

گفتارهایی در باب تاریخ و فرهنگ شهر بهشت (قسمت یازدهم)

روستاهایی که مشهدی شده‌اند! (بخش سوم و پایانی)



محدوده آلودشت به سمت کوهسنگی

۱۳۱۱ هجری قمری عکاس عبدل... قاجار.

مرضیه ترابی

فکر کنم بختمان درباره روستاهایی که وارد حریم شهری مشهد شده‌اند، کمی به درازا کشیدو احتمالاً عزیزانی که ستون مشهدیات را دنبال می‌کنند، خسته شده‌اند. عذرخواهی بنده را بپذیرید، اما تقصیر از من نیست، گستره اطلاعات موجود بسیار وسیع است و مرا مجبور می‌کند که گاهی، دست به اطاله کلام بزنم! اما خوب، قول می‌دهم این دفعه بحث را جمع کنم تا برای قسمت‌های بعدی، به سراغ سؤزه‌های دیگری برویم. در قسمت‌های قبل به روستاها و مزارع مناطق شمالی و غربی مشهد اشاره کردم، روستاها و مزارعی که حالا بخشی از شهر ما هستند و فقط نشانه‌های محدودی از آن‌ها باقی است. در این قسمت به بررسی روستاها و مزارع متصل شده به مشهد در مناطق جنوبی و شرقی مشهد می‌پردازیم.

- محور جنوب و حوادث عجیب و غریب آن

بخش مهمی از اراضی مناطق جنوبی مشهد، از موقوفه‌های آستان‌قدس رضوی است، مناطقی مانند احمدآباد یا آلودشت و تاحدودی صحرای زرگران. در قدیم به مزارع وسیع، واژه «صحرا» هم اطلاق می‌شد. یعنی وقتی کسی می‌گفت: «مخوام بُزم صحرا» منظورش این بود که قصد دارد سری به مزرعه بیرون شهر بزند. به همین دلیل در متون تاریخی قدیم گاهی از آلودشت با عنوان «صحرای آلودشت» یاد شده‌است.

امروزه از صحرای آلودشت، فقط باغی در راسته خیابان کوهسنگی باقی‌مانده. آلودشت را باید یکی از مزارع بزرگ مشهد و درزمره مهم‌ترین مراکز تأمین مایحتاج مردم این منطقه بدانیم، صحرایی که در هیاهوی میان دوره صفویه و افشاریه، محل کشته‌شدن حدود ۴هزار نفر از مشهدی‌هایی‌شد که‌برای‌دفاع‌از‌شهر، دربرابر‌مهاجمان ایستادند و حتما در آینده و در همین ستون، درباره آن خواهم نوشت.

به جز آلودشت و زرگران، در خط سیر جنوبی مشهد قدیم، به سه نام مهم دیگر هم بر می‌خوریم که همگی پسوند، آباد، دارند، احمدآباد، ملک‌آباد و وکیل‌آباد. درباره این سه نام، می‌شود مفصل صحبت کرد، روستای «احمدآباد» پیش از آنکه به احداث مناطق جدید شهری مشهد اختصاص داده شود، از املاک اقازا رئیس‌التجار خراسانی بود. این اقازرا را باید از آن ملاک‌های بزرگ معاصر مشهد و اطراف آن بدانیم.

او و برادرش آقامحمدتقی ملک‌التجار بسیاری از زمین‌های بخش جنوبی‌مشهدرا در اختیار داشتندو معروف بود که بیش‌از ۱۲۰ پارچه آبادی در شیروان و سبزوار، متعلق به آن‌هاست. ظاهراً بخشی از این املاک به‌صورت وقف در اختیار آستان‌قدس رضوی قرار گرفت. در دهه ۱۳۱۰ خورشیدی، محمدولی اسدی، نایب‌التولیه وقت آستان‌قدس، برای جبران کمبود زمین در داخل محدوده قدیمی شهر مشهد که اسباب افزایش سرسام‌آور قیمت آن رافراهم کرده‌بود، بخش‌هایی از اراضی روستای احمدآباد را با اجاره نودونه‌ساله در اختیار کسانی قرار داد که بودجه و توانایی تهیه زمین در داخل شهر را نداشتند، سنگ بنای محله احمدآباد را که به نام روستای سابق، به این نام خوانده شد، این گونه گذاشتند.

