

## بررسی میراث فرهنگی-تاریخی برجمانده از راه‌آهن شمال ایران

نوع مقاله: پژوهشی

مصطفی نوری<sup>۱</sup>/اکریم سلیمانی مقدم<sup>۲</sup>

### چکیده

راه‌آهن سراسری ایران در دوران سلطنت رضاشاه پهلوی ساخته شد. راه‌اندازی این پروژه عظیم پیامدهایی داشت. بخشی از این پیامدها به حضور چندساله مهندسان، نجاران و بناهای خارجی مربوط می‌شد و بخشی دیگر حاصل شکل‌گیری و راه‌اندازی تشکیلات راه‌آهن بود. در خلال سال‌های ۱۳۰۶-۱۳۱۵ ش/۱۹۲۷-۱۹۳۶ م که راه‌آهن شمال ایران ساخته شد، صدها مهندس، بنا، نجار و... از اروپا به ایران آمدند و چندین سال در ایران زندگی کردند. کلیسا، آرامگاه کارگران، تلفن‌خانه و ساختمان محل اقامت مهندسان از میراث برجمانده از ساخت راه‌آهن است که ردپای اروپاییان را می‌توان در آنها دید. از سوی دیگر تغییراتی که ساخت راه‌آهن در بافت جمعیتی و مراکز سکونت شمال ایران ایجاد کرد و باعث شکل‌گیری شهرها و آبادی‌ها شد، در کنار کشف معدن زغال‌سنگ، تأسیس کارخانه تأمین برق و تأسیسات انتقال زغال‌سنگ از معدن به ایستگاه راه‌آهن زیرباز از میراث تاریخی برجمانده از راه‌آهن به حساب می‌آید. ضمن آنکه بخشی از سازه راه‌آهن مانند پل ورسک، سه‌خط طلا و تونل گدوک به حدی منحصر به فرد هستند که امروزه می‌توان از آنها به‌عنوان آثار تاریخی یاد کرد. این مقاله با استفاده از منابع مستند، اسناد تاریخی، روزنامه‌های دوره رضاشاه، داده‌های گردآوری شده از طریق مصاحبه تاریخ شفاهی و بررسی‌های میدانی می‌کوشد وضعیت این آثار فرهنگی و تاریخی را از زمان احداث تا کنون بررسی کند. واژگان کلیدی: میراث تاریخی مازندران، سوادکوه، راه‌آهن، کامپساکس، اروپاییان.

### Assessing the status of historical-cultural heritage of the national railway in the northern region of Iran

Mustafa Nouri<sup>3</sup>/Karim Soleymani Moghaddam<sup>4</sup>

#### Abstract

The national railway of Iran was built during the reign of Reza Shah Pahlavi. The launch of this huge project brought with it consequences; Part of these consequences is related to the presence of engineers, carpenters and foreign buildings for many years, and the other part is the result of the formation and operation of railway organizations. During the construction of the railway, several hundred engineers, builders, carpenters, etc. came to Iran from Europe and lived in Iran for several years. The remains of the church, the workers' mausoleum, the telephone exchange and the engineers' residence building are part of the legacy of the founding of the railroad, in which European footprints can be seen. On the other hand, the changes that the construction of the railway made in the population and residential centers of northern Iran and caused the formation of cities and settlements. In addition, part of the railway structure, such as the Versailles Bridge, the Three Gold Lines and the Gaduk Tunnel, are so unique that today they can be considered as historical monuments. The purpose of this study is to look at the deteriorating condition of historical monuments left by the national railway of Iran. The method of this research is library reviews, archival documents, press reports and oral history. The research question is what are the remnants of the construction of the national railway of Iran that have heritage and historical value and what is their current situation.

Keywords: Mazndaran cultural heritage, Savadkuh, railway, Kampsax, Europeans.

۱. دانشجوی دکتری ایران‌شناسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. (این مقاله برگرفته از رساله دکتری آقای مصطفی نوری با عنوان «راه‌آهن ایران، ساخت، سیاست‌گذاری‌ها و پیامدهای اجتماعی و سیاسی» است.) \*تاریخ دریافت ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ \*تاریخ پذیرش ۱۴۰۰/۳/۲۶

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

3. PhD Candidate, Iranology Department, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

E-mail: m\_n\_savadkouhi@yahoo.com

4. Associate Professor, Department of History, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

E-mail: soleimanyk@gmail.com

## مقدمه

نخستین تلاش برای ساخت راه‌آهن در شمال ایران در اواخر دوره ناصرالدین شاه قاجار صورت گرفت. حاج محمدحسن امین‌الضرب، به‌عنوان اولین ایرانی، امتیاز ساخت راه‌آهن از محمودآباد به آمل و از آنجا به تهران را به دست آورد. او با استخدام مهندسان بلژیکی و ریل‌گذاری از محمودآباد به آمل دست به کار شد، اما به دلایلی مانند آماده نبودن ملزومات کار، کوهستانی بودن مسیر راه‌آهن به تهران و اختلاف با مهندسان بلژیکی نتوانست کاری از پیش ببرد.<sup>۱</sup> آثار برج‌مانده از این راه‌آهن در سال‌های بعد از بین رفت. اگر از راه‌آهن رشت به پیربازار که در سال‌های جنگ جهانی اول توسط کمپانی خوشتاریا ساخته شد چشم‌پوشیم،<sup>۲</sup> کوشش بعدی برای ساخت راه‌آهن در شمال ایران با یکی از مهم‌ترین آمل ایرانیان یعنی احداث راه‌آهن سراسری پیوند دارد.

پس از کودتای ۱۲۹۹ش/فوریه ۱۹۲۱م و برقراری آرامش نسبی در ایران، همزمان با سقوط قاجاریه و روی کار آمدن رضاشاه پهلوی، مسئله ساخت راه‌آهن سراسری در ایران جدی شد.<sup>۳</sup> مجلس، پس از بحث و بررسی، لایحه احداث راه‌آهن سراسری ایران را تصویب کرد. این مسیر از بندرگز در شمال شروع می‌شد و پس از گذشتن از تهران به سواحل جنوب ایران می‌رسید. بعد از تهیه مقدمات، کار ساخت راه‌آهن در مهرماه ۱۳۰۶ش آغاز گردید<sup>۴</sup> و پس از تلاش‌های طاقت‌فرسای مهندسان، نجاران، بناها و کارگران خارجی و ایرانی و طی شدن فراز و فرودهای بسیار راه‌آهن شمال در بهار سال ۱۳۱۵ش/۱۹۳۶م افتتاح شد.<sup>۵</sup> خط راه‌آهن شمال از بندر شاه در ساحل جنوب شرقی دریای مازندران آغاز می‌شود و با شیب حداکثر ۷ در هزار تا شهر شاهی ادامه می‌یابد. بعد به طرف جنوب منحرف و وارد دره تنگ و پرفراز و نشیب تالار می‌گردد و تا ایستگاه پل سفید (کیلومتر ۱۷۵) با شیب حداکثر ۱۵ در هزار به طرف کوهستان می‌رود و در ادامه مسیر از پل سفید تا گدوک را با شیب حداکثر ۲۸ در هزار طی می‌کند.<sup>۶</sup> از تلاش حدوداً ده ساله برای ساخت راه‌آهن در شمال ایران اثری بر جای ماند که از منظر مطالعات ایران‌شناسی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اما پیش از پرداختن به این آثار تاریخی و فرهنگی جا دارد درباره فراز و فرودهای ساخت راه‌آهن در شمال ایران توضیح مختصری داده شود.

پس از بررسی‌های اولیه تعیین مسیر راه‌آهن توسط مسیو پولند امریکایی، رئیس اداره راه‌آهن ایران،

۱. آنتول ترسکینسکی، *تاریخچه مختصر راه‌آهن در ایران* (تهران: چاپخانه بنگاه راه‌آهن، ۱۳۲۶)، ص ۱۹-۲۰.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۲۴۰/۵۸۵۱.

