

تحت

با مرور این سفرنامه درمی‌یابیم که نویسنده چگونه سفر خود را هدف‌گذاری می‌کند و در نهایت به تعریف‌ها و کشف‌هایی می‌رسد که سفر را از حالت یک گشت‌وگذار تفریحی صرف خارج می‌کند و به آن حال‌وهوایی تحقیقی و مستند می‌دهد.

حالا تا فیروزکوه راهی نیست. اما خاطره‌هایی که از روستای ارجمند و لزور و جلیز چند دارم مرا وسوسه

می‌کنند تا دست‌چپی شویم و از این دو روستا که در سمت چپ جاده دماوند - فیروزکوه هستند دیدن کنیم. ما قصد سفر به روستای لیند را داریم. باید این کار را برای فرصتی دیگر بگذاریم. پس دست رد به سینه این دو جاده‌ای که ما را وسوسه کرده‌اند می‌زنیم و با حسرت از کنار این دو می‌گذریم. برادرزعم عباس و همسرش میترا هم با یاد تنگه واشی و آبشار سواشی به‌خاطرهایی که دارند فرصت خیال‌پردازی می‌دهند.

دوشنبه

اینجا میدان معلم فیروزکوه است، ما قصد فیروزکوه‌گردی نداریم، اما دوست هم نداریم همین‌طور سرمان را پایین بیندازیم و شهر را ترک کنیم، برای همین هم به طرف ایستگاه راه‌آهن می‌رویم. ایستگاه راه‌آهن فیروزکوه در سال ۱۳۱۰ ایجاد شده است. این ایستگاه، از سطح دریا در حدود ۲۰۰۰ متر ارتفاع دارد. از روزی که راه‌آهن سرتاسری، فیروزکوه را به تهران و شمال متصل کرد، پای تمدن به این منطقه هم باز شد. این شهر نه زیاد وسعت دارد نه جمعیت زیادی دارد؛ شاید ۲۶ هزار جمعیت داشته باشد.

آنچه این ایستگاه را دیدنی می‌کند مجسمه‌ای است که روبه‌روی ایستگاه راه‌آهن اما رو به شهر بر پایه‌ای نه‌چندان بلند ایستاده است؛ مجسمه مردی با کلاه ویژه کارکنان راه‌آهن که فانوسی در دست دارد و آچار بلند و آهنی در دست. به عباس می‌گویم به این مجسمه نگاه کن؛ مجسمه‌ای از کارگران راه‌آهن. مجسمه‌ای برنزی. شاید هم به‌نظر برنزی می‌آید. مجسمه را دور می‌زنیم. توقفی کوتاه جلوی بیمارستان قدیمی شهر داریم. این بیمارستان هم عمری ۸۰ ساله دارد. بیمارستان در شهری کوچک؛ شاید در سال ۱۳۱۰ جمعیت آن به هزار نفر هم نمی‌رسیده است.

بر پیشانی بیمارستان این مصراع به چشم می‌خورد: «سرکارها تندرستی بُود».

برای کسانی که می‌خواهند به فیروزکوه بیایند، ایستگاه راه‌آهن، بیمارستان، و برج آرامگاه کنار راه‌آهن دیدنی هستند. برجی سنگی که باید از کارهای سده‌های هشتم یا نهم باشد. دیدنی ما همین است، فرصتی برای دیدن امامزاده‌های برهان، کنعان، سیحان، شبی و بشر نداریم. از بی‌بی‌ها هم بی‌بی طاهره را داریم... باید با شهر بدرود گوییم و می‌گوییم. حالا در جاده فیروزکوه هستیم. عباس می‌گوید:

«ایستگاه گدوک دیدنی است، باید دید؟»

بعد یادم می‌آید که درباره مجسمه روبه‌روی ایستگاه راه‌آهن حرف بزنم، اما پشیمان می‌شوم. فقط می‌گویم، آن مجسمه کارگر راه‌آهن که آچاری بلند در دست داشت و فانوسی در دست دیگر و انبانی بر دوش، راهبان است. کار راهبان‌ها کاری است سخت، یکنواخت و پرمخاطره؟

راهبان‌ها چه کسانی هستند؟

عباس سرحال است و میترا ذوق‌زده. زرم در ته ذهنش خاطره‌هایی از فیروزکوه دارد. دست راست جاده، به فاصله‌ای نه زیاد، ریل راه‌آهن است و قطاری باری روی آن می‌لغزد. من به نظر می‌آید زرم می‌پرسد کار این راهبان‌ها چیست؟ میترا می‌پرسد، راهبان‌ها همان سوزن‌بان‌ها هستند؟ نه!

