

تأثیر عملیاتی شدن پیمان سه جانبه بر کارکرد راه‌های ریلی و شوسه در ایران*

مرجان برهانی^۱ / کریم سلیمانی^۲

چکیده

با هجوم نیروهای آمریکا، انگلیس، و شوروی در شهریور ۱۳۲۰ (سپتامبر ۱۹۴۱ م) و فرو ریختن حکومت پهلوی اول، ایران به اشغال متفقین درآمد. حضور تحمیلی نیروهای متفقین در کشور، تبعات مختلفی در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی، و اجتماعی در پی داشت و علاوه بر این که از لحاظ روانی و ذهنی، موجب نارضایتی‌های مردمی می‌شد، آثار عملی خود را نیز در امور عینی جامعه بر جا می‌نهاد. در این تحقیق، تسلط این دولت‌های خارجی بر راه‌های ریلی و شوسه ایران، به عنوان نمونه‌ای از این آثار عینی، مورد ارزیابی و پژوهش قرار گرفته است. مقاله حاضر با روش توصیفی - تحلیلی و با به کارگیری اسناد آرشیوی، در پی یافتن پاسخ به این پرسش است که پیامدهای انعقاد پیمان سه جانبه بر راه‌های ریلی و شوسه ایران چه بود؟ بر اساس یافته‌های پژوهش، متفقین برای استفاده از راه‌های ایران، به تنظیم قراردادی با این کشور مبادرت نمودند که زمینه دخالت مستقیم این دولت‌ها را در امور راهداری ایران فراهم کرد و این تسلط موجب کاهش درآمدها و زیان مالی دولت ایران، افزایش فساد در سیستم اداری راهداری ایران، استهلاك لوکوموتیوهای خطوط ریلی و ساختمان‌های اداری، تضییع حقوق کارکنان وزارت راه، و اخلاف در روند رسیدگی به امور مردم گردید. واژگان کلیدی: ایران، راه‌آهن، جنگ جهانی دوم، متفقین، رضا شاه، محمد رضا شاه.

Operational Impact on the Function of the Tripartite Pact of Rail and Road Transports of Iran

Marjan Borhani³ / Karim Soleimany⁴

Abstract

After USA, Britain, and the Soviet Union invasion in September 1941 and the fall of the first Pahlavi, Iran was occupied by the Allied Powers. Their imposed presence in the country had various economic, social and political consequences. Apart from public psychological and mental discontent, the invasion had its operational impact on objective issues of the society. Authoritative dominance of foreign governments on rail and road transports as an instance of such objective effects has been studied and evaluated. Through utilization of descriptive and analytical method and archival documents, the current paper tries to answer the following question, "What are the consequences of the tripartite pact on rail and road transports of Iran?" According to our findings, in order to use Iranian transport, the Allied Powers adopted an agreement with Iran, which led to their direct interference in the transport system of Iran. Their authority caused reduction in income and financial losses for Iranian government, corruption in the administrative system of road transport, depreciation of locomotives in railways and official buildings, violating the right of road ministry staffs and disruption in resolution of problems.

Key words: Iran, Railway, World War II, The Allied Powers, Reza Shah, Mohammad Reza Shah.

۱. دانشجوی دکتری ایران اسلامی دانشگاه شهید بهشتی. *تاریخ دریافت ۱۳۹۳/۶/۱۵ تاریخ پذیرش ۱۳۹۳/۹/۲۵

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید بهشتی.

3. PhD Student, Department of History, Shahid Beheshti University, E-mail: marjan.borhani62@gmail.com

4. Associate Professor, Department of History, Shahid Beheshti University, G.C., E-mail: soleimanyk@gmail.com

مقدمه

در طی سال‌های جنگ دوم جهانی ۱۳۱۸-۱۳۲۴ (۱۹۳۹-۱۹۴۵ م.) منابع و امکانات ایران شامل نفت، کارخانجات، گمرک، تولیدات کشاورزی، نیروی انسانی، سیستم حمل و نقل از جمله راه‌های ریلی و شوسه ایران، در اختیار متفقین قرار گرفت،^۵ که این امر اثرات زیانباری را بر دولت و ملت ایران تحمیل کرد. هدف پژوهش حاضر، بررسی پیامدهای اشغال ایران و انعقاد پیمان سه جانبه بر راه‌های ریلی و شوسه ایران می‌باشد که برای شناخت دقیق و درست وضعیت این کشور در دوران اشغال از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. آن‌چه در زمینه منابع تحقیق قابل ذکر است این‌که خاطرات، اسناد، تحقیقات، و مقالاتی درباره وضعیت راه آهن ایران در جنگ جهانی دوم تالیف شده است. اما نکته مهم این است که شمار زیادی از اسناد تاریخ معاصر ایران و از جمله اسناد مربوط به اشغال ایران و تبعات آن بر خطوط حمل و نقل، تاکنون منتشر نشده است. بدین لحاظ در این پژوهش، از اسناد موجود در آرشیو وزارت امور خارجه ایران و سازمان اسناد ملی ایران استفاده گردیده و اطلاعات مفیدی در مورد تحمیل قرارداد استفاده از خطوط حمل و نقل بر ایران،^۶ زیان مالی و خسارات وارده بر راه‌آهن و راه‌های ایران،^۷ افزایش فساد و اختلال در کار،^۸ تضییع حقوق کارکنان،^۹ و فرسودگی وسایل نقلیه راه‌آهن و راهداری ایران،^{۱۰} ارائه گردیده است.

این مقاله به دنبال پاسخ‌گویی به این سئوالات است: اثرات پیمان سه جانبه، که در اثر اشغال ناشی از جنگ جهانی دوم به ایران تحمیل گردید، بر راه‌های ریلی و شوسه ایران چگونه بوده است؟ اهمیت این راه‌ها برای دولت‌های متفق چه بود؟ دولت ایران با چه شرایطی اجازه استفاده از راه‌های خود را به متفقین داد و آیا این شرایط تأمین‌کننده منافع ایران بود؟ در این پژوهش، کوشش بر این است که به استناد اسناد و توصیف و تحلیل داده‌های تاریخی، پاسخ مستدل و روشنی برای سئوالات مذکور ارائه گردد.

۵. صفاءالدین تبرائیان، *ایران در اشغال متفقین: مجموعه اسناد و مدارک سال ۱۳۱۸ تا ۱۳۲۱*، (تهران: دیبا، ۱۳۷۱)، ص ۴۸۸-۵۰۸. (سند شماره ۳۲۷ نامه مفصل عبدالحسین هژیر وزیر راه به وزیر امور خارجه انگلیس که در آن به مشکلات ایران پرداخته است. این نامه چند ضمیمه دارد که در ضمیمه چهارم آن به وضع قشون، مالیه، راه آهن، راه شوسه، وسایل نقلیه، تجارت خارجی، فلاحه، صنایع و معادن، ارزاق و... ایران قبل و بعد از جنگ پرداخته است).

۶. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳، سند ۱۵۰-۱۵۴.

۷. همان، سند ۱۵۲.

۸. همان، سند ۱۵۰.

۹. همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۸، پرونده ۲۹، سند ۵۰.

۱۰. سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۱۳۶۱۹-۲۴۰۰، محل در آرشیو ۵۰۱، ص ۳۵.

احداث راه‌آهن سراسری در ایران همواره یکی از آرزوهای بزرگ و ملی محسوب می‌گردید و با این که در حدود نیم قرن کوشش‌هایی از طرف اولیای امور در انجام این امر خطیر به عمل آمد، لیکن تحقق این آرزو مدت‌ها به تعویق افتاد. در ژانویه ۱۸۷۲م / ذیقعد ۱۲۸۹ق، امتیاز انحصاری احداث راه‌آهن سراسری ایران به بارون ژولیوس دو رویتر، برای مدت هفتادسال داده شد. لیکن مخالفت‌هایی که با این امتیاز شد، ناصرالدین شاه را به لغو آن ناگزیر ساخت.^{۱۱} دو سال بعد مذاکرات اعطای امتیاز راه‌آهن جلفا به تبریز به فالکن هاگن روسی به علت مخالفت انگلستان نیمه کاره ماند و به سامان نرسید.^{۱۲} پس از آن تا پایان حکومت قاجاریه رقابت روسیه و انگلستان مانع پیش روی راه‌آهن ایران گردید و این امر برای مدت بیست سال موقوف نگاه داشته شد. با انقراض این حکومت و کم شدن نفوذ روس‌ها و به تبع آن افزایش قدرت حکومت مرکزی، ساخت راه‌آهن ایران وارد مرحله عمل شد.^{۱۳} در اول اسفند ۱۳۰۵ شمسی، مخبرالسلطنه هدایت نخست وزیر وقت، پیشنهاد راه‌آهن را به مجلس برد، در چهارم اسفند آن را به تصویب مجلس رساند، و ساخت راه‌آهن به طور رسمی آغاز گردید. با پایان یافتن عملیات ابتدایی مساحی و نقشه برداری در مهرماه ۱۳۰۶ رضاشاه کلنگ ساختمان را به زمین زد. در ۳۰ فروردین ۱۳۰۷ دو کمپانی امریکایی و آلمانی که متحدا سندیکایی تشکیل داده بودند، توجه دولت ایران را به خود جلب نمودند و دولت ایران قراردادی با سندیکای مزبور منعقد ساخت و بدین ترتیب ساختن راه‌آهن در شمال توسط آلمان‌ها و در جنوب توسط امریکایی‌ها آغاز گردید.^{۱۴} لیکن به دلیل این که کارهای سندیکا طبق برنامه پیشرفت کار نبود متحل گردید. از آن پس، دولت ساختمان راه‌آهن را خود به دست گرفت و با کمک مهندسان سوئدی در شمال و امریکایی در جنوب کار را ادامه داد. سوئدی‌ها در مدت دو سال، قسمتی از خط شاهی تا ۲۸۵ کیلومتر را آماده عملیات خاکی کردند و در جنوب هم امریکایی‌ها کارهای ناتمام سندیکای سابق را به پایان رساندند.^{۱۵} در اول خرداد ۱۳۱۲ شمسی ساختمان راه‌آهن به کنسرسیوم

۱۱. سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۸۰/۳۵۲۶، مرکز نگهداری: آرشیو ملی ایران، ص ۷۰.

