

بررسی تأثیرات اقتصادی و اجتماعی شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی بر خراسان در جنگ جهانی دوم

مجتبی خلیفه*، علی نجف‌زاده

استادیار گروه تاریخ دانشگاه بیرجند، مربی گروه تاریخ دانشگاه بیرجند

تاریخ دریافت: (۹۵/۰۸/۱۴) تاریخ پذیرش: (۹۵/۱۰/۲۲)

A Study of the Economic and Social Effects of the U.K.C.C. Transportation Company on Khorasan Province in World War II

Mojtaba Khalife*, Ali Najafzadeh

Assistant professor of History Department at Birjand University,

Instructr of History Department at Birjand University

Received: (2016/11/04)

Accepted: (2017/01/11)

Abstract

The allies attacked Iran in Shahrivar 1320 and one of the Key measures of Russia and the UK was taking over the heavy trucks which were being used in Iran transportation system in order to get benefit from them in line with their military purposes. Britain first established the Apatz Company for the transportation from India to Khorasan. But when they failed to achieve their goal, the allies, with the collaboration of the U.S.A., came to the agreement the Apatz Company to be replaced by the U.K. Export and Import Union which was called in Persian U.K.C.C.

This transportation company had a key role in transferring military weapons and necessities to Russia, but at the same time, this task remained its various economic and social effects. Since a branch of the transportation route used by the allies was passing through Khorasan province, its effects on the people's life of Khorasan, from various aspects, was obvious. Taking over the heavy duty trucks, road construction, performing economic activities, transportation by loading, smuggling the goods, employing drivers, heavy truck ownership as well as social activities such as transferring the war hostages, were among the U.K. most significant branch activities which had social and economic effects.

The present paper attempts to provide a vast review of these effects and the influence of the U.K.C.C. transportation company on Khorasan province during World War II. The most important issues that the current study deals with are the reasons of the activities of the U.K.C.C. Company in Khorasan province, the areas of its activities and various dimensions of its effects.

The present study has been carried out through utilizing analytic-descriptive method and based on the historical documents, field study, and interviewing about the U.K.C.C. Transportation Company in Khorasan.

The current research demonstrates that the U.K.C.C. Transportation Company, in addition to the main area of its activities, has been effective in numerous economic and social fields, including drivers living, the dangers of driving, difficulties of transportation and economic activity.

Keywords: U.K.C.C., World War II, Khorasan, economic effects.

چکیده

متفقین در شهریور ۱۳۲۰ به ایران حمله کردند و یکی از اقدامات مهم روس‌ها و انگلیسی‌ها مصادره کامیون‌های فعال در سیستم حمل و نقل ایران بود تا از آنها برای اهداف نظامی خود بهره ببرند. انگلیسی‌ها ابتدا شرکت اپاتز را برای حمل و نقل از مسیر هندوستان تا خراسان به وجود آوردند؛ ولی با مشاهده ناکامی آن، متفقین توافق کردند که با همکاری آمریکا، اتحادیه بازرگانی بریتانیا که به فارسی یو.کی.سی.سی نامیده می‌شد، جایگزین اپاتز شود. این شرکت حمل و نقل نقش محوری در انتقال تسلیحات نظامی و مایحتاج به شوروی داشت ولی در عین حال اثرات مختلف اقتصادی و اجتماعی نیز از خود به جا گذاشت.

از آنجا که شاخه‌ای از مسیر ارتباطی مورد استفاده متفقین از خراسان عبور می‌کرد، تأثیرات آن بر زندگی مردم خراسان، از جنبه‌های گوناگون، مشهود بود. مصادره کامیون‌های باری، جاده‌سازی، انجام فعالیت‌های اقتصادی، حمل و نقل بار، قاچاق کالا، استخدام رانندگان و کامیون‌داران و اقدامات اجتماعی، نظیر جابه‌جایی اسرای جنگ، از مهم‌ترین فعالیت‌های فرعی یو.کی.سی.سی بود که اثرات اقتصادی و اجتماعی به دنبال داشت و این مقاله در پی بررسی بیشتر این اثرات و نحوه اثرگذاری یو.کی.سی.سی بر خراسان، در طی سال‌های جنگ جهانی دوم است. مهم‌ترین سؤالات این پژوهش علت فعالیت یو.کی.سی.سی در خراسان، زمینه‌های فعالیت شرکت و ابعاد اثرات آن است. این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و براساس اسناد تاریخی و تحقیق میدانی و انجام مصاحبه درباره شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی در خراسان انجام گرفته است و نشان می‌دهد شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی، علاوه بر زمینه اصلی فعالیت خود، در بسیاری زمینه‌های اقتصادی و اجتماعی، از جمله زندگی رانندگان، خطرات ناشی از رانندگی، مشکلات حمل و نقل و فعالیت اقتصادی تأثیرگذار بوده است.

واژه‌های کلیدی: یو.کی.سی.سی، جنگ جهانی دوم، خراسان، تأثیرات اقتصادی.

مقدمه

یکی از علل ورود متفقین به ایران در جنگ جهانی دوم، کمک به شوروی در جنگ با آلمان‌ها بود. متفقین ایران را پل ارتباطی، برای کمک‌رسانی به جبهه‌های شوروی، در مقابل پیشروی‌های هیلتر قرار دادند. این پل ارتباطی از نقاط مختلف ایران می‌گذشت و یک شاخه آن مسیر هندوستان - مشهد - عشق‌آباد بود. از این رو مشهد - یکی از مراکز نقل متفقین در ایران - از سوی ارتش سرخ اشغال نظامی شد و راه ارتباطی مشهد به مرزهای هندوستان در انتهای خط آهن کویته نیز مورد استفاده متفقین قرار گرفت. این راه طولانی را باید کامیون طی می‌کرد که یکی از راه‌های آن تسلط بر سیستم حمل و نقل ایران بود. متفقین از زمان ورود به ایران سیستم حمل و نقل ایران را تحت کنترل خود گرفتند و شبکه جدیدی به وجود آوردند که «اپاتز» یا (سرویس حمل و نقل کمکی شرق ایران) نام داشت. پس از ناکامی این شرکت حمل و نقل در انتقال سریع و دقیق کمک‌ها به شوروی، شرکت یو.کی.سی.سی (سازمان تجارتهی بریتانیا) که پیش‌تر در اروپا شکل گرفته بود، وظیفه حمل و نقل کالا و مهمات از جنوب به شمال ایران را برعهده گرفت و علاوه بر کمک به جبهه‌های شوروی علیه آلمان، اثرات اقتصادی - اجتماعی زیادی بر جامعه ایران، به‌ویژه در مسیر زاهدان تا عشق‌آباد و بر شهری نظیر مشهد گذاشت.

پیشینه پژوهش

تاکنون پژوهش مستقلی درباره فعالیت یو.کی.سی.سی در ایران و خراسان صورت نگرفته است.

تنها صدر نبوی به این جنبه از حضور انگلیسی‌ها و تبعات جنگ جهانی اول، در برخی از مقالاتش، از جمله مقاله «وضع پولی ایران در جنگ دوم جهانی»، اشاره کرده است. در سال‌های اخیر، علی نجف‌زاده در پژوهش‌های مربوط به تاریخ مشهد، به‌ویژه در کتاب گروه‌های مهاجر به مشهد از صفویه تاکنون و سپس در کتاب کنسولگری‌ها، مستخدمان و مستشاران خارجی در مشهد به فعالیت یو.کی.سی.سی تنها در حوزه شهر مشهد پرداخته است و تاکنون پژوهشی مستقل که ابعاد و اثرات فعالیت این شرکت حمل و نقل را بر زندگی اقتصادی و اجتماعی در خراسان بررسی کند، انجام نگرفته است. لازم به ذکر است در میان منابع دوره جنگ جهانی دوم، تنها اسکرین در خاطراتش به فعالیت این شرکت حمل و نقل اشاره کرده است. از این رو، در این مقاله، با تکیه بر منابع، اسناد، روزنامه‌ها و خاطرات، اثرات اقتصادی و اجتماعی فعالیت یو.کی.سی.سی در محدوده خراسان بررسی می‌شود.

سؤالات پژوهش

دلیل فعالیت شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی در ایران، به‌ویژه خراسان، چه بود؟
شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی در چه زمینه‌هایی فعالیت می‌کرد؟

شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی چه تأثیرات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی بر خراسان گذاشت؟

انحلال اپاتز و شکل گیری یو.کی.سی.سی

اپاتز روی وسایل نقلیه دست دوم که در هندوستان خریداری شده بود، تکیه می کرد. دولت هند وعده داده بود که در ماه ۲۰۰۰ تن کیسه و دیگر وسایلی که قرار بود به روسیه برود، حمل کند ولی در عمل چنین اتفاقی نیفتاد؛ زیرا در عرض چند هفته پس از شروع کار در جاده زاهدان - مشهد عده ای از این رانندگان، با حمل غیرقانونی بار و مسافر بین راه و یا فروش وسایل یدکی و ابزار ماشین در بازار سیاه، پول های هنگفتی به جیب زدند. کلارمونت پرسیوال اسکرین، سرکنسول بریتانیا در مشهد، که سابقه کنسول و نایب کنسولی کرمان و سیستان را از سال ۱۹۱۶م تا ۱۹۲۹م داشت (رابینو، ۱۳۶۳: ۲۷)، درباره تخلفات رانندگان نوشته: «یک روز چند کیلومتر خارج از مشهد، در راه طبقه، دیدم پلیسی از یک کامیون واژگون شده اپاتز محافظت می کرد. راننده این کامیون که اهل پنجاب بود، به شاگرد شوفر تازه کارش گفته بود که ماشین را از افرادی که می خواهند به طبقه بروند، پر کند و از آنها کرایه بگیرد. شاگرد شوفر که ماشین را برمی گرداند، آن را واژگون کرده بود و خودش و یکی از مسافران در اثر این سانحه کشته شده بودند. در ماه ژوئن، وقتی من در بیرجند بودم، یک دفعه کامیون های اپاتز را کنترل کردیم و دیدم چهارتای آنها به طور غیرقانونی بار و مسافر گرفته اند. یکی از آنها حامل ۲/۵ تن قند بازار سیاه بود که راننده قرار گذاشته بود آن را در سه نوبت به مشهد برساند و کرایه آن را دریافت نماید.»

