

## ورسک، پل پیروزی

پیمان صدفی

### مقدمه:

قطار شمال از دامنه کوهستان پائین می آید و به سمت ایستگاه ورسک می چرخد. مسافران به سمت پنجره ها هجوم می آورند تا افسانه ۷۲ ساله را تماشا کنند و عکسی به یادگار بگیرند. هیچکس نمی خواهد این فرصت را از دست دهد. شاید دوباره این دیدار دست ندهد.

مسافرانی که جاده فیروزکوه را برای سفر به استان مازندران بر می گزینند، غالباً ترجیح می دهند در ورسک توقف کنند و پل زیبای راه آهن آن را ببینند. تقریباً عموم مردم عقیده دارند نام پل از نام مهندس ورسک آلمانی گرفته شده است، مردی که بخاطر تضمین مقاومت پل، هنگام عبور اولین قطار از روی آن، بهمراه خانواده اش زیر پل ایستاد. این داستان که ابهت یک افسانه را پیدا کرده تقریباً مورد قبول همه است. اگرچه در گورستانی که در پشت ایستگاه راه آهن ورسک قرار دارد بر روی یک قبر بدون نشان با رنگ سفید نام "والتر اینگر" اتریشی بعنوان سازنده پل نقش بسته است.

در سایت [fa.wikipedia.org](http://fa.wikipedia.org) هم آمده است که:



«ورسک از نام مهندسی از بوهم آلمان گرفته شده که در ساخت این پل شرکت داشت. نام او شژا ووسک

بود. چون در پارسی این حرف چکی وجود ندارد و تلفظ آن کلمه برای بسیاری سخت بود، بدین نام مشهور گشت.»

### اما پایان دهنده این افسانه مهیج، گزارش خبرنگار روزنامه اطلاعات در زمان افتتاح پل است که در تاریخ ۱۳۱۵/۲/۵ چاپ شد. او می نویسد:

« کمی دورتر مهندس دیگری نظرم را جلب کرد او هم با مسرت و شمع بالا و پائین میرفت. قیافه فکور و پر از چین او نشان میداد که او نیز مهندس و از کسانی است که در راه آهن مازندران زحمات قابلی کشیده است. معلوم شد که این شخص بین مهندسین دیگر به پهلوان تونل معروف است. در تونل سازی و پل سازی مهارت شایانی دارد و پل مهم دره ورسک را که از شاهکارهای مهندسی راه آهن شمال و بین دو کوه در ارتفاع صدمتری کف دره ساخته شده کار مسیو رابسویچ، مهندس مذکور میباشد.»

رابسویچ مهندس میگفت « روزی که این مدل را برای احداث پل ورسک تهیه کردم مهندسین دیگر با نظر حیرت بان نگرسته و اجرای نقشه و احداث آن را در شمار یکی از فتوحات علم مهندسی بحساب آوردند. امروز که این پل (پل ورسک) احداث گردیده، همه، من و رفقایم را تشویق و تحسین میکنند و آن را در شمار بهترین پل های قشنگ و شاهکارمهندسی میدانند.»

### اما رابسویچ که بود؟

نام مهندسی که خبرنگار روزنامه اطلاعات با او مصاحبه نمود در آرشیو شرکت کامپساکس (مقاطعۀ کار راه آهن شمال) موجود است. نام کامل او رابسویچ (L.Von Rabcevisc)، اهل اتریش و سمتش « رئیس نظارت ساختمان پل » ذکر شده است. ضمناً سرپرست مهندسان که محاسبات پل را انجام داد هانس اتو ناتر (Hans Otto Nater) سوئیسی است و این تصویر او در حدود سال ۱۹۳۰ است.

اما علیرغم آنکه در زمان ما پلهای طولانی و مرتفع بسیاری ( چه در کشورمان و چه در دنیا) وجود دارد چرا نام این پل همچنان در حافظه ما ایرانیان جای دارد؟

دلیل اهمیت این پل وقتی آشکار می شود که بدانیم متفقین در طول جنگ جهانی دوم برای جلوگیری از شکست اتحاد جماهیر شوروی سابق از قوای آلمان، کمک های تسلیحاتی خود را از طریق کشتی به بندر شاهپور سابق (بندرامام خمینی ره فعلی) در خلیج فارس می رساندند و سپس روزانه با ۷۵ قطار و ۱۳۶۸ واگن، ادوات نظامی را به بندر شاه (بندر ترکمن فعلی در دریاچه خزر)



