

همواری راه‌های شهر

روایت‌های مطبوعاتی از نخستین خیابان‌هایی که در مشهد آسفالت شدند



آسفالت به عنوان یکی از مظاهر توسعه به هر محله‌ای که می‌رسد. رونق را هم با خود می‌آورد.

نیز به «امام خمینی (ع)» تغییر نام داده است. خبر‌های مطبوعاتی می‌گویند که طرح آسفالت این خیابان در سال ۱۳۱۵ خورشیدی در اروزاه‌ارگ شروع شده و تا یک سال پس از آن ادامه داشته است اما به شهادت خبری که روزنامه آزادی، ۲۸ بهمن ۱۳۱۳ خورشیدی چاپ و منتشر می‌کند، نخستین اقدام‌ها برای آسفالت خیابان های مشهد توسط «دکتر ابوالقاسم شیخ احیاءالدوله» صورت گرفته که در آن دوران، ریاست بلدیه مشهد را بر عهده داشته است. این روزنامه در بند

قربیا فرخدا اندک خیابان‌ها و کوچه‌پس کوچه‌های مشهد قدیم با افزایش اتول‌ها و ماشین‌ها از حدود یک قرن پیش لباس تازه آسفالت را بر تن کشیدند. اسناد نشان می‌دهد که پیش از آسفالت نخستین اقدام برای سنگ‌فرش شدن خیابان‌های شهر حوالی سال‌های ۱۲۹۲ تا ۱۲۹۵ خورشیدی یعنی در زمان شهردار بودن «کاشف‌الملک» صورت گرفته است؛ اما نخستین خیابانی که آسفالت می‌شود خیابان «ارگ»، است که پیش از این «ارگ» نامیده می‌شده و پس از انقلاب اسلامی

- تعریض خیابان و کوچه‌های شهر برای آسفالت

برای آسفالت‌کشی خیابان و کوچه‌های مشهد نخست باید این مسیرها برای عبور و مرور ماشین‌ها تعریض می‌شد. بنابر نوشته نویسندگان کتاب «تاریخ اقتصادی مشهد»، ارض اقدس از دوره قاجار تا پیروزی انقلاب اسلامی چند مرحله مهم از توسعه و بازسازی بافت قدیم را تجربه می‌کند که نخستین آن‌ها از سال ۱۳۰۱ خورشیدی با توسعه کوچه‌های شهر رقم می‌خورد. در این سال همچنین بعضی از کوچه‌های مشهد توسعه داده می‌شوند. اداره قشونی هم در دی‌ماه ۱۳۰۳ خورشیدی درصد توسعه و اصلاح خیابان‌ها برمی‌آید و به این منظور، قسمتی از دکان‌های کوچه چهارباغ و سراب را خراب می‌کند. این مسئله البته با نارضایتی عمومی همراه می‌شود. آن چنان که قبل از ۲۶ دی ۱۳۰۴ از تهران به امیر لشکر شرق دستور می‌دهند تا کار خراب کردن خانه‌ها را به منظور تعریض خیابان‌ها تا نوروز ۱۳۰۵ متوقف سازند.

مهم‌ترین بخش فعالیت عمرانی مشهد اما در اوایل دوره رضاشاه با ساخت نخستین فلکه در اطرف حرم امام رضا(ع) اتفاق می‌افتد. کمیسون ارزیابی فلکه حضرتی در ۱۷ شهریور ۱۳۰۸ خورشیدی با احداث این خیابان، منازل و کارون‌سراهای زواری کثیف و نامناسب جوار آستان قدس را به عمارت‌های دوطبقه زیبا و زوارخانه‌های متناسب با احتیاجات روز تبدیل می‌کند. فلکه جنوبی نیز به شکل نیم‌دایره در سال ۱۳۰۹ ساخته و این طرح هم توسط اداره بلدیه تا سال ۱۳۱۳ اجرا می‌شود.

در همین دوران هم فردی به‌نام «مسیوکارل فریش» که سرمهندس وزارت داخله بوده است، مأمور می‌شود تا مطالعه و نقشه‌برداری از مسیر شهر مشهد را برای آسفالت‌ریزی خیابان‌ها آغاز کند. روزنامه «آزادی» اسفند همین سال چنین گزارش می‌دهد: «وی چندروز به اتفاق مهندسین اداره بلدیه در این قسمت (مسیل مشهد) مطالعاتی نموده، نقشه‌هایی از مسیر شهر و نظریاتی راجع به بتن‌ریزی خیابان شهر تهیه و تقدیم اداره بلدیه 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.»

البته ناگفته‌نماند در کنار فلکه حضرتی، کار توسعه و بازگشایی خیابان‌های طبرسی و تهران نیز آغاز می‌شود که خیابان تهران در سال ۱۳۱۲ خورشیدی پایان می‌یابد ولی عمل تقویم و معامله منازل در مسیر شمالی خیابان طبرسی دوسال طول می‌کشد و تا سال ۱۳۱۵ خورشیدی ادامه پیدا می‌کند.

