



شرایط زیست‌محیطی و معماری بومی شهرستان آمل «نمونه مورد مطالعه: شبکه ارتباطی دوره ساسانی و اوایل اسلام دره - رودخانه

هراز»

مجید ساریخانی^۱ و سیدمهدی موسوی کوهپرا^۲

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۰۳/۱۸ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۰۹/۲۸
«از صفحه ۱۵۷ تا ۱۶۹»

چکیده

اکولوژی منطقه طبرستان مانع از ایجاد یک شبکه ارتباطی منظم بوده است و محور هراز یکی از قدیمی‌ترین آنهاست که در ادوار مختلف، ارتباط دهنده‌ی شمال ایران با فلات مرکزی بوده است. این پژوهش تلاش دارد به داده‌های باستان‌شناختی این شبکه ارتباطی در دوران ساسانی و اوایل اسلام بپردازد. روش تحقیق توصیفی و تحلیلی و بررسی باستان‌شناختی پیمایشی در منطقه مورد مطالعه است. سوال پژوهش این است که ارتباط شبکه ارتباطی دره رودخانه - هراز در دوران ساسانی و اوایل اسلام با مولفه‌های معماری پایدار و آثار باستان‌شناختی منطقه چگونه قابل تبیین است؟ فرضیه تحقیق مبتنی بر آن است که شرایط زیست محیطی (کوه‌های صعب‌العبور، دره و رودخانه) و ایده‌پردازی معماران و طراحان از مولفه‌های اصلی پایدار در ایجاد شبکه‌های ارتباطی و پراکنش و گونه‌شناسی آثار معماری و باستان‌شناختی دره - رودخانه هراز بوده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که نگارندگان در طی بررسی میدانی بقایای معماری این شبکه را در روستاهای لاسم، ایرا، نوا، هاره، وانا، بایجان، علی آباد و پشت تونل شماره ۶ جاده هراز شناسایی کردند که به طور عمده در قسمت کوهستانی قرار گرفته‌اند و نشانی از این جاده در نواحی جلگه‌ای و جنگلی شناسایی نشد، علت آن در نقش بستر جغرافیایی منطقه مورد بررسی نهفته است چرا که نواحی کوهستانی آمل برای معماران ساسانی سختی‌ها خلق کرده که باعث هنرنمایی آنها شده است.

کلمات کلیدی: طبرستان، آمل، معماری بومی، دره - رودخانه هراز، شبکه ارتباطی، زیست‌محیط.

۱. «نویسنده مسئول»: استادیار گروه باستانشناسی دانشگاه شهرکرد. sarikhanimajid@yahoo.com

۲. دانشیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه تربیت مدرس

مقدمه

منظور از جاده در این مبحث محوری است که در زمان ساسانی و اوایل اسلام در منطقه مورد مطالعه از آبادانی و رونق برخوردار بوده است؛ بخصوص اینکه در این دوره رشد تجارت از طریق محور جاده ابریشم به کشورهای شرقی و غربی ایران انجام می پذیرفته است و اوج استفاده از این محور به اواخر ساسانی و اوایل اسلام می رسد و این مصادف با زمانی است که در مناطق شمالی ایران شاهد تولید ابریشم است و محققین قرون اولیه اسلام از جمله ابن حوقل (۱۳۴۵: ۱۲۳)، اصطخری (۱۳۶۸: ۱۷۲-۱۷۳)، یاقوت حموی (۱۹۶۵: ۴۹)، جیهانی (۱۳۶۸: ۱۴۸)، ابن فقیه (۱۳۴۹: ۷۸)، قزوینی (۱۳۵۳: ۱۷۸) و ... به آن اذعان داشته اند. همین اهمیت ارتباطی، سرپرست هیأت بررسی را بر آن داشت که نقطه ورود این شبکه ارتباطی به منطقه مورد مطالعه را کشف و سپس به بررسی پیمایشی فشرده در طول این محور بپردازد که نتایج آن یافت شدن آثار بسیار غنی تاریخی و فرهنگی در دوران ساسانی و اوایل اسلام است و داده های پژوهش نیز حاصل از این بررسی است که بیشتر در لاسم، ایرا، نوا، وانا و در طول محور دره - رودخانه هراز تمرکز دارد.

موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه

در متون دوره اسلامی از دو شهر با نام «آمل» ذکر شده است، یکی در استان مازندران و دیگری در کنار رود «جیحون» در ماوراء النهر (ر.ک. لغت نامه دهخدا، مدخل آموی؛ اعتماد السلطنه، ۱۳۷۳: ۳۷۹؛ هدایت، ۱۳۵۶: ۱۰۲؛ مقدس المعروف بالبشاری، ۱۹۸۷: ۳۷) است. در اثبات ادله فوق در کتاب «البلدان» آمده است: «آمل بزرگترین شهر طبرستان و نیز شهری است مشهور در غرب جیحون در راه بخارا از مرو» (یعقوبی، ۱۳۴۳: ۶۷). قدیمی ترین اثر جغرافیایی که از آمل طبرستان نام برده «المسالک و الممالک» «ابن خرداد به» می باشد که همزمان با پیدایش علویان در طبرستان تالیف یافته است «(ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۱۸ و ۱۱۹).

