

روایت یک شهر که بعد از زلزله به یک افسانه تبدیل شد (مستأول)

« شادیاخ»؛ اقامتگاه حکمرانان



به استناد متون معتبر، شادیاخ بوستانی بوده است متعلق به «عبدا... بن طاهر بن حسین»، پیوسته به شهر نیشابور. «صفی الدین بغدادی»، در کتاب مرصادالاطلاع شکل گیری شادیاخ را این گونه توضیح داده است: «و عبدا... چون به نیشابور آمد قصری در شادیاخ بنا کرد و سپاهیان را فرمود تا پیرامون قصرش ساختمان کنند. پس معمور گشت و به شهر متصل شد و محله‌ای بزرگ از شهر (نیشابور) به حساب آمد.» همچنین «الحاکم» نویسنده کتاب تاریخ نیشابور نیز شادیاخ را از

محاتل شهر نیشابور به شمار آورده است. علاوه بر آن ها مورخان، جغرافی نویسان، سفرنامه‌نویسان و پژوهشگران فراوانی نظیر «استخری»، «ابن حوقل»، «سمعانی»، «گردیزی»، «ابوالفضل بیهقی»، «بغدادی»، «ابن اثیر»، «یاقوت حموی»، «رشیدالدین فضل ا...»، «عطا ملک جوینی»، «نسوی»، «حمدا... مستوفی»، «دولت‌شاهی سمرقندی»، «اعتمادالسلطنه»، «لسترنج»، «ویل کینسون»، «ریچارد بولیت»، «چازر ملویل»، «مؤید ثابتی»، «دکتر شفیعی کدکنی» و... جایگاه و اهمیت شادیاخ را در آثار خود یادآور شده‌اند.

اما به روایت تاریخ، شادیاخ در عصر فرمانروایی آل طاهر چنان گسترش می‌یابد که خود به محلات مختلف تقسیم می‌شود. مهم‌ترین محله شادیاخ به «میان» معروف بوده که کاخ‌های خاندان «طاهر بن حسین»، در آنجا واقع شده بودند. پس از آن شادیاخ به دستور «عبدا... طاهر» مسکونی شده و به سرعت توسعه و گسترش می‌یابد.

● شادیاخ در مکتوبات تاریخی

در سال ۲۵۹ هجری قمری، «یعقوب بن لیث صفار»، به نیشابور می‌آید و رسولی به نزد «محمد بن طاهر»، آخرین امیر طاهریان می‌فرستد. حاجب محمد به آن رسول می‌گوید: «بار نیست و امیر خفته است.» رسول پاسخ می‌دهد که: «کسی آمد کش از خواب بیدار کند.» یعقوب به شادیاخ فرود می‌آید و محمد را اسیر و خزانه‌های او را مصادره می‌کند. او همچنین قسمتی از عمارت شادیاخ را خراب کرده و دوباره می‌سازد. مکتوبات می‌گویند که شادیاخ در عصر سامانیان مقر امارت در بخارا به ماوراءالنهر بوده و حاکمان سامانی خراسان در شادیاخ نیشابور مستقر بوده‌اند. در توضیح «استخری»، «ابن حوقل» از نیشابور قرن چهارم هجری قمری نیز آمده است که این شهر در این دوران بازسازی و آباد می‌شود. از سال ۲۸۴هجری قمری «محمود غزنوی» نیشابور را مرکز فرمانداری خود قرار داده و در سال ۲۹۸هجری قمری حاکمیت خود را بر خراسان ثبت می‌کند و آنگاه است که در شادیاخ نیشابور بر مسند می‌نشیند.