نه، سوزن‌بان‌ها کارشان تغییر خط‌هاست. راهبان کارش حفظ و نگهداری ریل‌ها است. ممکن است یک راهبان سال‌های سال فقط فاصله بین ایستگاه، راه‌آهن و اتاقک ملاقات با راهبان دیگر را طی کند؛ سال‌های سال... وای؟

راستش برای حفظ و نگهداری ریل‌های راه‌آهن از یک ایستگاه تا ایستگاه دیگر دو راهبان این کار را به‌عهده دارند. فرض کنید از ایستگاه راه‌آهن فیروزکوه تا ایستگاه گدوک، صبح زود، یک راهبان از فیروزکوه حرکت می‌کند. راهبان‌ها باید از میان دور ریل حرکت کنند، با دقت به پیچ و مهره‌ها نگاه کنند و اگر مشکلی دیدند برطرف کنند. در فاصله میان دو ایستگاه اتاقکی است که دو راهبان به یکدیگر می‌رسند و برای چند ساعت توقف می‌کنند. آن‌گاه از همان راه که آمده‌اند برمی‌گردند: آن‌ها همه جور وسایلی همراه دارند. اگر در راه متوجه شوند جاده ریزش کرده یا جاده و ریل‌ها از مسیر خارج شده‌اند، وظیفه‌شان این است که با روشن کردن فشفشه‌های رنگی، به راننده قطار اطلاع بدهند تا وی از سرعت خود بکاهد و قطار را متوقف کند.

برای نان خوردن باید کار کرد؟ باید فقط ۴ ساعت همراه یک راهبان از میان ریل‌ها راه بروید تا معنی کار سخت را بفهمید، باید... تازه، راه‌آهن همیشه در یک منطقه باز نیست. گاهی در کوه‌ها یا در دل تونل‌هاست. در گرمای تابستان، برف و ترس از حیوان‌های درنده هم هست.

بهتر است دفتر زندگی راهبان‌ها را ببینیم... می‌بندیم. میترا متعجب است. عباس می‌گوید آدم از خودش خجالت می‌کشد و من می‌گویم روزگار بدی است.

بناهای تاریخی هم دارند گم می‌شوند.

وقتی ربات‌ها گم می‌شوند!!

ما در جاده‌ای آسفالت‌ه و دو بانده به طرف مازندران می‌رویم. به زرم می‌گویم، پدران ما در گذشته‌هایی نه‌چندان دور این جاده‌ها را چگونه می‌پیمودند؟ فکرش را بکنید، از فیروزکوه تا گدوک دو تا رباط (ربات) ساخته بودند. کاروانی از که فیروزکوه راه می‌افتاد. باید پس از مدتی راهپیمایی جایی برای استراحت پیدا می‌کرد. یک وقتی من در کتاب کاروان‌سراهای ایران (البته این کتاب را یک خارجی نوشته است) با نام دوتا کاروان‌سرا آشنا شدم؛ یکی رباط گونزا یا «سرچمن» و دیگری گدوک. من حالا دارم چشم می‌دارم این ربات گونزا را ببینم، اما مثل اینکه آب شده و توی زمین فرو رفته. بار اولی که از این جاده به شمال می‌رفتم، این ربات را دیده بودم. باید همین گوشه و کنار باشد؛ جایی بین جاده ماشین‌رو و ریل راه‌آهن.

عباس همان‌طور که رانندگی می‌کند آرام می‌گوید: شاید خرابش کرده‌اند و با خودشان گفته‌اند این بناهای قدیمی خوش‌نما نیست... شاید...