۱۲. منوچهر احتشامی، *راه آهن در ایران* (تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۲)، ص ۷۱. همچنین، نک: محمد علی جمالزاده، *گنج شایگان* (تهران: سخن، ۱۳۸۴)، ص ۸۸-۸۹.

۱۳. حسین محبوبی اردکانی، *تاریخچه موسسات تمدنی جدید در ایران*، جلد ۲ (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۷) ص ۳۴۱. برای آگاهی بیشتر نک: *رساله راه آهن سراسری ایران ۱۳۱۷-۱۳۰۷* که به مناسبت افتتاح راه آهن سراسری ایران به نقل از کرزن انتشار یافته است. ص ۲۶.

۱۴. همان، ص ۳۴۲-۳۵۰. همچنین، نک: مهدیقلی هدایت، *خاطرات و خطرات*، ج (تهران: زوار، ۱۳۸۵)، ص ۴۷۴.

۱۵. احتشامی، ص ۷۷.

کامپساکس که شرکتی دانمارکی بود، واگذار شد. علاوه بر آن بیش از چهل^{۱۶} شرکت اروپایی و ایرانی در ساخت آن شرکت کردند و کارها را به مناقصه انجام دادند، که سرانجام در نتیجه این عملیات راه‌آهن سراسری ایران به پایان رسید.^{۱۷} در ۴ شهریور ۱۳۱۷ شمسی، رضا شاه در ایستگاه سفید چشمه که بعدها به ایستگاه فوزیه معروف گردید، آخرین پیچ و مهره خط آهن سراسری ایران را محکم نمود و نخستین قطار که از بندر شاهپور^{۱۸} حرکت نموده بود به طرف پایتخت رهسپار گردید و بدین وسیله ساخت راه‌آهن سراسری کشور خاتمه یافت و آماده بهره برداری گردید.^{۱۹} احداث راه‌آهن ایران از جمله پیشرفت‌هایی است که حکومت پهلوی اول، در طی یازده سال تلاش به دست آورد، پیشرفتی که طی آن دریای مازندران به خلیج فارس و بنادر شمال به جنوب پیوند داده شد.^{۲۰} طول این خط آهن ۱۳۹۴ کیلومتر بود و تقریباً یک هفدهم آن از تونل‌های متعددی تشکیل می‌یافت که از میان گردنه‌های مرتفع عبور کرده و به پرتگاه‌هایی با ارتفاع ۷۰۰۰ متر می‌رسید. «برای ساخت این راه‌آهن که برای هر مایل آن بیش از ۳۵۰۰۰ هزار لیبره» هزینه شد، شصت هزار کارگر به مدت چندین سال مشغول عملیات آن بودند.^{۲۱} راه‌آهن ایران به‌طور کلی در برگیرنده راه‌آهن سراسری ممتد از بندر شاهپورتا بندر شاه^{۲۲} در جنوب و شمال ایران، راه‌آهن تهران، زنجان و میانه، راه‌آهن تبریز - جلفا، راه‌آهن تهران - بندر شاهپور، راه‌آهن تهران - شهر ری، راه‌آهن زاهدان - میر جاوه، و راه‌آهن اهواز - خرمشهر بود^{۲۳} که هر یک از این خطوط آهن با تقدم و تأخر زمانی در طی این سال‌ها ساخته شد. علاوه بر این، در مراسم افتتاحیه خط آهن سراسری شمال به جنوب، دستور ساخت خط آهن تهران به آذربایجان داده شد.^{۲۴} مقارن با آغاز جنگ جهانی دوم، کلیه این خطوط در ایران به بهره برداری رسیده بود و مورد استفاده متفقین قرار گرفت.

به دنبال حمله آلمان به لهستان در شهریور ۱۳۱۸ (اگوست ۱۹۳۹م) و متعاقب آن حمله آلمان

۱۶. احتشامی، ص ۷۸.

۱۷. تیراثیان، ص ۱۵۵.

۱۸. این بندر پس از انقلاب اسلامی به «بندر امام خمینی» تغییر نام داده شد.

۱۹. محبوبی اردکانی، ص ۳۵۶. نک: راه آهن سراسری ایران، لرد کرزن، ص ۱۵۷.

۲۰. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۱۹، کارتن ۲۵، پرونده ۱۴، سند ۱۳۴.

۲۱. همان، سال ۱۳۲۱، کارتن ۱۲، پرونده ۱۲۸، سند ۱۲.

۲۲. بندر ترکمن

۲۳. سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۰۱۵۸، محل در آرشیو ۷۰۸ص ۱۱، ص ۲.

۲۴. محبوبی اردکانی، ص ۳۵۶.

به انگلستان و فرانسه، دولت ایران در ۱۲ شهریور ۱۳۱۸ بی‌طرفی خود را اعلام کرد^{۲۵} و اعلامیه‌ای به این شرح صادر نمود: «در این موقع که متأسفانه نائره جنگ در اروپا مشتعل گردیده است، دولت شاهنشاهی ایران به موجب این بیانیه تصمیم خود را به اطلاع عموم می‌رساند که در این کارزار بیطرف مانده و بیطرفی خود را محفوظ خواهد داشت.»^{۲۶} اما به دلیل گستردگی مرز ایران با شوروی و درگیری این کشور با آلمان نازی و متحدین‌اش، این بی‌طرفی پایدار نماند. اتحاد جماهیر شوروی در ۵ تیر ماه ۱۳۳۰ (۲۶ ژوئن ۱۹۴۱م)، توجه دولت ایران را به خطری که آلمان‌ها در ایران تولید می‌کردند، معطوف ساخت. شوروی به شاه ایران اطلاع داد که در خصوص این که آلمان‌ها در صدد ایجاد کودتا در ایران هستند، مدارک و اطلاعات موثق در اختیار دارد. سپس به‌طور مفصل به تشریح این مسأله پرداخت که جاسوسان آلمان در زیر پرده خدمت خود در تجارتخانه‌های آلمانی، در حال حاضر از یک سو مشغول عملیات تحریک آمیز برای تشکیل گروه‌های مخرب در ایران و از سوی دیگر سرگرم فراهم نمودن شرایط برای ایجاد کودتایی در ایران می‌باشند و بدین ترتیب مسأله قطع فعالیت آلمان‌ها را در ایران مطرح نموده، خواستار اخراج آن‌ها از کشور گردید:^{۲۷}

وجود شمار قابل توجهی از آلمان‌ها در ایران که دارای خدمات مهمی هستند و دخالت عمده در زندگانی اقتصاد ملی و سازمان کشور دارند، مایه نگرانی متفکین می‌باشد. زیرا این دسته با فعالیت خصمانه خود در هر موقع ممکن است به وسیله ایجاد انقلاب منافع ایران و کشورهای همسایه را به خطر اندازند. به همین جهت دولتین لازم می‌دانند که در مدتی که از یک ماه تجاوز نکند دست کم هشتاد درصد کلیه آلمان‌های مقیم ایران از کشور خارج شوند...^{۲۸}

سفرای دو کشور در ۱۶ اگوست (۲۵ مرداد) مجدداً بر خواسته خود اصرار ورزیدند:^{۲۹} در ۱۶ اوت دولت شوروی و دولت بریتانیای کبیر باز در مقابل دولت ایران این مسأله را مطرح نمودند که برای قطع این فعالیت جاسوسان آلمان در ایران لازم است اقدامات فوری به عمل آید چون این فعالیت هم بر ضد مصالح ایران و همچنین بر ضد اتحاد شوروی و بریتانیای کبیر متوجهند و دوباره اصرار کردند که این آلمانی‌ها می‌بایست هرچه زودتر از حدود ایران تبعید شوند. لیکن مذاکراتی که میان دو طرف صورت گرفت، نافرجام ماند و متفکین به بهانه حضور

۲۵. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۱۸، کارتن ۱۶، پرونده ۳۵، ۲ سند ۳.

۲۶. همان، سال ۱۳۳۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳ سند ۵.

۲۷. همان، سال ۱۳۳۱، کارتن ۲۲، پرونده ۵۴، ۱ سند ۹.

۲۸. همان، سال ۱۳۳۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۴، سند ۱۷۸.

۲۹. همان، سال ۱۳۳۱، کارتن ۲۲، پرونده ۵۴، شماره سند ۹.

