چهره هویتی

روایت مرحوم عبدالهادی قلم‌بُر، نخستین رئیس اداره امور مالی راه‌آهن مشهد و خراسان، از روزگارِ ورود قطار به شهر

مردم از شر راهزن‌ها و مال بُرها خلاص شدند

هما سعادتمند| مرحوم عبدالهادی قلم‌بُر که اسفند سال گذشته از میان ما رفت، نخستین مدیر امور اداری و مالی راه‌آهن مشهد بود؛ متولد سال ۱۲۹۸خورشیدی که یک سال پیش از انقلاب با کامل‌کردن دوران سی‌ساله خدمتش از راه‌آهن مشهد بازنشسته شده بود. اگرچه سردوگرم ۱۰۳سال زندگی را پشت سر گذاشته بود، حافظه‌اش به‌خوبی یاری می‌کرد تا تاریخ شفاهی راه‌آهن مشهد را بگوید. خودش می‌گفت: «من یادم نمی‌آید دیروز ناهار چه خورده‌ام، اما نمی‌دانم این خاطرات چه حکمی دارند که همیشه مثل یک حلقه نوار فیلم از جلو چشمم عبور می‌کنند و فراموش نمی‌شوند.» عبدالهادی متولد اهواز بود و پیش از آنکه به مشهد بیاید، چند صباحی را به‌عنوان رئیس حسابداری بانک ملی زادگاهش و سپس حدود سه سالی را در راه‌آهن جنوب گذرانده بود اما وجود مشکلاتی در آنجا که او اسمش را «بی‌بندوباری عوامل آمریکایی» می‌گذاشت، طاقتش را طاق کرده بود؛ برای همین به درخواست خودش انتقالی گرفته و راهی مشهد شده بود؛ مشهدی که ریل‌های قطارش به ایستگاه نیشابور رسیده بود و مسئولان وقت به‌دنبال بازرسی بودند تا بر باقی‌مانده این مسیر نظارت کند. قرعه به نام او افتاده بود. امروز را که سالروز کلنگ‌زنی خط‌آهن در ایران (درسال ۱۳۰۶) است، بهانه کردیم تا بار دیگر روایت او را از روزگارِ ورود قطار به مشهد بخوانیم.

برخی تحولات ریلی مشهد و ایستگاهش

۱۳۰۶	نخستین کلنگ‌زنی راه‌آهن سراسری در ایران
۱۳۱۶	آغاز عملیات اجرایی خط راه‌آهن تهران-مشهد
۱۳۳۵	راه‌اندازی نخستین قطار باری در محور تهران-مشهد
۱۳۳۶	افتتاح رسمی محور تهران-مشهد با جابه‌جایی ۴۰۰ مسافر
۱۳۴۵	افتتاح ساختمان ایستگاه به‌عنوان یکی از شاهکارهای معماری قرن
۱۳۵۱	نصب المان ماندگار «همیشه به سوی او»
۱۳۷۳	آغاز عملیات زیرسازی خط دوم در محور تهران به مشهد
۱۳۷۵	بهره‌برداری از مسیر مشهد-سرخس-تجن
۱۳۷۹	افتتاح ۱۵۰ کیلومتر از خط دوم تهران-مشهد
۱۳۸۱	افتتاح دو خط تهران-مشهد به‌طور کامل
۱۳۸۱	آغاز عملیات تفکیک ایستگاه باری از مسافربری
۱۳۸۳	بهره‌برداری از مسیر سرخس-مشهد و بافق
۱۳۸۵	تکمیل سیستم سیگنالینگ محور مشهد-تهران
۱۳۹۲	تکمیل سیستم سیگنالینگ در محور سرخس
۱۳۹۴	بهره‌برداری از محور راه‌آهن مشهد-هرات

