



حدود ۹۳ سال پیش قرار بود سدی بر روی رودخانه طرق بسازند تا منبع تأمین آب و نیروگاه برق مشهد شود اما...

بندی که آب نداد

سیده نفیمة زینبی| حدود سال های ۱۳۱۰ نه خبری از کارخانه نخریسی خسروی بود که برق شهر را در شب ها تأمین کند و نه نهر گناباد و استخر کوهسنگی تا آب قسمتی از شهر را از آن بگیرند. مشهد بود با پهنه‌ای که روز به روز گسترش می‌یافت و هر روز جمعیت بیشتری را در خود جای می‌داد و معضل کمبود آب و حتی تأمین روشنایی هر لحظه در آن جدی‌تر می‌شد. خیابان‌کشی‌های مشهد تازه شروع شده بود و خیابان‌های نو در دل شهر خودی نشان می‌دادند و بافت مسکونی مدرن در اطراف آن‌ها شکل می‌گرفت. به همین خاطر مسئله تأمین آب و برق این شهر روبه‌پیشرفت. باید حل می‌شد تا برنامه‌های توسعه آن را با مشکل مواجه نکند. به همین خاطر مسئولان آستان قدس، بلدیه شهر، ایالت خراسان و وزارت داخله به دنبال راه حلی بودند تا این دو کمبود شهر را تأمین کنند. ایده ایجاد سد طرق در این زمان بود که برای نخستین بار مطرح شد؛ طرحی که البته به سرانجام نرسید. این بار به سراغ واکاوی این موضوع رفته‌ایم تا از گذشته شهرمان بیشتر بدانیم.