جاسوسان آلمانی در ایران،^{۳۰} در سوم شهریور ۱۳۲۰ (۲ اوت ۱۹۴۱ م.) از مرزهای زمینی، دریایی، و هوایی ایران را نادیده گرفتند و وارد کشور شدند.^{۳۱} در ارتباط با حمله متفقین به ایران، بررسی و تبیین تبعات آن، شناخت اهداف و دلایل حمله این دولت‌ها به ایران دارای اهمیت است. متفقین با هدف جلوگیری از هر گونه همکاری و کمک احتمالی ایران به آلمان نازی، کنترل ایران برای کاهش خطر احتمالی نسبت به هندوستان،^{۳۲} کمک نظامی و تدارکاتی به شوروی برای مقابله با ارتش آلمان،^{۳۳} مقابله با حمله احتمالی آلمان به ایران و خاورمیانه و به تبع آن جلوگیری از دسترسی این کشور به منابع نفتی خاورمیانه،^{۳۴} این کشور را اشغال کردند. سرکلارمونت اسکرین،^{۳۵} کنسول انگلیس در ایران که رضا شاه را به تبعید برد، در اشاره به اشغال ایران می‌نویسد: «اگر نفت ایران از دست ما می‌رفت لازم بود که در حدود ۳/۵ میلیون تن نفت از آمریکا بیاوریم و این کار به ۲۷۰ کشتی نفت‌کش اضافی احتیاج داشت که تأمین آن در واقع ۲۰ درصد قدرت ما را برای ادامه جنگ می‌کاست. شعار ما در این دوران این بود که ایران را به پل پیروزی تبدیل کنید.»^{۳۶}

با توجه به این که یکی از علل حمله متفقین به ایران ارسال کمک نظامی به روسیه و جلوگیری از شکست و سقوط این کشور بود، بررسی راه‌های مواصلاتی دیگر برای ارسال کمک تسلیحاتی به شوروی نشان می‌دهد که مسیر ایران بهترین راه برای این اهداف بود. در خصوص اهمیت راه‌های شوسه ایران، خبرنگار یونایتد پرس از بغداد، به نقل از یک مسئول امور حمل و نقل متفقین، اطلاع می‌دهد که راهی شبیه به راه شوسه برمه^{۳۷} در مناطق غربی ایران احداث شده که از طریق آن، کمک‌های جنگی از

۳۰. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۴، سند ۱۷۸.

31. *Iran Political Diaries*, Volume 11:1939-1942, General Editor: Dr. R. M. Burrell, Research Editor: Robert L. Jarman (Archive Edition 1997), p. 387.

۳۲. محمدرضا حافظ نیا، «نقش ژئواستراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم» فصلنامه تاریخ روابط خارجی، سال ۲، شماره ۹ (۱۳۸۰)، ص ۷۲-۶۱. نیز نک:

Nikolay A Kozbanov, "The Pretexts and Reasons for the Allied Invasion of Iran in 1941," *Journal of the International Society for Iranian Studies*, Volume 45, Number 4 (2012), p. 492.

33. *Iran political diaries*, volume 11:1939-1942, p. 375.

34. Nikolay A. Kozbanov, "The Pretexts and Reasons for the Allied Invasion of Iran in 1941," *Journal of the International Society for Iranian Studies*, Volume 45, Number 4, (2012), p. 492.

35. Sir klarмонт Skrine

۳۶. کلارمونت اسکرین، جنگ جهانی در ایران (خاطرات)، ترجمه غلامحسین صالح یار (تهران: نشر سلسله، ۱۳۶۳)، ص ۱۵۶.
 ۳۷. بورما (Burma) یا برمه، نام پیشین کشور میانمار بوده است که در قسمت جنوب شرق آسیا میان کشورهای تایلند، چین، و بنگلادش قرار دارد. امتیاز این راه این بود که دور از خطر بمباران دشمن قرار داشت و مهمات از طریق آن به کراچی، کوئته و از آن جا به وسیله راه آهن به بلوچستان بار می‌گردید. نک: کیانوش کیانی، ایران در بحران (بر پایه خلاصه اخبار شبانه رادیوهای خارجی)، (تهران: سازمان اسناد ملی، ۱۳۷۹)، ص ۱۲۹.

هندوستان به روسیه ارسال می‌شود. راه مزبور از مرز افغانستان، زاهدان، مشهد، و بنادر دریای مازندران عبور کرده و از آنجا به روسیه می‌رسد.^{۳۸} سایر مسیرها از جمله راه هند و افغانستان به آسیای میانه و خاک شوروی، به علت کوهستانی بودن و نبود امکانات لازم نمی‌توانست مورد استفاده قرار گیرد.^{۳۹} بنابراین، بهترین مسیر عبور برای متفقین راه ایران بود. سخنرانی چرچیل (نخست وزیر انگلستان) در خصوص راه ریلی ایران نیز بیانگر اهمیت این راه برای متفقین است: «برای ما فوق‌العاده اهمیت داشت که از راه ایران، خط ارتباطی درجه اول و مهمی با روسیه داشته باشیم. راه آهن سراسری ایران که به تازگی ساختمان آن به پایان رسیده بود، می‌توانست سریع‌ترین و کوتاه‌ترین راه را در دسترس ما برای کمک رسانی به روسیه مورد استفاده قرار دهد.»^{۴۰}

به هر حال احداث راه‌آهن ایران هرچند برای ملت ایران سود زیادی نداشت، اما در جنگ دوم جهانی این راه‌آهن به عنوان «پل پیروزی»^{۴۱} برای متفقین عمل کرد. به گواه اسناد، پس از اتمام عملیات راه آهن، مشاهده شد که ارزش اقتصادی آن با میزان کار و سرمایه‌ای که به مصرف رسیده بود، تناسبی نداشت، «دست بر قضا تمام این احتیاطات را نقش بر آب کرده و راه‌آهن که علامت تجرد ملی قرار داده بود، به انضمام طرق و راه‌های آهن دیگر، شاهراهی شده است که به وسیله آن مهمات و مواد جنگی انگلیسی و امریکایی به روسیه شوروی می‌رسید.»^{۴۲} با اشغال و تصاحب کلیه منابع و امکانات ایران، دول متفق یک قرارداد اتحادی را به ایران تحمیل نمودند که هدف عمده آن رسمیت بخشیدن و قانونی نشان دادن عملکرد خود در ایران بود و منافع چندانی برای ایران نداشت.

پیمان اتحاد سه جانبه

دولت‌های شوروی، انگلستان و ایران در ۹ بهمن ۱۳۲۰ (۲۹ ژانویه ۱۹۴۲ م.)، مبادرت به عقد و امضای پیمان دوستی و اتحاد سه جانبه نمودند.^{۴۳} این پیمان که در تهران منعقد گردید، دارای نه

۳۸. کیانوش کیانی، *ایران در بحران (بر پایه خلاصه اخبار شبانه رادیوهای خارجی)*، (تهران: سازمان اسناد ملی، ۱۳۷۹)، ص ۱۲۹.

۳۹. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارتن ۸، پرونده ۲۹، سند ۳.

۴۰. اسکرین، ص ۱۵۶.

۴۱. محمد خان ملک یزدی، *ارزش مساعی ایران در جنگ (تهران: بی‌نا، ۱۳۲۴)*، ص ۱۵۹.

۴۲. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارتن ۱۲، پرونده ۱۲۸، سند ۱۲.

۴۳. پیمان سه جانبه که بین دولت‌های انگلیس و شوروی و ایران منعقد شد، از طرف شوروی توسط آندره آندرویچ سمیرنوف سفیر کبیر فوق‌العاده جماهیر شوروی در ایران، از طرف انگلیس توسط سرریدر ویلیام بولارد وزیر مختار انگلیس و از طرف ایران توسط سهیلی وزیر امور خارجه امضا گردید. (مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارتن ۲۲، پرونده ۵۴، سند ۱۵۴).

فصل بود که در آن ضمن تاکید بر حفظ تمامیت و استقلال ایران، بی‌طرفی این کشور در جنگ کنار گذاشته شد و مجوز استفاده از تمام راههای زمینی، دریایی و هوایی، بنادر، لوله‌های انتقال نفت، تاسیسات تلفنی و تلگرافی به شوروی و انگلیس داده شد؛ در مقابل متفقین تعهد کردند که بهترین مساعی خود را برای مقابله با تزییقات اقتصادی ایران به کار برند و با اتمام جنگ از ایران خارج شوند.^{۴۴}

مطابق بند «ب» از فصل سوم قرارداد مذکور، متفقین اختیار راههای شوسه کشور و کلیه وسایل حمل نقل ایران را در دست گرفتند.^{۴۵} تا قبل از شهریور ۱۳۲۰ (اوت ۱۹۴۱ م.) چهار هزار دستگاه کامیون برای رفع حوائج ایران موجود بود که در شهریور ۱۳۲۰ ششصد دستگاه کامیون را مامورین شوروی برای احتیاجات خود مصادره کردند.^{۴۶} کمبود وسایل ارتباطی مشکلات زیادی برای دولت و مردم ایجاد نمود و به طور کلی سیستم حمل و نقل زمینی ایران را با خلل بزرگی مواجه ساخت. اما اساس مداخله و همکاری متفقین در راه‌آهن، به استناد بندهای (ب)، (ج)^{۴۷} و (د)^{۴۸} از فصل سوم و بند دوم از فصل چهارم^{۴۹} پیمان اتحاد سه گانه است.^{۵۰} در ماده دوم از فصل چهارم این پیمان، پیش‌بینی شده بود که اگر دول طرف قرارداد، لازم ببینند، می‌توانند قراردادهای تکمیلی «برای حل و عقد کلیه رشته‌های مختلفه اقتصادی کشور» منعقد نمایند. بنابراین، اشغالگران در

۴۴. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارت ۲۲، پرونده ۵۴، سند ۸.

۴۵. همان، سال ۱۳۲۱، کارت ۲۲، پرونده ۵۴، سند ۱۶، ۸. «برای عبور لشکریان یا مهمات از یک دولت متحد به دول متحد دیگر یا برای مقاصد مشابه دیگر به دول متحده حق غیر محدود بدهند که آن‌ها جمیع وسایل ارتباطی را در خاک ایران به کار برند و نگاه داری کنند و حفظ نمایند و در صورتی که ضرورت نظامی ایجاب نماید بهر نحوی که مقتضی بدانند در دست بگیرند. راه‌های آهن و راه‌ها و رودخانه‌ها و میدان‌های هواپیمایی و بنادر و لوله‌های نفت و تاسیسات تلفنی و تلگرافی و بی‌سیم مشمول این فقره می‌باشند».

۴۶. تیراثیان، (نامه عبدالحسین هژیر وزیر راه به وزیر امور خارجه انگلیس، ضمیمه چهارم)، سند شماره ۳۲۷، ص ۴۹۷.