امام‌علی‌آباد، با آن باغ‌زیباومصفایش که حقیقتاً ریه شهر مشهداست، برخلاف باور عموم متعلق به حاج حسین ملک، واقف مشهور، نبود و به‌آقامحمدتقی ملک‌التجار تعلق داشت. اتفاقاً بر سر تصاحب آن در دوره پهلوی اول، میان ملک‌التجار وفتح...! پاکروان درگیری‌هایی به وجود آمد و چون آقامحمدتقی زورش به پاکروان نمی‌رسید، ناچار به واگذاری آن تن‌داد. البته روایتی هم هست که می‌گوید آقامحمدتقی برای رهایی از شر پاکروان، اراضی آن روستا را وقف کرد.

به‌هر حال، دلیل هر چه که بود، ملک‌آباد و اطراف آن به‌تدریج بخشی از مشهدشد. درباره سابقه وکیل‌آباد و قلعه معروف آن، حرف و حدیث زیاد است و به‌واقع کسی نمی‌داند که موقوفه بزرگ حاج حسین ملک که در دهه ۱۳۴۰ خورشیدی وقف تفریح مردم شد، در ابتدا متعلق به چه کسی بود. برخی معتقدند قلعه وکیل‌آباد و اراضی اطراف آن، متعلق به مرحوم کفایی بود که در دوره قاجار به نمایندگی مجلس رسید و چون در آن زمان نمایندگان را وکیل می‌نامیدند، این مکان هم به وکیل‌آباد مشهور شد، اما این نقل قول به نظر درست نیست. به‌هر حال، وکیل‌آباد هم جزو مناطقی است که در دهه‌های بعد جزئی از مشهد شد و امروزه بسیار آباد و پرجمعیت است.

- محور شرق و در سبزه‌های آن

در محور شرقی باروی قدیمی مشهد روستاها و مزارع متعددی وجود داشت که امروزه بسیاری از آن‌ها به بخشی از مشهد تبدیل شده‌اند، روستاها و مزارعی مانند محمداًباد، قلعه ساختمان، قلعه خیابان، طُرق و گل ختمی. در بین این مناطق شاید بتوان درباره طُرق و گل ختمی بیشتر صحبت کرد.

طرق که امروزه بخشی از جنوب شرقی مشهد را در بر می‌گیرد و به محله‌ای مستقل تبدیل شده‌است، روزگاری بارانداز زائران حرم رضوی بود. رباط طرق که یکی از آثار بسیار زیبای دوره صفوی است، نشان می‌دهد که این منطقه از قدیم‌الایام مورد توجه مسافر و کاروان‌هایی بوده‌است که به طرف مشهد می‌رفتند یا از این شهر خارج می‌شدند.

در سفرنامه‌های مربوط به دوره صفویه به بعد، نام طُرق به چشم می‌خورد و در آثار جغرافیایی کهن‌ن سال مربوط به قرن چهارم هجری هم، می‌توان آن را با نام «طُروغ» یافت. منطقه طرق، به‌دلیل استعداد محیطی و جغرافیایی‌ای که داشت، یکی از مناطق مهم نظامی اطراف مشهد شناخته می‌شد.

در گزارش‌های مربوط به دوران سلطان سنجر سلجوقی، نیمه نخست قرن ششم، از اردو زدن سپاه وی در منطقه طرق سخن به میان آمده‌است. طرق به‌دلیل آب و هوای خوش، هم حالت تفرجگاه داشت و هم تا مدت‌ها از مصلای بزرگ آن برای اقامه نمازهای عیدین (فطر و قربان) استفاده می‌شد.

