

به مناسبت سالروز وقف باغ وکیل آباد توسط حاج حسین ملک، تاریخ ساخت بولوار وکیل آباد را که روزگاری به همت این واقف بزرگ پا گرفت مرور کردیم

جاده‌ای به سمت آبادی

سیدی | باغ وکیل آباد با سایه‌سار مهربان درختانش حالا سال‌هاست که بخشی از خاطرات جدایی‌ناپذیر مشهدی‌هاست که از حاج حسین ملک به یادگار مانده است. در خاطرات موسسیدکرده‌های این دیار آمده که راه رسیدن به این باغ از شفتالوزارهای اراضی اندشت می‌گذشته است؛ آن هم با درشکه و دو چرخه.

اینکه بعد‌ها راهی که امروز به عنوان بولوار وکیل آباد می‌شناسیم چطور احداث شد تا راه رفتن به باغ وکیل آباد آسان و لذت‌بخش‌تر باشد. خود قصه‌ای کمتر گفته شده است؛ درواقع پیش از احداث بولوار وکیل آباد، مشهدی‌ها باید پانزده‌کیلومتر راه را در خارج محدوده شهر طی می‌کردند تا به این باغ برسند.

روزنامه‌اطلاعات سوم‌مرداد۱۳۲۸خورشیدی می‌نویسد: «باغ وکیل آباد که از املاک شخصی حاج حسین آقای ملک است در پانزده‌کیلومتری شهر مشهد واقع است. در روزهای تعطیل تابستان متجاوز از ۱۰هزار نفر از مردم با خانواده‌شان به باغ وکیل آباد می‌روند. این باغ ۳۵سال پیش با فکر و نقشه و هزینه آقای ملک احداث شد.» این‌طور که جریده‌اطلاعات نوشته، باغ وکیل آباد از حدود سال ۱۳۰۳ تبدیل به تفرجگاهی برای مردم شده است. یعنی سال‌ها پیش‌تر از اینکه در سوم آذرماه ۱۳۴۸وقف عام شود؛ البته درباره بوستان وکیل آباد و ارزش کار حسین آقا ملک در وقف باغ شخصی خود برای عموم، بسیار نوشته‌اند اما کم‌تر کسی از نقش او در احداث و توسعه مسیر رسیدن به آن یاد کرده است. همین است که امروز و به مناسبت سالگرد وقف باغ وکیل آباد مروری خواهیم داشت بر ساخت و توسعه جاده وکیل آباد در قریه‌ای گذشت. ناگفته‌نماند که اطلاعات این گزارش بر پایه اسناد و تصاویر مرکز اسناد تاریخ و توسعه شهری شهرداری مشهد جمع‌آوری شده است.

- حدود جاده وکیل آباد

در نقشه‌سال ۱۳۱۰خورشیدی تنهاخط چینی عمودی بر خیابان کوهسنگی به‌سمت اراضی احمدآباد کشیده شده است که نشان از احداث مسیری در آینده می‌دهد. اما از نقشه‌سال ۱۳۲۵خورشیدی به بعد، نام معبر سواره‌ومیدان تقی‌آباد به سمت بیلاقات‌طرقبه «جاده وکیل آباد» نامیده شده است. این وضعیت در نقشه‌سال ۱۳۳۵ نیز دیده می‌شود. اما نقشه سال ۱۳۴۶خورشیدی، گویای آن است که خیابان وکیل آباد از میدان ملک‌آباد (فلسطین کنونی) آغاز می‌شده است و جالب این است که نقشه‌سال ۱۳۵۵ از مشهد، هم به همین صورت است اما بخش اصلی این جاده همان است که امروز نیز وکیل آباد نام دارد و از فلکه‌پارک (میدان آزادی) تا سه‌راهی‌طرقبه‌وشاندیز امتداد یافته‌وحتی در همان سال‌های نخست ساخت این معبر نیز بخش نخستین آن در میان مردم خیابان «احمدآباد» خوانده می‌شده است.

