

The reflection of workers' and Mazandaran people's concerns and complaints during the construction of the northern railway line

Roqaye Javadi*

Abstract

The modernization process during Reza Shah's era yield to fundamental changes in the political, economic, social, and cultural systems of society. The expansion of communication routes and the construction of the trans-Iranian railway were some of the issues that drew Reza Shah's attention during the modernization process. The construction of the northern railway was accompanied by numerous challenges and difficulties that engaged the workforce and the residents of the areas through which the railway passed. Through documentary and library studies and using a descriptive-analytical method, this study seeks to reflect the workers' concerns and complaints and the consequent suffering, as well as the problems inhabitants encountered in their dealing with foreign companies involved in the construction of the railway, as one of the modernization processes during the Reza Shah era in the cities of Mazandaran. The findings indicate that healthcare, compensation payment methods, the employment of European rather than Iranian labors, financial disputes with Kampsax company, and the loss of farmlands and rice field were some of the most significant concerns and worries of the workforce and local population along the northern railway. Further investigations reveal that these issues, although present, were not as severe as stated in some documents. In response to numerous issues which caused workers' and the public's dissatisfaction, the government and the company introduced some measures; however, in many cases, workers had

* Assistant professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Yasouj University,
Yasouj, Iran, r.javadi@yu.ac.ir

Date received: 17/12/2024, Date of acceptance: 01/11/2025



complaints that were followed up by the Ministry of Roads, Parliament, and the Ministries of Justice and Finance.

Keywords: Renovation, Railway, Complaint, Workers, North, Reza Shah.

Introduction

Having an organized transportation system, and especially the construction of railways, has been a long-cherished aspiration of the Iranian government and people. The accomplishment of this important undertaking, which began during the Qajar era, was accompanied by difficulties; however, with the rise of the Pahlavi government, the issue of roads development, including the railway construction, was seriously considered. The construction of the Iranian National Railway began in 1926 and was completed in 1939. Although the railway construction project was completed, it brought about significant changes in the lives of not only the public adjacent to the railway, but also the workers involved in the project. Thus, what has been covered in this study is a look at the process of building the trans-Iranian railway, especially the northern railway line, to shed light on the problems, concerns, and complaints of workers and local residents in the northern regions, based on Mazandaran documents, representing the workers' and local people's complaints and petitions during the 6th to 12th sessions of the National Assembly.

Materials & Methods

The researcher gathered research data employing a historical approach and relying on the analysis of documents and library resources. Subsequently, the collected data was analyzed using a descriptive-analytical approach. As a final step, the data was subjected to a thorough explanation and interpretation.

Discussion and Results

During the Pahlavi era, the bill for the construction of the north-south railway was approved by parliament in February 1926. Then, to carry out this task, foreign engineers came to Iran and railroad construction operations were initiated. Teams equipped with technical tools were deployed to the northern and southern regions to carry out mapping and preliminary studies for determining the optimal railway route. The announcement regarding the construction of the Iranian was gradually spread in foreign countries, stimulating interest from foreign companies and

investors keen to participate in the railway construction. Most of these companies and investors sent representatives to Tehran. First, the government entrusted the railway construction project to a syndicate of German and American companies, which completed a portion of the line. However, when the first contract was terminated, the Kampsax company assumed the responsibility for completing the line. In the northern section, the railway mapping studies, which began in 1928 by a syndicate of German and American companies, encountered many obstacles and challenges. The project was finally completed by the Kampsax Company and launched in June 1937. The launch of the railway construction process in the north was accompanied by numerous outcomes; not only it led to changes in the region's ecosystem but also it gave rise great concerns, anxieties, and suffering among the local residents and involved workers. The arose problems in the modernization process of Mazandaran and its direct outcomes, especially those related to the construction of the railway, concerned the health and medical care, damages, efforts to pay compensation, financial disputes with the Kampsax company regarding wage payments, as well as the superiority of European workforce over Iranian one.

The investigation of the documents reveals that the complaints of some residents and workers were referred to the Speaker of Parliament. This indicates either a lack of response to those complaints or some dissatisfactions with the verdict issued in the lower courts and the referral of those complaints to a higher court. The examination of these complaints yields significant insights about the damages inflicted upon the people during the modernization process.

Conclusion

The construction of Iranian railway, connecting the north of the country to its south, entailed numerous consequences and damages for both the locals, where the line passed, and the workers, who were employed in the project. One of the most significant consequences of the construction of the railway in Mazandaran was the inadequacy of health and medical facilities to treat the workforce and manage the deaths of injured workers in the early years of the railway construction. These problems were, then, addressed by the government and the Compax company. Other issues faced by the workforce on the railway were the non-payment of compensations and some financial disputes between workers and, the supervisors and the Compax company. Moreover, the replacement of Iranian labor with European labor by the companies was another significant issue, given the greater

expertise of European labor compared to that of Iranian labor in railway technical matters. A further consequence was the destruction of forests justified by fulfilling the need for timbers to build tunnels for a coal mine that supplied the necessary fuel for the railroad's construction, beside the loss of rice fields and farmlands that people needed for their subsistence. Considering the concerns and the harms experienced by workers and residents in the northern region, it seems that although these issues existed, they were not as severe as stated in some documents. As mentioned earlier, regarding many of the consequences that yield workers' and the public's dissatisfaction, including health care and compensation, the government and the company introduced some measures. For the remaining damages, the issues and concerns of the workers were followed up by the Ministry of Roads, the Parliament, and the Ministry of Justice and Finance.

Bibliography

Documents

National Library and Archives Organization of Iran (SACMA):

Investigating the accusations against Mīān Kolā railway officials regarding bribe and wage discrepancies among workers, 240/ 79672, Digital Library of the National Library and Archives Organization of Iran. [in Persian]

Railways in Iran, documents on the construction of the national railway (2021). Tehran: National Archives and Library Organization of the Islamic Republic of Iran. [in Persian]

Taxation of railway workers' wages and Investigating the problems created in this regard, 240/ 15036, Digital Library of the National Library and Archives Organization of Iran. [in Persian]

Documents (extracted from Bahārestān documents (4) titled Māzandarān documents during the Reza Shah era, Sixth to Twelfth National Consultative Assembly):

Document No. 85/1, Mohammad Zamān Zamāni's request for the delivery of the Zīrāb mine to him, 1933, N.2654, p. 216. [in Persian]

Document No.85/2, Protest to the seizure of Zīrāb mine by Khāleghi Sāravi, 1933, N.621, p.217. [in Persian]

Document No. 85/3, Mohammad Zamān Zamāni's objection to the non-transfer of the Zīrāb mine to him, 1934, N . 3164, p. 218. [in Persian]

Document No. 85/4, Ministry of Finance's response to Mohammad Zamān Zamāni's letter, 1934, N. 2401, p.219. [in Persian]

Document No.86/1, objection of small landowners of Kanīj Kolā Zīrāb regarding the ground rent of the coal mine and tree felling, 1933, N .2014, p. 220. [in Persian]

Document No.86/2, complaint of the subjects of Kanīj Kolā regarding non-payment of ground rent, 1934, No. 7048, pp. 221-222. [in Persian]

61 Abstract

- Document No.93, request for the realization of rights from the Chalūs Road contractor, 1941, pp. 231-232. [in Persian]
- Document No.109/1, Protest of the peasants of Zīrāb against the change in the railway map, 1932, N.5220, p.260. [in Persian]
- Document No.109/2, Ministry of Roads' response to the complaint of the subjects of Zīrāb, 1932, N.639/3533, p. 261. [in Persian]
- Document No. 110/1, Request of Abbās-Qólī Atapoūr for the establishment of accident benefits or suitable employment, 1932, N.7520, p.262. [in Persian]
- Document No. 111, complaint about the disorganization of railway hospitals, 1933, N 1416, pp. 263-264. [in Persian]
- Document No. 112, complaint of Zīrāb residents about non-payment of tree prices by contractors, 1933, N.2167, p265. [in Persian]
- Document No. 113/1, Móhīt Dāmghāni's complaint about non-payment of fees, 1933, No. 3032, pp. 265-267. [in Persian]
- Document No. 113/2, Ministry of Roads and Communications' response regarding the complaint of, Móhīt Dāmghāni, 1934, No 1747, pp. 267. [in Persian]
- Document No. 114, Complaint regarding the non-employment of Iranians by the Campsax Company, 1933, N 3035, pp. 268-270. [in Persian]
- Document No. 115, claim for compensation by a railway worker due to an accident, 1934, N6360, pp. 270-271. [in Persian]
- Document No. 116, Complaint of the Railway Manager Regarding His dismissal by Kampsax, 1933, N 6394, pp. 271-273. [in Persian]
- Document No. 117, claim of a railway worker for compensation for the accident of losing his legs, 1335, N 7471, pp. 273-274. [in Persian]
- Document No. 118, claim of Dāmghāni workers for payment of railway construction wages, 1935, N7863, pp. 274-275. [in Persian]
- Document No. 119, claim of the Aghābagiān Brothers for investigation the Injustices of the Lavī Company, 1935, N1123, pp. 276-278. [in Persian]
- Document No. 120, request for establishing a pension for one of the casualties of railway construction, 1936, N6724, p278. [in Persian]
- Document No. 121, Mohammad-Hassan Sangtarāsh's claim for collection of his debt from Kampsax, 1938, N4111, pp. 279-280. [in Persian]

Newspapers and Journals:

- Ettela'at: [in Persian]
- Ettela'at, No. 160, 24th February 1927.
- Ettela'at, No. 620, 3th November 1928, p. 2.
- Ettela'at, No. 698, 7th February 1928, p.3.

Iran's National Railway, 1927-1938, on the occasion of the completion of the construction of Iran's National Railway. Ministry of Roads Publication, 5th August 1938. [in Persian]

Books

- Abdollahi, Mohammad Javad (2024), The Aspects of Formation of the Road Administrations Provident Fund: 1931-1933, Social History Studies, Institute for Humanities and Cultural Studies, Vol. 14, No. 1, pp. 225-250. <https://www.doi.org/10.30465/shc.2024.48721.2547> [in Persian]
- Avery, Peter (1988), Contemporary History of Iran from the Establishment of the Pahlavi Dynasty to the Coup of 19 August 1953, Translated by Mohammad Rafiei Mehrabadi, Vol. 2. Tehran, Ata'i Press Institute. [in Persian]
- Bahrami, Farajollah (1976), Safarnāmeḥ Māzandarān, Tehran, Center of Research and Publication of Political Culture of the Pahlavi Era. [in Persian]
- Bamdad, Mehdi (1978), History of Iranian nobles in the 12th, 13th, and 14th AH Centuries, Vol. 3, Tehran, Zavvar. [in Persian]
- Collection of laws enactment during the fifth legislative period of the National Consultative Assembly (n.d.), Place of publication unknown, National Consultative Assembly. [in Persian]
- Dehkhoda, Ali Akbar (1951), Dehkhoda Dictionary, Supervised by Mohammad Moein, Vol. 6, Under the entry "Esti'na", Tehran, Golshan. [in Persian]
- Deldam, Eskandar (n.d.), The Adventurous Life of Reza Shah, Place of publication unknown, Gofa. [in Persian]
- Documents of Māzandarān during the Reza Shah era (Sixth to Twelfth National Assembly) (2010), Edited by Mostafa Nouri, Tehran, Research Center of the Library, Museum, and Documentation Center of the Islamic Council. [in Persian]
- Ehteshami, Manouchehr (2008). Railroad in Iran. Tehran: Cultural Research Bureau. [in Persian]
- Kamali, Masoud (2002), Civil Society, Government, and Modernization in Contemporary Iran, Translated by Kamal Pólladi, Tehran, Baz. [in Persian]
- Mahboubi Ardakani, Hossein (1978), History of New Civilizational Institutions in Iran, Vol. 2, Tehran, Tehran University. [in Persian]
- Malakouti, Mojtaba (1948), Iranian Railways, Tehran, Khandanihā. [in Persian]
- Matin Daftari, Ahmad (2002), Memories of the construction of the railway, Iranology, 14(3), pp.650-656. [in Persian]
- Nafisi, Saeed (1966). Contemporary History of Iran from 23th February 1921, to 15th September 1941, Tehran, Foroūghi. [in Persian]
- Nouri, Mostafa, Karim Soleymani (2020), The role of the Germans in establishing the Iranian railway, Ganjine-ye Asnad Vol. 30, No. 2, pp. 118-141. doi: 10.22034/ganj.2020.2425 [in Persian]