رودخانه بند طرق / دهه ۴۰ قرن ۱۴ خورشیدی



بند طرق از نمای دیگر / دهه ۴۰ قرن ۱۴ خورشیدی

● نخستین خبرها از ظهور یک سد

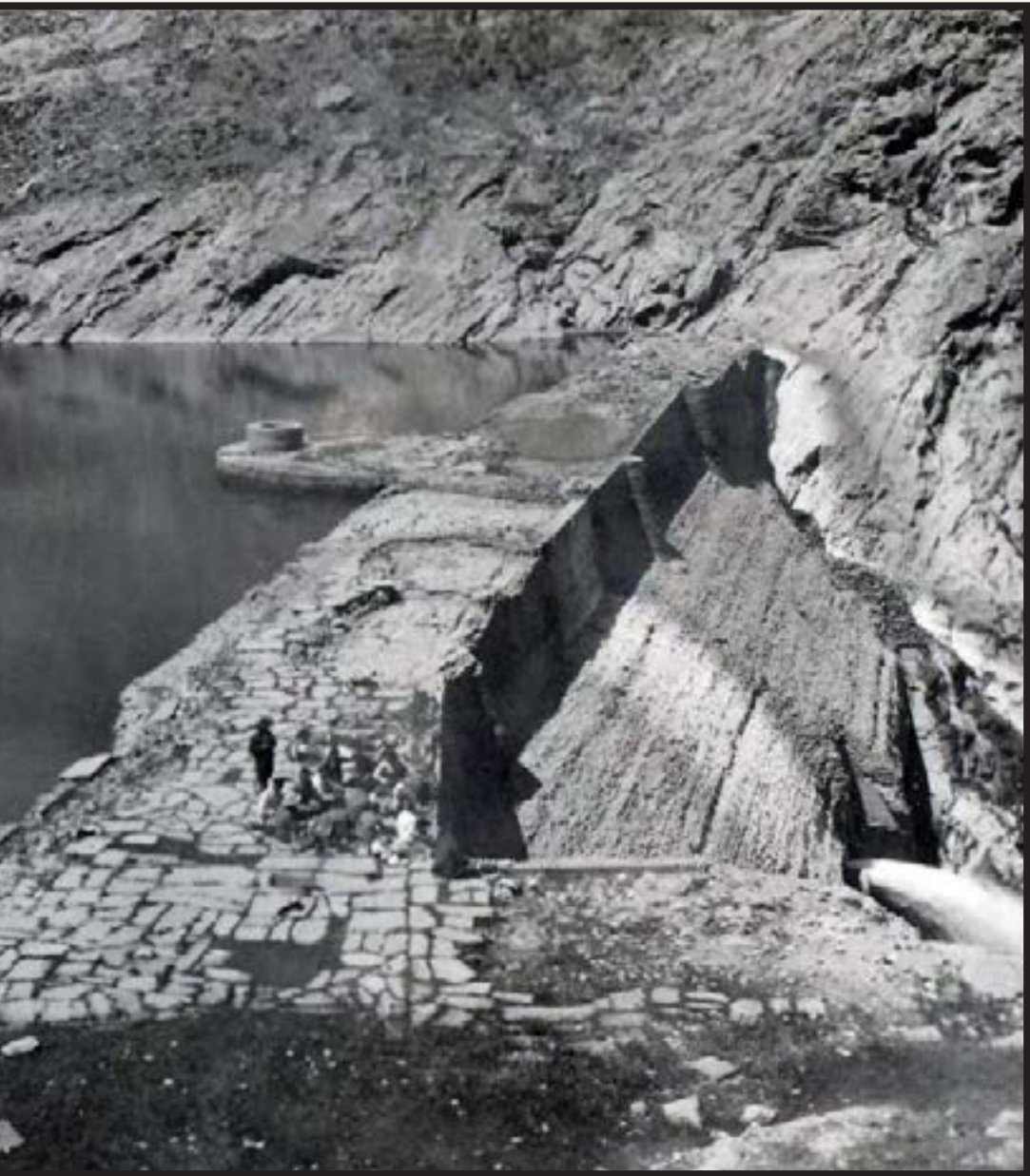
۱۷ خرداد ماه سال ۱۳۱۱ خورشیدی روزنامه اطلاعات از حضور یک مهندس آلمانی در شهر مشهد خبر می‌دهد؛ کسی که آمده است برای ساخت سد سیل بند در مشهد مطالعه کند؛ کارل فریش، مهندسی که از سوی وزارت داخلی ایران استخدام شده است؛ در بسیاری از طرح‌های عمرانی در شهرهای مختلف، از همدان تا اصفهان و مشهد، دست دارد. فریش حدود سال‌های ۱۳۰۹ تا ۱۳۰۷ خورشیدی کار طراحی واحداث میدان مرکزی همدان را شروع می‌کند؛ یک طرح جالب که از دوره ساسانی الهام گرفته شده است و یک میدان مرکزی با شش خیابان شعاعی در آن ساخته می‌شود. میدانی (امام خمینی ^(۱)) که اکنون یکی از جاذبه‌های شهر تاریخی همدان است. این روزنامه می‌نویسد: «مسیو فریش مهندس که به اصفهان اعزام شده بود، به مرکز احضار و دستورهای لازمه جهت مطالعات فنی و برداشتن نقشه سد سیل بند مذکور به مشارالیه داده شده و روز گذشته از تهران به سمت مشهد عزیمت نمود.» روزنامه‌ها حضور این مهندس را به درستی پوشش نمی‌دهند تا از جزئیات سفرش به مشهد بیشتر بدانیم. ۱۲ شهریور بار دیگر این روزنامه اطلاعات است که از نتایج سفر فریش اخباری را منتشر می‌کند. این جریده از مورد توجه قرار گرفتن پیشنهادها برای اصلاحات امور بلدیه مشهد خبر می‌دهد؛ «...همچنین برای آوردن آب معروف طرق به شهر مشهد پیشنهاد شده است که بندی علاوه بر بند متعلق به آستانه بسته شود که آب را به شهر مشهد جاری و بیش از پیش موجب عمران شهر مشهد گردد...»