مسیورابسویچ در راهروی واگون  
قهرمان تونل و تازندۀ پل ورسک



منتقل و به کشتی های روسی تحویل میدادند و این یعنی هر ۲۵ دقیقه یک قطار از روی این پل مهم عبور می کرد تا اینکه نهایتاً ۵ میلیون تن مهمات حمل گردید و ایران «پل پیروزی» متفقین بر آلمان نازی نام گرفت. همچنین در ۲۳ تیرماه ۱۳۲۴ بنا به پیشنهاد وزارت راه، پل ورسک، بعنوان «پل پیروزی» نامیده شد.

### مشخصات پل ورسک:

این پل توسط کنسرسیوم دانمارکی کامپساکس (برنده مناقصه احداث خط راه آهن شمال) در سال ۱۳۱۵ و با هزینه دو میلیون و ششصد هزار ریال ساخته شد. اما ساخت پلی در ارتفاع ۱۱۰ متری از کف دره و با دهانه ۶۶متر چگونه صورت پذیرفته است و راز داربست بتنی که دقیقاً در زیر پل قرار دارد چیست؟ خوشبختانه آقای فلمینگ مولر (FLEMMING MØLLER) از مهندسان بازنشسته شرکت کامپساکس و همکارش هانس یوهانسن (HANS JOHANSEN) که مامور بازبایی اسناد فعالیت های کامپساکس در قرن گذشته میلادی اند کمک شایانی در جهت آگاه شدن ما از روند ساخت پل نموده اند. آنها تصاویر ذیل را که برای اولین بار تقدیم خوانندگان می گردد از بایگانی کامپساکس بازبایی نموده اند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## تولد ورسک



تصویر ۱- عملیات انفجار در کوه اجرا می شود تا فضای مناسب جهت احداث پایه های داربست بوجود آید. کابل متصل به دو طرف دره بمنظور انتقال مصالح مشهود است.

تصویر ۳- شروع عملیات ساخت داربست چوبی



تصویر ۲- انتقال مصالح و ابزار توسط دو کابل متصل

تصویر ۴- پیشرفت در عملیات احداث دو پایه داربست. داخل این داربست سازه بتنی ساخته می شود. تصویر



۵- تصویر پیشرفت در عملیات احداث دو پایه داربست. داخل این داربست سازه بتنی ساخته می شود. تصویر

۷- کارگران بر روی پایه بلندتر داربست در حال کارند و ارتفاع آن را افزایش می دهند.



۶- تصویر در پایین تصویر قالب بندی جهت احداث تونل زیر سطحی مشهود است.

۸- تصویر نمایی دیگر از احداث پایه



تصویر ۹- نمایی دیگر از احداث پایه  
تصویر ۱۱- پایه کوتاهتر به ارتفاع مطلوب  
رسیده است. حفره روی کوه، دهانه تونل  
است.



تصویر ۱۲- سطح بالایی سازه بتنی بدلیل رنگ  
متمایز آن قابل تشخیص است.

تصویر ۱۰- نمایی از دو پایه





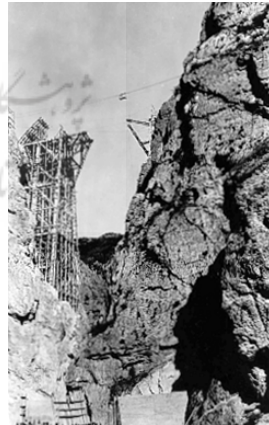
تصویر ۱۳- نمایی نزدیکتر از سازه بتنی که در آینده تکیه گاه قالب بتن دال قوسی خواهد شد. تصویر ۱۵- همزمان با تلاش برای اتصال دو پایه به یکدیگر، عملیات احداث قالب دال قوسی شروع شده است. در پائین تصویر کار احداث تونل زیر سطحی در حال انجام است.



تصویر ۱۴- سازه بتنی پایه بلندتر در حال ساخت است. تصویر ۱۶- قالب بندی سقف تونل زیر سطحی در حال انجام است.



۱۷ - انتقال مصالح و قطعات پیش ساخته از تصویر ۱۹ - نمایی از اتصال پنج کابل انتقال طریق کابل



۱۸ - تصویر انتقال مصالح و قطعات پیش ساخته از تصویر ۲۰ - دو پایه دار بست بهم وصل می شوند.





