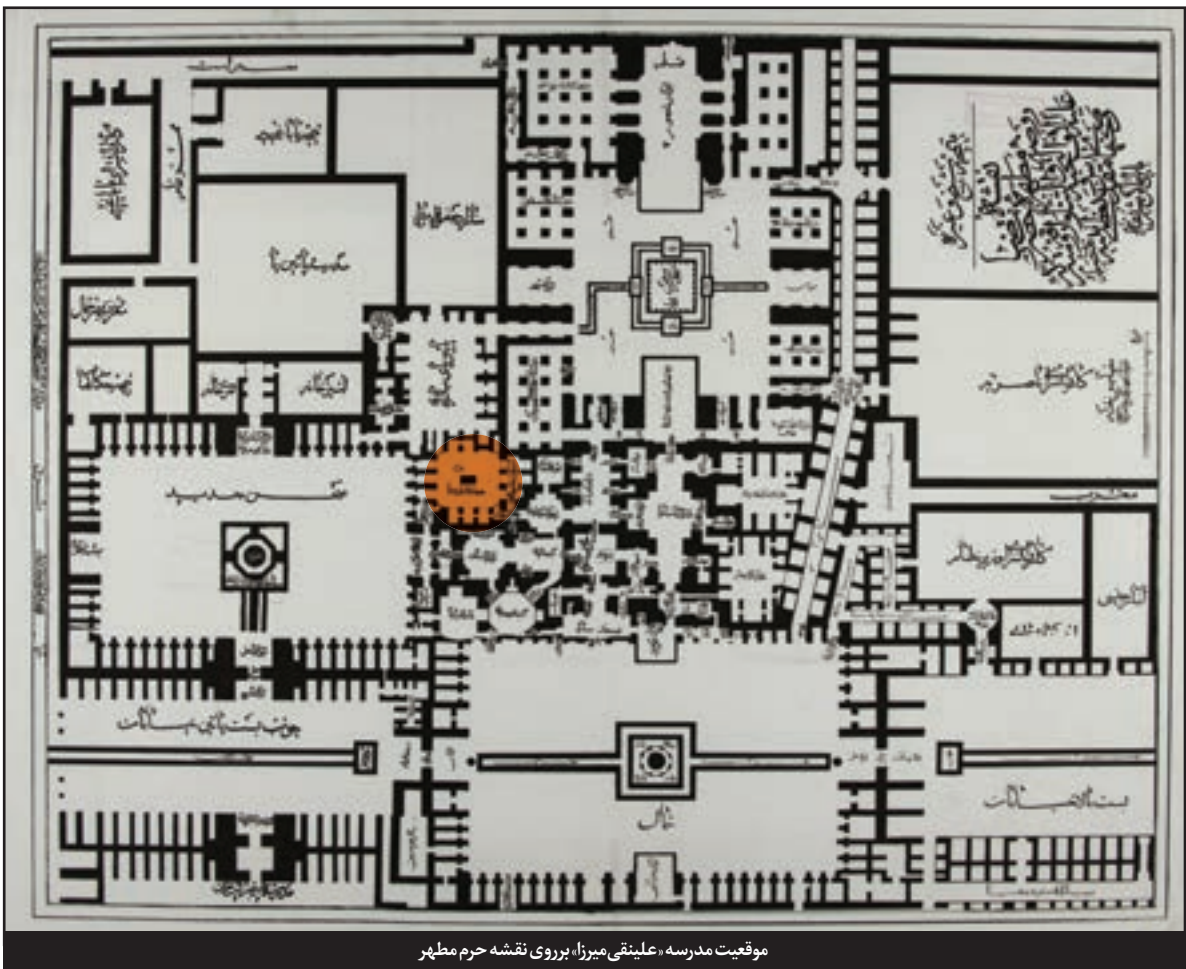


نگاهی به پیشینه رواق «دارالذکر» حرم رضوی که روزگاری مدرسه «علینقی میرزا» بوده است

