

تأثیر سیاست‌های اقتصادی دولت رضاشاه بر وضعیت کارگران راه سازی،

توتون و سیگار فروش

(۱۳۲۰-۱۳۰۴)

میشم رضایی یگانه<sup>۱</sup>

### چکیده

در دوره رضاشاه بر اثر اقدامات اقتصادی-اجتماعی و سیاسی دولت، کشور دچار تغییرات عمده‌ای شد. توسعه زیرساخت‌های صنعتی از جمله حمل و نقل و جاده سازی، راه آهن، حمایت از صنعت داخلی و ایجاد انحصارات دولتی باعث شد که روند صنعتی شدن کشور اوج بگیرد. اقدامات دولت رضاشاه برای پیش برد صنعت تأثیرات متفاوتی بر بخش‌های مختلف جامعه برجای گذاشت از جمله کارگرانی که در بخش راه سازی، راه آهن، توتون و سیگار فعالیت داشتند. در این مقاله سعی بر آن است که وضعیت کارگران توتون و سیگار فروش، راه آهن و راه سازی به روش توصیفی مورد بررسی قرار گیرد. و در صدد پاسخ به این پرسش است که سیاست‌های اقتصادی دولت رضاشاه چه تأثیری بر اوضاع معیشتی کارگران راه سازی و توتون و سیگار فروش گذاشت؟ تأسیس شرکت‌های انحصاری، که بر روی اقلام مصرفی از جمله چای و قند و شکر بسته شده بود باعث شد که کارگران از لحاظ معیشتی در وضعیت نابسامان به سر ببرند. همچنین انحصارات دخانیات باعث ضرر و زیان تولید کنندگان داخلی شد و عده زیادی از کارگران این بخش‌ها بیکار شدند و وضعیت معیشت آنان تنزل یافت. توجه بیش از حد به عوامل زیر بنایی و ماهیت آمرانه اقدامات اقتصادی موجب بی توجهی به وضعیت کارگران می‌شد.

واژه‌های کلیدی: رضاشاه، اقتصاد، معیشت، کارگران.

---

<sup>۱</sup>. کارشناسی ارشد تاریخ ایران اسلامی دانشگاه خوارزمی m.velash@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۵/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۰/۱۲

## مقدمه

اوضاع سیاسی-اجتماعی و اقتصادی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۰۴-۱۳۲۰ دستخوش دگرگونی عظیمی شد. در این دوره دولت دست به توسعه صنعتی و زیربنایی کشور زد. اقدامات دولت رضاشاه سبب شد که زیر بنای اقتصادی ایران برای توسعه سرمایه داری صنعتی رشد قابل توجهی بیابد. رفع موانع موجود برای صنعتی کردن کشور<sup>۱</sup> از جمله حمل و نقل و جاده سازی و ایجاد راه آهن، اعزام دانشجو به خارج از کشور و حمایت از صنایع داخلی در مقابل رقابت‌های خارجی<sup>۲</sup> باعث شد که روند صنعتی شدن کشور در دهه ۱۳۱۰ اوج بگیرد، این اقدامات رشد طبقه کوچک کارگر ایران و تبدیل آن به کارگر صنعتی و آگاه را موجب شد.

با توجه به ساختار اجتماعی موجود و قدرت خرید پایین اکثر ایرانیان، منطقی بود که برنامه توسعه اقتصادی را دولت شروع کند. سرمایه‌های خصوصی هنوز پیشرفت چندانی نکرده بود و بیشتر جذب کارهای «کم خطر تر» نظیر معاملات زمین و یا رباخواری که به سرعت سود آور بود می‌شد، تا کارهای صنعتی که غالباً سرمایه گذاری اولیه سنگین می‌خواست و بازدهی آن نیز اندک بود. دولت «نوسازی از بالا» را تنها راه به وجود آمدن ایرانی قوی و شایسته احترام می‌دانست. (کدی، ۱۳۹۰: ۱۶۷-۱۶۶)

به نظر می‌رسد تا قبل از سال‌های دهه ۱۳۱۰ سیاستی برای صنعتی کردن کشور وجود نداشت، با تغییر اوضاع سیاسی در سال ۱۳۰۴ سیاست صنعتی کردن کشور و توسعه ارتباطات، مهم‌ترین کارهای عمرانی را تشکیل می‌داد. تا سال ۱۳۱۱ نیز دولت نقش فعالی در امور اقتصادی نداشت؛ ولی از آن به بعد با تنظیم برنامه‌های مختلف عملاً نقش عمده و رهبری کننده را در اقتصاد کشور به دست آورد و اعتبارات و بودجه وسیعی را به صنعت و معدن و ارتباطات اختصاص داد. (سوداگر، ۱۳۵۷: ۲۴۰)