۳. آرتور میلساوا، *پنجمین راپرت سه ماهه رئیس کل مالیه ایران* (تهران: مطبعه مجلس، ۱۳۰۲)، ص ۱۱-۱۷.

۴. مرکز اسناد انقلاب اسلامی، ۰۰۳۲۸۰۱۲ و ۰۰۳۲۸۰۰۸.

۵. کوشش، ۱۳۱۵/۲/۶، ص ۲.

۶. *راه‌آهن دولتی ایران، بندر شاه-طهران*، گزارش وزارت طرق (تهران: شرکت سهامی چاپ، ۱۳۱۵)، ص ۱۸.

کار احداث راه‌آهن در پاییز سال ۱۳۰۶ش/۱۹۲۷م آغاز شد. دولت ایران در فروردین ماه ۱۳۰۷ش/ مارچ ۱۹۲۸م با سندیکای آلمانی امریکایی برای نقشه‌برداری و ساخت راه‌آهن قرارداد بست.<sup>۱</sup> بنا بر این قرارداد، راه‌آهن شمال ایران از بندر شاه تا شاهی (قائم‌شهر فعلی) توسط شرکت‌های آلمانی ساخته شد. آنان علاوه بر ریل و پل‌های مورد نیاز، بناهای مورد احتیاج از جمله ایستگاه‌ها، خانه‌های مخصوص کارگران و مستخدمان راه‌آهن را ساختند. اما به دلیل نارضایتی دولت ایران از ساخت راه‌آهن توسط امریکایی‌ها در جنوب، قرارداد با سندیکا در اواسط سال ۱۳۱۰ش/۱۹۳۱م لغو شد.<sup>۲</sup> دو سال بعد، در اوایل سال ۱۳۱۲ش/۱۹۳۳م، دشوارترین و پرخرج‌ترین بخش راه‌آهن آغاز شد. در این میان شرکت دانمارکی کامپساکس<sup>۳</sup> داوطلب قبول مقاطعه راه‌آهن ایران شد و با کوشش محمدعلی فروغی پیشنهاد این کنسرسیوم مورد قبول دولت ایران قرار گرفت و در خرداد ۱۳۱۲ش/می ۱۹۳۳م قراردادی بین کنسرسیوم و دولت ایران بسته شد.<sup>۴</sup> پس از انعقاد قرارداد، مدیران آن دست به کار شدند و بعد از پایان مراحل نقشه‌کشی، کار را به مناقصه گذاشتند. بخش‌های مشکل و پیچیده را به مقاطعه‌کاران بین‌المللی واگذار کردند و بخش‌های آسان‌تر را به مقاطعه‌کاران محلی سپردند. همه خط‌آهن به ۴۲ قسمت تقسیم شد و غیر از مقاطعه‌کاران ایرانی، شرکت‌هایی از آلمان، انگلستان، فرانسه، بلژیک، ایتالیا، اتریش و یونان مشغول به کار شدند. علاوه بر آن، عده زیادی از مهندسان دانمارکی، نروژی و سوئدی نیز به کار گرفته شدند.<sup>۵</sup> کامپساکس توانست با جدیت کار خود را پیش ببرد و حتی شش ماه زودتر از زمانی که تعهد داده بود ساخت راه‌آهن را در شهریور ۱۳۱۷ش/اگوست ۱۹۳۸م به پایان برساند.<sup>۶</sup>

چنانکه گفته شد، راه‌اندازی پروژه راه‌آهن سراسری در شمال ایران پیامدهای فرهنگی تاریخی قابل ملاحظه‌ای را به همراه داشت. بافت جمعیتی و محل سکونت مناطقی که راه‌آهن از حدود آن عبور می‌کرد به شدت تغییر یافت و شهرهای جدیدی بنا گردید. از حضور چند ساله اروپاییان در مناطقی که راه‌آهن ساخته شد آثاری به یادگار باقی ماند، از جمله کلیسای سرخ‌آباد که برای برگزاری فرایض مذهبی سازندگان خارجی راه‌آهن در سوادکوه بنا نهاده شد و یا آرامگاه اخوت که به یاد کارگران جان‌باخته در تونل منطقه دوآب ساخته شد. در خلال عملیات اجرایی ساختن راه‌آهن تأسیسات دیگری نیز بنا شدند که با راه‌آهن ارتباط داشتند. کشف معدن زغال‌سنگ در زیرآب که برای سوخت لکوموتیوها و کارخانه‌ها

۱. راه‌آهن دولتی ایران، بندر شاه-طهران، ص ۱۲.

۲. راه‌آهن سراسر ایران، نشریه وزارت طرق به مناسبت پایان ساختمان راه‌آهن سراسری ایران (بی‌جا: بی‌نا، ۱۳۱۷)، ص ۳۶-۳۸.

### 3. Kampsax

۴. حسین محبوبی اردکانی، تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران، ج ۲ (تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۶)، ص ۳۵۱-۳۵۶.

۵. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۷۲۰۶۲-۳۱۰.

۶. احمد متین‌دفتری، «خاطراتی از احداث راه‌آهن»، ایران‌شناسی، ش ۵۵ (پاییز ۱۳۸۱)، ص ۶۵۰-۶۵۶؛ محبوبی اردکانی، ص ۳۵۶.

بسیار حیاتی بود، تأسیسات نقاله که امکان حمل زغال از معدن به ایستگاه راه‌آهن را فراهم می‌آورد و نیز کارخانه تأمین برق که در زیرآب بنا نهاده شد از جمله این تأسیسات است. در کنار این آثار، سازه‌های ساخته شده برای راه‌آهن مانند پل ورسک، سه‌خط طلا و تونل گدوک چنان منحصر به فرد و شگفت‌انگیزند که به خودی خود جزئی از میراث تاریخی راه‌آهن به حساب می‌آیند.

این آثار مرتبط با ساخت راه‌آهن که در این مقاله به آنها پرداخته می‌شود، در طول دهه‌های گذشته سرگذشت متفاوتی را طی کرده‌اند. برخی از شهرها، مانند بندر شاه، اهمیت استراتژیکی و تجاری خود را از دست داده‌اند، اما شهر شاهی که به کانون تحولات کارگری دهه‌های بعد تبدیل شد، همچنان رو به گسترش است. از سوی دیگر، هرچند تلاش‌هایی برای بازسازی و احیای این آثار صورت گرفته است، مانند مرمت کلیسای سرخ‌آباد، اما آثار تاریخی دیگر در خطر نابودی هستند. این مقاله در تلاش است با پرداختن به وضعیت این آثار، مسئله حیاتی حفظ آثار تاریخی این مرز و بوم را یادآور شود.

درباره پیشینه تحقیق باید یادآور شد که در مورد بخش نخست مقاله، هرچند در دو کتاب نگارشی جغرافیایی به بندر ترکمن، اثر آنا مرادنژاد و رحیم بردی، و قائم‌شهر قطب صنعت مازندران، اثر طیار یزدان‌پناه لموکی، به موضوع شکل‌گیری بندر شاه و شهر شاهی اشاره شده، اما همان‌گونه که در متن مقاله دیده می‌شود، بررسی حاضر دارای داده‌های بیشتری است. درباره بخش میانی مقاله که موضوع آن میراث باقی‌مانده از ساخت راه‌آهن در روستای شوراب سوادکوه، کلیسای سرخ‌آباد، آرامگاه اخوت، معدن زغال سنگ، سازه نقاله و کارخانه برق زیرآب است، به جرأت می‌توان گفت اثر قابل‌اعتنایی تا به امروز منتشر نشده است. اگر از کتابچه‌های اداره میراث فرهنگی که داده‌های آنها درباره این آثار عمدتاً مختصر و گاه نادقیق است<sup>۱</sup> درگذریم، تنها کتابی که به بخشی از این آثار اشاره کرده، کتاب سوادکوه سرزمین خورشید اثر احمد باوند است که آن هم بیشتر یک اثر عکاسی به حساب می‌آید و داده‌های آن شفاهی است. داده‌های تاریخی این کتاب، در بخش مربوط به مقاله حاضر، عمدتاً نادرست است؛ از آلمانی دانستن شرکت کامپساکس گرفته تا نام مهندس آلمانی سازنده پل ورسک. به علاوه، نویسنده در بخش‌های تاریخی اثر خود از هر گونه ارجاع‌دهی به منابع مورد استفاده خودداری کرده است، و در نتیجه قابل‌استناد نیست.<sup>۲</sup> در بخش پایانی مقاله نیز سعی شده است از منابع معتبر استفاده شود، مانند کتابچه راه‌آهن دولتی ایران، بندر شاه-طهران که در همان دوران ساخت راه‌آهن منتشر شد و به معرفی آثاری مانند پل ورسک، تونل گدوک و به طور کلی راه‌آهن شمال پرداخت. اما در دهه‌های بعد از آن دیگر اثر معتبری که به وجه میراثی این بخش از راه‌آهن بپردازد منتشر نشد، مگر کتاب یکصد سال تاریخ

۱. شهرداری و فای، سیمای میراث فرهنگی مازندران (تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۸۱)، ص ۱۵۱.