شهرستان آمل از شمال به شهرستان محمودآباد، از شمال شرق به شهرستان بابلسر، از شرق به شهرستان بابل، از جنوب به استان تهران و از مغرب به شهرستان نور محدود است این شهرستان در فاصله ۱۸ کیلومتری جنوب دریای خزر و ۶ کیلومتری شمال پیشکوه البرز و ۱۸۱ کیلومتری شمال شرق تهران (نقشه ۱) با ۸۰ متر ارتفاع از سطح دریای آزاد و ۱۰۸ متر ارتفاع از سطح دریای خزر می باشد (سعیدیان، ۱۳۷۹: ۱۲۳). براساس آخرین تقسیمات کشوری در سال ۱۳۷۷ مساحت این شهرستان بالغ بر ۳۰۷۴/۴ کیلومتر مربع است. شهرستان آمل از نظر موقعیت ریاضی در ۵۱ درجه و ۴۳ دقیقه الی ۵۲ درجه و ۳۳ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۳۶ دقیقه الی ۳۶ درجه و ۴۰ دقیقه عرض شمالی واقع شده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۶). اما موقعیت جغرافیایی آمل در دوران ساسانی و صدر اسلام بیانگر آن است که از شمال به عین الهم و دریای کاسپین، از شرق به مامطیر (بابل)، از مغرب به ناتل و رویان (نور و رویان) و از جنوب به رشته کوه البرز محدود می شده است. شهر آمل در

زمان فیروز شاه ساسانی بنیاد گردید این شهر را ابتدا در پایدشت (نام قدیم آن شارسنه مرز است) مسلط بر رودخانه هراز بنیاد کردند؛ اما از آنجایی که ارتفاع آن زیاد بود، دسترسی به آب نداشتند شهر را به نقطه ای دیگر به نام «اسبانه سرای» منتقل کردند این منطقه قبل از آنکه اسبانه سرای باشد به آن «ماته» می گفتند (ابن اسفندیار، ۱۳۶۶: ۷۱) سپس به نام آمل مشهور شد؛ اما در مورد وجه تسمیه آمل نظری دیگر آمده است که ریشه پهلوی دارد و از گونه پهلوی آن آموی گرفته شده است، این نام در زبان پهلوی «آموی» و در پارسی باستان «مرد» می باشد یونانیان قدیم نام این سرزمین را «مردوی» یا «مردوی نوشته اند» (شهیدی مازندرانی، ۱۳۷۷: ۱۷). بی گمان این واژه نیز از قبیل و طایفه «آمردها» یا «آماردها» گرفته شده است چرا که آماردها بر اثر کثرت تلفظ و استعمال بعدها به آمارد - آمرد و آمل بدل شده است. با استناد به متون اسلامی شهر بزرگتر طبرستان در صدر اسلام آمل و مرکز طبرستان و جای نشست پادشاهان بوده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۵۰).

برای دسترسی به شهرستان آمل می توان از شبکه های ارتباطی آمل- تهران، آمل- ساری، آمل - محمودآباد (کرانه دریا)، و آمل - چمستان نام برد. قسمت کوهستانی ناحیه سوم توپوگرافی منطقه را تشکیل می دهد؛ این قسمت شامل دهستانهای بخش لاریجان است



نقشه ۱. موقعیت آمل نسبت به شهرهای اطراف (مآخذ: مرکز آمار ایران)

که بواسطه داشتن کوههای بلند غیر جنگلی، دره های مصفا، مراتع سبز و خرم و آبهای معدنی و میوه های فراوان از بهترین و با صفاترین ییلاقات مازندران محسوب می شوند و ارتفاع آن از سطح دریای خزر تا ۵۶۷۱ متر می رسد. این منطقه در اصل، قسمتی از ارتفاعات شمالی البرز مرکزی است که مهم ترین قله های آن کوههای گروم، بنوم، کله سر، حورتو، سبکرس، شاروس، دمون، قوزک، چنگیز، سردخونی، دم کشی، سنگ پل میان پشته و نرمن می باشند که بخش مرتفع این کوهها که جزء منطقه کوهستانی است پوشیده از مرتع و بخش کوهپایه ای آن پوشیده از جنگل می باشند (فرهنگ جغرافیایی آبادی های کشور، ۱۳۷۰: ص ۷). خاک این منطقه رسوبی و مخلوط با سنگ، شن و ریگ می باشد و محصول زمینهای کشاورزی حبوبات، نباتات و علوفه می باشد که معدل دو ثلث آن آبی و یک ثلث دیم است (شایان، ۱۳۳۶: ۸).

یافته های پژوهش

آثار باستان شناختی که از شبکه ارتباطی حوضه رودخانه هراز شهرستان

آمل برجای مانده یافته‌های پژوهش را تشکیل می‌دهد که در ادامه آمده است (نقشه ۲):

جاده ساسانی AM-025 (تقریباً در یک کیلومتری شمال وانا)، جاده ساسانی AM-066 (در حدود ۴ کیلومتری روستایی در کنار محوطه تاریخی سیاه کوه ۲)، جاده ساسانیان (۲) AM-069 (در ۳/۵ کیلومتری جنوب شرقی روستای نوا)، جاده ساسانی لاسم (۱) AM-077 (در ۵۰۰ متری شرق لاسم)، جاده ساسانی ۲ لاسم AM-078 (در شرق روستای لاسم در مسیر فیروز کوه - ایرا)، جاده قدیم لاسم - پلور AM-087 (این جاده در کنار رودخانه منشعبی با هراز در مسیر جاده آسفالته لاسم به زیار قرار گرفته است این جاده در گذشته لاسم را به پلور و امام زاده هاشم متصل می‌ساخته و راه ارتباطی از این قسمت بوده است)، جاده قدیم اسک AM-107 (در زیر کافر کلی اسک و چسبیده به صخره طبیعی جاده قدیمی وجود دارد که نشانه‌های سنگ چین آن دیده می‌شود. طول این سنگ چین ۵ متر و عرض آن ۳ متر می‌باشد)، جاده قدیمی AM-127 (در جنوب روستای بایجان و در کناره غربی رود هراز و در کناره کوه).

