

- کاروان‌سرای‌ملک‌التجار

کاروان سراهای مشهد در دوره قاجار دو کاربری باراندازی وزواری داشتندوبیشترآن‌ها درخیابان علیا و سقلی و سرشور بودند. درواقع به خاطر محدودیت تردد از بست، کاروان سراهای بیشتر در مسیر دروازه‌های شهر بودند.

این نکته دارای اهمیت است که از آغاز قرن چهاردهم و تغییرات شهر، دو تحول در کاروان سراهای مشهد به وجود آمد؛ از یک سو با ایجاد فلک‌ه حضرتی در سال ۱۳۰۸خورشیدی و توسعه معابر، بسیاری از کاروان سراهای قدیمی شهر تخریب شدند. از سوی دیگر افزایش امنیت نسبی در خارج شهر باعث شد کاروان سراهای متعددی در خارج دروازه‌های شهر ساخته شود که کاروان سراهای حاج کاظم کوزه کنانی، حاج غلامرضا سبزواری و نصیرزاده از همین جمله هستند. تحول دیگر کاروان سراها در این دوره، تغییر در کاربری آن‌ها بود که اکثرا تبدیل به گاراژ شدند؛ به همین ترتیب اولین گاراژهای مشهد در حاشیه خیابان‌های علیا، سقلی و دور فلکه حضرتی شکل گرفت که به مرور کاربری شان تغییر کرد.

سرای ملک، که به نام «کاروان سرای ملک» نیز شناخته می‌شد، یکی از کاروان سراهای اواخردوره قاجاربودکه درحدفاصل چهارراه شهیدابه سمت حرم قرار داشت و از سوی حاجی محمدکاظم ملک‌التجارتهران و توسط پیشکاروی، تقی خان معاون الایله در خیابان اولیای شهرمشهد در سال ۱۳۱۹قمری (۱۲۸۰خورشیدی) بناگردید. پس ازحاج محمدکاظم، فرزندش حاج حسین ملک، اداره آن را بر عهده گرفت و تا اواخر دهه ۱۳۴۰، درآمد آن مستقیما در اختیار او قرار داشت و بعد از آن در اختیار وراثش قرار گرفت.

برخلاف کاروان سراهای برون‌شهری، کاروان سرای ملک به‌طور کامل در دل شهر فعال بود و با بازار، گذر و شبکه تجاری ارتباط مستقیم داشت و محل تلاقی زندگی روزمره، تجارت، حمل‌ونقل و اقامت بود. این کاروان سرا که به خاطر نزدیکی به حرم موقعیت مهمی داشت، در زمین‌های باقی‌مانده باغ‌بزرگ سالار ساخته وطبق گزارش‌ریاضی هروی برای ساخت آن مخارج زیادی هزینه شد.

- بانی این سرا کیست؟

حاجی کاظم ملک‌التجار پسر آقا محمد مهدی ملک‌التجار تبریزی متولد حدود ۱۲۶۶قمری و ساکن تهران بود. او که سال ۱۲۸۷قمری پس از درگذشت پدر خود ملقب به ملک‌التجار شد، برخلاف پدر و چچه چندان خوبی نداشت، اما به واسطه ارتباط با میرزا علی اصغرخان اتابک مرجعیتی پیدا کرده از این راه بر ثروت و ارضیه پدري افزود.

معروف است که مکتب او به حدی بود که می‌توانست به شاهزادگان و حاکمان وقت مبالغ کلانی قرض دهد از جمله او در یک نوبت هشتاد هزار تومان به شاهزاده مؤیدالدوله پسر شاهزاده حسام‌السلطنه قرض داد تا برای دریافت فرمان حکومت خراسان به ناصرالدین شاه تقدیم کند. همچنین ملک‌التجار در بخش‌های مختلف اقتصادی فعالیت داشت که از آن جمله می‌توان به شرکت عمومی ویژه فعالیت‌های مالی و بانکی و شرکت تجارتی فارس در شیراز (که در نشر اسکناس فعالیت داشت) و همچنین به تأسیس راه بین آستارا و اردبیل اشاره کرد. او همچنین از مخالفان بانک شاهی و از دوستان و دلانان سفارت روس محسوب می‌شد تا جایی که روس‌ها بعد از مشروطیت هم دست از حمایت او برنداشتند.