چه مشکلاتی باعث شد از راه‌آهن جنوب دل بردارید و راهی مشهد شوید؟

راه‌آهن ایران آن روزها از خرمشهر تا تهران دست آمریکایی‌ها و از تهران تا شمال ارث پدری روس‌ها بود. هرکدام هرطور دلشان می‌خواست آتش می‌سوزاندند. بینشان بی‌بندوباری خیلی رواج داشت. من انگلیسی می‌دانستم و آن روزها هرکسی را که به‌اصطلاح مقداری «YES» و «NO» می‌دانست، می‌بردند توی بخشی که اسمش کارپردازی انبار و اموال راه‌آهن از خرمشهر تا قم در اهواز بود؛ این بخش زیرنظر آمریکایی‌ها اداره می‌شد و رئیسش یک ارمنی به‌نام هایک مارتین بود. این هایک‌مارتین برای یکی از خانم‌های ماشین‌نویس اداره، جایی توی اتاق خودش باز کرده و آنجا را پاتوق آمریکایی‌ها کرده بود. یک روزی که خودش نبود، آمریکایی‌ها هرطور مُسکری که دلشان خواسته بود، برداشته و به اتاق مارتین رفته و در را هم روی خودشان بسته بودند. خون خونم را می‌خورد. غیرتم اجازه نمی‌داد شاهد چنین صحنه‌ای باشم؛ برای همین رفتم به رئیس یکی از بخش‌ها که ایرانی بود، ماجرا را گفتم و خواستم همان روز این موضوع را گزارش کند. خبر به کلنل‌لارن که آن روزها سرپرست آمریکایی‌ها در راه‌آهن جنوب بود، رسید و گویا گوش آنان را پیچانده بود. فردای آن روز وقتی به محل کارم رفتم، دوستانم خبر دادند که یکی از آن آمریکایی‌ها که توبیخ شده است، با اسلحه کشیک مرا می‌کشد. بی‌اعتنا خواستم داخل بروم که مرا دید و با اسلحه دنبالم دوید. فرار کردم و به یکی از قطارهای باری پناه بردم. چند واگن را دویدم تا توانستم خودم را به واگنی که از قضا کلنل‌لارن در آن بود، برسانم و نجات پیدا کنم. این تنها کارشکنی نبود و خیلی تقلب‌های دیگری هم انجام می‌شد که به مذاق من خوش نمی‌آمد و نمی‌توانستم به آن‌ها بی‌تفاوت باشم؛ برای همین بعدازمدتی درخواست انتقالی دادم.

شما ابتدای کار به‌عنوان بازرس ناظر بر ریل‌گذاری به مشهد آمدید. آن دوران کار در مشهد چطور پیش می‌رفت؟

روزی که به مشهد رسیدم، پهنه‌ای که حالا ایستگاه راه‌آهن نام دارد، باغ‌های مختلف میوه بود. برای ریل‌گذاری باید اراضی را تملک می‌کردیم. اغلب باغ‌داران از آمدن قطار استقبال کردند و بدون چانه‌زدن باغشان را فروختند اما میانشان برخی هم بودند که خرده‌شیشه‌ای داشتند و به تصرف زمین رضایت نمی‌دادند. همین مسئله درگیری‌هایی ایجاد کرد که خیلی جدی نبود؛ مثلا خاطرم هست یکی از مالکان که باغ بزرگ سیب داشت، دندان‌گردی می‌کرد و باغش را نمی‌فروخت. یک روز رندی کرد و همه سیب‌های باغ را جمع کرد و توی جعبه چید. بعد پلاکاردهایی کاغذی ساخت و روی آن‌ها این عبارت را مرقوم کرد: «نوش جان اعلی حضرت». بعد هم عکسی از آن‌ها گرفت و همراه نامه‌ای به دربار فرستاد. از قضا نامه به کاخ رسید و طرف یک پارتی گردن‌کلفت هم پیدا کرد و کارِ ریل‌گذاری به دست‌انداز خورد. اعلی حضرت! دستور داده بود که به کارش رسیدگی شود. ما هم که دیدیم اگر این‌طور پیش برویم، ریل‌گذاری نفس‌بریده می‌شود، دست به دامن وزیر راهِ آن دوران شدیم. ماجرا را که گفتیم، داد زد: اعلی حضرت دلش سیب می‌خواهد، ما باید تاوان بدهیم؟! بعد هم دستور داد که باغ را به هر قیمتی شده است بخریم و کار را پیش ببریم. باغ را با قیمتی خریدیم و ریل‌گذاری را به انجام رساندیم.