در سال ۴۲۱هجری قمری، خبر مرگ امیر محمود به پسرش «مسعود» در اصفهان می‌رسد و او با حکم خلیفه «القادر بالله»، شتابان خود را به نیشابور می‌رساند، در باغ شادیاخ در روز دهم شعبان همان سال فرود می‌آید و می‌بیند که بناهای شادیاخ را به فرش‌های گوناگون آراسته‌اند. بنا به نوشته بیهقی: «سلطان مسعود دیگر روز در صفت تاج که میان شادیاخ است بر تخت نشست و بار داد، باردادنی سخت باشکوه و بسیار غلام ایستاده از کران صفت تا دور جای. و سپاه‌داران و مرتبه‌داران بشمار تا در باغ... روز دیگر امیر مسعود در همان باغ شادیاخ به خیل لشکریان نیز بار داد.» با این شواهد می‌توان مقام و بارگاه مسعود را در شادیاخ دانست. اهمیت شادیاخ برای مسعود غزنوی به آن اندازه بود که خود شخصا مر به عمران آن مکان داد چنان‌که بیهقی در تاریخش نوشته است: «و نیشابور و شادیاخ را درگاه و میدان نبود، هم او کشید به خط خویش، سرایی بدان نیکیویی و چندین سراپچه‌ها و میدان‌ها تا چنانست که هست.»

● باغ شادیاخ در عصر سلطنت مسعود

گویا باغ شادیاخ در عصر سلطنت مسعود فقط محل اقامت امیر و حرم‌نشینان او بوده و برای تفریح سلطان و بار عام و مراسم ویژه مورد استفاده قرار می‌گرفته و مسکن وزرا و درباریان در خارج از باغ شادیاخ بوده است. در سال ۴۲۹هجری قمری، «طغرل» سلجوقی از غیبت سلطان مسعود استفاده می‌کند، در رأس سپاهی به نیشابور می‌آید و در شادیاخ به کاخ سلطان مسعود وارد می‌شود و بر تخت او می‌نشیند: «چون خبر تصرف نیشابور به مسعود رسید، از غزنین با لشکری بزرگ به خراسان آمد و و روز پنجشنبه نیمه ماه ربیع‌الآخر سال ۴۳۱ ه‍.ق به نیشابور رسید و به باغ شادیاخ فرود آمد و مثال داد تا آن تخت مسعود که طغرل بدان نشسته بود، و فرش صفه که پاره کرده بودند، از نو ساخته مرمت کردند.» مسعود قصد چپه‌راهی از شر سلجوقیان با قشونی به تعقیب آن‌ها رفته تا نزدیک مرو پیش می‌راند ولی در «دندانقان» از سلجوقیان شکست می‌خورد و با شتاب از آنجا گریخته و با هزیمت او، راه خراسان برای ورود سلجوقیان باز می‌شود و آن‌ها مجدد تخت و بارگاه غزنویان را در شادیاخ در اختیار می‌گیرند.

در دوره سلجوقیان هم شادیاخ اقامتگاه حکمرانان بوده است. در سال ۴۶۶ هجری قمری، «آلب ارسلان»، دختر «قآن» را به ازدواج پسرش ملکشاه درمی‌آورد و برای او عمارتی در شادیاخ می‌سازد. به باور «اعتمادالسلطنه»، احتمالا آن عمارت را «شاد کاخ» می‌نامیدند. دوره بیست‌ساله حکومت ملکشاه (۴۸۵-۴۶۵ هجری قمری) اوج قدرت سیاسی سلجوقیان بوده است اما پس از مرگ ملکشاه قلمرو پهناور سلجوقیان چند پاره شده و بر اساس قرارداد صلحی که در سال۴۹۶ هجری قمری منعقد شده است، خراسان و ماوراءالنهر از آن سلطان «معزالدین سنجر» می‌شود.