۲. احمد باوند، سوادکوه سرزمین خورشید (ساری: سلفین، ۱۳۸۸)، ص ۷۵ و ۱۰۴.

مهندسی راه‌آهن ایران اثر آرش داودی که آن هم چون منابع مورد استفاده خود را بیان نکرده است، قابل استناد نیست.<sup>۱</sup> با این توضیحات، نویسندگان در مقاله حاضر تلاش می‌کنند علاوه بر منابع مستندی که در طول این سال‌ها منتشر شده است، اسناد تاریخی، روزنامه‌های دوره رضاشاه، داده‌های گردآوری شده از طریق مصاحبه تاریخ شفاهی و بررسی‌های میدانی خود را دستمایه قرار دهند تا تصویر نسبتاً روشنی از میراث فرهنگی تاریخی برج‌مانده از راه‌آهن شمال ایران ترسیم کنند.

## گسترش قصبات و شکل‌گیری آبادی‌های جدید

یکی از مهم‌ترین و پایدارترین پیامدهای ساخت راه‌آهن در شمال ایران بنای شهرها و گسترش قصبات در مسیر راه‌آهن بود. تقریباً در همه مناطق شمالی، در کنار ایستگاه‌های راه‌آهن زیستگاه‌های جدیدی شکل گرفت که ساکنان آنها در آغاز از کارکنان راه‌آهن بودند. پس از مدتی اهالی آبادی‌های اطراف نیز به دلیل دسترسی آسان به وسیله حمل و نقل به نزدیکی ایستگاه راه‌آهن نقل مکان کردند. در این میان، شکل‌گیری شهر بندرشاه از اهمیت خاصی برخوردار است، زیرا تا پیش از ایجاد این شهر، در آن محدوده سابقه تمدنی وجود نداشت.

در آغاز ماجرا که کار تسطیح و هموارسازی خطوط راه‌آهن از بندرگز به سمت غرب در جریان بود، گمانه‌زنی‌هایی برای تعیین محل دقیق بندرگاه مطرح بود. هرچند میان کاله یکی از گزینه‌ها بود، مکانی در مدخل خلیج استرآباد برای ساخت بندرگاه انتخاب شد.<sup>۲</sup> در پاییز سال بعد، زمانی که سندیکای امریکایی آلمانی کار را به دست گرفته بود،<sup>۳</sup> تصمیم بر آن شد که بندری در حوالی بندرگز ایجاد شود که هیئت دولت نام آن را بندرشاه نهاد.<sup>۴</sup> در تابستان سال ۱۳۰۸ ش/ ۱۹۲۹ م ساختمان اسکله بندرشاه تقریباً رو به پایان بود و انبارهای بزرگی برای نفت و غیره ساخته شده بود. یک سال بعد نیز برج آب ایستگاه، ساختمان‌های مسکونی، عمارت رئیس کارخانه و کارهای شن‌ریزی ایستگاه مراحل پایانی خود را می‌گذراندند.<sup>۵</sup>

در پاییز ۱۳۰۹ ش/ اکتبر ۱۹۳۰ م کارخانه بندرشاه تعمیر لوازم و تجهیزات راه‌آهن را آغاز کرد. در زمستان همین سال، در حالی که عملیات ساختمانی بندر رو به پایان بود، کار لوله‌کشی آب از گرگان‌رود به بندرشاه با سرعت انجام می‌شد. در بهار سال بعد سندیکا راه‌آهن شمال را از بندرشاه تا علی‌آباد (شاهی)

۱. آرش داودی، یکصدسال تاریخ مهندسی راه‌آهن ایران (تهران: آرش داودی، ۱۳۹۶)، ص ۸۴-۱۰۲.

۲. کوشش، ۱۲ آبان ۱۳۰۶، ص ۳؛ ۸ آبان ۱۳۰۶، ص ۲.

۳. راه‌آهن سراسر ایران، ص ۳۶-۳۷.

۴. آنا مرادنژاد، رحیم بردی، نگرشی جغرافیایی به بندر ترکمن (گرگان: مختومقلی فراغی، ۱۳۸۷)، ص ۳۴.

۵. کوشش، ۱۳۰۸/۴، ص ۲؛ ۱۳۰۹/۷/۲۱، ص ۲.

به دولت ایران تحویل داد و مهندسان بلژیکی ادامه کار را به دست گرفتند.<sup>۱</sup> در خلال این سال‌ها نه تنها عملیات احداث راه‌آهن سراسری، ایستگاه‌ها و تأسیسات مربوط به آن در بندرشاه به موجودیت این شهر انجامید، بلکه عملیات بندرسازی نیز به صورت همزمان دنبال می‌شد. مجموع این اقدامات باعث شد بندری در پایانه راه‌آهن سراسری ایران شکل بگیرد. در سال‌های نخستین شکل‌گیری بندر، این شهر بیشتر به یک شهرک ارتباطی شباهت داشت و هنوز واحدهای مسکونی در آن گسترش نیافته بود و ساکنان آن را کارکنان فنی راه‌آهن، بندرگاه و کارکنان بومی و مهاجران آذری‌زبان تشکیل می‌دادند. هسته مرکزی این شهر محدوده بسیار کوچکی بود که عمدتاً در اطراف ایستگاه راه‌آهن و تأسیسات آن تجمع یافته بود. از لحاظ جغرافیایی این هسته محدوده‌ای بین ایستگاه راه‌آهن و اداره شهربانی در جنوب و خیابان اسکله در شمال بود که به تدریج ترکنان گمیشان، گنبد کاوس و روستاهای اطراف برای سکونت و کار مغازه‌داری وارد آن شدند.<sup>۲</sup> در اواسط سال ۱۳۱۰ش/جولای ۱۹۳۱م رسیدگی به امور شهر برعهده شهرداری یا همان بلدیة بندرشاه بود که بر عملکرد کارکنان راه‌آهن بندرشاه و به‌خصوص تحصیل کردگانی که از آلمان بازگشته بودند نظارت می‌کرد و به مقامات مسئول گزارش می‌داد.<sup>۳</sup>

با وقوع انقلاب در زمستان سال ۱۳۵۷ش/ژانویه ۱۹۷۹م موجی از تغییر نام شهرها در نواحی مختلف ایران به راه افتاد. این تغییر به‌ویژه شامل شهرهایی می‌شد که در نام آنها یادگار روشنی از سلسله پهلوی هویدا بود، همانند بندرشاه، شاهی، بندر شاهپور و بندر پهلوی. در گرم‌گرم روزهای انقلاب جلسه‌ای در محل کمیته انقلاب بندرشاه تشکیل گردید و با تغییر نام این شهر به بندرترکمن موافقت شد. شورای انقلاب هم در جلسه ۱۲ شهریور ۱۳۵۸ش/۳ سپتامبر ۱۹۷۹م این نام را تصویب کرد.<sup>۴</sup>

