

پل ورسک

شاهکار معماری دوران رضا شاه بزرگ

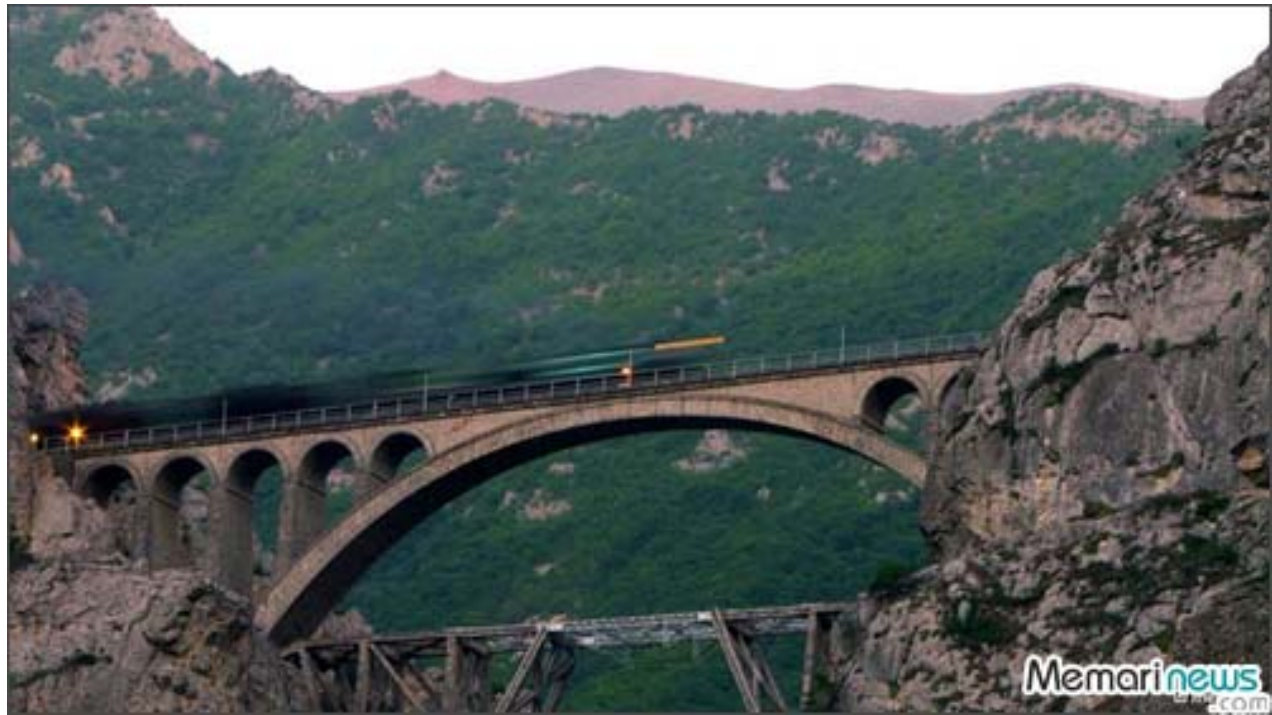
ح-ک

راه آهن ایران میبایست از جنوب به شمال کشیده میشد. ولی انگلیسی ها با فشار هایی که به محمد مصدق می آوردند و او هم در مجلس و هم در هرجا می نشست نظرانگلیسی هارا بدون اشاره به انگلستان مطرح میکرد تا بلکه راه آهن از باختر به خاور ایران یعنی دو کشور مستعمره انگلستان (عراق و هندوستان "پاکستان") به میرجاوه کشیده شود. برای وصل شدن راه آهن شمال به جنوب کوه و دره و رودخانه های زیادی در سر راه بود. یکی از این کوه ها در کنار شهرستان سوادکوه قرار داشت.

پل ورسک حدود ۷۵ سال پیش در شهرستان سوادکوه استان مازندران ساخته شد. از شگفتی های ساخت این پل عدم استفاده از هیچ سازه فلزی در ساخت آن است. این پل در مسیر راه آهن سراسری شمال - جنوب و در ارتفاع ۱۱۰ متری از ته دره با دهانه ۶۶ متری و با وسایلی ابتدایی ساخته شد. این پل دو کوه عظیم و سخت گذر عباس آباد را به هم متصل می کند.