شهریار



تاریخ و هویت

تصویری از تشکیل اتوبوس‌رانی در بلده مشهد - دهه ۴۰ قرن گذشته - عکس: کتابخانه ملی ایران



روایتی کوتاه درباره ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مشهد در نیمه اول قرن ۱۴ خورشیدی

رد و نشان چهار چرخه‌ها در خیابان‌تاریخ

کمال سیستانی

رفتن و سفر کردن اغلب حس خوشایندی است که می‌تواند حتی در گذر از کوچه‌ها و خیابان‌های یک شهر رخ بدهد. سفری که این روزها با وجود وسایل نقلیه مختلف مثل تاکسی، اتوبوس و

پیش از ورود اتومبیل به ایران و مشهد، عمده سفرها با اسب و استر یا گاری و پالکی انجام می‌شده است. در واقع پیش از ورود اتومبیل، عوام برای مسافرت‌های نزدیک سوار بر اسب، الاغ، قاطر یا شتر می‌شدند و راه‌های دور و دراز نیز با پالکی، کجاوه و یا گاری طی طریق می‌شده است. طبقه اشراف و اعیان حسابشان با عوام اما در یک کفه ترازو نمی‌گنجیده زیرا که آن‌ها همین آمد و شده را با کالسکه یا دلیجان طی می‌کرده‌اند. بنا بر پژوهش «علی نجف‌زاده»، در کتاب «تاریخ اقتصادی مشهد از دوره ناصری تا انقلاب اسلامی» درشکه نخستین وسیله نقلیه عمومی شهر مشهد است که از دوره قاجار باب می‌شود.

آن طور که در خاطرات اعتمادالسلطنه آمده، احتمالا نخستین درشکه‌ای که به خراسان وارد شده، کالسکه‌ای بوده است که در سال ۱۲۶۹ هجری قمری (۱۲۳۱ خورشیدی) از سوی دربار ایران برای محمدخان ولدیار محمدخان، والی هرات فرستاده می‌شود و شعبانعلی خان، خالوی (دایی) اعتمادالسلطنه را تا هرات رسانده است. پس از او هم گویا یکی از معدود بزرگان و تجاری که در مشهد درشکه اختصاصی داشته، امیر تیمور کلالی بوده است.

اما از قراری که نجف‌زاده در ادامه پژوهش خود آورده، استفاده از همین درشکه‌ها هم در مشهد، نسبت به باقی شهرهای ایران، با تأخیر همراه بوده است. این مشکل، چند دلیل داشته که کوچک بودن شهر و نزدیکی منازل به محل کسب و کار، فقدان خیابان و معابر وسیع از جمله آن‌هاست. همین موضوع هم سبب می‌شود تا برابر آمار به یادگار مانده در اسناد، تعداد درشکه‌های مشهد در دهه پایانی حکومت قاجار کم‌باش‌آن چنان که حرف از صددستگاه‌است.

برابر اسناد ۶۳ دستگاه از آن صددستگاه درشکه‌های

موجود در مشهد، کرایه‌ای و برای حمل مسافران بوده‌اند که به دلیل کیفیت خوبشان مسافران برای دو مایل مسافرت با آن دو قران پرداخت می‌کرده‌اند. ریچارد فرای در سال ۱۳۲۲ درباره وضعیت درشکه‌های مشهد می‌نویسد: «در مشهد، وسیله چهار چرخه‌ای که یک اسب آن را می‌کشید و انگلیسی‌ها به آن ویکتوریا می‌گویند، وجود دارد»، آمارهای به یادگار مانده از تاریخ وسیله نقلیه گواه این هستند که شهر مشهد تا سال ۱۳۰۸ خورشیدی صاحب ۱۲۲ دستگاه درشکه، ۲۳۴ نفر سورچی، ۱۲۲ مهتر، ۱۲۲ مالک بوده که می‌شده است آن‌ها را تاپس از سال ۱۳۳۰ نیز در خیابان‌های شهر دید.



تعداد چهارخط اتوبوس در مشهد فعال بوده. با این همه، کمبودها درباره اتوبوس بسیار پررنگ بوده است. این کمبود در ادامه علی‌منصوری، استاندار وقت، را برآن می‌دارد تا از عبدالعظیم احمدی شهردار مشهد بخواند برای تأسیس اتوبوس‌رانی در مشهد دست به اقدامات اصلاحی بزند. او نیز با تلاش بسیار ۳۵ دستگاه برای چهار خط فراهم می‌کند و هنوز سال به پایان نرسیده، چهارخط دیگر

هم فعال می‌کند تا تعداد خطوط اتوبوس‌رانی مشهد به عدد هشت برسد. این روند افزایشی ادامه‌پیدامی‌کند و در سال ۱۳۳۷ خورشیدی تعداد اتوبوس‌های مشهد را به هشتاد دستگاه می‌رساند. شهرداری مشهد همچنین از اواسط سال ۱۳۴۲ تصمیم می‌گیرد شرکت سهامی اتوبوس‌رانی را تأسیس کند که از اتحاد این تصمیم تا اجرایی شدن آن دو سال طول می‌کشد.