یکی از مهم‌ترین ایستگاه‌های راه‌آهن ایستگاه بهشهر بود. این ایستگاه را شاید بتوان اصلی‌ترین ایستگاه در حد فاصل بین ایستگاه بندرشاه تا ساری دانست. عبور راه‌آهن سراسری، احداث راه شوسه در مسیر جاده شاه‌عباسی و نیز تأسیس کارخانه چیت‌سازی بهشهر که در دهه‌های بعد چند هزار کارگر در آن کار می‌کردند، از عوامل اصلی رونق این شهر در دوران رضاشاه به حساب می‌آمدند.<sup>۵</sup>

اما مهم‌ترین مرکز شهری که در این سال‌ها به وجود آمد و عمدتاً به دلیل احداث راه‌آهن از قصبه‌ای کوچک تبدیل به شهر شد، قصبه علی‌آباد (شاهی بعدی و قائم‌شهر کنونی) بود. عبور قطار شمال از این

۱. کوشش، ۱۳۰۹/۱۲/۱۰، ص ۱-۲؛ ۲۹ اسفند ۱۳۰۹، ص ۲-۳؛ ۱۳۰۹/۸/۲، ص ۳؛ ۱۳۱۰/۱/۱۵، ص ۲.

۲. مرادزاد و پردی، ص ۲۵-۳۶.

۳. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۲۷۱-۲۹۰.

۴. آرشیو فرمانداری گنبد کاووس، اسناد سال ۱۳۵۸، سند شماره ۱۳۸۸۶/۶.

۵. علی بابا عسکری، بهشهر/شرف‌البلاد (تهران: شرکت سهامی ایران چاپ، ۱۳۵۰)، ص ۱۸۳.

قصبه و نیز شکل‌گیری کارخانه‌های نساجی و گونی‌بافی در ظرف چند سال، این آبادی را به شهری نمونه در نیمه دوم سلطنت رضاشاه پهلوی تبدیل کرد. راه‌آهن سراسری هنگامی از علی‌آباد گذشت که هنوز نام شاهی به خود نگرفته بود و پس از آن بود که به دستور رضاشاه نام «شاهی» در اواخر بهمن ۱۳۱۰ش/فوریه ۱۹۳۲م بر این آبادی نهاده شد.<sup>۱</sup> ساختن کارخانه‌های نساجی، گونی‌بافی، قندسازی و کنسروسازی در شکل‌گیری بافت تازه شهری تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر جای گذاشت. سیلی از کارگران غیربومی و استادکاران ماهر که عمدتاً آذری بودند، در خلال این سال‌ها به شهر شاهی مهاجرت کردند و در آنجا ماندگار شدند.<sup>۲</sup> تأسیس این کارخانه‌ها و عبور راه‌آهن از این ناحیه که کار حمل و نقل را آسان می‌کرد، قریه علی‌آباد را در ظرف چند سال به شهری باشکوه بدل کرد، چنانکه به قول اسماعیل امیرخیزی که در سال ۱۳۱۷ش/۱۹۳۸م از این شهر بازدید کرد: «... بدون تردید می‌توان گفت که یکی از شهرهای کوچک اروپاست که با کمال نظافت درست شده است.»<sup>۳</sup> این نکته نیز حائز اهمیت است که کارگران و رانندگان لکوموتیو راه‌آهن خط شمال عمدتاً در تحولات جنبش کارگری دهه بیست نقش اساسی داشتند. اعتصاب آبان‌ماه ۱۳۲۵ش/نوامبر ۱۹۴۶م کارگران راه‌آهن شمال نمونه‌ای از این تلاش‌ها بود.<sup>۴</sup> این شهر همچنان رو به گسترش است.

گزارشی که در پاییز ۱۳۱۳ش/نوامبر ۱۹۳۴م درخصوص وضعیت ساخت راه‌آهن مازندران تهیه شد، نشان می‌دهد «... خط راه‌آهن از خارخون و شیرگاه گذشته و تا پل سفید رسیده است و اکنون در مراکز مزبور و در تمام خطوطی که معبر راه‌آهن است نقاط پرجمعیت و آبادی به وجود آمده.»<sup>۵</sup> این نقاط پرجمعیت، روستاهایی مانند شوراب را هم دربرمی‌گرفت که با ساختن راه‌آهن اهالی روستاهای اطراف نیز در آنجا اقامت گزیدند و اکثر آنها در راه‌آهن همان منطقه مشغول به کار شدند.<sup>۶</sup>

### میراث باقی‌مانده در شوراب

با آغاز ساخت راه‌آهن در بخش کوهستانی سوادکوه، ساختمان و تشکیلات اداری عریض و طویلی تأسیس گردید که در چند منطقه از جمله شوراب، ورسک و میان‌کاله متمرکز بودند. عباس مسعودی، مدیر و مؤسس روزنامه اطلاعات، که در تابستان ۱۳۱۲ش/۱۹۳۳م به مازندران سفر کرد از مشاهداتش

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۱۴۶۲۷-۲۴۰.

۲. طیار یزدان‌پناه لموکی، قائم‌شهر قطب صنعت مازندران (تهران: نشر چشمه، ۱۳۹۴)، ص ۱۵۲؛ مرتضی ودادی گرگری (مصاحبه مؤلف)، ساری: تابستان ۱۳۹۵.

۳. اسماعیل امیرخیزی، گردش در مازندران و گیلان، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ش ۱۲۳۰۹-۱۰.

۴. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۳۹۵۳۹.

۵. کوشش، ۱۳۱۳/۸/۸، ص ۱.

۶. برجعلی شیرزاد (مصاحبه مؤلف)، شوراب: مرداد ۱۳۹۹.

چنین نوشت: «... ساختمان راه‌آهن شمال در یک نقطه متمرکز نشده است، بلکه بر طبق اوامری که صادر گردیده در تمام طول بین شاهی و گدوک فیروزکوه عملیات ساختمانی جریان دارد.»<sup>۱</sup>

راه‌آهن در شمال ایران پس از گذشتن از ایستگاه پل سفید وارد منطقه کوهستانی شد. حد فاصل بین پل سفید تا گردنه گدوک سوادکوه یکی از پیچیده‌ترین بخش‌های راه‌آهن سراسری ایران است که در بهار ۱۳۱۵ ش/۱۹۳۶ م به دست رضاشاه افتتاح شد.<sup>۲</sup> کارهای ساختمانی راه‌آهن شمال از شاهی تا تهران به نوزده قطعه تقسیم و هر قطعه به مناقصه واگذار شد. برای اینکه بر کار مقاطعه‌کاران نظارت کامل شود، در طول این مسیر همواره پنجاه نفر مهندس و هشتاد نفر بازرس فنی مراقب کارهای ساختمانی بودند. این عده غیر از مهندسان و متخصصینی بود که در خدمت مقاطعه‌کاران بودند. تعداد کارگرانی که از خرداد ۱۳۱۲ ش/می ۱۹۳۳ م به طور متوسط در تمام مدت در پروژه خط شمال مشغول فعالیت بودند روزانه بالغ بر شانزده هزار نفر بود. تعداد کارگران در اردیبهشت ۱۳۱۴ ش/آوریل ۱۹۳۵ م به اوج خود، به سی هزار نفر، رسید. این گروه کارگران زیر نظر شصت نفر مهندس و متجاوز از یکصد نفر کارشناس فنی مشغول به کار بودند.<sup>۳</sup>