یادگار «رکن الدوله» در حرم مطهر رضوی

مرضیه ترابی| رواق «دارالذکر» حرم مطهر رضوی در دهه ۱۳۴۰ خورشیدی ساخته شد؛ رواقی با ۱۸۰ مترمربع مساحت که در جنوب شرقی روضه منوره قرار دارد و به دلیل تزیینات بسیار جذاب و «طاسه بندی» سقف رواق می توان آن را نمونه ای منحصر به فرد دانست که صاحب یکی از پیرکارترین نمونه های کاشی کاری در کل حرم رضوی است. بااین حال شاید خیلی ها ندانند که این رواق و رواق مجاور آن، یعنی رواق «دارالعزه» که با ۷۵ مترمربع کوچک ترین رواق حرم مطهر هم هست، روزگاری مدرسه علمیه ای بوده که به مدرسه «علینقی میرزا» شهرت داشته است؛ مدرسه ای که فعال نشده، متروکه شد و نهایتاً آن را به انبار و آسایشگاه خادمان حرم تبدیل کردند و دست آخر هم دورواق در فضای زمین آن طراحی و ساخته شد. قصه مدرسه علینقی میرزا و اینکه چرا نتوانست فعال باشد و مانند دیگر مدارس مشهور اطراف حرم، از قبیل پریزاد، دودر، ملاتاجی، بالاسرو... برای خودش نامی در تاریخ حرم دست و پا کند، موضوع نوشتار پیش روی شماست؛ نوشتاری که قرار است با مرور آن، پرده از ناگفته هایی چند صدساله برداشته شود.



موقعیت مدرسه، علینقی میرزا، بر روی نقشه حرم مطهر

«علینقی میرزا» کیست؟

پدرش، عموماً حکومت قزوین را برعهده اش گذاشته بودند و همان جا حکومت می کرد. مهدی بامداد در جلد دوم کتاب «شرح حال رجال ایران»، علینقی میرزا را فردی سست عنصر و ترسو توصیف می کند. او در هنگامه جنگ ایران و روس، به عنوان یکی از فرماندهان قشون ایران راهی آذربایجان شد تا زیر نظر برادر بزرگ ترش، عباس میرزا، خدمت کند. علینقی میرزا را به حفاظت و پاسداری از تبریز گماشتند، اما او در دوره دوم جنگ و زمانی که ارتش روسیه به نزدیکی تبریز رسید، شهر را رها کرد و گریخت و اسباب تضعیف روحیه شدید سپاهیان ایران را فراهم کرد. رکن الدوله بعدها و پس از مرگ فتحعلی شاه کوشید یکی از برادرانش به نام علی خان ظل السلطان را به سلطنت برساند اما به دلیل تیزهوشی قائم مقام قراقرانی راه به جایی نبرد و ناچار به روسیه و سپس عثمانی گریخت و در نهایت، خاصی انجام نمی داد.

ماجرای احداث مدرسه علمیه

به بزرگی از خودش در حرم رضوی باقی بگذارد. به این ترتیب، در فضایی بالغ بر ۲۲۸ مترمربع، طرح مدرسه جدید ریخته شد و کار احداث آن با سرعت به انجام رسید. یک اشکال عمده اما در احداث مدرسه مذکور وجود داشت؛ زمین مکان در نظر گرفته شده موقوفه بود و شرعاً امکان احداث مدرسه روی آن وجود نداشت. آیا رکن الدوله از این مسئله

تغییر کاربری شدند. البته این تغییر کاربری با احتیاط فراوان و رعایت حقوق وقف بود. احتشام کاویانیان در کتاب «شمس الشמוש» این زمین ها را موقوفه شاه عباس یکم بر آستان قدس رضوی می داند اما دلیل یا سندی درباره آن نمی آورد. باوجوداین، علینقی میرزا مُصر بود مدرسه خود را در فضایی میان صحن و روضه منوره بنا کند تا به اصطلاح، یادگاری مهم

برگرددیم به ماجرای ساخت مدرسه علمیه. علینقی میرزا در دوران حکومت خراسان و متولیگری آستان قدس رضوی تصمیم به ایجاد مدرسه ای در کنار حرم مطهر گرفت. این فکر، احتمالاً بعد از تصمیم فتحعلی شاه برای احداث صحن نو به ذهن علینقی میرزا خطور کرد. در آن زمان، زمین های ضلع شرقی روضه منوره که به صحن جدید متصل بودند، عموماً دچار

حدود مدرسه «علینقی میرزا»

مدرسه علینقی میرزا از شمال به دارالسعاده، از جنوب به پایین پای مبارک و مسجد گوهرشاد، از شرق به صحن نو و مقبره شیخ بهایی و از غرب به راهرو کشیک خانه و دارالحفاظ منتهی می شد. احتشام کاویانیان در «شمس الشמוש» فضای مدرسه را این گونه توصیف کرده است؛ «در طرف غربی آن سالی ششبه به مَدَرَس تدریس و در هر یک از جنوب و شمال فضای مدرسه سه اتاق دواشکوبه (دو طبقه) بنا گردید. در طرف شرقی از سه حجره صحن نو درهایی به حیاط مدرسه که طول آن شانزده متر و سی سانت و عرض آن چهارده متر و در مجموع ۲۲۸ متر [مربع] بود باز نمودند. حجرات تحتانی سمت شرقی و جنوبی و شمالی مقابر اشخاص شده....» با وجود ساخت مدرسه، ایراد شرعی مربوط به موقوفه بودن آن رفع نشد و به همین دلیل، بعد از رفتن علینقی میرزا، به ویژه بعد از اقدام وی برای قبضه سلطنت و ناکامی و سپس فرارش به عثمانی، عملاً تلاشی که در مدرسه تحصیل می کردند به دیگر مدارس رفتند و این مدرسه

علمیه، متروکه شد.