این پل از نظر معماری و مواد اولیه ای که در ساخت آن بکاررفته و شیوه ساختمان و محاسبه های فنی در نوع خود هنوز هم که در قرن ۲۱ قرار گرفته ایم یک شاهکار معماری به حساب می آید.

پلی که بر روی رودخانه کلورادو در نوادا (کمی دورتر از لاس وگاس) آمریکا در نزدیک مرز آریزونا ساخته شده نماد مشابهی از ساخت پل ورسک است با مصالح مدرن و شیوه ساخت و مهندسی مشابه.

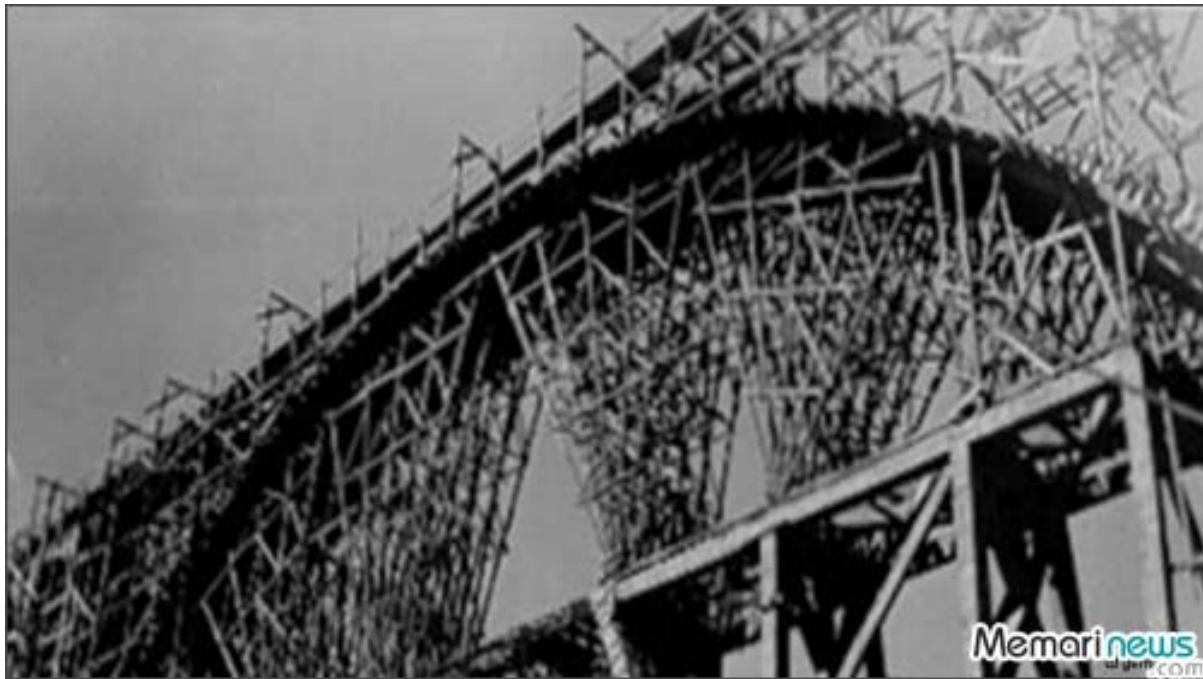




نمایی از عملیات ریل گذاری روی پل ورسک

ساخت پل ورسک از اواسط آبان سال ۱۳۱۳ (۱۹۳۷ = ۱۹۳۴) آغاز و افتتاح رسمی آن روز ۵ اردیبهشت ۱۳۱۵ انجام شد. هزینه احداث پل ورسک ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار ریال اعلام شد.