۴۷. «هر نوع مساعدت و تسهیلات ممکنه بنمایند که برای منظور نگاهدار و بهبود وسایل ارتباطیه مذکور در فقره (ب) مصالح

و کارگر فراهم شود».

۴۸. «به اتفاق دول متحده هر گونه عملیات سانسوری که نسبت به وسایل ارتباطیه مذکور در فقره (ب) لازم بداند برقرار کنند

و نگاه بدارند».

۴۹. «هرچه زودتر ممکن شود بعد از اعتبار یافتن این پیمان یک یا چند قرارداد راجع به تعهدات مالی که دول متحده به سبب مقررات این فصل و فقره (ب-ج-د) از بند دوم فصل سوم بر عهده خواهند داشت در اموری از قبیل خریدهای محلی و اجاره ابنیه و تاسیسات صنعتی و به کار گرفتن کارگر و مخارج حمل و نقل و امثال آن فیما بین منعقد خواهند نمود قرارداد مخصوصی منعقد خواهد شد مابین دول متحده و دولت شاهنشاهی ایران که معین خواهد کرد که بعد از جنگ ابنیه و اصلاحات دیگر که دول متحده در خاک ایران انجام داده باشند به چه شرایط به دولت شاهنشاهی ایران واگذار می‌شود در قراردادهای مزبور مصونیت‌هایی هم که قوای دول متحده در ایران از آن برخوردار خواهند بود مقرر خواهد گردید».

۵۰. تصفیه حساب راه‌آهن با متفقین مربوط به دوره جنگ: اسناد و مدارک (تهران: چاپخانه بنگاه راه‌آهن، ۱۳۲۵)، ص ۶۵.

دسترسی و بهره‌برداری از وسایل ارتباطی فقط به پیمان اتحاد سه جانبه بسنده نکردند، آنان اندکی پس از انعقاد این پیمان، در بهمن ماه ۱۳۲۰ (فوریه ۱۹۴۲ م.) در تدوین آیین‌نامه کمیسیون حمل و نقل متفقین در ایران کوشیدند. کمیسیون مزبور موافقت‌نامه‌ای مربوط به راه‌ها بین ایران و متفقین تدوین کرد.^{۵۱} این موافقت‌نامه یا به عبارتی قرارداد تکمیلی که در هفده ماده تنظیم شده بود، تکلیف درآمد و هزینه‌های راه‌آهن را در زمان جنگ برای دولتین طرف قرارداد مشخص می‌کرد، تخفیف در کرایه حمل کالا را توسط دولت ایران برای متفقین معین می‌نمود، و به طور کلی در هر مسأله قابل پیش‌بینی در امور مربوط به راه‌های کشور، ماده‌پردازی کرده بود.^{۵۲} اگرچه دول متفق انعقاد این موافقت‌نامه را علنی نکردند، اما تا پایان جنگ ملاک عمل دولتین قرار گرفت.^{۵۳} این موافقت‌نامه به هیچ عنوان متضمن حقوق ایران نبود و بر آن ایرادات زیادی وارد بود. اولین ایراد این بود که علیرغم استفاده متفقین از راه‌های ایران، وظیفه تأمین امنیت راه‌ها بر عهده دولت ایران گذاشته شد و «... نظر به اهمیت راه‌آهن هم از لحاظ اقدامات جنگی متفقین و هم از جهت حیات اقتصادی کشور، لزوم تشکیل هنگ امنیه برای حفاظت از راه‌آهن ایران ضروری دانسته شد...»^{۵۴} تأمین امنیت راه‌ها، نیروهای نظامی ایران را وادار می‌کرد که در خدمت منافع متفقین باشند و این نیروها به جای دفاع از تمامیت ارضی کشور خود با وضعیتی تأثرآور در خدمت منافع بیگانگان قرار گیرند.

نظر به این که برای حفاظت خط آهن تا کنون از طرف اداره امنیه کل کشور تعداد سیصد و ده نفر مامور تعیین گردیده و این تعداد کافی نمی‌باشد، از طرفی تکمیل افراد هنگ نامبرده تا ۹۰۰ نفر برای اداره امنیه کل کشور خالی از اشکال نیست، متمنی است مقرر فرمایند در حدود ۲۰۰ نفر از افراد واحدهای نظامی لشکرهای ۶ خوزستان و ۱۶ لرستان با کادر لازمه در اختیار اداره امنیه کل کشور به منظور حفاظت از راه آهن گذارده شوند.^{۵۵}

از لحاظ مالی حفظ امنیت راه‌ها و از جمله راه‌آهن، متضمن هزینه‌های زیادی بود که در آن شرایط سخت مالی که به واسطه حضور متفقین در ایران به وجود آمده بود، تأمین آن برای

۵۱. اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم، ج ۳ (تهران: مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری، ۱۳۸۹)، سند شماره

۴/۱، ص ۲۱.

۵۲. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۰-۱۵۴.

۵۳. محبوبی اردکانی، ج ۲، ص ۳۵۷.

۵۴. تیرائیان، سند شماره ۱۱۷، (نامه سفارت انگلیس به دولت ایران در تاریخ ۳ آذر ۱۳۲۰/۲۴ نوامبر ۱۹۴۱)، ص ۱۵۵.

۵۵. اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم، ج ۳ (تهران: مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری، ۱۳۸۹)، سند شماره ۵، ۲۷،

دولت ایران مشکل بود و دولت ایران را وا می‌داشت که از هزینه‌های دیگرش کاسته و به این امر اختصاص دهد. در نهایت این که عدم توانایی مالی دولت ایران باعث شد نتواند به خوبی از عهده ایجاد امنیت در راه‌ها بر آید و همین امر بهانه‌ای به دست متفقین داد که نیروهای خود را در راه‌ها مستقر سازند. مطابق اسناد،

مرکز استقرار هنگ ابتدا در خوزستان بود و سپس به اراک منتقل گردید. مقرر بود تعداد افراد این هنگ به ۹۰۰ نفر برسد و هزینه‌های زندگی محافظان، توسط وزارت راه ایران تامین گردد. لیکن علیرغم نامه نگاری‌های متعدد در این خصوص (بیش از ۵۰ نامه) هیچ اقدامی برای بهبود وضعیت آنان صورت نگرفت و این امر دول شوروی و انگلیس را مجبور نمود برای حفظ امنیت کالاهای ترانزیتی خود در طول مسیر راه‌ها، از نیروی خود در مناطق تحت نفوذشان استفاده کنند.^{۵۶}

بنابراین وقتی که نیروهای متفقین بر راه‌های ایران دست یافتند، زمینه دخالت در امور داخلی و از جمله امور مربوط به راهداری را پیدا کردند.

ایراد دوم بر موافقت‌نامه این بود که علیرغم استفاده متفقین از راه‌های ایران و اهمیت استراتژیک این راه‌ها برای این دولت‌ها، تامین هزینه احداث خطوط جدید ریلی بر عهده دولت ایران گذاشته شد.

در هر موقعی که اداره حمل و نقل دولتی تصمیم خود را دایره به تعیین یا عریض کردن یکی از خطوط موجود یا ساختمان راه شوسه یا احداث راه آهن تازه با ساختن ابنیه و عماراتی در طول خطوط شوسه و راه آهن یا توسعه امور بهره برداری بنگاه راه آهن و یا ساختمان و توسعه بنادر کتبا به وزارت راه اعلام نمود هر کدام از ادارات مربوطه در حدود وسائلی که در دسترس دارند کار را شروع و در نزدیکترین موعد به انجام خواهند رسانید اگر انجام عملی که تقاضا شده در حدود بودجه و برنامه مصوب وزارت راه نباشد تمام هزینه و مصالح لازم برای عمل مورد تقاضا را دولتی متحده یا یکی از آنها فراهم خواهند نمود.^{۵۷}

احداث ساختمان‌های جدید به مبالغ زیادی نیازمند بود که در شرایط جنگی، تامین آن برای دولت ایران ممکن نبود و برای همین در آن زمان روزنامه نگاران، آزادی خواهان، و برخی نمایندگان مجلس شورای ملی در این زمینه اعتراضاتی انجام دادند. به روایت اسناد، هنگامی که لایحه این پیمان از نظر مجلس شورای ملی گذشت، زمزمه‌هایی در خصوص راهسازی‌های جدید و راه آهن

۵۶. اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم، ج ۳ (تهران: مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری، ۱۳۸۹)، سند شماره ۵، ص ۴۱.

۵۷. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۳، ۵۶، سند ۱۵۰.

