

«شریف‌آباد»؛ نخستین جاده مدرن مشهد

مرضیه ترابی! تسهیل تردد در جاده‌های منتهی به مشهد، یک دغدغه تاریخی است. به این معنا که از دیرباز مسئولان امر به دنبال راهی برای افزایش آسایش در این مسیرهای پرتردد بوده‌اند؛ افزایش آسایش، شامل آسانی عبور و مرور و کم کردن مسافت می‌شد. این مسئله به ویژه در محور ارتباطی مشهد به سمت غرب ایران و تهران، اهمیت بیشتری داشت و دارد. شواهد متعدد تاریخی نشان می‌دهد که دستکم طی ۲۵۰ سال گذشته، مسیر مذکور به عنوان جاده زیارت‌والبته یا کابری‌های سیاحتی، نظامی، سیاسی و تجاری، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بوده و حفظ امنیت و تسهیل عبور و مرور در آن، به‌عنوان یک وظیفه همیشگی از سوی حکام دنبال می‌شده است. طبق آنچه از سفرنامه‌های متعدد برج مانده می‌توان دریافت، در این مسیر باراندازهای بزرگ و کاروان‌سراهای متعددی وجود داشت و برای

تأمین امنیت راه، برخی روستاها و مناطق از مالیات سالانه معاف بودند تا در عوض آن به راهداری مشغول باشند. در این بین، عبور از مسیر شریف‌آباد تا مشهد، به عنوان آخرین منزلی که مسافران این راه برای رسیدن به دروازه مشهد می‌پیمودند، همیشه دردسرافزین و بسیار پرزحمت بوده است. روایت‌های زیادی درباره صعوبت تردد در این مسیر وجود دارد که سفرنامه‌نویسانی مانند «افضل الملک» در نوشته‌های خود به آن اشاره کرده‌اند. بخش اعظم این راه حدود ۳۶ کیلومتری که به نظر می‌رسید باید با سرعت طی شود و دستکم ظرف کمتر از یک روز مسافران را به منزل مقصود برساند، شامل کوه‌های بلند و تپه‌ماهورهای صعب‌العبور می‌شد که گذشتن از آن‌ها جانکاه و دردسرها بود. اینکه چرا مسافران به جای این مسیر نفس‌گیر راه دیگری را بر نمی‌گزیدند، دلیلی منطقی و درست

داشته است؛ با وسایل نقلیه قدیم، عبور از این راه، حتی با شرایط دشواری که داشت، از نظر زمانی بسیار به صرفه بود و مسافران را یک روز زودتر به مقصد می‌رساند. به همین دلیل، تادوران گسترش وسایل نقلیه موتوری و احداث جاده‌های مدرن امروزی، محور شریف‌آباد به مشهد یک جاده راهبردی و بسیار پرتردد بود.

این پرتزد بودن را باید مزیتی بدانیم که باعث توجه بیشتر حکام به وضعیت راه می‌شد؛ به هر حال مسیر شریف‌آباد- به قول معروف- «در چشم» بود و هر اقدام عمرانی در آن به سرعت دیده می‌شد. این موضوع شاید یکی از دلایلی بود که سلطان حسین میرزا نیرالدوله، والی خراسان و سیستان را در سال ۱۲۸۱ خورشیدی، حدود ۱۲۴ سال پیش، واداشت تا دست به یک اقدام اساسی برای حل مضل پیچیده محور ارتباطی مذکور کند. این اقدام، احتمالا یکی از مهم‌ترین اقدامات



قدیمی‌ترین گزارش جاده سازی به روایت روزنامه «ادب»