کلنل کاساکوفسکی در کتاب خود، گزارش مورخ ۲۶اوت ۱۸۹۷ میلادی، «و باراودی»، یکی از مدیران بانک استقراضی روس در تهران را به هیئت مدیره بانک استقراضی ایران منعکس کرده‌ومی‌نویسد: «اتحادیه‌ای به نام شعبه سنديکايي از صرافان و بانکداران متنفذ مانند برادران طومانیانس، حاج لطفعلی، اتحادیه، باقر صراف و ملک‌التجار تشکیل و به وسیله این سنديکاو همچنین عمال بی‌شمار آن‌ها، مبالغ زیادی اسکناس برای تبدیل به پول نقره به بانک شاهی ارائه شد. در این پورش شدید به بانک شاهی، شدیدترین فعالیت و جد و جهد از طرف ملک‌التجار بروز داده شد. به نحوی که دولت حکم توقیف او را داده و وی که به موقع مسیوق شده بود مدتی خود را مخفی کرد.»

کاساکوفسکی درباره ملک‌التجار می‌گوید: «حاج ملک‌التجار… سردسته تجار تمام تهران و سراسر آذربایجان می‌باشند و خود آذربایجانی است.» او برای ساختن راه شوسه از آستارا به اردبیل و در موقع بهره‌برداری از راه مزبور به شرکا چیزی نداد و عموم خلق را از شرکت عمومی مأیوس کرد. در نتیجه شرکا علیه او اقدام کردند، اما هر چه تلاش

درباره کاروان‌سرای «ملک‌التجار»؛ بخش مهمی از حافظه تاریخی مشهد

که از دوره پهلوی اول بنای تخریبش گذاشته شد و در نهایت هم باقی‌نماند

مرثیه‌ای برای سرای مرده



نمایی از داخل سرای ملک

ملیحه کרוخی«کاروان سرا» که از ترکیب «کاروان» به معنای افرادی که گروهی سفر می‌کنند و «سرا» به معنای خانه یا مکان استراحت تشکیل شده، در فرهنگ ایرانی به محل استراحت و تأمین غذای کاروان‌هایی گفته می‌شود که ساعت‌ها در حال پیاده‌روی بودند. علاوه بر این افراد می‌توانستند اسب‌هایشان را در اسطبل کاروان سرا جا بدهند و خودشان به راحتی استراحت کنند. بیشتر کاروان سراهای ایران در میانه راه شهرها ساخته شده‌اند، اما در برخی شهرهای بزرگ نیز می‌توان کاروان سراهای درون شهری را نیز مشاهده کرد. عمده این کاروان سراها علاوه بر اسکان مسافران، بارانداز و محل عرضه کالای کاروانیان بوده‌اند و بیشتر مبادلات کالاهای بازرگانی در این محل صورت می‌گرفته است. موقعیت آن‌ها نیز در بازار و پشت راسته اصلی و گاهی در کنار راسته فرعی آن یا خارج از بازار بوده است. کاروان سرا یا سرای ملک در شهر مشهد از جمله همین کاروان سراهای درون شهری است که پس از عهد ناصری، در دوره مظفرالدین شاه قاجار ساخته شده و تا اواخر دوره پهلوی نیز پابرجا بوده است. در گزارش پیش‌رو نگاهی داشته‌ایم به این کاروان سرای قدیمی که در سال‌های ابتدایی دهه ۵۰هـ. قمرن ۱۴ خورشیدی تخریب کرده‌اند.