نقشه ۲. پراکندگی استحکامات دفاعی حوضه رودخانه هراز با توجه به شبکه ارتباطی (خط سمت راست شبکه ارتباطی و خط سمت چپ رودخانه هراز)

بحث و تحلیل

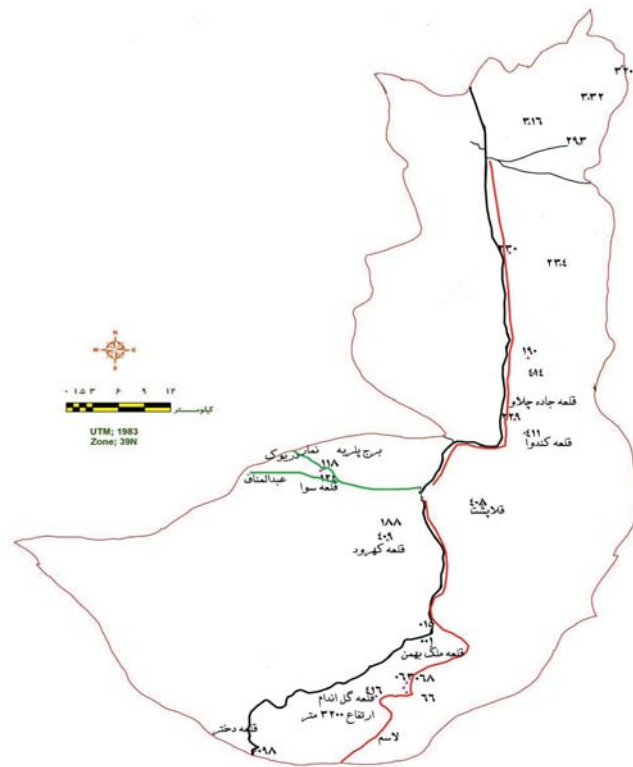
شبکه راه‌ها در طول تاریخ همواره مورد توجه بوده و در این زمینه هخامنشیان، اشکانیان، ساسانیان و دولت‌های حاکم در دوران اسلامی نقش قابل توجهی داشتند و این مسیرها از نظر کشورگشایان (برای حمل و نقل ادوات جنگی)، تجار و بازرگانان (برای روابط تجاری و بازرگانی و ارتباط با مکان‌های تولید و مراکز اقتصادی) حایز اهمیت هستند.

شبکه ارتباطی شهرستان آمل را از نظر کارکرد می‌توان در دو گونه اصلی و فرعی آورد.

گونه اصلی: گونه اصلی شبکه ارتباطی، فلات مرکزی را به نواحی شمالی ایران مرتبط می‌نماید با توجه به متون دوران اسلامی و داده‌های حاصل از بررسی میدانی باستان‌شناختی نگارنده، دو جاده پیوند دهنده‌ی مناطق شمالی با فلات مرکزی بوده است؛ یکی قدیمی تر است و به طور عمده در نیمه شرقی شهرستان آمل و رودخانه هراز قرار دارد و دیگری جدیدتر است و از نیمه غربی

رودخانه هراز وارد شهرستان آمل می‌شده است.

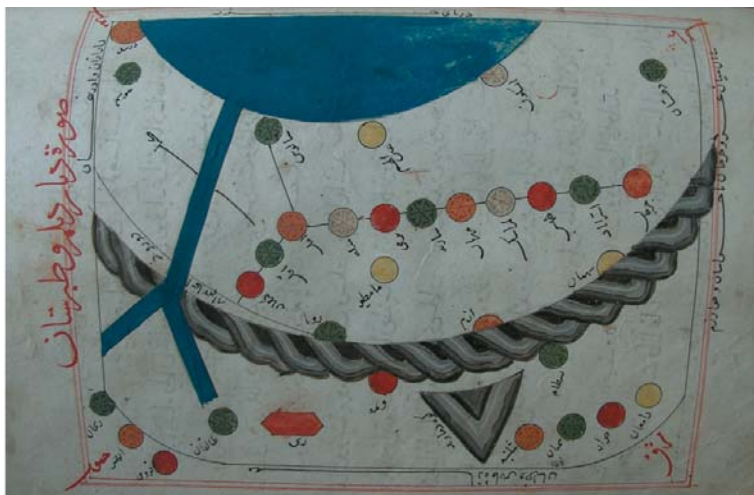
محور شرقی: محور شرقی یکی از قدیمی‌ترین و اصلی‌ترین شبکه‌های



ارتباطی طبرستان و آمل در دوران تاریخی بوده است. داده های باستانشناختی ساسانی و صدر اسلام شناسایی شده از بررسی میدانی، اکثرا در کنار این محور پراکنده شده اند. محور شرقی در واقع نقش پل ارتباطی بین مناطق شمالی ایران با فلات مرکزی را در آن برهه از تاریخ ایفا کرده است. نگارنده در طی بررسی میدانی بقایای باستان شناختی این جاده را در روستاهای لاسم، ایرا، نوا، هاره، وانا، بایجان، علی آباد و پشت تونل شماره ۶ جاده هراز شناسایی کرد که به طور عمده در قسمت کوهستانی قرار گرفته اند و گروه بررسی نشانی از این جاده را در نواحی جلگه ای و جنگلی شناسایی نکرد که علت آن در نقش بستر جغرافیایی منطقه مورد بررسی نهفته است. نواحی کوهستانی شهرستان آمل برای احداث شبکه ارتباطی موانع سختی محسوب می شدند و همین موانع باعث ظهور خلاقیت معماران عصر ساسانی در احداث این جاده گردید و اگر این موانع وجود نداشتند هنرنمایی های این هنرمندان در زمینه شبکه ارتباطی تا به امروز باقی نمی ماند همانطور که در نواحی دشت و جلگه ای نشانی از این شبکه ارتباطی تا به حال باقی نمانده است، بنابراین قسمت کوهستانی در آن زمان برای معماران ساسانی سختی ها خلق کرده که باعث هنرنمایی آنها شده است.