63 Abstract

- Nouri, Mostafa, Karim Soleymani Moghaddam (2021), Assessing the status of historical-cultural heritage of the national railway in the northern region of Iran, *Iran History*: Vol. 14, Issue 1, pp. 81-100. 10.52547/irhj.14.1.81 [in Persian]
- Pourshalchi, Mahmoud (2005), *Cossack: The Era of Reza Shah Pahlavi*, Tehran, Fīrōūzeh. [in Persian]
- Sutton, L.P. Elwell (1958), *Reza Shah the Great or New Iran*, Translated by Abdolazim Sabouri, Tehran, Tabesh. [in Persian]
- Tashakkori, Ali Akbar, Ali Asghar Chāhiān (2011), Sanī' al-dawlah's Role in the Renovation of Industry and Establishment of Parliamentary System, A Critical Reevaluation, *Historical Studies*, Institute for Humanities and Cultural Studies, Vol. 2, Issue. 1, pp. 51-75. [in Persian]
- The Cambridge History of Iran: From Reza Shah to the Islamic Revolution (2011), Edited by Peter Avery et al. Translated by Morteza Saqebfar. Tehran, Jami. [in Persian]
- Treskinsky, Anatole (1947), *A Brief History of Railways in Iran*. Tehran, Railway Press. [in Persian]
- Yousefifar, Shahram, Mohammad Dalvand (2022), Consequences of the Allied military presence in Lorestan (1320-1324), *Historical Studies*, Institute for Humanities and Cultural Studies, Vol. 13, No. 1, pp.129-152. 10.30465/HCS.2022.40903.2658 [in Persian]

انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و مردم مازندران در هنگام ساخت خط آهن شمال

رقیه جوادی*

چکیده

فرایند نوسازی در دوره رضاشاه منجر به تغییرات اساسی در مجموعه نظام سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه شد. گسترش راههای ارتباطی و احداث راه آهن سراسری در ایران یکی از مواردی است که در جریان نوسازی مورد توجه رضاشاه قرار گرفت. احداث خط آهن شمال با مسائل و مشکلاتی همراه بود که نیروی کار و اهالی نواحی که خط آهن از آنجا میگذشت را درگیر نموده بود. این پژوهش برآن است با مطالعه اسنادی و کتابخانه‌ای و با روش توصیفی-تحلیلی به انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و رنج ناشی از آن و همچنین مشکلات مردم این نواحی در برخورد با شرکتهای خارجی ساخت خط آهن که به عنوان یکی از فرایندهای نوسازی دوره رضاشاه در شهرهای مازندران رخ داد، بپردازد. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که بهداشت و درمان، نحوه پرداخت جبران خسارت، به کارگیری نیروی کار اروپایی به جای ایرانی، اختلافات مالی با کامپساکس، از دست دادن اراضی و شالیزارها از مهمترین دغدغه‌ها و نگرانی‌های کارگران و اهالی خط شمال بود که با بررسی آنها مشخص می‌گردد که این مسائل اگرچه وجود داشت اما نه به شدتی که در برخی از اسناد قید شده است. دولت و کمپانی در بسیاری از این موارد که موجب نارضایتی کارگران و مردم بود تمهیداتی انجام دادند؛ با این حال در بسیاری از موارد کارگران عراضی داشتند که از سوی وزارت طرق، مجلس و وزارت عدلیه و مالیه پیگیری می‌شد.

کلیدواژه‌ها: نوسازی، راه آهن، شکایت، کارگران، شمال، رضاشاه.

* استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه یاسوج، یاسوج، ایران، R.javadi@yu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۹/۲۷، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۸/۱۳



۱. مقدمه

داشتن سیستم حمل و نقل منظم و به ویژه خطوط آهن از آرزوهای دیرینه‌ی دولت و مردم ایران بود. انجام این امر مهم با آغاز جریان نوسازی در دوره قاجار با مشکلات سیاسی و اقتصادی مهمی مواجه گردید. آنچه را که نمی‌توان در این زمینه نادیده گرفت، دخالت کشورهای اروپایی در ایران بود. همین امر موجب شده بود که مسأله‌ی ساخت راه آهن در ایران به یک موضوع سیاسی پیچیده‌ای تبدیل شود که حل آن از عهده‌ی حکومت قاجار برنیاید. با روی کار آمدن حکومت پهلوی که منجر به قدرت دولت مرکزی شد، مسأله حمل و نقل و به ویژه توسعه‌ی راهها و از جمله احداث راه آهن به طور جدی مورد توجه قرار گرفت. رضاشاه در مسیر تمرکز قدرت، نوسازی و اجرای اصلاحات اقتصادی و اجتماعی را ضروری می‌دانست (تاریخ ایران به روایت کمبریج: از رضاشاه تا انقلاب اسلامی، ۱۳۹۰: ۳۱). از مهمترین اصلاحات اقتصادی وی ایجاد راهها و توجه به اهمیت آنها و به ویژه اهمیت احداث راه آهن بود که از مدتها قبل ذهن وی را درگیر نموده بود. احداث راه آهن سراسری ایران که قرار بود بندرشاه (بندر ترکمن فعلی) در شمال را به بندر شاهپور (بندر امام خمینی فعلی) در جنوب پیوند دهد در سال ۱۳۰۴ش مورد تصویب مجلس قرار گرفت و در ۱۳۱۷ش به پایان رسید. پروژه عملیات ساخت خط آهن اگرچه به پایان رسید اما تغییرات مهمی در زندگی اهالی نواحی که در مسیر خط آهن قرار داشتند و همینطور کارگران مشغول به کار در این پروژه ایجاد نمود. پیرامون موضوع احداث راه آهن سراسری پژوهش‌های متعددی صورت گرفته است اما در بحث پیامدهای ناشی از آن تاکنون به جز مقاله‌ای که توسط نوری و سلیمانی (۱۴۰۰) با عنوان «بررسی میراث فرهنگی-تاریخی برجمانده از راه آهن شمال ایران» صورت گرفته است و در آن به پیامدهای فرهنگی ساخت راه آهن در شمال از جمله بررسی بناها و آثاری که توسط اروپاییان در آنجا ساخته شد، پژوهش مستقل دیگری که به بازتاب آسیب‌ها و دغدغه‌های کارگران و مردم این نواحی و مشکلاتی که آنها با شرکت‌های اروپایی در هنگام ساخت خط آهن داشتند، صورت نگرفته است. لذا آنچه که در این پژوهش مورد بحث قرار گرفته، نگاهی به روند ساخت راه آهن سراسری به ویژه پرداختن به خط آهن شمال و بررسی مشکلات، دغدغه‌ها و شکایات کارگران و مردم نواحی شمال براساس اسناد مازندران است که شکایات و عرایض کارگران و مردم آن سامان را در طول مجلس ششم تا دوازدهم شورای ملی منعکس می‌کنند. بنابراین

بازتاب دغدغه‌ها و مشکلات مردم و کارگران این نواحی و تلاش آنها برای گرفتن حق خویش از مقامات بالاتر از مهمترین موضوعات مورد بحث در این پژوهش است.

۲. چگونگی ساخت راه آهن سراسری ایران

ضرورت ایجاد راه آهن در ایران به دوره قاجار و به ویژه بعد از سفرهای ناصرالدین شاه به کشورهای اروپایی ایجاد شد. در این دوره هر چند تلاش‌هایی در زمینه واگذاری امتیاز راه آهن به کشورهای اروپایی صورت گرفت، اما هیچکدام نتوانستند در انجام آن موفق باشند (احتشامی، ۱۳۸۷: ۴۸). در اواخر دوره قاجار صنیع الدوله، کتابی به نام «راه نجات» نوشت که در آن طرح راه آهن ایران را روی نقشه جغرافیایی هانری کیپرت چاپ برلن که در ۱۳۰۱ ق منتشر شده بود و در مقیاس یک به یک میلیون طوری ترسیم کرده بود که کاملاً با خطوط راه آهن سراسری که بعدها ایجاد شد منطبق بود. وی انجام این امر مهم را با سرمایه ایرانی و قرار دادن مالیات بر قند و شکر و چای و نمک پیشنهاد داد. در دوره پهلوی این طرح تقریباً با همان نقشه و روش پیشنهادی و مالیات بر قند و شکر عملی شد (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۲۹، ۸۰۷، تشکری و چاهیان، ۱۳۹۰: ۶۱). احمد متین‌دفتری نیز در دوره نخست‌وزیری سردار سپه با نوشتن کتابی تحت عنوان «استقلال اقتصادی ایران» به احداث راه آهن سراسری، اختلاف‌نظرها در زمینه فواید و زیان‌های آن و انتخاب بهترین مسیر خط آهن سراسری در ایران پرداخت. این کتاب در همان ایام توسط رضاخان خوانده شد و مطالب آن به ویژه بحث احداث راه آهن مورد توجه وی قرار گرفت (متین‌دفتری، ۱۳۸۱: ۶۵۱-۶۵۰). در سراسر دوره پهلوی برنامه‌های عمرانی و توسعه کشور به خصوص در زمینه سیستم حمل‌ونقل مورد توجه قرار گرفت. به گونه‌ای که همین راه آهن سراسری در دوره اشغال ایران توسط متفقین نیز مورد استفاده قرار گرفت (یوسفی‌فروودالوند، ۱۴۰۱: ۱۴۳). بنابراین لایحه پنج‌ماده‌ای ساخت راه آهن در بیستم بهمن ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی رسید (مجموعه قوانین مصوبه دوره پنجم مجلس شورای ملی، بی‌تا: ۲۸۶-۲۸۵) در آن علاوه بر مواد آن ذکر شد که «چنانچه عبور راه آهن از املاک اشخاص ضرورت پیدا کند دولت مکلف است قیمت آن قسمتی را که طرف احتیاج است به نرخ عادلانه تأدیه نماید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۵). رضاشاه به دنبال گرایش‌های ملی‌گرایانه‌ای که داشت از گرفتن هرگونه وام از بیگانگان در امر نوسازی کشور خودداری نمود (کمالی، ۱۳۸۱: ۱۵۱) به گونه‌ای که ایده‌ی ساخت راه آهن، بدون استقراض از بیگانگان

از آرزوهای دیرینه رضاشاه بود (بهرامی، ۱۳۵۵: ۹). در همین راستا، مجلس شورای ملی برای تأمین هزینه راه آهن با سرمایه داخلی در ۹ خرداد ۱۳۰۴ قانون انحصار قند و شکر و جای را وضع کرد که به ازای هر سه کیلو قند و شکر و جای وارداتی یا تولید داخلی دو ریال مالیات برای راه آهن دریافت گردد (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۲۹؛ راه آهن در ایران، اسناد احداث راه آهن سراسری، ۱۴۰۰: ۲). در بیستم بهمن ۱۳۰۴ نقشه برداری و ساختمان راه آهن به تصویب مجلس شورای ملی رسید، اداره راه آهن در وزارت فوائد عامه تأسیس گردید و برای اجرای این کارپولند، مهندس آمریکایی با مهندسی تحت نظر او به ایران آمدند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۲۸). عملیات ساختمانی راه آهن توسط آنان و یک نفر کارشناس آلمانی که توسط دولت استخدام شده بودند، آغاز شد و گروه‌هایی برای نقشه برداری با تجهیزات فنی جهت انجام مطالعات مقدماتی و تعیین بهترین مسیر راه آهن به نواحی شمال و جنوب اعزام گردیدند (دلدم، بی تا: ۷۰۹)؛ همین که عملیات ابتدایی مساحی و نقشه برداری در شمال و جنوب به اتمام رسید و مقدمات کار برای شروع ساختمان فراهم گردید، در ۲۳ مهر ۱۳۰۶ ساختمان خط در سه نقطه شمال، مرکز و جنوب آغاز گردید (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۲۴). خبر ساخت راه آهن ایران به تدریج در کشورهای خارجی منتشر شد و توجه کمپانی‌ها و سرمایه‌داران خارجی را برای شرکت در ساختمان راه آهن جلب نمود و اکثر آنها نمایندگانی به تهران فرستادند (راه آهن در ایران، اسناد احداث راه آهن سراسری، ۱۴۰۰: ۲).