کار ریل‌گذاری چقدر طول کشید؟

ریل‌گذاری مسیر تهران مشهد حدود چهار تا پنج سال به درازا کشید تا اینکه سنه ۱۳۳۵، نخستین قطار وارد مشهد شد.

ورود قطار چه تأثیری روی روندِ زندگی مردم داشت؟

مردم را در وهله اول از دست گاراژدارها و تلف‌شدن وقتشان توی راه‌های مال‌روِ پردست‌انداز نجات داد؛ دوم اینکه شر راهزن‌ها و مال‌بُرها را که اغلب توی راه‌های بیابانی و بیراهه‌ها کمین می‌کردند کم کرد. البته راه‌آهن بسته به هر شهر تأثیرش متفاوت بود. مثلا خاطرم هست قدمِ قطار برای مردم جنوب خیلی خیر داشت. زن‌های جنوب آن زمان به‌ناچار دیگ‌های بزرگ چدنی و فلزی روی سر می‌گذاشتند که توی آن آب یا ماست بود. بعضی‌ها تا چهار دیگ هم روی سر داشتند و مسافت زیادی را بین ایستگاه‌های راه‌آهن طی می‌کردند. وقتی قطار آمد، آن‌ها جانی دوباره گرفتند، چون می‌توانستند مسیر درخورتوجهی از راه را با قطار طی کنند. این مسئله در مشهد شکل دیگری داشت ولی در کل برای همه راحتی و آسایش در رفت‌وآمد را به‌دنبال داشت.

قطارهای آن دوره چگونه بودند و چه امکاناتی داشتند؟

قطار درجه‌یک داشتیم که چهارنفره بود و تخت فلزی راحتی داشت که هر مسافر می‌توانست روی آن استراحت کند. بلیت این قطار از هفتادتومان شروع می‌شد و گاهی تا صدتومان هم می‌رسید. قطار درجه‌دو، شش‌نفره بود و صندلی‌به‌ازای هر نفر دسته‌ای تاشو داشت که فضای نشستن را تفکیک می‌کرد. قطارهای درجه‌سه، هشت‌نفره بودند. صندلی این قطارها که امکاناتی نداشتند، یک‌سره چوبی بود و سروصدای زیادی داشت.

لوکوموتیوران‌ها خارجی بودند؟

نه. همه ایرانی بودند. اسمشان خاطرم نیست اما یادم هست چندنفری را که داوطلب بودند، آزمودیم. بعد که متوجه شدیم با آموزش از پسِ این کار برمی‌آیند، آن‌ها را برای گذران یک دوره آموزشی به خارج از کشور فرستادیم. این گروه وقتی متبحر شدند، برگشتند و قطارهایمان را راندند.

راه‌آهن مشهد آن دوران چقدر نیرو داشت؟

راه‌آهن طی آن سال‌ها خیلی گسترش پیدا کرد، تاآنجاکه تعداد نیروهایش به چهارصد نفر می‌رسید که از این رقم، هشت نفرشان خانم بودند و کارشان ماشین‌نویسی بود. نخستین مدیرکل هم آقای انتظام‌وزیری بود که پیش از قرارگرفتن در این پست، با من در راه‌آهن جنوب همکار بود.

خاطره خاصی از راه‌آهن مشهد دارید که برایمان تعریف کنید؟

محمدرضاشاه پهلوی زیاد به مشهد می‌آمد؛ قطاری مخصوص خودش داشت. وقتی می‌آمد، ما به‌صف می‌ایستادیم و ادای احترام می‌کردیم. جز ما یکی دیگر هم بود که وقت شاه یا هر فرد بانفوذ دیگری می‌آمد، پیدایش می‌شد. منظورم حاج‌حسین ملک است. شاید برایتان جالب باشد که بدانید پیش از خودش یک اُتول که شبیه وانت‌های امروزی بار بود، به ایستگاه می‌آمد و صندلی مخصوص او را می‌گذاشت توی ایستگاه؛ بعد خودش می‌رسید. عادت داشت فقط روی صندلی ویژه خودش بنشیند و منتظر مهمانان در راه باشد. خاطرم هست روز تولدش اکثر نوازنده‌های بنام آن دوران از پایتخت به مشهد می‌آمدند تا در ضیافت او شرکت کنند. دست‌ودل باز بود اما خودش نمی‌توانست درست غذا بخورد، چون قند داشت.