حضور هزاران نفر معمار، بنا، نجار و کارگر که بخش قابل ملاحظه‌ای از آنان خارجی بودند، باعث به وجود آمدن زیستگاه‌های انسانی موقتی در منطقه سوادکوه شد که از لحاظ تاریخی اهمیت بسیار دارد. یکی از مهم‌ترین این اماکن منطقه شوراب سوادکوه بود. آثار برجامانده از روزگار ساختن راه‌آهن در این روستا امروزه از آثار گردشگری منطقه سوادکوه به حساب می‌آید. بقایای محل سکونت مهندسان خارجی، کارگاه‌های ساختمانی و تهیه ماسه، تلفن‌خانه و آبشار شوراب از جمله این آثار است. اکنون از ساختمانی که محل استقرار سرمهندسان ساخت راه‌آهن، مانند مسیو گرانس<sup>۴</sup>، بود، تنها دیواره‌هایی باقی مانده است. در دوران اشغال ایران توسط متفقین، بعد از شهریور ۱۳۲۰ ش/اگوست ۱۹۴۱ م، ارتش سرخ از این بنا استفاده می‌کرد و حتی در حیاط آن برای اهالی فیلم سینمایی نمایش داده می‌شد. این اقدام برای تبلیغات بلشویکی در مناطق تحت اشغال شوروی‌ها امری معمول بود. کارگاه تهیه ماسه در شوراب از بناهایی است که آثار اندکی از آن باقی است. در این کارگاه ماسه تهیه و با واگون‌های باری مخصوص و کامیون برای طول خط فرستاده می‌شد. تلفن‌خانه راه‌آهن در روستای شوراب در میان باغی مزروعی بنا شده بود که در سال‌های بعد به عنوان مدرسه روستا نیز مورد استفاده قرار گرفت. مهندسان کامپاسکس با هدایت آب شوری که از زیر پایه چهارم پل شوراب و تونل شماره ۵۲ بیرون می‌زد و رها کردن آن

۱. اطلاعات، ۱۳۱۲/۵/۲۳، ص ۱.

۲. کوشش، ۱۳۱۵/۲/۶، ص ۲.

۳. راه‌آهن دولتی ایران، بندرشاه-طهران، ص ۱۲.



در پایین دست مسیر راه‌آهن، باعث به وجود آمدن یک پدیده طبیعی یعنی آبشار زیبای شوراب شدند که امروزه یکی از جاذبه‌های گردشگری سوادکوه به شمار می‌رود.<sup>۱</sup> سازمان میراث فرهنگی از این بناهای تاریخی هیچ مراقبتی نمی‌کند و فرسایش این آثار کاملاً هویداست.

### کلیسای سرخ‌آباد

در گرماگرم ساختن راه‌آهن در حدود سوادکوه، با توجه به اینکه در خطوط شمال ایران خارجانی مشغول به کار بودند که مذهب کاتولیک داشتند، نماینده روحانی پاپ در خرداد ۱۳۱۳ ش/جون ۱۹۳۴ م شرحی به تشکیلات کل نظامی مملکتی نوشت و تقاضای تأسیس یک معبد مذهبی برای آنان کرد.<sup>۲</sup> ظاهراً همین درخواست موجب شد که در حدود سرخ‌آباد سوادکوه، بر فراز تپه‌ای که در کنار جاده شوسه شاه‌عباسی قرار داشت، کلیسای کوچکی بنا شود که از قضا امروزه در فهرست آثار ملی ایران به شماره ۹۲۷۱ ثبت است و کوچک‌ترین کلیسای ایران شناخته می‌شود.<sup>۳</sup> در پرونده ثبتی این اثر مشخصات بنا چنین ذکر شده است:

کلیسای مذکور بنای ساده‌ای با پلان مستطیل شکل و با ابعاد ۴ × ۵ متر و در امتداد شرق به غرب در سمت چپ جاده اصلی مسیر قائم‌شهر به تهران واقع است. مصالح به کاررفته مربوط به عصر حاضر می‌باشد. فرم بام بنا دو شیبه و در اضلاع شمالی و جنوبی آن هر کدام دو پنجره با طاق‌های هلالی مشاهده می‌شود. ورودی بنا از سمت شرق بوده و بقایای محرابی در دیوار ضلع غرب از سمت داخل قابل رؤیت است.<sup>۴</sup>

با به پایان رسیدن راه‌آهن شمال ایران در بهار سال ۱۳۱۵ ش/۱۹۳۶ م، مهندسان و کارگران و بناهای اروپایی به تدریج محل اقامت خود در سوادکوه را ترک کردند. با توجه به اینکه مردمان این محدوده اکثراً پیرو مذهب شیعه دوازده امامی هستند، حفظ و نگهداری بنایی مربوط به دین دیگر جدی تلقی نشد. از سوی دیگر دولت نیز به آثاری از این دست که چندان از قدمت آنها نمی‌گذشت، توجهی نداشت. در نتیجه این بنا در طول دهه‌های بعد رو به خرابی گذاشت و تنها دیواره‌های آن باقی ماند.

بنا به اظهارات سعید سلیمانی، مسئول دفتر فنی میراث مازندران، در زمان مرمت این اثر تاریخی در سال ۱۳۸۲ ش/۲۰۰۳ م، هنگامی که میراث فرهنگی مازندران به سراغ این بنا رفت، کلیسای یک بنای مخروبه بدون سقف با محراب شکسته بود که در پشت سرویس بهداشتی یک رستوران مخفی شده

۱. برجلی شیرزاد (مصاحبه مؤلف)، شوراب: مرداد ۱۳۹۹.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۲۸۴۴۶-۲۹۷.

۳. اداره میراث فرهنگی مازندران، پرونده ثبتی کلیسای سرخ‌آباد.

۴. همان.

و عملاً به محل زباله‌رستوران تبدیل گشته بود و وضعیت بسیار وخیمی داشت. برای مرمت اثر حدوداً چهارده میلیون تومان اعتبار مالی در نظر گرفته شد. کارشناسان میراث فرهنگی مازندران در همان ایام در شهرک هایکاشن نور با خانمی آلمانی ملاقات کردند که پدرش در زمان احداث راه‌آهن محور سوادکوه از مهندسان بود. این خانم درباره نحوه ساخت این بنا به کارشناسان مرمت توضیحاتی داد. سلیمانی درباره ادامه ماجرا می‌گوید: «برای اطلاعات بیشتر به واسطه پدر گوگو که سرپرست شهرک هایکاشن نور بود با پدر آنجلو، ریزن فرهنگی سفارت ایتالیا، آشنا شدیم و قرار شد اسناد و عکس‌های موجود در سفارت را در اختیار بگذارند، اما با ادغام سازمان میراث فرهنگی در دوران ریاست‌جمهوری محمود احمدی‌نژاد همه چیز منتفی شد.»<sup>۱</sup>

بنابراین، با همت کارشناسان، سعی شد مصالح به‌کاررفته در مرمت دقیقاً با مواد و مصالح اصلی ساختمان کلیسا مطابقت داشته باشد. کل مدت زمانی که برای مرمت این بنا صرف شد حدود دو هفته بود. دیوارها مجدداً با سنگ‌های لاشه‌ای و سیمان بازسازی شد. در بیرون آندود سیمان سفید و در داخل آندود گچ اجرا گردید. سقف را با همان فرم و پوشش چوبی بازسازی کردند. حلب‌های موج‌سقف در زیر لمبه‌کوبی شد. محراب مجدداً در جای خودش نصب گردید. یک نرمه سیمان لیس‌ه‌ای برای پلکان کلیسا کشیده شد و چراغ‌دان‌های دو طرف هم عیناً بازسازی گردید. برای شکل پنجره هم یک طرح ساده صلیب انتخاب و در چوبی هم نصب شد. سعی کارشناسان مرمت بر آن بود تا با حفظ امانت تاریخی همه چیز در نهایت سادگی باشد. این بنا تا چند سال قبل یکی از بناهای تاریخی برای بازدید گردشگران به حساب می‌آمد، اما در سال‌های اخیر بنا بر برخی ملاحظات محلی و احتمالاً سیاسی در این مکان تاریخی به روی بازدیدکنندگان بسته شده است.<sup>۲</sup>

## آرامگاه اخوت

در حد فاصل پل سفید تا دوآب و بعد از آبادی طالع، جاده سوادکوه به تهران از کنار سنگ یادبودی عبور می‌کند که به دست یکی از مهندسان در مزار کارگران کشته‌شده در خلال ساختن راه‌آهن در محدوده دوآب بنا شد. طبق تصاویر فیلم پل پیروزی که دکتر اسحق نعمان در باب راه‌آهن کارگردانی کرد، این سنگ یادبود در کنار زمین‌های شالیزار آن حدود ساخته شد.<sup>۳</sup> جاده شوسه سوادکوه به تهران از بالای این بنا می‌گذشت که هنوز آثار آن باقی است. اما در خلال سال‌های دهه ۱۳۵۰ خورشیدی که مسئله

۱. سعید سلیمانی (مصاحبه مؤلف)، ساری: پاییز ۱۳۹۹.