- حسین آقا ملک و جاده وکیل‌آباد

ماجرای احداث بولوار وکیل‌آباد از فروردین‌ماه ۱۳۱۴خورشیدی شروع شده‌است؛ در این دوران، یکی از مهندسان شهرداری به‌نام‌مهندس کیان مأمور می‌شود برای احداث جاده‌ای از خیابان سپه (بهار کنونی) به‌سمت بیلاقات‌طرقبه‌گزارشی تهیه‌کند. او در این گزارش که خطاب به موسی‌خان مهمان، رئیس وقت بلدیه‌مشهد، نوشته‌است، بخش به‌بخش مسیر را ارزیابی کرده‌و درباره‌محدوده خیابان وکیل آباد چنین توضیح داده‌است: «خیابان وکیل آباد که فعلا مشجر و مستقیم و قابل استفاده است و با مختصر مخارجی

کامل‌رمت می‌شود، به‌طوری‌که در محل مشاهده شد جدیداً در طرفین خیابان مزبور مشغول سنگ‌ریزی می‌باشند و سنگ‌هایی که ریخته شده برای طرز راه‌سازی که در نظر گرفته شده است قابل استفاده نیست. به قرار اطلاع، آقای حاجی حسین آقا [ملک]، سنگ‌ریزی این سمت را به‌طور کنترات واگذار نموده‌اند. به‌عقیده بنده بهتر این است که این عمل با نظر مهندس و مأمور فنی که برای انجام امر تعیین خواهد شد، صورت‌گیرد و در عوض سنگ‌های درشت که قابل استفاده نیست و البته به علت بُعد مسافت، از حیث قیمت نیز گران‌تر است، سنگ‌ریز وریگ درشت که در طرفین جاده موجود است و از حیث قیمت نیز ارزان‌تر است، برای طرز راه‌سازی که در نظر است با تفاوت نسبت ریخته‌شود...»

او همچنین توصیه‌هایی هم برای ساخت پل برای جلوگیری از سیل در این جاده ارائه می‌کند اما همین گزارش نشان می‌دهد که امور اصلاح این جاده -پیش از آنکه ساخت جاده احمدآباد شروع شود و حتی قراردادی با مسئولان شهری و دولتی در این خصوص بسته شده باشد- بر عهده شخص حاج حسین آقا ملک بوده است.

● مکاتباتی که در پس یک بزنگاه تاریخی انجام گرفت ناگفته‌نماند، برای احداث این جاده، مکاتباتی نیز میان محمدولی اسدی در مقام نیابت تولیت آستان‌قدس‌رضوی، فـرـوزان، پیشکار مالیـه خراسان، و فتح... پاکروان، والی خراسان، در تابستان ۱۳۱۴خورشیدی و پس از واقعه‌گوهرشاد که تبعات آن به اعدام اسدی انجامید، صورت گرفته است؛ مکاتباتی که در آن مقرر شده است از محل میدان مالیـه‌تامیدان احمدآباد رآستان قدس اصلاح (ساخت) و میدان احمدآباد تا میدان نزدیک پل آب گناباد (فلکه‌پارک) را والی خراسان و از آنجا تا کنار کال گلستان را آقای حاج حسین آقا بر عهده بگیرند. با این همه اسنادی نیز هست که نشان می‌دهد پاکروان سعی کرده است نشان دهد اسدی به تعهدات خود