دوران خدمت شما حادثه‌ای در راه‌آهن رخ نداد؟

در مشهد به مشکل جدی برنخوردیم. بود که لوکوموتیوی از ریل خارج شود ولی تلفات جانی نداشتیم اما در راه‌آهن جنوب سالی که زمانش دقیق خاطرم نیست، در یک حادثه چهارصد نفر تلفات دادیم. متأسفانه ازآنجاکه قطار جنوب دست نیروهای آمریکایی بود، اغلب راننده‌هایشان مست بودند. در جنوب دوستی داشتم که همسایه ما و رئیس قطار باری بود. هر غروب با قطار از اهواز به بندر شاپور (بندر امام خمینی(ره)) می‌رفت و پس‌از تخلیه بار برمی‌گشت. یک روز دیرهنگام همسرش در خانه رازد که شوهرم نیامده است و نگرانم. تحقیق کردم و فهمیدم حادثه‌ای اتفاق افتاده و دو قطار رخ‌به‌رخ به هم خورده و کلی تلفات داده‌اند. یکی از قطارها آمریکایی و دیگری ایرانی بود. گویا رئیس قطار ایرانی که همین همسایه ما بود، متوجه می‌شود قطار آمریکایی که گویا راننده‌اش مست بوده است، دارد در مسیر او حرکت می‌کند و کنترل قطار از دستش خارج شده است. می‌رود لوکوموتیو را از واگن جدا کند و به این شکل جان مسافران را نجات دهد اما پایش لیز می‌خورد و زیر قطار له می‌شود. دو قطار با هم برخورد می‌کنند و آنچه نباید، رخ می‌دهد.

شما دقیقا چه کاری انجام می‌دادید و برایش چقدر حقوق می‌گرفتید؟

اداره ما هم به امور اداری، هم به امور مالی رسیدگی می‌کرد؛ پرداخت‌ها، خریدها و رسیدگی به نیازهای راه‌آهن کارهای اداری و کارگزینی و رسیدگی به نامه‌های ارسالی با ما بود. اولین حقوقی که از راه‌آهن گرفتم ۱۲۰تومان بود که تا وقت بازنشستگی باتوجه به سمتم به ۳ هزارتومان رسید.