۲. همان.

۳. اسحق نعمان (کارگردان)، پل پیروزی، بی‌تا.

آسفالته کردن جاده مطرح شد،<sup>۱</sup> جاده جدید از قسمت جنوبی این بنا گذشت. بنابراین، حدود نیمی از محدوده حصارکشی شده آرامگاه اخوت تخریب شد و اکنون ستون و سنگ یادبود بنا که درست وسط محدوده حصارکشی بود، در جنوبی‌ترین بخش باقی‌مانده این بنا، درست در چند متری جاده آسفالته، خودنمایی می‌کند. کتیبه این بنا تخریب و مخدوش شده است و بخش میانی آن قابل خواندن نیست. در سطر اول کتیبه نوشته «آرامگاه اخوت» ماهیت این بنا را برای ما آشکار می‌کند. در سطر دوم عبارت «کارگران و مستخدمین [راه‌آهن دولتی ایران؟]»، در سطر سوم عبارت «قسمت دوآب» و در سطر آخر کلمات «یادگار ابدی به کارگران صدیق از طرف...» قابل خواندن است.<sup>۲</sup>

وضعیت کنونی آرامگاه اخوت بسیار وخیم است. این اثر تاریخی که شاید از آن بابت که برای ضعیف‌ترین قشر جامعه، یعنی طبقه کارگر، بنا شد کاملاً منحصربه‌فرد است، به امان خدا رها شده و میراث فرهنگی مازندران تا به امروز هیچ اقدامی برای حفظ آن نکرده است. در طی بیست سال گذشته، هر بار از این اثر تاریخی بازدید کرده‌ام، شاهد نابودی تدریجی بیش از پیش آن در محیط بارانی سوادکوه بوده‌ام.

### معدن زغال سنگ، سازه نقاله و کارخانه برق زیرآب

با شروع عملیات ساخت راه‌آهن در سال نخست سلطنت رضاشاه، مهندسان ابتدا به نقشه‌برداری پرداختند. از سوی دیگر مسیو مارتین، مهندس راه‌آهن، برای بررسی وضعیت معدن آهن عازم مازندران شد.<sup>۳</sup> ظاهراً در اوایل سال ۱۳۱۰ش/۱۹۳۱م، ضمن عملیات نقشه‌برداری راه‌آهن شمال، معدن زغال سنگی در حوالی زیرآب کشف شد. روزنامه کوشش درباره این معدن گزارش داد: «... کمیت و کیفیت زغال سنگ آن برای رفع احتیاجات فعلی و آتی راه‌آهن کاملاً مفید و نتیجه امتحان آن در لکوموتیوهای راه‌آهن رضایت‌بخش بوده است.»<sup>۴</sup> کشف این معدن برای اداره راه‌آهن بسیار بااهمیت بود. در اواسط این سال اداره راه‌آهن شمال زغال سنگ مصرفی لکوموتیوها را از این معدن به دست می‌آورد و مسئله حمل زغال از دامغان برای راه‌آهن شمال منتفی شد.<sup>۵</sup> یک سال بعد طرح جامعی برای استخراج زغال سنگ از این معدن فراهم شد. زغال به دست آمده برای ذوب آهن از کیفیت بسیار خوبی برخوردار بود.<sup>۶</sup>

در اردیبهشت ۱۳۱۶ش/آوریل ۱۹۳۷م مقامات اداره صنعت و معادن تصمیم گرفتند پنج تن از زغال سنگ معدن زیرآب و پنج تن از زغال سنگ معدن شمشک را برای تجزیه و امتحان جنس آنها

۱. فتح‌الله سوادکوهی (مصاحبه مؤلف)، تهران: ۱۳۸۸.

۲. تحقیقات میدانی نگارنده.

۳. کوشش، ۱۳۰۵/۹/۲۶، ص ۱.

۴. همان، ۱۳۱۰/۵/۱۸، ص ۱-۲.

۵. همان، ۱۳۱۰/۵/۱۸، ص ۱-۲.

۶. همان، ۱۳۱۲/۱/۱۷، ص ۲-۳.

به آلمان بفرستند.<sup>۱</sup> همزمان مناقصه‌ای برای احداث جاده سیم نقاله معدن برگزار شد.<sup>۲</sup> در بهار سال ۱۳۱۷ش/۱۹۳۸م که راه‌آهن سراسری مراحل پایانی ساخت خود را می‌گذراند، ساختمان سیم نقاله معدن زغال سنگ زیرآب نیز رو به پایان بود. این سیم نقاله به وسیله واگون‌های مخصوص، در مسیری به طول حدوداً سه کیلومتر، زغال را از معدن به ایستگاه راه‌آهن زیرآب می‌رساند.<sup>۳</sup> در آبان همان سال هنگامی که رضاشاه برای مسابقات اسب‌دوانی با قطار عازم ترکمن صحرا بود، ساختمان سیم نقاله مورد توجه‌اش قرار گرفت. وی با اتومبیل مسیر سه کیلومتری معدن را طی کرد و از تأسیسات معدن و سیم نقاله در قسمت بالادستی بازدید نمود. در این بازدید علی منصور، وزیر پیشه و هنر، توضیحات لازم را داد.<sup>۴</sup> این سازه در دهه‌های بعد بدون استفاده ماند. بقایای آن هنوز در شهر زیرآب وجود دارد، ولی میراث فرهنگی مازندران توجهی به فرسودگی آن ندارد. حال آنکه می‌توان از هر دو بخش این اثر، هم بخشی که در کنار راه‌آهن باقی مانده است و هم قسمت معدن کنیج کلا، به‌عنوان جاذبه گردشگری بهره برد. در تابستان سال ۱۳۱۹ش/۱۹۴۰م بین وزارت پیشه و هنر و شخصی به نام «نشان مصریان» پیمان‌نامه‌ای در باب ساختمان‌های معدن زیرآب بسته شد که به موجب آن مقاطعه کار متعهد شد یک دستگاه منزل برای مهندس، سه دستگاه منزل برای استادکاران، سه دستگاه منزل برای کارگران مجرد و بیست و دو دستگاه منزل برای کارگران متأهل و یک انبار بسازد.<sup>۵</sup> از مجموع این بناها که در معدن زیرآب و روستای کنیج کلا ساخته شدند، تعداد اندکی اکنون باقی است. بخشی از آنها جزئی از پردیس دانشگاه شهید بهشتی در زیرآب شده و بخشی را نیز مالکان محلی تخریب کرده و بناهای جدیدی به جای آن ساخته‌اند.<sup>۶</sup> در دهه‌های بعد تکنیسین‌های شرکت معادن و ذوب فلزات ایران، طی بررسی‌های دقیقی، ذخیره معادن ناحیه زیرآب را در حدود ۵۰ میلیون تن برآورد کردند. زغال سنگ زیرآب سوخت کارخانجات نساجی شمال، سیمان ری و حتی کارخانه برق تهران را هم تأمین می‌کرد.<sup>۷</sup>

در اواخر دوره رضاشاه، دولت به فکر تأسیس یک کارخانه برق در حوالی معدن زغال سنگ زیرآب افتاد. در سال ۱۳۱۸ش/۱۹۳۹م وزارت پیشه و هنر کوشید ماشین‌آلات مرکز برق زیرآب را از شرکت چسکومراوسکا کلین دانک<sup>۸</sup> خریداری کند.<sup>۹</sup> پیمانکاری ساخت کارخانه را دو مهندس به نام‌های عظیمی

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۴۸۳۳۴-۲۴۰.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۶۲۶۳۹-۲۴۰.