تصویری کم‌یاب از آغاز عملیات احداث بولوار وکیل آباد مشهد



خبر احداث بولوار وکیل آباد در روزنامه اطلاعات



نمایی از بولوار وکیل آباد در دهه ۷۰ قمر ۱۴ خورشیدی

عمل نکرده است. او ۵هشهریورماه نامه‌ای خطاب به اداره مالیـه نوشته و توضیح اسدی در خصوص جاده بیلاقات را درخواست کرده است که شرح آن مفصل است اما در همین نامه درباره اقدامات حسین آقا ملک تا آن زمان چنین آمده است: «در نتیجه مذاکراتی که با حاج حسین آقای ملک کرده‌ام ایشان با وجود اینکه تا به حال ۵۰هزار ریال اعانه برای ساختمان این راه داده‌اند، حاضر شدند قسمت راه بین نهرگناباد { که به فلکه پارک امروز می‌رسید} و وکیل آباد را که مخارج آن ۱۴هزار ریال برآورد شده است هم به عهده بگیرند، مشروط بر اینکه آقای نایب‌التولیه و کمسیون معتمدین در قسمت‌هایی که تعهد کرده‌اند، فوراً اقدام وان را خاتمه دهند، همچنین باید به ایشان اطمینان قطعی داده شود در قسمت راهی که خارج از ملک ایشان است و فعلا به خرج خود آن را می‌سازند در آتیـه از هر نوع تجاوز و تعرض مصون بماند.»

محمدولی اسدی که رونوشت این نامه را دریافت کرده بوده، خطاب به اداره مالیـه تذکرات صریحی را در خصوص آنچه پاکروان گفته داده و درباره بخش مربوط به حسین آقا ملک نوشته است: «...در خاتمه خواهشمند است از مقصود آقای حاج حسین ملک که در آخر قسمت خامس مراسله ایالت مندرج و مرقوم داشته‌اند(همچنین باید به ایشان اطمینان قلبی داده شود در قسمت راهی که خارج از ملک ایشان است و فعلا به خرج خود آن را می‌سازند در آتیـه از هر نوع تجاوز مصون باشد) این جانب را مستحضر فرمایید؛ زیرا که به نظر بنده اراضی ملک هرکس باشد، همین‌که به راه عمومی تفویض شد، از ملک مالک اول منتزع و ملک عمومی مصوب می‌شود... و اگر مقصود آقای ملک اراضی حواشی آن قسمت است، البته آن اراضی ملک اشخاص است که نمی‌توان برای اینکه ایشان در وسط آن اراضی به خرج خود راه می‌سازند اصول مالکیت آن اشخاص را متزلزل نمود.»

این نامه نیز نشان می‌دهد جاده وکیل آباد به همت حسین آقا ملک کشیده شده اما همان‌طور که اسدی در آخرین روزهای مسئولیتش تأکید می‌کند، مقرر بوده



شنبه
۳ آذر ۱۴۰۳
۱۱ شهریور ۱۳۹۹

۱۵



هنر معماری ایرانی در مسیر شهر تاریخی «تون»

کنه رباط پرشور



هادی دقیق| سه‌راهی بشرویه یکی از تقاطع‌های تاریخی خراسان است. این تقاطع از شمال شرق به فردوس، از غرب به بشرویه و از جنوب به دیهوک و کرمان ... می‌رسد؛ حتی برخلاف آنچه در این حوالی دیده می‌شود، یعنی ریگ روان فراوان و خشکی، جاذبه‌های شگفت‌انگیز آبی و طبیعی نیز اطراف این سه‌راه هست. متراکم‌ترین بخش آن هم رشته‌کوهی است که بین سه‌راهی بشرویه و طیس قرار دارد. دو جاده بشرویه و دیهوک، شمال و جنوب این ارتفاعات سخت‌گذر را دور می‌زنند و به طیس می‌رسند. این رشته‌کوه‌های عجیب که حاصل دوره‌های زمین‌شناسی گوناگون هستند، از طرفی، شالیزارهای ازمیغان را سیراب می‌کنند، از سویی، آب کال چنی و چندین دره دیگر را تأمین می‌کنند و از سمتی، پشت‌گرمی سدهای تاریخی منطقه از سد شاه عباسی تا سد کریت هستند. این جاذبه‌ها در کنار جذابیت کویر و ماسه‌هایش و مسیری کلیدی که جنوب ایران را به شمال شرق و خراسان می‌رسانده، قطعاً در طول تاریخ گزینه خوبی برای اتراق و ماندن کاروان‌ها بوده است. شاهدش هم در همین دوسه‌کیلومتری اطراف سه‌راه بشرویه است؛ همان کاروان‌سراهایی که حالا روزگار هرکندآشمان متفاوت است. به‌نظرمی‌رسد خوشبخت‌ترینشان هم کاروان‌سرای قاجاری «خوشاب» است که چندان دور نماند از اصل خویش و امروز یک اقامتگاه سنتی بین‌راهی زیباست. خوشاب در یک‌کیلومتری جنوب سه‌راهی بشرویه است، اما در دوسه‌کیلومتری شمال این سه‌راهی هم یک کاروان‌سرای دیگر هست به‌نام «رباط شور» که برخلاف خوشاب، خیلی خسته و متروکه است. رباط شور آذر ۱۳۲۵ با عنوان بنایی مربوط به دوره صفویه در فهرست آثار ملی ثبت شده است.

