

تشریح غارها و کستت‌ها

Photo by: Behzad Torkizadeh

سیراف را بندر کالا و یکی از مهم‌ترین مراکز بین راهی جاده ابریشم در فاصله قرن هشتم تا چهاردهم میلادی در ایران دانسته‌اند. بندری که رونق بسیار با زلزله‌ای سهندگین آن را از پای انداخت و دیگر نتوانست از جای برخیزد. چرا که در این فاصله کم کم سر و کله راه‌های دیگر پیدا شده بود.

اطراف بندر تاریخی سیراف غارهایی وجود دارد که در ازمنه گذشته نقش سکونت‌گاه یا خانه را برای اهالی سیراف بازی می‌کردند. به نظر می‌رسد حتی تا قرون متأخر نیز این غارها کماکان مورد استفاده قرار می‌گرفتند. برای نمونه در همین اطراف شهر سیراف با پیرمردی بسیار مسن برخوردیم که از تولد پدران خود و همسایگانش در این غارها سخن می‌گفت.

در شمال این بندر کوه‌های بلند و زیبای "تنگ شیلو" و "دره لیر" وجود دارد که دشت وسیع کویر مرکزی را از نعمت رطوبت بخارهای آب خلیج فارس و دریای عمان محروم می‌کند. در دامنه با شیب بسیار تند این کوه‌ها بویژه آن‌ها که در جنوب کرانه خلیج فارس دارند سنگ‌ها را تراشیده و در فضاهایی برای زیست تدارک دیده‌اند، و بدین شکل بر امنیت در مقابل مهاجمان، امنیت در مقابل فشار آفتاب و رطوبت بالای تابستان را هم افزوده‌اند. برخی از این فضاها امروزه تبدیل به مغازه‌هایی برای خرید گردشگران شده‌اند. در اطراف این محوطه می‌توانید با گورستان‌هایی روبه‌رو شوید پر از سنگ‌قبرهای ارزشمند و جذاب. به علاوه غارهای متعدد و چاه‌های عمیق و پر آب که در دل سنگ‌ها حفر شده‌اند، چشم هر بیننده تشنه را سرشار از امید می‌کنند. بندر سیراف در حاشیه شمالی خلیج فارس قرار دارد به یک سویش کوه و سوی دیگرش دریا. این خود منظره بدیع می‌آفریند. به خصوص اگر بخواهید بر قایقی یا لنجی نشسته و به دریا بنزید. و یا در اتوبوسی دریایی نشسته و لحظه‌هایی سرخوش با امواج این استثنایی‌ترین آکواریوم جهانی به‌گفت‌و‌گودر آئید، این پرسش که چرا هنوز نتوانسته‌ایم از چنین ظرفیت‌هایی (طبیعی و تاریخی) بهره‌برداری کنیم؟ حال شمار را دگرگون می‌کند.

بگذریم گفتیم بندر سیراف از سویی به دریا و از سوی دیگر به کوهستان راه دارد. زمانی بود که این بندر یکی از مهم‌ترین و پر رفت و آمدترین بار اندازهای جهان را داشت. حجم زیادی از مصنوعات و کالاهای شرق آسیا از همین بندر به اروپا می‌رفت. بخشی در راه ابریشم بود. کالاها پس از گذر از اقیانوس هند به این بندر می‌رسیدند. برده و در آنجا تخلیه می‌شدند پس آن‌گاه، این بسته کالاها بر سر شتران می‌نهادند. در این صورت قطار شتران به سوی مدیترانه به راه می‌افتادند تا تاجران ونیزی آن‌ها را به بازار اروپا برسانند. علاوه بر آن سیراف از طریق راهی کوهستانی به فیروزآباد و از آنجا به شیراز راه داشت. سیراف آن روز را امروز بندر طاهری نام گذارند. اهمیت سیراف، به‌ویژه نقشی که در دوره‌های خاص در شکل‌گیری و فعالیت جاده ابریشم داشت باعث توجه باستان‌شناسان به این منطقه گردید. این پژوهشگران از سال ۱۹۶۶ به حفاری در محل خرابه‌های آن پرداختند. حاصل کار آنان آشکار شدن بقایای مجموعه بندر مهمی در جنوب ایران بود. مجموعه‌ای که می‌تواند به‌عنوان نمونه‌ای از بندر ایرانی، در فاصله قرن‌های هشتم تا دهم میلادی تلقی شود. در سده نهم و دهم میلادی سیراف بندری ویژه فعالیت‌های تجاری گردیده بود. ضمن آن‌که مسافران زیادی از طریق این بندر از شرق به ایران و از ایران به سوی شرق نقل و انتقال داده می‌شدند. بندر سیراف سرزمین ایران را به هند، چین، آفریقا و دریای سرخ مربوط می‌کرد. متأسفانه در حدود سده یازدهم زلزله‌ای این بندر را از تنفس بازداشت و جریان تجارت از طریق آن قطع گردید چرا که بندر ویران و خالی از سکنه شده با این حال سیراف نمی‌خواست که بمیرد این بود که تا سده پانزدهم که کاملاً نفسش بریده شد، اقداماتی برای احیای این بندر انجام گردید. امروزه تقریباً چیزی در مورد نحوه زندگی و ارتباطات اجتماعی در درون این بندر نمی‌دانیم با این حال می‌توانیم بندری را تصور کنیم که گروه‌های زیادی تاجران و ملاحان به همراه کارکنان فعال ارائه دهنده خدمات شهری در حال رفت و آمد می‌باشند. بازارهایی فعال که رفت و آمد کنندگان در آن‌ها تاجرانی هستند که از گذشته و کنار ایران و منطقه در حال چانه‌زنی برای خرید و فروش‌اند. مهمان‌خانه‌ها و کافه‌هایی را که در هر گوشه آن‌ها تاجران و فروشندگان با زبان‌های مختلف در حال گفت و گو، نوشیدن و صرف غذایند. خلاصه سیراف علی‌القاعده دارای فضایی باز برای ارتباطات مختلف بود. ضمن آن‌که زمینه را برای تبادلات فرهنگی میان ایران و دیگر نقاط جهان فراهم می‌کرد