در ۱۳۰۷ش دولت ساخت راه آهن را به سندیکایی از شرکت آمریکایی اولن و شرکاء و شرکت‌های آلمانی فلیپ هولتزمان و جولیوس برگرو زیمنس بوو واگذار نمود (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۶). قسمت زیادی از خط آهن توسط آنان تسطیح و تکمیل شد که مخارج آن نیز مقرون به صرفه بود، به گونه‌ای که پس از مذاکره بقیه عملیات ساختمان نیز به اداره سندیکا واگذار گردید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷: ۳). از این رو، آلمانی‌ها که عهده‌دار قسمت شمالی بودند ساختمان هشتاد میل راه آهن بین ساری و بندر شاه را به اتمام رساندند و در همان موقع آمریکایی‌ها در جنوب ساختمان ۱۵۶ میل راه بین بندر شاهپور و دزفول را به پایان رساندند (آوری، ۱۳۶۷: ۸۷). به تدریج به دلیل خرج تراشی‌های بی مورد سندیکا و ایرادات فنی که بر آن وارد بود، ادامه کار آن به ضرر دولت بود. بنابراین در ۱۳۱۰ش قرارداد سندیکا فسخ و کار ساختمان راه آهن برای مدتی متوقف شد (راه آهن سراسری ایران، ۱۳۱۷: ۲۸) بعد از آن دولت چند مهندس سوئدی برای قسمت شمال و یک

مهندس آمریکایی به نام کارول که سابقه خدمت در اداره راه آهن داشت را برای قسمت جنوب استخدام نمود (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۳۵). در سال ۱۳۱۲ش دولت قراردادی با یک سندیکای دانمارکی به نام کنسرسیوم کامپساکس که سابقه راه‌سازی در ترکیه را داشت منعقد نمود و ساختمان راه آهن ایران به آن کنسرسیوم واگذار گردید (محبوبی اردکانی، ۱۳۵۷: ۳۵۱/۲). کامپساکس با تقسیم ساختمان راه به قطعات مختلف، آنها را به شرکت‌های اروپائی واگذار نمود که یکی از سخت‌ترین و مشکل‌ترین قطعات را شرکت انگلیسی ریچارد کاستین برداشت. علاوه بر این، شرکت‌های ایتالیایی آنجیولینی بالوکا و موتورازاکچو و شرکت‌های بلژیکی و سوئدی و چک اسلواکی و چند شرکت دیگر نیز قطعاتی برداشتند (ساتن، ۱۳۳۷: ۳۲۴). قرار بر این شد که این کمپانی کلیه تشکیلات لازم در خطوط را از نظر فنی و اداری و کلیه برآوردها و ترسیم نقشه‌ها را خود برعهده بگیرد. کامپساکس باقی خط را که ناتمام مانده بود به ۴۳ قطعه یعنی ۲۳ قطعه در شمال و ۲۰ قطعه در جنوب تقسیم نمود و هر قطعه‌ای را پی‌درپی به مناقصه گذاشت (راه آهن در ایران، اسناد احداث راه آهن سراسری، ۱۴۰۰: ۲۴). سرانجام راه آهن سراسری ایران با ۱۳۹۴ کیلومتر شمال ایران را به جنوب آن پیوند داد و در ۴ شهریور ۱۳۱۷ آخرین پیچ و مهره آن توسط رضاشاه در ایستگاه سفید چشمه شهر اراک که بعداً ایستگاه فوزیه نامیده شد (پورشالچی، ۱۳۸۴: ۸۰۳) بهم متصل گردید و بدینگونه ۶ ماه و ۲۴ روز زودتر از موعد پیش‌بینی شده ساخت آن به پایان رسید (نفیسی، ۱۳۴۵: ۱۷۷-۱۷۲).

۳. پیشینه ساخت خط آهن در شمال

نخستین تلاش برای ساخت راه آهن در شمال ایران به اواخر دود ناصرالدین‌شاه قاجار برمی‌گردد. در سال ۱۲۲۹ش امتیاز راه آهن از سواحل دریای خزر تا تهران به حاج محمدحسن امین‌الضرب واگذار گردید. وی با سرمایه شخصی و جمعی از تجار جهت انحصاری درآوردن تجارت مازندران با کمک مهندسین بلژیکی مشغول انجام یک قسمت از برنامه یعنی خط آهن از محمودآباد تا آمل گردید. طرح مزبور به علت اختلافات بین امین‌الضرب و مهندسین بلژیکی کامل انجام نگرفت و آنچه که در قسمت آمل صورت پذیرفت توسط کارگران ایرانی به ترتیب بدی صورت پذیرفت که بعدها غیرقابل استفاده ماند، عمارت و ایستگاه راه آهن آن نیز به تدریج خراب شد و از بین رفت و خطوط آهن آن نیز برچیده شد (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۱۹-۱۸). صنیع‌الدوله اعلام کرد شاه املاک و

راه آهن مذکور را نخواست و قضیه به ۷۶۵۰۰۰ تومان به پایان رسید (بامداد، ۱۳۵۷: ۳/۳۵۹). علاوه بر خط محمودآباد می توان به خط آهن رشت-پیربازار به طول ۹ کیلومتر اشاره نمود که توسط شرکت خوشتاریا در سالهای جنگ جهانی اول در شمال ساخته شد (نوری و سلیمانی، ۱۴۰۰: ۸۲). با روی کار آمدن سلسله پهلوی، احداث خط آهن سراسری شمال به جنوب تحقق یافت که در قسمت شمال مطالعات نقشه برداری خط آهن در سال ۱۳۰۷ ش به سندیکایی از شرکت آلمانی و آمریکایی واگذار شد که آلمانی ها ۸۰۸ کیلومتر در شمال را نقشه برداری کردند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۳۵). نقشه برداری این قسمت به دلیل دشواری ها و وجود امراض و خطر حیوانات وحشی و به جهت موانع جنگلی، توسط دو دسته مهندس انجام گرفت که دسته اول از طریق عکسبرداری هوایی مشغول تهیه علامات نقشه برداری بودند و دسته دیگر عملیات مساحی لازمه را تکمیل می نمودند (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۲۵؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷: ۲). بعد از اتمام عملیات نقشه برداری توسط مهندسین آلمانی، برخی دشواری ها و پیچیدگی های مسیری که از سواد کوه می گذشت را در سال های بعد کمپانی کامپساکس تکمیل نمود (نوری و سلیمانی، ۱۳۹۹: ۱۲۷). سوئدی های در مدت دو سالی که در شمال کار می کردند قسمتی از خط بین شاهی تا ۲۸۵ کیلومتر را تسطیح و خاکریزی نمودند و عملیات مقدماتی و ریل ها و آب نماهای آن را ساختند و حفر تونل گدوک را نیز آغاز نمودند اما موفق به انجام ساختمان ها و ایستگاه ها و جایگاه کرگران نشدند که بعداً کامپساکس آن را انجام داد (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۲۸). براساس گزارش مهندس هاکلین در قسمت تعیین مسیرهای خط آهن شمال به تهران، عبور از کوه البرز که در طول خط ساحلی خزر کشیده بود بزرگترین مانع ساختمان این خط بود. جهت مرتفع نمودن این مشکل چندین خط مورد مطالعه قرار گرفت که از میان آنها خط بندرشاه، شاهی، فیروزکوه، گرمسار و تهران که کوتاهتر از سایر خطوط پیشنهادی بود و همچنین پایین تر از آنها واقع می شد مناسبتر از سایر خطوط تشخیص داده شد. مرتفع ترین نقطه این خط گردنه گدوک بود که در ارتفاع ۲۲۱۵ متر از سطح دریا واقع شده است. برای عبور از قله گدوک نیاز به ایجاد پل و تونل بود. طول خط شمال از بندرشاه تا تهران ۴۶۱ کیلومتر است و از بندرشاه تا ایستگاه شیرگاه در مازندران از شهرهای بندرگز، بهشهر، ساری و شاهی عبور می نمود. خط از ایستگاه شیرگاه به بعد به منطقه جنگلی که تا سرخ آباد ادامه دارد وارد شده و در بالادست تالار از آبادی های زیراب، پل سفید، سرخ آباد و ورسک عبور کرده وارد گردنه گدوک می شود. پس از عبور از گدوک، خط با شیب ملایمی در امتداد دره

حبله‌رود در مسافت حدود ۸۰ کیلومتر به سمت پایین وارد گرمسار یعنی در مرکز خوار که در جلگه جنوبی فیروزکوه واقع شده، می‌گردد. بعد از گرمسار خط در سمت مغرب در امتداد دامنه کوه به طرف تهران می‌رود که در این وسط از انتهای شمالی کویرنمک، ایستگاه ابردژ، ورامین و ری عبور کرده تا به تهران می‌رسد (راه‌آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۶۰-۵۹). بنابراین ریل‌گذاری خط شمال-تهران توسط شرکت کامپساکس از ۲۵ آذر ۱۳۱۲ شروع شد و در تاریخ ۳۰ بهمن ۱۳۱۵ توسط رضاشاه در تهران افتتاح گردید و بهره‌برداری از آن در ۱۶ خرداد ۱۳۱۶ آغاز گردید (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۴۱).

راه‌اندازی عملیات ساخت راه آهن در شمال با پیامدهای متعددی همراه بود که نه تنها منجر به تغییرات زیست‌بوم این منطقه گردید بلکه دغدغه‌ها و تشویش‌ها و رنج زیادی برای مردم این منطقه و کارگران مشغول به کار در پی داشت. مشکلات ایجاد شده که در زمینه امر نوسازی در مازندران و پیامدهای مربوط به آن در این ناحیه به ویژه در ارتباط با ساخت راه آهن ایجاد شد مربوط به اوضاع بهداشتی، زیان‌ها و تلاش زیاد برای نحوه‌ی پرداخت خسارت و اختلافات مالی با شرکت کامپساکس است. با بررسی اسناد مشخص می‌شود که ارجاع شکایت عده‌ای از اهالی و کارگران به ریاست مجلس شورای ملی گویای عدم دریافت پاسخ به آن شکایت و یا راضی نبودن از رأی صادره در دادگاه‌های بدوی و ارجاع آن شکایت به دادگاه بالاتر است که بررسی آنها نمایانگر اطلاعات مفیدی در مورد زیان‌هایی است که در مسیر نوسازی به مردم این نواحی تحمیل شده بود. آنچه که در ذیل در این زمینه ذکر شده گزیده‌ای از مهمترین پیامدهایی است که ساخت راه آهن در استان مازندران داشته است.

۴. دغدغه‌ها و شکایات اهالی و کارگران خط آهن شمال

۱.۴ کمبود امکانات و نامناسب بودن وضعیت مریضخانه‌ها

برای ساخت راه آهن هزاران کارگرو مهندس در طول مسافت خط مشغول به کار بودند و خطراتی آنها را در این مسیر تهدید می‌کرد. در قسمت خط آهن شمال کارگران به علت بدی آب‌وهوا و حملات مالاریا در فشار بودند. بیماری‌هایی نظیر مالاریا، اسهال و اسهال خونی، امراض گوارشی و تنفسی در میان کارگران شیوع پیدا کرده بود. مالاریا به شکل عمده در بین کارگران و به‌خصوص کارگران غیربومی مثل آذربایجان و زنجان و عملجات خارجی از جمله ایتالیایی‌ها در سال اول که شعبه بهداشتی توسعه نیافته بود بسیار باعث

زحمت شد و این بیماری در بین کارگران ساختمانی در سال ۱۳۱۲ش بسیار شدیدتر بود. علاوه بر این بیماری اسکریبوت که در نتیجه کمبود ویتامین است به اشکال مختلف در بین عملجات دیده میشد. حصبه، آبله، تیفوس از دیگر بیماری‌های شایع در میان کارگران بود (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۱۴۲). تا قبل از سال ۱۳۱۰ش بهداشت کارگران تابع هیچ برنامه‌ای نبود و تنها در نقاطی که تعداد زیادی کارگر مشغول به کار بودند پزشک و دارو برای درمان مقدماتی ارسال میشد و بیماران سخت نیز به بیمارستان شهرها منتقل می‌شدند (عبداللهی، ۱۴۰۳: ۲۵۲). بنابراین لازم بود تشکیلات منظم بهداشتی و اماکن درمانی و بهداشتی برای آنها در طول این مسافت تهیه شود. لذا در ماده چهارم قرارداد بین وزارت راه با کنسرسیوم کامپساکس لزوم تأسیس شعبه بهداشتی پیش بینی شده بود (اسناد مازندران در دوره رضاشاه، ۱۳۸۹: ۳۰-۲۹). از این رو، اداره بهداشتی برای رسیدگی به امور مربوط به کارگران راه آهن تأسیس شد. این اداره در نقاط مختلف مسیر راه آهن حدود ۱۰۱ بیمارستان بزرگ و کوچک با تعداد زیادی کارمند دایر کرده بود که ۴۰ تن پزشک و ۴۰۰ تن پزشکیار و داروساز و پرستار و غیره و ۲۴ آمبولانس و ۵ اتومبیل سواری برای تأمین نیازمندی‌های این بیمارستان‌ها در این زمینه مشغول به کار بودند، علاوه بر این در طول مسیر ساختمان راه آهن یک پست امدادی دارای ۱۵ تا ۲۲ تخت خواب برقرار بوده و چنین خدماتی نیز در نواحی کوهستانی در هر پنج کیلومتر مسافت و در نواحی دیگر در هر ده تا پانزده کیلومتر مسافت یک پست امدادی دارای دو تخت خواب برای رسیدگی به بیماران در دسترس بود (نفیسی، ۱۳۴۵: ۱۷۷-۱۷۶). همچنین در خط شمال در عباس‌آباد بیمارستان هفتاد خوابی، در پل سفید بیمارستان پنجاه تخت خوابی و در شیرگاه بیمارستان سی تخت خوابی احداث گردید. نحوه عملکرد این درمانگاهها به گونه‌ای بود که هرازگاه باعث اعتراض و شکایت کارگران به مجلس شورای ملی می‌شد (اسناد مازندران در دوره رضاشاه، ۱۳۸۹: ۳۰).