شاید، نباید تعجب کرد. اینجا فقط یک ربات سنگی بود... همین. این ربات‌ها حافظه‌های تاریخی، پل و راه در ایران گذشته را در ذهن تداعی می‌کنند. زرم می‌گوید: «شاید اشتباه کنی! تو کی این کاروان‌سرا را دیدی؟»

اشتباه نمی‌کنم، سال ۵۵ بود. من با مهندس خلیقی که آن‌وقت رئیس راه‌آهن شمال بود، از فیروزکوه تا ساری را با درزن سفر کردیم. آن‌وقت این کاروان‌سرای سر راهی را دیدم. آنچه در ذهنم مانده است واژه گونزا بود که من آن روز معنی‌اش را نفهمیدم و حالا هم مثل آن سال. این نفهمی‌ها چقدر دیر دست از سر آدم برمی‌دارد. گاهی هم بر نمی‌دارد. عباس دلش پیش ایستگاه راه‌آهن گدوک است. ایستگاه دست راست جاده است، ساختمانی بتن‌آرمه.

میان رفتن به ایستگاه گدوک و نرفتن تردید داریم، اما عباس می‌خواهد ایستگاه را ببیند... آنچه در یادش مانده این است که گدوک سرد است و چشمه‌ای دارد با آبی گوارا.

به روستای گدوک که می‌رسیم، دست راست جاده‌ای خاکی است با شیبی ملایم. عباس تصمیم دارد گدوک را ببیند. اما چگونه باید از روی ریل‌ها گذشت؟ به‌نظر نمی‌آید راهی به آن‌سو داشته باشد؟

انگار اشتباه کرده‌ایم!

ایستگاه راه‌آهن گدوک خیلی غریب است؟

ایستگاه گدوک در ۱۷ کیلومتری شمال شرقی فیروزکوه واقع شده است. ارتفاع آن از سطح دریا ۲۰۸۵ متر است. در گدوک کاروان‌سرای است که به همین نام معروف است. با اینکه در منطقه‌ای سرد و برف‌گیر است، اما سده‌ها در برابر طبیعت سرد دوام آورده است. خوشحال از اینم که این کاروان‌سرا مثل کاروان‌سرای «سرچمن» گم نشده است. گرچه قصد ما دیدار از این کاروان‌سرا نیست. ما به ایستگاه راه‌آهن می‌رویم. باید از کوچه‌های خاکی و نامنظم روستای گدوک بگذریم. روستا در سکوتی معنی‌دار فرو رفته است. با اینکه بعضی از خانه‌ها نوسازی شده و شکل امروزی پیدا کرده‌اند، اما انگار ده از نفس افتاده است. روستایی فراموش شده و بی‌جان است. در آغاز ده کنار جاده ساختمان پست دیده می‌شود که نشان می‌دهد روزگاری برو بیایی داشته است ولی حالا... مردی با پیزاما (پای جامه) و پیراهن، روی پله اداره پست نشسته است.

روستا را دور می‌زنیم و از روی پلی می‌گذریم. اول فکر می‌کنم پلی است که روی راه‌آهن بسته‌اند. بعد متوجه می‌شویم داریم از روی تونلی می‌گذریم که در انتهای ایستگاه گدوک است این تونل قطار را می‌تواند به روستای شورآب ببرد؛ روستایی که در حصار کوه‌ها و ریل راه‌آهن قرار گرفته است. ویژگی این روستا به گونه‌ای است که قطار آن را دور می‌زند.

اینجا ایستگاه گدوک است؛ ایستگاهی غریب، خیلی هم غریب. دو تا از کارکنان ایستگاه از اتاق نگهبانی بیرون می‌آیند.

عباس می‌گوید: «اینجا چشمه‌ای بود؟»

نگاهش می‌کنم: «چشمه را نمی‌شود دزدید؟ مثل؟» - که دزدیده باشد. شاید هم جایی پنهانش کرده‌اند.

جوانی که از کارکنان ایستگاه است می‌گوید در این ایستگاه کسی زندگی نمی‌کند، می‌بینید که ساختمان‌ها به ویرانه تبدیل می‌شوند. ده گدوک هم خالی از سکنه است. شاید تابستان‌ها بعضی بیایند اینجا؟

می‌گویم، اینجا خیلی آباد بود... خنک، سرد... با یک مدرسه؟ چه به سر مدرسه آمده است؟

- وقتی کسی نباشد، مدرسه هم تعطیل می‌شود. حالا ایستگاه گدوک همین است که می‌بینید. گاهی

قطاری می‌آید و توی دل این تونل گم می‌شود. بعد سکوت می‌شود. یا ممکن است قطار از دل این تونل که مثل غار است بیرون بیاید. انگار یک افعی از دل غار بیرون می‌آید. اما توقف این قطارها هم در اینجا موقتی است. آنچه از گدوک مانده فقط باد آن است که از ساعت ۳ یا ۴ بعدازظهر می‌گوید من هنوز هستم. باد گدوک ماندنی است.