یکی از دلایل اهمیت سیراف در مجموعه‌های نظام شهرسازی ایران، موقعیت جغرافیایی تقریباً یکتایی آن و محدودیت‌هایی بوده است که نمی‌توانسته‌اند به سهولت این شهر را گسترش دهند. از جنوب دریا و از شمال نوار بلند و سراسری کوه‌ها فضای زیستی محدودی پدید می‌آورد. برخلاف سایر شهرهای ایران که بیشتر در کنار رودها و در دشت‌های گسترده شکل می‌گرفتند و بدین سبب دیوارهای دفاعی شهر و محله‌های آنها بارها با تحول روبه‌رو می‌شدند، سیراف در قالب طبیعی محدودی و پدید آمده و توسعه یافت. به‌همین دلیل می‌توان در سیراف با بناهای چند طبقه روبه‌رو شد. می‌گویند در سیراف بناهایی ۴ طبقه‌ای وجود داشت که در

طبقه چهارم گاو می‌چرید. این خود نشان از آن دارد که میان کوه و بنا رابطه‌ای بر اساس ساخت و سازهایی ویژه برقرار شده بود. سیراف اولین بندر ایرانی بود که به‌جای آن‌که در سطح توسعه یابد، بیشتر در محور عمودی و فضا توسعه یافت.

قلعه تاریخی سیراف

قلعه تاریخی سیراف به امر شیخ جبار، جد شیخ ناصر منصور در حدود ۱۷۰ سال پیش ساخته شده است. این بنا مانند بسیاری از بناهای دوره قاجاریه دارای دو حیاط بیرونی و اندرونی و یک شاه‌نشین است که بالای همه اتاق‌ها قرار گرفته. چهار ستون زیبای سنگی و گچبری‌های داخلی ایوان غربی و حیاط بیرونی این قلعه دارای ارزش تاریخی و هنری است. در این گچبری‌ها نقش درختان، شاخ و برگ و گلدان‌های زیبا و فرشتگان زیادی با نقش پرندگان از جمله هدهد، طوطی و طاووس دیده می‌شود.

گذشته از گچبری‌های تزیینی، در هجده تابلو بسیار زیبای کنده‌کاری شده روی دیوار اشعار شاهنامه فردوسی به چشم می‌آید. از جمله این تابلوها می‌توان به تابلوی کیخسرو و کیکاوس، فرخی و عنصری، بارگاه انوشیروان دادگر، گذشتن سیاوش از آتش، سیاوش در شکارگاه، گودرز و گیو و تابلوهایی این چنینی اشاره کرد. یکی از ویژگی‌های خانه‌های این قلعه مجزا بودن ایوان و اتاق‌های اندرونی از حیاط بیرونی است. به همین دلیل برای ورود به ایوان ابتدا باید به پشت بام رفت. پشت بام نیز توسط چند پله به ایوان و دیگر اتاق‌ها متصل می‌شود.

قلعه سیراف امروزه خسارات عمده‌ای دیده است. بسیاری از گچبری‌های آن از بین رفته و نمای ساختمان تنها مخروبه‌های باقی مانده است.

