پژوهش‌چندانی صورت نگرفته است. نجف‌زاده و قصابی گزکوه (۱۴۰۳) در جلد دوم کتاب *تاریخ اقتصادی مشهد از دوره ناصری تا انقلاب اسلامی* ضمن اشاره به ورود اتومبیل به حوزه حمل و نقل مشهد به شرکت‌های فعال در این زمینه به ویژه تفنگ‌چیان و یو.کی.سی.سی اشاره کرده‌اند ولی بیشتر سال‌های پس از شهریور ۱۳۲۰ ش. مورد نظر بوده و به سایر تجارتخانه‌های حوزه واردات اتومبیل نپرداخته‌اند. شجاعی دیوکلائی (۱۳۹۸) در مقاله «پیامدهای تصویب قانون انحصار تجارت خارجی در اقتصاد تجاری ایران (۱۳۱۰-۱۳۲۰ ش)» به بررسی پیامدهای تصویب قوانین مختلف مرتبط با انحصار تجارت پرداخته و به افزایش انحصار دولت بر منافع تجاری، شکل‌گیری شرکت‌های سهامی تخصصی صادرات و واردات کالاهای انحصاری و گرایش به مبادلات پایاپای به ویژه با آلمان اشاره کرده ولی به پیامدهای قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن بر شرکت‌های فعال در این حوزه اشاره نکرده است. خلیفه و نجف‌زاده (۱۳۹۵) نیز در مقاله «بررسی تأثیرات اقتصادی و اجتماعی شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی. بر خراسان در جنگ جهانی دوم» بیشتر وضعیت حمل و نقل و فروش لوازم یدکی و لاستیک در مشهد پس از اشغال ایران توسط متفقین را بررسی کرده‌اند و به فعالان اقتصادی دوره رضا شاه اشاره نکرده‌اند. شکرزاده (۱۳۹۴)، نیز در رساله دکتری *انحصار تجارت خارجی و تأثیر آن در تکوین دولت مطلقه پهلوی در عصر رضا شاه* به ابعاد مختلف قوانین انحصار تجارت در ایران از سال ۱۳۰۹ ش. تا ۱۳۲۰ ش. پرداخته ولی به قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی اشاره نکرده‌است. رحمانیان و همکارانش (۱۳۹۰) نیز در مقاله «قانون انحصار تجارت خارجی ایران ۱۳۰۹: زمینه‌ها، اهداف و پیامدها» به اهداف این قانون از جمله کسب درآمد برای دولت، کنترل واردات کالاهای غیرضروری و جلوگیری از پایین آمدن ارزش پول، توسعه صادرات کشاورزی و توسعه صنایع اشاره کرده‌اند ولی به واردات اتومبیل و تأثیرات آن اشاره نکرده‌اند. یزدانی و شجاعی دیوکلائی (۱۳۸۸) نیز در مقاله «تأثیر تمرکزگرایی بر اقتصاد سیاسی عصر پهلوی اول» بر سیاست تمرکزگرایی رضا شاه و لزوم تامین مالی تاکید کرده و ایجاد انحصار را یکی از راه‌های تامین منابع برای این هدف بیان کرده‌اند ولی به پیامدهای انحصار اتومبیل و لوازم یدکی بر فعالان این حوزه اشاره نکرده‌اند. با این بررسی‌ها مشخص می‌شود با وجود پژوهش‌های متعددی در زمینه قانون انحصار

تجارت خارجی در دوره رضا شاه ولی تاکنون پژوهشی تخصصی درباره اثرات این قانون بر واردکنندگان اتومبیل در شرق ایران و مشهد صورت نگرفته است.

۳. روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع تحقیقات تاریخی است که گردآوری آن به شیوه کتابخانه‌ای انجام گرفته و بیشتر متکی بر اسناد و مطبوعات است. سپس با طبقه‌بندی اطلاعات فعالان حوزه واردات اتومبیل در مشهد و شرق ایران شناسایی و فعالیت آنان به صورت توصیفی-تحلیلی بررسی شده و اثرات قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی بر آنان مشخص شده است.

۴. واردات اتومبیل به شرق ایران و پیامدهای اقتصادی آن

اولین اتومبیل در ماه صفر ۱۳۳۲ق. توسط دکتر پوزین آلمانی وارد مشهد شد و اهالی با شکل و ظاهر آن آشنا شدند. سپس روس‌ها و انگلیسی‌ها در زمان جنگ جهانی اول اتومبیل وارد این شهر کردند. اقدامی که تاثیر عمیقی بر آشنایی اهالی با وسایل نقلیه موتوری گذاشت. اگرچه احتمالاً اولین اتومبیلی که در مشهد خریداری شد متعلق به اداره قشونی بود ولی بعد از آن از زمان حضور نظامی انگلیسی‌ها در مشهد و شمال خراسان، اتومبیل‌های بیشتری وارد این منطقه کردند و سپس انگلیسی‌ها تلاش کردند استفاده از آن را در سطح عمومی گسترش دهند. سرگرد تمپل، نایب کنسول بریتانیا در مشهد، برادران گوان صاحب شرکت بزرگ ترابری موتوری در هند، را ترغیب کرد تا با انواع کامیون‌های تجاری خود از این مسیر بازدید کنند و پس از پایان جنگ امتیاز یک سرویس موتوری حمل و نقل را از دولت ایران بگیرند. آنان در این زمینه موفقیتی به دست نیاوردند ولی اقدامات انگلیسی‌ها باعث شد هندی‌ها نقش و جایگاه مهمی در ورود اتومبیل به مشهد و شرق ایران پیدا کنند و تجارتخانه‌های هندی نقش مهمی در فروش اتومبیل در مشهد ایفا کردند.

اتومبیل برای ایران یک کالای وارداتی محسوب می‌شد که هر ساله تعداد قابل توجهی از آن می‌خریدند. نمایندگی‌های متعددی برای فروش محصولات کارخانه‌های اتومبیل‌سازی و لوازم یدکی آن در مشهد تاسیس شدند. برخی از آنها نیز در تهران و زاهدان تاسیس و شعباتی در مشهد دایر کردند. کمپانی‌های اتومبیل‌سازی انگلیسی از اوایل دوره رضا شاه در مشهد به دنبال بازاریابی بودند. نمونه‌ای از آن سفر مستر ا.اف اندرسن نماینده

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۰۷

کمپانی دانلپ (Dunlop) (لندن) بود که در ۱۶ آبان ۱۳۰۷ ش. برای تسهیل تجارت لوازم اتومبیل وارد مشهد شد (آفتاب شرق، شماره ۱۸۷، سال ۵: ۱). با این حال شواهدی از حضور مستقیم و تأسیس نمایندگی انگلیسی‌ها در مشهد به دست نیامد، زیرا هندی‌ها نقش واسطه‌ای در انتقال اتومبیل و لوازم یدکی آن از طریق هندوستان ایفاء می‌کردند.

مهمترین اتومبیل‌های مشهد در دوره رضا شاه ساخت کمپانی‌های فورد (Ford)، شورلت (Shevrolet)، داج (dodge)، وایت (Whit)، کرایسلر (Chrysler) و استودبیکر (Studebaker) آمریکایی بودند. فعالیت تجارتخانه‌های آمریکایی مستقر در مشهد نیز بر معرفی و فروش اتومبیل‌های آن کشور تأثیر داشت. مثلاً نمایندگان شرکت‌های میکائیلیان و کهلبرگ در مشهد در سال ۱۳۰۵ ش. برای حمل و نقل مال‌التجاره‌های خود دو کامیون ریو و استودبیکر داشتند (استادوخ، سال ۱۳۰۵، کارتن ۹، پوشه ۴: ۱۱). واردات اتومبیل‌های آمریکایی در دوره رضا شاه بطور محسوس جایگاه تجارت ایران با آمریکا را تغییر داد. در حالیکه این جایگاه در سال ۱۳۰۹ ش. در رتبه ششم قرار داشت پنج سال بعد در سال ۱۳۱۳ ش. به رتبه دوم ارتقاء یافت. واردات ایران در این زمینه شامل اتومبیل سواری، باری، لاستیک، لوازم یدکی، ماشین‌آلات و ادوات مکانیکی می‌شد (طوس، شماره ۳۲، سال ۱: ۱).

بعد از اتومبیل‌های آمریکایی اتومبیل‌های روسی در مشهد بازار خوبی داشتند. نزدیکی جغرافیایی خراسان به شوروی، سابقه تاریخی تردد و فعالیت نمایندگی بازرگانی اتحاد جماهیر شوروی و مبادلات پایاپای تجاری باعث شده بود اتومبیل‌های مختلف روسی در مشهد فعال باشند. مهمترین ماشین روسی مدل زیس بود که احتمالاً با مبادلات پایاپای نمایندگی تجارتی شوروی وارد ایران می‌شد. طبق گزارش روزنامه آزادی در ۲۲ خرداد ۱۳۰۸ ش.، هر ساله ۲ هزار اتومبیل از آمریکا وارد ایران می‌شد و با عمر کوتاه شش ماه یا یک سال ثروت ایران را می‌خورد. یکی از عوامل موثر در این واردات بی‌رویه، نرخ پایین عوارض گمرکی بود. از اتومبیلی که دو سال بیشتر عمر نمی‌کرد و بعد به عنوان آهن شکسته باید دور انداخته می‌شد، تنها ۵۰ تومان گمرک می‌گرفتند (آزادی، شماره ۴۴، سال ۴: ۱).

فعالیت در حوزه فروش اتومبیل و لوازم یدکی آن در شرق ایران و مشهد از سال ۱۳۰۰ ش. تا شهریور ۱۳۲۰ ش. را می‌توان به دو دوره متفاوت تقسیم کرد. دوره اول قبل از قانون انحصار در سال ۱۳۱۵ ش. که ورود و فروش اتومبیل بیشتر توسط تجارتخانه‌های هندی همچون پ.اس. موتور کمپانی، ان.آ.ملک (N.A.Mullick) جمال‌الدین، بمبئی سیکل اند

موتور اجنسی لمیتد، ف. آ. کتانه، حسو و شرکاء، مشعل و شرکاء انجام می‌گرفت. دوره دوم از سال ۱۳۱۵ ش. تا شهریور ۱۳۲۰ ش. که شرکت‌های سهامی انحصاری نظیر شرکت سهامی راه پیم، موتور دار و اتو طهران واردات اتومبیل و لوازم یدکی را به دست گرفتند و تجارتخانه‌های عربی - مسیحی چون تفنگچیان، آوانس اوف اخوان و شرکاء، آراشام آراکلیان، تضامنی ربیع و شرکاء، و حسگل لاوی در مشهد فعالیت کردند. در پژوهش حاضر فعالیت تجارتخانه‌ها فعال در زمینه واردات اتومبیل و لوازم آن و تاثیر قانون انحصار مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۵. تجارتخانه‌های هندی قبل از انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن

۱.۵ پ.اس موتور (P.S.Motor co)