از اول گدوک الی شاهی قسمت به قسمت مریض خوابیده و هر روز در هر قسمتی دو نفر، سه نفر می‌میرند در صورتی که این مریض‌ها اگر دکتر و مریض‌خانه داشته باشند معالجه می‌شوند اما چه فایده، دولت ایران هم دکتر و هم مریض‌خانه برای این بندگان درست کرده ولی مریض بیچاره می‌رود پیش دکتر، اول اینکه دکتر تشریف ندارد. دویم اینکه ایراد می‌گیرد که شما بلیط ندارید. سوم اینکه اگر یک نفر حرف زن باشد او را می‌خوابانند به اسم معالجه. چه فایده از خود مریض‌خانه هر روز از دو نفر، یک نفر می‌میرند (سند شماره ۱۱۱).

در ادامه سند اشاره شده که اغلب کسانی که فوت می‌شوند بدون اینکه بیماری مسری داشته باشند به دلیل نبود امکانات درمانی و دارویی کافی و عدم دسترسی آسان به پزشک و همچنین عدم تمکن مالی برای پرداخت هزینه‌های معالجه از بین می‌رفتند (همان). این مورد با آنچه ملکوتی در کتاب خویش ذکر کرده تناقض دارد؛ وی به پست امدادی در طول مسیر و مراکز بهداری و وجود بیمارستان با حضور پزشک، پزشکیار، پرستار، داروساز در نقاط مختلف خط‌آهن اشاره می‌کند که به معالجه بیماران و کارگران آسیب دیده می‌پرداختند و در صورت نیاز برای مراقب بیشتر به بیمارستان بزرگتر و یا بهداری بنگاه راه آهن اعزام می‌گردیدند که بیماران زیادی در روز بدانجا مراجعه می‌کردند و بعد از دریافت دستور درمان و داروی رایگان به مداوای خود می‌پرداختند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۴۳۸). ترسکینسکی نیز اشاره می‌کند که شعبه بهداری کمپانی کامپساکس بهداشت کاکنان و کاگران را تحت نظر داشتند و در تمام مدت کمک‌های زیادی در جهت سلامت کارگران و مداوای بیماری‌های آنها نمودند (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۸۰). در مدتی که کنسرسیوم کامپساکس مشغول به کار بود تا پایان اردیبهشت ۱۳۱۷ مبلغ بیست میلیون و سیصد هزار ریال خرج بهداری کارگران نموده است (نفیسی، ۱۳۴۵: ۱۷۷) با توجه به این گزارش‌ها مشخص می‌شود دولت و کمپانی به بهداشت و درمان کارگران توجه داشتند، منتهی ممکن است در نقاط دورافتاده خدمات بهداشتی با امکانات محدودتری انجام می‌گرفته یا همانطور که در متن سند آمده مریضخانه و دکتر وجود داشته اما مشکلاتی مثل ناتوانی در پرداخت هزینه درمان و گاهی عدم حضور پزشک موجب نارضایتی اهالی شده باشد و این به منزله بی‌توجهی و عدم امکانات بهداشتی نبود.

۲.۴ عدم توجه به شکایات کارگران در جهت پرداخت خسارت آنها

علاوه بر بیماری‌های بومی، مصدومیت و مجروحین ناشی از حوادث ناگهانی در شعبه بهداری زیاد بود این حوادث در قسمت‌های کوهستانی از جمله عباس‌آباد و دوگل، مخصوصاً در موقع ساختن راه قاطررو در این مکان‌ها که هیچ راهی وجود نداشته اتفاق می‌افتاد. در این قسمت‌ها استفاده از دینامیت، ریزش کوه و سنگ از علل عمده پیشامد حوادث به شمار می‌رفت (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۱۴۳-۱۴۲). طبق آیین‌نامه مصدومان، آنها پس از بهبودی می‌توانستند نصف و یا تمام مزد مدت درمان خود را از مقاطعه‌کار دریافت کنند و در صورت علیل شدن مبلغی به عنوان جبران خسارت به آنها پرداخت و در

صورت فوت به وارث او تأدیه می‌شد (اسناد مازندران در دوره رضاشاه، ۱۳۸۹: ۳۰). اما متأسفانه بخش زیادی از این اسناد به درخواست پرداخت خسارت و شکایت افرادی می‌پردازد که در طول ساخت راه آهن شمال دچار سانحه و یا کشته شده‌اند و خواستار پرداخت مقرری به آنها و یا وارثانشان بوده‌اند. این بخش جز مهمترین پیامدهای نوسازی راه آهن شمال و در نهایت تبعاتی است که از این راه متوجه خانواده‌ها و گسترش فقر و بیچارگی آنها شده بود. برای مثال فردی به نام «عباس قلی عطاپور» پس از اتمام تحصیلاتش در اروپا به ایران برگشته و مدت چهار سال جهت نقشه‌برداری راه آهن در سندیکا مشغول به کار بوده که؛

چهار ماه قبل در موقع انجام خدمت نقشه‌برداری از کوه پرت شده پای چپم از زانو نوعی شکسته که به کلی معیوب و از حیز انتفاع افتاده‌است. پس از این پیش‌آمد ریاست محترم ساختمان و نقشه‌برداری قراردادی برای امرار معاش با جان نثار فرمودند ولی متأسفانه تاکنون به قرارداد خود رفتار نفرموده و فدوی را با عده کثیری عائله که یگانه معاش آور آنها می‌باشم بلامتکلیف گذاشته‌اند (سند شماره ۱۱۰/۱).

در ادامه تقاضای رسیدگی و دادخواهی نمودند و خواستار این بود که تکلیف وی را با دادن شغلی که در آن فعالیت و حرکت کمتری داشته باشد طبق قرارداد خودشان مشخص نمایند (همان). در سند دیگری اشاره می‌شود که یکی از کارگران راه آهن به نام «فرج‌الله خسروانی‌نژاد» که در؛

سنگرخانه پل‌سازی دوآب مازندران و [در] قسمت کتترات مسیو هلم مشغول کار بوده پس از تعطیل کار به طرف منزل خود حرکت کرده و [در] جاده‌ای که مایل به سرازیری و اطراف آن تیر و الوار و چوب بوده به طور محصور محسوب می‌شده، شوفر مسیو براق محسن‌خان نام کتترات‌چی سنگ آن قسمت بوده ماشین مشارالیه با سنگ به سمت پل مزبور حرکت غفلتاً دیدم ماشین به سمت فدوی سرازیر سریعاً در حرکت و بدون صدا و بوق زدن می‌آید تا این که رفتم خودم را کنار گرفتم. دفعتاً پای چپ فدوی زیر ماشین گرفته و استخوانش را ریز کرده. سپس پیش رئیس کمیسرهای آن قسمت، نصرالله خان فولادی، دوسیه تشکیل و رسیدگی نموده، فدوی را به مریض‌خانه عباس‌آباد برده، بعد از بیست روز به پارکه محترم ساری رفته و تحقیقات لازم نموده. فدوی مجدداً به مریض‌خانه مزبور مشغول مداوا که مدت سه ماه در مریض‌خانه تحت معالجه و بالغ بر سه هزار ریال مخارج خسارت تحمیل و اجرتی هم از کتترات‌چی مزبور هم نگرفته. به چندین مرتبه در پارکه بدایت محترم تقاضای رسیدگی

انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و و مردم مازندران ... (رقیه جوادی) ۷۵

و استحقاق حق نموده. ریاست محترم خود را گویا نظریه خصوصی منظور دارند و [به] جوابی فدوی را سرافراز نمی‌فرمایند (سندشماره ۱۱۵).

این سند که مفاد آن به طور مشروح ذکر شد حاکی از چگونگی آسیب‌دیدگی فرد مذکور، عدم توجه به درخواست وی در جهت پرداخت خسارت از سوی مقامات محلی با وجود تشکل پرونده است به‌گونه‌ای که وی ناگزیر به استیناف^۱ جهت گرفتن حق از مجلس شورای ملی و وزارت عدلیه می‌شود.

همچنین در سند دیگری به تقاضای پرداخت غرامت یکی از کارگران راه آهن به نام «علی تقی‌زاده» که به دنبال حادثه‌ای پاهایش را از دست داده بود، اشاره می‌شود:

«در عباس آباد علیا سنگ تونل موقعی که آتش توی تونل می‌زدند یک پایم را از میان برد» (سندشماره ۱۱۷).

در ادامه اشاره می‌کند که به دنبال مخارجی که برای معالجه پایش انجام داده است برای گذران زندگی روزانه در سختی به سر می‌برد:

«فعلاً یک شاهی ندارم خرجی نمایم تا جواب عریضه‌ام صادر شود» (همان).

با این حال با این وضعیت جسمانی و مالی برای رسیدگی به درخواستش و طلب غرامت به تهران رفت (همان). در حاشیه سند اشاره شده است که فرد مذکور جهت پاسخگویی به سؤالاتی از قبیل تاریخ و محل وقوع حادثه و اسامی مقاطعه‌کاران به وزات طرق مراجعه نماید. که این امر نشان دهنده پیگیری شکایت کارگران توسط وزارت طرق و رسیدگی بدانهاست و اینگونه نبوده است که دادخواست آنها بی‌پاسخ بماند.

همچنین در سند دیگر به جان باختن «حسن کیه» یکی از کارگران راه آهن می‌پردازد که زیر آوار جان خود را از دست داد و بعد از او خانواده‌اش در سختی زندگی می‌کردند. وکیلی جهت رسیدگی به وضعیت آنها و ضمن برعهده گرفتن مخارج لازم در جهت دادخواهی آنها اقدام نمود که اشاره می‌کند:

«تا به حال هر چه عریضه عرض شد به وزارت محترم طرق عطف توجهی نسبت به وارث حسن مزبور نفرمودند» (سندشماره ۱۲۰).

بیماری، نقص عضو و مرگ ناشی از سانحه در حین کار از مهمترین مشکلاتی بودند که کارگران با آن درگیر بودند. از سال ۱۳۱۰ش وزارت طرق صندوق احتیاط را با دو هدف

عمده پرداخت غرامت به کارگرانی که در حین کار آسیب می‌دیدند و ارائه خدمات بهداشتی به منظور جلوگیری از توقف و تعطیلی کار ایجاد نمود که بودجه آن نیز از کسورات دریافتی از مزد خود کارگران تأمین می‌شد. بودجه صندوق به مصارف مواردی همچون معالجه اشخاص روزمزد و کنتراتی که در حین وظیفه مریض یا مجروح می‌شدند، پرداخت پاداش به کارگرانی که دچار نقص عضو دائم می‌شدند و پاداش به وراثت کسانی که در حین خدمت تلف می‌شدند، می‌رسید. این موارد از فروردین ۱۳۱۱ش برای کارگران راه آهن اجرایی شد (عبدالهی، ۱۴۰۳: ۲۶۰، ۲۵۴، ۲۵۳). بنابراین؛ باتوجه به محتوی اسناد ذکرشده پیگیری و شکایت جهت جبران خسارت از عمده‌ترین تلاش‌های کارگران و یا بازماندگان آنها بود که آن را حق خود می‌دانستند؛ اما پرداخت غرامت از سوی صندوق به آنها تابع شرایطی بود که گاهی ممکن بود علیرغم آسیب در صورتی که جراحت وی بر اساس موارد قید شده در مقررات صندوق نبوده غرامتی به این افراد تعلق نمی‌گرفت. در بودجه صندوق احتیاط کارفرما جز در موارد کلی از هرگونه مسئولیتی مبرا بود (همان: ۲۶۰، ۲۵۵).

طبق گزارش نشریه وزارت طرق تعداد حوادث راه آهن سراسری از سال ۱۳۱۲ش تا پایان ساختمان راه آهن ۲۴۸۸ مورد بود که ۱۳۷ نفر معالجه، ۶۷۷ نفر نقص عضو و ۶۷۴ نفر فوت کردند. براساس آن و طبق آیین نامه مصدومان که در ابتدا اشاره شد مبلغی جهت جبران خسارت کارگران تعیین شد و کل مبلغ پرداختی بالغ بر دو میلیون و نهصد هزار ریال جهت جبران خسارت ناشی از حوادث بوده است (راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷: ۱۴۴). بنابراین کارگران می‌توانستند با مدارک لازم و طبق چارچوب و مقررات صندوق احتیاط غرامت دریافت کنند. در حاشیه اسناد مذکور جوابیه‌ای مبنی بر رجوع به وزارت طرق یا ارجاع آنها به مجلس و وزارت عدلیه جهت پیگیری شکایت دیده می‌شود که این امر نمایانگر توجه آنها به عرایض کارگران در جهت جبران خسارت بر اساس آیین‌نامه مصدومان است.