- خیابان «ارگ»، نخستین خیابان آسفالت شهر

آسفالت خیابان‌های مشهد به‌طور جدی اما ۱۶ خرداد ۱۳۱۴ با تصویب بودجه آسفالت خیابان‌های شهر صورت می‌پذیرد. یک ماه پس از این تاریخ، یعنی ۲۰ تیر ۱۳۱۴، جراید برای نخستین بار، خبر مناقصه‌ای را چاپ و منتشر می‌کنند که موضوع آن، آسفالت خیابان‌های شهر است. جریده «آزادی» چنین می‌نگارد، «بلدیه مشهد در نظر دارد معادل ۱۲ هزار گز مربع خیابان‌های مشهد را آسفالت‌ریزی نماید که مقدار ۴۰ هزار گز در ۱۳۱۴ و ۸۰ هزار گز دیگر برای سال ۱۳۱۵ خورشیدی به انجام خواهد رسید.»

سوم ونهم خبری که در هر سطر آن، شرح یکی از اقدامات دکتر شیخ آمده است، به موضوع سنگ‌فرش کردن کوچه‌ها و آسفالت خیابان اشاره می‌کند و می‌نویسد: «برای اطلاع قارئین محترم از عملیات و اقدامات دوماهه آقای دکتر شیخ، رئیس محترم بلدیه، اجمالاً درج می‌کنیم: سنگ‌فرش کوچه‌های خراب‌نوعان و سنگ‌فرش میدان شاهپور از کارهای در دست انجام است و از دیگر اقدام ایشان نیز یکی تشکیل شورای محی در بلدی با حضور اطبای شهری بوده برای حفظ الصحه اهالی و دیگری

تشکیل شورای فنی با حضور مهندسين شهری برای تهیه پروژه ساختمانی شهر و ساخت خیابان‌ها با آسفالت یا سنگ‌های حجاری شده می‌باشد.»
باین همه گویا آسفالت خیابان‌های مشهد به این‌راحتی اتفاق نمی‌افتد و حداقل آسفالت نخستین خیابان مشهد تا دو سال بعد از درج این خبر به تعویق می‌افتد: سطرهای پیش رونقی است بر نخستین آسفالت‌کشی خیابان‌های مشهد که در اواخر مرداد سال ۱۳۱۵ رخ داده است.

شدند تا هر چه زودتر کنترات خود را آغاز کنند. نام شرکتی که امور آسفالت خیابان‌های مشهد را در این دوران بر عهده داشته است، در آگهی‌های این دوره برای نخستین بار در اعلامی به تاریخ ۱۴ تیر ۱۳۱۵ دیده می‌شود. این کارخانه که «شرکت سهامی ساختمان ناحیه خراسان» خوانده می‌شده و گویا ریاست آن بر عهده فردی به نام «چرنسکی» بوده، در جریده «آزادی»، کرایه حمل چهارصد تن آسفالت از باجگیران به شهر مشهد را که برای خیابان‌های شهر تهیه شده است، به مناقصه می‌گذارد.

۲۹ تیر ۱۳۱۵ مقدمات آسفالت‌کاری خیابان ارگ آغاز می‌شود و ۲ شهریور نیز «شرکت سهامی ساختمان ناحیه خراسان» تصمیم می‌گیرد برای آسفالت خیابان ارگ از سمت میدان سوم اسفند، نهری را که گویا کنار این خیابان در جریان بوده است، تعمیر کند.

این شرکت همچنین روز ۹ شهریور ۱۳۱۵ در اعلان دیگری، ساختمان (منظور تعمیر است) نهرین خیابان ارگ را که طول آن از هر طرف ۱۶۰۰ متر بوده است، به همراه خاک‌برداری و حاضر کردن سطح خیابان برای ریختن آسفالت، دوباره به مناقصه می‌گذارد.

کار آسفالت خیابان ارگ که به نیمه می‌رسد، شهرداری تلاش می‌کند آسفالت دیگر خیابان‌ها را نیز آغاز کند. به همین منظور شهرداری مشهد روز ۱۴ مهر ۱۳۱۵، آسفالت‌کاری و جدول‌سازی خیابان‌های مشهد را که عجلات‌در حدود ۲۵۰ هزار مترمربع بوده است، به مناقصه می‌گذارد و به متقاضیان تا ۱۴ آبان فرصت شرکت می‌دهد. برای این مترآز در وهله اول ۱۲۰ تن آسفالت نیاز بوده که حمل آن از مرز باجگیران به مشهد در پیوست این آگهی آمده است. از مهر این سال، سوی شرکت سهامی ساختمان ناحیه خراسان، نام یک شرکت دیگر برای آسفالت در جراید دیده می‌شود که ریاست آن با کبریا ل سرکس بوده‌است. برابر آنچه کاغذهای خبری نوشته‌اند او یک گروه مهندسی را به مشهد فرامی‌خواند تا به مدد تخصص آنان، کار آسفالت خیابان ارگ به پایان برسد. برای این کار، اداره شهرداری، عمل بتن‌سازی را به این گروه محول می‌کند.

