



شهباز پاشازاده شیران، یکی از کارکنان قدیمی راه آهن ایران
یک قرن با قطار زندگی کرد

ریزعلی خراسان

فتحی - سیدی | در خانه همه او را آقا، صدای زنده.

مردی که روی مبل نشسته، حرف زدن برایش آسان نیست اما صدایش آرام و بریده بریده و با خس خس زیادی از میان یک قرن زندگی بیرون می آید. شناسنامه و کارت ملی اش می گویند متولد ۱۳۰۴ است؛ یعنی حالیش از یک قرن از عمرش گذشته. اما پسر می گوید پدرش همیشه معتقد بوده سن واقعی اش از این هم بیشتر است. روایت خانوادگی می گوید در آذربایجان شوروی به دنیا آمده، بعد در نابسامانی های جنگ جهانی دوم و انقلاب بلشویکی همراه دایی اش به روستای شیران اردبیل آمده و چند سال بعد برایش سجل گرفته اند؛ سجلی که حالا او را صد و یک ساله نشان می دهد.

شهباز پاشازاده شیران از قدیمی ترین بازماندگان راه آهن ایران است؛ مردی که بخش بزرگی از زندگی اش رانه در یک شهر، بلکه میان ایستگاه به عنوان مباشر خط گذراند. خانه های سازمانی، سوت قطارها، بوی روغن ریل و آهن داغ و صدای چرخ هایی که از دور نزدیک می شوند، برای او فقط خاطره نیستند؛ بخشی از زندگی روزمره اند.

در خانه پاشازاده ها هنوز هم راه آهن حضور دارد. داماد خانواده سال هادر راه آهن کار کرده و بازنشسته شده است. یکی از نوه ها هنوز کارمند راه آهن است و تعدادی از فامیل و وابستگان دیگرش هم روزگاری در راه آهن مشغول به کار بوده اند. دو پسرش اما سرنوشت دیگری داشته اند. یکی از آن ها خلبان هواپرواز بود که سال ۱۳۷۱ شهید شد و پسر دیگری در درگیری با اشرفار در شرق کشور جانباز شد و بعد از چند سال به شهادت رسید. عصر خرداد ماه در یکی از کوچه های محله شاهد، مهمان این خانواده شدیم و ایستگاه به ایستگاه به دالان خاطر اتشان سرک کشیدیم.

هر فرزندی از خانواده در یک ایستگاه به دنیا آمد



برای بسیاری از مردم آن نسل، سوار شدن به قطار، تجربه ای دور از دسترس بود؛ اما برای شهباز پاشازاده، قطار خیلی زود به بخشی از زندگی تبدیل شد. او می گوید نخستین بار در ایستگاه سنخواست که کارش را نیز از همان جا شروع کرد. سوار قطار شد. بعد ها هر بار که محل خدمتش تغییر می کرد، خانواده و اسباب زندگی نیز همراه او جابه جایی شدند. تفاوت این جابه جایی با دیگران در این بود که خانواده های راه آهنی اغلب وسایلشان را با واگن های مخصوص حمل می کردند. خانه آن ها هر چند سال یک بار کنار ایستگاهی تازه شکل می گرفت. یک بار در جوبین، بار دیگر در سبزو، زمانی در فریمان و جایی دیگر در مسیر طولانی تهران. مشهد.

پسرش، سخاوت پاشازاده، می گوید: پدرم آن زمان در خانه های سازمانی راه آهن زندگی می کرد. تقریباً هر کدام از بچه های خانواده در یکی از ایستگاه ها به دنیا آمدند. من خودم متولد سبزو ام. شاید کمتر شغلی در ایران وجود داشته باشد که بتواند سرنوشت یک خانواده را تا این اندازه به جغرافیای ایستگاه ها گره بزند.