در ادامه نحوه ساخت و ساز این محور بحث و تحلیل می شود و این تحلیل را موانع کوهستانی منطقه که باعث شکل گیری و ظهور خلاقیت معماران ایرانی گردیده ایجاب کرده است.

نتایج بررسی پیمایشی در مسیر این محور باعث شناسایی آثار بسیار شاخص و مهمی از جمله تپه های باستانی مرچ، قلعه گل اندام، تپه های باستانی سیاه کوه، قلعه ملک بهمین، پل و بند بریده، قلعه کهرود در نیمه غربی رودخانه هراز ولی مسلط بر جاده و منزلگاه گردید.



تصویر ۱. نقشه مسیرهای منشعب از شهر آمل (مأخذ: نسخه مسالک و ممالک اصطخری موزه ملی ایران)

محور غربی: در متون

دوران اسلامی از جمله المسالک و الممالک (قرن ۳ ه. ق.) و احسن التقاسیم راه ری به طبرستان را از مسیر گردنه امامزاده هاشم دانسته اند که به نظر می رسد در دوره علویان طبرستان و آل بویه شکل گرفته باشد و احتمال دارد این شبکه به خاطر سهل العبور بودن آن نسبت به محور شرقی به تدریج جایگزین آن شده باشد (تصویر ۱). در ادامه به متون و منابعی که راجع به محور غربی هراز مطالبی نگاشته اند پرداخته می شود.

ژاک دمرگان فرانسوی در مورد این راه آورده است: «تهران- حصارک- بومهن- چشمه علی- علی آباد- امامزاده هاشم- گردنه پلور- رینه- وهنه- محمود آباد- کیالوبند- عمارت- آمل. این جاده مهمترین راهی است که همه کاروانها از آن می گذرند این راه چنان که بایستی کم ارتفاع ترین و سهل ترین

معابر را طی می کند از این جاده می توان 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 تابستان قابل عبور نیستند یک جاده از تهران شروع شده، دره مرتفع لار را قطع کرده و در ارتفاع ۳۴۷۰ متری کتل پلنگ را پیموده و به دره رود نور فرود آمده از آن برای ورود به ده لاهه و دره گنج بیرون می آید سپس یک گردنه با ۳۴۰۰ متر ارتفاع و طی سه روز راه به سطح دشت مازندران می رسد (دمرگان، ۱۳۳۸: ۱۶۰-۱۶۶).

انشعابات شبکه ارتباطی هراز از شهر آمل: دو شاخه شرقی و غربی محور هراز به شهر آمل و تقریباً نقطه مرکزی طبرستان در دوره ساسانی و صدر اسلام منتهی می شدند و در آمل دارای سه انشعاب می شد که یک انشعاب آن به جرجان، یک انشعاب به دیلم و یک انشعاب به دریا (عین الهم) می رفته است.

آمل به جرجان: اصطخری درباره راهی که از آمل به طرف جرجان می رود آورده که «از آمل تا میله دو فرسنگ و از میله تا برجی سه فرسنگ و این تمامت یک منزل است و از ساریه تا مارست یک منزل و از مارست تا آبادان یک منزل و ...» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۲۳).

ابن حوقل درباره راه طبرستان به گرگان چنین اشاره کرده است «از آمل به شهر میله دو فرسنگ و از آنجا تا تریجی سه فرسنگ و از آنجا به ساری یک منزل ...» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۲۶). «از آمل تا مامطیر و آن یک منزل است» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۲۳). با توجه به متن اصطخری مسیری که از آمل به میله و ترجی می رفته با مسیری که به مامطیر رفته متفاوت بوده است؛ بنابراین آمل دارای دو مسیر متفاوت به طرف شرق بوده است.

از آمل به دیلم: یک انشعاب آن نیز از آمل به طرف دیلم بوده است به این صورت که «از آمل تا ناتل یک منزل و از ناتل تا سالوس یک منزل سبک و از سالوس تا کلار یک منزل و ...» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۲۳). از آمل تا ناتل و از آنجا تا سالوس و از آنجا تا کلار و از آنجا تا دیلم (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۵۰).

از آمل به شمال و ساحل دریای مازندران: از آمل یک راه فرعی نیز به طرف دریا داشته است که «از آمل تا عین الهم چهار فرسنگ» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۲۳) بوده است. و جیهانی «از آمل تا دریا به قریه الهم یک منزل» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۵۰) ذکر کرده است.

مسیرهای منشعب از جاده هراز: مسیرهای فرعی که در طول و یا عرض محور اصلی هراز قرار دارند و بعضاً آثاری هم در کنار آنها شکل گرفته است عبارتند از:

راه سیاه بیشه هراز به فیروز کوه: از سیاه بیشه به لهاش، الیمستان، امامزاده قاسم، مراتع کنگلو، اسپرز سیوجی، ترکلی، سیاه کوه، رنان، چرات، فیروز کوه. در این مسیر تپه های لهاش ۱ و ۲، گنبد بن و تپه الیمستان شکل گرفته اند و همچنین قلعه ای در بالای سیاه بیشه به نام قلعه چمازچال که دارای آثار قرون اولیه اسلام (۱-۵ ه. ق.) است مسلط بر این راه بنا شده است. راه الیمستان به شیرگاه: از الیمستان به چلاو، سنگچال، آب کل منار، شیاره، پادشامیر، لفور، شیرگاه. در این مسیر نیز چندین اثر قرون اولیه مانند قلاگردن تیار و تپه سنگچال شناسایی شده است که اگر در منطقه بررسی

دقیق - تری صورت گیرد آثار بیشتری شناسایی خواهد شد که مدت زمان رساله و دیگر مسایل اجازه بررسی بیشتر به گروه بررسی نداد. راه بایجان به نشل: نشل، بردر تنگه، کنوچال، موزون، الفش و یارک، تله، اوت، بایجان که کنار آب هراز است.