راننده دیگری کلک جالب تری زده بود. او لاستیک رویی نو اتومبیل را به یک نفر دیگر اجاره داده بود و خودش لاستیک کهنه ارزانی از بازار

خریده و به کامیون انداخته بود. وقتی لاستیک کهنه می شد آن را از اجاره دار می گرفت و به نام لاستیک فرسوده، به انبار زاهدان تحویل می داد. یکی از کارکنان انبار که دوست او بود، لاستیک ها را عوض می کرد و لاستیک نو به او می داد و همین ماجرا تجدید می شد. در نتیجه سودهای هنگفتی که مقاطعه کاران و تجار عمده فروش می بردند، نرخ اجاره لاستیک ها را آن قدر بالا برد که یک کامیون دار حاضر بود برای اجاره لاستیک های بزرگ کامیون های سنگین در یک سفر ۲۵ تا ۳۰ لیره (۵۰۰-۶۰۰ تومان) پردازد و مقاطعه ای را که ده برابر بیشتر سود برای او می آورد، از دست ندهد. اسکرین در خاطرات خود نوشته است من راهی جز این نداشتم که این وقایع و نظایر آنها را که متوجه می شدم، گزارش بدهم؛ زیرا این کارها نه فقط از میزان اجناس تحویلی انگلیسی ها در مشهد می کاست و باعث آبروریزی و انتقادهایی نیز می شد، سرهنگ لوچینسکی نیز از ناتوانی انگلیسی ها در ارسال مقادیر قابل ملاحظه ای وسایل و لوازم از هندوستان به مقصد روسیه انتقاد می کرد. اسکرین که در روزهای اول خیلی فعالیت اپاتز را جدی می گرفت، گزارش هایی علیه آن تنظیم کرد. همین امر باعث شد اپاتز در ژوئیه سال ۱۹۴۲م منحل شود. (همان: ۲۵۹-۲۶۰)

متفقین برای رفع نیازهای خود درصدد تنظیم امور حمل و نقل و تهیه لاستیک برآمدند و برای اینکه کامیون ها به طور مرتب مورد استفاده قرار گیرند و لاستیک ها هم به طور صحیح به مصرف برسند، شرکت حمل و نقلی را که در اروپا فعال بود، در ایران وارد عرصه حمل و نقل کردند. این شرکت که در قالب U.K.C.C فعالیت می کرد، متشکل از

مهمات و لوازم نظامی متجاوز از ۲ هزار دستگاه کامیون ایرانی را مصادره کرد. (اسکرین، بی‌تا: ۲۶۰)

آمریکایی‌ها نیز کمک زیادی از طریق وام و اجاره اعطا نمودند و کامیون‌های تازه آمریکایی از راه بغداد و بصره وارد ایران شد و مورد استفاده یو.کی.سی.سی. قرار گرفت. (همان: ۲۶۰)

یکی دیگر از شیوه‌های به همکاری کشاندن کامیون‌ها در ایران، تسلط بر بازار لاستیک بود. مؤسسات حمل و نقل دول متحد که لاستیک وارد کرده بودند، به هر یک از کامیون‌دارانی که حاضر می‌شد برای آنها کار کند، لاستیک می‌داد. به این ترتیب متجاوز از ۲۶۰۰ دستگاه از کامیون‌های ایران به خدمت متفقین درآمد (ایران در اشغال متفقین، ۱۳۷۱: ۴۹۷). برخی از کامیون‌ها نیز به صورت مقاطعه‌کاری فعالیت کردند. یو.کی.سی.سی. رانندگان مختلف را به استخدام گرفته بود و در مشهد ماشین‌داران افغان، هندی و ارمنی با یو.کی.سی.سی. همکاری می‌کردند. رانندگان هندی و سیک در دوره رضاشاه در این مسیر فعال بودند و نایب کنسول ایران در کویته، در سال ۱۳۱۶ش، اطلاعات دقیقی درباره این کامیون‌داران که به سیستان و خراسان می‌آمدند، ارائه داده است (ترکمان، ۱۳۷۰، ۲). تعداد ماشین‌داران هندی، در زمان اشغال مشهد به دست روس‌ها، ۳۰ خانوار بود که به خاطر مصادره اتومبیل‌هایشان، به اسکرین، کنسول انگلیس در مشهد، شکایت کردند. (اسکرین، بی‌تا: ۱۹۴)

یکی از مهم‌ترین پیمانکاران هندی یو.کی.سی.سی. آقای رهام رام سنگه رام سنگه بود (دادگستران، شماره ۴۷، سال اول، ۱). برخی از

چند شرکت انگلیسی بود. U. K. C. C. علامت اختصاری United Kingdom Commercial Corporation یا اتحادیه بازرگانی انگلیسی بود و به فارسی یو.کی.سی.سی. خوانده می‌شد. این سازمان با هماهنگی تمامی نیروهای متفقین، تحت ریاست یک نفر ایرانی و نیروهای متفقین اداره می‌شد. اعضای آن عبارت بودند از نمایندگانی از سفارت انگلستان، شوروی، نماینده برنامه وام و اجاره آمریکا در ایران و نماینده‌ای دیگر از مرکز تدارکات خاورمیانه M.E.S.C. (ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۳۸). راه اصلی تأمین کامیون‌های یو.کی.سی.سی. مصادره بود که مهم‌ترین ضربه را به سیستم حمل و نقل زد و سبب فروپاشی سیستم حمل و نقل زمینی ایران (یعنی حمل و نقل با کامیون) شد. براساس گزارش عبدالحسین هژیر، وزیر راه ایران که در لندن تسلیم ایدن، وزیر امور خارجه انگلستان، گردید تا قبل از شهریور ۱۳۲۰، ۴ هزار دستگاه کامیون برای رفع نیازهای ایران موجود بود که در شهریور ۱۳۲۰، ۶۰۰ دستگاه کامیون را مأمورین شوروی برای احتیاجات خود مصادره کردند (اسکرین، بی‌تا: ۲۶۰ و ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۳۸). قوای شوروی در مشهد اتومبیل‌ها را نیز مصادره کردند که در خاطرات برادران خیامی به این مسئله اشاره شده است. سید علی‌اکبر خیامی و شریکش، حاج عباس توکلی، چند کامیون برای حمل و نقل داشتند و شوروی‌ها آن را برای جابه‌جایی محصولات خود مصادره و محل کامیون‌ها در مشهد را نیز تصرف کردند. با اتمام جنگ و رفتن متفقین از مشهد، از کامیون‌ها خبری نبود ولی محل کامیون‌ها را آزاد گذاشتند (شیرین‌کام و فرجام‌نیا، ۱۳۸۹: ۴۸). یو.کی.سی.سی. نیز برای حمل و نقل

شده انجام وظیفه کنند. ایران به شش منطقه تقسیم شد و منطقه یک محل تردد شجاع‌نیا و جمشید یگانگی بود که راه‌های عمده خط تهران - مشهد - زاهدان را شامل می‌شد. صاحبان کامیون‌ها می‌توانستند با موافقت اداره باربری، راه هر منطقه را که مایل باشند جهت کار انتخاب کنند و در حق آنها همه نوع مساعدت و همراهی به عمل می‌آمد. (دادگستران، شماره ۴۱، سال اول، ۳)

مرکز شرکت یو.کی.سی.سی در تهران و وسائل کار آن از اپاتز خیلی مجهزتر بود، به همین جهت در عرض یک سال توانست میزان حمل و نقل را به ۶ هزار تن در هفته برساند. رانندگان یو.کی.سی.سی هم پول‌های کلانی به دست می‌آوردند که گاه با انتقادهایی همراه بود ولی به اعتقاد اسکرین «لااقل جنس‌ها را در مقصد تحویل می‌دادند» (اسکرین، بی‌تا: ۲۵۹-۲۶۰). کنسولگری انگلیس در مشهد هماهنگ‌کننده فعالیت یو.کی.سی.سی در خراسان بود. گیلزا اسکویرا، سرکنسول مشهد، با نام مشاور فوق‌العاده بولار، به تهران منتقل شد و اسکرین جای وی را گرفت. خان صاحب شیخ محمد ایوب انصاری، معاون و مترجم سرکنسولگری بریتانیا، از مسلمانان ایالت پنجاب، یکی دیگر از هماهنگ‌کننده‌های کنسولگری انگلیس در مشهد بود که پس از جنگ، به خاطر سوابقش و به پیشنهاد اسکرین، به لقب خان بهادر نائل شد. (اسکرین، بی‌تا: ۲۲۴؛ دادگستران، شماره ۴۷، ۱)

یکی از حوادثی که به فعالیت یو.کی.سی.سی سرعت داد، کنفرانس تهران بود. اسکرین در خاطرات خود نوشته است کنفرانس تهران از ۲۸ نوامبر تا اول دسامبر ۱۹۴۳م برگزار شد و یکی از نتایج آن سریع‌تر شدن آهنگ فعالیت‌های انگلیس و

کامیون‌داران ارمنی نیز با یو.کی.سی.سی همکاری می‌کردند. سون ارمنی یکی از قدیمی‌ترین ماشین‌دارهای مشهد بود که در ۱۳۱۴ش ماشین‌دار بود و ابتدا یک اشکودای روسی و بعد یک شورلت آمریکایی خرید. آقای پای بست یکی از شاگردان ماشین‌های سون ارمنی بود که در شهریور ۱۳۸۸ش خاطراتی از همکاری با یو.کی.سی.سی نقل کرد: با ماشین شورلت سون ارمنی از زاهدان مهمات جنگی از انگلیسی‌ها تحویل گرفته و با حمل به مرز شوروی آن را در عشق‌آباد تحویل روس‌ها می‌دادند (مصاحبه پای بست، ۱۳۸۸/۶/۴). هاکوب بهرامیان نیز در سال ۱۳۱۶ش یک استودوبیکر چهار تن داشت. در آن زمان ماشین‌دارهای مشهد بسیار کم بودند.