ردپای روستای گل ختمی را می‌توان در دوره معاصر (منظور دوره مشروطه به بعد و گسترش مطبوعات است) دقیق‌تر دنبال کرد. روستایی که البته به‌خاطر مزارع بزرگ و پرحاصلش، شهرت داشت و قبرستان قدیمی آن تا مدت‌ها بعد از پیوستن روستا به محدوده شهری مشهد، شناخته شده‌بود. روستای گل ختمی به‌دلیل قرار داشتن در معرض هجوم ازبکان و نیز، حملات پیاپی راهزنان و طراران در دوره قاجار و اوایل دوره پهلوی، جای امنی برای ساکنانش نبود. شاید به همین دلیل، بیشتر آن‌ها ترجیح می‌دادند شب را در مشهد بگذرانند و بیشتر در محله پایین خیابان مشهد ساکن بودند.

شهریار

اَشْتبه
۱۷ شهریور ۱۳۸۱
۱۲ ربیع‌الاول ۱۴۴۴
شماره ۲۷۷۸

۱۵



تاریخ و هویت

ساختمان خاوری پست و تلگراف مشهد، ۳۰ خورشید، ساخته شده توسط روزاف رامپولنسکی، این عکس برای نخستین بار است که توسط رسانه‌ها منتشر می‌شود



کمک‌گرفتن از کالسکه، شامل حمل بسته‌ها، امانات و حتی جابه‌جایی مسافر نیز می‌شود. گزارش پیش رو گذری است بر این تاریخ که به مناسبت روز جهانی پست گردآوری شده است.

نامه و بردن آن به راه‌های دور و نزدیک رسانی مهم بوده با تاریخی گسترده و قدیمی. درواقع تاریخ ارسال نامه در ایران به زمان هخامنشیان و استفاده از چاپارها بازمی‌گردد. این روند بعدها توسعه می‌یابد و علاوه بر نامه‌ها و پیام‌ها، با

خاطره شیرین است که شاید چند بیت شعر را هم در خاطر تداعی کند و عطر کاغذهای کااهی را توی دماغ بشناسند. یادآور همه نامه‌های با نشان و بی‌نشانی که خیلی وقت‌ها به هیچ مقصدی نمی‌رسیدند. در گذشته اما نوشتن

ملیحه کرویخی

این روزها وسایل ارتباطی آن قدر مختلف، مدرن، سهل و وسیع شده‌اند که دیدن یک صندوق پست کنار خیابانی قدیمی، تنها یک

● خط پستی مشهد-تهران در دوره قاجار در روزگار چاپارها، چاپارخانه‌هایی در مسیرهای اصلی مراکز شهری مستقر بودند که به پیک‌ها یا مسافرائی که حواله سفر، نامه یا بسته‌ای داشتند، خدمات ارائه می‌کردند. این روند به عنوان تنه‌راه ارسال پیغام ، گویا تا دوره قاجار ادامه داشته است. برابر اسناد موجود، مسیر تهران به مشهد، یکی از همین خطوط اصلی و مهم در میان چاپارخانه‌های ایران روزگار قاجار محسوب می‌شده است که به‌وسیله آن، نامه‌ها و بسته‌های پستی جابه‌جا می‌شده‌اند؛ مسیرهایی که چندان قابل اعتماد نبودند. برای نمونه روزنامه «اختر» چاپ فروردین ۱۲۶۹ خورشیدی (اواخر دوره ناصرالدین شاه) خبری چاپ کرده که در آن مخبر، از گم‌شدن صد عدد لیوه عثمانی در مسیر ارض اقدس به تهران نوشته و تأکید کرده این موضوع را رئیس پست خراسان، پیگیری و گزارش آن را به وزیر پست ارائه کرده است.

شبیه این ناسامانی در وضعیت‌رامی‌توان در سفرنامه لرد جُرج ناتانیل کرزن، سیاح مطرح بریتانیایی تبار که در سال ۱۲۶۸ خورشیدی به مشهد سفر کرده بود، نیز دید. او درباره وضعیت پست می‌نویسد: «وزیر پست سالانه مبلغی برای تعمیر و مرتب‌کردن چاپارخانه‌ها از دولت دریافت

گذری بر تاریخ پست در مشهد

چاپارهایی که به پست رسیدند

می‌کند اما وزیر شخصاً به امور رسیدگی نمی‌کند،» براساس تحلیل کرزن گویا در این زمانه، هر جاده‌ای توسط وزیر به یکی از بازرگانان یا ثروتمندان اجاره داده می‌شده است، از این رو چاپارخانه‌ها وضع مخروبه و زنده‌ای داشتند. آن چنان که طی طریق فاصله بین تهران و مشهد به‌طور معمول ۹ روز طول می‌کشیده است.