«پروژه جاده شریف‌آباد» به روایت ادیب‌الممالک

این امر نواب والا محمد حسین میرزا سرتیپ مهندس^(۳) و فتح محمد خان مهندس هندی را که در هندوستان در اعمال راه‌سازی ماهر و مستخدم بوده انتخاب فرمودند. تپه سلام و کتل نعل‌شکن بتوسط این دو نفر مهندس به کمال اعتبار و استحکام موافق قوانین راه‌سازی انجام گرفت و قطعه کتل آهنی که اصعب از دو کتل مزبور است جناب حاجی ملک‌التجار استاد علی نام معروف به (کوه‌بُر) را از طهران خواسته عمل راه را به او دادند و کفالت راه انداختن لوازم عمل و رسانیدن تنخواه راه به عهده جناب جلالت‌مآب میرزاتقی‌خان معاون‌الایاله واگذار نمودند. چون استاد علی از علم هندسه بی‌ربط بود بعد از مخارجی که قریب به دو هزار و پانصد تومان می‌شد راهی پر نشیب و فراز با یک پُل ساخت که پل در سیل اول خراب و راه به واسطه نشیب و فراز زیاد به حالت اول باقی ماند. امساله (در سال جاری) نیز رأی مبارک ایالت کبری مدظله‌العالی چنین اقتضا فرمود که کتل

قبل از تحلیل و بررسی گزارش میرزا صادق خان ادیب‌الممالک فراهانی در روزنامه «ادب»، شایسته است که متن آن را یک بار با هم مرور کنیم:
« همت عامه در رفاه تامه / چندین نفر از رجال و محترمین ایران هنگام تشریف به استان قدس صعوبت راه شریف‌آباد را تا ارض اقدس که شش فرسخ [است] و چهار فرسخ آن کوهستان است ملاحظه فرموده و به این خیال افتادند که این راه صعب را از پیش پای زوار و عابران بردارند و هیچ یک به این امر خیر موفق نشدند. تا سال گذشته که رأی مبارک حضرت مستطاب اشرف ارفع والا شاهزاده نیرالدوله^(۱) والی مملکت خراسان و سیستان مدظله‌العالی و جناب مستطاب اجل اکرم آقای حاجی محمدکاظم ملک‌التجار^(۲) دام‌اقباله‌تعالی براین تعلق گرفت که این کار را انجام دهند. نخست چنین مسلمات دیدند که سه قطعه از راه را که عبارت است از (کتل آهنی) و (کتل نعل‌شکن) و (تپه سلام) و کوهستانش از سایر نقاط اصعب (سخت‌تر) است بسازند. ایالت کبری مدظله‌العالی برای اجرای

همان‌طور که اشاره کردیم، جاده شریف‌آباد به مشهد، یک مسیر صعب‌العبور و دردسرساز بود و تصحیح آن، علاوه بر تلاش بسیار، هزینه فوق‌العاده زیادی نیاز داشت. پیش از نیرالدوله، در دوره ناصرالدین شاه و عهد حکومت میرزا حسین‌خان سپهسالار در خراسان، تلاش‌هایی برای اصلاح مسیر مورد بحث انجام گرفته بود. یک اروپایی که چند سال بعد از این اصلاح، مسیر شریف‌آباد به مشهد را طی کرده است، درباره آن می‌نویسد: «از شریف‌آباد الی مشهد مقدس بیست و یک میل است، نصف در بیابان و کوه و نصف دیگر در جلگه می‌باشد.

از شریف‌آباد الی کُتنبه چهار میل، کُتنبه ریاطی است از بنای عباس میرزا نایب‌السلطنه بن فتح‌علی‌شاه [که] به فرمایش نواب والا حسام‌السلطنه تعمیر شد. یک و نیم میل به سمت مشرق ده باد حوض واقع است که شصت خانوار دارد، بین شریف‌آباد و کتنبه راه از کتلی می‌گذرد که برای عبور قافله بسیار سخت است. سپهسالار مرحوم به جهت راه این کتل بسیار خرج کرد و کار او در سنه دویست و هشتاد و سه تمام شد.» (سفرنامه خراسان / سفرنامه سوم به روایت یک اروپایی / تصحیح قدرت...، روشنی زعفرانلو، از قرار معلوم، اصلاح راه طی دوره‌های مختلف و به نتاوب انجام گرفته، اما ثمری نداشته است. به همین دلیل در طراحی جدید، چند موضوع

پی‌نوشت‌ها

۱- سلطان حسین میرزا نیرالدوله، توه فتحعلی‌شاه و حاکم سه دوره خراسان و سیستان. او در دوران حکومتش، اقدامات عام‌المنفعه زیادی انجام داد و در ترمیم خرابی‌های سابق کوشید. وی در ۱۳۰۳ خورشیدی درگذشت و پیکرش در دارالسیاده حرم رضوی به خاک سپرده شد.

