

با عبور قطار اصفهان - شیراز از ۳۵۰ متری

نقش رستم در یک قدمی خطر

نگین شیرآقایی

پروژه عبور قطار از کنار نقش رستم برای یک ماه متوقف شد. این نتیجه نشست است که با هدف بررسی مسائل طرح شده میان وزارت راه و ترابری و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری در استانداری فارس برگزار شد.

در این جلسه مقرر شد برای بررسی وضعیت دقیق تر مسیر طراحی شده و امکان پیش بینی مسیری جدید به نحوی که در حریم شهر استخر نیز واقع نشود، عملیات اجرایی راه آهن متوقف شود. «کاظم اکرمی»، دادستان عمومی و انقلاب مرودشت نیز اعلام کرده است که در ارتباط با مشکل پیش آمده در زمینه احداث راه آهن در کنار نقش رستم طبق موازین قانونی تصمیم گرفته می شود.

وی می گوید: «میراث فرهنگی آثار بسیار ارزشمندی است که از گذشتگان به جای مانده و متعلق به نسل آینده است. بر همین اساس حمایت در دفاع و حفظ این ارزش ها وظیفه قانونی ما به عنوان تشکیلات قضایی در مرودشت است.»

وی می افزاید: «برای حل مشکل پیش آمده تمام تلاش های خود را با محوریت قانون انجام می دهیم. اتخاذ تصمیم در مورد موضوع نیاز به تحقیقات دقیق قضایی، ارزیابی، انجام مقدمات، کارشناسی های فنی و تخصصی دارد که این هم در دست اقدام است.»

از سوی دیگر «مسعود آذرنوش»، رییس پیشین پژوهشکده باستان شناسی، می گوید: «اتصال شهر زیبای شیراز به شبکه راه آهن سراسری، یک خبر بسیار خوش برای ملت ایران است؛ اما خوش تر آن است که این طرح بزرگ ملی، همگام با حفظ شئون ملی ما در تمام زمینه ها به سرانجام برسد.»

این باستان شناس پیشنهاد می کند: «همان گونه که راه آهن پیش از رسیدن به دره میانی ۲ کوه رحمت و نقش رستم به موازی جاده آسفالتی اصفهان - شیراز پیش رفته است، در اینجا نیز در همان مسیر ادامه یابد. همچنین این مسیر در پایین تر از سطح کنونی دشت ایجاد شود، به گونه ای که سقف قطار، به هنگام عبور از این منطقه با سطح دشت در یک ارتفاع قرار گیرد. این تنها راه حفظ حریم منظری این آثار سترگ جهانی است.»

این پیشنهاد همان طرحی است که «افشین یزدانی»، از اعضای گروه باستان شناسی بنیاد پژوهشی پارسه - پاسارگاد، ارایه کرده است و نمونه ای از آن برای مقامات سازمان میراث فرهنگی و گردشگری نیز ارسال شده است.

زیرسازی برای ریل گذاری قطار اصفهان - شیراز که اکنون از دو جهت یعنی از سمت اصفهان تا روستای حاجی آباد و از سوی شیراز تا «پل خان» در مرودشت به پایان رسیده، بدون هماهنگی با سازمان میراث فرهنگی و گردشگری بوده و از سوی دیگر هنوز سازمان راه و ترابری به عنوان متولی ساخت خطوط قطار بین

شهری نقشه های خطوط خود را برای نظارت و تایید سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به کارشناسان این سازمان ارائه نکرده است.

به گفته کارشناسان، پایان یافتن خطوط قطار از دو سمت نشان دهنده آن است که مسئولان قطار بین شهری قصد دارند تا به هر نحوی شده از کنار نقش رستم عبور کنند.

«مازیار کاظمی»، سرپرست مجموعه باستانی تخت جمشید، با بیان این که بخش فنی بنیاد پژوهشی پارسه - پاسارگاد راهکار مناسبی را برای عبور قطار اندیشیده است، می گوید: «مناسب ترین راهکار آن است که قطار از کنار جاده ترانزیتی که اکنون در فاصله مناسبی از نقش رستم واقع شده بگذرد و برای این کار نیز باید به جای آن که پنج متر خاکریزی شود، خاکبرداری شده و قطار در ارتفاع پایین تر پنج متری زمین عبور کند.»

در این پیشنهاد که «یزدانی» آن را مطرح کرده، تاکید می شود، پیش از رسیدن به روستای حاجی آباد، خاک برداری انجام شود. به این ترتیب سقف قطار در سطحی بالاتر از زمین های اطراف قرار نمی گیرد. در این صورت، قطار نرسیده به روستای حاجی آباد وارد مسیری زیر سطحی می شود و در تمام حریم درجه یک تخت جمشید غیر قابل رویت است. قطار پس از گذر از حریم درجه یک تخت جمشید و در ایستگاهی که در حوالی پل خان در دست احداث است، دوباره به سطح زمین باز می گردد.

مسیر پیشنهادی «یزدانی» یک مشکل هم دارد و آن اضافه شدن پیچ به مسیر راه آهن است اما کارشناسان بنیاد - پارسه پاسارگاد در این باره می گویند: «مسیر پیشنهادی ما مستلزم ایجاد پیچی در نزدیکی روستای حاجی آباد است، اما این امر نمی تواند دست آویزی برای به اجرا در نیامدن مسیر پیشنهادی شود، چون بیشتر مسیر کنونی راه آهن از پاسارگاد تا تخت جمشید دارای پیچ هایی است و اضافه شدن یک پیچ به چشم نخواهد آمد. از طرف دیگر از آنجایی که ایستگاه مرودشت در نزدیکی پل خان در حال ساخت است، قطار برای توقف مجبور است سرعت خود را کم کند.