- ماشین آسفالت در مشهد

در این ایام، یک اتفاق خوب برای تسریع کار آسفالت خیابان‌ها رخ می‌دهد و آن، خرید ماشین آسفالت‌ریزی است. برابر اطلاعاتی که جراید آن روزگار می‌دهند، قطعات این ماشین در دو مرحله وارد ایران می‌شود. روزنامه «آزادی» ۱۱ شهریور ۱۳۱۶ می‌نویسد: «طبق اطلاع حاصله یک قسمت از اسباب و لوازم آسفالت‌ریزی که چندی پیش حمل شده بود، به مشهد وارد گردیده و یک قسمت دیگر آن هم به تهران وارد شده و قریباً به مشهد فرستاده می‌شود که به‌زودی مشغول آسفالت‌ریزی خیابان ارگ بشوند.»

قسمت دوم ماشین آسفالت‌ریزی نیز سیزده روز بعد از ورود نخستین قطعات به مشهد می‌رسد. قطعات این ماشین را به آتش‌نشانی می‌برند، در آنجا راه‌اندازی و برای شروع کار آماده می‌کنند. با ورود ماشین آسفالت، کارها سرعت می‌گیرد. روزنامه‌های ۲۵ مهر ۱۳۱۶ آورده‌اند که «اسفات پیاده‌روها از روز گذشته در خیابان ارگ شروع شده و از پس فردا هم به میدان سوم اسفند و خیابان نادری خواهد رسید.»

مشهد قدیم

شهر

شنبه ۳۰ مرداد ۱۳۴۷
شماره ۲۷
شماره ۲۷۵۵

۱۵



تاریخ و هویت

ایران نامه

انتقال موقت پایتخت ایران به شهر نیشابور



خراسان بزرگ به چهار بخش بزرگ تقسیم می‌شود که هریک از این بخش‌ها را یک، ربع، نامیده‌اند. ربع نیشابور ربع مرو، ربع هرات، ربع بلخ، ربع نیشابور در برگزیده استان‌های خراسان کنونی است.

هون‌ها قومی کوچ‌نشین بودند که در سده‌های چهارم و ششم میلادی در آسیای میانه، قفقاز و اروپای شرقی زندگی می‌کردند.

یزدگرد دوم که هجده سال حکومت کرد، در سال ۴۳۸ میلادی پس از مرگ پدرش، بهرام گور، شاه شده بود. همین هون‌های رانده شده به اروپا، کشور هونگری (هنگری، مجارستان) را به وجود آوردند و «آتیلا، یکی از رهبران‌شان بود.

رنگ پوست و قیافه هون‌ها برحسب دوری و نزدیکی‌شان از سرزمین مغول‌ها با هم تفاوت داشت و آن دسته که به شمال دریای مازندران نزدیک‌تر بودند، پوستی سفیدتر داشتند و ایرانیان، ایشان را هون سفید خطاب می‌کردند؛ البته ایرانیان همه هون‌ها را «بدقیافه‌ها» می‌خواندند و این، برای هون‌ها عُقده شده بود. به‌گونه‌ای‌که پس از رسیدن به اروپا و فتوحات متعدد، بر هر نقطه اروپا – از روسیه امروز و سواحل دانوب تا آلمان و فرانسه – که استیلا می‌یافتند، زنان زیبا را به ازدواج خود در می‌آوردند تا فرزندان‌شان تغییر قیافه بدهند و زیبا شوند و زیبایی نسبی مردم مجارستان به همین سبب است.

به‌همین ترتیب شماری از هون‌های سفید در فlanders و استونی امروز و مناطق مجاور مستقر و با مردم این نواحی مخلوط شدند. مشابهت زبان مردم این مناطق با مجارستانی‌ها نیز به همین سبب است. هون‌ها پس از همسایه شدن با ایرانیان شیفته رعایت حق و قانون و نظام قضایی ایران شدند و به‌همین دلیل در مناطق تصرف‌کرده خود، کمتر به کشتار مغلوبان و تسلیم‌شدگان و تجاوز به عنف به زنان دست می‌زدند.