۲- حاجی محمدکاظم ملک‌التجار، از بازگانان خوشنام

آذربایجان و نزدیکان امپریور بود. وی بعدها عنوان ملک‌التجاری ایران را از آن خود کرد. حاج محمدکاظم پدر حاج حسین ملک، واقف نامدار است. وی در سال ۱۳۰۵ خورشیدی درگذشت و پیکرش در دارالحفاظ حرم رضوی مدفون شد.

۳- محمد حسین میرزا سرتیپ مهندس، از

چند نکته مهم درباره گزارش

- خروجی قابل تأیید پروژه

پروژه اجرای محور ارتباطی شریف‌آباد به مشهد، از پروژه‌های موفق دوره مظفری در خراسان است. یادمان باشد که عموم مورخان، این دوره تاریخی را دورانی نامیدکننده دانسته‌اند که بر اثر فشارهای ناشی از حکومت استبدادی که با اموری چون استعمارزدگی، قطعی و آگاهی تدریجی جامعه درآمیخته بود، نهایتاً به نهضت مشروطیت انجامید.

اینکه آیا در موارد پیش از این و در جاده شریف‌آباد به مشهد به این مسئله توجه شده باشد، فعلا بر نگارنده معلوم نیست، اما قدر مسلم آن است که مورد ذکر شده در روزنامه ادب را باید یکی از نخستین مواردی بدانیم که به چنین رویکردی اشاره دارد. همین نگاه، باعث تقسیم فنی کار میان متخصصان مختلف و انجام پروژه‌ای عملیات راه‌سازی شد و به این ترتیب، سرعت کار افزایش یافت.
۲- ساختار نظارت بر پروژه، ساختاری با الگوی مدرن و علمی بود؛ بازپیدهای مکرر، گزارش‌های میدانی و علمی، استفاده از ظرفیت نیروی نظامی چه در طراحی و چه در اجرای عملیات، از مواردی است که در پروژه مورد توجه قرار گرفته بود.

دانش آموختگان رشته نقشه‌برداری و راه‌سازی مدرسه دارالفنون بود. وی علاوه بر فعالیت‌های عمرانی در بسیاری از کمیسیون‌های تعیین حدود مرزی هم شرکت داشت.

۴- میرزا عبدالرحیم‌خان کاشف‌الملک از دانش آموختگان دارالفنون بود و بعدها نخستین شهردار مشهد شد. وی بعدها در زمره طرفداران

مشروطیت در مشهد قرار داشت.

۵- میرزا احمد خان معتمدالسلطان از نظامیان دانش آموخته دوران قاجار و طرفداران مشهور مشروطیت است. او رساله‌ای با عنوان «تاریخ زحمات ملت ایران برای تحصیل مشروطیت» دارد که از منابع کمتر شناخته شده تحلیل تاریخ معاصر ایران محسوب می‌شود.

تاریخ نگار

تمدن پنج‌هزاره‌ساله شرق فلات ایران (قسمت دوم)

شگفتی‌هایی که تا امروز از شهر سوخته می‌دانیم



هادی‌دقیق‌ادر شماره پیش‌گفتیم که تمدن شهر سوخته در جنوب شرقی فلات ایران، در ابتدای دوره مفرغ یعنی حدود ۳ هزار تا ۴ هزار ۲۰۰ پیش از میلاد پا گرفت. همچنین از اهمیت این شهر باستانی گفتیم و تارپخچه پژوهش‌های آن را بررسیدیم. جنوب شرق ایران در هزاره سوم پیش از میلاد، فرهنگی توسعه‌یافته داشته که شهر سوخته هم یکی از آن‌ها و البته بزرگ‌ترین آن‌هاست. در عین حال، بیشتر استقراهای این دوره در این منطقه، تقریباً هزار سال بعد، همگی به دلایلی نه چندان مشخص، متروکه شدند. در اهمیت شهر سوخته به این هم باید اشاره کرد که در روایی تقریباً غیرمعمول، پای پژوهش‌های میان‌رشته‌ای هم به این منطقه باز شده است. مطالعات جغرافیایی و گیاه‌باستان‌شناسی و... کمک‌شایانی به لایه‌نگاری‌ها و بررسی زندگی اجتماعی و اقتصادی شهر سوخته کرده‌اند.