شنیده می‌شد مبنی بر این که هزینه این ساختمان‌ها در زمانی که بودجه دولت تکافو نمی‌کرد و «مخارج ضروری» دیگر به عهده دولت بود یا بر عهده متفقین؟ همچنین در این باره نیز مباحثی صورت گرفت که چنانچه دولت می‌خواست به طور مثال ساختمانی در راه‌آهن اهواز و خرمشهر را بنا کند و هزینه آن بر عهده ایران بود، لازم بود از این اقدام صرف‌نظر کند؛ به زعم آنان در این برهه زمانی، «هیچگونه احتیاجی به امتداد راه‌آهن مزبور نیست و دارایی کشور استعداد کشیدن راه‌آهن را ندارد.»^{۵۸}

ایراد سوم مربوط به نرخ مصوب کرایه‌ها برای استفاده متفقین از وسایل حمل و نقل بود. در متن این موافقت‌نامه برای جابجایی نفرات و تدارکات متفقین، تخفیفی به میزان ۲۰ الی ۵۰ درصد در نظر گرفته شد که این امر با توجه به رشد هزینه‌ها و عدم ثبات قیمت‌ها در طول جنگ، ضررهای فراوانی را بر حکومت ایران تحمیل می‌کرد. تورم، از تقاضای روز افزون ریال توسط نیروهای اشغالگر و گسترش قدرت آنان در بازار مالی محدود کشور ناشی می‌شد.^{۵۹}

بر طبق ماده پنجم این قرارداد، کرایه محمولات ارتش دولتی در راه‌آهن‌های دولتی بدین ترتیب محاسبه می‌شد: نخست، «کرایه محمولات ارتش متفقین، از نقطه‌ای به نقطه دیگر در داخله کشور مانند محمولات ارتش شاهنشاهی با پنجاه درصد تخفیف از کرایه مصوب،» صورت می‌گرفت. در مرحله دوم، کلیه بارهایی که به صورت ترانزیت حمل می‌گردید، «تا میزان ۳۵۶/۰۰۰ تن، با تخفیف ده درصدی از تعرفه مصوب راه‌آهن» برخوردار شده و سوم این که «مازاد ۳۵۶/۰۰۰ تن محموله، تا میزان ۵۰۰/۰۰۰ تن، با پانزده درصد تخفیف از تعرفه مصوب» برخوردار می‌شد.^{۶۰} واضح بود که در طول جنگ قیمت‌ها سیر صعودی را طی می‌کرد و در نتیجه هزینه‌های مربوط به راه‌آهن و راهداری ایران نیز با افزایش مواجه می‌شد، اما افزایش کرایه‌ها در موافقت‌نامه لحاظ نشده بود. از طرفی طبق قرارداد از کارکرد راه‌آهن حداقل درآمد سالیانه ای را که برابر بود با درآمد سال قبل از اشغال نظامی ایران برای دولت ایران در نظر گرفته شد. اما دولتی از پرداخت همین مقدار ناچیز نیز سر باز زدند و در پایان جنگ فقط قروض عقب افتاده انگلستان به راه‌آهن سراسری

۵۸. اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم، ج ۳ (تهران: مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری، ۱۳۸۹)، سند شماره ۵.

ص ۶۰ همچنین نک: روزنامه اطلاعات، ش ۴۷۸۵، (۱۳۲۰/۱۱/۱۴)، ص ۱.

۵۹. جی پی لوفت، جی پی، «سیاست ایالات متحده در ایران در طول جنگ جهانی دوم - کمیسیون راه‌آهن،» فصلنامه تاریخ روابط خارجی، سال دوم، شماره نهم (۱۳۸۰)، ص ۷۶. همچنین نک: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۲.

۶۰ مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۲.

ایران مبلغی معادل ۲۰ میلیون دلار را شامل می‌شد که این رقم بیانگر مقدار عظیم کالاهای حمل شده توسط راه آهن سراسری ایران است. لکن دولت انگلستان از پرداخت همین قرض نیز خودداری کرد.^{۶۱} افزون بر آن، متفقین از راه‌آهن و راه‌های شوسه ایران در طول جنگ، بیش از حد استفاده کردند و استهلاک و خرابی زیادی را بر راه‌های ایران تحمیل کردند، اما نرخ‌های کرایه‌ای مصوب در موافقت‌نامه با میزان هزینه‌های دولت ایران تطابق نداشت.

ایراد چهارم بر موافقت‌نامه این بود که طبق ماده هفدهم،^{۶۲} دولت آمریکا که خود جزء دول متفق بود به عنوان داور نهایی در رسیدگی به اختلافات بین دولت ایران و متفقین تعیین گردیده بود و رأی این کشور قطعی و لازم الاجرا بود.^{۶۳}

پیامدهای تسلط متفقین بر راه‌آهن

متفقین در طی سالهای اشغال ایران، کلیه منابع و امکانات ایران و از جمله راه‌آهن را در اختیار گرفتند. این امر اثرات زیان‌باری بر راه‌های ریلی ایران بر جای گذاشت. حضور متفقین در ایران و کنترل راه‌ها توسط این دول، سبب کاهش درآمدهای دولت ایران از این طریق شد و از طرف دیگر خسارات مالی فراوانی را بر دولت ایران تحمیل کرد.^{۶۴} هزینه‌ی پایین جابه‌جایی تدارکات و نیروی انسانی متفقین که در متن قرارداد بر دولت ایران تحمیل شده بود،^{۶۵} از جمله علل کاهش درآمدهای

۶۱ همایون الهی، اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم (تهران: نشر دانشگاهی، ۱۳۶۱)، ص ۱۸۱-۱۸۰.

۶۲ «چنان چه اختلافی راجع به تفسیر مواد این قرارداد رخ دهد اختلاف مزبور از طریق داوری حل و فصل خواهد شد و هرگاه بین طرفین موافقت حاصل نگردد سر داور را سفارت دول متحده آمریکا در تهران تعیین خواهد نمود و رای سر داور مزبور قطعی و لازم الاجرا است.»

۶۳ مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۵. یکی از مسائل مهم حول پیمان سه جانبه مسأله حضور آمریکاست. این کشور نیروی نظامی خود را وارد خاک ایران کرده و تلاش در به دست گیری امور راه آهن داشت. از آنجایی که هیچ نامی از آمریکا و نیروی نظامی‌اش در قرارداد سه جانبه نیامده بود، دولت ایران اطمینان نداشت که پس از پایان جنگ این کشور قوای نظامی‌اش را از ایران خارج می‌نماید. زیرا تعهدی در این باره به ایران نداده بود. بنابراین دولت ایران خواستار این شد که یا آمریکا وارد اتحاد سه جانبه شود و یا اینکه قرارداد جداگانه‌ای با ایران منعقد نماید. دولت آمریکا در ابتدا با طرح این مسأله که قوایش در کشورهایی چون عراق، هند، نیوزیلند و ... نیز حضور دارند و با هیچ یک قراردادی نیست، تلاش نمود ایران را نیز این قاعده مستثنی ننماید. لیکن با پافشاری دولت ایران قرارداد جداگانه‌ای بین ایران و آمریکا بسته شد که مسأله استقلال ایران و تخلیه قوا بعد از جنگ از مهمترین موارد ذکر شده در این قرارداد است. (اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم، ج ۱، سند ۱۶، ص ۶۱).

۶۴ مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، سند شماره ۱۰۱ تا ۱۲۵. (صورت خسارات وارده به ایران در طی جنگ)

۶۵ همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۲.

دولت ایران از طریق راه‌آهن بود. در این زمینه می‌توان به تخفیف برای حمل و نقل نفرات و مواد اشاره کرد. مطابق قرارداد سه جانبه، متفقین از شهریور ۱۳۲۰ تا شهریور ۱۳۲۱ (سپتامبر ۱۹۴۱- سپتامبر ۱۹۴۲ م.)، از تخفیف ۵۰ درصدی و از اول مهر ۱۳۲۱ ش. تا آخر اسفند ۱۳۲۳ (اکتبر ۱۹۴۲- مارس ۱۹۴۵ م.)، به میزان ۷۵ درصد تخفیف برای حمل و نقل سربازان استفاده نمودند. همچنین آنان، از یک تخفیف ۵۰ درصدی نسبت به حمل و نقل وسایل و کالاهای متعلق به خودشان استفاده کردند.^{۶۶} واضح است که این اقدامات، منجر به کاهش درآمدهای دولت ایران می‌شد. درآمد بنگاه راه‌آهن به موجب تعرفه ۲۳ آذر ۱۳۱۷ (۱۴ دسامبر ۱۹۳۸ م.) محاسبه می‌گردید؛ لیکن به دلیل این که سالانه بهای اجناس بالا می‌رفت، لازم بود که این تعرفه نیز به تناسب افزایش هزینه‌ها افزایش یابد. بر این اساس در تاریخ ۲۰ مهر ۱۳۲۰ (۱۲ اکتبر ۱۹۴۱ م.) بنگاه با تصویب هیأت وزیران، نرخ کرایه افراد را به دو برابر افزایش داد، اما متفقین این افزایش را نسبت به کرایه افراد خود نپذیرفتند و علت آن را نیز عملکرد رایگان نیروی انسانی و ماشین آلات خود در راه‌آهن عنوان کردند.

به مناسبت ترقی روزافزون سطح زندگی و افزایش حقوق و دستمزد و بالا رفتن بهای اجناس مابه‌الاحتیاج راه‌آهن همواره در نظر بوده تعرفه به تناسب افزایش هزینه اضافه شود. بنا به پیشنهاد بنگاه راه‌آهن و تصویب هیأت وزیران کرایه مسافری از تاریخ ۲۰ مهر ۱۳۲۱ به دو برابر نرخ افزایش یافت. اما متفقین این افزایش را نسبت به کرایه افراد خود نپذیرفتند و با اینکه موضوع افزایش کرایه محمولات کراراً با اداره حمل و نقل متفقین مورد بحث قرار گرفت از لحاظ اینکه افراد زیادی از مامورین آنها مجاناً در امور بهره‌برداری راه‌آهن شرکت دارند و به علاوه عده زیادی وسائط نقلیه و وسایل در اختیار راه‌آهن گذاشته‌اند، با افزایش کرایه محمولات موافقت ننمودند و چون افزایش تعرفه محمولات داخلی که نسبت به میزان محمولات متفقین ناچیز بود تحمیلی بیش بر اقتصاد کشور نبود ازین رو موضوع مسکوت ماند.^{۶۷}

هر گاه دولت ایران می‌خواست نرخ‌ها را افزایش دهد، متفقین از آن ممانعت به عمل می‌آوردند و در طول این سال‌ها علیرغم رشد تورم و قیمت‌ها، نرخ کرایه‌ها در همان سطح باقی ماند. «اگرچه تعرفه راه‌آهن در دوره همکاری نسبت به سایر نرخ‌ها خیلی نازل بود ولی هر وقت می‌خواستیم

۶۶ سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۱۳۶۱۹-۲۴۰۰، محل در آرشیو ۱۱ف۵۰۱، ص ۱۱۵.