- آسیب‌های خطوط پستی

ناامنی و سرقت، تغییر آب‌وهوایی نظیر برف، کولاک و سیل، مهم‌ترین آسیب‌های خطوط پستی بودند. تغییرات آب‌وهوایی باعث تأخیر در حمل محموله‌های پستی می‌شد ولی محتوای بسته‌های پستی نیز برای سارقان جذاب بود، چون شامل اموال، کالاها و پول بودند.

این وضعیت گویا بعدها بهبود می‌یابد، که آن چنان که محمد جعفر، از تجار مشهد، که حوالی سال ۱۲۸۳ خورشیدی در مسیر خراسان به تهران کالاحمل می‌کرده‌است، در شرحی، وضعیت چاپارخانه‌های این مسیر را چنین توصیف می‌کند: «چاپار و وسایل حمل‌ونقل از هر گونه مرکب و محمل‌ها بسیار خوب و منظم بود. چاپارخانه‌های ارض اقدس (مشهد) که در میدان ارگ مستقر بودند، از امکانات جدید حمل‌ونقل استفاده می‌کنند.» برابر متون باقی‌مانده از این دوره وضعیت پست

امکانات حمل‌ونقل پستی

نظم و ترتیب اداری بسیار خوب عمل می‌کرد و نامه‌ها و بسته‌ها را با اطمینان و نظم فوق‌العاده‌ای به مقصد می‌رساند. حتی در مقایسه با شتربانان کنسولگری انگلیس عملکرد بهتری داشتند و تنها پس از به‌راه افتادن پست موتوری انگلیسی‌ها دیگر توان رقابت با آن را نداشت و سوداگران و بازرگانان خارجی و ایرانی تمایل داشتند از پست موتوری استفاده کنند.

همجواری خراسان با روسیه باعث اهمیت پستخانه‌ها در زمینه ارتباط خارجی بود. در همین راستا بین پستخانه‌های ایران و روس در ۱۲۷۵ خورشیدی پیمانی برای پست خراسان و عشق‌آباد امضا می‌شود که در سرحدهایی مانند جلفا و کنار ارس بسته‌های پست مبادله شود. این اقدام که از موقعیت مرزی خراسان ناشی

ارتباطات خارجی پست خراسان

می‌شد، موجب سرعت مخابرات و توسعه دایره تجارت عمومی این منطقه نیز شد. به همین دلیل بخش مهمی از پست خراسان از طریق روسیه انجام می‌گرفت. همچنین بسته‌ها و امانات پستی ارسالی از انگلستان یا قاره اروپا را باید به نشانی روستای مرزی گودان باجگیران از طریق عشق‌آباد می‌فرستادند.

و مسافری بوده است. برای این نیز باید گفت اولین پست با اتومبیل‌های بزرگ معروف به بنز در اول مرداد ۱۳۰۷ خورشیدی در مسیر تهران-مشهد حرکت می‌کنند. از سال ۱۳۱۴ خورشیدی نیز به همه متصدیان سرویس‌های پستی ابلاغ می‌شود که اتومبیل‌های مزبور باید دارای قسمت مخصوص برای جادادن محموله‌ها و کیسه‌های پستی باشند. البته این به معنی پایان دوره پست به شیوه قدیم نبوده است؛ زیرا با وجود فعال شدن اتومبیل پست، تا سال ۱۳۲۱ خورشیدی همچنان در برخی مسیرها، گاری‌های پست با سب کشیده می‌شده‌اند.