تصویر ۲۱ - کارگران در حال تکمیل قالب دال قوسی  
تصویر ۲۳ - دو نیمه دال قوسی در شرف  
اتصالند.



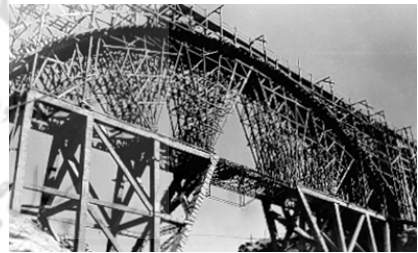
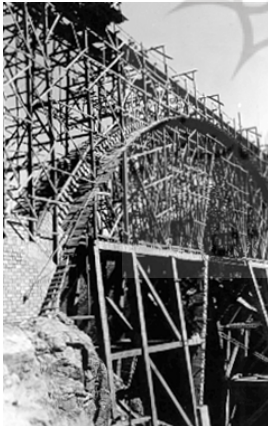
تصویر ۲۴ - نمایی از دو نیمه قالب قوسی و دهانه  
ورودی و خروجی تونل

تصویر ۲۲ - نمایی دیگر از قالب دال قوسی



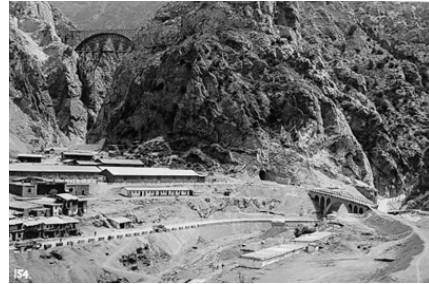
تصویر ۲۷ - نماهایی از پل قالب بندی شده

تصویر ۲۵ - تکمیل قالب دال قوسی



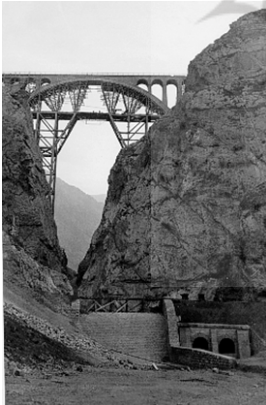
تصویر ۲۸ - نماهایی از پل قالب بندی شده

تصویر ۲۶ - شش مجموعه از نگهدارنده های قالب دال قوسی مشهودند . بر روی قالب دال قوسی داربست نگهدارنده قالب دال افقی نصب گردیده است.



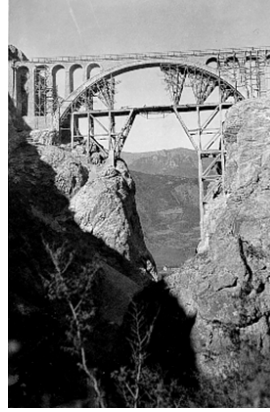
۳۱ - تصویر تکمیل تونل زیر سطحی

تصویر ۲۹ - نمایی از پل ورسک و پل راه آهن  
روگذر جاده فیروز کوه



۳۲ - تصویر تکمیل تونل زیر سطحی

تصویر ۳۰ - مراحل پایانی ساخت تونل زیر  
سطحی و کانال هدایت آب

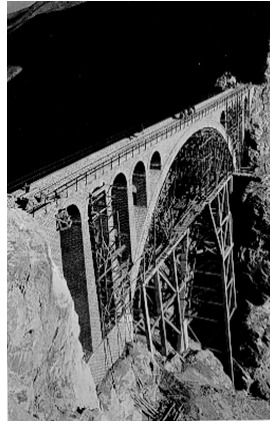


۳۳ - تصویر اجرای نمای آجری پل  
تصویر ۳۵ - ریل گذاری موقت جهت تسهیل در  
انجام امور بر روی پل