مصدقی ها و طرفداران انگلستان و دشمنان رضا شاه بزرگ چون، پل ورسک در زمان جنگ جهانی دوم به خاطر نقشی که در کمک رسانی به اتحاد جماهیر شوروی محاصره شده توسط آلمان هیتلری ایفا کرد و پل پیروزی نام گرفت را خوش خدمتی رضا شاه بزرگ به انگلیسی ها و دلیل اشغال متفقین میدانند. در حالیکه از تاریخچه پل مشخص است، پل ورسک بسیار جلوتر از جنگ جهانی دوم ساخته شده و ارتباطی با جنگ نداشته است. (۱۹۳۴ = ۲۴۳۷ پنج سال پیش از آغاز جنگ) به قول فرماندهان متفقین اگر راه آهن ایران وجود نداشت، نقشه جهان به شکل دیگری بود.»



پس از پایان کار ساخت پل، رضاشاه بزرگ برای گشایش پل ورسک شخصا به سوادکوه که زادگاه خودش نیز بود آمد. در برخی روایتها درباره روز افتتاح این پل آمده است که به دستور رضا شاه بزرگ سرمهندس اتریشی این پل موظف شد تا در هنگام عبور اولین قطار زیر پل قرار بگیرد تا در صورت تخریب پل، اولین شخص کشته شده از این حادثه خود او باشد.



برخلاف آنچه شهرت یافته است رضا شاه بزرگ تمام راه آهن ایران را بدست آلمان ها ساخته است مهندس پروژه پل ورسک یک اتریشی بود. والتر آیگنر اهل اتریش که در ایران به مهندس ورسک مشهور شده به همراه همسر و فرزندانش به ایران آمد تا یکی از سخت ترین کارهای دنیا را در فیروزکوه به انجام برساند. پل ورسک هنوز هم نماد مهندسی پیشرفته و انجام کار محکم و درست است.

مهندس ورسک (والتر آیگنر) بود ولی مهندسی تونل های در مسیر راه آهن سرتاسری ایران بدست شخصی بنام Ladislaus von Rabcewicz انجام شده است. برخی مهندس رابسوویچ را با سرمهندس پل ورسک (والتر آیگنر) اشتباه میکنند. رابسوویچ در اوقات فراغت به ویژه در فصل زمستان که به دلیل رعایت ایمنی عملیات احداث پل ورسک تعطیل می شد، به کار مورد علاقه اش یعنی نقاشی می پرداخت. یک نمونه از نقاشی های او نگاره زیر است که پل ورسک را در مرحله پایانی بخش قوسی و ستون های نگهدارنده تاج پل نشان می دهد.



نقاشی بعدی پل ورسک که توسط مهندس تونل های ورسک (رابسویچ) کشیده شده است، مراحل آخر ساخت پل ورسک در زمستان سال ۱۳۱۴ را نشان می‌دهد. همچنین درپانین فرتور، خود مهندس اتریشی دیده میشود.



(رابسویچ). مهندس تونل های راه آهن سراسری به ویژه در منطقه سوادکوه (ورسک) یکسال پیش از جنگ جهانی دوم؛ در سال ۱۹۳۸ ایران را ترک کرد و در کوران جنگ دوم جهانی، پروژه های بسیاری را در آلمان، نروژ و مصر اجرا نمود.

رابسویچ در سال ۱۹۵۱ دکترای خود را از دانشگاه گراتس اتریش دریافت و بعدها به عنوان مشاور سازمان ملل در سال های ۱۹۵۶ تا ۱۹۵۸ در ونزویلا خدمت کرد.



تمام مراحل ساخت پروژه بسیار مهم ورسک به مهندس ورسک (والتر آیگنر) سپرده شد.

به همین دلیل والتر آیگنر و خانواده‌اش حدود دو سال در خانه‌ای در پائین دست پل و در کنار رودخانه زندگی می کردند. نمایی از ارتباط کابلی بین دو کوه جهت انتقال تجهیزات هنگام ساخت پل ورسک در نگاره بارها به چشم میخورد.

پل ورسک از ملات سیمان و شن شسته شده، یعنی هر ماده اولیه که میشد در محل آماده کرد و آجر ساخته شده و در ساختمان آن از بتن آرمه استفاده نشده است.

در زیر نمایی از کارگران در حال ساخت پل ورسک دیده میشود، که روی پایه های کناری پل کار میکنند.