۳.۴ نارضایتی کارگران از کمپانی کامپساکس

در جریان ساخت راه آهن شمال علاوه بر مشکلات زیادی که وجود داشت، مهمترین شکایت نیروی کار این ساختمان طبق اسناد بابت پرداخت نشدن حقوق آنها توسط کمپانی کامپساکس بود. برای مثال در یکی از اسناد تعدادی از کارگران دامغانی (۳۰۰ نفر) که در کویر

قشلاق قسمت هفده خط آهن شمال و برای شرکت جاکوت مشغول به کار بودند، شکایتی در این زمینه برای مجلس فرستادند که در آن نارضایتی خود را از وضعیت به وجود آمده که علاوه بر عدم پرداخت حقوق، تعداد روزهای کاری آنها را برای شرکت از حد معین کم برآورد کرده بودند، را نشان می‌دهد؛

اولاً پانزده یوم کارکرد اسفند ۱۳۱۳ را سیزده روز محسوب نموده به علاوه در موقع جمع بندی بلیط اجرت شش ریال را به وسیله مداد پاک کن سه ریال و سه ریال پنجاه دینار پرداخت نمودند. هر چه ناله نمودیم مؤثر واقع نشد. به وعده اینکه از اول فروردین کار متری است. از قرار هریک متر خاک برداری دوریال به عهد اجرت داده خواهد شد جبران گذشته می‌شود. چاکران هم به خیال این که تلافی مافات شود در کویر قشلاق با آن هوای گرم فوق العاده به خوردن آب که با استکان پیمانه می‌کردند آب می‌دادند... و نان هم یک من دو قران [می‌خوردیم که نواله شتر به درجات بهتر است از آن نان. باز همچنان دوازده ساعت روز و یک ثلث از شب هم مشغول به کار بودیم. هر یک نفر عمه روزی نه الی هشت قران اجرت می‌شود. مطابق قرارداد خودشان اجرت می‌شود. با آن حال تا امروز ۱۴/۲/۱۴ هنوز حقوق فروردین ماه را نپرداختند. به خیال اینکه عمه بیچاره شده و فلاکت شده اجرت روزانه سه ریال الی سه ریال یک شاهی پرداخت نمایند (سند شماره ۱۱۸).

در ادامه درخواست نمودند که دسترنج دو ماهه آنها طبق قرارداد پرداخت شود تا بتوانند از طریق آن مخارج خانواده خویش را تأمین نمایند (همان).

در برخی موارد عدم مسئولیت پذیری و انجام تعهدات مطابق قرارداد با کارگران و قراردادن آنها در شرایط سخت با آب و نان مکفی تا حدی که فقط رفع جوع شود و بیگاری کشیدن از کارگران از مهمترین پیامدهای منفی محتوی اسناد مرتبط با راه آهن است؛ و این تصور را ایجاد می‌کند که در سلسله مراتب پایین ساختمان، مقاطعه کاران محلی و مقامات آنها از زیر بار تعهدات خود در قبال کارگران در ازای دریافت خدمات شانه خالی مینمودند. برای اثبات این تصور میتوان به نامه‌ای که رئیس اداره محاسبات به مدیر کمپانی کامپساکس می‌نویسد اشاره کرد. وی این مورد را تذکر می‌دهد که براساس صورت حساب‌های ماهیانه، تعیین حقوق کارگرانی مثل بنا، نجار، آهنگر براساس یک ترتیب و قاعده ثابت نیست و هر ماه حقوق آنها به میل و تشخیص مباشرین تغییر می‌کند و این امر موجبات سوءاستفاده مباشر را فراهم می‌آورد (ساکما؛ ۷۹۶۷۲/۲۴۰). سند به خوبی نشان می‌دهد که در پرداخت حقوق کارگران و به خصوص کارگران کتراتی هیچگونه نظارتی

وجود نداشت و در بسیاری از موارد حقوق این کارگران توسط مباشرین پایمال میشد که این مورد از مهمترین عوامل نارضایتی کارگران از کمپانی در طول مسیر بود.

نمونه دیگری از اجحافات کمپانی کامپساکس نسبت به کارگران، شکایت «محمدحسن سنگ تراش» برای وصول طلبش از این کمپانی به مجلس شورای ملی است؛ از آنجایی که این فرد شکایت خود را ابتدا به وزارت راه عرضه نمود و جواب قانع کننده ای نگرفته ملزم به درخواست از مقامات بالاتر از جمله ریاست مجلس گردید؛

راجع به شکایت های شماره ۶۳۷ و ۳۷۶ که جواب از وزارت طرق به نظر مقام عالی رسانده بودم جواب که داده اند جواب قانع نبوده و رفع کار از سر خود بوده. بنده هم موظف بودم که مجدداً مطلب را به مقام عالی تذکر دهم. چون فهمیدم که اداره طرق ملاحظه دارند (سند شماره ۱۲۱).

وزرات راه برای اثبات اینکه آقای سنگ تراش طلب خویش را از کمپانی دریافت نموده حرف سه نفر از مقاطعه کاران که مسئول قسمت بودند را قبول می کند و حاضر به معرفی شهود از سمت وی نیست:

آقای اسفندیاری، صادق نراقی و مسیو بدل راین سه نفر شخص نامبرده طرف حساب می شوند و هرچه در وزارت طرق با کامپساکس گفتگو کند، کامپساکس هم از آن سه نفر بازخواست دارد. برای اینکه مسئول قسمت اند و غیر از آنها کسی آنجا نبود و هرچه ضرر کمپانی است آن را وزارت طرق نمی شنود (همان).

در ادامه اشاره می کند که وزارت طرق می بایست از کمپانی سؤال کند که اگر این فرد در تاریخ ۱۷ اسفند ۱۳۱۵ طلبش را دریافت نموده پس این چه پولی است که می گویند در ۶ فروردین ۱۳۱۶ گرفته است و اگر هم این پول را گرفته پس این سند خرجی که ۱۴ فروردین ۱۳۱۶ در دست حاجی رضا نراقی سپرده، چیست؟ (همان) و در ادامه می گوید؛

«متصدیان قسمت یک کار دیگری هم بلدند که می گویند ما هر وقت پول به کارگر می دهیم که چند روز پیش از او سند رسید می گیریم بعد پرداخت می کنیم. البته این اشخاص اگر پارتی نداشته باشند این کارها را نمی کنند» (همان).

وی درخواست دادخواهی می کند برای خود و دیگر افراد ناتوانی که هیچگونه پارتی ندارند؛

انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و و مردم مازندران ... (رقیه جوادی) ۷۹

استدعای عاجزانه از آن مقام عالی دارم امر و مقرر فرمایید وزارت طرق ملاحظه را کنار گذاشته و این نوع رفتار نسبت به اشخاص ناتوان برای اینکه آدم پارتی‌دار خیلی است بنابراین بنده که کسی را ندارم تکلیفم چیست؟ (همان).

در ادامه اشاره می‌کند که اگر امر رئیس مجلس را نیز قبول نکنند به حضور پادشاه می‌رود و ذکر می‌کند:

«وزارت طرق نه خودش رسیدگی می‌کند نه راضی است که در دادگاه قضایی رسیدگی کنند» (همان).

باتوجه به متن شکایت فرد شاکی اشاره می‌کند، مدت دو سال پیگیر این جریان بود و وزارت طرق و کمپانی کامپساکس حاضر به پذیرش شهود وی نیستند و فقط حرف سه مقطعه‌کار مذکور را قبول دارند. براساس تاریخ‌هایی متعددی که در زمینه وصول طلب وی ذکر شد و با توجه به محتوی سندی که به سواستفاده مباشرین در زمینه عدم پرداخت حقوق کارگران اشاره گردید؛ می‌توان گفت احتمال خطای مقطعه‌کاران در این زمینه زیاد است. آقای سنگ‌تراش با استناد به حرف آنها که می‌گویند چند روز قبل از پرداخت پول از کارگران رسید می‌گیرند به خطای آنها در این موضوع می‌پردازد؛ زیرا معمولاً همزمان با پرداخت حقوق و طلب است که از کارگر رسید دریافت می‌شود نه قبل از آن. چنانچه در گزارش یکی از افرادی که سال ۱۳۱۳ش در قسمت پل‌سازی وزارت طرق کار می‌کرده به این موضوع اشاره شد که موقع پرداخت یک قسط از اقساط از وی امضا گرفتند و پول دادند (سند شماره ۹۳). بنابراین از آنجایی که مقطعه‌کاران، مأمور اجرای مالیات بردرآمد کارگران و پرداخت حقوق آنها از سوی کمپانی بودند (ساکما؛ ۱۵۰۳۶/۲۴۰). در این زمینه مسئول هستند. براساس نامه رئیس اداره محاسبات به مدیر کمپانی پیشنهاد شد برای جلوگیری از سواستفاده مباشرین در میزان پرداخت حقوق کارگران، کمیسیونی ایجاد گردد که حدود اختیارات مباشرین را در زمینه تعیین و تغییر حقوق کارگران طبق مقررات مشخص نماید (ساکما؛ ۷۹۶۷۲/۲۴۰). این نامه که به دنبال اتهامات وارده بر چند نفر از مباشرین راه آهن قسمت میانکلا که به ارتشاء و اخذ وجوهای از مزد کارگران متهم شده بودند و تحت تعقیب قرار گرفتند؛ در سال ۱۳۱۳ش نوشته شد (همان). در حالی که تاریخ اسنادی که مورد بررسی قرار گرفت بعد از این سال است و این نشان می‌دهد که اجحاف مباشردر حق کارگر همچنان ادامه داشته است.

از این رو؛ باتوجه به اسناد و شکایات مذکور و به ویژه در شرایطی که نهادی موظف به احقاق حق مزبور نبود؛ مراتب استیناف حقوق افراد مذکور در نظام دیوانی و دادگستری آن دوره یا به طول می انجامید یا به جایی نمی رسید و گاهی با باندبازی و پارتی بازی فقط آنهایی می توانستند از شکایت خویش پاسخی دریافت کنند که در این دستگاه کسی را می شناختند، وگرنه افراد عادی همچون محمدحسن سنگ تراش که حتی برای تظلم خواهی حاضر بود نزد پادشاه هم برود با نداشتن کسی در دستگاه زیر بار عریضه نگاری ها و طولانی بودن روند رسیدگی به دادخواست آنها قرار گرفته و در نهایت ممکن بود با عدم رعایت حق هیچگاه به پاسخ مناسب و در نهایت حق خویش نمی رسیدند؛ به ویژه اگر طرف مقابل آنها نه یک ایرانی بلکه افراد و شرکت های خارجی باشند.

در سند دیگری به شکوائیه «محیط دامغانی» که مدت نه ماه در خط آهن مازندران برای کنتراچی آنجا کار می کرد، اشاره می شود. وی بعد از تحویل کار برای پرداخت وجه دریافتی از سوی کنتراچی مزبور مورد آزار قرار گرفت و از پرداخت وجه به وی طفره رفت. در ادامه اشاره می شود که برای دریافت مطالبه خویش به دربار پادشاه شکایت نمود و بعد از دادن پاسخ می نویسد:

اکیداً به تأدیه طلب فدوی امر شد. با این صورت پنج ماه دفع الوقت گذرانیده بالاخره دویست [و] بیست تومان را با داشتن قبض و کتترات نامه قبول نکردند. در حدود صد تومان را قبول کردند. آن هم هفتاد تومان به اداره مرکزی تهران حواله کردند (سند شماره ۱۱۳/۱).

در تهران وی را نیز پیچانده و طلب وی را در صورتی پرداخت می کردند که فرد دیگری را بیابد که اداره هفتاد هزار تومان ازش طلب داشت و بعد از وصول طلب از او، آن را به وی پرداخت می کردند. رنج و هزینه بسیاری که وی در تهران بدون هیچ نتیجه ای صرف نمود باعث گردید وی از روی استیصال خطاب به رئیس مجلس شکایت نامه ای بنویسد (همان) که در جواب دادخواست وی، وزرات طرق و شوارع جوابیه ای در خصوص شکایت محیط دامغانی خطاب به رئیس مجلس ارائه می دهد:

«مبلغ هفتاد تومان بابت طلب مشارالیه از کنتراچی مذکور اخذ گردیده و فعلاً در کامپساکس موجود می باشد و هر وقت شاکی مزبور خود را معرفی نماید وجه فوق الذکر به مشارالیه پرداخته خواهد شد» (سند شماره ۱۱۳/۲).