کردند چیزی به دست نیاوردند. بنابراین او که تحت فشار بود راه را توسط سپرش حاج محسن آقا به یک تبعه روسی به نام ورتمان اجاره داد و او متولی راه شد. در کار بانک ملی نیز، حاج کاظم ملک‌التجار سرمایه بانک را حیف و میل نمود و هنگامی که او برای این منظور تعقیب کردند به سفارت روس پناهنده و در سفارت جای مناسبی به او داده شد. چند تن از مأموران وزارت عدلیه که سرپرستی آن با فرمانفرما بود، (گویا خرده حساب‌های دیرینه‌ای با ملک‌التجار داشتند) سحرگاه روز ۱۳ تیر ماه ۱۲۸۶ خورشیدی برای بازداشت او اعزام شدند و او با صراحت‌لجه‌ای که داشت خود را بی‌گناه خواند و مطمئن بود که می‌تواند از خود دفاع کند. سفارت روس نیز حمایت از وی را تا به جایی رساند که فرمانفرما، رئیس عدلیه وقت، بالیاس تمام‌رسمی به سفارت روس احضار شد و او در مقابل تمثال تزار روس معذرت خواهی نمود. ملک‌التجار سرانجام در ربیع‌الثانی ۱۳۰۵ خورشیدی درگذشت. او را در مشهد در حرم امام رضا^ع در دارالحفاظ به خاک سپردند.

- بخشی مهم از حافظه تاریخی بالاخیابان

علاوه بر کاربری‌های متنوع موجود در سرا، جبهه غربی بنا که تنها یک طبقه داشت، به کارگاه‌های سماورسازی اختصاص یافته بود که نشان می‌دهد سرانتهامحل اقامت یا انبار کالانبود، بلکه بخشی از تولید شهری نیز در آن جریان داشت. در پیرامون بنا و در امتداد بالاخیابان، دکان‌هایی قرار داشت که در آغاز بیشتر به فروش مواد غذایی و علافی می‌پرداختند و در سال‌های بعد، با تغییر نیازهای شهر، مشاغلی مانند فروش تریکو و کفش نیز به آن‌ها افزوده شد. به همین نسبت فضای داخلی سرای ملک در دهه ۵۰ خورشیدی، بیشتر شامل انبارها و زمین‌های باز بود.

دکتر معتمدی، شهردار وقت مشهد در ۲۵ شهریور ۱۳۵۰ خورشیدی درصدد برآمد نهاد عمومی تأسیس کند، بنابراین به سراغ کاروان سرافرق که وضعیت نامناسبی داشت و تقریباً ویران شده بود،

مسافران فراهم کرده بودند. طبقه بالانیز باردیف حجره‌ها و درهای چوبی ساده چند لت شکلی خاص داشت. حجره‌های این طبقه احتمالاً محل اقامت بازرگانان یا انبار کالاهای سبک‌تر بوده‌اند. بالای حجره‌ها به صورت قوس جناغی بوده و احتمالاً علاوه بر آجرچینی دارای تزیینات آجر مهری و برشی هم بوده است.

ستون‌ها در قسمت پایین و بالا با آجرهای برشی تزیین شده بود. طبقه بالانسبت به طبقه پایین عرض کمتری داشت و با این عقب‌نشینی یک بالکن سراسری ایجاد کرده بود که با نرده‌های چلنگری قاجاری امنیت حرکت در آن تأمین می‌شد.