روان شاد استاد عزیز!... عطاردی در جلد دوم «فرهنگ خراسان» روایتی درباره زمین مدرسه آورده که با دیگر روایت ها اندکی متفاوت است. او می نویسد؛ «زمین این مدرسه که در جوار رواق دارالسلام [امروزی] قرار داشته متعلق به مسجد گوهرشاد بوده است. هنگامی که علینقی میرزا تصمیم می گیرد در این زمین مدرسه ای بسازد، متولی مسجد گوهرشاد به عنوان اینکه این محل به مسجد گوهرشاد تعلق دارد، او را از این کار باز می دارد. علینقی میرزا با حکم خراسان بوده است. از قدرت خود استفاده می کند و در آن زمین مدرسه ای می سازد و به اعتراض متولی مسجد گوهرشاد هم اعتنایی نمی کند. بعد از رفتن علینقی میرزا مدرسه از رونق می افتد و طلاب از آنجا پراکنده می شوند، البته مرحوم عطاردی برای سخن خود مدرک یا سندی ارائه نمی کند و احتمالاً این گزارش برگرفته از روایت های تاریخ شفاهی است.

تبدیل مدرسه به رواق

می دهد کاربری مدرسه از اساس تغییر یافته. اما نامش در جغرافیای حرم رضوی همچنان باقی بوده است. ناصرالدین شاه قاجار در سفرنامه خراسان به مسئله تبدیل شدن حجره های مدرسه علینقی میرزا به دفترهای امور اداری آستان قدس اشاره می کند. بخشی از فضای مدرسه نیز به انبار فرش تبدیل شد و تا مدت ها در این وضعیت باقی ماند. به تدریج قسمت هایی از فضای مدرسه تخریب

شد و حتی از آن به عنوان برف انداز مسجد گوهرشاد و رواق های اطراف استفاده کردند. مرحوم عطاردی می نویسد؛ «درست به خاطر دارم که برف های پشت بام رواق ها را به آنجا می ریختند و بعد خادمان و کارگران آن برف ها را به بیرون از ابنیه متبرکه منتقل می کردند.» احتشام کاویانیان گزارش داده است که بعد از سرکوب قیام مسجد گوهرشاد، تعدادی از مأموران شهربانی در بخشی از مدرسه



نکته پایانی

نکته جالب توجهی که باید درباره رواق دارالذکر و پیش از آن، مدرسه علینقی میرزا، بدانیم این است که در کاوش های هنگام بازسازی رواق، در دهه های اخیر، تعدادی سنگ قبر مربوط به دوره صفویه و ماقبل آن به دست آمد که نشان می دهد این مکان احتمالاً کاربری مقبره ای نیز داشته است که البته باتوجه به فضای اطراف و پیشینه چنین کاربری ای در قسمت شرقی روضه منوره (پایین پای مبارک) دور از انتظار نیست. می دانیم که مقبره شیخ بهایی نیز در خانه و محل تدریس وی، در جوار زمین مدرسه علینقی میرزا قرار داشته است.



تاریخ نگار

مروری بر آسفالت ریزی معابر شهر که بین سال های ۱۳۱۵ تا ۱۳۱۷ انجام شده است

«ارگ»، نخستین خیابان آسفالتنه مشهد



حسین بیات| ۱۸ تیر، به عنوان روز صنعت قیر و آسفالت نام گذاری شده است و همین بهانه ای است تا نگاهی داشته باشیم به آسفالت شدن خیابان های مشهد که در حدود نود سال پیش برای نخستین بار اتفاق افتاد. اصل موضوع قیر و آسفالت در ایران از سال های ابتدایی دهه ۱۳۱۰ شروع شده، کمابینه وزارت دارایی وقت در توضیح «خلاصه پرونده قیر دهلران» نوشته است؛ «در تاریخ ۴ بهمن ۱۳۱۲ مشروحه از طرف کریم نام باشی به دفتر وزارت می رسد مبنی به اینکه برای اجاره معدن قیر دهلران پیشنهادی به دارایی کرمانشاهان داده و دارایی محل به وی اطلاع داده که کان نام برده در حوزه امتیازی شرکت سهامی نفت [ایران و انگلیس] واقع نمی توان به اشخاص واگذار نمود. نام برده موضوع را دنبال نموده، تقاضا می کند که چون شرکت فعلاً از معدن نام برده استفاده نمی کند، در صورت امکان به وی واگذار شود.» یک سال بعد و در تاریخ ۱۲ تیر ۱۳۱۳ نامه ای از شهرداری تهران به وزارت دارایی رسیده است مبنی به اینکه «آسفالت خیابان های تهران به طور کنترات به کمپانی ایتالیایی و برادران شاهرخ واگذار شده. برای پیشرفت کار آن ها تقاضا می کنند در خرم آباد و دهلران که محل آسفالت است با مأمورین و نمایندگان شهرداری مساعدت نمایند.»