راه آزو به شونا دشت: در آزوی نوا راهی برای شاهاندشت است و از محلهای زیر می گذرد: انجی - شونا- دجمار. این راه از محور اصلی جاده قدیمی منطقه بین مسیر نوا - هاره جدا می گردد و از پشت به قلعه ملک بهمن و از روبروی برج سی و در نهایت منتهی به جاده اصلی در ناحیه وانا قبل از بند بریده می گردد.

شرایط زیست محیطی و ایده پردازی معماران در شکل گیری آثار معماری و گونه شناسی آنها

شبکه های ارتباطی در شکل گیری محوطه های باستانی نقش حائز اهمیتی دارند. مهمترین و اصلی ترین شبکه ارتباطی محور حوضه رودخانه هراز شهرستان آمل جاده ای قدیمی از دوره ساسانی است که در دوره صدر اسلام و آل بویه و حتی دوره های بعد از آن هم مورد استفاده واقع شده است. این جاده نقش مهمی در ارتباط مناطق شمالی ایران با فلات مرکزی داشته است. با توجه به نتایج بررسی باستان شناسی به عمل آمده و بنابر شواهد و مدارک برجای مانده، این جاده از محور فیروزکوه وارد لاسم می شده و سپس به ایرا، نوا، و روستاها و ییلاقات بین مسیر هاره و وانا می شده در ادامه از کناره راست رودخانه هراز عبور می کرده تا به شهر آمل می رسید و به خاطر نقش مهم ارتباطی این جاده در ارتباط برقرار کردن بین فلات مرکزی و نواحی شمالی ایران و نقشی که در شکل گیری محوطه های باستان شناسی منطقه داشته، گونه شناختی این آثار باستان شناسی از نظر کارکرد جالب توجه است. اولین نشانه های تاثیر شبکه های ارتباطی در گونه شناسی محوطه ها را می توان در ایجاد «پل» دانست.

تصویر ۲. پل در پشت تونل وانا (عکس نگارنده)



چرا که قسمت اعظم این راه از کوههای البرز می گذشته و در بعضی از قسمتها نیز از کنار رودخانه عبور می نموده که به تبع آن نیاز به احداث پل بوده است که مهمترین این پلها که نشانه هایی از طاق سنگی آن دیده می شود پلی است که در انتهای پشت تونل وانا و در کنار راست رودخانه هراز در ارتفاع و بدنه کوه دیده می شود (تصویر ۲) و دلیل این که این پل در این ارتفاع زده شده است احتمالاً به خاطر سدی بوده که در این قسمت بر روی رودخانه هراز زده شده و اگر به رد و نشانه های جاده هم نگاه کنیم در ابتدای تونل در ارتفاع پایین در بدنه کوه واقع شده و هر چه

به انتهای تونل نزدیک می شده بر ارتفاع افزوده می شده است (تصویر ۳) که در نهایت در محل تقاطع پل به اوج ارتفاع خود می رسد. نقش این پل، تغییر مسیر جاده از کناره شرقی به کناره غربی رودخانه هراز است. درباره

قدمت این اثر با توجه به خصوصیت و شیوه بنایی و حالت قوسها و پایه ها می توان چنین پنداشت که باید اثری از دوره ساسانیان و یا دیالمه باشد. یکسری از پلها در امتداد مسیر جاده وجود دارد که به خاطر شرایط خاص توپوگرافی محیط شکل گرفته است به این صورت که مسیر جاده

از دامنه کوه بوده و پایه ای برای قرار دادن اولین رج سنگ دیوار جاده وجود نداشته است به این ترتیب باعث شده که پایه هایی به شکل ستونهای نیم استوانه ای با ارتفاع های مختلف شکل گیرد؛ (ارتفاع ستونها) بستگی به آن دارد (تصویر ۴) که در چه ارتفاعی موفق به یافتن پایه ای طبیعی بر روی راسته صخره شده اند تا اولین رج پایه را بر روی آن قرار دهند سپس بین ستونها در قسمت بالا و زیر سطح قسمت ساخته شده و جاده قوسهای تیزه داری ایجاد کرده اند و پس از آن حد فاصل قوسها و روی آنها را به کمک سنگ و ملاط چیده و تخت کرده اند و بدینسان موجب



تصویر ۳. بند بریده و جاده کناره آن بر سینه کوه (عکس از نگارندگان)

ادامه یافتن راه را فراهم ساخته اند و این قوسها، زیبایی خاصی به این جاده در محور هراز بخشیده است. که یک نمونه از آن هفت پایه در فاصله های مساوی حدود ۱/۵ متر از هم می باشد که به صورت هفت طاقنما می باشد و دنباله جاده بر روی آنها امتداد یافته است باید گفت که از نظر کار بنایی و نحوه دیوار سازی در تمامی محور ارتباطی مورد بحث با یک فن پیشرفته و نهایت استوار و در عین حال ظریف روبرو هستیم.