● هزینه ۷۰ هزار تومانی ساخت سد

مهندس فریش از بند طرق و چند مکان دیگر در خرداد و تیر ماه بازدید می‌کند و نقشه آن را می‌کشد. گزارش و نقشه این مهندس آلمانی همراه پاره‌ای از توضیحات در ۲۳ تیرماه از سوی استانداری خراسان برای وزارت داخلی کشور ارسال می‌شود. در این نامه شرح داده شده که موضوع آب یک دغدغه مهم برای بلدیه مشهد است و مسئولان شهر به دنبال راه حلی برای آن هستند که ساخت سد طرق یکی از راه‌های پیشنهادی است؛ البته مسئله مالکیت آن منطقه نیز به عنوان یک چالش مطرح می‌شود و در ادامه نامه می‌آید: «چون محل بند جدید که می‌باید ایجاد شود در ملک آستانه است اجازه دربار (به عنوان تولیت وقت) برای انجام این تغییر لازم خواهد بود. آستانه هم ضرر نخواهد کرد و ممکن است به عنوان حبس مالکیت مقداری آب برای افزایش زراعت طرق یا وجه نقد از بلدیه دریافت دارد.» هزینه ساخت این سد در سال ۱۳۱۱ بین ۷۰ تا ۷۰ هزار تومان

● طرح سد و نیروگاه ناکام می‌ماند

در این میان نایب‌التولیه آستان قدس نظر دیگری دارد و ضمن تأیید لزوم تعمیر بند طرق از بررسی مهندسان روس در این باره نیز خبر می‌دهد. محمدولی خان اسدی به ایالت چین می‌نویسد: «سه نفر از مهندسین روس که جزو فراری‌ها سال قبل به مشهد آمده و تحت نظر لشکر شرق بودند از لشکر مزبور اجازه گرفته و آن‌ها را برای بازدید بند مزبور اعزام داشته که محل را کاملاً معاینه نموده و نقشه‌های مفصلی ترسیم و مخارج آن را در دو صورت حداکثر و اقل تنظیم و به آستانه دادند که در تحت مطالعه است و هنوز تصمیمی اتخاذ نشده و البته پس از مطالعات لازمه اقدام به تعمیر بند مزبور خواهد شد.» اسدی افزایش آب سد را به نفع آستانه و آبادی زمین‌های آن در الندشت و اطراف مشهد می‌داند اما موقت بودن آب رودخانه را مانع اجرای طرح می‌داند. نایب‌التولیه آستان در سال ۱۳۱۱ درباره موانع اجرای طرح اظهار می‌دارد: «آب بند مزبور به فصل بهار تخصیص دارد که به اصطلاح عامه آن را بهارآب می‌نامند. جز این دو سال اخیر که فراوانی آب در مشهد و حوالی بوده است غالب سال‌ها شش‌هفت ماه آب از بالا وارد بند طرق نشده و مجری به‌کلی خشک و خود مجری نیز زه‌آب ندارد و غالباً در خشک‌سالی‌ها آب خوراکی هم نایاب است. چه رسد به اینکه حوایج شهر را تأمین کند و در سال‌های فراوانی آب هم به واسطه اعوجاج راه و عبور مجری از بین دره و ماهر و بُعد مسافت آب کافی به شهر نخواهد رسید و ساختن مجری و آوردن آب بند به شهر مستلزم مصارف فوق‌العاده است و با صرف مخارج زیاد جز از بین بردن طرق که در حدود سالی ۴۰ هزار تومان عایدات خالص آن به آستان قدس می‌رسد فایده دیگری نخواهد داشت.» ظاهراً با علم به این مسائل است که آستانه تصمیم می‌گیرد آب دهشک را برای آبادی اراضی موقوفه آستان بیاورد و از مهندسان روس نیز می‌خواهد طرحی برای این انتقال بدهند؛ البته اسدی از مهندس فریش هم درخواست طرح انتقال آب را می‌کند که از سوی او بی‌پاسخ می‌ماند. در ادامه نایب‌التولیه آستان قدس در نامه‌اش به ایالت درباره شخصی به نام عبدالرحمن شامی که متخصص آب است. صحبت به میان می‌آورد و اظهار می‌کند: «مشارالیه نیز نقشه‌هایی نسبت به جریان نهر از محل‌های مختلف برداشته و البته پس از مطالعات عمیق و مقایسات نقشه‌های موجوده تصمیم اتخاذ و هرکدام که به صرفه و صلاحیت مقرون باشد اقدام خواهد شد و به علاوه آب کشف‌رود در نظر است از حدود دهشک وارد شود و نسبت به سایر املاک واقع در خط عبور نهر مزبور نیز که دارای قنواتی هستند مذاکراتی در بین است که برای نهر دهشک استفاده شود، با نتیجه همین قدر محرز گردیده که حوایج میانه نهر شاید از این راه تأمین شود، نه