گویا در این دوره، بیشتر آسفالت مورد استفاده در راه های ایران، از روسیه وارد می شده است. مؤید این نکته، نامه محرمانه تاریخ ۷ تیر ۱۳۱۴ شهرداری تهران برای تأمین حدود ۵ هزار تن آسفالت از طریق شرکت نفت ایران و انگلیس است مبنی بر اینکه «موضوع آسفالت خیابان طرف توجه واقع و قیرهایی که تا آن موقع به وسایل عادی استخراج شده رضایت بخش نبوده و آسفالت وارده از کشور بیگانه (شوروی) هم خیلی گران تمام می شود (۱۱۰۰ ریال) و بدین جهت تقاضا می کنند در این خصوص با شرکت نفت [ایران و انگلیس] وارد مذاکره شده، وسیله آن شرکت نیازمندی شهرداری تأمین» شود.

نظریات «مسئو فریش» برای آسفالت مشهد

به گواه روزنامه «آزادی» مشهد، مورخ ۲۸ بهمن ۱۳۱۳ خورشیدی، نخستین اقدام ها برای آسفالت خیابان های مشهد توسط «دکتر ابوالقاسم شیخ احیاء الدوله» صورت گرفته که در آن دوران، ریاست بر بلدیة مشهد را بر عهده داشته است. این روزنامه «تشکیل شورای فنی با حضور مهندسین شهری برای تهیه پروژه ساختمانی شهر و ساخت خیابان ها با آسفالت یا سنگ های حجاری شده» را یکی از اقدامات دوماهه دکتر شیخ احیاء الدوله ذکر کرده است.

پس از این بوده که به درخواست اداره بلدیة مشهد، فردی به نام «مسئوکارل فریش» که سر مهندس وزارت داخله بوده، مأمور شده است مطالعه و نقشه برداری از مسیر شهر مشهد را برای آسفالت ریزی خیابان ها آغاز کند. روزنامه «آزادی» اسفند همین سال درباره فعالیت او چنین گزارش داده است؛ «وی چندروز به اتفاق مهندسین اداره بلدیة در این قسمت (مسبل مشهد) مطالعاتی نموده، نقشه هایی از مسیر شهر و نظریاتی راجع به بتون ریزی خیابان شهر تهیه و تقدیم اداره بلدیة نموده است که پس از تصویب ایالت کبری و وزارت داخله مشغول اقدام بشوند. مسیو فریش نیز در همین یکی دو روز به مرکز مراجعت خواهد کرد.» جراید شهری در اردیبهشت ۱۳۱۴ خورشیدی نوشته اند؛ «در انجمن بلدیة که با حضور ایالت کبری چند شب قبل تشکیل شده، راجع به خیابان های شهر و ساختمان آن ها در سال جاری چنین تصویب گردید؛ خیابان ارگ از طرف شمال به سوی خواجه ربیع امتداد یابد و نیز خیابان طبرسی در نوغان امتداد یافته، خیابان شاهرضا هم تا راه سابق ارگ [= ارگ] ساختمانش تمام شود. تا ۱۰۰ هزار مترمربع کف خیابان های موجوده با آسفالت یا بتون ساخته شود. از طرف اداره بلدیة مشغول برآورد مخارج این عملیات می باشند که قریباً به اعتبار قرضه ای که اداره بلدیة در نظر دارد بنماید به ساختمان و کارهای فوق شروع بکنند.» بودجه آسفالت خیابان های مشهد اما در ۱۶ خرداد ۱۳۱۴ تصویب شده، اگرچه مبلغ آن در خبرها نیامده است. جراید شهری، این موضوع را این گونه به اطلاع عموم رسانده اند؛ «بودجه سال ۱۳۱۴ اداره بلدی که به مرکز پیشنهاد شده بود، پس از تصویب وزارت داخله به اداره مشهد ابلاغ گردید. راجع به تغییر مسبل شهر، بتونه خیابان ها و آسفالت از طرف اداره بلدیة به مرکز پیشنهاد گردیده، امید است هر چه زودتر وزارت جلیله داخله با پیشنهاد فوق موافقت حاصل نموده و ابلاغ نمایند.» بر همین اساس نخستین مناقصه آسفالت نیز در مشهد برگزار شده است. روزنامه آزادی در تاریخ ۲۰ تیر ۱۳۱۴ خبر مناقصه ای را چاپ کرده است که می گوید؛ «بلدیة مشهد در نظر دارد معادل ۱۲۰ هزار گز مربع خیابان های مشهد را آسفالت ریزی نماید که مقدار ۸۰ هزار گز در ۱۳۱۴ و ۸۰ هزار گز دیگر برای سال ۱۳۱۵ خورشیدی به انجام خواهد رسید.» در ادامه این خبر نیز تعهدات کنتراکت کننده در بیست بند آمده که شرح بخش هایی از آن چنین است؛ «شفته ریزی به قطر پانزده سانتی متر، به طریقی که در هر یک متر مکعب شن نخودی بی خاک، باید نیم متر مکعب ماسه و شصت من آهک مصرف شود. سطح شفته فوق پس از دو نیم شدن با تخمخاق های چوبی یا آهنی کوچک که کمتر از ۰/۱ کیلو وزن نداشته باشد، کوبیده شود. روی سطح شفته از دو طبقه آسفالت که استر و رویه نامیده می شود، پوشیده شود، آسفالت ریزی باید به قدری ریخته شود که پس از کوبیده شدن با غلتک وزینی کمتر از هفت سانتی متر ضخامت نداشته باشد.» کنتراکت کننده در این قرارداد باید تعهد می داده است که تا پنج سال آتی هرگاه آسفالت محتاج به تعمیر باشد، آن را «بلا عوض تعمیر نماید.»