یک ریل راهبشت نفره بلند می کردیم



امروز ماشین آلات سنگین و تجهیزات مکانیزه بخش عمده کار نصب و نگهداری خطوط را انجام می دهند. اما در روزگار شهباز پاشازاده، کارها روی بازوی انسان می چرخید. او از ریل های ۹ متری و ۱۲ متری حرف می زند؛ از تراورس های چوبی و فلزی، از پیچ و مهره های بزرگی که با آچارهای سنگین بسته می شدند. می گوید: هشت نفر، ده نفر ریل را بلند می کردند. می گذاشتند روی تراورس ها و بعد پیچ و مهره هایش را می بستند. اگر نمی توانستیم، با خنجر ریل ها را جابه جایی می کردیم.

پسرش توضیح می دهد که آچارهای مخصوصی داشتند؛ آچارهایی بزرگ و سنگین برای بستن پیچ هایی که در دور ریل راهبست می کردند. هر روز صبح راهی خط می شدند و تا عصر مشغول کار بودند. هشت ساعت کار مداوم زیر آفتاب تابستان یا سرمای زمستان. آنچه امروز برای مسافران فقط دو خط موازی آهنی است، برای آن ها مجموعه ای از هزاران قطعه و اتصال بود که باید مدام کنترل و تعمیر می شد.

ریزعلی خراسان، مردی که جلو یک فاجعه را گرفت



از میان خاطرات پراکنده ای که در ذهن صدساله او باقی مانده، یکی از همه روشن تر است. سال هایی بود که هنوز راهبانی به شیوه سنتی انجام می شد. در فواصل معین میان ایستگاه ها، راهبان ها مسیر را پیاده طی می کردند. هر نفر چند کیلومتر از خط را زیر نظر داشت و سلامت آن راهب نفر بعدی گزارش می کرد. پاشازاده در یکی از همین گشت ها متوجه مشکلی در خط می شود. ریل بر اثر گرما و سرما دچار انقباض و انقباض شده بود؛ اتفاقی که راه آهنی ها آن را «فرار خط» می نامند. اگر قطار با سرعت از آن نقطه عبور می کرد، احتمال خروج از ریل وجود داشت. در همان زمان یک قطار توربو ترن با سرعت در مسیر بود.

پاشازاده می گوید: دویدم. حدود یک کیلومتر جلوتر رفتم تا بتوانم علامت بدهم. درد سشش پرچم راهبانی بود؛ پرچمی یاد و رنگ سبز و قرمز. سبزی یعنی مسیر امن است و قرمز یعنی توقف. او خود راهب موقع رساندن قطار متوقف شد. شاید اگر چند دقیقه دیرتر متوجه نقص می شد، امروز کسی از آن حادثه با عنوان «خاطره» یاد نمی کرد.

فرار از توده های هاورسیدن به راه آهن



پیش از راه آهن اما زندگی برای شهباز پاشازاده شیران مسیر دیگری داشت. او از اردبیل به تهران رفت؛ به گفته خانواده، برای دوری از فضای سیاسی و ناامنی های آن دوره و آنچه خودش «فرار از دست توده ای ها» می نامید. جوانی که به تهران رسیده بود، باید برای گذران زندگی کاری پیدا می کرد. مدتی از میدان بار جعبه پرتقال می خرید و دست فروشی می کرد. بعد از مدتی راهی بندر انزلی شد و چون روسی، ترکی و فارسی بلد بود، لب مرز می نشست و برای بازرگانان روسی به زبان روسی و برای ایرانی ها به فارسی و ترکی جواز خروج می نوشت. مدتی هم روی کشتی هایی که برای تعمیر به ساحل می آمدند کار کرد؛ رنگ زدن بدنه های زنگ زده و تعمیرات ساده. اما پس از تمرین چند شغل مختلف، سرانجام به راه آهن رسید؛ شغلی که دیگر تا پایان عمر کاری اش از او جدا نشد.

یکی از بستگان خانواده می گوید: آن زمان نصف کارگرهای راه آهن مشهد - تهران آذری زبان بودند. خیلی ها از همان مسیر وارد راه آهن شدند و نسل های بعدی شان هم در همین مجموعه ماندند. پدر بزرگم هم چون در راه آهن غریب بودند و فامیلی نداشتند، بیشتر فرزندان شان با فرزندان همکارانشان وصلت کردند و به همین خاطر الان خانواده ما یکی از خانواده های بزرگ راه آهن است.