اتومبیل فورد آمریکایی مشهورترین ماشین در ایران دوره رضا شاه بود که در مشهد نیز نمایندگی فروش داشت. این اتومبیل از طریق هندوستان توسط شرکت پ.اس موتور که نمایندگی شعبه فورد اتومبیل شرق ایران و کرمان و دزداب (زاهدان) را داشت، وارد می‌شد. این نمایندگی یکی از اعلان‌های تبلیغاتی خود در مشهد را ۲۴ خرداد ۱۳۰۲ ش. منتشر کرد که احتمالاً شروع فعالیتش در دزداب (زاهدان) بوده است. در این اعلان فروش لوازم یدکی، قید شده بر کسانی که با این اداره معامله کرده و اتومبیل‌های ما را خریده‌اند، ثابت شده که اتومبیل‌های فورد از حیث استحکام، خوبی و شیک‌ی از سایر اتومبیل‌ها بهتر و به صرفه‌تر است، زیرا در راه‌های خراب ایران هیچ اتومبیلی به جز فورد نمی‌توانند حرکت کنند بدون اینکه آسیبی متوجه آنها نشود. علاوه بر استحکام و ارزانی حسن دیگر اتومبیل‌های فورد سهولت دسترسی به اسباب و لوازم آن بود (فکر آزاد، شماره ۷۶، سال اول: ۳). فورد طی ۵ سال بعد در مشهد نمایندگی تاسیس کرد. نمایندگی مشهد در آگهی ۴ اسفند ۱۳۰۷ ش. اشاره کرد که مشتاقان خرید اتومبیل‌های فورد لاری و سواری می‌توانند به تجارتخانه پ.س. موتور کمپانی جنب گاراژ خرازی رجوع نمایند (آفتاب شرق، شماره ۱۱۴، سال پنجم: ۱). (تصویر شماره ۱)

مالکیت این نمایندگی متعلق به سیک‌های هندی مقیم مشهد بود. سردار ماهتاب سنگه و سردار صاحب موتاسنگه از مسئولین این نمایندگی بودند. موتاسنگه در اعلان ۲۰ فروردین ۱۳۱۲ ش. اعلام کرد سردار ماهتاب سنگه سابقاً از طرف پی. اس. موتور کمپانی استخدام شده بود ولی در زمان انتشار این اعلان حساب او را نداده و رفته است. لذا ماهتاب سنگه

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۰۹

حق اخذ مطالبات را ندارد و هرگونه فعالیت تجارخانه پ.س.موتور مربوط به موتاسنگه در مشهد است (بهار، شماره ۱۲۱: ۲). علاوه بر نمایندگان مقیم، نمایندگان سیار کمپانی فورد نیز برای ارزیابی بازار به مشهد سفر می‌کردند. مثلاً طبق گزارش ۲ آذر ۱۳۰۸ ش. جی.اس. وارناک برای عزیمت به مشهد وارد دزداب (زاهدان) شد (گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قایمات سال ۱۹۲۷-۱۹۲۹ میلادی ۱۳۰۴-۱۳۰۸، ۱۳۹۷: ۳۰۴).

تا اواسط دوره رضا شاه، اتومبیل فورد در مشهد جایگاه مهمی یافته بود و تجارخانه موتاسنگه اتومبیل را به صورت اقساطی می‌فروخت. مثلاً یک دستگاه اتومبیل به کربلایی رجب مدیریان فروخته بود (طوس، شماره ۱۲۳، ۳). احتمالاً فعالیت نمایندگی فورد در مشهد تا سال ۱۳۱۴ ش. خاتمه یافت و دوره جدید فروش فورد در قالب شرکت کازادما شروع شد. شرکت سهامی تجارتی کازادما توسط سرتیپ فضل‌الله زاهدی، کازرونی و چند تن دیگر از تجار ایرانی تشکیل و حوزه فعالیتش واردات انحصاری فورد آمریکایی بود. شرکت کازادما شعبه‌ای نیز در مشهد دایر کرد که ۲۴ آبان ۱۳۱۴ ش. در مقابل باغ ملی افتتاح شد و در زمینه فروش اتومبیل فورد سواری، لاری و شاسی فعالیت می‌کرد (شهامت، شماره ۱، ۱۰، سال هشتم، ۱).

۲.۵ تجارتخانه ان.آ.ملک

تجارتخانه ان.آ.ملک یکی دیگر از شرکت‌های هندی فعال در زمینه فروش اتومبیل بود که محصولات جنرال موتور (General Motors) آمریکا را در مشهد می‌فروخت. این نمایندگی توسط یک مهاجر هندی تبعه انگلیس به نام خان صاحب ملک جمال‌الدین اداره می‌شد. نام اختصاری تجارتخانه ان.آ.ملک. و فروشنده اتومبیل شورلت بود. اعلان ۱ آبان ۱۳۰۶ ش. نشانگر شروع فعالیت این تجارتخانه در مشهد است. طبق این اعلان مغازه انی-ملک واقع در ارگ جنب اداره نظمیة همه نوع اشیاء و لوازم یدکی اتومبیل وارد و به قیمت مناسب می‌فروخت (آفتاب شرق، شماره ۳، سال ۴: ۴). اعلانی در ۱۰ مرداد ۱۳۰۸ ش. اطلاعات بیشتری درباره منشاء تولید محصولات این تجارتخانه ارائه می‌دهد. نمایندگی جنرال موتور آمریکا، بزرگترین کارخانه‌های اتومبیل‌سازی دنیا، به خاطر عدم مساعدت فصل نتوانسته بود، اتومبیل و لوازم کافی وارد نماید، ولی در زمان انتشار این اعلان موفق به وارد کردن اقسام اتومبیل‌های جدیدالاختراع و آخرین سیستم گردید و کلیه لوازم شورلت نیز برای فروش داشت و به کسانی که مشتاق به خرید اتومبیل‌های نو و لوازم شورلت بودند، اعلام

کرد به دفتر تجارتخانه مراجعه کنند تا بتوانند بهترین و آخرین سیستم اتومبیل‌ها را خریداری کنند (بهار، شماره ۲۲۶ و ۲۲۵، سال دوازدهم: ۷). (تصویر شماره ۲).

کامیون‌های شورلت در شرق ایران فروش خوبی داشتند. ان.آ.ملک در سال ۱۳۰۸ ش. قصد داشت ۱۰۰ کامیون دیگر وارد کند و انتظار داشت آنها را به همان سهولت کامیون‌های قبلی به فروش برساند (گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قاینات سال‌های ۱۹۲۷-۱۹۲۹ میلادی ۱۳۰۶-۱۳۰۸: ۲۱۵). نمایندگان خارجی جنرال موتور نیز این حوزه فروش را زیر نظر داشتند. اچ.اس. کینگ تبعه آمریکا عامل جنرال موتور از ۵ تا ۱۰ آذر ۱۳۰۸ ش. به دزداب (زاهدان) سفر کرد. کارت رایت و آر.اچ. والکر نیز همراه او بودند. والکر عازم مشهد شد که در ۲۷ آذر ۱۳۰۸ ش. به زاهدان مراجعت کرد (گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قاینات سال‌های ۱۹۲۷-۱۹۲۹ میلادی ۱۳۰۶-۱۳۰۸، ۱۳۹۷: ۳۰۳).

تجارتخانه ملک جمال‌الدین در خیابان خسروی مشهد قرار داشت و محمد غوث مولوی مدیر آن بود که از دی ماه ۱۳۰۸ ش. به کارش پایان داده شد (بهار، شماره ۵۶، سال سیزدهم: ۱). ملک جمال‌الدین نقش مهمی در فروش اتومبیل و لوازم آن به شخصیت‌های صاحب نام خراسان مثل شوکت‌الملک، حاکم قاینات، و حجارباشی داشت. ولی فروش اقساطی باعث می‌شد برخی مواقع در دریافت طلب‌هایش با مشکل مواجه شود (ساکماق: ۹۶۸۴۷/۲؛ ۶۷۱۰۹/۳۹). (تصویر شماره ۳). تجارتخانه ملک جمال‌الدین از مهمترین تجارتخانه‌های هندی مشهد بود ولی مشخص نشد تا چه سالی در این شهر فعالیت کرده ولی پس از قانون انحصار اتومبیل دیگر گزارشی از آن به دست نیامد.

۳.۵ بمبئی سیکل اند موتور اجنسی لمیتد (Bombay Cycle & Motor Agency Ltd)

بمبئی سیکل اند موتور اجنسی لمیتد یکی دیگر از تجارتخانه‌های فعال در زمینه فروش اتومبیل در مشهد و نماینده کمپانی داج آمریکا بود. اتومبیل‌های این کمپانی در ایران معروف به دوج، ساخت کمپانی آمریکایی «داج و برادران» بودند که از مسیر هندوستان وارد می‌شدند و نمایندگی آن در آبان ۱۳۰۶ ش. تاسیس شد که اعلام کرد بنام خدمت به نوع و آسایش اهالی به تازگی شعبه کمپانی داج و برادران در مشهد افتتاح شده و همه نوع اتومبیل‌های داج سواری باری را با لوازم آن برای فروش دارد. این آگهی تاکید دارد نمایندگی مشهد با شعبه دزداب (زاهدان) همکاری دارد و هر نوع اتومبیل‌های داج و گراهام

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۱۱

(Graham) را می‌تواند فوری از شعبه مشهد یا دزداب برای مشتریان تهیه کند. آدرس محل فروش اتومبیل‌های داج برادران در مشرق ایران ارگ جنب گاراژ خیام بود (بهار، شماره ۲، سال سیزدهم: ۳) (تصویر شماره ۴).

احتمالاً سردار موتاسنگه هندی نمایندگی این کمپانی را در مشهد داشته است، زیرا او یک دستگاه داج مستعمل به هاروب سنگه هندی فروخت. بمبئی سیکل موتور اینجنسی لمیتد سپس نمایندگی فروش لوازم یدکی اتومبیل‌های چهار سیلندر دوج را در زاهدان به تجارتخانه ف-آ-کثانه واگذار کرد و در سال ۱۳۱۰ش. مقداری لوازم یدکی دوج چهار سیلندر به زاهدان فرستاد ولی چون این مدل قدیمی شده بود و کسی خریداری نمی‌کرد لوازم مذکور به فروش نرسید و تجارتخانه ف.آ.کثانه طبق دستور کمپانی در شهریور ۱۳۱۱ش. می‌خواست آنها را به بمبئی بازگرداند (ساکما: ۴/۴۷۸۶۷ - ۳۱۰). تجارتخانه موتاسنگه تا سال ۱۳۱۴ش. به فعالیتش ادامه داد. گزارش اداره اجرائی عدلیه مشهد در ۲۰ آبان ۱۳۱۴ش. نشان می‌دهد موتاسنگه در دریافت طلب از هاروب سنگه هندی با مشکل مواجه شده و این اتومبیل توقیف و به مزایده گذاشته شد (آفتاب شرق، شماره ۳۱۴، سال یازدهم: ۱). داج در دوره پهلوی اول به یکی از رایج‌ترین اتومبیل‌های شهر مشهد تبدیل شد.

۴.۵ تجارتخانه موتاسنگه هرتاب سنگه

تجارتخانه موتاسنگه هرتاب سنگه نیز در زمینه فروش لوازم موتوری فعال بود. این تجارتخانه در سال ۱۹۲۹م. / ۱۳۴۷ق. نقش مهمی در تامین نیازهای اتومبیل حاکم قایمات داشت. مکاتبات این سال نشان می‌دهد تامین‌کننده بنزین و موبیل برای موتورخانه شوکت‌الملک دوم بوده است (ساکماق: ۶۹/۷۵۲۲۵).