۳. کوشش، ۱۳۱۷/۲/۵، ص ۲.

۴. همان، ۱۳۱۷/۸/۱۳، ص ۱.

۵. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۲۴۸-۹۶.

۶. هدایت خادمیان (مصاحبه مؤلف)، زیرآب: ۱۳۹۹/۵/۹.

۷. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۸۹۴۴-۲۲۰.

۸. Cheskomrauscaklin Dunk. احتمالاً نام شرکتی از کشور چکسلواکی.

۹. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۴۷۰۹۱-۲۴۰.

و ایزدی بر عهده گرفتند. اما با پیشامد شهریور بیست و اشغال این نواحی توسط ارتش سرخ پروژه نیمه‌کاره ماند و ماشین‌آلات برق هم هرگز به زیرآب نرسید.<sup>۱</sup> ساختمان کارخانه از شهریور ۱۳۲۰ش/ آگوست ۱۹۴۱م به بعد به همان صورت نیمه‌کاره رها شد و هیچ استفاده‌ای از آن نشد و اکنون رو به نابودی است.

## میراث ریلی (پل ورسک و سه‌خط طلا و تونل گدوک)

یکی از مهم‌ترین و با اهمیت‌ترین بخش‌های راه‌آهن شمال ایران که امروزه از میراث تاریخی این منطقه به حساب می‌آید، حدود بیست کیلومتر از آن، یعنی از کیلومتر ۲۲۰ ایستگاه عباس‌آباد یا ورسک تا کیلومتر ۲۴۰ بعد از تونل گدوک، است. در این محدوده با سه اثر تاریخی روبه‌رو هستیم: پل ورسک، سه‌خط طلا و تونل گدوک. در پاییز ۱۳۱۲ش/ ۱۹۳۳م مناقصه کارهای ساختمانی خط‌آهن شاهی به فیروزکوه برگزار و یک شرکت ایتالیایی به نام «ژ. ر. پیزاگالی»<sup>۲</sup> برنده این قطعه شد.<sup>۳</sup> آثار تاریخی و مهندسی این منطقه چنان با اهمیت و افتخارآمیز بود که یورگن ساکسیلد، مدیر کل کنسرسیوم کامپساکس، برای طرح جلد کتاب خاطراتش، به نام *خاطرات یک مهندس دانمارکی*، از مناظر این ناحیه استفاده کرد.<sup>۴</sup>

معروف‌ترین پل راه‌آهن شمال ایران بر روی دره ورسک در نزدیکی عباس‌آباد سوادکوه بنا شده است. دهانه این پل ۶۶ متر و ارتفاع آن از ته دره ۱۱۰ متر است. در آغاز امر چندین طرح از مصالح بنایی، بتون مسلح و آهن برای ساخت پل مطالعه و بررسی شد. در نهایت با توجه به هزینه‌های نگهداری پل، مصالح بنایی به صرفه تشخیص داده شد، هرچند از نوع آهنی گران‌تر بود. به علاوه، پل سنگی برای منطقه کوهستانی مناسب‌تر بود. در ساخت بنا از تخته‌سنگ‌های بتونی استفاده گردید که با ترکیبات دقیقی ساخته می‌شد. قدرت مقاومت این تخته‌سنگ‌ها کمتر از ۳۰۰ کیلوگرم در هر سانتیمتر مربع نبود. حجم این پل ۴۵۰۰ متر مربع و هزینه ساخت آن دو میلیون و ششصد هزار ریال بود.<sup>۵</sup>

در توضیح به وجود آمدن بخشی از راه‌آهن شمال که به سه‌خط طلا معروف است، باید یادآور شد مسیر راه‌آهن از پل سفید تا گدوک (کیلومتر ۲۴۲) که در ارتفاع دوهزار و صد متری واقع است، با شیب حداکثر ۲۸ در هزار بالا می‌آید و پیچیده‌ترین و مشکل‌ترین بخش راه‌آهن شمال ایران را طی می‌کند. تفاوت ارتفاع بین مسیر ریلی پل سفید تا گدوک، یعنی مسافت ۶۷ کیلومتر، یک هزار و ششصد و چهل متر

۱. علی گل‌زیاری (مصاحبه مؤلف)، تهران: ۱۳۸۷/۹/۲۲.

2. Impresa G. R. Pizzagali

۳. کوشش، ۱۳۱۲/۷/۱۴، ص ۴.

4. Jørgen Saxild, *En dansk Ingeniørs Erindringer* (København: Lindhardt og Ringhof, 1971).

۵. راه‌آهن سراسر ایران، ص ۹۵.

است، حال آنکه مسافت مستقیم بین این دو نقطه فقط ۳۲ کیلومتر است. خط آهن برای بالا رفتن این منطقه کوهستانی و تعدیل شیب و حفظ شیب ۲۸ در هزار راه خود را دور کرده و از پیچ و خم‌های متعدد گذشته از تونلی خارج و داخل تونل دیگر می‌شود و از طریق پل‌های عظیم از این دامنه به آن دامنه می‌رود تا بعد از گذشتن از تونل گدوک و ایستگاه آن به طرف فیروزکوه ادامه یابد.<sup>۱</sup> خط آهن بعد از عبور از پل ورسک و طی این مسیر باعث به وجود آمدن سه خط راه آهن در سینه کش کوه شد که امروزه از جاذبه‌های گردشگری سوادکوه به حساب می‌آید.

تونل گدوک طولانی‌ترین تونل خط شمال به طول ۲۸۸۰ متر است.<sup>۲</sup> عباس مسعودی از نخستین کسانی است که در تابستان ۱۳۱۲ش/۱۹۳۳م گزارشی از این تونل داد. وی خاطر نشان کرد:

همین تونل مهم را از دو طرف شروع کرده‌اند و موفقیت خوبی هم در این مدت به دست آمده... وقتی داخل تونل می‌شوید و قسمت‌های خاتمه‌یافته را تماشا می‌کنید غرق بهت و تعجب می‌گردید... در آن دهلیز تاریک که از دور عملجات و چراغ‌ها نمودار است هیاهو و سروصدا و جنجال و فعالیت کار دیده می‌شود.<sup>۳</sup>

در تابستان ۱۳۹۹ش/۲۰۲۰م برای بررسی وضعیت کنونی تونل به ایستگاه گدوک رفتیم. در همان حال که مشغول بررسی اوضاع بودم، قطاری از ایستگاه گذشت و وارد تونل شد. نکته جالب این بود که تونل به شکلی ساخته شده است که پس از عبور قطار از تونل، دود حاصل از لکوموتیو بدون داشتن هیچ دستگاه تهویه‌ای به طور طبیعی از تونل خارج می‌شود. استحکام تونل همچنان پابرجاست و در داخل تونل به فاصله نسبتاً کمی از هم جان‌پناه‌هایی وجود دارد که در صورتی که شخصی در هنگام عبور قطار به هر دلیل در داخل تونل باشد بتواند به آنها پناه برد.<sup>۴</sup>

## نتیجه‌گیری

یکی از رویدادهای مهم دوران رضاشاه احداث راه آهن سراسری در ایران بود که تقریباً از زمان به سلطنت رسیدن او به طور جدی پیگیری شد. میراث برجامانده از این تلاش در نواحی شمالی ایران نشان از عظمت کاری است که در آن سال‌ها به وقوع پیوست. بنای شهرهایی نظیر بندر شاه و شهر شاهی از لحاظ بررسی زیستگاه‌های انسانی در شمال حائز اهمیت است. کشف معدن زغال سنگ زیر آب نیز دستاوردی قابل ملاحظه تلقی می‌شد که می‌توانست مشکل تأمین سوخت لکوموتیوها و کارخانه‌هایی

۱. راه آهن دولتی ایران، بندر شاه-تهران، ص ۱۸.