۶۷ همان، شماره مدرک ۱۳۰۹۵-۲۴۰۰، محل در آرشیو ۱۱ف۸۰۷، ص ۲۸.

این تعرفه را ترقی دهیم با عدم موافقت متفقین مصادف می گردیدیم»^{۶۸} همچنین استفاده روزمره و مداوم آنان از راه های ریلی ایران و حضور و دخالت مستقیم این دولتها در امور وزارت راه ایران، موجب کاهش ترانزیت مسافران به وسیله راه آهن را فراهم کرد، که به تبع آن کاهش درآمد دولت ایران را در پی داشت. «نیروی شوروی در آذربایجان به واسطه اشغال راه آهن آنجا و مداخلاتی که می نمایند به کلی مانع هستند که اداره راه آهن مسافر و کالا حمل نماید.»^{۶۹}

افزون بر آن، مداخله مستقیم متفقین، خسارات دیگری نیز بر سیستم راه آهن ایران تحمیل می کرد، که امکان تهیه آمار و ارقام دقیق برای آن مقدور نبود. برای نمونه، قسمت اعظم کالاهای متفقین در بنادر شمالی و جنوبی و حتی در محوطه ایستگاه های مختلف در تمام طول خط انبار می شد. با در نظر گرفتن تعرفه انبارداری که در بناهای مسقف هر تن ۱۰۰ ریال در ۲۴ ساعت و در محوطه های روباز ۵۰ ریال بود، بنگاه راه آهن حق دریافت میلیون ها ریال بابت اجناس انبار شده را داشت، اما در این خصوص مدارک و ارقامی تهیه نگردید.

قسمت اعظم اجناس در بنادر شمالی و جنوبی و حتی در محوطه ایستگاه های مختلف در تمام طول خط انبار می شد. با در نظر گرفتن تعرفه انبار داری که در اینه مسقف هر تن ۱۰۰ ریال در ۲۴ ساعت و در محوطه های روباز ۵۰ ریال است بنگاه راه آهن استحقاق دریافت میلیون ها ریال بابت هزارها تن اجناس انبار شده دارا می باشد. که متاسفانه ما نتوانستیم مدارک و ارقامی در این خصوص تهیه نماییم.^{۷۰}

عدم پیش بینی در پرداخت کرایه خطوط فرعی و اجاره ساختمان های اداری، از دیگر خسارات مالی وارده بر راه آهن ایران بود. در خطوط فرعی بندرشاه، بندر بوشهر، و اندیمشک متفقین عبور و مرور دائمی داشتند و بنگاه راه آهن درآمدی از این خطوط نداشت.

حق تعرفه عبور از خطوط فرعی برای هر واگن از قرار هر کیلومتر، ۵ ریال بود. علاوه بر این، این خطوط همواره برای مانور واگنها مورد استفاده قرار گرفته و متفقین از این بابت چیزی نپرداختند. با وجودی که اغلب انبارها و همچنین اتاق های انتظار و سالن ها در اختیار متفقین بود، لهذا متفقین هیچگونه مبلغی بابت کرایه اینه و استفاده از آب و برق نپرداختند. اگر چه در هر ایستگاهی اجناس معطل می ماندند تا نوبت حمل و نقل به آنها برسد، معهذاتر متفق برای احتراز از تاخیر در حمل و نقل ترانزیت، از انتظار

۶۸. سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۳۶۱۹، محل در آرشیو ۱۱ آلف ۵۰۱، ص ۱۱۹.

۶۹. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارت ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۳۳.

۷۰. سازمان ملی اسناد ایران، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۳۶۱۹، محل در آرشیو ۱۱ آلف ۵۰۱، ص ۱۱۴.

و رعایت نوبت امتناع نموده اند. اگر عوارض متوسطی از این بابت بتوان در نظر گرفت، میزان و مبلغ این عوارض درآمد سرشاری را برای راه‌آهن تشکیل خواهد داد. علاوه بر این، امتناع از واگذاری وسایل حمل و نقل از طرف متفقین برای حمل اجناس ایرانی، عامل موثری در بالا بردن هزینه زندگی بود و مخصوصاً تخصیص دادن عده قلیلی واگن برای حمل و نقل محلی، فقط یک موضوع فرضی است و اغلب اوقات متفقین از واگذاری واگن‌های تخصیصی خودداری می‌نمودند.^{۷۱}

در شهریور ۱۳۲۰ (سپتامبر ۱۹۴۱ م.)، متفقین راه‌آهن را تحویل گرفتند و قبل از آن که نقشه‌ای قطعی برای بارنامه و سایر مدارک مربوطه طرح شود، مقدار هنگفتی جنس بدون صدور بارنامه توسط آن‌ها حمل گردیده بود. «در آغاز سال ۱۳۲۲ (۱۹۴۳ م.) که ارتش آمریکا امور راه‌آهن ایران را در دست گرفت، بارنامه‌هایی از نوع عادی نظامی برای مقدار هنگفتی جنس که برای آن‌ها بارنامه‌های ترانزیت می‌بایست صادر شده باشد، صادر نمودند و بنابراین تعرفه این مقدار جنس از قرار هر تن - کیلومتری ۰/۳۰ ریال حساب شده و حال آن که تعرفه ترانزیت برای هر تن - کیلومتر، بیشتر است وقتی که ما بر این اشتباه در صدور بارنامه واقف شدیم از آنها تقاضا نمودیم که اسناد و هزینه راجع به حمل و نقل ترانزیت را به ما مسترد دارند، مقامات آمریکا انجام این تقاضا امتناع و آن را موکول به تعیین تعرفه ترانزیت قطعی نمودند.» بدیهی است که از این بابت نیز مبلغ قابل توجهی به حساب راه‌آهن منظور نگردید.^{۷۲} کالاهایی که توسط متفقین وارد کشور می‌شد، در اثر مداخلات مقامات ارتش انگلیس «بدون انجام هیچ‌گونه تشریقاتی یکسره به مقصدهای معین حمل و به مصرف می‌رسید» و این عدم پرداخت حقوق و عوارض گمرکی تأثیر مهمی در کسر درآمد کشور داشت.^{۷۳} در نهایت این که متفقین به تعهداتی که در متن قرارداد داده بودند، عمل نکردند و این امر نقش اساسی در کاهش درآمد دولت ایران داشت.

قوای نظامی شوروی از بدو ورود به ایران، راه‌آهن آذربایجان را به دست گرفته و مورد استفاده قرار دادند، بدون این که طبق تعرفه موجود کرایه محمولات خود را بپردازند. آنان نه تنها در امور مربوط به راه‌آهن دخالت می‌کردند و اجازه حمل کالا و مسافر را به اداره راه‌آهن نمی‌دادند، بلکه «وجه کرایه محمولات خود را که در راه‌آهن شمال بالغ بر ۱۴۱/۵۰۳/۷۵۰ ریال و در راه‌آهن قزوین - کرج - ری بالغ بر ۱۰/۱۱۱/۱۸۰ ریال شده بود» را نیز نپرداختند. با وجود مذاکرات و مکاتبات

۷۱. سازمان ملی اسناد ایران، شماره مدرک ۲۴۰۰۱۳۶۱۹، محل در آرشیو ۱۱ آآف ۵۰۱، ص ۱۱۳.

۷۲. همان، ص ۱۱۰.

۷۳. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۶۷، سند ۱.

مکرر مامورین محلی راه‌آهن با فرماندهان نظامی شوروی برای وصول وجه کرایه بارهای محموله نیروی شوروی، نتیجه‌ای به دست نیامد.^{۷۴}

همان‌طور که ملاحظه گردید، مفاد قرارداد مذکور، در ظاهر، صورت عادلانه‌ای داشت و می‌توانست متضمن حداقل منافی برای کشور ایران باشد. اما یک بررسی اجمالی از شرایط این قرارداد، شیوه‌های استثماری را به خوبی نشان می‌دهد. به‌عنوان مثال بر طبق قرارداد، متفقین متعهد شده بودند که حداقل درآمد سالیانه ایران از راه‌آهن سراسری هرگز از درآمد سال قبل از اشغال نظامی کمتر نشود، در صورتی که در وضعیت جدید این امر به نفع ایران پیش نمی‌رفت. مطابق برآوردهای یک محقق، ظرفیت حمل و نقل راه‌آهن سراسری ایران تا قبل از اشغال نظامی، روزانه در حدود ۲۰۰ تن بود. این ظرفیت پس از اشغال نظامی ایران به حدود ۶/۰۰۰ تن رسید. این بدین معنی بود که ظرفیت حمل و نقل ایران در حدود ۳۰ برابر ظرفیت سال قبل افزایش یافته بود، در حالی که درآمد ایران طبق این قرارداد به همان نسبت سال گذشته تضمین و تثبیت شده بود. در واقع درآمد ایران از راه‌آهن ۳۰ برابر کمتر از درآمد واقعی آن بود و ما به التفاوت به طور مستقیم توسط متفقین جذب می‌شد. حتی به این هم رضایت ندادند و دولت انگلیس که تقبل تمام پرداخت‌ها را از جانب دولت‌های دیگر مهاجم به عهده گرفته بود، به زودی از پرداخت این حداقل درآمد تضمین شده در قرارداد نیز سر باز زد. این بدان معنی بود که عملاً درآمد ایران از راه‌آهن به صفر می‌رسید و به علاوه دولت می‌بایست با درآمد حاصل از حمل کالا و مسافر ایرانی هزینه‌های حمل و نقل کالا و نیروهای ارتش‌های اشغالی را تأمین کند. از آن‌جا که انگلیس تعهد کرده بود کسری مخارج جاری را بپردازد، ملت ایران نیز می‌بایست با پرداخت مالیات، مخارج غیر جاری راه‌آهن نظیر تعمیر، توسعه، و نگهداری آن را بپردازد بدون آن‌که متفقین خود را واقعا ملزم بدانند که مخارج حمل و نقل افراد و کالاهای خود را - که در روز به ۶/۰۰۰ تن بالغ می‌شد - بپردازند.^{۷۵}

حضور دول متفق در ایران، دخالت نیروها و نمایندگان این دولت‌ها در امور مالی و اداری ایران، عدم تعهد به مفاد قرارداد، سرخوردگی کارکنان ایرانی و خشونت سربازان این دول، زمینه شکل‌گیری فساد در ادارات مربوط به راه‌آهن و راه‌های شوسه ایران را به وجود آورد. متفقین با تأسیس اداره حمل و نقل دولتین، به بهانه کمک به دولت ایران در اداره راه‌ها، زمینه دخالت در امور

۷۴. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۳۳.