این مورد و موارد مشابه دیگر نشان می‌دهد که کوتاهی‌های صورت گرفته از سوی سلسله مراتب پایین راه آهن در مسأله احقاق حق افراد منجر به ارائه دادخواست به مقامات بالاتر می‌شد و این افراد بعد از رنج فراوان شاید به حق خویش میرسید.

در سند دیگری «جهان‌بخش اسلام‌زاده» مباشر راه آهن شمال در شکایتی از ریاست مجلس شورای ملی درخواست دادخواهی دارد از اینکه اداره کامپساکس وی را که از ابتدای خط آهن شمال تا تاریخ ۱۳۱۲ش با داشتن سوابق و تصدیق‌های متعدد در اداره راه آهن مازندران به کار مشغول بوده، اخراج نمود؛

مدت یک سال می‌باشد بیکار و سرگردان هر چه اداره محترم طرق و اداره بهره‌برداری عریض عریضه می‌دارم ترتیب اثر نمی‌دهد...، تا پارسال در قسمت دو میانکلا از طرف دولت علیه حکم رسمی داده بودند و حقوق هم از وزارتخانه محترم پرداخت می‌نمودند که پس از آمدن کمپانی که قسمت میانکلا تحویل گرفتند بنده را اخطار کردند که چند روز صبر کنید به شما کار داده خواهد شد. از پارسال تاکنون منتظر خدمت بودم معلوم نشد...، سزاوار نیست پس از چندین سال از برای خاک وطن عزیز خود تظلم بنمایم (سند شماره ۱۱۶).

وی در ادامه درخواست رسیدگی به وضعیت خویش را دارد. در این سند هیچگونه اشاره‌ای به علت اخراج او نشده است. وی که از زمان سندیکای شرکت‌های آمریکایی و آلمانی در قسمت راه آهن شمال مشغول به کار بوده بعد از واگذاری ساختمان راه آهن به کمپانی کامپساکس از کار اخراج شده که ممکن است دلیل اخراج او تعدیل نیرو توسط کمپانی بوده باشد.

علاوه بر این موارد می‌توان به اجحافات که کمپانی‌های احداث راه آهن برای افراد ایجاد می‌نمودند، اشاره کرد که برای نمونه می‌توان به سند شکایت برادران آقابگیان از کمپانی لاوی به مجلس شورای ملی اشاره نمود. طبق این سند این برادران ۱۳ دستگاه اتومبیل شورلت بارکش از کمپانی لاوی خریداری نموده و سیزده هزار تومن جهت پیش‌قسط نقداً پرداخت نمودند و جهت حمل و نقل امور ساختمانی خط آهن شمال مشغول به کار شدند؛ درحالی که همه عایدات به دست آمده توسط کمپانی کامپساکس دریافت می‌گردید، لذا پس از حدود شش ماه اتومبیل‌های مذکور نیاز به تعمیرات داشتند و این منجر به تعویق افتادن اقساط آنها گردید، با اینکه بیست و هشت هزار تومان بابت قیمت آنها پرداخت کرده بودند، کمپانی اتومبیل‌ها را توقیف نمود که این امر منجر شد که خط آهن مذکور ناتمام بماند

و کامپساکس نیز پنج هزار تومن به عنوان جریمه ضبط نمود. این حيله بار ديگر توسط کمپانی لاوی با فروش سیزده دستگاه اتومبیل در مقابل بیست و شش هزار تومان به این سه برادر تکرار شد که هفت دستگاه را تحویل داد و شش دستگاه دیگر را اصلاً تحویل نداد و بعد از تکرار روند ذکر شده در جهت معیوبی دستگاهها و توقیف مجدد آنها ذکر شد:

پس از مدتی شش دستگاه را دیگر را که اصلاً به ما تحویل نداده بود در حراج به طور غیرمستقیم به مبلغ یک هزار و یک صد تومان خریداری نمود. در صورتی که همان شش دستگاه را دوازده هزار تومان به ما فروخته بود. خلاصه آن که بابت سیزده دستگاه اتومبیل سی و چهار هزار تومان از ما وجه نقد گرفته و خود ماشینها را نیز از دست ما ربنده است و سه خانواده بیست نفری را به خاک سیاه نشانده. به قسمی که یک سال است به کفالت و اعانت یومیه را از ناحیه آشنایان اداره می نماید و اینک باز هم خود را بیست هزار تومان طلبکار معرفی نموده و حکم توقیف و روزی چند مرتبه در منزل مسکونی اینجانبان به اتفاق نمایندگان کمپانی وارد و عائله اینجانبان را دچار هراس فوق العاده می نمایند... و خیال دارد سالها ما سه برادر را در محبس با تأدیه روزی سه چهار ریال نگه دارد (سند شماره ۱۱۹).

در ادامه ذکر شد براساس کاتالوگها قیمت هر دستگاه شورلت باری ۵۰۰ دلار بود که به پول ایران هشتصد تومان می شد و با افزودن هزینه باربری و مخارج آن، مجموعاً قیمت هر دستگاه برای کمپانی ۱۶۰۰ تومان درمی آمد که بابت هر دستگاه ۲۶۰۰ تومان از برادران آقابگیان گرفته بود و باز خود را طلبکار می دانست. به نظر می رسد کمپانی لاوی بدون نظارتی از سوی دولت با اخاذی در این زمینه سرمایه خویش را تأمین نموده و فقر و بدبختی را برای افرادی که با آنها کار می کردند به جا می گذاشت. چنانچه در پایان سند به این موضوع اینگونه اشاره می کند:

«این کمپانی چند سال قبل با سرمایه جزئی وارد ایران شده و با مکیدن خون ایرانی های بیچاره به شرح فوق امروز صاحب میلیون ها سرمایه گردیده است» (همان).

در حاشیه سند مذکور اشاره می شود که پیگیری برادران آقابگیان بر اساس ادعای کمپانی لاوی قانونی بوده و متکی بر مدارک رسمی است؛

از مفاد عریضه مستفاد می شود تعقیب شما در مقابل ادعای طلب کمپانی لاوی در مجرای قانونی بوده و سابقه متکی به مدارک رسمی است در این صورت اگر حرف حساب و مدرکی بر حقانیت خودتان داشتید می بایستی به محکمه مربوطه ارائه نمائید

انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و مردم مازندران ... (رقیه جوادی) ۸۳

تا حق‌گذاری کنید. اینک هم اگر شکایت خودتان با مقررات قانون منطبق می‌دانید بنویسید به مقامات مربوطه (وزارت عدلیه) رجوع و مدارک حقانیت را ابراز و تقاضای رسیدگی کنید (همان).

در ادامه ذکر شد؛

«اصلاحاتی در پاک‌نویس فرمودند که مطابق نیست» (همان).

با توجه به محتوی متنی که در حاشیه سند مذکور نوشته شده و مبهم است نمی‌توان متوجه شد که برای برادران آقابگیان حقی مطابق قانون قائل شدند یا نه و یا ممکن است براساس مدارک کمپانی که در زمینه صحت و سقم مدارک آنها نمی‌توان نظر داد، رأی صادر کردند.

۴.۴ عدم استفاده از نیروی کار ایرانی تحصیل کرده در ساخت راه آهن

از مباحث دیگری که از نتایج نوسازی و پیامدهای آن به شمار می‌رود اشاره به بیکاری قشر جوان اعم از باسواد و بیسواد در این ناحیه می‌باشد. در یکی از این اسناد که توسط یک فرد تحصیل کرده در اروپا و دارای سابقه کار در ساختمان راه آهن نگاشته شد؛ به عدم به کارگیری ایرانیان توسط شرکت کامپساکس در ساخت راه آهن و جایگزینی اروپائیان به جای آنان اشاره می‌کند و از اینکه این مسأله موجب گسترش بیکاری جوانان این ناحیه بوده، شکایت می‌کند:

بسی جای تأثر است که کمپانی کامپساکس اصول کار را طوری برداشت نموده که اعظم کار به دست اروپائیان است. فقط عملیات ایرانی می‌باشند. قسمت‌هایی که تازه شروع شده عملیات اروپائی و ابطالیایی است. آیا هر ایرانی با حسی از این رفتار و تعدی بر برادران خود تأثر نمی‌نماید که هر حمال اروپائی به عناوین مختلفه مبالغ هنگفتی استفاده نماید و بیچارگان ایرانی بیکار و سرگردان! (سند شماره ۱۱۴).

در ادامه اشاره می‌کند که مقامات از این نحوه برخورد رؤسای قسمت‌های مختلف خط آهن شمال با توده مردم آگاه نیستند و کسی تاکنون این موضوع را به عرض آنها نرسانیده تا در این زمینه اقدامات لازم را برای بهره‌برداری از دانش جوانان این سرزمین چه به زبان فارسی چه به زبان‌های خارجی نمایند (همان).

وی در ادامه به نحوه برخورد با جوانان ایرانی در راه آهن شمال اشاره می‌کند که چگونه توسط اروپایی‌ها نادیده گرفته می‌شدند:

جوانان ایرانی هرچند دارای معلومات باشند (چه فنی و چه غیرفنی) به او کار داده نمی‌شود و کلیه کارها انحصار به اروپائیان دارد که سیل سیل به قسمت‌ها آمده و لدی‌ورود با حقوق‌های گزاف مشغول می‌شوند. جوان ایرانی بیکار و سرگردان صد دفعه به رؤسای قسمت که رجوع کند غیر از جواب یأس چیزی نمی‌شنود! چون فقط به ایرانی جز شغل عملگی کار دیگری رجوع نمی‌کنند. گمان می‌کنند که جوان ایرانی با داشتن استعداد جعلی تازه از سودان یا وحشی‌های افریقا است. دادرسی! رسیدگی! (همان).

طبق این سند به نظر می‌رسد برتری نیروی کار اروپایی بر ایرانی حتی در سطوح پایین کار از سوی کمپانی لحاظ می‌شد. این اجحاف به ویژه در نحوه پرداخت دستمزد آنها نمایان می‌شود. در این زمینه رئیس اداره محاسبات به مدیر کمپانی کامپساکس می‌نویسد که بنا و نجار اروپایی ماهی ۱۸۰۰ ریال اجرت و ۳۰۰ ریال مدد معاش دریافت می‌کند در حالیکه همکار ایرانی آنها کمتر از ربع آن را دریافت می‌کند که تعیین دستمزد آنها نیز به اختیار مباشرینی است که در دادن اضافه اجرت اعتدال را رعایت نمی‌کنند. در ادامه اشاره می‌کند که برای جلوگیری از پرداخت پول زیاد به کارگر اروپایی، همان کار را می‌توان به نیروی کار ایرانی سپرد (ساکما؛ ۷۹۶۷۲/۲۴۰). این سند نشان می‌دهد که مسئولین راه‌آهن نیز متوجه این تمایز بودند.

این جوان تحصیلکرده ایرانی در ادامه اشاره می‌کند که مشاغلی چون؛

ناظر اوقات، مباشر، انباردار و کمک انباردار و کارهای لیست‌نویسی و از این قبیل کارها که بایستی به دست جوانان ایرانی باشد، چون زبان عملجات را می‌دانند و با آنان سروکار دارند این شغل‌ها هم حتی به دست اروپاییان است (سند شماره ۱۱۴).

نویسنده سند به عنوان نماینده جوانان ایران قصد خویش را از نوشتن این شکایت آگاهی دادن از وضعیت موجود و خدمت به ایران و جوانان آن می‌داند و اشاره می‌کند:

فقط جهت شاهد عرایض توجه آن حضرت را به امور ساختمانی راه آهن جلب و استراحاماً از طرف جمعی از جوانان ایرانی التماس می‌نمایم که بفرستید و به عینه به طور تحقیق ببینید. چون نویسنده سطور قصدی غیر از خدمت به وطن عزیز و برادران بیچاره ایرانی خود نداشته و ندارم فقط مقصودم خدمت به آب خاک ایران و

استخلاص جمع کثیری از جوانان ایرانی که با داشتن معلومات مثل اینجانب که طول خط را جهت کسب شغل پیمودیم با داشتن حسن سابقه در امور ساختمانی راه آهن هنوز دستخالی بیکار و سرگردانیم. پس وظیفه خود دانستم آن حضرت را از حال قبیل بیچارگان (که سرمایه جوانی خود را ممکن است به واسطه فقدان توجه و دادرسی اولیاء امور از دست بدهند) مطلع [نماییم] (همان).