معماری مساجد سیراف

کلیه مسجدهای سیراف براساس یک نمونه اولیه طراحی شده‌اند. بطوریکه در ساخت دیگر مساجد نیز از همین نمونه اولیه بهره‌برداری کرده‌اند.

یکی از این دو مسجد؛ مسجد تک حجره‌ای با فضای واحد مرکزی است. این گونه مسجد را به صورت متصل به یکی از خانه‌ها و یا در کنار مجتمعی در بازار می‌ساختند. با توجه به تمایز میان محیط‌های مختلف شهر تقسیم آن‌ها به فضاهای خصوصی یا خودمانی و عمومی یا رسمی که در اغلب نقاط ایران نیز رواج داشت. معماری‌های مساجد سیراف نشانگر آن است که اغلب مساجد آن ویژه گروه‌های خاصی از طبقات اجتماعی بوده‌اند.

اگر به مسجدهای کوچک و انواع بقعه‌ها یا امامزاده‌هایی که در قرن یازدهم و دوازدهم میلادی در محله‌های مسکونی و یا بازارهای صنفی شهرهای ایران ساخته شده توجه کنید، متوجه این نکته می‌شوید که چه از لحاظ نحوه استفاده از آنها و چه از لحاظ تحول تیپولوژی معماری آنها، درحقیقت شکل تکامل یافته همین نمونه مسجد تک حجره‌ای هستند.

مسجد جمعه سیراف از تجمع حجره‌های ساده‌ای که دورادور حیاط مرکزی ساخته شده‌اند، پدید آمده است. ساخت هندی آن چهارگوش می‌باشد. اندازه حجره‌ها یکسان و بدون درب بوده و در تمامی چهارگوشه حیاط مسجد تکرار شده‌اند. ورودی‌های مسجد وضعیت خاصی را نسبت به محورها یا سمت‌های اصلی نشان نمی‌دهند. همان‌طور که متذکر شدیم شکل حیاط

مرکزی مسجد مربع است. مسجد سیراف ساده‌ترین نمونه مسجد جمعه در ایران است. از محورهای اصلی و فرعی و چهار ایوان جانبی در آن اثری نیست و به همین دلیل نیز گرچه حیاط مرکزی در میان حجره‌ها قرار گرفته است، ولی آن خاصیت مرکزیت موجود در نمونه‌های تکامل یافته دیگر مسجد جمعه‌ها را ندارد. عنصرهای تفکیک‌کننده و سمت دهنده در آن محدود به محراب و منبر و منار است.

با بررسی نقشه مسجد جمعه سیراف می‌بینیم که چهار دیوار منظم بنای آنرا از بیرون جدا کرده‌اند. پس می‌توان چنین نتیجه گرفت که طرح آن یکباره ریخته شده است. اما بطوریکه در نمونه‌های کامل مسجد جمعه ملاحظه می‌شود بر اثر تکامل تدریجی و گسترش شهری این گونه بنا، حد جدایی آن از شهر مبهم است. از میان رفتن تدریجی مرزهای آشکار مسجد جمعه با محیط مجاور، موجب آن شده است که محققان به اشتباه ساخت کل مسجد جمعه را بدون طراحی اولیه صرفاً اتفاقی توصیف کنند.



میراث فرهنگی در زیر دریا

از مطالعات منطقه‌ای و باستانشناسی ناحیه و بررسی زمین‌شناسی و اقیانوس‌شناسی بندر سیراف استنباط می‌شود که بیش از دو سوم این بندر به زیر دریا رفته است. تکه‌هایی از سفال‌های منقوش و لعابکاری شده و تکه‌های گچ بری شده فراوانی که هر روزه در تور و قفس‌های سیمی (گرگور) ماهیگیران طاهری به دام می‌افتد یا توسط نیروی امواج از گستره کف دریا کنده شده و به ساحل پرت می‌شوند و همچنین گزارش‌هایی که مردم بومی بندر طاهری از رویت ساختمان‌هایی در زیر دریا داده‌اند دلایلی است که درستی این تئوری را تأکید می‌کند، با این حال برای مطالعات دقیق‌تر آن به باستان‌شناسی زیر دریایی منطقه سیراف نیاز داریم. به صورت هنوز تا ترسیم تمامی ابعاد زندگی این بزرگترین بندر انزلی بعد از اسلام در ایران راه درازی در پیش داریم. پیش بینی می‌شود در صورت تحقق پژوهش‌های زیر دریا، بتوان به کشف لنگرگاه اصلی سیراف و هم‌چنین به بازمانده کشتی‌های غرق شده در این بندر دست یافت حتی شاید بتوان آثار کشتی‌های بزرگ بحرپیما را در این منطقه ردیابی کرد.