۶. تجارتخانه‌های عربی - مسیحی

پس از تجارتخانه‌های هندی که از طریق مشرق ایران وارد مشهد شده و اتومبیل‌های آمریکایی عرضه می‌کردند، تجارتخانه‌های عربی - مسیحی شامل اعراب عراقی، سوری و لبنانی، نقش مهمی در تجارت اتومبیل و لوازم یدکی ایران دوره پهلوی اول داشتند. دفتر اصلی آنها بیشتر در تهران بود ولی نقش مهمی در بازار مشهد ایفاء می‌کردند. اعراب به طور کلی از زمان ورود اتومبیل به ایران نقش مهمی این زمینه داشتند. احتمالاً علت اهمیت پیدا

کردن اعراب در حوزه اتومبیل ایران این بود که بنادر شامات در سوریه و لبنان یکی از مسیرهای مهم صادرات و واردات ایران بود. مسیری که احمد خیامی نیز چند دهه بعد یک محموله از اتومبیل‌های بنز را از آنجا تا گمرک قصرشیرین آورد (خیامی ۱۳۹۸: ۶۸). مهمترین کمپانی‌های عربی-مسیحی فعال در حوزه اتومبیل در تهران و مشهد ف.ا. کتانه، حسو و شرکاء، مشعل و برادران، ربیع و شرکا و تفنگچیان بودند.

۱.۶ کمپانی ف.ا. کتانه (F.A.Kettaneh)

ف.ا. کتانه مهمترین تجارتخانه عربی در زمینه فروش خودرو در ایران دوره رضا شاه بود. دزیره ف.ا. کتانه یکی از مسیحیان سوریه بود که دفتر اصلی کمپانی‌اش در خیابان لاله زار تهران قرار داشت (ساکما: ۱۸۹۱۳/۱۰ - ۲۹۸). کتانه بیشتر به عنوان یک شرکت فرانسوی شناخته می‌شد که از اواسط سال ۱۳۰۳ش. فعالیتش را در ایران شروع کرد و هیئت دولت قراردادی با آن در خصوص اتومبیل‌رانی از تهران به قره‌تو امضاء و برای تصویب به مجلس شورای ملی تقدیم نمود (فکر آزاد، شماره ۸، سال ۳: ۵۸). این تجارتخانه در سال ۱۳۰۷ش. نماینده کارخانه داج و گراهم بود (ساکما: ۰۹۰۸۹۴/۶ - ۲۹۸) و پس از فروش آن کمپانی به کمپانی کرایسلر نمایندگی این کارخانه را نیز برعهده گرفت (ابتهاج ۱۳۷۱: ۶۱/۱). کتانه نقش مهمی در ترویج اتومبیل داج و کرایسلر در ایران داشت. او در سال ۱۳۱۷ش. به ریاست وزراء نوشت: «طی سالها در نتیجه مساعی طاقت فرسای خود موفق به ترویج مارک‌های دوج و کرایسلر در ایران شده و از این راه به حمل و نقل کشور خدمات شایانی کرده است» (ساکما: ۰۱۴۴۷۴/۴۸ - ۲۴۰).

تجارتخانه کتانه در حوزه لوازم یدکی اتومبیل نیز فعال بود و با وجود نداشتن شعبه‌ای در مشهد معاملاتی با خراسان داشت. املاک اختصاصی فریمان به طور مستقیم از دفتر آن شرکت در تهران خرید می‌کرد. مثلاً در یک معامله ۹۰ حلقه تایر و ۹۰ حلقه تیوب برای املاک اختصاصی فریمان فرستاد (ساکما: ۹۴۴۶۸/۷۹). این تجارتخانه پس از شهریور ۱۳۲۰ش. نیز مدتی در حوزه فروش اتومبیل فعال بود.

۲.۶ تجارتخانه حسو و شرکاء

حسو و شرکاء یکی دیگر از تجارتخانه‌های فعال در فروش لوازم اتومبیل بود. شرکتی که در ۱۲ دی ۱۳۱۰ش. با شماره ۱۷ در ایران ثبت شد و نمایندگی کارخانه رزین بی.اف.

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۱۳

گودریچ (B.F. Goodrich) بود. از آنجا که کمپانی‌های تولیدکننده به دنبال بازارهای جدید و مشتریان دائمی می‌گشتند پای کمپانی رزین گودریچ به مشهد، به عنوان یک بازار مهم در شرق ایران، باز شد. کارخانه رزین گودریچ، به عنوان بزرگترین کارخانه رزین‌سازی دنیا، در مرداد ۱۳۱۰ ش.، ۹ شعبه در آمریکا، کانادا، فرانسه و انگلستان داشت و شعبه فرانسوی آن به دنبال بازار ایران بود و چند مهندس مخصوص برای بازدید راه‌های ایران اعزام کرد. آنها پس از گردش در بلاد مختلف ایران نتیجه بررسی خود را به کارخانه ارائه داده و رزین گودریچ را متناسب احتیاجات ایران ساختند. این کارخانه سپس نمایندگی تجارتی رزین را به «حسو و شرکاء» واگذار نمود (اتاق تجارت، شماره ۲۲، سال دوم: ۴). رزین گودریچ در تبلیغات ۱۱ فروردین ۱۳۱۱ ش. آورده است: از هر حیث مناسب با وضعیت ایران ساخته شده است. نمایندگی اصلی تجارتخانه حسو و شرکاء در خیابان چراغ برق تهران بود که محصولاتش را در کلیه نقاط ایران به فروش می‌رساند و شعباتش در کرمانشاه، رشت، اصفهان و خراسان دایر بود (اتاق تجارت، شماره ۳۴-۳۵، سال سوم: ۱۱۴). مشخص نشد نمایندگی تجارتخانه حسو و شرکاء در خراسان دوره پهلوی اول را چه کسی اداره می‌کرد ولی تجارتخانه ب.اف. گودریچ در دهه ۱۳۴۰ ش. در مشهد نمایندگی داشت و لاستیک می‌فروخت (ساکماق: ۱۸۰۹۲۱، ۸۹۴۷۸).

۳.۶ تجارتخانه مشعل و شرکاء (Mashaal & co)

تجارتخانه مشعل و شرکاء یکی دیگر از نمایندگی‌های فروش اتومبیل و لوازم متعلق به آن در ایران بود. این تجارتخانه نماینده انحصاری در ایران و عراق داشت. دفتر مرکزی‌اش در خیابان چراغ برق تهران بود و در زمینه فروش اتومبیل فعالیت می‌کرد (ساکما: ۰۰۷۱۵۸/۲۰-۲۹۸). شعبه مشهد این تجارتخانه در زمینه فروش تایر فایرستون (firestone)، اتومبیل ریو (Rio) و گریس ایلو (Grease Alu) فعال بود. شرکت آمریکایی ریو موتور در سال ۱۹۰۵ م. توسط رانسوم ای. اولدز تأسیس شد و در سال ۱۹۶۷ م. با شرکت دیاموند ادغام گردید. نمایندگی این تجارتخانه در مشهد احتمالاً سال ۱۳۱۴ ش. افتتاح شد، ولی ۶ سال قبل از آن نماینده‌ای از این شرکت وارد شرق ایران شد. طبق گزارش ۲۰ تا ۲۵ اسفند ۱۳۰۸ ش. تی.کی. میلر آمریکایی عامل فایرستون تایر به دزداب (زاهدان) سفر کرد (گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قایمات سال‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۳۳ میلادی ۱۳۰۹-۱۳۱۲ خورشیدی، ۱۳۹۷: ۴۳). این گزارش کوتاه مشخص نمی‌کند در این زمان نماینده فروش

فایرستون تایر در مشهد فعال بوده است یا نه ولی تجارتخانه مشعل و شرکاء که در سال ۱۳۱۴ش. افتتاح شد، در آگهی تبلیغاتی ۲۵ دی ۱۳۱۴ش. درباره اتومبیل‌های باری و سواری سیستم جدید ریو آورده است در دنیا از حیث دوام، استحکام، قشنگی و ارزانی گوی سبقت را از سایر اتومبیل‌ها ربوده و معروفیت مهمی بر اثر این مزایا احراز کرده است. یک اتومبیل باری ریو در عمر طولانی خود اقل ۲۰ برابر قیمتش برای صاحبش کار می‌کرد. قیمت اتومبیل ریو از قیمت یک اتومبیل معمولی بیشتر نبود در صورتی که از حیث دوام و شیکی قابل مقایسه با هیچ اتومبیلی نبود (آفتاب شرق، شماره ۳۴۲: ۲). تجارتخانه مشعل و شرکاء اتومبیل را به صورت اقساطی نیز می‌فروخت (آفتاب شرق، شماره ۸۱۱: ۱).

لوازم یدکی اتومبیل نیز توسط تجارتخانه مشعل و شرکاء فروخته می‌شد. طبق آگهی تبلیغاتی ۲۵ دی ۱۳۱۴ش. تایرهای فایرستون در نمرات مختلف برای نمایندگی مشعل و شرکاء وارد شده بود و شوفرهای متخصص شرکت سهامی حمل و نقل خراسان همیشه از بانک فلاحی تقاضای تایر فایرستون برای اتومبیل‌های خود می‌کردند و به هیچ وجه تایرهای دیگری استعمال نمی‌کردند. در این آگهی تاکید شده فقط تایر فایرستون مصرف کنید و به تمام گاراهای مهم و اغلب مغازه‌های لوازم اتومبیل و نمایندگی انحصاری مشعل و شرکاء شعبه مشهد مراجعه نمایند (آفتاب شرق، شماره ۳۴۲: ۲). این تجارتخانه علاوه بر اتومبیل و تایر، ایلو یا همان گریس را که به منزله خوراک چرخ‌ها، دنده‌ها، پیچ و مهره ماشین‌ها بود، عرضه می‌کرد (آفتاب شرق، شماره ۳۴۲: ۲). مشخص نیست نمایندگی این تجارتخانه تا چه سالی در مشهد فعالیت کرده است.