خانه‌های شهر سوخته تقریباً بر پایه یک الگوی مشخص شکل گرفته‌اند. مصالح عمده خانه‌ها خشت خام و چینه است و سقف آن‌ها مسطح. اتاق‌ها نورگیر و در مواردی پله داشته و با حصیر یا پوششی از گل فرش شده‌اند. داخل خانه‌ها ابقاق یا تنور هست که برای گرم‌کردن فضا یا پخت‌وپز از آن‌ها استفاده می‌شده است. معبرهای کمی پیش از دو متر بین خانه‌هاست و اندازه تقریبی هر خانه ۹۰ تا ۱۵۰ مترمربع است. در خانه‌های شهر سوخته خبری از تجهیزات ذخیره‌سازی غذا از جمله خمره‌های ذخیره‌سازی نیست. به‌گفته حسن طلایی در کتاب «عصر مفرغ ایران»: «می‌توان تصور کرد که توزیع مواد غذایی ذخیره‌شده به صورت متمرکز انجام می‌شده است. تراکم خدمات اجتماعی و اقتصادی شاخص مهم جوامع پیچیده به شمار می‌رود.» به این‌ها اضافه کنید که شهر سوخته دیوار دفاعی ندارد و هیچ ابزار جنگی هم تاکنون از این شهر به دست نیامده است. این در حالی است که ساختار دفاعی و ابزارهای جنگی بخش جدایی‌ناپذیر شهرهای آن زمان بوده‌اند. باهمه این‌ها، در این بخش قصد داریم به برخی ویژگی‌های این شهر باستانی بپردازیم؛ ویژگی‌هایی که شاخصه شهر سوخته هستند و همواره از آن‌ها به عنوان اولین یاد می‌شود. البته در این‌گونه اطلاق‌ها باید قدری جانب احتیاط را رعایت کرد. چون اطلاعات تاریخی‌ما از کاوش‌های باستان‌شناسی، همیشه در حال به‌روزشدن است.

- جمجمه‌ای که جراحی شد

در کاوش‌های سال ۱۳۵۶ و در یک قبر جمعی، جمجمه‌ای کشف شد که بعدها، بررسی آن به رازی عجیب ختم شد. تاریخ تخمین زده‌شده برای این قبر، باتوجه‌به لایه‌نگاری، ۲ هزار و ۸۰۰ سال پیش از میلاد است. در میان بقایای اسکلت‌های سبزه‌فرد مدفون، جمجمه نوجوانی کشف شد که بخش راست آن یک بریدگی عمیق مثلث شکل داشت. بر اساس مشاهدات اولیه باستان‌شناسان و پژوهش‌های بعدی انسان‌شناسان، ظاهراً یک عمل جراحی برای درمان بیماری هیدروسفالی روی این جمجمه انجام شده است. در بررسی‌های نهایی مشخص شد که جمجمه متعلق به دختری دوازده‌سبزه‌ساله است. صورت او به نظر عادی می‌آید، اما جمجمه‌اش فوق‌العاده بزرگ است. در حالی که ارتفاعی معمولی دارد. دلیل مرگ او هنوز معلوم نیست، اما باستان‌شناسان بر این باورند که او مدتی پس از عمل زنده بوده، سپس درگذشته است. شاید به دلیل عفونت پس از عمل یا دلیل دیگر در این بین، باید این موضوع مهم را هم در نظر گرفت که این عمل، تقریباً ۲ هزار سال پیش از بقرط، کسی که دنیای امروز را در علم پزشکی می‌نامد، انجام شده است.