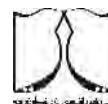
توسعه اقتصادی با پیشرفت‌هایی در حوزه ارتباطات آغاز شد. انجام هر گونه اصلاح در امور و عمران مملکت بستگی به برقراری نظم و امنیت که اساس آن متزلزل گردیده بود. بدین سبب موضوع تنظیم ارتشی نوین و ایجاد شبکه راه سازی برای تسهیل وسایل اتصال مرکز با کلیه نواحی کشور بر سایر برنامه‌ها مقدم داشته شد. (منصور، ۱۳۴۱: ۲۲۲) در واقع روند نوسازی در ساختار اجتماعی - اقتصادی ایران پس از انجام نوسازی در قشون و ایجاد ارتش، مستلزم گسترش شبکه ارتباطی مناسبی بود که حمل و نقل را در اقصی نقاط کشور میسر کند. (قلفی، ۱۳۷۹: ۱۵۹)

از جمله اقداماتی که برای ایجاد ارتش نوین و امنیت صورت گرفت، قانون نظام وظیفه اجباری بود که آن را محوری ترین فعالیت رژیم نامیده اند. مطابق این قانون همه‌ی مردان سالم بالای ۲۱ سال باید دو سال در ارتش و چهار سال دیگر به صورت نیروی ذخیره خدمت می‌کردند. (آبراهامیان، ۱۳۹۰: ۱۳۳). مشمولان در ابتدا از میان جمعیت روستایی، سپس ایلات و عشایر و سرانجام از جمعیت شهری جذب می‌شدند. (همان: ۱۳۵) سربازانی که عمدتاً از روستاها و به اجبار به خدمت فرا خوانده می‌شدند، در شهر در معرض زندگی شهری قرار می‌گرفتند، گاه اندکی سواد می‌آموختند و به کسب و کار نیز می‌پرداختند. (فوران، ۱۳۷۷: ۳۳۴) قانون سربازگیری باعث می‌شد که جوانان روستایی با زندگی مدرن شهری که رضاشاه در سر می‌پروراند آشنا شده و نیروهای انسانی بعد از آشنا شدن با قشرهای مختلف جامعه در هویت ملی یگانه‌ای جذب شده و در روند صنعتی شدن کشور به عنوان نیروی انسانی در کارخانه‌ها و موسسات صنعتی به کار گماشته می‌شدند. (همان: ۳۳۳). اصلاحات زیربنایی و صنعتی رضاشاه با خود یک تناقض را به همراه داشت، از یک طرف ارتش باعث ایجاد امنیت می‌شد و خود به نوعی باعث افزایش و تمرکز نیروی طبقه کارگر

جدید شد و از طرفی به مرور آزادی‌های سیاسی و حاکمیت قانون زیر سوال رفت و به سرکوب داخلی پرداخت.

### شبکه راه سازی

ایجاد ارتباط بین مناطق مختلف، بالاخص مناطق روستایی به عنوان مرکز تولید کالاهای کشاورزی و شهرها مرکز تولید کالاهای صنعتی بدون وجود شبکه راه‌های ارتباطی اعم از جاده شوسه و راه آهن و سایر امکانات ارتباطی امکان پذیر نبود. (خلیلی خو، ۱۳۷۲: ۱۷۴) از سال ۱۳۰۵ برنامه‌های وسیعی برای راه سازی، به طور عمده به ملاحظات نظامی و سیاسی از طرف دولت به مورد اجرا گذاشته شد. (سوداگر، ۱۳۵۷: ۲۶۸) تا قبل از ۱۳۰۵ فقط ۲۴۰۰ کیلومتر راه شوسه در ایران وجود داشت و بقیه راه‌ها مال رو بود. اما به تدریج تا سال ۱۳۱۷ جمعا ۱۲۱۳۰ کیلومتر راه ساخته شد و تا سال ۱۳۲۰ جمع راه‌های شوسه کشور به ۲۴ هزار کیلومتر رسید که ۵۰ کیلومتر آن آسفالت بود. (همان: ۲۶۹) در سال ۱۲۹۹ برای انتقال هر تن کالا از بنادر جنوبی ایران به تهران حدود دو ماه وقت لازم بود و دویست دلار هزینه داشت، اما در سال ۱۳۰۸ با استفاده از وسایل نقلیه موتوری همان نقل و انتقال بیش از یک هفته تا دو هفته طول نمی کشید و از ۵۰ دلار در هر تن نیز بیشتر هزینه نداشت. حمل و نقل و ارتباطات از دستاوردهای عمده رژیم رضاشاه بود که منجر آنها عمدتاً از طرف طبقات فقیر تأمین می شد. سهم عظیمی از هزینه ساخت جاده‌های زمینی نیز از طریق وضع مالیات بر کالاهای مصرفی همگانی تأمین می شد، این امر سبب شد که توده مردم از لحاظ معیشتی تحت فشار اقتصادی قرار گیرند. با وجود این برای اولین بار با ورود وسایل موتوری و کامیون به کشور در این دوره سبب شد که در مواقع قحطی مواد حیاتی از مناطق مختلف کشور به منطقه قحطی زده سریع تر فرستاده شود. (کدی، ۱۳۹۰: ۱۷۷)