- خوب است، هنوز باد گدوک کم نشده است. چند دقیقه‌ای در ایستگاه گدوک توقف می‌کنیم. آن‌گاه به طرف چشمه می‌رویم. چشمه که چشمه نیست، یک لوله پلاستیکی است. اما آب آن سرد و گوار است. باید بانکه را آب کنیم... این کار را می‌کنیم... می‌خواهیم ایستگاه و روستای بی‌جان و غریب‌وار و رسک را ترک کنیم. من می‌گویم: دهی که در آن مدرسه نباشد ده نیست. ده با صدای بچه‌ها جان می‌گیرد.

در بازگشت باز هم از کنار دفتر پست می‌گذریم. نام شهیدی از روستا را بر تابلوی دفتر پست می‌بینیم. نام شهید به ما می‌گوید که زندگی ادامه دارد.

گدوک را پشت‌سر می‌گذاریم. هرچه باید از سطح دریا بالا آمده باشیم، آمده‌ایم. حالا باید به استان مازندران قدم بگذاریم. پیاده که نیستیم، این کار را ماشین می‌کند.

که مازندران شهر ما یاد باد

سراغ چهارچشمه را می‌گیریم. می‌گویند از جاده قدیم بروید و ما از جاده جدید می‌رویم که عریض‌تر است و شیبی ملایم‌تر دارد. بعد به یاد می‌آورم که شاید شاه‌چشمه درست باشد، زیرا ما در ارتفاع ۲۴۲۸ متری سطح دریا از ارتفاعات باهورد نشانی از یک قلعه یا برج دیده‌بانی می‌بینیم.

از ایستگاه راه‌آهن گدوک تا ایستگاه ورسک اگر در یک خط مستقیم می‌شد راه‌آهن کشید، راه زیادی نبود، اما راه‌آهن در دل کوه‌ها و دره‌ها به دور خود چرخیده است. از دهان تونلی بیرون نیامده، دهان تونلی دیگر قطار را می‌بلعد. بین این دو ایستگاه، ایستگاه دوگل را داریم. بر لبه صحرایی واقع شده و در میان دو کوه. گل هم به معنی کوه است. ما که از جاده ماشین رو می‌رویم، مجبور نیستیم زیاد دور کوه‌ها بگردیم. با اینکه اگر خوب نگاه کنیم، می‌بینیم که گاه راهی دست راست ماست و گاه دست چپ. ما از پایین دست ایستگاه دوگل می‌گذریم. این کوه‌ها، دره‌ها و آسمان ما را به یاد رستم می‌اندازد و

هفت‌خان او. باید به دنبال غار دیو سفید باشیم. توی ورسک خانواده‌ی اولادی‌ها را داریم که خود را از نسل **اولاد** می‌دانند. این اولاد همان مرزبان مازندران است که رستم او را به کمند می‌برد و به درختی می‌بندد و به راهنمایی او بر مازندران چیره می‌شود. مردم، بنایی را که بر بالای کوه است، جایی با لاشه‌های سنگ و ساروج، قصر دیو سنگ می‌گویند، در این نقل و قول‌ها می‌شود به افسانه‌ها جان داد و باورشان کرد.

حالا دست راست ما تماشایی است و شگفت‌انگیز. به ورسک که می‌رسیم، پل ورسک خودش را نشان می‌دهد. درباره این پل مردم افسانه‌ها می‌گویند. مهندسی آلمانی این پل را ساخته است. دستش درد نکند، تماشایی است. یک پل تونلی که برپایه کوه استوار شده است.