از درشکه‌های ویکتوریا تا اتول سیمی



تصویری از تصدیق درشکه‌رانی/ ۱۳۲۶ خورشیدی

● پالکی‌ها و مسافران راه‌های همیشه خسته

پالکی مثل درشکه‌ها تشکیل و زیبا نبودند و اسب‌های قامت‌تراشیده‌نداشتند. نخراشیده‌هایی گاری‌مانند بوده‌اند که بالاخره گره از کار خلق ا... مسکین و درمانده‌باز می‌کردند اما با همه کسری‌ها و معایبشان باز بخشی از تاریخ حمل و نقل هستند که به وسیله چاروادارها مدیریت می‌شدند. برابر آنچه در اسناد و مکتوبات آمده است، چاروادارها که می‌شود آن‌ها را پیشگامان گارازدارها و مؤسسات حمل و نقل، ماشین‌داران و رانندگان به شمار آورد، خودشان برای هر قاطر یا اسب بارکش پالکی می‌خریده‌اند. پالکی هم یک جفت چهارچوب لبه‌دار بوده که دیواره یک طرف آن را بلندتر و طرف

تاکسی‌های فخرالدوله

تاکسی‌رانی در ایران یادگار فخرالدوله،نهمین دختر مظفرالدین شاه است. زنی که بر خلاف اجداد تاج‌دارش خبری نیکو سرشت و دوران‌دیش بوده است. او در سال ۱۳۱۸ خورشیدی هشت دستگاه تاکسی به مشهد می‌فرستد تا جوانان بیکار از طریق آن کسب‌روزی کنند. البته مشخص نیست مالکیت این تاکسی‌ها خصوصی یا شرکتی بوده است ولی تا یک دهه بعد تعداد آن‌ها افزایش نمی‌یابد تا اینکه از اواخر بهار ۱۳۲۸ خورشیدی، تعدادی اتومبیل از سوی یک شرکت که نامش نیامده، برای ایجاد تاکسی‌رانی خریداری می‌شود ولی درشکه‌چی‌ها که کار خود را در خطر می‌بینند با تجمع و اعتراض مانع این مهم می‌شوند. این مشکل در کنار تصادف‌های بسیار تعداد تاکسی‌های اندک ارض اقدس را در ۲۴ تیر ۱۳۳۳ خورشیدی به دو دستگاه می‌رساند.

مشکل کمبود تاکسی تا سال ۱۳۳۷ مشهود بوده است اما دو سال پس از این سال (۱۳۳۹ خورشیدی) سروان سپهری پور رئیس راهنمایی و رانندگی مشهد، همه رانندگان را جمع می‌کند تا این وضعیت را بهبود دهد. طبق گزارش فیضی، رئیس سندیکای تاکسی‌رانی در ۱۲ مرداد ۱۳۳۹، هزار دستگاه تاکسی در مشهد فعال بوده‌اند که این تعداد در سال ۱۳۴۱ به ۳ هزار دستگاه می‌رسند و سبب رونق تاکسی‌رانی در ارض اقدس می‌شوند.



منبع:

کتاب «تاریخ اقتصادی مشهد» از علی نجف‌زاده و جلیل قصابی گزکوه، کتاب «مشهد در آغاز قرن ۱۴ خورشیدی» تصحیح مهدی‌سیدی، کتاب مزار میر مرادی از عبدالحسین یقیعی و دیگر اسناد و مکتوبات

با سپاس از: امید حسینی‌نژاد منتظری