منبع عکس: مرکز اسناد، تاریخ و توسعه شهری شهرداری مشهد

● پرونده‌ای که ناکام ماند

در سال ۱۳۱۴ خورشیدی اسدی اعدام می‌شود و پاکروان استاندار خراسان با حفظ سمت بر مسند نایب‌التولیه آستان قدس می‌نشیند. در سال ۱۳۱۵ پرونده پیشنهاد مهندس فریش دوباره از سوی وزارت داخلی گشوده می‌شود. این نهاد با بررسی سابقه این پیشنهاد در نامه‌ای به ایالت خراسان می‌نویسد: «با مراجعه به سابقه مزبور البته موضوع تهیه آب خصوصاً در صورتی که با این عمل تولید قوه الکتریک هم توأم باشد خیلی محل توجه و مفید است که هم شهر استفاده و ورق کارشناسی مهندس کلاف روسی را نیز ضمیمه می‌کند که در آن حدود است حاصل خیز خواهد شد و ساختمان این سد جدید فوق‌العاده از هر حیث نافع می‌باشد.» البته ایالت از طرح مجدد این پرونده استقبال چندانی نمی‌کند و در ۲۹ مرداد در پاسخ می‌نویسد: «در موضوع آب شهر و کارخانه برق دائمی مذاکره شده و جز سایر اصلاحات به شرکت کل ساختمان واگذار گردیده. بنابراین سوابق موجوده راجع به این امر به نماینده شرکت مزبور در مشهد تسلیم شده که مورد مطالعه قرار دهند.» چند روز بعد نیز پاکروان به عنوان نایب‌التولیه نامه‌ای به شرکت سه‌ای فلاحی خراسان می‌نویسد و ورق کارشناسی مهندس کلاف روسی را نیز ضمیمه می‌کند که در بخشی از آن آمده است: «بند طرق در دره بالای مشهد که دویست متر ارتفاع دارد واقع شده است که مناسبت دارد از ارتفاع فوق استفاده کرده کارخانه چراغ برق ترتیب داد که دارای قوه تقریباً یک هزار اسب بوده باشد. برای پیشرفت امر لازم است آب بند را به وسیله لوله فلزی یا بتون به محل کارخانه که در ته دره واقع می‌شود جریان داد که پس از عبور از لوله مجدداً به نهرهای زراعتی وارد خواهد کرد. کارخانه چراغ برق را می‌توان به شهر مشهد که در هفت کیلومتری فاصله دارد وصل کرد.» البته این پیگیری‌ها که ما مدارک ناقصی از آن در دست داریم هم بی‌نتیجه باقی می‌ماند و در آن سال‌ها نه سدی ساخته می‌شود، نه کارخانه برقی در مسیر آب طرق به راه می‌افتد. سال‌ها طول می‌کشد تا موضوع ساخت سد فعلی طرق به نتیجه برسد که باید در فرصت دیگری به آن پرداخت.