سازه اصلی با آجر و مصالح سنتی ساخته شده بود. مصالح غالب بنا شامل آجر به عنوان عنصر اصلی سازه و نما، ملات گچ و آهک و تیرهای چوبی در سقف رواق‌ها بوده است. این ترکیب، هم اقتصادی و هم متناسب با اقلیم بوده‌وامکان تعمیر و بازسازی مداوم را فراهم می‌کرده است. هم‌زمان با نوسازی نمای بالاخیابان، نمای مغازه‌های بیرونی کاروان سرا نیز در سال ۱۳۱۰ خورشیدی تغییر کرد و تزیینات زیبای کاشی‌کاری معقلی به آن افزوده شد تا بنا با سیمای جدیدی شهر هم‌خوان شود، بدون آنکه هویت تاریخی خود را از دست بدهد. این بدنه شامل قاب‌های مجزا بود که به ستون‌های آجری متصل شده و عمدتاً کاشی‌کاری معقلی داشتند و در تعداد کمتر معرق با رنگ‌های زرد، فیروزه‌ای، مشکی و سفید به کار رفته بود. در میان هر قاب نیز یک پنجره ساده قرار داشت با یک قاب آجر برشی و کاشی و یک سنتوری بالای آن تزیین شده بود. اما آنچه بیشتر در تصاویر باقی‌مانده است، سردر باشکوه و زیبای کاروان سرای ملک در حاشیه بالاخیابان بود که تا دهه هشتاد همچنان استوار ایستاده بود.

سردر دارای ترکیبی عمودی و متقارن است که با یک دهانه مرکزی بزرگ تعریف می‌شده است به همین نسبت، دهانه ورودی این سرانیز با قوس نیم دایره متمایل به جناغی شکل گرفته یو. بخشی از قاب نما در اطراف قوس و نوار بالای سردر با گره چینی کاشی و آجر نقش بسته و بخش عمده بنا آجرکاری بود. الگوی به‌کارگرفته شده، نمونه‌ای از گره چینی هندسی بود که در اصل ریشه در هنر چوب (درها، ارسی‌ها و سقفاها) دارد. اما در این‌نما به‌صورت بازآفرینی آجری اجرا شده بود. این انتقال از چوب به آجر، یکی از ویژگی‌های مهم معماری اواخر قاجار و اوایل پهلوی است؛ دوره‌ای که تزیینات سنتی حفظ می‌شوند، اما با مصالح بادوام‌تر و شهری‌تر.

آجرکاری ویژه بنا نیز از نوع آجرکاری برجسته هندسی با معقلی حجمی بود. چیدمان آجرها به شکل پله‌ای و شکسته که برای ایجاد سایه‌روشن قوی برای خوانایی نما از فاصله دور ایجاد شده بود. این خوانایی به شدت در شناسایی کاروان سراها اهمیت داشت. این آجرکاری که در نمای تعداد محدودی از سردرهای قاجاری مشهد نیز هست حتی برای زمان حاضر هم بسیار مدرن و خلاقانه است. علاوه بر این در برابر فرسایش، مقاوم تر و کم هزینه‌تر از کاشی‌کاری کامل است و بسیار با اقلیم سرد و خشک مشهد سازگاری دارد. همچنین استفاده حداقلی اما هوشمندانه از کاشی فیروزه‌ای، خطوط عمودی برای هدایت چشم به سمت ورودی و نیز نقش گره هندسی مرکزی نشانه‌ناکید بر هویت ایرانی-اسلامی بنا است. این دقیقاً زبان معماری قاجار متأخر خراسان است.

در دو طرف سردر ورودی نیز مغازه‌هایی قرار داشت که در دو طبقه ساخته شده بود. در بخش بالایی قاب بزرگ پنجره‌ها با یک سنتوری که داخل آن کاشی‌کاری معقلی داشت تزیین شده بود. بدنه جداره نیز یا با آجرکاری ساده با تکنیک خفته راسته یا با آجرکاری معقلی با رنگ‌های زرد،

فیروزه‌ای و مشکی تزیین شده‌بود. این‌نما احتمالاً با یکپارچه‌سازی نمای بالاخیابان و پایین خیابان در ابتدای قرن چهاردهم و در هماهنگی کامل با بقیه نماهای خیابان ساخته شده بود. تزیینات این‌نما به تکنیک واچینی قبل از تخریب کامل به مکان دیگری منتقل داده شد. واچینی که یونسکو برای آن قوانینی تعریف کرده است، نخستین بار اوایل دهه ۵۰ خ ۱۳۷۰ در ایران به همت استاد مرحوم باقرزاده شیرازی انجام شد. بعد از آن و در دومین نمونه، هومن و پویا مرصعی در سال ۱۳۷۹ واچینی کاروان سرای ملک در خیابان آیتا… شیرازی ۲ را در مشهد شروع کردند. آن‌ها

در سال ۱۳۷۹ با همین روش تعدادی از آجرهای سردر کاروان سرای ملک را واچینی کرده و سال‌ها بعد از خرابی‌اش در قاب‌های روی نمای خانه‌زائر در پایین خیابان دوباره چینی کردند.