- چشمی که مصنوعی بود

از جالب‌ترین اشیای یافت‌شده در کاوش‌های سال ۱۳۸۵ در یکی از قبرها، شینی نیم‌کره‌بود که داخل چشم چپ رنی مدفون در قبر کار گذاشته شده بود. مطالعات مقدماتی انسان‌شناسی روی جمجمه این فرد نشان می‌دهد که در زیر طاق ابرو و داخل حلقه چشم چپ وی آثار آبار آبسه وجود داشته است. کاوشگران شهر سوخته می‌گویند به سبب کمبود وقت و امکان ناپذیریون مطالعات آزمایشگاهی، نمی‌شود درباره برخی مسائل از جمله جنس و ماده این چشم به شکل قطعی اظهارنظر کرد. با وجود این، به نظر می‌رسد ماده اصلی این چشم قیر طبیعی مخلوط با چربی جانوری بوده است؛ زیرا در محاسبه وزن شیء مدنظر مشخص شد وزن قیر طبیعی نزدیک‌ترین وزن مواد موجود در طبیعت با شیء مدنظر است. شگفت‌انگیزتر اینکه روی این چشم مصنوعی، ریزترین مویرگ‌های داخل کره چشم با مفتول‌های طلایی به قطر کمتر از نیم‌میلی‌متر طراحی شده‌اند. مردمک چشم در وسط آن طراحی شده و آثار بسیار کمی از رنگ سفید به شکل لکه‌های بسیار کوچک روی بخش سفید چشم وجود دارد. احتمال دارد این رنگ سفید در زمان استفاده از این شی روی همه بخش سفیده چشم وجود داشته و به‌مرور زمان از بین رفته است. از دو سوخار در دو سوی این چشم مصنوعی برای نگهداری و اتصال آن به حلقه چشم استفاده می‌شده است. به‌نظر می‌رسد کیسه چرمی موجود در سبد حصیری داخل این قبر، نوعی قاب بوده که در مواقع مورد نیاز مثل زمان خواب، از آن برای نگهداری چشم مصنوعی استفاده می‌شده است. بررسی‌های انسان‌شناسانه نشان داده که به احتمال زیاد، این زن بین ۲۸ تا ۳۲ سال سن داشته است و باآنکه از نظر کلی زنان شهر سوخته جزو کوتاه‌قدان محسوب می‌شوند، او با ۱۸۰ سانتی‌متر قد، بلندقدترین زن پیداشده در شهر سوخته به شمار می‌رود. این قبر از نظر کا‌نگاری شهر سوخته متعلق به سال‌های ۲ هزار و ۸۰۰ تا ۲ هزار و ۸۰۰ پیش از میلاد است.

- بزی که می‌پرد

در شهر سوخته سفال‌های دورنگ یا رنگارنگ تولید می‌شده که از برخی قبور نمونه‌های آن یافت شده است. همچنین برخی شکل‌های رنگین تمدن دره سند واقع در پاکستان امروزی هم از شهر سوخته یافت شده است. باستان‌شناسان هنگام کاوش در شهر سوخته، در گوری پنج‌هزارساله جامی پیدا کردند که نقش یک بز همراه یک درخت روی آن دیده می‌شود. پژوهشگران پس از بررسی این شیء دریافتند نقش روی آن برخلاف دیگر آثار به‌دست‌آمده از موطه‌های تاریخی شهر سوخته، تکرار هدفمند دارد؛ به‌گونه‌ای که چرخش ظرف، حرکت بز به سوی درخت را نشان می‌دهد. هنرمندی که از این جام سفالین به‌عنوان بوم نقاشی استفاده کرده، توانسته است در پنج حرکت، بزی را طراحی کند که به سمت درخت حرکت و از برگ آن تغذیه می‌کند. هنرمند نقاش شهر سوخته با دقت و زبردستی موفق به تصویرکردن جهش این بز شده است. در این تصاویر نه‌تنها بز به سمت درخت حرکت می‌کند، بلکه جهش او و پریدنش روی برگ درخت کاملاً دیده می‌شود. از این جام ظاهراً برای نوشتیدن استفاده می‌شده است. ارتفاع آن ۱۰ سانتی متر است و روی یک پایه استوار است.

جام سفالین به‌عنوان بوم نقاشی استفاده کرده، توانسته است در پنج حرکت، بزی را طراحی کند که به سمت درخت حرکت و از برگ آن تغذیه می‌کند. هنرمند نقاش شهر سوخته با دقت و زبردستی موفق به تصویرکردن جهش این بز شده است. در این تصاویر نه‌تنها بز به سمت درخت حرکت می‌کند، بلکه جهش او و پریدنش روی برگ درخت کاملاً دیده می‌شود. از این جام ظاهراً برای نوشتیدن استفاده می‌شده است. ارتفاع آن ۱۰ سانتی متر است و روی یک پایه استوار است.

ادامه دارد...

شهر

۳شنبه
۱۵ شهریورماه
۱۳۹۷

۱۵



تاریخ و هویت

قسمت اول

این گزارش

را اینجا بخوانید