## راه آهن

همگام با دیگر عرصه‌های اقتصادی، دولت رضاشاه تصمیم گرفت عقب ماندگی ایران از هند، ترکیه و مصر را در زمینه راه آهن سراسری جبران کند. ساخت این راه آهن در فاصله سال‌های ۱۳۰۶ تا ۱۳۱۷ به طور قطع حیاتی به شمار می‌رفت ولی بیشتر جنبه‌ی حیثیتی داشت. این راه دریای خزر را به خلیج فارس وصل می‌کرد و طول آن ۱۴۰۰ کیلومتر بود، راه آهن مزبور به جز اهواز و تهران هیچ یک از شهرهای بزرگ را به هم متصل نمی‌ساخت. (دیگار و دیگران، ۱۳۷۸: ۹۲)

اداره راه آهن به عده‌ای کارگر با معلومات لازم داشت که به کارهای فنی و غیره در شمال و جنوب گمارده شوند. اداره تفتیش و نظارت راه آهن در نظر گرفت سی نفر کارگر به کارخانه‌های راه آهن آلمان اعزام دارد که پس از اخذ معلومات لازمه در قسمت‌های راه آهن مشغول به کار شوند. (روزنامه اطلاعات، سال ۴، ۳۰ تیر ۱۳۰۸: ش ۲/۸۱۶) اعزام این کارگران باعث شد که با وضعیت کارگر و کارفرما در کشورهای دیگر آشنا شده و در زمان بازگشت نسبت به حقوق خود آگاهی داشته باشند.

مخارج ساخت این شبکه ارتباطی و سهم عظیمی از هزینه ساختن جاده‌های زمینی از طریق وضع مالیات روی کالاهای مصرفی همگانی تامین می‌شد. (کدی، ۱۳۹۰: ۱۷۷) چای و قند و شکر دو قلم حیاتی در غذای روزانه «نان و پنیر و چای» مردم بود. (کاتوزیان، ۱۳۷۲: ۱۵۹) هزینه ساخت راه آهن که حدود ۱۵۰ میلیون دلار بود، بیشتر از مالیات اضافی چای و قند و شکر وارداتی تامین گردید. (عیسوی، ۱۳۶۲: ۵۹۵)

اخذ دوقران از هر من قند و مواد قندی و شش قران از هر من چای به عنوان حقوق انحصاری جهت تامین سرمایه لازم ساختن راه آهن در تاریخ ۹ خرداد ۱۳۰۴ از مجلس شورای ملی گذشت. (حجازی، ۱۳۳۸: ۶۶۰) با این سیاست هزینه زندگی

قشرهای پایین جامعه از جمله کارگران بالا گرفت، این در حال بود که میزان درآمد این قشرها تغییری نکرد.

### طبقه کارگران

از اواخر حکومت قاجار و سال‌های نخست به قدرت رسیدن رضاخان، صنایع جدید در ایران رو به گسترش نهاد. در سال‌های پایانی سلطنت رضاشاه، بر پایه آمار بانک ملی ایران در کشور ۶۸۰ کارخانه‌ی ماشینی (قند، پنبه، نوشابه سازی، نساجی، جوراب بافی، روغن کشی، کبریت سازی، چرم سازی، نجاری، صنایع فلزی و...) وجود داشت. (پورشافعی، ۱۳۸۵: ۲۱۹) از نظر تحولی که در وضع طبقه کارگر به وجود آمد، تنها رشد عددی کارگران مطرح نیست، بلکه به وجود آمدن صنایع نوین موجب نوعی تمرکز نیز گردید. (کامبخش، بی تا: ۴۷) تعداد کارگران ایرانی زیاد شد، طبقه کارگر به طبقه نیرومندی مبدل گردید و آگاهی سیاسی و فعالیت آن‌ها افزایش یافت. بر نقش طبقه کارگر در مبارزات ملی و جنبش دموکراتیک ایرانیان افزوده شد. (ایوانف، ۱۳۵۶: ۸۹) به این ترتیب رشد صنعت و فعالیت‌های زیر بنایی در این دوره سبب افزایش تعداد کارگران و متمرکز شدن بیشتر آنان نسبت به گذشته شد. در نتیجه آن کارگر صنعتی هر چند کوچک در ایران شکل گرفت و میزان آگاهی کارگر ایرانی نسبت به قبل بیشتر شد. در مقابل، فعالیت‌های اقتصادی دولت از تأثیرات متفاوت و ناهمگون برخوردار بود و در این دوره تأثیرات چندگانه‌ای بر طبقه فرودست گذاشت.