یک عکس ۵۵ ساله و یک دنیا خاطره



فوتو مشهد

در عرصه وسایل نقلیه، هنوز حرف برای گفتن دارد. علاوه بر گاری‌های دستی قدیمی که هم برای اسباب‌کشی استفاده می‌شد و هم برخی دست‌فروشان روی آن کاسی می‌کردند و از باقالی پخته تا بلورجات و پارچه می‌فروختند. درشکه‌ای ایستاده در حاشیه شمالی بالاخیابان، نظر بیننده را به خود جلب می‌کند. عکس متعلق به اواخر دهه ۱۳۴۰ و شاید اوایل دهه ۱۳۵۰ خورشیدی باشد؛ دیگر دوره استفاده از درشکه به عنوان وسیله نقلیه عمومی سبزی شده است و درشکه‌چی‌ها با گردش به دور فلکه حضرتی و سوار کردن زائرانی که قصد تفّرج به شیوه قدیم را دارند. کاسبی می‌کنند. این درشکه‌ها تا اواسط دهه ۱۳۶۰ خورشیدی هنوز هم در فلکه حضرت دیده می‌شد و بخشی از حافظه تاریخی زائرانی را تشکیل می‌داد که از راه‌های دور و نزدیک به شوق زیارت راهی مشهد می‌شدند و گشتن به دور حرم با درشکه را، تفریحی می‌دانستند که به واقع هم فال بود و هم تماشا. چیز دیگری که در این تصویر حدوداً ۵۵ ساله نظر را به خود جلب می‌کند، کثرت استفاده از دوچرخه است؛ دوچرخه‌های چینی دوميله و تک‌ميله محبوب جوانان و نوجوانان آن دوران بودند. بزرگ‌ترها از این وسیله نقلیه سالم، به مثابه اسباب بارکشی هم استفاده می‌کردند. روی ترک این دوچرخه‌ها خورجین می‌آنداختند و عصر که به منزل باز می‌گشتند، داخل آن خریدهای منزل را جami دادند، خریدهایی که در فصل پاییز، معمولاً خربزه جز جدایی‌ناپذیرشان بود. در این بین، جلوه کاشی‌های نو و براق ایوان ساعت حرم رضوی که در میانه آن عبارت «السلطان ابوالحسن علی بن موسی الرضا^(ع)» خودنمایی می‌کند، شاه‌بیت این غزل ۵۵ ساله است.

مرضیه ترابی| بالاخیابان نخستین مسیر تفرجگاهی استاندارد در تاریخ مشهد است. در سال ۱۹۱۰ قمری/ ۹۸۰ خورشیدی، زمانی که شاه عباس یکم تصمیم به تغییر اساسی در بافت شهری مشهد گرفت، این خیابان هم به دنیا آمد؛ مسیری به طول ۲/۹ کیلومتر که دو کیلومتر آن در جبهه غربی حرم مطهر قرار داشت و نام بالاخیابان را روی آن گذاشتند؛ نهر صفایی از میانش عبور می‌کرد و در دو سوی آن، مغازه‌های بزرگ و کوچک با نظمی دلخواه، کالاهای گوناگون را پیش روی زائران و مجاوران قرار می‌دادند. بالاخیابان، حتی در بدترین سال‌های خشک‌سالی یا هجوم بیگانه به اطراف مشهد، صلابت و زیبایی خود را حفظ کرد. تصویر «فوتومشهد»، امروز، نمایی چشم‌نواز از بالاخیابان پنج دهه قبل و تقریباً همه نمادهایی است که روزگاری جذابیت می‌کردند؛ دورنمای حرم رضوی و ایوان ساعت با دروازه‌ای که به بسط بالاختم می‌شد و آن را شبانگه می‌بستند، دکه اطلاع‌رسانی ورودی حرم و بلندگوهایی که برای روزگار ما کمی عجیب‌اند، اتومبیل‌های متنوع و رنگارنگ. از وانت «فورد» بگیرد تا هابیس «فلوکس واگن» و از همه مهم‌تر تاکسی پیکان زردرنگ با چراغ جلوی مدوّر که تا دهه ۱۳۶۰ خورشیدی در مشهد جولان می‌داد و قیافه‌اش یادآور «پیکان وانت» اولیه بود. شاید خیلی‌ها ندانند که تاکسی‌های قدیم تهران و خیلی از شهرها، نارنجی‌رنگ بود و رنگ زرد، محدود به شهرهایی مانند مشهد و بجنورد می‌شد، بگذریم که در شمال کشور رنگ تاکسی‌ها آبی و سبز بود و در نقاط دیگر هم، تاکسی‌ها به سلیقه شهرداری‌ها دستخوش تنوع رنگ می‌شدند و اصلاً برای یک مشهدی دیدن تاکسی زردرنگ، تداعی‌کننده خاطراتی بود که بی‌تردید بخشی از آن، راسته بالاخیابان را هم در بر می‌گرفت، با این حال، عکس امروز