۷. تجارتخانه‌های پس از انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن

تا قبل از تصویب و اجرای قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن در سال ۱۳۱۵ش. بیشتر تجارتخانه‌های فعال در این حوزه خاستگاه هندی و عربی-مسیحی داشتند. بیشتر آنها مشغول فروش اتومبیل‌های آمریکایی بودند و محدودیتی در تجارتشان وجود نداشت. به همین جهت عملکردشان موافق با سیاست اقتصادی کشور نبود و سالیانه سود هنگفتی به دست می‌آوردند و ارز قابل توجهی از کشور خارج می‌کردند. از اواسط سال ۱۳۱۵ش. دولت ایران در سیاست واردات اتومبیل بازنگری کرد و تصمیم گرفت تجارت اتومبیل و لوازم مربوط به آن را به صورت انحصاری درآورد. اگرچه یکی از اهداف قوانین انحصاری در راستای حمایت از تولید و صادرات از طریق شرکت‌های سهامی بود و در این

راستا شرکت‌هایی برای صدور تریاک، خشکبار و میوه، کتیرا، پنبه، پشم و پوست، کنف، آنغوزه، فرش، زعفران، پوست‌های نرم و غیره به وجود آمد (شجاعی دیوکلانی، ۱۳۹۸: ۲۰-۱۹) ولی برخی شرکت‌ها در راستای کنترل واردات و جلوگیری از صدور بیش از حد ارز به وجود آمدند. در این زمان کتانه لبنانی نمایندگی کرایسلر را داشت و برادران لاوی که عراقی بودند نمایندگی جنرال موتور را داشتند و بدون محدودیت واردات خودرو و لوازم مرتبط با آن را انجام می‌دادند ولی علی‌اکبر داور می‌خواست این کارها به دست ایرانی‌ها انجام شود و گفته بود خیال دارد نمایندگی واردات و فروش اتومبیل و واردات لاستیک را که در اختیار بخش خصوصی بود، به انحصار دولت درآورد. به نظر ابوالحسن ابتهاج دولت از عهده اداره آن بر نمی‌آمد، ولی داور اعتقاد داشت دولت می‌توانست از عهده کاری که برادران لاوی و کتانه انجام می‌دهند، برآید (ابتهاج ۱۳۷۱: ۶۱/۱). بدین ترتیب به موجب تصویب هیئت دولت از تاریخ ۵ شهریور ۱۳۱۵ ش. ورود اتومبیل، کامیون و کلیه اشیاء یدکی و قطعات منفصله آنها، رزین، لاستیک اتومبیل و کامیون به انحصار دولت درآمد و وزارت مالیه مأمور اجرای آن شد (آفتاب شرق، شماره ۴۳۵: ۱؛ سهامت، شماره ۹۱، سال ۸: ۱). اگرچه برخی هدف دولت از قانون انحصار تجارت را تاسیس صنایعی بیان کردند که هم در داخل به آن نیاز شدیدی وجود داشت و هم منابع خام داخلی برای تولید آن وجود داشت (رحمانیان و همکاران، ۱۳۹۰، ۴۸) ولی این استدلال بیشتر درباره صنایع نساجی صدق می‌کرد و درباره واردات اتومبیل شرایط به گونه‌ای دیگر بود و قانون انحصار اتومبیل بیشتر بخاطر وضعیت اقتصادی ایران، مصرف‌گرایی بیش از حد و ایجاد توازن در واردات و صادرات تصویب و اجرا شد. قانونی که تاثیر مستقیمی بر فعالان این حوزه به ویژه در شرق ایران و مشهد گذاشت. به جای شرکت‌های مختلف بخش خصوصی که معرفی شد، چند شرکت سهامی که دولت سهامدار اصلی آن بود، تشکیل شد که اتومبیل و لوازم آن را به صورت انحصاری وارد و سپس برای توزیع در اختیار تجارخانه‌ها و نمایندگی‌های فروش قرار می‌دادند. شرکت‌های سهامی موتوردار، شرکت سهامی اتوطهران، شرکت سهامی راهپیما و شرکت ایران موتور با این هدف تاسیس شدند. هر کدام از آنها در حوزه اتومبیل خاصی فعالیت کردند. مثلاً لوازم اتومبیل بیوک تنها توسط شرکت راهپیما و لوازم کامیون‌های فورد تنها توسط موتوردار وارد و فروخته می‌شد (ساکماق: ۱۱۴۲۱۷/۳۵). اجرای قانون انحصاری واردات اتومبیل و لوازم یدکی تاثیر عمیقی بر تجارخانه‌های بزرگ هندی و عربی - مسیحی گذاشت. انحصار تجارت خارجی برخی از طبقات سستی تاجر و

بازاری را از موقعیت ممتاز مالی و اجتماعی محروم کرد و امور اداری و اقتصادی در تهران متمرکز شد که سبب بهره‌مندی تجار و بازاریان پایتخت از قوانین انحصاری تجارت ارز شد. در نتیجه تجار ایالات و شهرها به دلیل ناتوانی در گرفتن مجوزها و پروانه‌های صادرات و واردات دیگر مثل گذشته قادر به ادامه فعالیت نبودند (شکرزاده، ۱۳۹۴: ۱۸۶). این وضعیت باعث محدود شدن فعالیت تجارتخانه‌های هندی در شرق ایران و شهر مشهد شد. پس از سال ۱۳۱۵ش. گزارشی از فعالیت آنها به دست نیامد ولی تجارتخانه عربی- مسیحی همچنان به ایفای نقش در این زمینه پرداختند. یکی از علل تغییر شرایط این بود که انحصار بازرگانی خارجی و ارز بیشتر به نفع بازرگانانی بود که در تهران فعالیت داشتند و از روابط با دولت سود می‌بردند (رحمانیان و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۱). تجارتخانه‌های آوانس اوف اخواف و شرکاء، آراشام آراکلیان، تضامنی ربیع و شرکاء، مشعل و شرکاء، هژ. تفنگچیان و حسگل لاوی از جمله تجارتخانه‌هایی بودند که پس از قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم یدکی در سال ۱۳۱۵ش. بر همین اساس در تهران و مشهد به فعالیت خود ادامه دادند.

۱.۷ تجارتخانه آوانس اف اخوان و شرکاء (Ovanessof Bros & co)

تجارتخانه آوانس اف اخوان و شرکاء یکی از تجارتخانه‌های فعال در زمینه قطعات یدکی اتومبیل نظیر تایر بود. آرم انگلیسی آن حوزه تجارتش را عراق و ایران نشان می‌دهد. این تجارتخانه سال ۱۳۱۴ش. فعال بود و ۱۱۰ برزنت روسی (روپوش اتومبیل باری) با وساطت نعمت‌الله شاکری از نمایندگی تجارتی شوروی در بندر پهلوی خریداری کرد (ساکما: ۲۴/۰۷۶۲۲۵/۲۴۰). آوانس اف اخوان و شرکاء پس از اجرای قانون انحصار اتومبیل و لوازم آن در سال ۱۳۱۵ش. نمایندگی شرکت سهامی اتوپهران را برعهده گرفت و در سال‌های ۱۳۱۶-۱۳۱۷ش. در مشهد فعال بود (ساکما: ۱۰۱۹۷۳/۷۶). اتوپهران نمایندگی انحصاری فروش لاستیک‌های کارخانه میشلن (Michelin) را در ایران داشت و فروش آن در خراسان در دست تجارتخانه آوانس اف برادران بود. اتوپهران لوازم یدکی دوج نیز می‌فروخت (ساکما: ۱۰۲-۱۰۱/۱۰۱۹۷۳). شرکت سهامی بار که در زمینه حمل و نقل داخله و خارجه، خرید و فروش اتومبیل و لوازم فعالیت می‌کرد، در مشهد تعدادی لاستیک از نماینده اتوپهران یعنی تجارتخانه آوانس اف اخوان و شرکاء خریداری کرد (ساکما: ۴۵/۹۴۴۶۸). محل تجارتخانه آوانس اف برادران در مشهد خیابان پهلوی (امام خمینی کنونی)

تأثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۱۷

بود (ساکماق: ۱۳۸۶۴۳/۲۴۲۹۱) که تا سال ۱۳۱۶ ش. فعالیت کرد و سپس فعالیتش را به تجارتخانه آرشام آراکلیان سپرد.

۲.۷ تجارتخانه آرشام آراکلیان

تجارتخانه آرشام آراکلیان یکی دیگر از تجارتخانه‌های فعال در زمینه فروش لوازم اتومبیل در مشهد بود که در سال ۱۳۱۶ ش. نماینده تجارتخانه آوانس اف برادران و شرکاء شد. این تجارتخانه خاستگاه مسیحی و احتمالاً ارمنی داشت. طبق نامه‌ای از ۱۰ اردیبهشت ۱۳۱۸ ش. تجارتخانه آوانس اف برادران سابق، من بعد به اسم مغازه آرشام آراکلیان نامیده می‌شد که از محل سابق در خیابان ارگ (امام خمینی کنونی) به خیابان تهران (امام رضا کنونی) جنب گاراژ راهیما انتقال یافت (ساکماق: ۱۳۹۱/۴۹۶). آرشام آراکلیان خرید و فروش کالا را با فاکتورهای آوانس اف و برادران و شرکاء انجام می‌داد. از جمله در ۲۰ آبان ۱۳۱۸ ش. تعداد ۶ عدد لاستیک میشلن قدیم به املاک اختصاصی فریمان فروخت که بر روی فاکتور چاپی نوشته شده بود تجارتخانه آرشام آراکلیان نماینده فروش (ساکماق: ۱۱۴۲۱۸/۶۱). فرود، رئیس دایره اتومبیل در شرکت سهامی مرکزی، نیز به موید آزاد، نماینده آستان قدس در تهران، نوشت در مشهد به تجارتخانه سابق آوانس اف، آرشام آراکلیان مراجعه نمائید و لاستیک‌های موجود را تحویل بگیرید (ساکماق: ۱۱۴۲۱۸/۱۰۰). تجارتخانه آرشام آراکلیان در فروش محصولاتش در ارتباط مستقیم با والی خراسان به عنوان سرپرست املاک اختصاصی فریمان بود (ساکماق: ۹۴۴۶۸/۸۱). ولی از سوی دیگر چون نماینده شرکت سهامی مرکزی دایره اتومبیل بود، محدودیت‌هایی در قیمت فروش کالا و تخفیف به مشتریان داشت. به همین جهت در مسائل مربوط به قیمت‌ها با تهران مذاکره می‌کرد (ساکماق: ۱۱۴۲۱۸/۸۳-۸۴) (تصویر شماره ۵). این تجارتخانه تأیر اتومبیل فورد و لاری از نوع فایرستون می‌فروخت (ساکماق: ۱۱۴۸۸/۵۶).

۳.۷ شرکت تضامنی ربیع و شرکاء (Rabie & co)

شرکت تضامنی ربیع و شرکاء یکی دیگر از تجارتخانه‌های فعال در زمینه فروش لوازم اتومبیل در مشهد بود که پس از قانون انحصار اتومبیل و لوازم یدکی فعالیتش را از سال ۱۳۱۶ ش. شروع کرد. فروشگاه این شرکت در خیابان خسروی مشهد قرار داشت و نماینده شرکت سهامی موتوردار ایران بود (ساکماق: ۱۰۱۹۷۳/۱۷) و قطعات اتومبیل را به مشتریانی

نظیر املاک اختصاصی فریمان می فروخت. نمونه اش دو صندوق اثاثیه ماشین، شامل کویل، چکش بر و دینامو، از سوی شرکت سهامی موتوردار در تاریخ ۸ تیر ۱۳۱۷ ش. به املاک اختصاصی فریمان فروخته شد (ساکماق: ۱۳۴۹/۱۴۳ و ۱۰۲۳۴۹/۱۴۳). شرکت سهامی موتوردار با همکاری فعالان غیرایرانی این شرکت را اداره می کرد. نامه های این شرکت را سلیم دلال امضاء می کرد (ساکماق: ۱۰۲۳۴۹/۶).