### کارگران راه‌سازی

احداث مؤسسات صنعتی و ساختن راه‌های شوسه و راه آهن و کلیه اقدامات سیاسی و اقتصادی که در سال‌های حکومت رضاشاه تعقیب می‌شد، همه اینها، دگرگونی



قابل ملاحظه‌ای در ساختار طبقاتی، سیاسی و اجتماعی جامعه ایران به وجود آورد. (ایوانف، ۱۳۵۶: ۸۹) بین سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ ساختار اجتماعی ایران به نحو چشمگیری تغییر کرد و مشاغل جدید و مهاجرت کارگران به محل‌های تازه الگوهای زندگی کهن را دگرگون ساخت. (آوری، ۱۳۸۸: ۳۳/۷) خدمت نظام وظیفه، ایجاد کارخانه‌ها و طرح پر دامنه‌ی راه آهن، موجب ازدیاد سریع جمعیت شهری شد به شکلی که در فاصله سال‌های ۱۳۱۹-۱۳۱۴ رشدی معادل ۲/۳ درصد داشته، در حالی که رشد بخش روستایی طی همان مدت تنها ۱/۳ درصد بوده است. (فوران، ۱۳۷۷: ۳۴۳) رشد صنایع و احداث کارخانه‌های بزرگ موجب افزایش چشمگیر تعداد کارگران شد. طبقه کارگر غیر سنتی در دهه ۱۳۱۰ رشد نمایانی داشت و بنا به برآوردهای مختلف تعدادش ۱۷۰ هزار تا ۲۶۰ هزار نفر بود. از جمله بخش‌های کارگری قابل توجه که کارگران فعالیت داشتند، راه آهن و حمل و نقل بودند. (همان: ۳۵۷)

روند نوسازی در ساختار اجتماعی - اقتصادی ایران مستلزم گسترش شبکه ارتباطی مناسبی بود که حمل و نقل را در اقصی نقاط کشور میسر کند. راه آهن سرتاسری ایران بیش از سی هزار نفر کارگر را به کار مشغول ساخته بود. (کامبخش، بی‌تا: ۴۷) در سال ۱۳۱۸ راه‌سازی ۲۰۰۰۰۰ نفر را مشغول کار ساخت. (دیگار و دیگران، ۱۳۷۸: ۹۶) در راه آهن بسیاری از کارمندان و کارگران به عنوان پیمانکار و بسیاری نیز به عنوان کارگر ساده روزمزد کار می‌کردند و فقط نیروهای متخصص آن حقوق ماهیانه دریافت می‌کردند. دستمزد کارگران غیر متخصص از روزی ۲/۵ تا ۳ قران تجاوز نمی‌کرد. (عبداله یف، ۱۳۵۹: ۷۷) طبق گفته علی منصور (منصورالملک) - وزیر کشور و سپس وزیر راه دوره رضاشاه - چه در قسمت راه‌های شوسه و چه در قسمت راه آهن تصور می‌شد که پیشرفت عملیات تنها بستگی به جدیت

متصدیان و فشار به کارکنان دارد. به همین منظور بود که غالباً افسران ارتش را به وزارت راه منصوب می‌کردند و آن‌ها در ابراز جدیت و سخت‌گیری کوتاهی نمی‌کردند، مهندس رضاقلی سپاهی در ارتباط با بخش‌هایی از راه‌سازی که بر عهده وی بود، بیان می‌کند:

«در راه چالوس به سال ۱۳۱۱ سرتیپ ناصرالدوله کفیل وزارت طرق که برای سرکشی می‌آمد، بی مقدمه می‌ایستاد و بهترین استادکاران را با شلاق دستی خود می‌زد». (منصور، ۱۳۴۱: ۲۳۳)

درواقع گماشتن نیروهای نظامی بر منصب‌های غیر نظامی باعث نفوذ تفکر نظامی‌گری بر قسمت‌های مختلف شد. طبق این نوشته تصور این نیروها از کارگران اغلب به صورت برده بود تا کارگر مزدبگیر و زورگویی و قائل نشدن حقوق اجتماعی برای کارگران امری طبیعی می‌دانستند.

