

شاهکار راهسازی

ساسانی - دیلمی

در دره هراز

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات
پرتال جامع علوم انسانی

نوشته

پرویز ورجاوند

(دکتر در باستانشناسی)



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

شاهکار راهسازی ساسانی - دیلمی در دره هراز

موضوع راه و راهسازی در ایران از دیر زمان مسئله‌ای قابل توجه و با اهمیت بوده و بخش عمده‌ای از فعالیت‌های دولتهای مقتدر پیش و بعد از اسلام در ایران متوجه کارهای راهسازی و توسعه شبکه‌های ارتباطی بوده است. در این زمینه نقش مهم هخامنشیان و بعد از آن اشکانیان و بالاخره کوشش ارزنده ساسانیان را میتوان یاد کرد. هنوز در قسمت‌های مختلف این سرزمین با آثار ارزشمند معماری مربوط به راه و پل و واحدهای وابسته به آن برخورد میشود که از نظر جنبه صنعتی و هنری دارای اعتبار و ارزش خاصی هستند. فعالیت راهسازی در ایران بعد از اسلام نیز ادامه یافت و بر مسیرهای باستانی، مسیرهای جدیدی در هر دوره افزوده شد. بحث در مورد شیوه‌ها و اصول فنی راهسازی در هر یک از دورانها مطلبی است وسیع که امید است در فرصت‌های دیگر بآن پرداخته شود. در اینجا تنها باین نکته اشاره مینمایم که با توجه به نوع وسایل و ابزاری که در دورانهای مختلف در اختیار سازندگان این راهها قرار داشته، ایجاد راه در مسیرهای کوهستانی

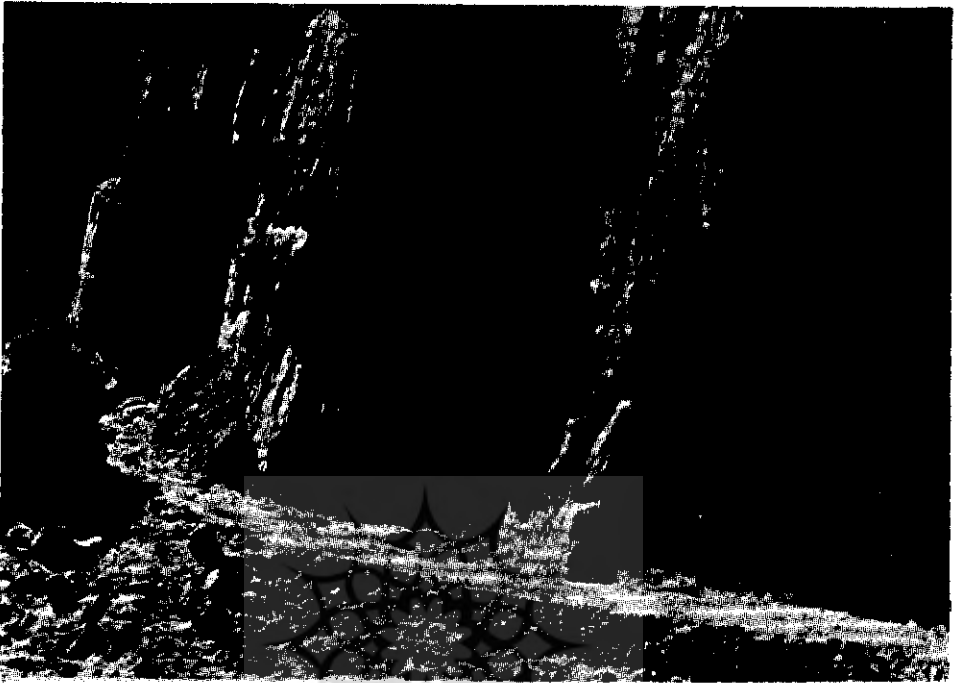
از مشکل‌ترین کارها بشمار میرفته است. با توجه به آنچه که در بالا به آن اشاره رفت در زیر به معرفی قسمتی از یک راه باستانی جالب کوهستانی که به اعتباری کهن‌ترین و نزدیک‌ترین فاصله بین مرکز ایران و سواحل دریای مازندران بوده است می‌پردازیم:

مسیر کهن راه هراز:

دره هرازیکی از مهمترین معبرهائی است که از دیرباز جانب جنوبی سلسله کوهساران البرز را به ساحل دریای مازندران متصل می‌ساخته است. دره مزبور با وجود مسیر سخت و کوهستانی که دارد از دورانه‌های پیش از تاریخ تا کنون همچنان مورد استفاده بوده است. در اینجا باید گفت که در عهد اشکانیان و بعد در دوران ساسانیان راه‌های به کرانه دریای مازندران کم و بیش از مسیرهای کنونی می‌گذشته و یکی از مهمترین آنها مسیر دره هراز بوده است که مادر این جا به شرح آن می‌پردازیم.

در مسیر جاده هراز بعد از آب اسک هنگامی که به دهانه تونل بزرگ راه هرازمیرسیم در سمت چپ جاده در کنار رودخانه راه کاروانروی است که از پای صخره کوه و جانب چپ دره می‌گذرد. پس از طی حدود پانصد متر در این راه کم‌عرض به محلی میرسیم که حجاری از دوره ناصرالدین‌شاه قاجار بر روی دیواره کوه کنده شده که در محل بنام (شکل‌شاه) معروف است (پیکره شماره ۱). راه نامبرده قسمتی از راه کاروانروی عهد صفویه است که در دوره قاجار نیز مورد استفاده بوده و در نتیجه به عرض آن افزوده‌اند. همچنان که در حال حاضر راه هراز کوتاهترین راه بین تهران و مازندران و کنار دریا بشمار میرود در آن زمان نیز راه باستانی موجود در این محل کوتاهترین راه به شمار میرفته است.

در سمت مقابل این راه قدیمی، بر روی دامنه صخره کوه آنسوی دره،



در این تصویر قسمتی از راه دوره صفویه و قاجار که در سوی دیگر رودخانه و قبل از قطعه دوم راه کهن قرار دارد دیده میشود .
در قسمت وسط عکس حجاری دوره قاجار که ناصرالدینشاه قاجار و درباریان او را نشان میدهد مشاهده میگردد . این تصویر در محل بنام «شکل شاه» معروف است .

آثار معماری ارزنده‌ای مربوط به راهسازی دوران کهن وجود دارد که شاید بتوان گفت در نوع خویش در سراسر کشور جنبه استثنائی دارد .
در باره قدمت این اثر با توجه به خصوصیت و شیوه بنائی و حالت قوسها و پایه‌ها ، میتوان چنین پنداشت که باید اثری از دوره ساسانیان و یا دیالمه باشد . چگونگی این پدیده جالب معماری و راهسازی به شرح زیر است :
بشرحی که گذشت از محلی که تونل بزرگ در دل کوه زده شده کوره راهی با عرض کم در دامنه صخره کوه مشاهده میشود ، مسافتی بعد دامنه کوه بصورت یک دیواره سنگی عمودی در آمده و در نتیجه کوره راه مالرو