شرکت تضامنی ربیع و شرکاء علاوه بر فروش لوازمی نظیر لاستیک به املاک اختصاصی برخی از اجناس را نیز خریداری و دوباره به صورت آزاد می فروخت. از جمله در آبان ۱۳۱۶ ش. قصد داشت تعداد ۲۰ حلقه طایر و تیوب که برای املاک اختصاصی فریمان وارد شده بود، به شرط پرداخت یک سوم قیمت آن به نقد و بقیه را با صدی ۵۵ استفاده دو ماهه خریداری نماید (ساکماق: ۱۰۱۹۷۳/۱۱) (تصویر شماره ۶). شرکت تضامنی ربیع علاوه بر این در زمینه فروش لوازم الکتریکی به شکل کلی و جزئی و در زمینه حمل و نقل نیز فعالیت داشت (ساکماق: ۱۳۸۰۷۲/۱؛ ۵-۱۷۳۴۸۸/۱). شرکت تضامنی ربیع و شرکاء در خیابان خسروی مشهد مستقر بود و مشخص نیست تا چه سالی در این شهر به فعالیت خود ادامه داده است.

۴.۷ تجارتخانه هژ. تفنگچیان (H.G.Tufendjian)

تجارتخانه هژ. تفنگچیان یکی از مهمترین شرکت های فعال در زمینه لوازم یدکی اتومبیل در ایران دوره پهلوی بود. هایک ژرژ تفنگچیان متولد سال ۱۹۰۴ م. در حلب سوریه بود و تابعیت آن کشور را داشت. او از سال ۱۳۱۲ ش. وارد ایران شد و با پروانه اقامت شماره ۱۳۸۴ در تهران مقیم شد و با ثبت شرکت هژ. تفنگچیان در زمینه تجارت خارجی شامل واردات، حق العمل کاری، بارکشی، آهن آلات، ماشین آلات و کالای برقی فعالیت کرد (ساکما: ۳۸۰-۰۰۶۷۶۲/۴). این تجارتخانه در زمینه فروش لوازم یدکی نظیر تایر و تیوب در ارتباط با بازار مشهد بود. تفنگچیان از سال ۱۳۱۵ ش. با شرکت سهامی بار همکاری کرد. او مسئول شرکت سهامی بار در خراسان و مشهد شد و از طرف شرکت مرکزی اجناس برایش ارسال می شد. تفنگچیان علاوه بر این یکی از مهمترین واردکنندگان اتومبیل و لوازم یدکی مدل داج بود. او از دفتر تهران پروانه سفارش و تهیه لوازم یدکی اتومبیل از اداره کل تجارت دریافت و بطور مستقیم با کارخانجات آمریکا معامله می کرد (ساکما: ۲۴۰-۰۴۹۶۸۵/۵). ولی با تصویب قانون انحصار واردات اتومبیل با مشکل مواجه شد. با این حال بخاطر تجربه در

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۱۹

زمینه حمل و نقل، مسئولیت شرکت سهامی بار در خراسان را برعهده گرفت تا ضمن ساماندهی وضعیت حمل و نقل در شرق ایران تعهدات ایران در تجارت با روسیه را به پایان برساند. او تصمیم گرفت تعدادی کامیون بزرگ داج و انترناسیونال (International) برای فروش در دسترس شعبه مشهد بگذارد که به اشخاص متعهد حمل کالاهای صادراتی برای شرکت فروخته شود (ساکما: ۸۴ و ۱۶۰۰۷/۷۰-۲۴۰). تفنگچیان در ۱۴ آذر ۱۳۱۵ ش.، مشغول فروش ۵ دستگاه اتومبیل داج در مشهد بود (ساکما: ۵۷ و ۱۶۰۰۷/۵۷-۲۴۰) تا آنها را به ۱۳۰ کامیون برساند (ساکما: ۶۱ و ۱۶۰۰۷/۶۱-۲۴۰). وایت موتور مدل دیگری از ماشین‌های آمریکایی بود که اواسط دوره رضا شاه در مشهد استفاده می‌شد و تجارتخانه تفنگچیان در سال ۱۳۱۵ ش. بیشتر این نوع اتومبیل را می‌فروخت. به طوری که یک سوم اتومبیل‌های شرکت سهامی بار در خراسان از مدل وایت بود. از ۹۹ کامیون این شرکت ۳۲ دستگاه مدل وایت بود (ساکما: ۱۴۰-۱۶۰۰۷/۱۳۸-۲۴۰).

تفنگچیان پس از پایان ماموریتش در خراسان به تهران بازگشت و واردات لوازم یدکی اتومبیل را ادامه داد. او دفتر و نماینده‌ای در مشهد نداشت ولی نیازهای اتومبیل‌های املاک اختصاصی فریمان را تامین می‌کرد (ساکماق: ۸/۱۹۷۴) (تصویر شماره ۷). نامه خصوصی هژ. تفنگچیان به پاکروان، والی خراسان، در ۱۳ مرداد ۱۳۱۶ ش. نشان می‌دهد او با شرکت سهامی اتو تهران همکاری می‌کرد (ساکماق: ۹۰/۱۹۷۳). تفنگچیان بعداً نمایندگی اتومبیل‌های استودیو آمریکایی را گرفت. اتومبیلی که پس از جنگ جهانی دوم تعدادش در ایران بیشتر شد. تجارتخانه تفنگچیان در تاریخ ۱۰/۸/۱۳۲۷ ش. کلیه فعالیت بازرگانی‌اش را پایان داد و منحل شد (ساکما: ۲/۶۷۶۲-۳۸۰).

۵.۷ کمپانی حسگل لاوی (H.J.Lawy)

کمپانی لاوی یکی دیگر از تجارتخانه‌های فعال در عرصه فروش اتومبیل و لوازم یدکی در مشهد بود. برادران لاوی عراقی بودند و نمایندگی جنرال موتور را داشتند (ابتهاج ۱۳۷۱: ۶۱/۱). کمپانی لاوی در سال ۱۳۰۷ ش. نماینده اتومبیل شورلت را به دست آورد و محل دفتر آن در میدان سپه تهران بود (ساکما: ۵/۵۶۳۸۰۵-۲۹۸) ولی با بازار مشهد در ارتباط بود. ک.وا.ام لاوی در سال ۱۳۱۳ ش. از دفتر تهران یک دستگاه اتومبیل بیوک (Buick) به محمدولی اسدی، نایب‌التولیه آستان قدس، فروخت (ساکماق: ۲۰/۹۷۵۳۹). این تجارتخانه پس از انحصار واردات خودرو نقش مهمی در بازار لوازم یدکی در مشهد ایفاء کرد. یکی از

اعضاء خانواده لاوی به نام حسگل لاوی در سال ۱۳۱۶ش. نمایندگی شرکت‌های سهامی راه‌پیما را در مشهد بدست آورد. شرکت سهامی راه‌پیما لوازم یدکی فورد و زیس را با دستور شرکت سهامی مرکزی می‌فروخت (ساکماق: ۱۰۲-۱۰۱/۱۹۷۳).

کمپانی لاوی دارنده جواز شماره ۹۵ صادره از تهران (ساکماق: ۱/۱۴۰۳۷۵) از اوایل تابستان ۱۳۱۶ش. فعالیتش را در مشهد شروع کرد. محل تجارتخانه و سکونت‌گاه لاوی هر دو در خیابان خسروی مشهد قرار داشت (ساکماق: ۱۹/۱۳۸۶۷۷). احتمالاً این شرکت خصوصی در سال ۱۳۱۹ش. به شرکت تضامنی لاوی و شرکاء تبدیل شد (ساکماق: ۴۵۶۸۸/۷۸۶) و لوازم اتومبیل مثل روغن ب.ب، لوازم یدکی مثل صفحه کلاچ و باطری می‌فروخت. باطری که علاوه بر اتومبیل برای تلفن‌خانه بیمارستان شاهرضا نیز استفاده می‌شد (ساکماق: ۴/۱۴۰۶۰۳؛ ۱۸/۱۰۲۲۸۶؛ ۲۴۹/۱۴۵۶۲۵). این تجارتخانه همچنین لوازم یدکی اتومبیل برای املاک اختصاصی فریمان تامین می‌کرد (ساکماق: ۱۸/۱۰۱۹۷۳) (تصویر شماره ۸). از سرانجام فعالیت این تجارتخانه در مشهد اطلاعی به دست نیامد.

۸. تجارتخانه ایرانی برادران کاشف

ایرانی‌ها ابتدا نقش کمرنگی در واردات اتومبیل داشتند ولی بعد از اجرای قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن که شرکت‌های سهامی نقش اصلی را برعهده گرفتند، برخی از تجارتخانه‌های بزرگ که در حوزه تجارت خارجی فعال بودند، واردات اتومبیل را نیز انجام دادند. تجارتخانه برادران کاشف از معدود مواردی بود که در زمینه واردات اتومبیل و لوازم آن در سطح بین‌المللی فعالیت می‌کرد. این تجارتخانه توسط سه برادر به نام‌های میرزا غلامحسین خان کاشف، میرزا علی‌اکبر کاشف و میرزا علی‌اصغر کاشف در سال ۱۲۹۵ق/۱۸۷۸م. تاسیس شد و در زمینه واردات، صادرات، حق‌العمل‌کاری و تجارت روده بین مشهد و آمریکا فعال بود و علاوه بر مشهد و تهران شعبه‌ای در نیویورک داشت (قصابی گزکوه و وکیلی ۱۴۰۲: ۶۴). این تجارتخانه احتمالاً به پشتوانه صادرات و درآمد ارزی از اواسط دوره رضا شاه وارد حوزه واردات اتومبیل آمریکایی و لوازم مربوط به آن شد. مکاتبات املاک اختصاص فریمان با تجارتخانه کاشف طی سال‌های ۱۳۱۷ش. تا ۱۳۲۰ش. نشان می‌دهد لوازم یدکی اتومبیل پاگارد آمریکایی وارد می‌کرده است (ساکماق: ۴۶/۱۴۲۱۷). مثلاً املاک اختصاصی فریمان در سال ۱۳۱۷ش. بلبرینگ، زنجیر، در سال ۱۳۱۸ش. واترپمپ، و در سال ۱۳۲۰ش. کاربراتور، لاستیک، رینگ و پیستون، زنجیر

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۲۱

موتور، کمک فتر از تجارتخانه کاشف خریداری کرد(ساکماق: ۱۰۲۳۴۳/۷؛ ۱۰۲۳۴۳/۹؛ ۱۱۵۴۳/۲، ۱۱۴۱۳۴/۲). به نظر می‌رسد تجارتخانه کاشف در دوره پهلوی اول شعبه‌ای در مشهد نداشته است. چون نمایندگی آستان قدس خریدهایش از این تجارتخانه را به طور مستقیم از تهران انجام می‌داد.

حضور ضعیف ایرانی‌ها در حوزه اتومبیل و لوازم یدکی آن به خاطر فقدان شرکت‌های بزرگ با سرمایه‌های کلان بود. چیزی که نقطه ضعف اقتصاد ایران در دوره قاجار و پهلوی محسوب می‌شد و حاج غلامعلی اسکویی تاجر مقیم مشهد در سال ۱۳۰۶ش. به آن اشاره کرد و ریشه نگاه منفی جامعه ایران نسبت به شرکت را تجربه منفی ورشکستگی شرکت عمومی و حیف و میل سرمایه مردم بیان نمود(نجف‌زاده ۱۴۰۴: ۷). در این خلاء شرکت‌های هندی و عربی- مسیحی بازار اتومبیل را در ایران به دست گرفتند.