کار خاصی در دوره خدمتتان در راه‌آهن مشهد، انجام داده‌اید که بخواهید بگویید؟

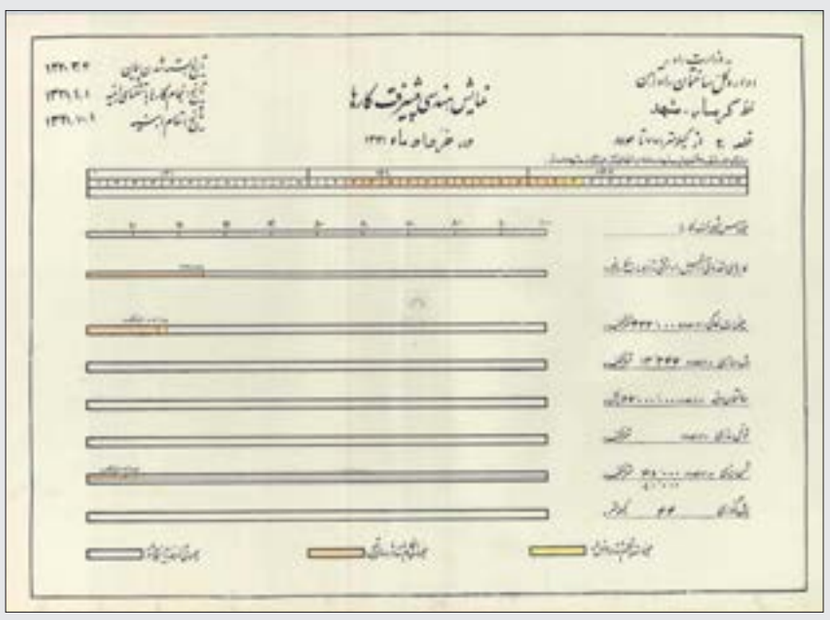
سه کار انجام دادم. ابتدای ورودم باتوجه به تجربه بدی که از راه‌آهن جنوب داشتم، اتاق کارمندان زن را که اغلب ماشین‌نویس بودند جدا کردم تا کسی برایشان مزاحمتی ایجاد نکند؛ دوم اینکه در آن دوران اغلب مسافران با خودشان بار همراه داشتند. این بار اگر مواد خوراکی بود، در طول مسیر وزن کم می‌کرد، مثلا مسافر همراه خودش پنجاه کیلو ماست یا پنیر داشت. ما هم وزن می‌کردیم و همین مقدار می‌شد و به مسافر رسید می‌دادیم اما در طول راه، آب این مواد براثر گرمای واگن تبخیر می‌شد و وزنش کم می‌شد. مسافران برای این کاهش وزن از قطار تاوان می‌گرفتند. من برای رفع این مشکل دستور دادم در قبض‌ها جمله «روندگیِ بار به‌عهده صاحب‌بار است» را درج کنند. با این ترفند دیگر راه‌آهن مجبور نبود برای فسادِ مواد غذایی یا کم‌شدن وزنشان تاوان بدهد. سومین کاری که انجام دادم، تأسیس شرکت تعاونی راه‌آهن بود؛ خاطرم هست آن سال‌ها هیچ‌کدام از سازمان‌های اداری مشهد، شرکت تعاونی نداشتند تا اینکه دکتر طالب‌بیگی که از استادان دانشگاه بود، دوره‌ای با نام تعاون در وزارت راه برگزار کرد. من در این دوره شرکت کردم و با سیستم شرکت‌های تعاونی آشنا شدم. رفتم ۳۰۰ هزارتومان بودجه گرفتم و درنهایت فروشگاه تعاونی راه‌آهن را اوایل دهه ۴۰ با حضور سیدمحمدصادق امیرعزیزی که پیش از باتمان‌قلیچ استاندار خراسان بود، افتتاح کردیم.

خط آهن با مالیات قند و شکر و چای پیش رفت

محمد کاملان| ساختِ راه‌آهن در ایران تا مدت‌ها جزو آرزوهای ملی بوده است، ولی در طول چندین دهه با وجود همه تلاش‌هایی که انجام می‌شد تا نخستین خطِ‌آهن راه‌اندازی شود، هر بار یک جای کار می‌لنگید و به سرانجام نمی‌رسید. بر پایه اسناد موجود اولین نمونه موفق راه‌آهن در سال ۱۸۴۸ میلادی (۲۳ دی ۱۲۲۶ تا ۲۳ دی ۱۲۲۷) از رشت به بندرانزلی کشیده شده که پس از چند سال بنا به دلایل نامعلومی فعالیتش متوقف شده و فقط دوازده کیلومتر از ریل آن در دوره‌های بعدی استفاده می‌شده است. حدود چهار دهه بعد، یعنی در سال ۱۲۶۴ خورشیدی، کلنگ خطِ‌آهن محمودآباد تا آمل و از آنجا تا تهران به زمین زده می‌شود ولی کارشکنی‌های پیمانکار بلژیکی عرصه را بر دولت ایران تنگ می‌کند و درنهایت عذرش خواسته می‌شود تا این بار هم پروژه راه‌آهن شکست بخورد. همه این آرزوها پنج سال بعد با امضای قراردادِ ده‌ساله ناصرالدین‌شاه با روسیه مبنی بر ممنوعیت ساخت هرگونه راه‌آهن بر باد می‌رود، اما کار به همین جا ختم نمی‌شود و در آستانه پایان‌یافتن این قرارداد ننگین، مظفرالدین‌شاه در ازای ۶۰ میلیون فرانک سوئیس بار دیگر آن را تمدید می‌کند. البته سال ۱۲۹۶ خورشیدی انگلیسی‌ها مسیر بوشهر تا برازجان را برای خودشان ریل‌گذاری کرده و راه‌آهنی به راه انداخته بودند که بیشتر جنبه نظامی داشت. دست آخر هم که جنگ جهانی اول پایان می‌یابد، ریل‌ها و مصالح آن را جمع می‌کنند و به بصره می‌برند تا همچنان راه‌آهن برای ایرانی‌ها بیشتر شبیه رؤیا باشد تا حقیقتی دست‌یافتنی.