به قدری منظم، مرتب و اتومبیل‌های آن نو و کامل بوده است که مسافر آرزو می‌کرده، از چنگال دیگر وسایل نقلیه خلاص شود و با پست حرکت کند. با رونق اتومبیل‌رانی سرویس پستی در مسیرهای مختلف به اتومبیل‌داران، گاراژدارها یا صاحبان گاری اجاره داده می‌شود. برابر اسناد، نخستین سرویس حمل‌ونقل خراسان نیز متعلق به آوا گیم سرگسینس، ارمنی تبعه ایران و از تجار گیلان بوده که در سال ۱۳۰۷ خورشیدی برنده این مناقصه شده است. همچنین لازمه برقراری سرویس پست اتومبیل‌رانی، برخورداری از اتومبیل‌های باری

ردپای تغییر حالت وضعیت پست از چاپارخانه‌ای به پستِ مدرن را باید در ایران دوره قاجار جست‌وجو کرد. درواقع صنعت پست هم‌زمان با سفر ناصرالدین شاه در سال ۱۲۹۰ خورشیدی به فرانسه و درخواست طراحی اولین نمونه تمیر پس از سفرش، به‌سوی مدرنیزه‌شدن گام برمی‌دارد. این روند به اینجا خلاصه نمی‌شود و بعدها با ورود اتومبیل در دوره پهلوی اول، ماشین نیز به امکانات صنعت پست افزوده و اتومبیل‌های بزرگ پستی به بهترین وسیله برای مسافرت تبدیل می‌شوند. اسناد می‌گویند سرویس پستی که در خط خراسان کار می‌کرده،

آغاز پستِ مدرن در مشهد



ساختمان‌های پست در مشهد

روایت ساخت نخستین ساختمان پست مشهد را می‌توان در مطبوعات اواخر قرن سیزدهم خورشیدی دید. در روزنامه اختر چاپ دی‌ماه ۱۲۶۵ خورشیدی به لزوم سرعت‌بخشیدن در نظر گرفتن یک اداره مستقل برای امور تمیر تأکید شده است. همین است که در سال‌های بعد، یکی از سیاست‌های مشروطه‌خواهان درباره تأسیس ادارات جدید در شهرها یکی هم متوجه پستخانه می‌شود تا در حدود سال‌های ۱۲۹۰ خورشیدی،

مشروطه‌خواهان با توجه به تجمع چاپارخانه‌ها در اطراف میدان ارگ- که احتمالاً به‌دلیل ورود مسافر از سمت جاده تهران و نیز وجود زمین‌های خالی در اطراف ارگ حکومتی بوده است- یک مهندس بلژیکی به نام «ژوزف ژسولینکس» را مأمور کنند تا برای ساخت نخستین ساختمان نوین پست و تلگراف به مشهد سفر کند. در نقشه‌های باقی‌مانده از سال ۱۳۰۷ خورشیدی یعنی هم‌زمان با کشیده‌شدن خیابان ارگ، محدوده این ساختمان

هم پیداست که در حاشیه آن قرار گرفته بوده و تا سال‌ها از مهم‌ترین ساختمان‌های اثرگذار شهر در حاشیه مدرن‌ترین میدان شهر یعنی میدان ارگ بوده است. این بنا با معماری باشکوه ایرانی تا حدود سال ۱۳۳۰ خورشیدی پابرجا بوده اما بعدها تخریب و ساختمان فعلی پست در مقابل بانک ملی بر شالوده‌های مستحکم قاجاری آن بنا می‌شود. مسئولان البته پیش از این و در حدود سال ۱۳۲۷ خورشیدی، پست سریع السیر مشهد به



اداره پست و تلگراف مشهد، دهه ۴۰ خورشیدی

منابع:

اخبار

خراسان در

مطبوعات

دوره قاجار

(روزگار

محمدشاه و

ناصرالدین

شاه پزوهش

و گردآوری

سید مهدی

سید قطبی

و تاریخ

اقتصادی

مشهد (از

دوره ناصری

تا انقلاب

اسلامی) جلد

دوم/ علی

نجف زاده و

جلیل قصابی

کرکوه

یا سیاسی از:

مهدی حسامی

واحد عکس

مرکز اسناد

آستان قدس

رضوی