۷۵. الهی، ص ۱۸۰. برای آگاهی بیشتر نک: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارتن ۱۲،

پرونده ۱۲۸، سند ۱۳.

اداری راه‌آهن ایران را به وجود آوردند. «اداره حمل و نقل دولتی برای اجرای مقررات قرارداد در هر یک از ادارات مربوط به وزارت راه (اداره کل راه شوسه، اداره کل ساختمان راه‌آهن، اداره کل بنادر و بنگاه راه‌آهن دولتی ایران) می‌توانند یک یا دو نفر مامور عالی‌رتبه داشته باشند. نمایندگان مزبور به‌طور رسمی از طرف مقامات کتبا به وزارت راه معرفی می‌شدند.»^{۷۶} نیروهای این دولتها، «حساسیت و تعصبی نسبت به حاکمیت و تمامیت ایران نداشتند.»^{۷۷}

و این امر زمینه شکل‌گیری و تشدید فساد در ادارات مربوط به راههای ایران را فراهم می‌کرد که به منافع دولت ایران بسیار صدمه می‌زد. کارکنانی که در ایجاد فساد در راه‌آهن نقش داشتند، برای فرار از مسئولیت و جوابگویی به دولت ایران، موضوع حفاظت اطلاعات برای دولتهای متفق را بهانه نموده و از مسئولیت خود فرار می‌کردند. به گفته مطبوعات آن زمان هر عمل بیهوده‌ای که در راه‌آهن انجام می‌گرفت بهانه انجام آن اراده و خواست متفقین بود. مسأله‌ای که وزیران راه آن را باور کرده و اجازه می‌دادند این افراد کماکان بر اوضاع اداری بنگاه راه‌آهن مسلط بمانند و به نام متفقین به اشکال مختلف تخلف نموده و این سرمایه ملی را به باد فنا تسلیم نمایند.^{۷۸}

حجم بالای استفاده متفقین از راه‌آهن ایران موجبات استهلاک بیش از حد راه‌آهن ایران را فراهم کرد. متفقین برای انتقال کالاهای سربازان و تدارکات نظامی خود فشار سنگینی را بر راه‌آهن ایران تحمیل نمودند.

از ۱۲ فروردین ۱۳۲۳ (۱ آوریل ۱۹۴۳ م.) که نیروی آمریکا کنترل راه‌آهن دولتی ایران را بر عهده گرفت تا خرداد ۱۳۲۴ (ژوئن ۱۹۴۵ م.) که مرتباً حمل مهمات و لوازم در بنادر جنوب به طرف روسیه جاری بوده است، مقدار ۲/۷۴۹/۱۱۰ تن کالا در ظرف مدت ۲۶ ماه روی خط آهن یک‌راهه در گرمترین ممالک روی زمین حمل گردیده است و کشور ایران که راه آهن سراسری خویش را به اختیار متفقین گذارد فقط توانست معادل مقدار ۱۳۹۴۹۳۲ تن کالا که برای مصرف در ایران ضرورت داشته حمل نماید. از ابتدای سال ۱۳۲۳ (۱۹۴۴ م.) تا آخر این سال، راه‌آهن ایران برای حمل کالاهای غیر نظامی تا ۶۲۵/۰۰۰/۰۰۰ تن مایل کار کرده که نسبت به سال ۱۳۲۰ (۱۹۴۱ م.) مقدار ۱۲۰۰ درصد اضافه حمل نشان می‌دهد.^{۷۹}

۷۶. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارت‌ن ۱۶، پرونده ۵۶،۳، سند ۱۵۰.

۷۷. لوفت، ص ۷۶.

۷۸. رعد/مروز، ش ۲۱۱، (۱۳۲۳/۴/۲۵)، ص ۱.

۷۹. سازمان اسناد ملی ایران، شماره مدرک ۱۳۶۱۹-۲۴۰۰، محل در آرشیو ۵۰۱ف/۱، ص ۳۵.

در واقع ظرفیت کار راه‌آهن به واسطه حضور متفقین به ده برابر افزایش یافت.^{۸۰} به عبارت دیگر، آمریکایی‌ها ظرفیت حمل کالا با راه‌آهن سراسری ایران را به سطحی رساندند که قابل انتظار نبود. این موضوع که ربطی به نیازهای داخلی ایران نداشت، باعث تخریب زودرس تاسیسات خطوط آهن گردید.^{۸۱} استفاده زیاد متفقین از راه‌آهن ایران در آن زمان شهرت جهانی داشت. مطابق اسناد، خبرگزاری‌ها نیز تأیید می‌کردند که در نتیجه ارسال اسلحه و مهمات روز افزونی که از راه ایران برای ارتش شوروی فرستاده می‌شد، «کار راه‌آهن ایران از هر راه‌آهنی در عالم بیشتر و بارش سنگین‌تر» بود.^{۸۲}

همچنین متفقین چون به حفظ اموال دولت ایران تعلق خاطر نداشتند، در موارد متعدد مانع سرکشی و رسیدگی مامورین ایرانی به وسایل نقلیه و لکوموتیوها می‌شدند. «به واسطه ضبط و تصرف مقداری از لوازم و ادوات راه آهن از طرف نیروی شوروی و مانع شدن از سرکشی و رسیدگی به وسایل نقلیه و لکوموتیوها زیان فراوانی متوجه اداره راه آهن شده است.»^{۸۳} واضح است که این امر زمینه استهلاک وسایل نقلیه و لکوموتیوهای راهداری و راه‌آهن ایران را فراهم می‌کرد.

تسلط متفقین بر راه‌آهن و راه‌های شوسه، موجبات تضییع حقوق کارکنان وزارت راه ایران را فراهم کرد. حضور متفقین در این زمینه باعث کاهش حقوق کارکنان راه‌آهن و راهداری ایران،^{۸۴} فراهم نمودن زمینه اخراج تعدادی از کارکنان، و اقدام خودسرانه دول متفق به استخدام کارکنان جدید گردید که این امر در موقعیت شغلی و پرداخت حقوق به کارکنان راه‌آهن و راهداری ایران خلل وارد نمود. «روز ۲۰/۶/۱۳۲۰ از طرف مامورین شوروی زبانی اطلاع داده شد که کلیه وسایط نقلیه و کارخانجات تعمیر و اثاثیه و انبارهای ایستگاه راه آهن تبریز را تحویل مامورین شوروی داده و کارها نیز به وسیله خود مامورین شوروی انجام و کلیه کارمندان ناحیه از کار اخراج شده اند.»^{۸۵} انگلیسی‌ها از بدو ورود خود به راه‌آهن با شروع ارسال مهمات و افزایش ترافیک قطارها و در نتیجه، احساس نیاز به جذب کارگران و کارمندان جدید، بلافاصله از آذرماه ۱۳۲۰ش (دسامبر ۱۹۴۱م.) شروع به استخدام نیروهای جدید نمودند. استخدام در سال‌های ۱۳۲۱

80. George Kirk, *Survey of International Affairs: 1939-1945* (Oxford: Oxford University Press, 1945), P. 150.

81. Wilber Donald. N., *Iran, Past and Present* (Princeton: Princeton University Press, 1958), P. 103.

۸۲. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۱، کارتن ۸، پرونده ۲۹، سند ۱.

۸۳. همان، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۳۳.

۸۴. همان، سند ۵۰.

۸۵. همان، سند ۶۲.

و ۱۳۲۲ (۱۹۴۲ و ۱۹۴۳ م.) هم ادامه داشت و بالاخره در اواسط سال ۱۳۲۳ (۱۹۴۴ م.) به حداکثر خود رسید. به طوری که از ۸ هزار عضوی که راه‌آهن در اواسط ۱۳۲۰ (۱۹۴۱ م.) دارا بود، تعداد کارمندان آن در اواخر سال ۱۳۲۳ (۱۹۴۴ م.) به ۳۶ هزار نفر رسید. این کارمندان اضافی اغلب کارگرهای کارخانه‌ها، عده‌ای نیز مامورین اداری ادارات مختلف و تعداد نسبتاً زیادی نیز مترجمین انگلیسی و روسی بودند. بعد از اتمام جنگ و تخلیه ایران، بنگاه راه‌آهن تلاش کرد شاید بتواند کارمندان اضافی را به سایر ادارات منتقل نموده خود را از این خرج کمرشکن اضافی نجات بخشد. ولی این کوشش او منتج به نتیجه رضایت بخشی نگردید و فقط مقداری از کارگرهای روزمزد اخراج شدند و بالاخره در اوائل سال ۱۳۲۵ (۱۹۴۶ م.)، تعداد کارمندان راه‌آهن در حدود ۲۴ هزار نفر تثبیت شد.^{۸۶}

حضور متفقین به انحاء مختلف موجب اخلال در خدمت رسانی و انجام وظایف راه‌آهن ایران می‌گردید. گاه اتفاق می‌افتاد که مامورین این دول با متوقف کردن لکوموتیوها، آنها را برای انجام کارهای خود به کار می‌گرفتند و باعث وقفه در کار راه‌آهن می‌شدند و این امر روند جابجایی کالا و مسافر را با خلل مواجه می‌ساخت. «طبق گزارش‌های رسیده مامورین شوروی بدون اطلاع قبلی قطارهایی را که در خط شمال آمد و رفت می‌نمایند نگهداشته و لکوموتیوهای آنها را برای انجام کارهای خود می‌فرستند و از این راه در کارها وقفه حاصل می‌گردد.»^{۸۷}

علاوه بر آن کنترل راه‌آهن و راههای ایران توسط متفقین باعث شد که در جریان خشکسالی که در آن موقع ایران با این مساله مواجه بود، به دلیل کمبود وسیله نقلیه در ایران در زمان جنگ، حمل و نقل خواربار با مشکل مواجه شود^{۸۸} و در نتیجه گرانی و قحطی گسترش یافت و آنچه در نهایت نصیب ایران گشت بار بزرگی بود که این راه‌آهن عظیم بر روی دوش مردم فقیر و بینوای ایران قرار داد.^{۸۹} اثرات مخرب از هم گسیختگی خطوط ارتباطی و فرسودگی وسایل نقلیه در ایران حتی سال‌ها بعد از خاتمه جنگ ادامه یافت و ضایعات مالی و جانی غیر قابل محاسبه و جبران به وجود آورد.