پایان کار در سال ۱۳۱۷

مشخص نیست سرانجام مناقصه بلدیة به کجا کشیده، اما اردیبهشت ۱۳۱۵ خبر کوتاهی درباره آسفالت خیابان ارگ و خیابان نادری (بالا خیابان) تا بست در کنار اقدامات مقدماتی نظیر جدول کشی و پوشاندن نه‌ر منتشر شده است؛ همچنین در آگهی های جریده «آزادی» به تاریخ ۱۴ تیر ۱۳۱۵ برای نخستین بار اعلان «شرکت سهامی ساختمان ناحیه خراسان» به ریاست «چرنتسکی» دیده می شود که «کرایه حمل چهارصد تن آسفالت از باجگیران به شهر مشهد را که برای خیابان های شهر تهیه شده است» به مناقصه گذاشته است. در نهایت در ۲۹ تیر ۱۳۱۵ مقدمات آسفالت کاری خیابان ارگ توسط «شرکت سهامی ساختمان ناحیه خراسان» آغاز شد و همین شرکت ۹ شه‌ریور ساختمان (تعمیر) نهرین خیابان ارگ را که طول آن از هر طرف ۱۶۰ متر بوده است، به همراه خاک برداری و حاضر کردن سطح خیابان برای ریختن آسفالت، به مناقصه گذاشته است. گویا کار آسفالت خیابان ارگ به نیمه رسیده که شهرداری تلاش کرده است آسفالت دیگر خیابان ها را نیز آغاز کند. به همین منظور شهرداری مشهد روز ۱۴ مهر ۱۳۱۵، آسفالت کاری و جدول سازی خیابان های مشهد را که عجانا در حدود ۲۵۰ هزار مترمربع بوده، به مناقصه گذاشته است. برای این متر از در وهله اول ۱۲۰ تن آسفالت نیاز بوده که حمل آن نیز از مرز باجگیران به مشهد در پیوست این آگهی آمده است. البته از مهر این سال، شرکت دیگری هم برای آسفالت خیابان های مشهد پای کار آمده که ریاست آن با «کبریال سرکیس» بوده است؛ همچنین با ورود نخستین ماشین آسفالت ریزی به مشهد که تجهیزانش در دو نوبت بین ۱۰ تا ۲۴ شه‌ریور ۱۳۱۶ به مشهد وارد شده، کار حسابی سرعت گرفته است تا در نهایت آسفالت ریزی خیابان ها در اواخر پاییز سال ۱۳۱۷ پایان یابد.

منبع: اسناد سازمان اسناد و کتابخانه ملی، / اخبار خراسان در مطبوعات دوره رضاشاه پهلوی، پژوهش و گردآوری، مهدی سید قطعی؛