مسیرهایی که دارای پل یا طاقنما می باشند در قسمتهایی واقع شده اند که امروزه در پشت آنها تونل زده شده است؛ این مطلب نشان از آن دارد که در آن زمان نیز قسمت مهمی از مسیر جاده نظیر آنچه که امروز مشاهده می کنیم از داخل دره و کنار رودخانه می گذشته است و در محلهایی که امروز به علت کم عرض بودن دره و وجود صخره های صاف و عمودی ناگزیر به شکافتن دل کوه و زدن تونل شده اند و در آن زمان به گونه ای



تصویر ۴. پایه های پل پشت تونل و آن به شکل نیم استوانه ای (عکس از نگارندگان)

که از آن یاد شده عمل کرده اند و موجبات ادامه راه را فراهم ساخته اند. دومین گونه شناختی آثار، «ایستگاههای میان راهی (منزلگاه)» می باشد؛ در کنار هر شبکه ارتباطی در زمان گذشته در هر چند فرسنگ یا منزل نیاز به مکانی برای استراحت و تیمارداری حیوانات بوده است؛ بنابراین وجود شبکه ارتباطی باعث شکل گیری گونه جدیدی در معماری شهرستان آمل در دوران ساسانی و صدر اسلام به نام منزلگاه شده است که اولین آن را می توان در گردنه بین ایرا، لاسم و نوا دید که با سنگ و ساروج ساخته شده است و دومین ایستگاه میان راهی که نشانه هایی از آن باقیمانده در کناره چپ

رودخانه هراز بعد از پل و تونل وانا می باشد. سومین ایستگاه بین راهی بعد از علی آباد و ساختمان عمارت دیده شده که در کنار جاده واقع گردیده و در کنار این ایستگاهها نیز آثار سفالی و باستان‌شناختی از دوران ساسانی و قرون اولیه اسلامی بدست آمده است (تصویر ۵). از ویژگی های این منزلگاه ها داشتن طرحی تقریبا مشترک بوده است.



تصویر ۵. ایستگاه میان راهی بعد از علی آباد و کلاه فرنگی (عکس از نگارندگان)

سومین گونه شناختی شکل گیری «تپه ها و محوطه های باستان‌شناختی» در کنار محور ارتباطی بوده است. در کنار شبکه ارتباطی دوره ساسانی و صدر اسلام آمل در قسمت کوهستانی چندین محوطه شاخص برجای مانده است که به صورت تلی از خاک در آمده اند؛ ولی ابعاد و پراکندگی این آثار بیانگر آبادانی آنها در زمانی بوده که این جاده مورد استفاده واقع می شده است از جمله این محوطه ها می توان به تپه های باستانی مرچ ۱ و مرچ ۲ و مرچ ۳ اشاره کرد که مرکزیت و بزرگترین اثر این محوطه مرچ ۱ می باشد که از طرح و پلان منظمی برخوردار بوده است.

از دیگر محوطه های باستانی شاخص می توان به تپه های باستانی سیاه کوه ۱ و ۲ و ۳ نام برد که در روزگاران گذشته روستای باستانی نوا در آنجا بوده است و علایم آن را می توان به صورت سنگ چین و برج در کنار جاده دید.



تصویر ۶. قلعه گل اندام (عکس از نگارندگان)

چهارمین گونه شناختی آثار در محور شبکه‌های ارتباطی «برج و قلعه‌ها» می‌باشد. شبکه‌های ارتباطی به مثابه ورودی و راههای دسترسی به هر شهر و روستا بوده است و از این راهها معمولا کالاهای اقتصادی، تجاری و نیروهای نظامی هم عبور می‌کردند؛ بنابراین نیاز به تامین امنیت این جاده‌ها به چند دلیل حایز اهمیت بود که از مهمترین آنها جلوگیری از حمله نظامی بیگانگان و حمل سلاحهای نظامی از طریق شبکه‌های ارتباطی بود و برای رفع آن نیاز به احداث بنای جدیدی برای تامین امنیت شبکه های ارتباطی لازم شد به همین خاطر زمینه احداث قلعه‌ها و برج ها در منطقه آمل احساس شد؛ بنابراین از ضرورت‌های تامین امنیت شبکه‌های ارتباطی شکل‌گیری قلعه‌ها و برجها بود و چون طبرستان در صدر اسلام و بخصوص در زمان امویان و سپس عباسیان از شرایط سیاسی خاصی بخصوص در قسمت کوهستانی برخوردار بود قلعه‌های زیادی مسلط بر شبکه‌های ارتباطی توسط حکمرانان بومی بخصوص قارنیان بنا شد تا جایی که در متون آمده مازیار دستور داد هر جا که راهی وجود دارد بر سر آن راه قلعه بنیان نهند. از قلعه‌های مسلط بر شبکه ارتباطی هراز می‌توان به قلعه گل‌اندام (تصویر ۶)، قلعه ملک بهمن (تصویر ۷)، قلعه کهرود (تصویر ۸)، پی

قلعه (تصویر ۹)، قلعه چلاو، و قلعه اردشیرون (تصویر ۱۰) اشاره کرد.



تصویر ۸. قلعه کهرود (عکس از نگارندگان)



تصویر ۷. نمایی از قلعه ملک بهمن (عکس از نگارندگان)



تصویر ۱۰. قلعه اردشیرون (عکس از نگارندگان)



تصویر ۹. برج دیده‌بانی پی قلعه (عکس از نگارندگان)

از مهمترین راههایی که منجر به احداث قلعه بر آن شدند راهی بود که از فلات مرکزی و از میان دره هراز و گردنه های متعدد آن وارد آمل می شد و در شهر آمل سه شاخه از آن منشعب می گردید یکی به طرف غرب در جهت ساحل تا ناتل و چالوس و از آنجا تا کوهستان و دیلمان امتداد می یافت و دیگری در جهت شرق به طرف میله و مامطیر و ساریه و همیشه و جرجان می رفت و انشعاب دیگر در جهت شمال و به عین الهم می رفت. به قلعه هایی که در قسمت کوهستانی و کوهپایه مسلط بر جاده بود اشاره شد؛ اما در ناحیه دشت جلگه ای اثری از شبکه و قلعه باقی نمانده است و تنها نشان آنها مناطقی است که دارای عنوان قلعه می باشند که به نظر می رسد در روزگار گذشته دارای قلعه ای بوده اند که نیاز به بررسی بیشتر دارد.