۸۶. مجتبی ملکوتی، *راه‌آهن ایران* (چاپخانه خواندنی‌ها، ۱۳۲۷)، ص ۶۶.

۸۷. مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۳۷.

۸۸. *روزنامه اطلاعات*، ش ۴۹۳۷، (۱۳۲۱/۴/۲۲) ص ۱. نیز نک: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۳۲۰،

کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۲۴.

۸۹. *روزنامه داد*، شماره ۲۵۴، (۱۳۲۳/۶/۲۲) ص ۱. همچنین نک: تیرانیان، ص ۴۷۵.

نتیجه‌گیری

جنگ دوم جهانی برای ملت و دولت ایران یک فاجعه تاریخی بود. ایران از جمله کشورهای است که در جنگ دوم بین الملل اشغال و پایمال دولتهایی شد که بر سر منافع بیشتر در نظام بین‌المللی نزاع می‌کردند. با آغاز دومین نزاع جهانی بر سر قدرت و به رغم اعلام بی‌طرفی از جانب دولت ایران، به دلایلی چون موقعیت جغرافیایی، وجود منابع نفت و نزدیکی به مرز شوروی و هندوستان، امکان حفظ موضع بی‌طرفی از دولت ایران سلب گردید. متفقین با هدف جلوگیری از هرگونه همکاری و کمک احتمالی ایران به آلمان نازی، کاهش خطر احتمالی حمله به هندوستان، کمک نظامی و تدارکاتی به شوروی برای مقابله با ارتش آلمان و حفظ خاورمیانه و منابع نفتی آن، در سوم شهریور ۱۳۳۰ (سپتامبر ۱۹۴۱م) از زمین، دریا و هوا مرزهای ایران را شکستند و وارد این کشور شدند. بعد از اشغال ایران، کلیه امکانات و منابع ایران، از جمله سیستم حمل و نقل در اختیار متفقین قرار گرفت و برای استفاده از آن قراردادی یک‌طرفه بر دولت ایران تحمیل گردید؛ این خود زمینه را برای دخالت مستقیم این دول در امور راهداری ایران، کاهش درآمدها و زیان مالی دولت ایران، افزایش فساد در راهداری ایران، استهلاک لکوموتیوها، وسایل و ساختمانهای اداری، تضعیف حقوق کارکنان وزارت راه و اخلال در خدمت رسانی به مردم را فراهم کرد. برای استفاده از راه آهن توافقی صورت گرفت که نه تنها متضمن حقوق ملت ایران نبود بلکه هزینه‌های زیادی را نیز بر دولت و ملت ایران تحمیل کرد. عدم عملکرد صحیح بنگاه راه‌آهن که یکی از منابع اصلی درآمدزایی برای دولت ایران محسوب می‌شد، موجب کاهش عمومی درآمد کشور گردید و آسیب‌های زیان‌باری بر حیات اقتصادی ملت ایران وارد نمود. حضور نیروهای نظامی کشورهای بیگانه در خاک ایران و در متن ملت و دخالت‌های پی در پی آنان در امور کشور زمینه شکل‌گیری فساد را به وجود می‌آورد که شعاع آن تا سطوح مختلف اداری کشور از مدیر تا کارمند و کارگر گسترش می‌یافت. نتیجه این همه تغییر و تحول ناخواسته در ایران اشغال شده، در هم پیچیدگی اوضاع اجتماعی، فرهنگی و به خصوص اقتصادی بود که تا سالها بعد از جنگ نیز ادامه یافت و ضایعات مالی و جانی غیر قابل محاسبه‌ای را برای ایرانیان به ارمغان آورد.

کتابنامه

- اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم. ج ۱ و ۳. تهران: مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری، ۱۳۸۹.
 احتشامی، منوچهر. راه‌آهن در ایران. تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۲.
 اسکرین، کلارمونت. جنگ جهانی در ایران. ترجمه غلامحسین صالح‌یار. تهران: نشر سلسله، ۱۳۶۳.

- الهی، همایون. اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم. تهران: نشر دانشگاهی، ۱۳۶۱.
- تبرائیان، صفاءالدین. ایران در اشغال متفقین (مجموعه اسناد و مدارک ۱۳۱۸ تا ۱۳۲۱). تهران: دیبا، ۱۳۷۱.
- تصفیه حساب راه آهن با متفقین مربوط به دوره جنگ: اسناد و مدارک. تهران: چاپخانه بنگاه راه آهن، ۱۳۲۵.
- جمالزاده، محمدعلی. گنج شایگان. تهران: سخن، ۱۳۸۴.
- حافظنیا، محمدرضا. «نقش ژئواستراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم.» فصلنامه تاریخ روابط خارجی. سال دوم. شماره نهم. ۱۳۸۰. ص ۶۱-۷۲.
- کیانی، کیانوش و پرویز بدیعی. ایران در بحران. تهران: سازمان اسناد ملی، ۱۳۷۹.
- کرزن، رساله راه آهن سراسری ایران ۱۳۰۷-۱۳۱۷ انتشار یافته به مناسبت افتتاح راه آهن سراسری ایران. لوفت، جی. پی. «سیاست ایالات متحده در ایران در طول جنگ جهانی دوم - کمیسیون راه آهن.» فصلنامه تاریخ روابط خارجی، سال دوم، شماره نهم، ۱۳۸۰. ص ۷۶.
- ملکوتی، مجتبی. راه آهن ایران. تهران: چاپخانه خواندنی ها، ۱۳۲۷.
- ملک یزدی، محمد خان. ارزش مساعی ایران در جنگ. تهران: بی نا، ۱۳۲۴.
- هدایت، مهدیقلی. خاطرات و خطرات. ج ۱. تهران: زوار، ۱۳۸۵.
- Iran political diaries*. Volume 11: 1939-1942. General Editor: Dr. R. M. Burrell. Research Editor: Robert L. Jarman. Archive Edition, 1997.
- kirk, George. *Survey of International Affairs: 1939-1945*. Oxford: Oxford University Press, 1945.
- Kozbanov, Nikolay A. "The pretexts and reasons for the Allied invasion of Iran in 1941". *Journal of the international society for Iranian studies*. Volume 45. Number 4., 2012.
- Wilber, Donald. N. *Iran, Past and Present*. Princeton: Princeton University Press, 1958.

مطبوعات:

- روزنامه اطلاعات، سال ۱۶، شماره ۴۷۸۵، سه شنبه ۱۴ بهمن ماه ۱۳۲۰.
- روزنامه اطلاعات، سال ۱۷، شماره ۴۹۳۷، دوشنبه ۲۲ تیرماه ۱۳۲۱.
- روزنامه داد، سال ۲، شماره ۲۵۴، چهارشنبه ۲۲ شهریور ماه ۱۳۲۳.
- روزنامه رعد امروز، شماره ۲۱۱، ۲۵ تیرماه ۱۳۲۳.

اسناد:

- سازمان اسناد ملی ایران
شماره مدرک ۰۱۰۱۵۸۰۲۴، محل در آرشیو ۷۰۸ ض ۱۱، صص ۲۰۱.

- شماره مدرک ۱۳۶۱۹-۲۴۰۰، محل در آرشیو آآف۵۰۲، صص ۳۵، ۱۱۰، ۱۱۳، ۱۱۴، ۱۱۵، ۱۱۹.
- شماره مدرک ۱۳۰۹۵-۲۴۰۰، محل در آرشیو آآف۸۰۷، ص ۲۸.
- شماره مدرک ۲۸۰۳۵۲۶، محل نگهداری آرشیو ملی ایران، بی جا، ص ۷۰.
- مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه ایران
- سال ۱۳۱۸، کارتن ۱۶، پرونده ۳۵، ۲، سند ۳.
- سال ۱۳۱۹، کارتن ۲۵، پرونده ۱۴، سند ۱۳۴.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳، سند ۱۵۰.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳، سند ۱۵۲.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳، سند ۱۵۴.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۱۶، پرونده ۵۶، ۳، سند ۱۵۵.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۲۷.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۳۳.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۵۰.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۴۱، پرونده ۱۶۴، سند ۶۲.
- سال ۱۳۲۰، کارتن ۵۲، پرونده ۱۶۷، سند ۱.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۸، پرونده ۲۹، سند ۱.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۸، پرونده ۲۹، سند ۳.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۱۲، پرونده ۱۲۸، سند ۱۳.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۲۲، پرونده ۵۴، سند ۸.
- سال ۱۳۲۱، کارتن ۲۲، پرونده ۵۴، ۱، سند ۸، ۱۶.