با وجود اینکه دستمزد کارگران بسیار پایین بود، اما همین دستمزد ناچیز، سروقت به کارگر پرداخت نمی‌شد و کارگران مجبور می‌شدند از کسبه و اهل محل برای گذران روزانه زندگی قرض نمایند و چون به صورت نسبه مصرف روزانه را خرید می‌کردند گرانتر به کارگر فروخته می‌شد و کارگران مقروض باقی می‌ماندند. برای مثال در طی نامه‌ای که گروهی از کارگران راه شیراز در تاریخ ۱۷ آبان ۱۳۰۹ به مجلس شورای ملی ارسال کرده بودند، خواستار اعاده حق و گرفتن دستمزد هفت، هشت ماه قبل در اسفند ۱۳۰۸ بودند و اینکه این دیرکرد در دستمزد، مشکلات فراوانی برای کارگران ایجاد می‌کرد. یک نمونه دیگر از این موارد مربوط به کارگران راه‌سازی است که در اداره راه یزد کار می‌کردند و سپس در ساختمان راه شهر بابک کرمان مشغول کار بودند. آن‌ها نیز با وجود داشتن زن و بچه پس از مدت زیادی دستمزد خود را نگرفته بودند، لذا سخت تنگدست و نیازمند به حقوق معوقه





خود بودند، از این رو در تاریخ ۱۹ مهر ۱۳۱۴ به مجلس شورای ملی عرض حال نوشته و تقاضای مساعدت کرده بودند. (کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، ش. بازیابی: ۱۳۴/۲۳/۱/۱۹۳ ج ۷ و ۹/۸۳/۱۸/۱/۷۶)

### اقتصاد کشاورزی

کشاورزی ایران در دهه ۱۳۱۰ اساساً برای تأمین معیشت جمعیت و رشد کافی بود، اما بهبود چندانی در کیفیت امر مشاهده نمی‌شد. (فوران، ۱۳۷۷: ۳۴۵) در مقایسه با صنعت و نفت، سهم بخش کشاورزی در تولید ناخالص ملی مدام در حال تنزل بود و از ۹۰-۸۰ درصد در سال ۱۲۷۹ هـ.ش به حدود ۵۰ درصد در فاصله سال‌های ۱۳۲۹-۱۳۰۵ رسید. (باریر، ۱۳۶۳: ۱۸۹) رضاشاه با وجود اینکه با برخی از خان‌ها و سردارها به ستیز پرداخت، اما این برخوردها تغییری در وضع مالکیت آن‌ها بر زمین و به طور کلی مناسبات کهن ارباب رعیتی ایجاد نکرد. (رزاقی، ۱۳۷۶: ۱۹) اعطای اعتبارات و سهم کردن سرمایه‌های صنعتی و تجاری در بهره برداری اراضی کشاورزی، سهم کردن مالکان بزرگ در واحدهای صنعتی و تضمین منابع مشترک سرمایه‌های صنعتی، تجاری و کشاورزی باعث اشتراک منافع تجار و بزرگ مالکان شد و در نتیجه آن، روابط ارباب-رعیتی همچنان در صنایع جدید تداوم یافت و به گونه‌ای حق ارباب بودن و به کارگران به دید رعیت نگاه کردن همچنان در صنایع تداوم پیدا کرد. همچنین با فروش اراضی به تجار و تا حدودی قطع نشدن روابط ارباب-رعیتی در کارگاه‌ها و کارخانه‌های صنعتی سبب شد که با وجود تمرکز یافتن کارگرها و بالا رفتن سطح آگاهی آنان، از لحاظ ساعات کار فشار زیادی را تحمل کنند و در سطح نازلی قرار گیرند. (همان: ۱۹)

برای پیشرفت کشاورزی، دولت اصلاحاتی به عمل آورد. البته باید توجه داشت که این اهتمام و اقدامات اصلاحی دولت متوجه محصولات بود که در بخش صنایع،

ضرورت داشت. (آهنگران، ۱۳۸۰: ۸۷) در دهه ۱۳۱۰ از میان گام‌های بزرگی که در این زمان دولت برداشت و به طور مستقیم یا غیر مستقیم ساختمان کشاورزی کشور را تحت تاثیر قرار داد، تأسیس شرکت‌های انحصاری و حق انحصاری معامله محصولات عمده کشاورزی مانند غله، پنبه، تریاک، چای، قند و شکر، ابریشم و کتیرا در اختیار دولت در آمد. تشکیل چنین شرکت‌هایی موجب تثبیت قیمت بعضی محصولات کشاورزی و ایجاد بازار دائمی برای آن‌ها گردید. انجام این کار در تثبیت و بالا رفتن درآمد مالکین، که محصولات کشاورزی اضافی را در تصرف خود داشتند، بی تأثیر نبود. (سوداگر، ۱۳۵۷: ۱۳۶)