شهر

شنبه
۹ اسفند ۱۳۶۶
۱۰ رمضان ۱۳۶۷
شماره ۱۵

۱۵



تاریخ و هویت

تاریخ
نگار

پل سوم تقاطع غیرهم‌سطح «شهید فهمیده» افتتاح می‌شود

روایت تقاطع غیر هم سطح شدن یک میدان



شیرین سیدی- زهرا تنها | پروژه ساخت کمربندی صدمتری مشهد از سال ۱۳۶۳ خورشیدی آغاز شد. در دهه ۷۰ همچنان‌که این بزرگراه در دست‌احداث بود، ضرورت ساخت تقاطع‌های غیرهم‌سطح برای تردد روان خودروها نیز آشکارتر می‌شد. به‌همین دلیل تقاطع‌های فجر، غدیر، شهید عباس‌پور و… یک به یک، به نقشه شهر افزوده شدند. البته ابرپروژه ساخت تقاطع غیرهم‌سطح که تقاطع شهید فهمیده را هم در بر می‌گرفت تا دهه ۸۰ نیز ادامه پیدا کرد. مطالعات ساخت زیرگذر در تقاطع این کمربندی با بولوار توس هم‌زمان با دو اجرائی آن نیمه دوم همان سال فراهم شد. در ادامه براساس سامانه جامع مرکز اسناد تاریخ و توسعه شهری شهرداری مشهد مروری خواهیم داشت بر این کلان پروژه شهری. ناگفته نماند مجموع این پروژه‌ها «بزرگراه قائم ^ع» نام داشت و شامل ساخت تقاطع غیرهم‌سطح شهید فهمیده در تقاطع بزرگراه کمربندی و بولوار توس، تقاطع غیرهم‌سطح خیام در تقاطع این بولوار با کمربندی و اجرائی ۶ کیلومتر همین بزرگراه از میدان امام حسین ^ع تا تقاطع شهید حسین فهمیده بود.

- روند ۳ساله پروژه

برای این پروژه، ۳۲۵ میلیارد ریال اعتبار از محل درآمد‌های شهرداری ظرف ۳۶ ماه (از زمان آغاز پروژه تا آذر ۱۳۸۷) صرف شد. پس از رفع معارضاتی مانند ۳ کیلومتر لوله گاز، عملیات عمرانی وارد فاز ایجاد پل‌های اصلی و شش رمپ ورودی و خروجی به سمت پل‌ها، میدان‌ها و چهار مسیر راست‌گرد (در قسمت‌های پایین هر پل) شد. در حاشیه این پروژه ۱۷هکتار فضای سبز و ۱۰ ایل عابر پیاده نیز اجرا شدند که در ادامه درباره پل شاخص آن بیشتر خواهیم گفت.

درباره مشخصات فنی بخش زیرگذر، تقاطع غیرهم‌سطح فهمیده باید گفت دو پلی که بر زیرگذر کمربندی در سمت شرقی و غربی میدان شهید فهمیده اجرا شده هر یک حدود ۴۵ متر طول دارند. عرض پل‌ها حدود ۲۱/۹ متر شامل ۱۸ متر باند سواره‌رو و ۲/۱ متر پیاده‌رو در باند کندرو و یک متر کانال دفع آب‌های سطحی و حدود ۲ متر هم قریزهای طرفین پل هستند. در این تقاطع غیرهم سطح، ۸۰ عدد شمع، ۸۰ ستون و ۴۴ تیر پیش ساخته نیز به کار گرفته شد.