اسکرین هنگام بازگشت به هندوستان در مارس ۱۹۴۲ / ۱۳۲۱ش به یکی از مقاطعه‌کاران ارمنی برخورد که سه کامیون او گرفتار راهزنان شده بودند (اسکرین، بی‌تا: ۲۴۴). ادیک پاشایان یکی از رانندگان قدیمی ارمنی مشهد بود که مدتی برای شرکت یو.کی.سی.سی فعالیت کرد و بعد از رؤسای حزب توده مشهد شد (فیاض، ۱۳۸۱: ۱۱۵). یگانگی، یکی دیگر از پیمانکاران یو.کی.سی.سی، اتومبیل استوبیکر داشت.

تعیین مسیر فعالیت کامیون‌ها بر عهده شرکت یو.کی.سی.سی و اداره کل باربری راه بود و تمام ایران به چند منطقه تقسیم شد. شیلدز، مدیر کل باربری راه، در آگهی ۱۸ خرداد ۱۳۲۳ علت تقسیم‌بندی را چنین اعلام کرد که بتواند امور حمل و نقل را به‌طور مؤثری انجام دهند. اداره کل باربری راه پیمانکاران را مجاز نمود از تاریخ اول تیر ۱۳۲۳ فقط در مناطقی که برای هر یک تعیین

جاده‌سازی یو.کی.سی.سی

انگلیسی‌ها، طی جنگ جهانی اول، در برخی نقاط ایران، برای تسهیل تردد کامیون، به جاده‌سازی پرداختند. این اقدام در خراسان نیز انجام شد. در گزارشی مربوط به ۲۱ دلو (بهمن) ۱۲۹۵ آمده است: «ازنه [در جنوب بیرجند] چند روز است جاده سمت سیستان و بیرجند را قشون دولت فخریه مسطح می‌نمایند» (چمن، شماره ۶۲، سال دوم، ۱). در جنگ جهانی دوم نیز وضعیت برخی جاده‌های ایران مناسب نبود. به همین جهت یو.کی.سی.سی به این مسئله نیز توجه کرد و علاوه بر حمل و نقل، برای تسهیل فعالیت خود در زمینه جاده‌سازی نیز دست به اقداماتی زد. اسکرین درباره این اقدام نوشته است: این مسیر را به خوبی می‌شناختم و از خود می‌پرسیدم این راه چگونه تکافوی چنین حمل و نقل سنگین و متناهی را خواهد کرد. سرویس حمل و نقل کمکی مشرق ایران در مسیری فعالیت داشت که پر از شن و سنگلاخ بود و من اطمینان داشتم که مقامات ایرانی حتی برای تعمیر آن نیز کوچکترین کوششی نخواهند کرد. اسکرین درباره نقش خود در این زمینه نوشته: نظر خود را در این باره با معاون وزارت خارجه هند در میان گذاشتم و به من اطلاع داد که ارتش هند کامیون‌های مخصوص تسطیح و تعمیر جاده را از نوک کندی موقتاً به میرجاوه، در مرز ایران، انتقال داده است و در نظر دارد جاده قدیمی به زاهدان را طبق نقشه تنظیمی مرمت نماید. (اسکرین، بی‌تا: ۱۶۹)

غلامرضا لنگری فردوسی در نوجوانی، با راننده‌ای افغان از یو.کی.سی.سی که در مشهد مستأجر منزل‌شان بود، برای مشاهده جاده‌سازی

آمریکا در ایران بود. بسیاری از سران یو.کی.سی.سی، از جمله جرج سینکلر، رئیس سابق هیئت حمل و نقل مسافران لندن به مشهد آمد و مدتی در آنجا ماند تا اداره محلی یو.کی.سی.سی را بازرسی کند. (اسکرین، بی‌تا: ۳۰۴)

بیشترین سرمایه شرکت یو.کی.سی.سی مختص پرداخت حقوق ۸ هزار راننده ایرانی تحت استخدام بود. با شروع فعالیت این شرکت در مسیر راه عشق‌آباد - مشهد - زاهدان، توقفگاه‌ها و گاراژهای متعدد یو.کی.سی.سی شکل گرفت. گاراژ یو.کی.سی.سی در مشهد یکی از گاراژهای مهم شهر بود که با نام گاراژ تفنگچی‌ها، در خیابان دانش روبروی دبیرستان فردوسی، قرار داشت. وقتی کنسولگری انگلیس، در مشهد، برای روز ۲۳ اردیبهشت ۱۳۲۳ بلیط فیلم نیروی هوایی انگلیس را در سینما فردوسی می‌فروخت، محل فروش آن را یو.کی.سی.سی قرار داد (دادگستران، شماره ۲۹، سال اول، ۱). وابستگان، پیمانکاران و اعضای یو.کی.سی.سی نیز نقش مهمی در کمک‌های خیریه داشتند. دادگستران در ۲۳ اردیبهشت ۱۳۲۳ نوشت: برای تماشای فیلم «بانو می‌نیور» تفنگچیان یو.کی.سی.سی و شرکت یگانگی - یو.کی.سی.سی هر کدام مبلغ ۹۹۵۰ ریال برای خرید بلیت هزینه کردند (همان: شماره ۳۳، سال اول، ۳). اعضای یو.کی.سی.سی در مشهد، در گاردن پارتی روس‌ها، در ۲۷ و ۲۸ ژوئیه ۱۹۴۴، نقش مهمی ایفاء کردند و تمام کار غرقه‌سازی را یو.کی.سی.سی و کارمند آن شرکت، به نام میریک، انجام داد. (اسکرین، بی‌تا: ۳۲۸)

نوی، ۱۳۶۵: ۱۰۳). علت تورمزایی یو.کی.سی.سی عملکرد و نحوه فعالیت آن بود. زمانی که از طرف ستاد پیفرس به پولوک، مسئول برنامه ارسال گندم هند برای مردم ایران و نماینده محلی یو.کی.سی.سی در مشهد، خرید ۸۷۰۰۰ پوسستین و ۱۳۵۰۰۰ جلیقه پوسستینی سفارش داده شد، پولوک سریع وارد عمل شد. چون گوسفندها را هزار هزار می‌کشتند و پوست آنها را برای فروش می‌آوردند، قیمت گوسفند در خراسان تنزل کرد. وقتی پوست کافی جمع‌آوری شد تا کار را شروع کنند، پولوک هر خیاطی را که تا سی فرسخی مشهد در دسترس بود، گردآورد و در کمتر از دو هفته، پس از خرید پوست، یک کارخانه پوسستین‌دوزی با ۱۵۰۰ نفر کارگر به راه انداخت. یک هفته بعد، تولید روزانه کارخانه پوسستین‌دوزی به ۴۰۰ پوسستین و ۸۰۰ جلیقه پوسستینی رسید، اما پیش از اینکه سفارش به طور کامل تولید شود، آلمان‌ها از استالینگراد عقب‌نشینی کردند و تهدید جنگ برای قفقاز برطرف و کارخانه پوسستین‌دوزی مشهد نیز بسته شد (اسکرین، بی‌تا: ۲۶۰) و بدین ترتیب، این فعالیت به ظاهر اقتصادی بر وضعیت شغلی و دامداران تأثیر منفی گذاشت.

تأثیر فعالیت یو.کی.سی.سی بر حمل و نقل نیز منفی بود. مصادره و به‌کارگیری انحصاری کامیون‌ها، خیلی سریع باعث کاهش کامیون و گرانی حمل و نقل در ایران شد. روزنامه آزادی در ۳۰ مهر ۱۳۲۱، با عنوان «گرانی کرایه» نوشت:

«چون اتومبیل‌ها و سایر وسایل باربری بسیار کم شده، روز به روز کرایه گران و زندگی دارد طاقت‌فرسا می‌شود. اکنون کرایه هر یک نفر، از مشهد به تهران، ۳۰۰ ریال و هر مسافری یک هفته

مسیر مشهد - قوچان رفت و این جاده‌سازی یو.کی.سی.سی را تنها شن‌ریزی بیان کرده است (آرشیو تاریخ شفاهی آستان قدی رضوی، کاست ۲۳۶۵). به هر حال راه‌سازی یکی از اثرات حضور متفقین در ایران بود، ولی همین اقدام به ظاهر مفید نیز اثرات منفی اقتصادی برجای گذاشت. نخست وزیر ایران در تلگراف ۱۴ تیر ۱۳۲۱ به وزیر مختار ایران در لندن نوشت در حدود ۷۰ هزار عمه که باید در دهات کار کنند برای عملیات راه‌سازی متفقین مشغول کار هستند و صرف نظر از اینکه این عمه در تولید کشور کمکی نخواهند کرد آذوقه آنها نیز تحمیل بر دیگران خواهد بود (ایران در اشغال متفقین، ۱۳۷۱: ۲۴۵). انگلیسی‌ها با این شرایط در جنگ جهانی دوم از ابتدای ورود خود به ایران تا پایان جنگ بیش از ۶ هزار کیلومتر راه ساختند و یا تعمیر کردند و نگهداری بقیه راه‌ها را نیز برعهده گرفتند. (ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۰۱)

فعالیت‌های تورمزای یو.کی.سی.سی

یو.کی.سی.سی در مشهد به فعالیت تولیدی و اقتصادی نیز دست زد ولی این فعالیت تولیدی نقش مؤثری در جهت افزایش تولید داخلی نداشت، چون قسمت اعظم سرمایه این شرکت مختص پرداخت حقوق هشت هزار راننده ایرانی بود که در استخدامش بودند. چنین سرمایه‌ای که دارای اثر درآمدی زیاد بود، موجب افزایش بیشتر قیمت‌ها می‌شد و یکی از اقدامات مهم یو.کی.سی.سی واردات چرم به ایران بود تا آن را، با هزینه کم، به پوتین و کفش برای سربازان ارتش سرخ روسیه تبدیل کند. این فعالیت یو.کی.سی.سی نیز عامل تورم‌زا و غیرتولیدی بود (صدر