#### انحصارات

دخالت در امور تجارتي و اعمال حق انحصار دولتي بر کالاهای وارداتی و صادراتی از وجوه عمده سیاست اقتصادی دولت در این مرحله بود. (سوداگر، ۱۳۵۷: ۲۴۱) اولین مرحله که انحصار کالا در دست دولت قرار گرفت، انحصار قند و شکر بود که دولت برای هر یک من قند و شکر (سه کیلو) ۵ ریال حق انحصار می‌گرفت. در آن موقع قیمت قند و شکر در حدود منی ده قران بود و طبق قانون انحصار قند و شکر علاوه بر گمرک ورودی تقریباً صدی پنج هم حق انحصار می‌گرفت که از این ممر عایداتی جهت ساختمان راه آهن تامین شود. (مکی، ۱۳۸۰: ۱۷۱/۵)

برقراری انحصارات دولتی در اوایل دهه ۱۳۱۰ به ویژه در مورد پنبه، قند و شکر درآمد قابل ملاحظه‌ای را عاید دولت کرد. درآمد قند و شکر و چای همراه حقوق گمرکی، درآمد دخانیات، پنبه و تریاک از طریق بنگاه‌های دولتی و درآمد فرش و بعضی محصولات دیگر به وسیله موسسات خصوصی مجاز جمع‌آوری می‌گردید. درآمد حاصل از این منابع در سال‌های ۱۳۱۶ و ۱۳۲۸ به ترتیب ۴۰۰ میلیون ریال



و دو میلیارد ریال بود. (باری یر، ۱۳۶۳: ۱۱۲) البته گسترش انحصارات به تجارت خارجی محدود نمی‌گردید، دولت هر ساله دایره انحصارات دولتی را گسترش می‌داد. (خلیلی خو، ۱۳۷۲: ۱۸۷) دولت انحصار ورود و خروج چند قلم کالاهای عمده را به شرکت‌هایی که به همین منظور تأسیس کرده بود، اختصاص داد. در این ارتباط می‌توان به شرکت‌هایی مانند صادرات تریاک، شرکت سهامی نوغان، شرکت سهامی قماش، کبریت، پنبه، برنج، پوست و پشم و دخانیات اشاره کرد. (سوداگر، ۱۳۵۷: ۲۴۲)

قبل از انحصار در آمدن دخانیات، زارعین توتون- تنباکو و توتون چپق در فروش کالاهای خود اختیار کامل داشتند. با انحصار آن بوسیله دولت، تولیدکنندگان توتون و سیگار و تنباکو و توتون چپق مجبور بودند که کالاهای خود را به اداره دخانیات به فروش برسانند. اداره مزبور هم انواع آن را به قیمت ثابت می‌خرید و به قیمت ثابتی هم توزیع می‌کرد که خود عایدات قابل توجهی برای دولت داشت. (مکی، ۱۳۸۰: ۱۷۱/۵-۱۷۲)

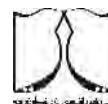
این انحصارات با وجود داشتن عایدات قابل توجه برای تأمین مخارج فعالیت‌های زیربنایی و صنعتی دولت، سبب شد که فروشندگان و تولیدکنندگان داخلی ضرر کنند و همچنین به طور غیرمستقیم بر توده مردم و قدرت خرید آن‌ها بویژه بر وضعیت معیشتی کارگران تأثیر منفی بگذارد، از جمله انحصار کبریت و دخانیات سبب تعطیلی کارخانه‌ها و تولیدات داخلی و به بیکاری کارگران انجامید.

### کارگران توتون و سیگار فروش

اطلاعات دقیق و متمرکزی از کارگران تمام کارخانه‌های توتون و سیگار کشور در دست نیست. به صورت نمونه در مشهد ۴۸ کارخانه توتون و سیگار وجود داشت. تعداد کارگران این کارخانه‌ها ۳۹۰ نفر بود (۲۳۰ مرد و ۱۶۰ کودک)،

بزرگترین کارخانه‌های توتون و سیگار مشهد ۷۲ کارگر داشت. مزد یک روز ۱۴- ۱۲ ساعته یک کارگر از ۳ تا ۸ قران بود. در این کارخانه‌ها بیشتر توتون ایران و مخصوصاً گیلان به مصرف می‌رسید. (احمدی، بی تا: ۲۹۰/۲)