نام شرکت	زمان تأسیس	حوزه فعالیت	نوع خودرو و نمایندگی	شعبات	آخرین سال فعالیت
پ.اس. موتور	۱۳۰۲ دزداب و ۱۳۰۷	فروش اتومبیل	فورد	دزداب و مشهد	۱۳۱۴
ان. آ. ملک جمال الدین	۱۳۰۹	فروش اتومبیل	شورلت و داج	دزداب و مشهد	۱۳۰۸
بمبئی سیکل اند موتر اجنسی لمیت	۱۳۰۶	فروش اتومبیل	داج	دزداب و مشهد	۱۳۱۴
موتاسنگه هرتاب سنگه		فروش لوازم اتومبیل		دزداب	۱۳۰۷
ف. آ. کتانه	۲۰۲۰	فروش اتومبیل	داج، گراهام و کرایسلر	تهران	۱۳۲۰
حسو و شرکاء	۱۳۱۰	فروش لوازم اتومبیل رزین گودریچ		۹ شعبه در دنیا و شعبات کرمانشاه، رشت، اصفهان و خراسان	۱۳۴۰
مشعل و شرکاء	۱۳۱۳	فروش اتومبیل	ریو	تهران و مشهد	
آوانس اف اخوان و شرکاء	۱۳۱۴	فروش لوازم اتومبیل لاستیک میشلن	نماینده اتوطهران	عراق و ایران و مشهد	۱۳۱۶

نام شرکت	زمان تاسیس	حوزه فعالیت	نوع خودرو و نمایندگی	شعبات	آخرین سال فعالیت
آرشم آراکلیان	۱۳۱۶	فروش لوازم اتومبیل لاستیک میشنلن، فورد، لاری، فایرستون	نماینده شرکت سهامی مرکزی دایره اتومبیل	مشهد	نامشخص
تضامنی ربیع و شرکاء	۱۳۱۹	فروش لوازم اتومبیل	نماینده شرکت سهامی موتوردار ایران	مشهد	نامشخص
هـ.ژ. تفنگچیان	۱۳۱۲	فروش اتومبیل	دوج، وایت، استودبیکر	تهران	۱۳۳۷
حسگل لاوی	۱۳۰۷	فروش اتومبیل و لوازم اتومبیل روغن ب.ب. و صفحه کلاچ	نماینده جنرال موتور و نماینده راهیما	مشهد	۱۳۱۶
برادران کاشف	۱۳۹۵	فروش اتومبیل و لوازم اتومبیل لاستیک و رینگ	پاگارد	تهران	۱۳۲۰

تنظیم جدول توسط مولف

۹. نتیجه گیری

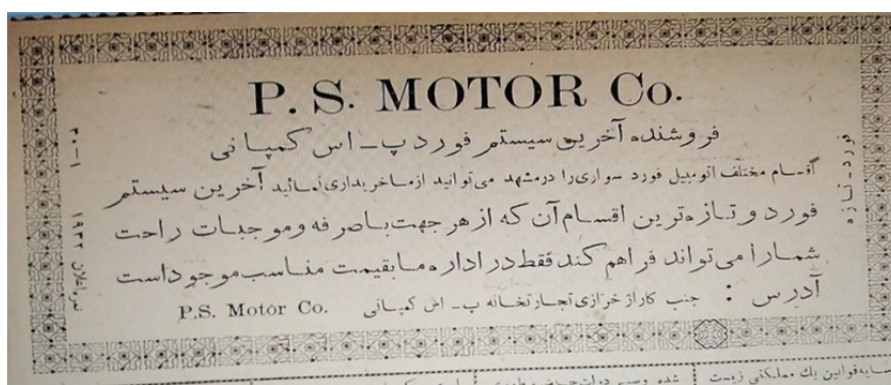
واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن یکی از حوزه‌های جدید تجاری در ایران و مشهد بود که پس از جنگ جهانی اول جایگاه مهمی در تجارت خارجی و داخلی یافت. اتومبیل باعث تغییر حمل و نقل سستی به مدرن، افزایش سرعت و وابستگی اقتصادی ایران به خارج شد، زیرا اتومبیل برخلاف لوازم حمل و نقل سستی متکی بر واردات بود. متناسب با مسیر جغرافیایی واردات اتومبیل به ایران تجارتخانه‌هایی وارد این حوزه اقتصادی شدند. اتومبیل به شکل عمومی و گسترده از مسیر هندوستان وارد شرق ایران شد. بر همین اساس در اوایل دوره پهلوی تجارتخانه‌های هندی نمایندگی‌هایی در زاهدان و مشهد دایر کردند که شرق ایران را پوشش می‌دادند. پ.اس.موتور نمایندگی فورد، ان.آ.ملک جمال‌الدین نماینده کمپانی جنرال موتور و اتومبیل شورلت، بمبئی سیکل اند موتور اجنسی لمیتد نمایندگی کمپانی داج و گراهم خاستگاه هندی داشتند.

دومین مسیر ورود اتومبیل و لوازم یدکی به مشهد از تهران و از مسیر عراق و شامات بود. به همین جهت تجارتخانه‌های عربی - مسیحی با خاستگاه عراقی، سوری و لبنانی در این زمینه فعال بودند. کمپانی ف.ا.ک.تانه نمایندگی داج و گراهم و سپس کرایسلر، حسو و

شرکاء نمایندگی کارخانه رزین گودریچ، مشعل و شرکاء نمایندگی فروش تایرهای فایراستون و اتومبیل آمریکایی ریو را برعهده داشت. هندی‌ها، سیک‌ها، ارامنه، اعراب و مسیحیان که عموماً غیرایرانی بودند، مهمترین فعالان و نمایندگی‌های فروش اتومبیل و لوازم یدکی آن در شرق ایران بودند ولی پس از تصویب و اجرای قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن در سال ۱۳۱۵ش. که با هدف کنترل واردات انجام گرفت، فعالیت این تجارخانه‌ها با چالش مواجه شد. دولت شرکت‌های سهامی بزرگی چون موتوردار، اتوپهران، راهیما، ایران موتور و دایره مرکزی اتومبیل تاسیس کرد تا از طریق آنها واردات اتومبیل و لوازم یدکی را کنترل نماید. اولین تاثیر اجرای این قانون محدود شدن فعالیت تجارخانه‌های هندی در شرق ایران و مشهد بود در حالیکه تجارخانه‌های عربی-مسیحی نقش مهمتری در مشهد ایفاء کردند، زیرا برخی از آنها در ارتباط مستقیم با شرکت‌های سهامی ایرانی و کمپانی‌های بزرگ خارجی تولیدکننده اتومبیل و لوازم آن بودند. نزدیکی به پایتخت و بهره‌گیری از ارتباط با مرکز و شرکت‌های دولتی باعث ماندگاری برخی از شرکت‌های عربی-مسیحی شد. در حالیکه تجارخانه‌های هندی مستقر در دزداب(زاهدان) و مشهد چنین موقعیت نداشتند. از سوی دیگر تجارخانه‌های عربی-مسیحی در تهران و مشهد به نمایندگان شرکت‌های سهامی دولتی تبدیل شدند و به فعالیتشان را در سطحی محدودتر ادامه دادند. آوانس اف اخوان و شرکاء نماینده شرکت اتوپهران، انحصار فروش لاستیک میشلن و لوازم دوج را تا سال ۱۳۱۶ش. در مشهد برعهده داشت و سپس تجارخانه آرشام آراکلیان جایگزین آن شد که نمایندگی شرکت سهامی مرکزی دایره اتومبیل را در فروش تایرهای فایراستون برای اتومبیل‌های فورد و لاری برعهده گرفت. شرکت تضامنی ربیع و شرکاء از سال ۱۳۱۶ش. شعبه‌اش را در مشهد دایر کرد و نماینده شرکت سهامی موتوردار بود. تجارخانه تفنگچیان که از سال ۱۳۱۴ش. در تهران دایر شد، پس از قانون انحصار ارتباطش را با مشهد حفظ کرد. کمپانی لاوی متعلق به برادران لاوی عراقی نمایندگی جنرال موتور آمریکایی، شعبه‌ای در مشهد دایر کرد که توسط حسگل لاوی اداره می‌شد و نماینده شرکت سهامی راهیما بود که لوازم یدکی اتومبیل زیس می‌فروخت. با اینکه پس از سال ۱۳۱۵ش. و اجرای قانون انحصار واردات شرکت‌های سهامی شکل گرفتند ولی برخی تجارخانه ایرانی که در حوزه تجارت خارجی فعال بودند، وارد این حوزه شدند. تجارخانه برادران کاشف یکی از معدود تجارخانه‌های خصوصی فعال در زمینه تجارت با آمریکا بود که از آنجا اتومبیل پاگارد وارد می‌کرد. خاستگاه

مهمترین فعالان حوزه اتومبیل و لوازم یدکی در مشهد و شرق ایران تا قبل از انحصار قانون انحصار واردات هندوستان بود ولی پس از آن این فعالیت به دست تجارتخانه‌های عربی- مسیحی با خاستگاه عراق، سوریه و لبنان افتاد و شواهدی از فعالیت تجارتخانه‌های هندی به دست نیامد. علت غلبه اتباع هندی، عربی و مسیحی بر ایرانی‌ها در حوزه واردات اتومبیل و لوازم یدکی آن به یکی از نقاط ضعف اقتصاد ایران یعنی عدم تأسیس شرکت‌های بزرگ با سرمایه کافی و عدم ارتباط اقتصادی گسترده با دنیای خارج برمی‌گشت.