یکی از پل‌های عابر پیاده این تقاطع غیرهم‌سطح جزو اولین‌های عمرانی مشهد بود. پل عابریپاده میدان «شهید فهمیده» نخستین پل قوسی معلق مشهد نام گرفت. این معبر عابر پیاده ۸۵ متر طول، ۳۰ متر عرض و ۱۰۰ تن وزن داشت که در قطعات ۱۲متری ساخته شده و توسط پیچ و مهره به هم متصل شدند. این پل که در مدت یک ماه ساخته شد، توسط چهار دهانه زیرگذر، عابران پیاده اطراف میدان شهید فهمیده را از وسط صدمتری عبور می‌داد.



- افتتاح با حضور مهمانان ویژه

پروژه بزرگراه قائم ^ع تا روز دوم آذرماه ۱۳۸۷ خورشیدی چنان قوام یافته بود که شرایط تردد بیش از ۶هزار خودرو در ساعت را فراهم می‌کرد. بزرگراه طوری طراحی شده بود که امکان اجرای قطار شهری در میان دو باند اصلی در آینده وجود داشت. بنابراین مراسم افتتاح آن با حضور آیت‌ا… هاشمی شاهرودی (رئیس وقت قوه قضائیه) و البته خانواده شهید فهمیده شامل پدر، مادر و خواهر این شهید در نمازخانه مجتمع تجاری الماس شرق برگزار شد.

سید محمد پژمان، که در آن زمان یک سال بود سکان شهرداری مشهد را در دست داشت، در این مراسم با توجه به حضور رئیس قوه قضائیه درباره مشکل صدور سند در مناطق حاشیه شهر مشهد و سامان دهی زمین‌های این حدود توضیحاتی داد. سید علی میرنجاتی، مدیر وقت روابط عمومی و بین‌الملل شهرداری مشهد هم از اقدامات انجام شده در پروژه گفت. از جمله ساخت دیوارهای بتنی حائل در طول مسیر و اجرائی بیش از ۴ هزار متر کانال جمع‌آوری آب‌های سطحی.

- از افتتاح زیرگذر تا ساخت پل سوم

پس از افتتاح این پروژه جز تغییر نام بزرگراه قائم ^عا به «شهید چراغچی» و چند حادثه برخورد کامیون‌های حمل بار با پل عابر پیاده این میدان، تنها گزارش‌های ترافیک سنگین آن بود که این پروژه را به تتر خیرها می‌آورد. سرانجام تصمیم ساخت پل‌های سطح سوم برای آن در دوره ششم مدیریت شهری نهایی شد. این پروژه هم‌زمان با آغاز حفاری مسیر غربی خط ۲ مترو در ۱۶ بهمن‌ماه ۱۴۰۲ آغاز شد. مقرر شد دو چپگرد از جنوب به غرب و شمال به شرق هر کدام به طول ۴۳۰ متر و عرض سگمت ۹٫۵ متر احداث شود. کل مسیر تبادل شمال به شرق ۱۱۰۰ متر و کل مسیر تبادل دسترسی جنوب به غرب ۷۸۰ متر تعریف شده بود. همچنین یک مسیر تبادل دسترسی شرق به شرق به طول ۱۶۰ متر در نظر گرفته شده بود. ۲۹ اردیبهشت‌ماه امسال (۱۴۰۴) زیرپروژه دوربرگردان شرق به شرق بهره‌برداری شد و حالا پل چپگرد شمال به شرق یعنی از سمت میدان معراج به سمت میدان خیام آماده بهره‌برداری شده است تا تقاطع شهید حسین فهمیده نیز به جمع تقاطع‌های سه سطحی مشهد بیوندد.



منابع:
مقاله، حاج محمدکاظم ملک‌التجار،
ارک تارنامی پژوهشکده تاریخ معاصر ایران نوشته فریده شریفی
کتاب تاریخ اقتصادی مشهد
پدیا ویرنگان علی نجف‌زاده و جلیل قصابی‌زنگوه