قانون انحصارات دولتی در این دوره که باعث افزایش عایدات دولتی شد، بر کالاهایی مانند دخانیات اعمال می‌شد و در نتیجه آن تولیدکنندگان توتون و سیگار و تنباکو و توتون چپق مجبور بودند کالاهای خود را به اداره دخانیات بفروشند و اداره مزبور انواع مختلف این کالاها را به قیمت ثابتی خرید و فروش می‌کرد. در نتیجه انحصار دولتی با وجود داشتن عایدات قابل ملاحظه‌ای برای دولت، به زیان تولید کنندگان و کارگرانی که در این کارخانه‌ها کار می‌کردند بود. طبق نامه‌ای که کارگران دخانیات و توتون گیلان به تاریخ ۲۵ فروردین ۱۳۰۸ برای نمایندگان مجلس ملی نوشته‌اند و همچنین نامه شاگرد سیگاری‌های بندر پهلوی در ۲۸ فروردین ۱۳۰۸ که حاکی از بسته شدن اداره‌ها و قسمت‌هایی که با دخانیات مرتبط بودند، سخن رفته است. در این نامه همچنین به بیکاری کارگران و نداشتن هیچ گونه منبع درآمدی برای امرار معاش و پریشانی احوال خانواده‌های آنان اشاره شده است. این نامه‌ها نشان می‌دهد که این اقدام دولت به طور غیرمستقیم تأثیر منفی بر وضعیت کارگران گذاشت و باعث بیکاری آن‌ها و از دست دادن منبع درآمدشان شد. آن‌ها در این نامه‌ها از نداشتن راه دومی برای کسب درآمد و امرار معاش سخن گفته‌اند. (کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، ش.بازیابی:



## نتیجه گیری

انجام اصلاحات زیربنایی و توسعه زیر ساخت‌ها، ساخت راه‌ها و احداث راه آهن و سایر مقوله‌هایی که برای شروع رشد صنعتی کشور لازم بود سبب رشد سرمایه داری و توسعه صنعتی در کشور شد. سهم اعظمی از هزینه ساختن جاده‌های زمینی از طریق وضع مالیات روی کالاهای مصرفی همگانی تامین می‌شد و این خود از لحاظ اقتصادی فشار زیادی بر توده مردم بخصوص کارگران وارد کرد. رشد صنایع و احداث کارخانه‌های بزرگ موجب افزایش چشمگیر تعداد کارگران شد، طبقه کارگر صنعتی شکل گرفت و بیشتر کارگاه‌های کوچک به کارگاه‌های بزرگتری تبدیل شدند. از نظر تحولی که در وضع طبقه کارگر به وجود آمد تنها رشد عددی کارگران نبود؛ بلکه شکل گیری صنایع نوین موجب نوعی تمرکز گردید و طبقه کارگر به طبقه نیرومندی مبدل گردید. از نتایج بلند مدت این اقدام افزایش آگاهی سیاسی و فعالیت آنان در زمینه مبارزات ملی و جنبش دموکراتیک بود.

در این دوره دولت در قسمت راه سازی و راه آهن تصور می‌کرد که پیشرفت عملیات بستگی به فشار بر کارکنان دارد از این رو با گماردن افسران ارتش به وزارت راه، روش سختگیری و جدیت را در پیش گرفتند. در واقع با گماشتن نیروهای نظامی بر منصب‌های غیر نظامی باعث نفوذ تفکر نظامی گری بر قسمت‌های مختلف شدند. تصور این نیروها از کارگران اغلب به صورت برده بود تا کارگر مزدبگیر. لذا زورگویی و قائل نشدن حقوق اجتماعی برای کارگران امری عادی قلمداد می‌شد. دستمزد کارگران بسیار پایین بود و این دستمزد کم نیز با توجه به نامه‌هایی که کارگران به مجلس شورای ملی فرستاده اند از آن حکایت دارد که سروقت به دست آن‌ها نمی‌رسید.

به رغم اینکه اقدامات دولت در جهت تمرکز گرایی و توسعه اقتصادی- اجتماعی پیش می‌رفت، اما در عمل تاثیرات متفاوتی بر روی اقشار جامعه بخصوص کارگران گذاشت. برای تشویق و حمایت از صنایع، اداره‌ها و وزارتخانه‌های متفاوتی به وجود آمد و دولت خود برای پیشرفت پیش قدم شد. دخالت در امور تجاری و اعمال حق انحصار دولتی بر کالاهای وارداتی و صادراتی از وجوه عمده سیاست اقتصادی در این مرحله بود. انحصارات دولتی در اوایل ۱۳۱۰ به ویژه در مورد پنبه، قند و شکر و چای، دخانیات و توتون و تریاک درآمد قابل ملاحظه‌ای را عاید دولت کرد. این انحصارات با وجود داشتن عایدات قابل توجه برای تامین مخارج فعالیت‌های زیربنایی و صنعتی سبب شد که فروشندگان و تولیدکنندگان داخلی ضرر کنند و عده زیادی از کارگران این بخش‌ها از جمله کارگران توتون و سیگار فروش بیکار شوند و وضعیت آن‌ها از لحاظ معیشتی تنزل یافت و از میزان قدرت خرید آن‌ها کاسته شد. نوپا بودن صنعت و توجه بیش از حد به زیرساخت‌ها و توسعه، از توجه به وضعیت حقوق کارگران می‌کاست و موجب شد که کارگران در وضعیت مطلوبی نباشند.