در آنجا ختم میشود. از این محل است که با اولین قسمت راهسازی مورد بحث مواجه میشویم. مهندسان سخت کوش زمان برای آنکه امکان کوه بری برایشان میسر نبوده، به گونه‌ای دیگر امتداد جاده را میسر ساخته‌اند. آنان با استفاده از بریدگی‌ها و برجستگی‌های مختصر دامنه کوه اقدام به دیوارسازی کرده‌اند. باین ترتیب که با کمک سنگهای طبیعی قلوه و چهار گوش و ملاط محکم گچ و خاک نظیر دیوارسازی کنار مسیر راههای کوهستانی که به منظور جلوگیری از ریزش کوه صورت میپذیرد، اقدام به ساختن دیوارهایی کرده‌اند که تا سطح جاده مالرو امتداد مییابد. باین ترتیب به پهنای جاده مالرو که بطور طبیعی در دامنه کوه وجود داشته‌است به کمک دیوارسازی مزبور جاده مالروئی را در کنار صخره ساخته‌اند. در امتداد مسیر جائیکه در دامنه کوه پایه‌ای برای قرار دادن اولین رج سنگ دیوار وجود نداشته‌است از شیوه دیگری استفاده کرده‌اند. باین ترتیب که پایه‌هایی به شکل ستونهای نیم استوانه با ارتفاع‌های مختلف برپا کرده‌اند (ارتفاع ستونها بستگی به آن دارد که درجه ارتفاعی موفق به یافتن پایه‌ای طبیعی بر روی دامنه صخره شده‌اند تا اولین رج پایه را بر روی آن قرار دهند). سپس بین ستونها در قسمت بالا و زیر سطح قسمت ساخته شده جاده، قوسهای تیزه‌داری ایجاد کرده‌اند و پس از آن حد فاصل قوسها و روی آنها را به کمک سنگ و ملاط چیده و تخت کرده‌اند و بدینسان موجبات ادامه یافتن راه را فراهم ساخته‌اند. (پیکره شماره ۲)

مسافتی بعد از این قسمت با ساختن پلی که در حال حاضر ویران گردیده و قسمت‌های ناچیزی از آن در درون رودخانه مشاهده میشود جاده را به آن سوی دره امتداد داده‌اند (پیکره شماره ۳).

در این طرف نیز بخشی از مسیر مزبور در دامنه ادامه مییابد و بار دیگر که دامنه صخره بگونه دیواری صاف و عمود در آمده‌است کار جاده سازی



تصویر نخستین قسمت از راد باستانی هراز که بر صخره گوه ساخته شده است .
در این تصویر پایه‌های نگهدارنده و قوسبای میان آنها مشاهده میگردد .

بیکره شماره ۳



در این تصویر قسمت دیگری از راه مورد بحث که درسوی دیگر رودخانه ساخته شده است مشاهده میگردد .

را بوسیله برپاداشتن هفت پایه در فاصله‌های مساوی حدود ۱/۵ متر از هم انجام داده‌اند. در این قسمت هفت طاقنما بوجود آمده و دنباله جاده بر روی آنها امتداد یافته است. (پیکره‌های شماره ۴ و ۵) از این محل تا حدود ۴۶ کیلومتری آمل نشانه دیگری از این راهسازی دیده نمی‌شود.^۱

در ۴۶ کیلومتری آمل در سمت راست جاده آسفالت هراز و آنسوی رودخانه قبل از ورود به تونل با قسمت دیگری از راهسازی مزبور برخورد می‌گردد. (پیکره شماره ۶) طول این قسمت نسبت به دو قطعه قبلی بیشتر

پیکره شماره ۴



در این تصویر طاقنماها و ستونهای سنگی قسمت دوم راه که در تصویر شماره ۳ نموده شده، از نزدیک نشان داده شده است. (عکس از نگارنده)

۱- احتمال می‌رود چنانکه در مسیر رودخانه راه پیمائی صورت پذیرد قسمتهای دیگری از کارهای این جاده سازی دیده شود.



در این تصویر شکل یکی از قوسها و پایه‌های سنگی دو جانب آن از لاصله نزدیک نشان داده میشود

پیکره شماره ۶



قطعه سوم راه تاریخی هراز که در حدود کیلومتر ۴۶ آمل و دو سمت راست جاده کنونی قرار دارد .

است و نزدیک ۲۰ متر میباشد. در این جا چون در دامنه صخره برجستگی های متعددی در امتداد هم قرار دارد مسیر جاده بر روی آنها قرار گرفته و از پایه سازی نشانه ای دیده نمیشود. در طول دیوار سازی مزبور با شش قوس یا طاق نما برخورد میشود که در امتداد دیوار بوجود آمده و در دو طرف آنها پایه های ستون مانند دیده نمیشود و بهمین جهت شکل قوسها نسبت به قوسهای قبلی منظم تر میباشد (پیکره شماره ۷).

باید گفت که از نظر کار بنائی و نحوه دیوار سازی در تمامی سه قسمت مورد بحث بایک فن پیشرفته و نهایت استوار و در عین حال ظریف و بدون خشونت روبرو هستیم.