برای بالا بردن وسایل و مواد اولیه ساخت از جیب یا جرثقیل استفاده نشده و در تمام مدت کارگران با پای پیاده یا با قاطر و الاغ این کار پردردسر را انجام داده اند.

پل ورسک شاهکار معماری محصول مشترک دانمارک، آلمان و اتریش است. حتا میتوان گفت این پل پروژه ای بین المللی بود. در برخی بخش های طرح و اجرا ایتالیایی ها، مهندسين ایرانی و کارمندان ایرانی شرکت داشته اند.

طرح های نجاری که بنیاد اصلی پل را بر روی آنها سوار کرده و ملات آجر و ماسه و ساروج را بسته اند یک مهندس ایتالیایی بنام جیاکومو دی مارکو، بوده است. گفته میشود پس از پایان پروژه مردم حتا در درون ترن ها ترس داشتند پل باریک یک خط آهن نتواند دوام بیاورد.

در زمان رضاشاه بزرگ در اول اردیبهشت سال ۱۳۱۲ یورگن ساکسیلد به عنوان مدیرعامل شرکت دانمارکی کامپساکس (Kampsax) قرارداد احداث راه آهن شمال - جنوب ایران را امضاء کرد. تا قبل از آن برخی شرکت های آمریکایی، انگلیسی، فرانسوی و آلمانی در ساخت راه آهن از میان کوه های البرز ناکام مانده بودند. یورگن ساکسیلد در این قرارداد تعهد داد تا احداث ۹۰۰ کیلومتر راه آهن را در مدت شش سال به پایان برساند و برای ساخت هر متر راه آهن، معادل پنج دلار طلا (حدود ۱،۵ گرم طلای خالص) دریافت کند. پس از آن بهترین مهندسان اروپا به ایران آمده و پس از تهیه عکس هوایی از کوه های البرز متوجه شدند که راه آهن باید از روستای عباس آباد (که بعدها به ورسک تغییر نام داد) میگذشت.

قطار پس از گذر از روستای ورسک باید با طی مسافت ده کیلومتر و نیز ۶۰۰ متر رو به بالا، از کوهستان گذر میکرد و به سمت تونل گدوک حرکت می کرد که حرکت در چنین شیب تندي برای قطار نا ممکن بود. پس آنان تصمیم گرفتند مسیر را به شکل سه پله بر روی دامنه کوه اجرا کنند که به سه خط طلا معروف شد. همچنین وجود دره ورسک از چالش های دیگر این پروژه بود که مهندسان کامپساکس را مجبور کرد تا پلی با دهانه بزرگ را روی آن در نظر بگیرند.



سرانجام کار ساخت این پل در اواسط آبان سال ۱۳۱۳ در شهرستان سوادکوه استان مازندران، توسط شرکت مهندسی دانمارکی کامپساکس، به عنوان برنده مناقصه ساخت پل، و توسط مهندسان آلمانی، ایتالیایی و اتریشی آغاز شد و در ۵ اردیبهشت سال ۱۳۱۵ گشوده شد.

روزنامه اطلاعات در تاریخ ۵ اردیبهشت سال ۱۳۱۵ به نقل از مهندس والتر آیگنر نوشت: «روزی که این مدل را برای احداث پل ورسک تهیه کردم مهندسان دیگر با نظر حیرت به آن نگریسته و اجرای نقشه و احداث آن را در شمار یکی از فتوحات علم مهندسی به حساب آوردند. امروز که این پل احداث شده، همه، من و رفقایم را تشویق و تحسین می‌کنند و آن را در شمار بهترین پل‌های قشنگ و شاهکار مهندسی می‌دانند.»



با شروع جنگ دوم جهانی و با توجه به احتمال ورود متفقین به ایران و استفاده آنان از راه‌آهن ایران، تصمیم گرفته شد که همه پل‌ها مین‌گذاری شوند. پل راه آهن ورسک نیز شامل این دستور بود، اما پل‌ها هیچ‌گاه منفجر نشدند و متفقین پس از اطلاع از این موضوع اقدام به خنثی کردن مین‌ها کردند.