پریسکوس (Priscus)، مورخ و فرمانده نظامی که در دوران امپراتور موریس (حاکم ۵۸۲–۶۰۲ میلادی)، فوکاس (۶۰۲–۶۱۰ میلادی) و هراکلیوس (۶۱۰–۶۴۱ میلادی) خدمت کرده، نوشته است هون‌ها به هر تدبیر و نقشه جنگی‌ای دست زدند تا وارد قلمرو ایران شوند، اما موفق نشدند. یک بار به مدت پانزده روز از کوه‌ها عبور



تیسفون یا مدائن، پایتخت سنی ساسانیان که برای مدتی در زمان یزدگرد دوم جای خود را به نیشابور می‌دهد.

کردند تا از حاشیه دریای کاسپین (دریای مازندران) وارد ایران شوند که به محض سرآزیر شدن از کوه با سوار نظام ساسانی که در دنیای آن زمان نظیر نداشت روبه‌رو شدند و همین وضعیت باعث شد روانه اروپا شوند و آنجا را مورد تاخت‌وتاز قرار دهند. از زمانی‌که هون‌ها در ساحل دانوب استقرار یافتند، امپراتوری روم، دیگر روی آرامش ندید.

امپراتوران رومی پس از شکست‌هایی که در دوران اردشیر و پسرش، شاپور یکم، و نیز شاپور دوم، از ایران خوردند، به سیاست تعرضی‌شان پایان دادند. «اوگوستوس» که زمام امور امپراتوری روم را از سال ۲۷ پیش‌از میلاد تا لحظه مرگش در سال ۱۴ پس‌از میلاد بر عهده داشت، دکترین تازه‌ای ارائه داده بود و آن پایان یافتن سیاست جهانگیری رومیان و قناعت‌کردن به آنچه که تا آن زمان داشتند، بود و این دکترین از زمان «تیبیریوس»، جانشین اوگوستوس و دومین امپراتور روم به‌صورت یک قانون نانوشته درآمد و از این تاریخ، این ایران اَبَر قدرت بود که روحیه تعرضی به خود گرفته بود، به‌گونه‌ای که رومیان از ترس مجبور شدند نخست یک پایتخت شرقی (قسطنطنیه) برای خود به وجود آورند و سپس به تجزیه امپراتوری تَن در دهند و آن‌گاه در غرب تسلیم مهاجران مهاجم شوند و از میان بروند. برتری ایرانیان در عهد ساسانیان عمدتاً این بود که از دست‌یافتن به سلاح‌های تازه و تاکتیک جنگی نوین باز نمی‌ایستادند؛ نظام اداری و قضایی پیشرفته و خوبی داشتند و تلاش برای بهسازی تسلیحات و تقویت روحیه سربازان، کاری روزانه بود که متوقف نمی‌شد. ساسانیان به سواره‌نظام توجه کامل داشتند. دست سرباز در مصرف تیر باز بود و مانند رومیان و هون‌ها به سی تیر محدود نبود. هسوار دوا سب ذخیره و یک بدک داشت و ارتش ایران دارای یک نیروی ضربتی همیشه‌آماده بود و رومیان پس از استقرار در قسطنطنیه ابتکار نظامی ایران را تقلید کردند.

رومیان پس از اینکه خود را زیر فشار آتیلا (سرکرده هون‌ها) دیدند، او را هنگامی که در ساحل دریای سیاه سرگرم تاخت‌وتاز بود، قریب دادند که به قلمرو ایران وارد شد، ولی ایرانیان در مرز شمالی ارمنستان چنان گوشمالی‌ای به او دادند که برای همیشه نام ایران را نبرد.

تاخت‌وتاز هون‌ها در قلمرو روم اما با مرگ آتیلا در ۴۵۳ میلادی به‌تدریج پایان گرفت و سلطه ایشان تا مدتی محدود به قسمتی از مجارستان شد. آن‌ها حتی بعد‌ها به رهبری شاه خود، گرومات، به لشکر ایران پیوستند و در لشکرکشی شاهپور دوم به بخش زیر چیرگی رومیان در میان‌رودان او را همراهی کردند.



منبع گزارش،

مطبوعات دوره

پهلوی اول، کتاب

تاریخ اقتصادی

مشهد، نوشته

علی‌نجف‌زاده

وجلیل‌قصابان

مژگوه‌وا سناد مرکز

توسعه شهرداری

مشهد

منبع عکس،

مرکز اسناد و

تاریخ توسعه

شهری شهرداری

مشهد

«درخم… درهم، یا درم، یزدگرد دوم، در حدود ۴۳۹–۴۴۷ میلادی

****** ابرشهر نیشابور در دوره ساسانی یک از مراکز تولید سکه بوده است. امروزه سکه‌های ساسانی متعددی وجود دارند که در نیشابور ضرب شده‌اند. این سکه‌ها نشان‌دهنده اهمیت نیشابور به عنوان یکی از ضراب‌خانه‌های مهم در دوران ساسانی هستند.