## منابع

## اسناد:

کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، «نامه کارگران توتون و دخانیات گیلان به مجلس شورای ملی»، ش بازیابی: ۸۰ / ۱ / ۲۱ / ۱۲۵ / ۷، ۲۵ فروردین ۱۳۰۸.

کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، «نامه شاگرد سیگاری های بندر پهلوی به مجلس شورای ملی»، ش بازیابی: ۲۰۳ / ۱ / ۱۹ / ۱۸۴ / ۱۴، ۲۸ فروردین ۱۳۰۸.

کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، «نامه کارگران شهر بابک به مجلس شورای ملی»، ش بازیابی ۱۹۳ / ۱ / ۲۳ / ۱۳۴ / ۷ ج.

کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، «نامه کارگران شیراز به مجلس شورای ملی»، ش بازیابی ۱۷۶ / ۱ / ۱۸ / ۸۳ / ۹.

## روزنامه

روزنامه اطلاعات، چهارم، ش ۸۱۶، ۳۰ تیر ۱۳۰۸.

## کتاب

آبراهامیان، یرواند (۱۳۸۹). ایران بین دو انقلاب، ترجمه احمد گل محمدی و محمد ابراهیم فتاحی، تهران: نی، چ ۱۶.

آبراهامیان، یرواند (۱۳۹۰). تاریخ ایران مدرن، ترجمه محمد ابراهیم فتاحی، تهران: نی، چ ۶.

کدی، نیکی آر (۱۳۹۰). ریشه‌های انقلاب ایران، ترجمه عبدالرحیم گواهی، تهران: علم، چ ۲.

آهنگران، محمد رسول (۱۳۸۰). اصلاحات اقتصادی رضاخان و تاثیر عوامل خارجی، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.

احمدی، حمید، (بی تا). ستاره سرخ (ارگان مرکزی فرقه کمونیست ایران، اسناد و پژوهش‌های تاریخی سازمان‌های سوسیالیستی و کمونیستی در ایران)، ج ۲، بی جا: باران.

ایوانف، م، (۱۳۵۶). تاریخ نوین ایران، ترجمه هوشنگ تیزابی و حسن قائم پناه، بی جا: بی نا.

آوری، پیتر، (۱۳۸۸). تاریخ ایران دوره پهلوی (از رضاشاه تا انقلاب اسلامی از مجموعه تاریخ ایران کمبریج)، دفتر دوم از جلد هفتم، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران: جامی.

باری یر. ج (۱۳۶۳). اقتصاد ایران (۱۳۴۹-۱۳۷۹م)، تهران: مرکز تحقیقات تخصصی حسابداری و حسابرسی.

پورشافعی، مجید (۱۳۸۵). اقتصاد کوچه (گزارش پول ملی ایران، هزینه‌های زندگی و دستمزدها در دو سده گذشته ۱۳۵۷-۱۱۵۷)، تهران: گام نو.

خلیلی خو، محمدرضا، (۱۳۷۲). توسعه و نوسازی ایران در دوره رضاشاه، تهران: جهاد دانشگاهی شهید بهشتی.

حجازی، محمد (۱۳۳۸). میهن ما، بی جا: بی نا.

دیگار، ژان پیر، برنار هورکاد و یان ریشار (۱۳۷۸). ایران در قرن بیستم (بررسی اوضاع سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در یکصدسال اخیر)، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: البرز، چ ۲.





- رزاقی، ابراهیم (۱۳۷۶). آشنایی با اقتصاد ایران، تهران: نی.
- سوداگر، محمد (۱۳۵۷). رشد روابط سرمایه‌داری در ایران (مرحله انتقالی ۱۳۴۰-۱۳۰۴ هـ.ش)، تهران: پازند.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲). تاریخ اقتصادی ایران قاجاریه ۱۳۳۲-۱۲۱۵ هـ.ق، ترجمه یعقوب آژند، تهران: گستره، چ ۳.
- فوران، جان (۱۳۷۷). مقاومت شکننده (تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سال‌های پس از انقلاب اسلامی)، ترجمه احمد تدین، تهران: رسا، چ ۱۲.
- قلفی، محمدوحید (۱۳۷۹). مجلس و نوسازی در ایران (۱۳۱۱-۱۳۰۲)، تهران: نی.
- کامبخش، عبدالصمد (بی تا). نظری به جنبش کارگری در ایران، بی جا، بی نا.
- کاتوزیان، محمدعلی همایون (۱۳۷۲). اقتصاد سیاسی ایران (از مشروطه تا پایان سلسله پهلوی)، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران: مرکز، چ ۲.
- مکی، حسین، (۱۳۸۰). تاریخ بیست ساله ایران، ج ۵، تهران: علمی، چ ۶.
- منصور، علی (منصورالملک) (۱۳۴۱). «راه و راه سازی در ایران»، سالنامه دنیا، شماره ۱۸.