به دلیل همه مشکلاتی که قبلا بلژیکی‌ها و فرانسوی‌ها برای ساخت راه‌آهن ایران به وجود آورده بودند، دولت وقت تصمیم می‌گیرد دیگر از سرمایه خارجی استفاده نکند و برای یک‌بار هم که شده روی پای خودمان بایستیم. ازآنجایی‌که پرداخت این هزینه‌ها برای مردم سخت بوده است، دولت قانون انحصار قند و شکر و چای را در نهم خرداد سال ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی می‌رساند. به موجب این قانون از هر سه کیلو قند و شکر دو ریال و از هر سه کیلو چای شش ریال مالیات گرفته می‌شود تا درآمد حاصل از آن صرف هزینه ساخت راه‌آهن سراسری شود. این‌گونه است که در تاریخ ۲۳ مهر ۱۳۰۶ کلنگ نخستین ایستگاه راه‌آهن سراسری در محل ایستگاه تهران به زمین می‌خورد و ۱۱ سال بعد در ۲۷ مرداد ۱۳۱۷ هم انتظارها به‌پایان می‌رسد و راه‌آهن ملی ایران به ایستگاه بهره‌برداری می‌رسد.

کار ساخت راه‌آهن سراسری هنوز تمام نشده بوده که دستور می‌رسد نخستین خطی که باید احداث شود، گرمسار-مشهد است. ۲۴ اسفند ۱۳۱۶ کار زیرسازی و ریل‌گذاری این خط با تشریفات رسمی آغاز می‌شود. هم‌زمان با رسیدن ریل‌ها به شاهرود و تکمیل شدن ۳۱۵ کیلومتر از خط گرمسار-مشهد، آتش جنگ جهانی دوم دامن ایران را هم می‌گیرد و کار راه‌آهن مشهد نیمه‌تمام می‌ماند. آتش جنگ که خاموش می‌شود و کشور کمی رنگ آرامش به خود می‌بیند، حواس‌ها دوباره به راه‌آهن نیمه‌تمام‌مانده گرمسار-مشهد معطوف می‌شود. وزارت راه اعتبار تصویب می‌کند تا هفدهم دی‌ماه ۱۳۳۵ چشم مشهدی‌ها به جمال راه‌آهن و لوکوموتیو روشن شود.



حسین بیات| سندی از نمایش هندسی پیشرفت کارها در خردادماه ۱۳۲۱ از خط گرمسار به مشهد. این سند مربوط به قطعه بیست این خط از کیلومتر ۷۷۰ تا ۸۱۴ است که ابتدای آن ۴۴ کیلومتری مشهد و انتهای آن ایستگاه مشهد است. بر اساس این فرم، کارهای مقدماتی خط از قبیل راه موقتی و تأسیسات کار ۲۵ درصد پیشرفت داشته است. عملیات خاکی آن در حدود ۶۳۳ هزار مترمکعب بوده که ۱۰۹ هزار و ۱۵ مترمکعب جلو رفته و شن‌ریزی این قسمت هم در حدود ۴۸ هزار مترمکعب بوده که در این تاریخ به مقدار ۴۹۸۴ مترمکعب انجام شده است. پل‌سازی این قسمت در حدود ۱۳ هزار و ۲۶۶ مترمکعب بوده که هیچ بخشی از آن انجام نشده است. علاوه بر این تونل‌سازی و ریل‌گذاری آن نیز انجام نشده است. ساختمان ابنیه این قسمت هم در حدود ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان بوده که آن نیز انجام نشده است. سند می‌گوید که پیمان این قسمت ۶ خرداد ۱۳۲۰ بسته شده و بنا بوده که تمام کارهای آن به‌استثنای ابنیه در تاریخ یکم آذر ۱۳۲۱ تمام شود و ابنیه نیز یک ماه بعد ساخته شوند.

منبع سند، کتابخانه ملی