در زمینه به کارگیری نیروی تحصیل کرده ایرانی براساس ماده ششم مصوبه ۱۱ مرداد ۱۳۰۶ که ۳۴ نفر مهندس و متخصص اروپایی و آمریکایی به مدت دوسال برای ساخت خط آهن استخدام شدند، اشاره شد که دولت مکلف است در تمام مدت برای هریک از متخصصین، یک نفر محصل فنی ایرانی که آشنا به زبان آن متخصص باشد به عنوان معاون تعیین کند و آنها مکلفند که عملیات فنی را به معاون خود تعلیم دهند (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۶۹). بنابراین تعلیم نیروی فنی ایرانی زیر نظر متخصصین خارجی مورد توجه دولت قرار گرفت. چنانچه ترسکینسکی در مبحث کنسرسیوم کامپساکس مقاطعه کاران ساخت راه آهن را کارمندان فنی و صنعتگران زیادی از ممالک مختلفی همچون ایتالیا، بلغارستان، یوگسلاوی و غیره معرفی می کند که علاوه بر کار خود موظف بودند کارکنان ایرانی را نیز زیر نظر خود نیز تعلیم دهند (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۸۰). علاوه براین در ابتدا اگرچه کلیه نیروی کار اعم از راننده، کارمند فنی، مهندس و غیره خارجی بودند و تعداد معدودی از آنها ایرانی بودند لذا احساس نیاز به تعلیم و استخدام نیروی ایرانی متخصص در این زمینه منجر به اعزام محصل به اروپا شد که بعد از مراجعت آنها کسانی که متخصص در یکی از شعب راه آهن بودند برای خدمت به راه آهن معرفی می شدند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۲۱۷، ۱۹۵).

بنابراین این بدان معنا نیست که از نیروی کار ایرانی در ساخت خط استفاده نمیشد، بلکه همانطور که برنامه رئیس اداره محاسبات ذکر شد حتی در سطوح پایین کارگر ایرانی و اروپایی و حتی نیروی ایرانی به عنوان مباشر مشغول به کار بودند؛ اما در سطوح فنی طبق قانون مذکور قرار شد از ابتدای ساخت خط آهن تعلیم نیروی فنی ایرانی زیر نظر خارجی ها مورد توجه قرار گیرد. احتمالاً علت نارضایتی نویسنده سند به واگذاری مشاغل مهم به نیروی خارجی بوده که در خود سند نیز این مورد قید شده است. علت این امر از سوی کامپساکس نیز می تواند به دلیل تجربه و دانش خارجی ها در این زمینه بوده باشد که سرعت انجام کار را بالا می برده است؛ از این رو نمیتوان این مورد را تعمیم داد که کمپانی کامپساکس امور ساخت راه آهن را صرفاً به نیروی خارجی واگذار می نمود.

۵.۴ آسیب به امرار و معاش مردم در برخی نواحی شمال

در بخش دیگر اسناد منتشرشده‌ی مازندران به مسائلی اشاره می‌شود که در صورت ساخت راه آهن به شالیزارها که منبع بسیار مهمی برای رعیت به شمار می‌آمد و وسیله تأمین معاش آنها بود، آسیب وارد می‌کرد. لذا قبل از عملی شدن این امر که در حد نقشه‌برداری‌های احتمالی از مسیر راه آهن در منطقه مورد نظر بود، مردم برای رفع نگرانی عریضه‌ای با محتوی زیر خطاب به رئیس مجلس نوشتند؛

و خط آهن از شلتوک کاری های قراء واقع در زیراب عبور خواهد کرد به کلی شلتوک کاری متروک خواهد شد. زیرا که در پی رودخانه کبیر واقع است توسعه چندی ندارد به واسطه طغیان شدن رودخانه همیشه اوقات شالی زار متزلزل می‌باشد. کمافی السابق خسارت فوق‌العاده از طغیان شدن آب به خرده مالکین و رعایای زیراب وارد می‌شود. چه رسد که خط آهن در توی شلتوک کاری واقع شود. در صورتی که این فقرا تمام اموریت رعیتی به همین فلاح شالی کاری و کم [و] بیش از جو و گندم می‌گذرد (سند شماره ۱۰۹/۱)

به دنبال اعتراض و تقاضای رعایای زیراب به رئیس مجلس، نامه‌ای از وزارت راه به رئیس مجلس در پاسخ به شکایت مذکور داده شد که نگرانی آنها را بی‌مورد جلوه می‌داد؛

برای تعیین مسیر قطعی راه آهن شمال چندین دسته مهندس در نقاط مختلف به عملیات نقشه‌برداری مشغول و در بعضی از قسمت‌ها هم علائمی نصب شده است ولی تاکنون مسیر قطعی انتخاب نگردیده و به همین جهت اضطراب رعایای مزبور مورد ندارد و بر فرض اینکه مصالح عامه ایجاب کند که خط از مزارع برنج بگذرد ترتیب رضایت بخشی به این موضوع داده خواهد شد (سند شماره ۱۰۹/۲)

در مورد اختصاص دادن معادن به ویژه زغال سنگ که سوخت لازم را برای ساخت راه آهن فراهم می‌نمود اسنادی در دست است که نشان می‌دهد دولت معادنی را به این امر اختصاص داده بود. اسناد مربوط به این امر واستخراج معادنی که در این نواحی کشف شده بود پیامدهایی برای مردم آن نواحی به دنبال داشت. برای مثال در یکی از این اسناد شخصی به نام «محمد زمان زمانی» در اواسط سال ۱۳۱۱ ش معدن زغال سنگ کنیج کلای زیراب را کشف کرد و طی تقاضایی از وزارت مالیه و اداره معادن توانست به صورت اجاره استخراج آن را در دست بگیرد (سند شماره ۸۵/۱). ولی بعد از مدتی فردی به نام «خالقی ساروی»

شروع به استخراج زغال‌سنگ و فروش آن از راه مناقصه به خط‌آهن نمود که این امر موجبات اعتراض محمدزمان زمانی را فراهم نمود (سند شماره ۸۵/۲، ۸۵/۳)، ولی به دنبال اعتراض‌های مکرر وی وزارت مالیه اینگونه جواب داد که از واگذاری معدن مزبور به صورت اجاره صرف‌نظر کرده است؛ درحالی که کماکان برای مصرف سوخت راه‌آهن و کارخانجات منطقه به استخراجات معدن مزبور نیاز دارد (سند شماره ۸۵/۴). بنابر این جوابیه به نظر می‌رسد وزارت مالیه سعی نمود با انحصاری کردن این معادن از اجاره دادن آنها به افراد بومی و تعاقبات آن خودداری نماید.

پیامد دیگری که ساخت راه آهن برای مردم ناحیه مازندران در پی داشت «قطع کردن اشجار اعم از صنعتی و غیرصنعتی» که از چوب آن برای ساخت تونل معدن زغال‌سنگی که در روستای کلیچ‌کلای زیرآب کشف شده بود، استفاده می‌شد. این امر موجبات اعتراض مردم آن ناحیه را فراهم کرد و در نهایت آنها خواستار پرداخت حق‌الاراضی و قیمت اشجار از اداره صنعت و فلاحه شده بودند. آنچه که در این سند ذکر شده اشاره به فقر و بیچارگی است که در پی کشیدن خط راه آهن از شالیزارهای آنها و عوارضی بود که از راه قطع درختان جنگل‌های آن ناحیه نصیب مردم آن ناحیه شده است (سند شماره ۸۶/۱) بر اساس فرمان رئیس مجلس اداره صنعت و فلاحه قرار شد که سالی ۳۰۰ تومان به عنوان حق‌الارض به آنها پرداخت کنند اما بعد به بهانه اینکه املاک اختصاصی شدند از پرداخت آن سرباز زدند (همان: ۸۶/۲).

همچنین در سند دیگری فردی به نام «محمدتقی حسن‌زاده توکلی» مقیم زیراب سوادکوه به عنوان نماینده مالکین جنگل‌ها و اشجار سوادکوه مسئول فروش درختان جنگل‌های این منطقه به خط‌آهن شمال بود و اشاره می‌کند که به جز یک نفر از کتراتچی‌های خط‌آهن که مقداری پودر نمک بابت قیمت درختان پرداخت نموده؛

بقیه کتراتچی‌ها ابداً برای دادن قیمت اشجار مقطوعه حاضر نمی‌شوند. مخصوصاً با اداره جنگل‌بانی سازش کرده به کلی درخت‌های و مراتع و ملک‌ها را از بین برده اند (سند شماره ۱۱۲).

کار در معدن زغال‌سنگ و فروش چوب درختان می‌توانست منبع درآمدی برای اهالی این منطقه باشد؛ که با اختصاصی شدن زمین‌ها و یا عدم پرداخت پول چوب بدانها، موجبات نارضایتی اهالی و شکایت از عوامل آن را در پی داشت که در بسیاری موارد پیگیری آنها بی‌نتیجه بود.

باتوجه به محتوی تمامی اسناد بررسی شده در پژوهش دغدغه‌ها و نارضایتی برخی از کارگران و مردم مازندران در زمینه‌های ذکر شده مشهود است؛ این درحالی است که براساس متون اصلی آن دوره که وضعیت راه آهن سراسری را با جزئیات بیشتری منتشر نموده‌اند بخشی از این شکوائیه‌ها و عرایض ممکن است نادرست و یا بزرگ‌نمایی همراه بوده باشد؛ به گونه‌ای که توجه به به موضوع راه آهن حتی در جزئی‌ترین بخش‌های آن نیز مورد توجه شاه و دولت بود برای مثال امور بهداشتی کارمندان طول خط، دستمزد کارگران و عملیات، حقوق کارکنان اداری، طرز استخدام و ترفیع آنها و غیره از مهمترین مواردی بود که رضاشاه در هر سفر خود در راه آهن بدانها پرداخته و جویای این امور بودند (ملکوتی، ۱۳۲۷: ۱۷۶) اما درسطوح پایین کار نسبت به کارگران جزء اجحافاتی صورت می‌گرفت که منجر به نارضایتی و صدور دادخواست‌هایی مبنی بر احقاق حق در این زمینه شد.

۵. نتیجه‌گیری

رضاشاه در پی ایجاد دولت قدرتمند مرکزی سعی در نوسازی و ایجاد یک رشته اصلاحات در زمینه‌های مختلف نمود. ساخت راه آهن در ایران یکی از مهمترین اقدامات وی در امر نوسازی کشور بود. برای ساخت راه آهن در ایران از شرکت‌های مختلف خارجی دعوت به همکاری شد که مهمترین آنها شرکت دانمارکی کامپساکس بود. راه آهن ایران که شمال کشور را به جنوب آن پیوند می‌داد، در طول ساخت خود برای مردم مناطقی که این خط از آنجا عبور می‌کرد و همچنین کارگرانی که برای ساخت آن کار می‌کردند پیامدها و خسارتهای فراوانی به همراه داشت. با مطالعه‌ی اسناد منتشر شده مجلس که به دادخواست‌ها و شکایات مردم و کارگران خط آهن شمال می‌پردازد به مسائل، دغدغه‌ها و نارضایتی آنها در هنگام ساخت خط آهن شمال مواجه می‌شویم. از مهمترین پیامدهای ساخت راه آهن میتوان به نارضایتی کارگران در زمینه بهداشت و درمان و عدم پرداخت جبران خسارت از سوی کمپانی کامپساکس اشاره نمود. این درحالی است که دولت و کمپانی هم در زمینه بهداشت و درمان با ایجاد مراکز بهداشتی و بیمارستان و قراردادن امکانات تا حدی کمبود امکانات سال‌های ابتدایی خط را رفع نمودند. در زمینه پرداخت جبران خسارت نیز دولت با ایجاد صندوق احتیاط بنا به شرایطی به کارگردان آسیب دیده و یا وراثت آنها غرامت پرداخت میکرد، منتهی به دلیل محدود بودن این غرامت یا بنا به

سطح آسب‌دیدگی فرد پرداخت آن متفاوت بود که این مسأله موجبات نارضایتی را فراهم می نمود و منجر به پیگیری آنها از سطوح بالاتر میشد. عدم پرداخت حقوق کارگران و اختلافات مالی از سوی مباحثران و مقاطعه‌کاران و تفاوت در پرداختی آنها با کارگران اروپایی از دیگر مسائلی بود که کارگران کنتراتی با آن رو به رو بودند و باعث نارضایتی آنها از کمپانی دراین زمینه گردید. این موضوع که گاهی به دلیل اهمال مباشرین در نحوه پرداخت حقوق آنها اتفاق می افتاد منجر به پیگیری‌های متعدد آنها از وزارت طرق و مجلس و حتی شخص شاه برای احقاق حقوقشان گردید که در بسیاری موارد علیرغم هزینه بسیار میتوانستند به حق خود برسند و گاهی هم نه. به کارگیری فزاینده نیروی کار اروپایی به جای نیروی کار ایرانی توسط سندیکا و سپس کمپانی کامپساکس در مشاغل مهم و حتی مشاغلی که ایرانی‌ها از عهده آن برمی آمدند از دیگر مواردی بود که موجب نارضایتی نیروی کار ایرانی گردید؛ این تمایز بیشتر در سطوح فنی دیده میشد و حتی در قسمت‌های پایین تر نیز نیروی ایرانی علیرغم تفاوت در پرداخت حقوق مانند نیروی اروپایی مشغول به کار بودند. تأمین چوب از درختان جنگلی برای ساخت تونل و کشف معدن زغال سنگ در منطقه زیراب و تلاش برای اجاره آن که میتوانست منع درآمدی برای مردم این ناحیه باشد با اختصاصی شدن زمین‌ها و معدن مذکور موجبات شکایت مردم گردید. از دیگر مشکلات مهم مردم زیراب نگرانی برای از دست دادن شالیزارها و زمین‌هایی بود که برای گذران معیشت بدان نیاز داشتند. از آنجایی که براساس نقشه‌ها ممکن بود خط آهن از میان آنها بگذرد؛ زمینه ساز اعتراض مردم و شکایت آنها به مجلس جهت جلوگیری از این اتفاق گردید. باتوجه به اقدامات صورت گرفته از سوی دولت و کمپانی در زمینه‌های ذکر شده و دغدغه‌ها و آسیب‌های کارگران در ناحیه شمال مشخص می گردد که این مسائل وجود داشت اما نه به شدتی که در برخی از اسناد قید شده است. چنانچه اشاره شد در بسیاری از این موارد که موجبات نارضایتی کارگران و مردم بود از جمله بهداشت و درمان و جبران خسارت دولت تمهیداتی انجام داد و در بقیه آسیب ها نیز مسائل و دغدغه های کارگران از سوی وزارت طرق، مجلس و وزارت عدلیه و مالیه پیگیری می شد.