۲. راه آهن سراسر ایران، ص ۸۶.

۳. اطلاعات، ۱۳۱۲/۵/۲۳، ص ۱.

۴. تحقیقات میدانی نگارنده.

که در شمال در حال ساخت بودند حل کند. سازه فلزی نقاله که امروزه در نزدیکی ایستگاه زیرآب قرار دارد حاصل همین اقدام است. آینده‌نگری درباره تأمین برق مورد نیاز راه‌آهن و معدن زیرآب به تلاشی نیمه‌کاره برای ساختن کارخانه برق انجامید. این سازه‌ها می‌توانند در رونق گردشگری مازندران بسیار مؤثر باشند، اما تاکنون اقدامی جدی در این زمینه صورت نگرفته است.

از دیگر آثار مربوط به ساخت راه‌آهن که امروزه اعتنایی به آن نمی‌شود و رو به نابودی است، مقبره کارگران جان‌باخته در ساخت راه‌آهن است که اگر فکر عاجلی برای آن نشود از بین خواهد رفت. بسی جای امیدواری است که میراث فرهنگی مازندران در دهه هشتاد به مرمت کلیسای سرخ‌آباد همت گماشت و آن را از خطر نابودی نجات داد. هرچند این بنا هم اکنون وضع نامناسبی دارد و پنجره‌های آن شکسته و محوطه داخلی‌اش به امان خدا رها شده است. محوطه ورسک تا گدوک با توجه به اینکه هنوز از مسیر راه‌آهن آن استفاده می‌شود، خوشبختانه با مراقبت‌های اداره راه‌آهن شمال هنوز سالم و پابرجاست. اما یادگارهای باقی‌مانده در زیستگاه‌هایی مانند شوراب که در روزگار ساخت راه‌آهن پذیرای صدها اروپایی بود، امروزه وضعیت مطلوبی ندارند و برخی از آثار به بهانه نوسازی نابود می‌شوند. در صورتی که اداره میراث فرهنگی مازندران فکری برای حفظ و نجات این آثار گرانبها نکند، چه بسا در آینده نزدیک با یک فاجعه ملی روبه‌رو خواهیم بود و آن نابودی بخشی از هویت تاریخی این سرزمین است!

## کتابنامه

- آرشیو فرمانداری گنبد کاووس، اسناد سال ۱۳۵۸، سند شماره ۱۳۸۸۶/۶.
- اداره میراث فرهنگی مازندران، پرونده ثبتی کلیسای سرخ‌آباد.
- اطلاعات (روزنامه). ۱۳۱۲/۵/۲۳، ص ۱؛ ۱۳۱۲/۵/۲۳، ص ۱.
- امیرخیزی، اسماعیل. گردش در مازندران و گیلان (نسخه دست‌نویس)، کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ش ۱۲۳۰۹-۰۱. باوند، احمد. سوادکوه سرزمین خورشید، ساری: شلفین، ۱۳۸۸.
- ترسکینسکی، آناتول. تاریخچه مختصر راه‌آهن در ایران، تهران: چاپخانه بنگاه راه‌آهن، ۱۳۲۶.
- خادمیان، هدایت (مصاحبه مؤلف). زیرآب: ۱۳۹۹/۵/۹.
- راه‌آهن دولتی ایران، بندرشاه-طهران (گزارش وزارت طرق)، تهران: شرکت سهامی چاپ، ۱۳۱۵.
- راه‌آهن سراسر ایران، نشریه وزارت طرق به مناسبت پایان ساختمان راه‌آهن سراسری ایران، شهریور ۱۳۱۷.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۱۳۴۰/۵/۵۸۵۱؛ ۲۴۰-۷۲۰۶۲؛ ۰۳۱-۲۷۷۱؛ ۲۹۰-۵۳۹۹۳؛ ۲۸۴۴۶-۲۹۷؛ ۴۸۴۳۴-۲۴۰؛ ۱۴۶۲۷-۲۴۰؛ ۶۲۶۳۹-۲۴۰؛ ۲۴۸-۹۶؛ ۴۷۰۹۱-۲۴۰؛ ۱۸۹۴۴-۲۲۰.
- سلیمانی، سعید (مصاحبه مؤلف). ساری: پاییز ۱۳۹۹.

- سوادکوهی، فتح‌الله (مصاحبه مؤلف). تهران: ۱۳۸۸.
- شیرزاد، برجعلی (مصاحبه مؤلف). شورا: مرداد ۱۳۹۹.
- عسکری، علی‌بابا. بهشهر/اشرف‌البلاد، تهران: شرکت سهامی ایران چاپ، ۱۳۵۰.
- کوشش (روزنامه)، ۱۳۰۹/۱۲/۱۰، صص ۱-۲؛ ۲۹ اسفند ۱۳۰۹، صص ۳-۲؛ ۱۳۰۹/۸/۲، صص ۳؛ ۱۳۱۰/۱/۱۵، صص ۲؛ ۱۳۰۶، صص ۳؛ ۸ آبان ۱۳۰۶، صص ۲؛ ۱۳۰۸/۵/۴، صص ۲؛ ۱۳۰۹/۷/۲۱، صص ۲؛ ۱۳۱۳/۸/۸، صص ۱؛ ۱۳۱۲/۱/۱۷، صص ۲-۳؛ ۱۳۱۰/۵/۱۸، صص ۱-۲؛ ۱۳۱۰/۵/۱۸، صص ۱-۲؛ ۱۳۱۷/۲/۵، صص ۲؛ ۱۳۱۷/۸/۱۳، صص ۱؛ ۱۳۱۲/۷/۱۴، صص ۲-۳؛ ۱۳۱۵/۲/۶، صص ۲.
- گل‌زیاری، علی (مصاحبه مؤلف). تهران: ۱۳۸۸/۹/۲۲.
- متین‌دفتری، احمد. «خاطراتی از احداث راه‌آهن»، *ایران‌شناسی*، ش ۵۵، پاییز ۱۳۸۱، صص ۶۵۰-۶۵۶.
- محبوبی اردکانی، حسین. *تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران*، ج ۲، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.
- مرادزاد، آنا و رحیم بردی. *نگرشی جغرافیایی به بندر ترکمن، گرگان: مختومقلی فراغی*، ۱۳۸۷.
- مرکز اسناد انقلاب اسلامی. ۱۳۰۳۲۸۰۱۲ و ۰۰۳۲۸۰۰۸.
- میل‌سپاو، آرتور. *پنجمین راپرت سه ماهه رئیس کل مالیه ایران*، تهران: مطبعه مجلس، ۱۳۰۲.
- نعمان، اسحق (کارگردان). *پل پیروزی* (فیلم)، بی‌تا.
- ودادی گرگری، مرتضی (مصاحبه مؤلف). ساری: تابستان ۱۳۹۵.
- وفایی، شهربانوی. *سیمای میراث فرهنگی مازندران*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۸۱.
- یزدان پناه لموکی، طیار. *قائم‌شهر قطب صنعت مازندران*، تهران: نشر چشمه، ۱۳۹۴.

Saxild, Jørgen. *En dansk Ingeniørs Erindringer*, København: Lindhardt og Ringhof, 1971.





شوراب در دوران ساختن راه آهن (عکس از کمپانی کامپساکس)



ساختمان استقرار مهندسان خارجی (عکس از نگارنده)



کلیسای سرخ آباد در دهه های بعد از ساخت راه آهن که رو به خرابی است



وضعیت کلیسای سرخ‌آباد در پاییز ۱۳۹۹ (عکس از نگارنده)



وضعیت آرامگاه اخوت در پاییز ۱۳۹۹ (عکس از نگارنده)



سازه نقاله زیرآب در سال‌های اخیر (عکس از نگارنده)



ساختمان چراغ برق زیرآب در سال‌های آغاز تأسیس



سد خط طلا (عکس از نگارنده)