- صفوی تا قاجار

از شمال سه‌راه می‌شود یک کوه سیاه را دید؛ کوهی سنگی که تقریباً تنها عارضه بلند منطقه است. جاده‌ای هم درست از شمال سه‌راهی بشرویه به سمت کوه می‌رود که البته خاکی است. این جاده به دشت رباط شور و پناهگاه حیات وحش آن می‌رسد، اما پیش از رسیدن به این مکان‌های طبیعی، دو بنا در کنار آن قرار دارد؛ اولی آب‌انباری است که به همین نام و دیگری کاروان‌سراست. کوه سیاه مخروطی‌شکل «رباط» نام دارد و رودی فصلی که از آن سرچشمه می‌گیرد و از کنار آب‌انبار می‌گذرد «کال شور» نامیده می‌شود؛ پس تکلیف نام «رباط شور» هم این‌گونه مشخص می‌شود. رباط شور یک جاذبه دیگر هم دارد؛ در فصل‌های پربارش سال، برکه‌آبی کنار کاروان‌سرا ایجاد می‌شود که حاصل آب قنات است. روی هم‌رفته، دسترسی سخت و جاده ناهمواری که به بنا می‌رسد، تماشای آن را از نزدیک دشوار می‌کند.

کفایت بنا و خرابی‌های اندک آن می‌گوید این بنا پس از دوره صفوی بازسازی شده است و مهر تأیید آن را هم کتیبه‌ای مرمری می‌زند که در ورودی بنا نصب شده است. بنا به حجاری روی این کتیبه که به خط نستعلیق است، شخصی به‌نام حاجی حسن خان در سال ۱۱۰قمری بانی تعمیر بنایی می‌شود که فاضل‌خان در دوره صفویه ساخته بود.

- تاریخ در حال تخریب

بنای رباط شور چهار ایوانی و مصالح آن آجر، لاشه‌سنگ و ملاط گل و گچ است. به‌شکلی که بی‌آن سنگ و ملاط گچ و بقیه بنا آجری است. به‌غیر از وسط ضلع شمال شرقی که ورودی بناست، در میانه سه ضلع دیگران و همچنین در چهار گوشه بنا برج‌هایی تعبیه شده است. این برج‌ها تو خالی و به‌شکل اتاقکی مدور هستند. ورودی بنا رانیز ایوانی بلند با طاق جناغی شکل داده‌است. دوسوی این ایوان سکوهای برای استراحت و بارگذاشتن مسافران ایجاد شده است. از همین ورودی، هنر آجرکاری معماران بنا از جمله آجرکاری خفته‌راسته پدیداست. پس از ایوان، درگاه ورودی بناست که از طریق راهرویی ترقیبی دوازده‌متری که سه متر هم عرض آن است، به حیاط مرکزی می‌رسد. راهرو با طاقی منحنی پوشیده شده و در میانه آن فضایی چهارگوش ایجاد شده که در حکم هشتی بناست. این فضا دوطبقه است و طبقه بالای آن شاه‌نشین کاروان‌سراست که تزییناتی خاص دارد. در کل، معماران با گچ‌اندود کردن و تزیینات کاربردی، نمای هشتی را از حالت ساده خارج و آن را فضا سازی کرده‌اند. هشتی بادو درگاه به‌شیب‌ان‌های دوطرف ایوان می‌رسد. داخل این شبستان‌ها هم پنج‌گرفه سکودار و چند طاق نمای ایجاد شده‌است. ورودی دوبرج اطراف ایوان ورودی هم از داخل همین شبستان‌هاست. متأسفانه شبستان شمالی کامل تخریب و سقف و گکش یکی شده است و در همین قسمت، بیشترین تخریب بنا دیده می‌شود.