چنانکه گفته شد دو قسمت اول در دوسوی دره در امتداد تونل بزرگ ساخته شده و قسمت سوم نیز در محلی بنا گردیده که دو تونل کوچک پشت سر هم در امتداد آن ایجاد شده است.

این مطلب نشان میدهد که در آن زمان نیز قسمت مهمی از مسیر جاده بطیر آنچه که امروز مشاهده میکنیم، از داخل دره و کنار رودخانه میگذشته است و در محل هایی که امروز بعلت کم عرض بودن دره و وجود صخره های صاف و عمودی ناگزیر به شکافتن دل کوه و زدن تونل شده اند، در آن زمان به گونه ای که از آن یاد شد عمل کرده اند و موجبات ادامه راه را فراهم ساخته اند.

مشاهده قسمتهای باقیمانده این راه کوهستانی از نزدیک بدون شك هر فردی را به ستایش از مردمانی که به خلق چنین اثری توفیق یافته اند، وادار خواهد ساخت.

نوشته های تاریخی و راه کهن ری - مازندران .

در بیشتر کتابهای جغرافیائی و سفرنامه هائی که محققان اسلامی تدوین کرده اند به مسیرهای عمده و راه هائی که نواحی مختلف سرزمین وسیع ایران



بزرگه شماره ۷

تصویر تویتری از قطعه سوم راه تاریخی مرز . در این تصویر شکل فوسیلی تکپارنده و طاوت آنبا با قطعه اول قابل تشخیص است .

را بهم متصل میساخته است برخوردار میشود. در این کتابها اغلب مسیرهایی وقت خاصی معرفی شده است تا جائیکه فاصله بین منزلهای مختلف يك مسیر را نیز ذکر کرده اند. در این باره باید گفت که نوشته این کتابها براسناد دقیق دوره ساسانی متکی است و بسیاری از موارد از روی آنها رونویس شده است. با توجه به آنچه که گفته شد در زیر نوشته دو کتاب ارزشمند را درباره مسیر ری - آمل ذکر مینمائیم. این همان مسیری است که ما چگونگی و شیوه راهسازی بخشی از آن را در سطرهای پیشین معرفی کردیم.

در المسالك اصطخری مربوط به قرن سوم هجری چنین آمده است: « راه از ری به طبرستان: از ری به برزیان يك منزل سبک است، از برزیان به نامهند (شاید بومهند باشد) يك مرحله بزرگ است از نامهند به آسک (شاید آب اسک باشد) يك مرحله از آسک به بلور (پلور) يك مرحله از بلور به کنازل يك مرحله از کنازل به قلعه لارز (لار؟) يك مرحله پنج فرسنگ و از آنجا به فرست يك مرحله شش فرسنگ و از آنجا به آمل يك مرحله «۲».

در احسن التقسامی مقدسی آنجا که درباره راههای طبرستان گفتگو میکند چنین آمده است: «از آمل به بلور (پلور) میروند يك منزل راه - از بلور به آسک (آب اسک) يك منزل راه بعد به بامهر (در نسخه بدل بامهند و نامهند که باید همان بومهند کنونی باشد) يك منزل راه. پس به برزیان يك منزل راه. پس به ری يك منزل راه»^۳

درباره مسیر راه قدیمی تهران- هراز دوتن از محققان با ارزش فرانسوی نیز مطالبی دارند که بی مناسبت نخواهد بود بخشی از نوشته آنها را در این جا نقل کنیم. مسیر راه تهران- مازندران را (ژاک دمرگان) در اثر جالب خود چنین ذکر میکند: «تهران- حصارک- بومهن- چشمه علی- علی آباد- اهامزاده-

۲- المسالك اصطخری چاپ قاهره ۱۹۶۱ - صفحه ۱۲۶

۳- احسن التقسامی مقدسی چاپ بریل لیدن- ۱۹۰۶ صفحه ۳۷۲

هاشم (گردنه) پلور- رینه - (کوه دماوند در سمت چپ جاده قرارداد) و هنه- محمودآباد- کیالوبند- (گلوبند) - عمارت - آمل .