پس از خرید بلیط، انتظار اتوبوس می‌کشد.»
(آزادی، شماره ۲۰۷۷، ۲)

این اثرات منفی تا پایان جنگ ادامه داشت و اگرچه برخی در کوتاه مدت پول هنگفتی به جیب زدند ولی این امر دائمی نبود. روزنامه آزادی به اثرات منفی این‌گونه فعالیت‌ها نیز اشاره کرد:

«یو.کی.سی.سی و پول‌های فراوان و سرشاری که به جیب یک عده می‌ریخت، از میان رفت ولی پای شومی که در بالا بردن سطح زندگی به زمین نهاد هنوز اولیای امور قادر نشده‌اند آن را از روی پیکر ناتوان مردم دور کنند.» (همان: شماره ۲۳۵۱، ۱)

زیرا گرانی در برخی زمینه‌ها پس از جنگ همچنان ادامه یافت. روزنامه آزادی در ۵ اردیبهشت ۱۳۲۵، با عنوان «تا کی گرانی»، نوشت جنگ اروپا یک سال است تمام شده و یک قسمت خرابی‌های آن هم اصلاح شده ولی متأسفانه خرابی‌های زندگی ملت ایران که کشورش میدان جنگ و پل پیروزی جنگ بود، هنوز هیچ‌یک اصلاح نشده است. گرانی قند و شکر و گندم و ذغال و... همچنان ادامه دارد. (همان: شماره ۲۳۵۱، ۱)

مشکلات یو.کی.سی.سی برای حمل و نقل بار و خواروبار

یو.کی.سی.سی از طریق لاستیک‌ها بر کامیون‌دارها اعمال نفوذ می‌کرد. با فعالیت یو.کی.سی.سی برخی از کامیون‌های موجود، مخصوصاً از این جهت که لاستیک نداشتند، به تدریج از کار افتادند و به این مناسبت میزان کرایه کامیون فوق‌العاده بالا رفت، به همان نسبت هم بر قیمت اجناس افزوده شد (ایران در اشغال متفقین، ۱۳۷۱: ۴۹۷). این شرکت همچنین با در اختیار داشتن کامیون‌های متعدد،

حمل و نقل عمومی و غله را نیز مختل کرد. نخست وزیر ایران در تلگراف ۱۴ تیر ۱۳۲۱ به وزیر مختار ایران در لندن نوشت نسبت به وسائط نقلیه هم طوری که مکرر تذکر داده شده، در حدود ۱۵۰۰ کامیون از موجودی کشور، در خدمت یو.کی.سی.سی است. این مقدار نسبت به موجودی وسائط نقلیه ایران و احتیاجات حمل و نقل غله و غیره فوق‌العاده زیاد بود (همان: ۲۴۵ و ۲۴۶). کنترل یو.کی.سی.سی بر فروش لاستیک نیز باعث شد متجاوز از ۲۶۰۰ دستگاه از کامیون‌های ایران به خدمت متفقین بروند و کار داخله به کلی لنگ شود تا آنجا که همه مردم شاک می‌شدند و بدتر از همه آنکه خود دولت هم برای حمل غله با مشکل مواجه شد؛ زیرا کامیون به دست نمی‌آورد. بعد از مذاکرات زیاد با متفقین، قرار شد برای باربری اداره‌ای تشکیل شود و کار حمل و نقل مملکت را به دست بگیرد (همان: ۴۹۷). بنا به نوشته اسکرین «اداره باربری راه» برای مبارزه یا سوء استفاده از باربری در راه‌ها و بازار سیاه لاستیک اتومبیل ایجاد شد. در تئوری، این یک اداره ایرانی بود، اما در عمل، اولین رئیس آن یک نفر انگلیسی و معاون آن یک مستشار بود که به وسیله دکتر میلیسپو انتخاب شده بود (اسکرین، بی‌تا: ۳۲۵). اداره باربری راه مشهد نیز در اواخر سال ۱۳۲۲ شکل گرفت و اشتمان رئیس آن بود. (دادگستران، شماره ۹، سال اول، ۴)

برای تشکیل اداره باربری راه، متفقین هم وعده دادند بر همان اساس که جهت رفع حوائج خود لاستیک به کامیون‌داران می‌دهند، به اداره باربری راه هم لاستیک بدهند. یک عده از کامیون‌داران باقی مانده شرایط اداره باربری را نپذیرفتند و

اداره باربری راه مشهد در آگهی به عموم صاحبان کالا اعلام کرد که بارهای محموله با کامیون‌های کنتراتی اداره باربری راه، در صورتی که جهت آن کالا بارنامه رسمی به وسیله مأمورین باربری صادر نشده باشد، قاچاق محسوب شده و توقیف خواهد شد. هرگونه مدرکی که به وسیله گاراژداران، رانندگان و یا اشخاص دیگر، جهت این‌گونه کالاها صادر شده باشد، رسمیت ندارد و این‌گونه کالاها قاچاق تلقی شده و به نفع دولت ضبط می‌گردد.

(همان: شماره ۴، سال اول، ۲)

در این زمان، علاوه بر یو.کی.سی.سی، شرکت‌های دیگری نظیر شرکت سهامی نفت ایران و انگلیس و ایران سوترانس، در حمل بار و مسافر فعالیت می‌کردند و در قاچاق نیز دخیل بودند؛ به همین جهت اشتهار، رئیس اداره باربری راه مشهد، در ۲۱ اسفند ۱۳۲۲ نیز طی آگهی اعلام کرد با همکاری ادارات شهربانی و ژاندارمری مقداری کالای بازرگانی با وسایل موتوری غیرمجاز را توقیف کرده است. وی به صاحبان کالاها اعلام کرد مدارک لازم برای کامیون‌هایی که در کنترات اداره باربری راه، یو.کی.سی.سی، شرکت سهامی نفت ایران و انگلیس و ایران سوترانس می‌باشند، باید بارنامه رسمی که به امضای کارمندان مجاز ادارات مذکور رسیده باشد، در دست داشته باشند و مشخصات محموله بایستی در بارنامه قید شده باشد. (همان: شماره ۹، سال اول، ۴)

نقش یو.کی.سی.سی در حمل و نقل و قاچاق کالا

در این شرایط سخت حمل و نقل، شرکت یو.کی.سی.سی، برای خروج از تنگنا، به کامیون‌هایی که در ایران اجازه کرده بودند، اجازه

به‌طور قاچاق مشغول کار شدند و از ۲۶۰۰ دستگاه کامیون که خدمت متفقین را قبول کرده بودند، بیش از ۴۰۰ دستگاه به این اداره منتقل نشدند. چند صد دستگاه کامیونی هم که بالاخره به حساب قانون وام و اجاره رسید، خیلی با تأنی آمد، به‌طوری که اداره باربری نه تنها از عهده رفع کلیه حوائج دولت و مردم برنیامد، بلکه حوائج وزارت خواروبار را هم نتوانست رفع کند. به این جهت، همه، خصوصاً وزارت خواروبار، شروع به شکایت کردند. در وزارت بازرگانی و پیشه و هنر مواد اولیه و سوخت کارخانجات نمی‌رسید و وزارت کشاورزی برای حمل پنبه، ذرت و لوازم دفع ملخ معطل بود. (ایران در اشغال متفقین، ۱۳۷۱: ۴۹۷)

اداره باربری راه نیز، با حمل و نقل قاچاق و بدون بارنامه مبارزه می‌کرد. ولی شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه پس از شهریور ۱۳۲۰ به گونه‌ای بود که همه به قاچاق کمک می‌کردند. یکی از خوانندگان روزنامه دگستران در مشهد، در ۱۴ اسفند ۱۳۲۲، در انتقاد از این شرایط این ضرب‌المثل را آورده است: «آری هر چه بگردد نمکش می‌زند، وای به وقتی که بگردد نمک» و توضیح داده‌است اداره باربری راه، برای تحقیق و جلوگیری از حمل قاچاق، اغلب ناچار است از مقامات مربوطه کمک بطلبد، ولی اشخاص ذی‌نفع و رفیق قافله، به وسیله تلفن، به شوfer و یا صاحب مال «محرمانه و مستقیم و خصوصی و فوری» اطلاع می‌دهند که آن روز را از حمل بار خودداری نمایند (دگستران، شماره ۳، سال اول، ۴). رانندگان و گاراژدارها نیز، در این حمل قاچاق نقش مهمی داشتند و گاه، به جای بارنامه، مدارکی غیررسمی صادر می‌کردند؛ به همین جهت رئیس

داد که در اوقاتی که خود آن اتحادیه بار ندارد، کامیون‌ها بار ایرانی‌ها را حمل کنند (ایران در اشغال متفقین، ۱۳۷۱: ۴۹۷). یکی از این اقدامات یو.کی.سی.سی.کمک به حمل گندم در مشهد بود. سرکنسول بریتانیا در خراسان، درباره این تصمیم یو.کی.سی.سی.سی. نوشته است:

«بعد از انحلال وزارت خوار و بار، در مه ۱۹۴۳، اداره امور مالیه و اقتصاد با استاندار بود و او خبر پیشرفت جمع‌آوری گندم را به من می‌داد و در عوض من در حمل و نقل غله، از نواحی روستایی به مشهد و غیره، به او کمک می‌کردم. شخصاً ترتیب آن را با مدیر محلی یو.کی.سی.سی. می‌دادم و کاری می‌کردم که کامیون‌ها و راننده‌های بیکار خود را در اختیار استاندار بگذارند. این کار خوشایند متولیان بازار سیاه و حمل و نقل نبود و آنها به اداره مرکزی یو.کی.سی.سی. در تهران شکایت می‌کردند که من از حدود وظایف خود خارج شده‌ام. تا حدودی بر اثر این شکایت‌ها بود که جرج سینکلر، از تهران، و آقای مایلز، از کلکته، برای بازرسی در ماه مارس به مشهد آمدند و مدتی نزد ما، در سرکنسولگری، ماندند. بعد از مذاکرات دوستانه، مدیران یو.کی.سی.سی. موافقت کردند که هرگونه حمل و نقل کشوری را که من ترتیب بدهم، تا حدود ۲۵ درصد ظرفیت آنها، به وسیله یو.کی.سی.سی. انجام شود حتی اگر به قیمت کمتر رسیدن وسایل به روسیه تمام شود. به این ترتیب استاندار و مستر گوردن توانستند بر مشکل حمل و نقل که تأمین غله مشهد و ارسال مازاد غله را به تهران، سخت دچار اشکال می‌کرد، غلبه کنند و من هم که از بیرون در امور حمل و نقل مداخله می‌کردم، رسماً وارد کار حمل و نقل شدم.»