پی‌نوشت

۱. استیناف: درخواست تجدید نظر در حکم صادر از محکمه ابتدائی. یکی از محاکم عدلیه، که شکایات و مراعات پس از گذشتن از محکمه بدایت (دادگاه شهرستان) در صورت تقاضای شاکی بدان

محکمه ارجاع شود و پس از صدور حکم محکمه استیناف ممکن است قضیه به محکمه تمیز (دیوان کشور) مراجعه شود و در اصطلاح امروز دادگاه استان گویند (دهخدا ۱۳۳۰، ذیل مدخل «استیناف»).

کتابنامه

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما):

راه آهن در ایران، اسناد احداث راه آهن سراسری (۱۴۰۰). تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران.

دریافت مالیات از حقوق کارگران راه آهن و رسیدگی به مشکلات ایجاد شده در این زمینه، ۲۴۰/۱۵۰۳۶. کتابخانه دیجیتال سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران.

رسیدگی به اتهامات مأمورین راه آهن میانکلا در خصوص ارتشاء و اختلاف مزد کارگران، ۲۴۰/۷۹۶۷۲. کتابخانه دیجیتال سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران.

اسناد (استخراج شده از اسناد بهارستان (۴) با عنوان اسناد مازندران دردوره رضاشاه، مجلس ششم تا دوازدهم شورای ملی):

سند شماره ۸۵/۱، تقاضای محمد زمان زمانی برای تحویل معدن زیراب به او، ۱۳۱۲، ن ۲۶۵۴، ص ۲۱۶.

سند شماره ۸۵/۲، اعتراض به تصرف معدن زیراب توسط خالقی ساروی، ۱۳۱۲، ن ۶۲۱، ص ۲۱۷.

سند شماره ۸۵/۳، اعتراض محمد زمان زمانی به عدم واگذاری معدن زیراب به او، ۱۳۱۳، ن ۳۱۶۴، ص ۲۱۸.

سند شماره ۸۵/۴، جواب وزارت مالیه به مشروح محمد زمان زمانی، ۱۳۱۳، ن ۲۴۰۱، ص ۲۱۹.

سند شماره ۸۶/۱، اعتراض خرده مالکین کنیج کلای زیراب نسبت به حق الارض معدن ذغال سنگ و قطع درختان، ۱۳۱۲، ن ۲۰۱۴، ص ۲۲۰.

سند شماره ۸۶/۲، شکایت رعایای کنیج کلا از عدم پرداخت حق الارض، ۱۳۱۳، ن ۷۰۴۸، ص ۲۲۱-۲۲۲.

سند شماره ۹۳، درخواست احقاق حق از طرف مناقصه کار راه چالوس، ۱۳۲۰، ص ۲۳۱-۲۳۲.

سند شماره ۱۰۹/۱، اعتراض رعایای زیراب به تغییر نقشه راه آهن، ۱۳۱۱، ن ۵۲۲۰، ص ۲۶۰.

سند شماره ۱۰۹/۲، جوابیه وزارت طرق به شکوائیه رعایای زیراب، ۱۳۱۱، ن ۳۵۳۳/۶۳۹، ص ۲۶۱.

سند شماره ۱۱۰/۱، تقاضای عباس قلی عطاپور برای برقراری مقرری حوادث یا شغل مناسب، ۱۳۱۱، ن ۷۵۲۰، ص ۲۶۲.

سند شماره ۱۱۱، شکوائیه از نابسامانی مریضخانه های راه آهن، ۱۳۱۲، ن ۱۴۱۶، صص ۲۶۴-۲۶۳.

انعکاس دغدغه‌ها و شکایات کارگران و مردم مازندران ... (رقیه جوادی) ۹۱

سند شماره ۱۱۲، شکایت اهالی زیراب از عدم پرداخت قیمت اشجار توسط کتتراتیچی‌ها، ۱۳۱۲، ن ۲۱۶۷، ص ۲۶۵.

سند شماره ۱۱۳/۱، شکایت محیط دامغانی از عدم پرداخت حق‌الزحمه، ۱۳۱۲، ن ۳۰۳۲، صص ۲۶۷-۲۶۵.
سند شماره ۱۱۳/۲، جوابیه وزارت طرق و شوارع در خصوص شکوائیه محیط دامغانی، ۱۳۱۳، ن ۱۷۴۷، صص ۲۶۷.

سند شماره ۱۱۴، شکوائیه از عدم به کارگیری ایرانیان توسط شرکت کامپساکس، ۱۳۱۲، ن ۳۰۳۵، صص ۲۷۰-۲۶۸.

سند شماره ۱۱۵، تقاضای پرداخت خسارت از طرف یکی از کارگران راه آهن به دلیل تصادف، ۱۳۱۳، ن ۶۳۶۰، صص ۲۷۱-۲۷۰.

سند شماره ۱۱۶، شکوائیه مباشر راه آهن از اخراجش توسط کامپساکس، ۱۳۱۳، ن ۶۳۹۴، صص ۲۷۳-۲۷۱.
سند شماره ۱۱۷، تقاضای یکی از کارگران راه آهن برای پرداخت غرامت حادثه از دست‌دادن پاهایش، ۱۳۱۴، ن ۷۴۷۱، صص ۲۷۴-۲۷۳.

سند شماره ۱۱۸، تقاضای عملجات دامغانی برای پرداخت حقوق ساخت راه آهن، ۱۳۱۴، ن ۷۸۶۳، صص ۲۷۵-۲۷۴.

سند شماره ۱۱۹، تقاضای برادران آقابگیان برای رسیدگی به اجحافات کمپانی لایو، ۱۳۱۴، ن ۱۱۲۳، صص ۲۷۸-۲۷۶.

سند شماره ۱۲۰، تقاضای برقراری مقرری برای یکی از جان باختگان ساخت راه آهن، ۱۳۱۵، ن ۶۷۲۴، ص ۲۷۸.

سند شماره ۱۲۱، تقاضای محمدحسن سنگتراش برای وصول طلبش از کامپساکس، ۱۳۱۷، ن ۴۱۱۱، صص ۲۸۰-۲۷۹.

مطبوعات

اطلاعات: ش ۱۶۰، ۴ اسفند ۱۳۰۵؛ ۱۲ آبان ماه ۱۳۰۷، ش ۶۲۰، ص ۲؛ ۱۸ بهمن ماه ۱۳۰۷، ش ۶۹۸، ص ۳.
راه آهن سراسر ایران، ۱۳۱۷-۱۳۰۶ به مناسبت پایان ساختمان راه آهن سراسری ایران. نشریه وزارت طرق، شهریور ماه ۱۳۱۷.

کتاب‌ها

اسناد مازندران در دوره‌ی رضاه شاه (مجلس ششم تا دوازدهم شورای ملی) (۱۳۸۹). به کوشش مصطفی نوری. تهران: مرکز پژوهش کتابخانه، موزه و مرکز اسناد شورای اسلامی.
آوری، پیتر (۱۳۶۷). تاریخ معاصر ایران از تأسیس سلسله پهلوی تا کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲. ترجمه محمد رفیعی مهرآبادی، جلد ۲، تهران: موسسه مطبوعات عطائی.
احتشامی، منوچهر (۱۳۸۷). راه آهن در ایران. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

- بامداد، مهدی (۱۳۵۷). شرح حال رجال ایران در قرن ۱۲، ۱۳ و ۱۴ هجری. جلد ۳، تهران: انتشارات زوار.
- بهرامی، فرج الله (۱۳۵۵). سفرنامه مازندران. تهران: مرکز پژوهش و نشر فرهنگ سیاسی دوران پهلوی.
- پورشالچی، محمود (۱۳۸۴). قزاق: عصر رضاشاه پهلوی. تهران: نشر فیروزه.
- تاریخ ایران به روایت کمبریج: از رضاشاه تا انقلاب اسلامی (۱۳۹۰). زیر نظر پیتر آوری و دیگران. ترجمه مرتضی ثاقب فر. تهران: انتشارات جامی.
- ترسکینسکی، انا تول (۱۳۲۶). تاریخچه مختصر راه آهن در ایران. تهران: چاپخانه بنگاه راه آهن.
- تشکری، علی اکبر و علی اصغر چاهیان (۱۳۹۰). نگرشی بر نقش صنایع الدوله در نوسازی صنایع و استقرار نظام پارلمانی، جستارهای تاریخی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۲ (۱)، ۵۱-۷۵.
- دلدم، اسکندر (بی تا). زندگی پرماجرایی رضاشاه. بی جا: انتشارات گلفا.
- دهخدا، علی اکبر (۱۳۳۰). لغت نامه دهخدا. زیر نظر محمد معین. جلد ۶. ذیل مدخل «استیناف»، تهران: شرکت چاپ افست گلشن.
- ساتن، ال. پی. ال. ال (۱۳۳۷). رضاشاه کبیر یا ایران نو. ترجمه عبدالعظیم صبوری. تهران: تابش.
- عبداللهی، محمد جواد (۱۴۰۳). زمینه های تشکیل صندوق احتیاط ادارات طرق: ۱۳۱۱-۱۳۰۹ ه. ش. تحقیقات تاریخ اجتماعی، ۱۴ (۱)، ۲۶۴-۲۳۷. 10.30465/shc.2024.48721.2547.237
- کمالی، مسعود (۱۳۸۱). جامعه مدنی، دولت و نوسازی در ایران معاصر. ترجمه کمال پولادی. تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران (انتشارات باز).
- متین دفتری، احمد (۱۳۸۱). خاطراتی از احداث راه آهن. ایرانشناسی، ۱۴ (۳)، ۶۵۶-۶۵۰.
- مجموعه قوانین مصوبه دوره پنجم تقنینیه مجلس شورای ملی (بی تا). بی جا: مجلس شورای ملی.
- محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۵۷). تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران. جلد ۲. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ملکوتی، مجتبی (۱۳۲۷). راه آهن ایران. تهران: چاپخانه خواندنیها.
- نقیسی، سعید (۱۳۴۵). تاریخ معاصر ایران از چهارم اسفندماه ۱۲۹۹ تا بیست و چهارم شهریور ماه ۱۳۲۰. تهران: کتابفروشی فروغی.
- نوری، مصطفی، سلیمانی، کریم (۱۳۹۹). نقش آلمانی ها در تأسیس راه آهن در ایران در عصر رضاشاه. گنجینه اسناد، ۳۰ (۲)، ۱۴۱-۱۱۸. 10.22034/ganj.2020.2425.118-141
- نوری، مصطفی، سلیمانی، کریم (۱۴۰۰). بررسی میراث فرهنگی - تاریخی برج مانده از راه آهن شمال ایران. تاریخ ایران، ۱۴ (۱)، ۱۰۰-۱۸۱. 10.52547/irhj.14.1.81
- یوسفی فر، شهرام و محمد دالوند (۱۴۰۱). پیامدهای حضور نظامی متفقین در لرستان (۱۳۲۰-۱۳۲۴ ش). جستارهای تاریخی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳ (۱)، ۱۳۱-۱۵۲. 10.30465/HCS. 2022.40903.2658