این جاده مهمترین راهی است که همه کاروانها از آن میگذرند.^۴ این راه چنانکه بایستی کم ارتفاع ترین و سهل ترین معابر را طی میکند ، از این جاده میتوان به هنگام عبور از قله مرتفع ، اختلاف سطح را قضاوت نمود. از طرف دیگر، این جاده باریک تنها راه ارتباطی نیست، منتهی دیگران تنها جز در چند ماه از تابستان قابل عبور نیستند. یک جاده از تهران شروع شده دره مرتفع لار را قطع کرده و در ارتفاع ۳۱۴۷۰ متری کتل پلنگ را پیموده و به دره رود نور فرود آمده از آن برای ورود به ده لاهه و دره کنج بیرون میآید، سپس یک گردنه با ۳۱۴۰۰ متر ارتفاع و طی سه روز راه به سطح پست مازندران میرسد»^۵

درباره راه تهران - مازندران از مسیر دماوند در صفحه ۱۴ کتاب (کاروانسراهای ایران و بناهای کوچک مسیر راهها) نوشته ما کسیم سیر و چنین آمده است :

«مسیری که از دماوند میگذرد و بسوی دریای مازندران پیش میرود ، یکی از مسیرهای بسیار کهن ایران بشمار میرود. وجود این گذرگاه بود که انجام مهاجرت های پیش از تاریخ را در منطقه میسر گردانید . دره دماوند گذشته از نقشی که بعنوان دروازه فلات دارد با توجه به چشمه های آب معدنی واقع در سرایشی های دوسوی آن و اعتبار مذهبی قلعه و آشفشانی آن- دارای جذابیتی خاص میباشد.

مسیر مزبور که به دورانهای مختلف تعلق دارد، با دقت هر چه تمامتر

۴ - در عهد شاه عباس راه اصلی بین فلات ایران و دریای مازندران از فیروز کوه میگذشته است .

۵ - جغرافیای شمال ایران- ژاک دمرگان - ترجمه کاظم ودیدی - انتشارات چهار،

تبریز-۱۳۳۸- صفحه ۱۶۷-۱۶۶

توسط حکمرانان و فاتحان این سرزمین محافظت شده است و نشانه‌های آنرا میتوان در تعداد فراوانی از ویرانه‌های منطقه جستجو کرد. مسیر مزبور که از نقاط بسیار مشکل میگذرد شامل آثار هنری دوره‌های مختلف است و هنوز تعداد بسیاری از بله‌های عهد صفویه در این مسیر مورد استفاده است.

کاروانسراهای متعددی که در گذشته از چوب در دامنه‌های جانب دریای مازندران ساخته شده بود در حال حاضر از بین رفته اند ولی در قسمت کوهستانی هنوز نمونه‌های زیبایی از کاروانسراها وجود دارد. بزودی بجای این مسیر که پنجاه عریض و مناسبی ساخته خواهد شد^۶. راه معروف شاه عباسی که ارتباط بین مازندران و تهران امروزی را تأمین میساخته راهی بوده است سنگفرش بطول ۴۵ فرسخ. این راه از فرح آباد در کنار دریای مازندران شروع و از طریق ساری به خوار، از آنجا به شاهی (علی آباد سابق) - سواد کوه - هلی رود و فیروز کوه و سپس تهران منتهی میشده است. راه مزبور بفرمان شاه عباس بزرگ و به سرپرستی میرزا محمد تقی وزیر مازندران ساخته میشود و در ۱۰۳۱ هجری قمری پایان مییابد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

۶- در گردنه‌های سخت و سراسیمب ناحیه «بند بریده» چهار مسیر بخوبی قابل تشخیص وجود دارد که شامل آثار دوره ساسانی - صفوی و قاجار (مربوط به دوره ناصرالدینشاه) است این مسیرها بوسیله پیش آمدگیهای جالب که به ارتفاعات مختلف نصب و استوار گشته است نگهداری شده است.

Caravansérails d'Iran et petites Construction Routières. Mascine Siroux le caire 1949.