(اسکرین، بی تا: ۳۲۴)

انگلیسی‌ها از یو.کی.سی.سی. در برخی فعالیت‌های انسان‌دوستانه و تبلیغاتی نیز استفاده کردند. این شرکت که خریداری و حمل و نقل ذخایر مورد نیاز نیروهای انگلیسی مقیم ایران، عراق و متفقین را برعهده داشت، از هندوستان گندم وارد ایران می‌کرد و در روزهای قحطی که نتیجه جنگ جهانی دوم بود، کامیون‌هایش در روستاهای بین راه مسیر هندوستان - مشهد کیسه‌های گندم که روی آن نوشته بودند «گندم هند برای مردم ایران»، تقسیم می‌کردند. (همان: ۲۱۴)

آنان در این زمینه مقررات ایران را نیز نادیده می‌گرفتند و وارد عرصه فاجاق خوار و بار می‌شدند، زیرا حمل و نقل خوار و بار برای جلوگیری از قحطی، تابع شرایط و مقررات سختی شده بود. ولی کامیون‌های یو.کی.سی.سی. از نفوذ و قدرت خود سوءاستفاده می‌کردند. یکی از مهم‌ترین موارد در این زمینه پرونده درگیری نماینده تفنگچیان محافظ شرکت یو.کی.سی.سی. بود که در پاسگاه شوسف، در جنوب بیرجند، اتفاق افتاد. عزیزالله خاتمی، مأمور ژاندارمری شوسف، در صورت جلسه ۹ شهریور ۱۳۲۲ نوشت ساعت ۹ صبح سه ماشین دارای خوار و بار از سیستان وارد شوسف شدند. مأموران ژاندارمری چوب در وسط راه گذارده، آماده بازدید شدند. نماینده تفنگچیان، پرویزخان، آمد و نگاهی به بنده و مأموران کرد و به ماشین‌ها دستور داد با سرعت خود را به چوب بزنند و هرکس را که جلو آمد، زیر بگیرند. ماشین شماره ۴۲۸۸/۵۲۸۸ داوطلب شد دستور نماینده تفنگچیان را اجرا کند و نزدیک بود یک نفر ژاندارم را زیر بگیرد (مرکز اسناد

بریتانیا فعالیت می‌کرد، در آگهی ۱۳ آبان ۱۳۲۱ با عنوان «حمل کالا به وسیله کامیون‌های U.K.C.C» اعلام کرد: فرستندگان کالاهایی که به وسیله کامیون‌های یو.کی.سی.سی از هر نقطه و به هر مقصد حمل می‌شود، باید کالا را فقط به نمایندگان رسمی شرکت سهامی تجارتي ایران و بریتانیا تحویل دهند و در مقابل قبض رسید رسمی چاپی دریافت دارند. کالاهایی که به اشخاص غیرمجاز تسلیم و به شکل قاچاق، به وسیله کامیون‌های U.K.C.C حمل شود، طبق شرایط مندرج در پیمان این شرکت با مالکین و رانندگان کامیون‌ها، ضبط و برای برداشت کرایه حمل و یا هزینه‌های دیگر به فروش خواهد رسید (آزادی، شماره ۲۰۸۰، ۱). احتمالاً شیوه اخذ کرایه از طریق حراج و فروش کالاها چندان مناسب نبوده و یا برخلاف رسیدهای رسمی در بارنامه، کالاهای بیشتری به وسیله کامیون‌های یو.کی.سی.سی حمل می‌شده است که کمتر از یک سال بعد سران شرکت تصمیم به تغییر رویه مقابله با قاچاق کالای کامیون‌های یو.کی.سی.سی گرفتند. شرکت سهامی تجارتي ایران و بریتانیا در آگهی ۱۱ خرداد ۱۳۲۲ خطاب به بازرگانان اعلام کرد کامیون‌های یو.کی.سی.سی مجاز نیستند به غیر از کالاهایی که از طرف یو.کی.سی.سی اجازه داده شده و در بارنامه‌های رسمی قید گردیده است، کالایی حمل نمایند. و به کلیه بازرگانان اخطار کرد که از حمل کالا به طریق غیرمجاز، به وسیله کامیون‌های یو.کی.سی.سی خودداری کنند و طی آگهی اعلام شد چنانچه دیده شود کالاهای غیرمجازی در کامیون‌های یو.کی.سی.سی بار زده شده، به فوریت کالا از کامیون تخلیه و در کنار جاده گذارده خواهد شد. (راستی، شماره ۱۶، ۱)

آستان قدس، ۱۰/۷۴۴۲۰). در گزارش ۱۰ شهریور ۱۳۲۲ حدیدی‌نژاد، بازرس خوار و بار شوسف، نیز نوشته است پرویزخان مخالف بازرسی کامیون‌ها است. اگر چنین حرکتی از پرویزخان ناشی شود، در آتیه به هیچ‌وجه نمی‌توان از حمل خوار و بار جلوگیری کرد (همان: ۹/۷۴۴۲۰). بخشداری ماژان، در جنوب بیرجند، نیز ضمن ارائه این گزارش، پرویزخان را نماینده تفنگچیان ساکن شوسف معرفی کرد. (همان: ۸/۷۴۴۲۰)

مهاجر، رئیس اداره خوار و بار شهرستان بیرجند، نیز در نامه مورخ ۲ مهر ۱۳۲۲، به فرمانداری بیرجند نوشت:

«چون حرکات ناشایست نمایندگان تفنگچیان در بیرجند و پست‌های خارج و همچنین رانندگان ماشین‌های شرکتی به طور کلی عملیات مأمورین خوار و بار و بلکه مأمورین دولتی را خشتی نموده و می‌نماید خواهشمند است اقدام جدی نسبت به جلوگیری از رویه غیرقانونی آنان و تعقیب راننده ماشین ۴۲۸۸/۵۲۸۸ و وصول و خسارت وارده را زودتر معمول دارید.» (همان: ۳/۷۴۴۲۰)

یو.کی.سی.سی در زمینه حمل و نقل کالا در ایران نیز فعالیت می‌کرد و این وظیفه فرعی شرکت بود که در ابتدا رانندگان به‌طور شخصی انجام می‌دادند و سودی نصیب شرکت نمی‌کرد. مثلاً اسکرین از حمل قند و مسافر به وسیله یک کامیون یاد کرده است (اسکرین، بی‌تا: ۲۹۱). به تدریج مسئولین یو.کی.سی.سی، برای جلوگیری از این‌گونه قاچاق‌ها، به‌طور رسمی به حمل کالا با کامیون‌های یو.کی.سی.سی پرداختند تا جلوی راه‌های غیررسمی را مسدود کنند. این شرکت که در ایران با نام شرکت سهامی تجارتي ایران و

تأثیر یو.کی.سی.سی بر وضعیت رانندگی در مشهد

فعالیت یو.کی.سی.سی بر زندگی و حرفه رانندگان نیز اثر گذاشت. بسیاری از رانندگان شاغل در مشهد عرصه جدیدی برای فعالیت یافتند و بازار کار آنان رونق گرفت، اما این رونق مصنوعی برای برخی ادارات که دارای ماشین و راننده بودند، مشکلاتی به وجود آورد. شهرداری مشهد یکی از مهم‌ترین اداراتی بود که از این مسئله تأثیر پذیرفت و با مشکل جدی مواجه شد.

حسن علیزاده قمصری، راننده دارای گواهینامه پایه یک که ۲۲ اردیبهشت ۱۳۱۷ به عنوان راننده اتومبیل آب‌پاشی و آتش‌نشانی شهرداری مشهد استخدام شد، در ۸ اردیبهشت ۱۳۲۸ علیه برخی از رانندگان شهرداری، نظیر صادق لشکری، رضا حسن رودی، اکبر قدردان و حسن رجبی، (بایگانی راکد شهرداری مشهد، پرونده حسن علیزاده قمصری، ۲۸۱) به فرماندار مشهد شکایت کرد و پرده از روی حقایق برداشت که در زمان فعالیت یو.کی.سی.سی اتفاق افتاده بود. بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ که تمام رانندگان شهرداری، از جمله صادق لشکری چون شرکت یو.کی.سی.سی حقوقی گزافی به رانندگان می‌داد، از خدمت دولتی کناره‌گیری کردند و در آن موقعیت حساس، نفع شخصی را بر حفظ منافع شهر ترجیح دادند (همان: ۳۳۷) و به استخدام یو.کی.سی.سی درآمدند. قمصری در نامه ۲۲ اردیبهشت ۱۳۲۸ درباره حقوق رانندگان یو.کی.سی.سی به وزیر کشور نوشت: در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۵ ش که متفقین در ایران بودند، رانندگان درجه ۱ را با ماهیانه ده‌هزار ریال حقوق استخدام می‌کردند. با