تحت چنین شرایطی وجود یک پیچ مشکلی را به وجود نمی آورد و در نهایت وجود پیچ و پایین آمدن سرعت اجباری قطار در ایجاد لرزش های کمتر و سلامت آثار ضروری است.»

خشت اول گر نهد معمار کج

«محمد تقی عطائی»، کارشناس گروه باستان شناسی بنیاد پژوهشی پارسه - پاسارگاد، در مقاله ای در همین زمینه آورده است: «بنیاد پژوهشی پارسه - پاسارگاد سرگرم آماده سازی پرونده الحاق نقش رستم به مجموعه میراث جهانی تخت جمشید است. این بنیاد در نظر دارد، تا نقش رستم را به عنوان بخشی از تخت جمشید به ثبت جهانی برساند؛ اما با گذر راه آهن از ۳۵۰ متری نقش رستم تمام این تلاش ها بیهوده است. گذشته از این یونسکو بر منظرهای پیرامونی محوطه های ثبت جهانی شده بسیار حساس است. نمونه عینی و اخیر آن تنگه بلاغی بود؛ اهمیت تنگه بلاغی برای مسئولان یونسکو از آن جهت بود که تنگه بلاغی جزو منظر غیر قابل تفکیک پاسارگاد تلقی می شد و از آنجایی که پاسارگاد

در همین چند سال اخیر به فهرست آثار جهانی پیوست، تنگه بلاغی نیز از اهمیت فوق العاده ای برخوردار شد. در این مورد نیز وضع بر همین منوال خواهد بود. احتمال این که تخت جمشید در فهرست آثار در خطر جهانی قرار گیرد، بسیار زیاد است. ایجاد چنین وضعی برای وجهه ایران در سطح

منطقه و جهان خوشایند است.»

او معتقد است که راه آهن منظر و چشم‌انداز باستانی نقش رستم را مخدوش می‌کند و می‌گوید: «اگرچه مسئولان راه آهن در اظهار نظرهای غیررسمی و شفاهی اعلام کرده‌اند؛ ارتفاع خاکریز راه آهن به انضمام ریل آن بیش از یک متر نخواهد بود، اما باید توجه کرد که ارتفاع خود قطار نیز باید محاسبه شود. از سوی دیگر، راه آهن اصفهان - شیراز مسیر پر رفت و آمدی است و عبور مکرر قطار و نیز صدایی که از حرکت آن ناشی می‌شود (گذشته از صدای بوق) در منظر نقش رستم تاثیر مستقیم می‌گذارد.»

از طرف دیگر حریم درجه یک تخت جمشید تا خود نقش رستم تعریف شده و چند دهه پیش به تصویب رسیده است. طبق قانون هرگونه خاک‌برداری و یا اجرای طرح‌های عمرانی در حریم‌های درجه یک آثار باستانی منوط به کسب اجازه و موافقت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری است. سازمان نیز تنها از طریق انجام کارشناسی‌های دقیق چنین مجوزهایی را صادر می‌کند. در این مورد هنوز کار کارشناسی انجام نشده و در صورت اجرای آن نیز بنیاد پژوهشی پارسه - پاسارگاد مجری آن است.

تخت جمشید نخستین اثر ایرانی است که در سال ۱۳۵۹ در فهرست میراث جهانی به ثبت رسید و در حال حاضر به نوعی نماد ایران محسوب می‌شود.

نقش رستم در سه کیلومتری تخت جمشید واقع شده است و در آن آرامگاه چهار شاه در گذشته وجود دارد. این آرامگاه‌ها از راست به چپ از آن خشیارشا، داریوش بزرگ، اردشیر اول و داریوش دوم است؛ نخستین مقبره از آن داریوش بزرگ است که از روی دو کتیبه بر دیواره آن شناسایی شده است. از این دوره همچنین باید به

بنای کعبه زردشت

اشاره کرد. این

بنا که کاملاً

سالم باقی

مانده، به

احتمال

بسیار قوی در دوره داریوش بزرگ ساخته شده و محل نگهداری متون مقدس و از جمله اوستا بوده است.

شاپور اول، پادشاه ساسانی، در سه جنگ، گوردیانوس، قیصر روم را به خاک افکند. فلیپ عرب، قیصر رم را وادار به صلح و پرداخت غرامت به کشور ایران کرد و والرینوس، قیصر روم را به دست خویش اسیر و به بیشاپور تبعید کرد. این پیروزی‌های درخشان بلافاصله در چند نقطه فارس به صورت نقش برجسته به نمایش درآمدند. یکی از این نقش برجسته‌های باشکوه، نقش شاپور یکم است که سوار بر اسبی نشان داده شده و فلیپ عرب به نشانه صلح در مقابل او ایستاده است و شاپور مچ والرینوس قیصر را به نشانه تسلیم در دست خود گرفته است. همچنین شرح این پیروزی‌های درخشان بر دیواره کعبه زردشت که در دوره هخامنشی ساخته شده بود، به سه زبان یونانی، پهلوی اشکانی و پهلوی ساسانی نگاشته شده است. این نقش برجسته به حدی بزرگ بود که در دوران متاخر اسلامی مردم تصور می‌کردند این نقش از آن رستم، پهلوان افسانه‌ی ایرانیان و اسبش رخس است. به همین دلیل،

این محل به نام

نقش رستم

معروف شده

است.