پیوست‌ها



تصویر ۱. تبلیغ پ.اس. موتور کمپانی

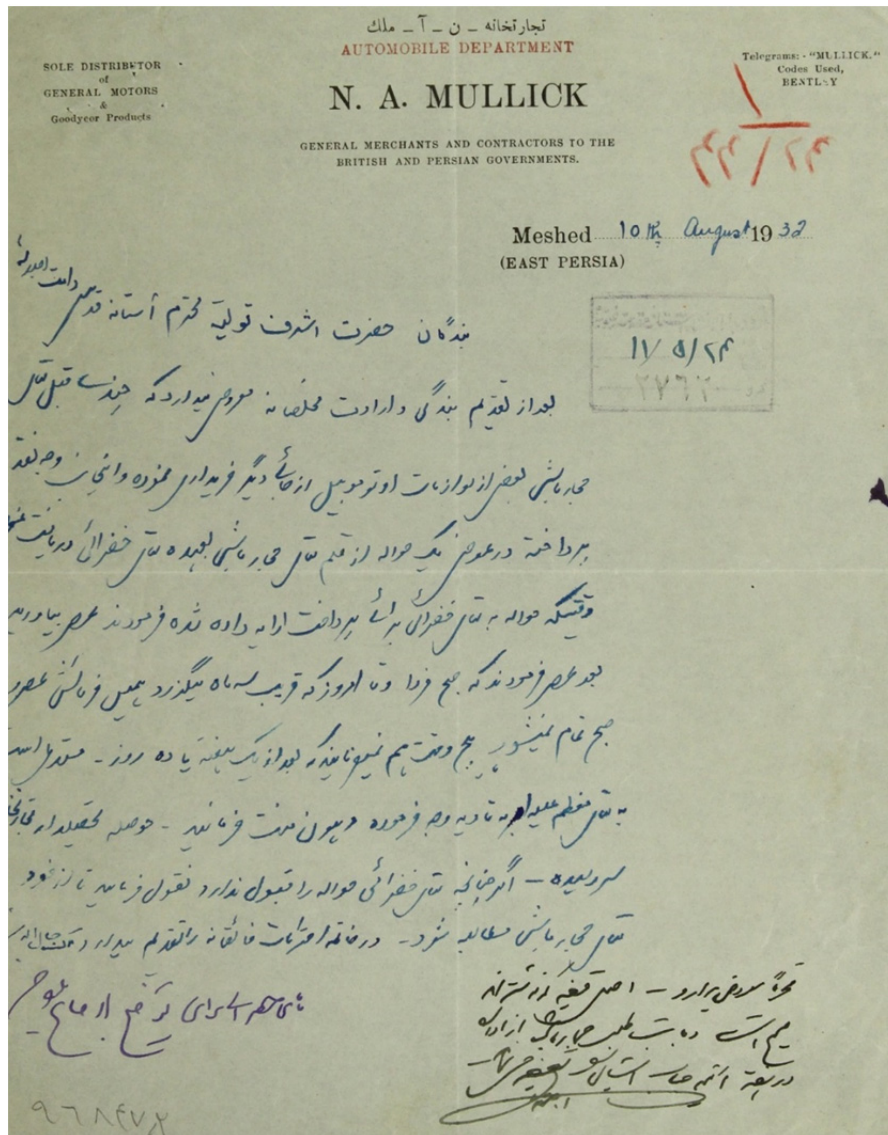
(آفتاب شرق، شماره ۱۱۴، سال پنجم: ۱)



تصویر ۲. تبلیغ تجارتخانه ان.ا.ملک

(بهار، شماره ۲۲۶ و ۲۲۵، سال دوازدهم: ۷)

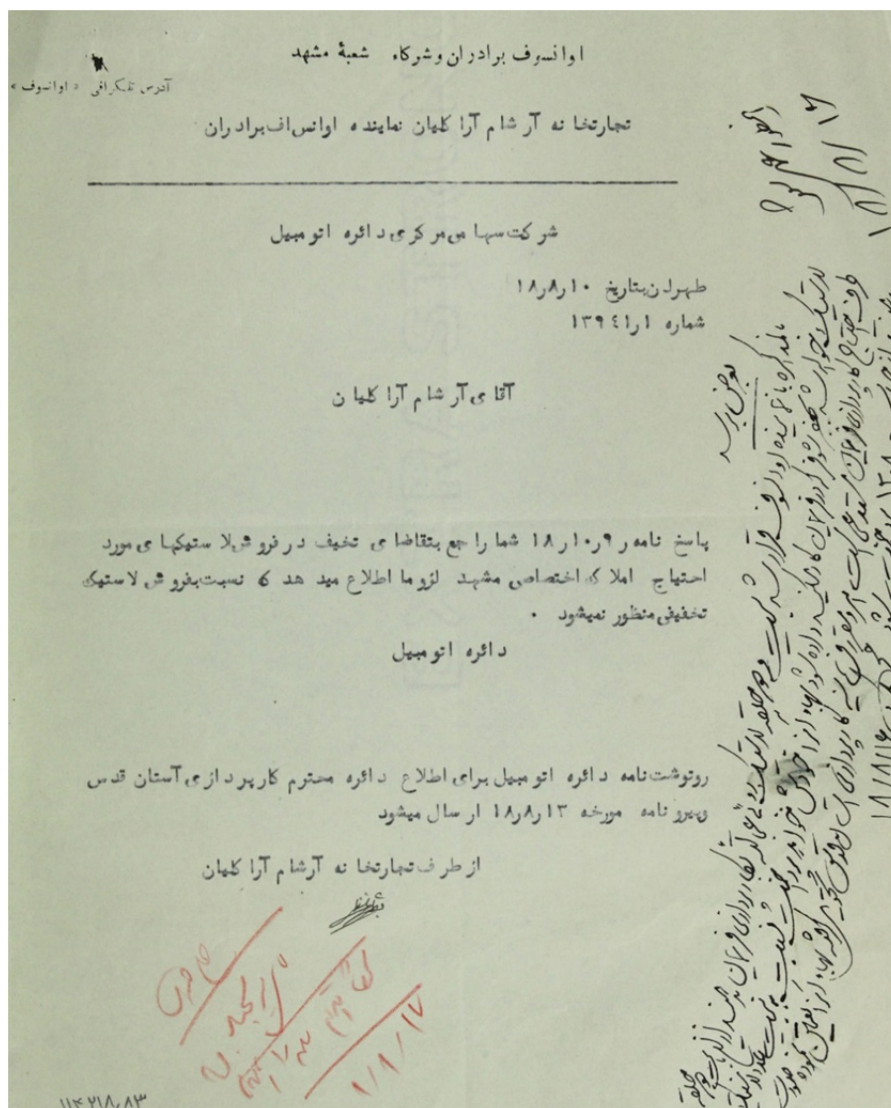
تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۲۵



تصویر ۳. نامه‌ای از تجارتخانه ان.ا. ملک در سال ۱۳۱۱ش.

(ساکماق: ۹۶۸۴۷/۲)

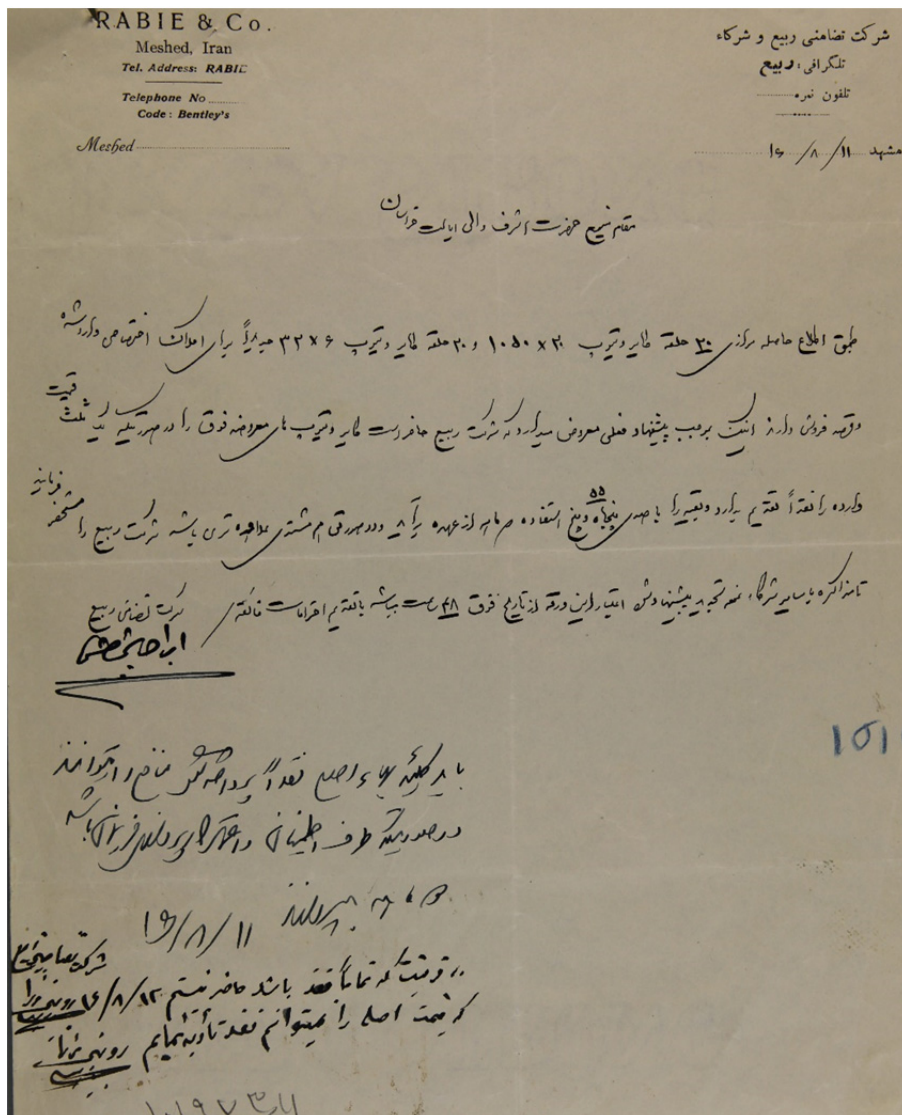
تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۲۷



تصویر ۵. نامه‌ای از تجارتخانه آرشام آراکلیان در سال

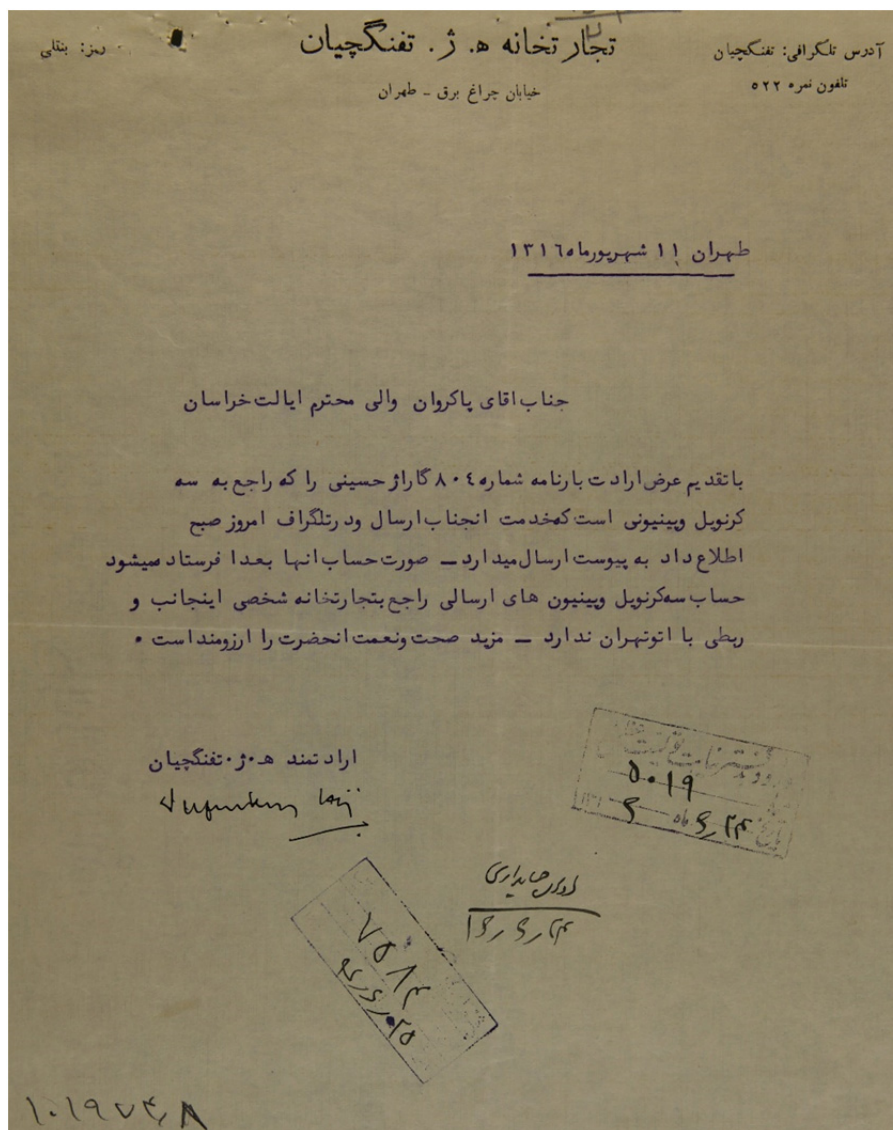
۱۳۱۸ (ساکماق: ۱۱۴۲۱۸/۸۳)