اینکه کلیه هم‌قطاران حقیر از جمله صادق لشکری در آن روزهای بحرانی منافع شخصی را بر خدمت به دولت ترجیح دادند و در شرکت یو.کی.سی.سی و شرکت هژ تفنگ‌چیان استخدام شدند و کارهای آتش‌نشانی را یک دفعه لنگ و شهرداری و آتش‌نشانی مشهد را دچار منحصه و سرگردانی کردند (همان: ۳۰۹) ولی وی با تخصص کاملی که در فن رانندگی اتومبیل‌های سنگین داشت و با استحقاق مرخصی سالی یک ماه که از آن استفاده نکرده بود، و می‌توانست در آن موقع حساس ماهی بیش از ۱۰ هزار ریال از رانندگی کامیون‌های متفقین تحصیل نماید، ولی شایسته و سزاوار ندانست که خدمت شهرداری را ترک نماید و با حقوق ماهی ۱۲۵۰ ریال و عسرت زندگی ساخت و ترک وظیفه خود نکرد (همان: ۳۳۷) قمصری همچنین در گزارش ۸ مرداد ۱۳۲۸ به استاندار خراسان نیز نوشت: با تاسیس شرکت یو.کی.سی.سی در مشهد، کلیه رانندگان شهرداری از خدمت کناره‌گیری کردند؛ چون بنگاه یو.کی.سی.سی حقوق مکفی می‌داد و رانندگان منافع شخصی را بر خدمت دولت ترجیح دادند (همان: ۲۹۵). نامه‌های متعدد قمصری نشان می‌دهد حقوق‌های وسوسه‌کننده یو.کی.سی.سی بسیاری از رانندگان را به سوی خود جلب کرد و، به‌طور غیرمستقیم، بر فعالیت ادارات دولتی اثر منفی گذاشت.

با پایان جنگ جهانی دوم، شرایط جامعه به تدریج به روال سابق بازگشت، ولی پیامدهای منفی اقتصادی دیرپایی را برجا گذاشت که بیکاری رانندگان یکی از آنها بود. قمصری در سال ۱۳۲۸ ش در این باره نوشت:

«در این دو سال آخر که وضعیت رانندگان و

اتومبیل سواری بیوک ۴۱ که یکی از تجار را به تجارتخانه می‌برد با یک شتر افسار گسیخته تصادف کرد و پای شتر و چراغ و رادیات اتومبیل خرد شد.» (همان: شماره ۸۷، سال اول، ۴)

سیاست‌های تحمیلی یو.کی.سی.سی. بر کامیون‌داران و رانندگان

یو.کی.سی.سی و بنگاه تفنگچیان، پس از اینکه از فشار کار و حمل و نقل در اوج جنگ جهانی دوم کاسته شد، از سال ۱۳۲۳ش، با شیوه‌های مختلف، اتومبیل‌داران و رانندگان ایران را تحت فشار قرار دادند. یکی از این راه‌ها به خدمت گرفتن اتومبیل‌داران برای تمدید قرارداد بود و آنان را در زمینه واگذاری طایر و درجه‌بندی کامیون‌ها تحت فشار قرار می‌دادند، زیرا واگذاری طایر و درجه‌بندی کامیون‌ها در اختیار آنها بود و می‌توانستند از این امتیاز استفاده کنند. شیلدر، مدیر کل باربری راه، در آگهی، به صاحبان کامیون‌ها اعلام کرد کلیه کامیون‌هایی که تحت پیمان اداره باربری راه یا یو.کی.سی.سی بوده‌اند، باید فوراً تحت قرارداد عاملین حمل مجاز اداره باربری راه درآیند؛ و الا لاستیک‌های آنها پس گرفته خواهد شد (همان: شماره ۱۰۲، سال اول، ۲). در آگهی دیگری تحت شماره ۹۹۲۷ مورخ ۲۷ دی ۱۳۲۳ مواردی از اقدامات یو.کی.سی.سی جهت اطلاع مالکین کامیون درج شد که به‌طور واضح راه‌های تحت فشار قرارداد کامیون‌داران را نشان می‌دهد:

- ۱) کلیه کامیون‌هایی که از یو.کی.سی.سی طایر دریافت نموده‌اند، بایستی فوراً تحت پیمان عاملین حمل مجاز اداره کل باربری راه درآیند؛
- ۲) در صورتی که مالکین کامیون از بستن قرارداد

شوفرها روبه کساد و بحران گذاشت، رفته‌ها مراجعت کردند و مجدداً تقاضای شغل نمودند و مشغول کار شدند (همان: ۲۹۵، ۳۳۷) همان‌هایی که در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۵ کارهای آتش‌نشانی مشهد و شهرداری را دچار سرگردانی کرده بودند، مجدداً به‌طور روزمزد استخدام شدند.» (همان: ۳۰۹)

یکی از تبعات منفی فعالیت یو.کی.سی.سی در خراسان، و به‌ویژه مشهد، افزایش تصادف‌ها بود. این پدیده آنقدر ملموس بود که روزنامه دادگستران در ۱۷ فروردین ۱۳۲۳ درباره ارتباط افزایش تصادف‌ها با فعالیت یو.کی.سی.سی نوشت:

«از اول فروردین تصادف ماشین‌ها خیلی زیاد شده است و بیشتر کامیون‌های وایت و ده چرخه استویبکر متعلق به یو.کی.سی.سی هستند که شاید بر اثر حمل قاچاق و ترس گرفتار شدن به دست بازرس‌های باربری، با سرعت فوق‌العاده زیاد حرکت می‌کنند. در ظرف این دو هفته سه کامیون با کامیون‌های باربری تصادف نموده که آخرین آن دیروز بود که پای یک نفر از مسافرین باربری را شکسته و به شوفر نیز آسیب رسانده و ماشین نیز به‌طوری صدمه دیده که دیگر قابل تعمیر نمی‌باشد (دادگستران، شماره ۱۶، سال اول، ۴). نمونه‌ای دیگر تصادف ماشین استویبکر شرکت جمشید یگانگی، یکی از شرکت‌های کامیون‌دار ایرانی طرف قرارداد با یو.کی.سی.سی بود که در یکی از خیابان‌های مشهد، با نهایت سرعت و با صدای عجیب، از پهلوی قطار شتر گذشت و شترها که از صدای ماشین‌هاج و واج شده بودند، قطار خود را پاره کردند و در وسط خیابان ولو شدند. حسین امین شهیدی که با عنوان «در خیابان گرد» این گزارش را نوشت به نتیجه آن اشاره کرد که

قانونی تصدیق‌های عده‌ای از رانندگان را توقیف می‌کند و مطابق میل خودشان آنها را از یک‌هزار تا چندین‌هزار ریال جریمه می‌نماید. مسلم است راننده‌ای که با حقوقی که غذای میان راه و زندگانی آنها را درست تأمین نمی‌کند، کار می‌کنند دیگر قدرت ندارند که جریمه را داده و تصدیق خود را بگیرد و در نتیجه چندین نفر راننده در مشهد معطل مانده و این رانندگان بی‌پول، فقیر، فلاکت‌زده و بی‌خانمان سرگردان هستند و اگر واقعاً تقصیری دارند، بنگاه تفنگچیان با بودن مراجع قانونی حق ندارند با زندگانی عده‌ای از افراد این کشور بازی کند.» (راستی، شماره ۱۰۶، ۱)

یوکی.سی.سی و انتقال کودکان لهستانی به هندوستان

جنگ جهانی دوم با حمله آلمان به لهستان آغاز شد. پس از شکست لهستان تعدادی زیادی از لهستانی‌ها به اردوگاه‌های کار در آلمان و شوروی فرستاده شدند. ۲۲۰۰۰۰ لهستانی به اسارت درآمدند و در روز ۱۰ فوریه ۱۹۴۰م (بهمن ۱۳۱۸) با قطار به روسیه فرستاده شدند (دمندان، ۱۳۸۹: ۱۷) و در چهار منطقه سیبری اسکان یافتند تا در کالخوزهای روستایی به کار گرفته شوند. برای لهستان موافقت‌نامه سیکورسکی - میسکی مهم‌ترین تحول سیاسی جنگ بود و در آخرین روزهای اوت ۱۹۴۱ (مرداد ۱۳۲۰) این خبر خوشحال‌کننده به گوش اسرای لهستانی رسید. در موافقت‌نامه ژنرال ولادیسلاو سیکورسکی نخست وزیر دولت در تبعید لهستان با دولت شوروی، بر آزادی اسرای لهستانی، تصریح شد و از آنجا که روس‌ها خود درگیر جنگ با آلمان‌ها بودند و

خودداری نمایند طایرهای دریافتی از یو.کی.سی.سی. مسترد و ارزش آن به وسیله اداره کل باربری تعیین و به مالکین کامیون پرداخت می‌شود؛ (۳) پروانه درجه ۲ جهت کامیون‌هایی که دارای طایرهای یو.کی.سی.سی. می‌باشند، صادر نخواهد گردید؛ (۴) پروانه درجه یک نیز جهت این‌گونه کامیون‌ها فقط پس از امضاء قرارداد صادر می‌گردد؛ (۵) طایر کامیون‌های متخلف فوراً از زیر کامیون خارج می‌گردد (همان: شماره ۱۰۲، سال اول، ۲). در شرایطی که با بحران اقتصادی دوره جنگ قیمت لوازم اتومبیل و به‌ویژه طایر به شدت افزایش یافته بود و شرکت‌های خارجی به طور انحصاری ورود آن را در اختیار داشتند، یو.کی.سی.سی. از این طریق تلاش می‌کرد کامیون‌داران ایران را تحت سلطه خود درآورد.