در سفر رو به شمال در سمت شمال پل ورسک مسیر راه آهن رو به بالا است و یک خمیدگی چهار کیلومتری دارد که از درون تونلی گذر میکند. بخش شمالی راه آهن سراسری بین تهران و ساحل دریای مازندران ترن‌های مسافری و باری مسیری آهسته و رو به بالایی را طی میکنند. مهندس ساخت پل والتر آیگنر است که پس از مرگ در همان کنار پل در دهکده به خاک سپرده شده است.

در نزدیکی پل، آرامگاهی بیاد والتر آیگنر ساخته شده است و سنگ یادبودی هم بیاد کارگرانی که در هنگام ساخت پل درگذشته اند ساخته شده. رییس مهندسان والتر آیگنر در پیگیری آرزوی خود در آن مکان به خاک سپرده شده است.

در زیر پل در دل کوه، تونلی که توسط مهندس رابسویچ ساخته شده قرار گرفته است، ترن پس از گذر از پل که کم، کم بلندی خود را در کوه کم میکند به درون این تونل می‌خزد.



وزیر راه ایران بین سال‌های ۱۳۱۷ تا ۱۳۲۰ (محمد سجادی) با اشاره به مین‌گذاری پل ورسک گفته بود: «با شنیدن اخبار وحشتناک از جبهه‌های جنگ شوروی، دستور مین‌گذاری پل ورسک و پل‌های مهم دیگر راه‌آهن داده شد و این کار با دقت و به صورت محرمانه انجام پذیرفت. لیکن پس از اشغال ایران توسط متفقین، دستوری برای انفجار پل‌ها صادر نشد.»

این مورد ثابت نشده است و برخی مدعی میشوند هیئت‌ر این درخواست را از رضا شاه بزرگ کرده بود ولی رضا شاه بزرگ هرگز چنین درخواستی را نپذیرفت.

بنابراین ادعا‌های این چنینی نمیتواند درست باشد و اظهاراتی که از محمد سجادی نقل شده اگر هم درست بوده باشد، به دلیل وابستگی محمد سجادی که در زمان ابراهیم حکیمی که از فراماسون‌های دوران رضا شاه بوده و با محمد مصدق و متین دفتر که هر دو به انگلستان وابسته بوده و دوست بوده اند میبوده است و نمیتواند قابل تایید بوده باشد.

با گذشت حدود ۸۵ سال از ساخت پل ورسک، قطار تهران - ساری هر روز چهار بار از روی این پل می‌گذرد. قطارهای گرگان و قطارهای باربری و سوختی نیز، از روی پل ورسک می‌گذرند. پل ورسک به‌عنوان یکی از مهم‌ترین آثار مهندسی راه‌آهن ایران به ثبت ملی رسیده‌است.



پل ورسک از بزرگترین پل‌های راه‌آهن سراسری ایران است، این پل که از شاهکارهای مهندسی به حساب می‌آید در سال ۱۳۱۵ به بهره‌برداری رسید. پل ورسک راه‌آهن سراسری تهران - شمال را به هم متصل می‌کند.

پل ورسک در شمار مهمترین آثار فنی مهندسی راه‌آهن شمال ایران محسوب می‌شود که در مهرماه ۱۳۵۶ با شماره ۱۵۳۴ ثبت آثار ملی شده‌است. ورسک از جمله پل‌های استراتژیک ایران است و مهندسین آنرا با تضمین ۷۰ ساله ساخته‌اند.



این پل فقط مخصوص عبور قطار است و در حال حاضر قطارهای مسافری تهران-ساری و تهران-گرگان پس از گذشت بیش از ۸۴ سال هر روز چندین مرتبه از روی آن می‌گذرند. همچنین قطارهای باری و سوختی

نیز از روی آن عبور می‌کنند. امروزه پل ورسک علاوه بر اهمیت ویژه در صنعت حمل و نقل، از جاذبه‌های سیاحتی ایران نیز محسوب می‌گردد.

نام پل ورسک در کتاب رکورد گینس، در بخش پل‌های با ارتفاع بیش از ۶۱ متر به ثبت رسیده‌است.