شرایط زیست محیطی و نقش آن در پراکنش و شکل گیری آثار باستان شناختی و معماری بومی منطقه

شبکه ارتباطی دارای نقش حایز اهمیتی در «پراکندگی آثار باستان شناختی»

است و شکل‌گیری این محوطه‌ها در کنار شبکه‌های ارتباطی ناشی از شرایط مناسب زیست‌محیطی در منطقه می‌باشد به همین منظور شکل‌گیری محوطه‌ها را در کنار شبکه‌های ارتباطی با توجه به شرایط زیست‌محیطی نظیر ارتفاع، مرتع، جنگل، رودخانه و بارش به شرح ذیل است.

«محوطه‌های واقع در منطقه مرچ روستای لاسم» دارای آب و هوای سرد و مرطوب هستند و در منطقه غیر جنگلی واقع شده‌اند دارای پوشش مرتعی ضعیف هستند و در کنار محور قدیم جاده و در فاصله ۸ تا ۱۲ کیلومتری جاده اصلی واقع شده‌اند و فاصله آنها تا رودخانه ۰-۱۰۰۰ متر می‌باشد و بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیمتر در سال بارندگی دارد و ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ متر از سطح دریا ارتفاع دارند.

«محوطه‌های واقع شده در منطقه سیاه کوه روستای نوا» دارای آب و هوای سرد و مرطوب هستند و در منطقه غیر جنگلی واقع شده‌اند دارای پوشش مرتعی ضعیف هستند و در کنار محور قدیم جاده و در فاصله ۴ تا ۱۲ کیلومتری جاده اصلی واقع شده‌اند و فاصله آنها تا رودخانه ۰-۱۰۰۰ متر می‌باشد و بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیمتر در سال بارندگی دارد و ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ متر از سطح دریا ارتفاع دارند.

«محوطه‌های کنار شبکه ارتباطی هراز» که از جمله آنها می‌توان به منطقه وانا و بایجان اشاره کرد. این محوطه‌ها دارای آب و هوای سرد و مرطوب هستند و در منطقه غیر جنگلی واقع شده‌اند دارای پوشش مرتعی خوب هستند و در کنار محور قدیم جاده و در فاصله ۰ تا ۴ کیلومتری جاده اصلی واقع شده‌اند و فاصله آنها تا رودخانه ۰-۱۰۰۰ متر می‌باشد و بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیمتر در سال بارندگی دارد و ۱۰۰۰-۱۵۰۰ متر از سطح دریا ارتفاع دارند.

در پایان می‌توان شبکه ارتباطی می‌توان استنباط کرد که شبکه‌های ارتباطی و آثار معماری و باستان‌شناختی دارای ارتباط تنگاتنگی با یکدیگر هستند چراکه قریب به اتفاق آثار شناسایی شده در کنار محور هراز قرار دارند و تعدادی از آثار هم در کنار راههای منشعب شده از این جاده قرار دارند. ۹۹ درصد آثار شناسایی شده شهرستان آمل در فاصله ۰-۱۰ متری از شبکه‌های ارتباطی واقع شده‌اند و دلیل آن در ناحیه کوهستانی و جنگلی می‌تواند به خاطر وجود دره‌های ۷ شکل و شیب تند این دره‌ها باشد که آثار را در خود جای داده است؛ و در ناحیه جلگه‌ای می‌تواند به خاطر هموار بودن و حاصلخیز بودن زمین‌ها باشد که دارای شبکه‌های ارتباطی زیاد است به همین خاطر فاصله آنها تا جاده بسیار کم می‌باشد (نقشه ۳).

رابطه بین آثار باستان‌شناختی و فاصله از جاده در نمودار ۱ ارائه شده است و بررسی این رابطه نشان می‌دهد که با افزایش فاصله از جاده از فراوانی آثار کاسته می‌گردد و هرچه فاصله از جاده کمتر

نمودار ۱. توزیع نقاط باستان‌شناختی حوضه رودخانه هراز شهرستان آمل در دوران ساسانی و صدر اسلام بر اساس فاصله تا جاده

توزیع نقاط باستان‌شناختی حوضه رودخانه هراز شهرستان آمل در دوران



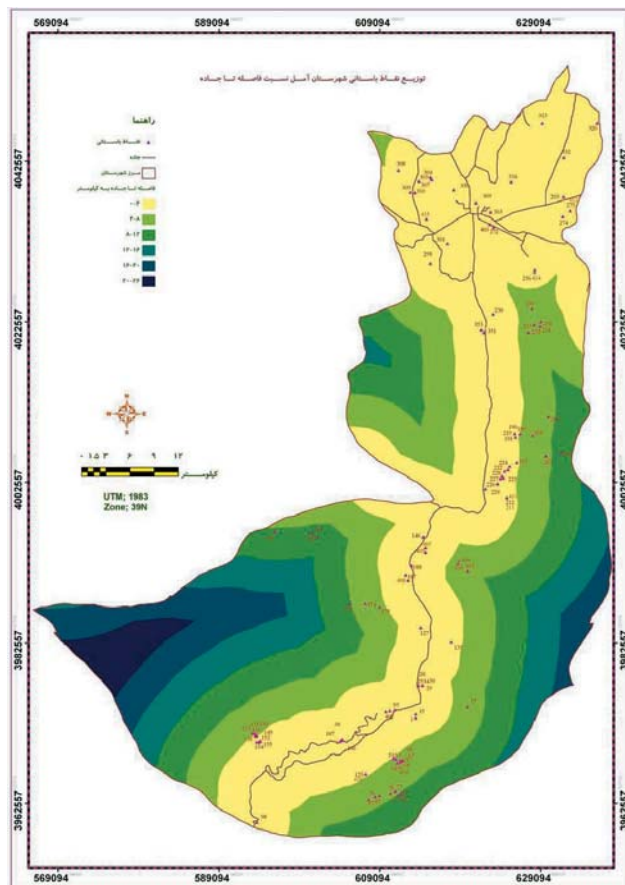
می‌گردد تعداد آثار افزایش پیدا می‌کند.