از سوی دیگر یو.کی.سی.سی. در برخورد با رانندگان نیز چنین رویه در پیش گرفت و با توقیف تصدیق (گواهینامه) آنان را تحت فشار قرار می‌داد. روزنامه راستی که گرایش چپ داشت، در ۱ خرداد ۱۳۲۳ با عنوان «تفنگچیان چه می‌کنند؟» به انتقاد از سیاست یو.کی.سی.سی. و بنگاه تفنگچیان پرداخت و نوشت:

«عده‌ای از رانندگان بنگاه حمل و نقل تفنگچیان در مشهد شکایتی به اتحادیه کارگران و روزنامه راستی داده‌اند که ما با در نظر گرفتن نکات چندی لازم می‌دانیم که نظر مسئولین امور، مخصوصاً روسای یو.کی.سی.سی. و بنگاه تفنگچیان را به این قسمت جلب کنیم تا در نتیجه عده‌ای از اشخاص زحمت‌کش که مخصوصاً در این موقع جنگ تا حد امکان فداکاری کرده‌اند، بدبخت و بیچاره نشوند. بنگاه تفنگچیان بدون هیچ‌گونه مجوز

لهستان، اولین کاروان کودکان را به سوی هند به راه انداخت و در تمام سال ۱۹۴۲م این جریان ادامه داشت (اسکرین، بی‌تا: ۲۱۶ و ۲۶۱). انتقال کودکان لهستانی با کامیون‌های یو.کی.سی.سی که در مسیر عشق‌آباد هندوستان فعالیت می‌کردند، انجام گرفت؛ از جمله ۶۷۵ تن از طریق زاهدان به هندوستان عزیمت کردند (شهرآرا، شماره ۵۷۳، ۱۴). روزنامه اطلاعات گزارش داد روز ۱۶ فروردین ۱۳۲۱ هفت کامیون، حامل زنان و اطفال، از مشهد به تربت وارد و پس از صرف نهار، به زاهدان رفتند. کودکانی که والدین خود را نیافتند، به آموزشگاه‌های مستقر در شهر اصفهان منتقل شدند (اطلاعات، شماره ۴۸۴۰، سال ۱۶، ۱). حبیب کامران‌پور، راننده‌ای که تعدادی از این کودکان را به شاهرود منتقل کرد، در مصاحبه خود گفته است: «۲۲ تن از این آوارگان لهستانی که اغلب زن و کودک و افراد سالخورده بودند، در کامیون من قرار داشتند. حدود ده تا دوازده کامیون بودیم و آنها را از مرز باجگیران بار زدیم. بر روی آنها چادر کشیدیم تا از سرما حفظ شوند. ما در مشهد توقف نکردیم و فقط یک توقف کوتاهی در سبزوار داشتیم. این کودکان را به شاهرود بردیم تا از آنجا، با قطار، به تهران منتقل شوند.» (صاحبکاران، ۱۳۹۲: ۸۶)

تقدیر از رانندگان و سران یو.کی.سی.سی

کامیون‌های ایرانی نقش مهمی در انتقال تسلیحات به شوروی و پیروزی آنان داشتند و به همین دلیل شوروی، پس از پیروزی، از آنها، همچون قهرمان جنگ، تقدیر کرد. خبر اعطای نشان و مدال اتحاد جماهیر شوروی به رانندگان ایرانی، در ۹ خرداد

کامیون مواد غذایی ارتش را در تنگنا قرار داده بود، دولت شوروی با انتقال اسرای لهستانی و ارتش آنها به ایران موافقت کرد. خراسان یکی از مسیرهای انتقال اسرای لهستانی بود که گروهی شامل ۲۶۹۴ لهستانی از عشق‌آباد به مشهد منتقل شدند. (همان: ۲۳)

سرهنگ پرکودیچ، فرمانده اردوگاه انتقال لهستانی‌ها در عشق‌آباد، در قوچان، با اسکرین ملاقات کرد و بسیاری از افراد شخصی از جمله ۷۰۰ کودک که در تبعید از والدین خود جدا شده بودند و ارتش کوچک رقت‌آوری تشکیل می‌دادند، از راه مشهد وارد ایران شدند (اسکرین، بی‌تا: ۲۶۱). اغلب این کودکان یتیم والدین خود را بر دلیل کار دشوار و طاقت‌فرسا، سوء تغذیه و بیماری‌هایی چون تیفوس و مالاریا از دست داده بودند (دمندان، ۱۳۸۹: ۱۷-۳۰). اولین گروه از کودکان لهستانی در فروردین ۱۳۲۱ با پرستاران خود، به عزم رفتن به هندوستان، به مشهد وارد و در دارالتربیه شاهپور نگهداری و پذیرایی شدند (آزادی، شماره ۲۰۲۰، ۲ و ۱۰ فروردین ۱۳۲۱). اولین گروه صد و بیست کودک بودند و از بعد از آن هر هفته بیش از ۲۵۰ لهستانی از مرز باجگیران به مشهد وارد می‌شدند. در کل ۱۷۰۴ کودک لهستانی، از طریق مرز زمینی، به مشهد رسیدند (صاحبکاران، ۱۳۹۲: ۸۴ و ۸۶). کودکان لهستانی مدتی در مشهد ماندند و وقتی به کنسولگری انگلیس در مشهد خبر دادند که مهاراجه مهربان جم صاحب مهاراجه ناوانکار آنها را به اردوی کودکان آواره که در مرز ایالت خود تشکیل داده بود، دعوت کرده، نفس راحتی کشیدند. در ماه آوریل دکتر لیزیکی، یکی از اعضای صلیب سرخ

شماره ۷۵۲۴ (۲۲۶) سال سی و هشتم، ۶) یو.کی.سی.سی، در طی چند سال فعالیت خود، نقش مهمی در انتقال کمک‌های متفقین به شوروی ایفا کرد، ولی تعیین جایگاه مسیر زاهدان - عشق‌آباد در بین مسیرهای متعددی که متفقین به شوروی کمک می‌رساندند، از نکات قابل تأمل است. این مسیر اثرات غیرمستقیم فراوانی برجای گذاشت که بدان اشاره شد ولی مهم‌ترین وظیفه آن تأثیرگذاری بر سرنوشت جنگ بود. براساس یادداشت‌های اسکرین که از نزدیک شاهد فعالیت این شرکت بود، تنها با مقایسه مسیرهای مختلف می‌توان اهمیت فعالیت یو.کی.سی.سی را درک کرد.

اسکرین در آوریل ۱۹۴۴م از بغداد برگشت و چهار روز در تهران ماند و با سران شرکت یو.کی.سی.سی ملاقات کرد. وی توانست با کسب اطلاعاتی بیشتر، اداره یو.کی.سی.سی و مسیر ارتباطی تحت نفوذش را با دیگر مسیرها مقایسه کند و درباره آن نوشت: در همین اواخر سه ربع میلیون تن کالا به شوروی حمل شده است. دو سوم آن از راه مورمانسک و ولادی وستک بوده است و یک سوم آن از راه ایران. غذا، فولاد، قلع، مس و غیره از راه ایران حمل شده‌اند (اسکرین، بی‌تا: ۳۱۳). مسیر ایران نیز شاخه‌های مختلفی داشت. در گزارش ف. نیبل، رئیس اداره سوم سیاسی وزارت امور خارجه، به نخست‌وزیر وقت، تحت عنوان «سهم ایران در پیروزی متفقین از شهریور ۱۳۲۰ تا خرداد ۱۳۲۳» آمده است متفقین بیش از پنج میلیون تن مواد مورد نیاز شوروی را، از طریق معبر ایران به شوروی، به وسیله کامیون‌ها و وسایل دیگر حمل کرده‌اند (ذوقی، ۱۳۶۸: ۱۵۹).

۱۳۲۳ چاپ شد. بر اساس این خبر «طبق فرمان هیئت رئیسه شورای عالی اتحاد جماهیر شوروی به پنجاه نفر از رانندگان ایرانی، در مقابل کارهای شرافتمندانه آنها در تأمین جبهه شوروی با کامیون و مهمات جنگی، نشان‌ها و مدال‌های اتحاد جماهیر شوروی اعطا شد و بر حسب دعوت ماکسیموف، کاردار سفارت کبرای شوروی، برای تقدیم نشان‌ها و مدال‌ها به رانندگان ایرانی، در ۲۸ اردیبهشت ۱۳۲۳ در سفارت شوروی، مجلسی ضیافتی برپا بود. در این مجلس ضیافت نمایندگان مطبوعات پایتخت و کارمندان مسئول سفارت شوروی حضور داشتند.» (دادگستران، شماره ۳۷، سال اول، ۴)

«به طور دقیق مشخص نیست رانندگان یو.کی.سی.سی که در مسیر خراسان فعالیت داشتند، این نشان را دریافت کردند یا نه؛ ولی از طرف انگلیسی‌ها، از فعالیت یو.کی.سی.سی در قسمت خراسان، تقدیر شد و یکی از مسئولین فعال در این زمینه حمیدرضا مهاجن (هانسراج) بود که از سال ۱۹۴۲ تا ۱۹۴۵م برای یو.کی.سی.سی فعالیت می‌کرد و چند سال بعد مورد تقدیر قرار گرفت. ملکه الیزابت در ۱۳ دی ۱۳۴۱، به پاس خدماتی که حمیدرضا مهاجن، معاون شورای فرهنگ بریتانیا، از سال ۱۳۲۱ تا ۱۳۲۴م، برای یو.کی.سی.سی و از سال ۱۳۲۷ (تا ۱۳ دی ۱۳۴۱)، در کنسولگری انگلیس در مشهد و در شورای فرهنگ بریتانیا انجام داده بود، در فهرست افتخارات سال ۱۹۶۳م چاپ گردید و به دریافت یک قطعه نشان مدال ام بی - ای عضو امپراطوری انگلیس، برای خدمات صادقانه، مفتخر شد و مراتب کتباً به ایشان ابلاغ گردید.» (آفتاب شرق،

و برای تسهیل در تردد کامیون‌ها، در برخی نقاط به جاده‌سازی و تسطیح راه‌ها پرداخت و در مجموع ۶ هزار کیلومتر راه ساخت ولی بیشتر این اقدامات اصلاح جاده‌های مسیر تردد یو.کی.سی.سی. بود.