- «رباط شور» و آرزوی روزگار پرشورش

حیاط مرکزی رباط شور هجده در بیست متر است و دورتادورش ایوان‌ها و غرفه‌های کاروان‌سرا قرار دارند. در کل طاق همه ایوان‌ها و ایوانچه‌ها جناغی است. از چهار ایوان اصلی، دو ایوان شمالی و جنوبی سقفی بلندتر از بنا دارند و از کف حیاط هم بالاترند و دو ایوان ضلع‌های دیگر هم ارتفاع بنا هستند، اما از نظر اندازه نسبت به ایوانچه‌های اطرافشان بزرگ‌ترند. پشت هر ایوان و ایوانچه هم اتاق‌های اسکان و اسطبل قرار دارد و فقط در بخشی از دو گوشه شمالی و جنوبی حیاط است که اتاق‌هایی کوچک و تودرتو دیده می‌شود. در بدنه برج‌ها و دیوارهای جنوبی بنا تیرکشی‌هایی برای نوگریری تعبیه شده‌است. دورتادور پشت بام بنا هم دیواری به‌عنوان جان‌پناه ساخته‌اند که همه این‌ها کاروان‌سرا را به قلعه شبیه می‌کند. جای جای پشت بام هم گنبد‌هایی کم‌خیز دیده می‌شود که سقف اتاق‌های کاروان‌سرا را پوشانده‌اند.

با این تفصیل، رباط شور از نظر پلان و معماری و تزیینات آجرکاری می‌توان از کاروان‌سراهای شاخص دوره صفویه دانست که اگر مرمت دوره قاجاری آن نبود، معلوم نبود امروز چه سرنوشتی می‌داشت. رباط شور امروز از جاده اصلی دور افتاده است، اما کیفیت معماری آن می‌گوید روزگاری از کاروان‌سراهای پربرت و آمد و پرشور مسافرائی بوده‌است که به شهر تاریخی تون (فردوس امروزی) ات‌رדם می‌کردند. در نهایت، اگر دیر به‌داد رباط شور برسیم، ممکن است همین شوروشوق باقی‌مانده آجرکاری‌هایش را هم از دست بدهد و با شور و زار اطرافش هم سطح شود؛ هر چند مدتی است خبرهایی از استحکام بخشی و مرمت‌شدش به گوش می‌رسد.

حکایت پایان کار یک هتل با چاشنی خاطره بازی



منبع: عکس روزگار

معماری درهم‌اطراف حرم در آن روزگار باشد، نمادی از بالاتکلیفی معمارانی که می‌خواستند مدرن فکر کنند، اما می‌خواستند همان آنچه فکر می‌کنند و آنچه وجود داشته است، رابطه‌ای معقول بیابند و

نتیجه چنین فکری، وقتی با منفعت‌طلبی آمیخته باشد، می‌شود همین آش و شله‌قلماکاری « که هنوز هم در فضای حرم حرم غل غل می‌کند. از این‌ها که بگذریم، در این عکس با محتوای غم‌انگیز

فوتو
مشهد