۳۲۸ جستارهای تاریخی، سال ۱۷، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۵



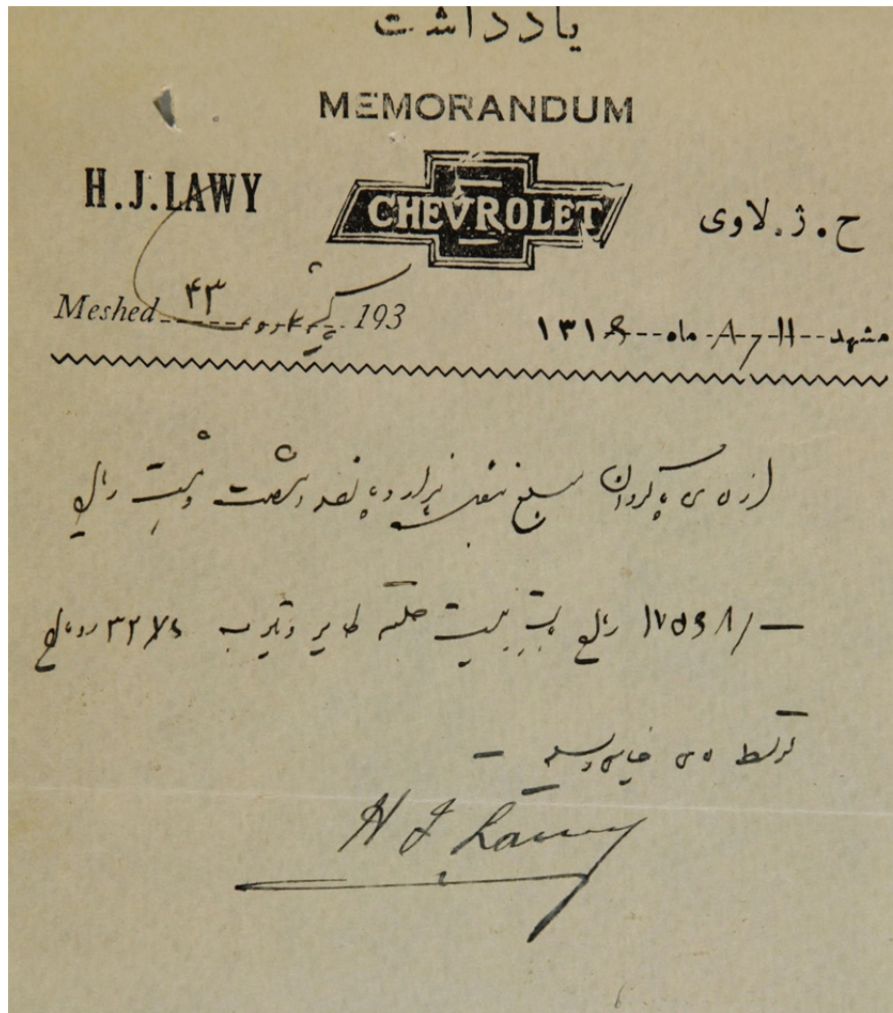
تصویر ۶. نامه‌ای از تجارتخانه ربیع و شرکاء سال ۱۳۱۶
(ساکماق: ۱۰۱۹۷۳/۱۱).

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۲۹



تصویر ۷. نامه‌ای از تجارتخانه تفنگچیان در سال ۱۳۱۶

(ساکماق: ۱۰۱۹۷۴/۸)



تصویر ۸ نامه‌ای از تجارتخانه حسگل لای در سال ۱۳۱۶
(ساکماق: ۱۰۱۹۷۳/۱۸).

کتاب‌نامه

ابتهاج، ابوالحسن (۱۳۷۱)، خاطرات ابوالحسن ابتهاج، به کوشش علیرضا عروزی، تهران: علمی، ج ۱.

تاثیر قانون انحصار واردات اتومبیل و لوازم آن بر فروشندگان ... (علی نجف‌زاده) ۳۳۱

خلیفه، مجتبی و نجف زاده، علی (۱۳۹۵)، «بررسی تأثیرات اقتصادی و اجتماعی شرکت حمل و نقل بو.کی.سی.سی. بر خراسان در جنگ جهانی دوم»، پژوهشنامه تاریخ های محلی ایران، سال پنجم، شماره اول، ۱۴۵-۱۶۴.

خیامی، احمد (۱۳۹۸)، پیکان سرنوشت ما: با بهره‌گیری از نوشته‌ها و خاطرات احمد خیامی، گردآوری و نگارش مهدی خیامی، تهران: نی.

دیسکون، ویلیام ادموند ریچی (۱۳۹۲)، شرق ایران: گوشه‌ای از جنگ جهانی اول، ترجمه محمود رفیعی، تهران: هیرمند.

رحمانیان، داریوش و همکاران (۱۳۹۰)، «قانون انحصار تجارت خارجی ایران ۱۳۰۹: زمینه‌ها، اهداف و پیامدها»، تاریخ اسلام و ایران، سال بیست و یکم، دوره جدید شماره ۱۱، پیاپی ۹۵، پاییز، ۲۵-۵۵.

قصابی گزکوه، جلیل و وکیلی، هادی (۱۴۰۲)، «فعالیت تجارتخانه‌های آمریکایی در مشهد اواخر دوره قاجاریه»، پژوهشنامه مطالعات اسنادی و آرشیوی، سال دوم، شماره دوم، ۶۷-۵۲.

گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قایمات سالهای ۱۹۲۷-۱۹۲۹ میلادی ۱۳۰۶-۱۳۰۸، (۱۳۹۷)، ترجمه محمود رفیعی، تهران: هیرمند.

گزارش‌های محرمانه کنسول انگلیس در سیستان و قایمات سالهای ۱۹۳۰-۱۹۳۳ میلادی ۱۳۰۹-۱۳۱۲، (۱۳۹۷)، ترجمه محمود رفیعی، بیرجند: چهاردرخت.

شجاعی دیوکلانی، سیدحسن (۱۳۹۸)، «پیامدهای تصویب قانون انحصار تجارت خارجی در اقتصاد تجاری ایران (۱۳۱۰-۱۳۲۰ش)»، گنجینه اسناد، شماره ۱۱۳، سال ۲۹، دفتر اول، بهار، ۳۰-۶.

شکرزاده، حسن (۱۳۹۴)، انحصار تجارت خارجی و تأثیر آن در تکوین دولت مطلقه پهلوی در عصر رضا شاه، رساله دکتری رشته تاریخ ایران دوره اسلامی دانشگاه شهید بهشتی.

نجف زاده، علی (۱۴۰۴)، «مساله حمایت از کالای وطنی در مشهد اوایل دوره پهلوی با تکیه بر عقاید حاج غلامعلی اسکوئی»، نخستین همایش بین‌المللی ایران‌شناسی، دانشگاه بیرجند.

نجف زاده، علی و قصابی گزکوه، جلیل (۱۴۰۳)، تاریخ اقتصادی مشهد از دوره ناصری تا انقلاب اسلامی، مشهد: بوی شهر بهشت، ج ۲.

یزدانی، سهراب و شجائی دیوکلایی (۱۳۸۸) «تأثیر تمرکزگرایی بر اقتصادی سیاسی عصر پهلوی اول»، تاریخ ایران، شماره ۶۱/۵، تابستان ۱۵۱-۱۷۹.

مطبوعات

آفتاب شرق، شماره ۱۸۷، سال چهارم.

آفتاب شرق، شماره ۱۱۴، سال پنجم.

آفتاب شرق، شماره ۸۶، سال چهارم.

آفتاب شرق، شماره ۳۱۴، سال یازدهم.

۳۳۲ جستارهای تاریخی، سال ۱۷، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۵

آفتاب شرق، شماره ۳۴۲، سال یازدهم.
آفتاب شرق، شماره ۴۳۵، سال دوازدهم.
آفتاب شرق، شماره ۸۱۱، سال سیزدهم.
آزادی، شماره ۳۴، سال اول.
آزادی، شماره ۴۴، سال چهارم.
آزادی، شماره ۱۴۴، سال چهارم.
آزادی، شماره ۱۷۲، سال چهارم.
اتاق تجارت، شماره ۲۲، سال دوم.
اتاق تجارت، شماره ۳۴-۳۵، سال سوم.
اتاق تجارت، شماره ۵۵، سال چهارم.
بهار، شماره ۱۲۱.
بهار، شماره ۲۲۶ و ۲۲۵، سال دوازدهم.
بهار، شماره ۵۵۸، سال سیزدهم.
بهار، شماره ۶۱۳، سال سیزدهم.
شهامت، شماره ۱۰، سال هشتم.
شهامت، شماره ۹۱، سال هشتم.
شهامت، شماره ۱۷۶، سال نهم.
فکر آزاد، شماره ۷۶، سال اول.
فکر آزاد، شماره ۸، سال سوم.
رعد، شماره ۶، سال دهم.
طوس، شماره ۳۲، سال اول.
طوس، شماره ۱۲۳.
نوبهار، شماره ۶، سال دوم.

اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ):

سال ۱۳۰۵، کارتن ۹، پوشه ۴، ص ۱۱.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما):

$.24 \cdot -1.16 \cdot .0.0138 - 14 \cdot$ $.24 \cdot -1.16 \cdot .0.01$ $.24 \cdot -1.16 \cdot .0.015$ $.24 \cdot -1.16 \cdot .0.015$
 $-1.1913/1 \cdot$ $.24 \cdot -1.16 \cdot .0.01$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$
 $-1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$
 $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$ $.24 \cdot -1.1913/1.5$

99A4V/2 94F6A/1 94F6A/V9 94F6A/F0 9433F/V 90220/69 6V1.9/39 406A/V/69
 1.19V3/1.1-1.2 1.19V3/1.19V3.V6/9. 1.22A6/1A 1.19V3/1.1-1.2 9V039/2.
 1110F3/2 1.23F9/6 1.23F9/1F3 1.23F3/9 1.23F3/V 1.19V3/1V 1.19V3/11
 -A411F6A6/06 11F13F/2 1F121A/1.0 11F21V/30 11F21V/46 11F21A/61
 13A4V6/131 13A4V6/6V 13A6V7/19 13A6F3/2F2,91 13A.V2/1 11F21A/13
 1V3F4/1-0 140620/2F9 1F.6.3F/4 1F.3V0/1 139662/0F 1391.1/496 13A6F3/91