به کار گرفتن کامیون‌های ایرانی باعث شد تا دولت و به‌ویژه وزارت خوار و بار نیز وسایل لازم حمل و نقل غله نداشته باشد. اگرچه پس از بروز مشکلات، یو.کی.سی.سی توافق کرد کامیون‌هایش در زمانی که بار برای حمل نداشتند، به حمل غله پردازند و در مشهد این کار را کرد، ولی در مجموع، کمبود کامیون باعث گرانی حمل و نقل شد. این گرانی، افزایش کرایه حمل و نقل بار و مسافر را به دنبال داشت. برخی از رانندگان نیز به قاچاق کالا پرداختند و به‌ویژه برخی از کارمندان به‌طور رسمی در حمل و نقل کالایی نظیر گندم دخالت داشتند و گزارش‌های ژاندارمری بیرجند علیه پرویزخان، مسئول تفنگچیان شوسف، این قاچاق سازماندهی را نشان می‌دهد.

استخدام رانندگان با دستمزدهای زیاد باعث جذب بسیاری از رانندگان ادارات دولتی شد و بر عملکرد اداراتی نظیر شهرداری تأثیر منفی داشت. از سوی دیگر، این وضعیت نیز موقتی بود و با پایان جنگ، باعث بیکاری گسترده شد. افزایش دستمزدها نیز تورمی ایجاد کرد که، با وجود پایان جنگ، همچنان در جامعه باقی ماند. همچنین یو.کی.سی.سی با جریمه‌های سنگین و توقیف گواهینامه رانندگی، بسیاری از رانندگان را با مشکل مواجه کرد. یو.کی.سی.سی کامیون‌داران را نیز از طریق درجه‌بندی کامیون و انحصار واگذاری لاستیک تحت فشار قرار می‌داد. این شرکت

با وجود نقش فراوان مسیر زاهدان - عشق‌آباد در این جابجایی‌ها، نام این مسیر در گزارش‌ها کمتر ذکر می‌شد. اسکرین در خاطرات خود علت این امر را چنین نوشت:

«در اداره یو.کی.سی.سی سینکلر ارقامی درباره ارسال وسایل و مهمات انگلیسی و آمریکایی به من نشان داد که مرا به سرگیجه انداخت. بیهوده نبود که از راه شرقی بیچاره ما هرگز نامی هم در اخبار برده نمی‌شد.» (اسکرین، بی تا: ۳۱۲)

نتیجه‌گیری

روس و انگلیس از شهریور ۱۳۲۰ ایران را اشغال کردند و یکی از مهم‌ترین اقدامات روس‌ها، مصادره تعداد زیادی از کامیون‌های باری بود. انگلیس نیز، برای شبکه حمل و نقل مورد نیازش، شرکت اپاتز را به وجود آورد که بر کامیون‌های دست دوم هندی وابسته بود. با اثبات ناکارآمدی اپاتز در کمک‌رسانی به شوروی، و بر طبق برنامه، طرح‌ریزی شد با گزارش‌های اسکرین از تخلفات رانندگان اپاتز، این شرکت در سال ۱۹۴۲ منحل شد و شرکت یو.کی.سی.سی به جای آن شکل گرفت که فعالیت آن بر کامیون‌های ایرانی و اتومبیل‌های خریداری شده از طریق وام آمریکایی‌ها استوار بود. انگلیسی‌ها نیز، همچون روس‌ها، به مصادره کامیون‌ها پرداختند و با تسلط انحصاری بر واگذاری لاستیک بیشتر، کامیون‌داران ایرانی را به پیوستن به یو.کی.سی.سی مجبور و بدین ترتیب ۲ هزار کامیون ایرانی را مصادره کردند. این اقدامات باعث فروپاشی سیستم حمل و نقل ایران شد. یو.کی.سی.سی کامیون‌داران هندی، افغانی، ارمنی و ایرانی را به استخدام خود در آورد

ترکمان، محمد (۱۳۷۰). *اسناد نقض بی طرفی ایران در شهريور ۱۳۲۰ - سياست خارجي در آستانه اشغال*. تهران: کوير.

دمندان، پريسا (۱۳۸۹). *بچه‌هاي اصفهان*. ترجمه سهراب مهدوي و سيمين دهقاني. تهران: اونيويو. تهران: نشر نظر.

ذوقی، ایرج (۱۳۶۸). *ایران و قدرت‌های بزرگ در جنگ جهانی دوم*. تهران: پازنگ. چاپ دوم. رابینو، لویی (۱۳۶۳)، *دیپلمات‌ها و کنسول‌های ایران و انگلیس*، ترجمه غلامحسین میرزا صالح، تهران: نشر تاریخ ایران. روزنامه آزادی، ۳۰ مهر ۱۳۲۱ش. چاپ مشهد، شماره ۲۰۷۷، ص ۲.

روزنامه آزادی، ۵ اردیبهشت ۱۳۲۵ش، چاپ مشهد، شماره ۲۳۵۱، ص ۱.

روزنامه آفتاب شرق، ۲۰ دی ۱۳۴۳ش، چاپ مشهد، شماره ۷۵۲۴، ص ۶.

روزنامه اطلاعات، ۸ فروردین ۱۳۲۱ش. چاپ تهران: سال شانزدهم، شماره ۴۸۴۰، ص ۱.

روزنامه چمن، ۲۰ ربیع الثانی ۱۳۳۵، چاپ مشهد، شماره ۶۲ سال دوم، ص ۱.

روزنامه دادگستران، ۱۴ اسفند ۱۳۲۲، چاپ مشهد، شماره ۳، سال اول، ص ۴.

روزنامه دادگستران، ۱۶ اسفند ۱۳۲۲، چاپ مشهد، شماره ۴، سال اول، ص ۲.

روزنامه دادگستران، ۱ فروردین ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۹، سال اول، ص ۴.

روزنامه دادگستران، ۲۰ فروردین ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۱۶، سال اول، ص ۴.

روزنامه دادگستران، ۲۱ اردیبهشت ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۲۹، سال اول، ص ۱.

روزنامه دادگستران، ۳۱ اردیبهشت ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۳۳، سال اول، ص ۳.

روزنامه دادگستران، ۹ خرداد ۱۳۲۳، چاپ مشهد،

فعالیت اقتصادی نیز در مشهد انجام داد که بیشتر تورم‌زا بود. ساخت کارخانه پوس‌تین‌دوزی در مشهد، برای تهیه لباس جنگجویان سیبری نمونه‌ای از این فعالیت بود زیرا نتیجه‌ای جز افزایش موقتی گوسفند نداشت.

یو.کی.سی.سی در زمینه کمک‌های انسانی، با هدف تبلیغات نیز فعالیت کرد. توزیع گندم در میان مردم و انتقال کودکان لهستانی از عشق‌آباد به مشهد و هندوستان، از دیگر اقدامات مهم این شرکت بود. با این حال فعالیت یو.کی.سی.سی طی ۵ سال، از ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۵ش، تأثیرات منفی عمیقی بر اقتصاد و اجتماع مشهد گذاشت.

مسیر هندوستان به عشق‌آباد که یو.کی.سی.سی در آن فعالیت داشت، یکی از مسیرهای ارتباطی کمک متفقین به شوروی بود که اگرچه حجم زیادی از کمک‌ها را انتقال داد، ولی در مجموع قابل مقایسه با دیگر مسیرها نبود. با این وجود، اتحاد جماهیر شوروی به دلیل تأثیرگذاری شبکه حمل و نقل ایران بر نتیجه جنگ، از ۵۰ راننده، در سفارت شوروی تقدیر کرد.

منابع

آرشیو تاریخ شفاهی کتابخانه آستان قدس رضوی، کاست شماره ۲۳۶۵.

اسکرین، کلارمونت پرسیوال (بی‌تا). *جنگ جهانی در ایران*. ترجمه غلامحسین صالحیار. تهران: اطلاعات.

ایران در اشغال متفقین: مجموعه اسناد و مدارک ۲۴ -

۱۳۱۸ (۱۳۷۱). به کوشش صفاءالدین تبرائیان.

تهران: مؤسسه فرهنگی خدماتی رسا.

بایگانی راکد شهرداری مشهد، پرونده حسن علیزاده قمصری.

- شماره ۳۷، سال اول، ص ۴.
- روزنامه دادگستران، ۱۸ خرداد ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۴۱، سال اول، ص ۳.
- روزنامه دادگستران، ۱ تیر ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۴۷، سال اول، ص ۱.
- روزنامه دادگستران، ۱۰ آبان ۱۳۲۳، چاپ مشهد، شماره ۸۷، سال اول، ص ۴.
- روزنامه دادگستران، ۴ بهمن ۱۳۲۳، مشهد، شماره ۱۰۲، سال اول، ص ۲.
- روزنامه راستی، ۱ خرداد ۱۳۲۳ش، چاپ مشهد، شماره ۱۰۶، ص ۱.
- روزنامه شهرآرا، ۷ خرداد ۱۳۹۰ش. چاپ مشهد، شماره ۵۷۳، ص ۱۴.
- شیرین کام، فریدون و فرجام‌نیا، ایمان (۱۳۸۹). *پیشگامان رشد*. تهران: اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران.
- معادن ایران.
- صاحبکاران، معصومه (۱۳۹۲). «مهاجران لهستانی در خراسان». *کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*، شماره ۱۸۶، آبان. ص ۸۳-۸۸.
- صدر نبوی، رامپور (۱۳۶۵). «وضع پولی ایران در جنگ دوم جهانی». *تحقیقات جغرافیایی*. شماره اول. تابستان. ص ۱۰۲-۱۲۱.
- مجید فیاض، عبدالمجید (۱۳۸۱). *از باغ قصر تا قصر آرزوها* (خاطرات سیاسی یک عضو سابق حزب توده). تهران: کویر.
- مرکز اسناد آستان قدس سند شماره ۷۴۴۲۰/۸ و ۷۴۴۲۰/۹ و ۷۴۴۲۰/۱۰.
- مشهد، مصاحبه با پای‌بست، مصاحبه کننده علی نجفزاده درباره شرکت حمل و نقل یو.کی.سی.سی ۱۳۸۸/۶/۴.