دهانه پل ۶۶ متر است و ارتفاع آن از کف رودخانه تا زیر سقف ۱۱۰ متر. می‌گویم کف رودخانه، اما کف رودخانه محصول دست مهندسان آلمانی است، زیرا کف رودخانه بر پشت سقف تونل قرار دارد. قطار از زیر رودخانه می‌گذرد و پس از مدت‌ها به دور خود چرخیدن، ناله‌اش بلند می‌شود و در پایان از روی پل ورسک می‌گذرد. اینکه می‌گویم ناله‌اش بلند می‌شود، در این باره آنچه را از مهندس خلیفی شنیده‌ام، می‌نویسم، یادش به‌خیر، نمی‌دانم کجاست؟

قطار در یک سطح هموار راحت حرکت می‌کند. شیب خط راه‌آهن حداکثر در ۱۰۰۰ متر نباید از ۲۸ متر تجاوز کند، اما از ایستگاه ورسک تا روی پل ورسک گاه ارتفاع و شیب تا ۳۱ متر می‌رسد. اینجا است که قطار به نفس‌نفس می‌افتد. برای همین هم قطار مجبور است از کف رودخانه تا زیر قوس پل که ۶۶ متر است دست‌کم سه کیلومتر راه برود و از چند تونل هم بگذرد.

از ورسک تا زیراب

از ورسک تا زیراب را با شما درددل می‌کنم. ما ورسک را به قصد رسیدن به دواب پشت‌سر می‌گذاریم. اینجا سوادکوه است. پل سفید، زیراب و شیرگاه شهرهایی هستند که با هم شهرستان سوادکوه را شکل می‌دهند. واژه سوادکوه مرا به فکر می‌اندازد. سواد واژه‌ای عربی است به معنی سیاهی. فکر نمی‌کنم سوادکوه ترکیب درستی باشد. پیوند یک واژه عربی و فارسی اما بی‌معنی. ما کوه‌ها را می‌بینیم. کوه‌ها بلند، سرکش و مغرورند؛ با رنگ‌هایی نه سیاه. کوه‌ها با لباس سبز دربر.

ما در فراز و فرود این کوه‌ها دردل دره‌های مه گرفته،
در لای جنگل‌های سبز و مه‌آور، صدای زمان گذشته
را می‌شنویم. نیما نمی‌گذارد به این خیال بپردازم.
نیما عاشق زبان تاتی است. او مازندرانی است. از
دیوهای مازندران حرف می‌زند و می‌گوید:

ما ز رون دیو اما گت نوم هَس
رستم به حيله دیو دس دوس
دیو خوندون آفتاب پرس

زردتش به کینه بد، بدیشان بست
این‌طور که نیما می‌گوید، دیو مازندران نامدار است.
رستم به حيله دست دیو را بست. خاندان دیو
آفتاب‌پرستند. آفتاب‌پرست بودند. زردشت از روی
کینه به آن‌ها بد گفت.

باز هم درباره دیو حرف می‌زند. خوب ما هم در
مازندران هستیم، در سرزمین دیوها.

گوی کله اِ می دیو کلاو
وی خام ون خینی، خارک قباو
زنگ داشت دیو کو وی بزرگ و شاو
ودست گرز سنگ آسیا و
این‌طور که نیما با ما همسفر شده است و برایمان
می‌گوید:

کلاه دیو از کله گاو بود
پوست گاو قباي قهوه‌ای زیبایش بود
دیو برای خودش زنگ داشت چون پادشاه بود
گرز دستش سنگ آسیا بود
حالا نیما از دیو سفید سخن می‌گوید؛ دیوی که جد
مردم مازندران بوده است؛ دیوی که نامش به اندازه
بیدی یکساله بود و ...

نیما سوادکوه را هم معنی می‌کند. کوهی که محل
فرمان‌روایی دیوی به نام سوات (سواد) است.
دیوی داریم که نام او سَوَات است
به نزد رستم رفت و با وی کنار آمد
دیوی داریم که او آرات را فتح کرد
این ریشه و تبار دیو و تات است...

این حرف‌ها را هم نیما می‌گوید که:
سواد اصل آن فرشات یا فرشات به معنی شوات
نورانی و شوات که بعداً سواد شده است نام یکی از
فرماندهان بومی مازندران است.

از راهنمایی نیما باید سپاسگزاری کرد.
پس ما در سرزمینی سفر می‌کنیم که جایگاه دیوی
به نام سوات بوده است دیوی از فرماندهان بومی
مازندران.

ادامه دارد