تصویر ۳۶ - نمایی از پل و قله دماوند

۳۴ - تصویر اجرای نمای آجری پل



تصویر ۳۹ - آماده سازی پل جهت نصب تراورس

تصویر ۳۷ - نمایی دیگر از پل



تصویر ۴۰ - تصویر عملیات تراورس گذاری و ریل گذاری

تصویر ۳۸ - پل ورسک در زمستان ۱۳۱۴





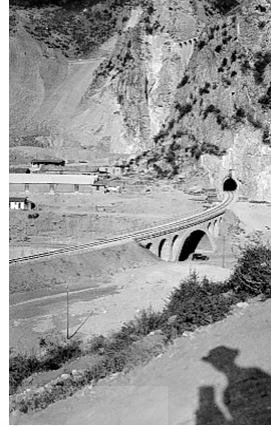
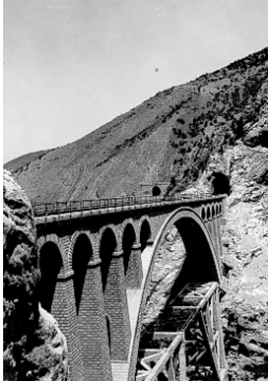
۴۳- عبور قطار

۴۱- عملیات تراورس گذاری و ریل گذاری



تصویر ۴۴- نمایی از پل و تونل زیر سطحی و  
کانال هدایت آب

۴۲- عبور قطار



تصویر ۴۶ - نمای آجری پل مشهود است.

تصویر ۴۵ - در سمت راست بالای عکس بخشی

از پل ورسک قابل مشاهده است. قطار از

سمت راست بالای تصویر پس از عبور از

داخل تونل، از پل عبور کرده و از سمت چپ

بالای تصویر خارج می شود. پس از چرخش

نزولی بر روی دامنه کوه از قسمت وسط تصویر

وارد و از زیر کف دره ورسک عبور کرده و

از تونلی که دهانه آن در قسمت راست وسط

عکس مشهود است خارج می شود. سپس از

روی پل روگذر جاده فیروزکوه عبور کرده

و وارد ایستگاه می شود.

## تونل زیر سطحی ورسک

غالب مردمی که قدم زنان در کف دره، به تماشای پل مرتفع مشغولند از آنچه در زیر پایشان قرار دارد بی اطلاعند. آنها نمی دانند که بر روی سقف یک تونل گام بر می دارند. تصاویر قبلی، نشان می دادند که در زیر پل ورسک و سطح کف دره، سازه ای مانند سرسره ساخته شده است. این سازه جریان آب کف دره را از تماس با سقف تونل زیرین دور نگه می دارد. در واقع قطار پس از عبور از روی پل و پس از چرخش و کم کردن ارتفاع، از زیر کف دره عبور کرده و وارد ایستگاه می شود.

## برگی از تاریخ: مین گذاری پل ورسک

بخش دیگری از سرگذشت عجیب پل ورسک، مین گذاری آن است که دکتر محمد سجادی (وزیر راه از ۱۳۱۷/۱۰/۱۱ تا ۱۳۲۰/۹/۱۳) در گفتگویی با سالنامه دنیا (جلد ششم سال ۱۳۴۹ صفحه ۱۳۴) به آن اشاره کرد. وی عنوان میکند با شنیدن اخبار وحشتناک از جبهه های جنگ شوروی، دستور مین گذاری پل ورسک و پلهای مهم دیگر راه آهن داده شد و این کار با دقت و بصورت محرمانه انجام پذیرفت. لیکن پس از اشغال ایران توسط متفقین، دستوری برای انفجار پلها صادر نشد و متفقین هم از مکان دقیق آنها باخبر شدند.

## سخن پایانی

در حال حاضر متاسفانه هیچ تابلوی راهنمایی جهت معرفی تاریخ این سازه زیبا و حساس که بمدت ۷۲ سال پابرجاست وجود ندارد و غالب گردشگران به دیدن پل و تصویری از سختی کار بسنده می نمایند. جا دارد با رفع این نقیصه بر اطلاعات ایرانیگردان افزود.

کلام آخر اینکه در ذهن ما ایرانیان نام راه آهن سراسری ایران با نام آلمانی ها گره خورده است ولی واقعیت آن است که مخارج آن بر دوش ایرانی و ساخت آن با دستان قوی او بود. لذا امید است مسئولین محترم سازمان میراث فرهنگی کشور (به ویژه استان مازندران) به جهت نکوداشت معماران و مجریان ایرانی این پل که رنج فراوانی متحمل شدند اقدامی شایسته مبذول نمایند.

## منابع:

- ۱- زندگی پرماجرایی رضا شاه نوشته آقای اسکندر دلدلم
- ۲- روزنامه اطلاعات مورخ ۱۳۱۵/۲/۵
- ۳- تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران نوشته استاد دکتر حسین محبوبی اردکانی
- ۴- آرشیو شرکت کامپساکس