نتیجه‌گیری

در بررسی میدانی انجام شده آثار باستان‌شناختی دره-رودخانه هراز شهرستان آمل بخصوص، شبکه‌های ارتباطی و محوطه‌های اطراف آنها شناسایی شد و بعد از اینکه نقاط باستان‌شناختی در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی (GIS) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت نتایج بیانگر ارتباط نزدیکی بین شبکه‌های ارتباطی و گونه‌شناسی و پراکندگی آثار باستانی منطقه بود و این روابط اهمیت شبکه‌های ارتباطی را نشان می‌دهد.

سازندگان و معماران این جاده با امکانات و ابزارهای محدود آن دوران و همچنین با وجود کوههای صعب‌العبور، رودهای متعدد و جنگل، در ایجاد راه و شبکه‌های ارتباطی منظم و هموار جد و جهد کرده و آثاری را خلق نموده‌اند که نشانه‌های آن را بعد از گذشت هزاران سال می‌توان در البرز مرکزی دید. بقایای باقیمانده جاده با توجه به نوع ساختار معماری و آثار باستان‌شناختی اطراف آن دارای قدمت دوره ساسانی است که در

صدر اسلام نیز مورد استفاده بوده و احتمال دارد در دوره آل‌بویه- که توانسته بودند تمرکز قدرتی در منطقه طبرستان و گیلان و سایر نواحی ایران ایجادکنند و برای اینکه راحت تر به نواحی واقع در حاشیه فلات مرکزی دسترسی داشته باشند- بازسازی و تقویت شده است. این شبکه از محور فیروزکوه وارد آمل و سپس سایر نقاط طبرستان شده و در لاسم که نقطه مرزی شهرستان آمل و فیروزکوه می‌باشد نیز نشانه‌هایی از جاده در این روستا شناسایی شده است. نشانه‌های شبکه ارتباطی شاخه شرقی در نواحی کوهستانی باقیمانده است که علت آن در شرایط زیست محیطی منطقه نهفته است؛ چرا که عواملی نظیر کوهستانی بودن و رودهای متعدد باعث ظهور خلاقیت معماران در ایجاد مسیر عبور برای گذر ارابه شده است. از آنجایی که مسیر کوهستانی بود نیاز به مسطح کردن داشت و برای تسطیح کردن و بنیاد جاده در سینه کوه، وجود مصالح و مهندسیین مجرب ضروری بود و برای اینکه جاده بتواند در مقابل سیل، زلزله، فرسایش و دیگر بلاهای طبیعی در امان باشد از سنگ و ملات ساروج بخصوص برای احداث پل‌ها استفاده کردند تا مسیر را هموار کنند؛ بنابراین، در نقاطی که به این امر اقدام کردند نشانه‌هایش بعد از گذشت هزاران سال با وجود آسیب‌های طبیعی نظیر سیل، زلزله و غیره در امان مانده است و در این بررسی نیز شناسایی گردیده‌اند.



نقشه ۳. توزیع نقاط باستانی نسبت به جاده

فهرست منابع و مأخذ:

- ابن اسفندیار. ۱۳۶۶. تاریخ طبرستان. تصحیح عباس اقبال. تهران: انتشارات پدیده خاور.
- ابن حوقل، ۱۳۴۵. صوره الارض. تصحیح دکتر جعفر شعار. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن خردادبه، ابی القاسم عبید الله بن عبدالله. ۱۸۸۹. المسالك الممالک. بیروت: مطبعه بریل.
- ابن فقیه، احمد بن محمد. ۱۳۴۹. ترجمه مختصر البلدان. ترجمه ح. مسعود. تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- احمد بن ابی یعقوب. ۱۳۴۳. البلدان. ترجمه دکتر ابراهیم آیتی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم. ۱۳۶۸. مسالك و ممالک. به اهتمام ایرج افشار. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم. ۱۳۷۳. الممالک و المسالك. ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله نستری. به کوشش ایرج افشار. تهران: {بی نا}.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان. ۱۳۷۳. التدوین فی الاحوال جبال شروین: تاریخ سوادکوه و مازندران. پژوهش مصطفی احمدزاده. تهران: فکر روز.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد. ۱۳۶۸. اشکال العالم. ترجمه علی بن عبدالسلام. با مقدمه فیروز منصوری. تهران: آستان قدس رضوی.
- حموی، یاقوت ابن عبدالله. ۱۹۶۵. معجم البلدان. ج ۲، تهران: انتشارات اسدی.
- دمرگان، ژاک. ۱۳۳۸. هیات علمی فرانسه در ایران و مطالعات جغرافیایی. ج اول، ترجمه کاظم ودیعی. تبریز: انتشارات چهر.
- سعیدیان، عبدالحسین. ۱۳۷۹. شناخت شهرهای ایران. تهران: علم و زندگی.
- شایان، عباس. ۱۳۳۶. مازندران. جلد اول: جغرافیای تاریخی و اقتصادی. تهران: چاپخانه موسوی.
- شهیدی مازندرانی، حسین. ۱۳۷۷. فرهنگ شاهنامه: نام کسان و جایها، نشر بلخ.
- فرهنگ جغرافیایی آبادیهای کشور. ۱۳۷۰.
- قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود. ۱۳۵۳. آثار البلاد و اخبار العباد. تهران: انتشارات فروغی.
- لغت نامه دهخدا. مدخل آموی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مرکز آمار ایران، ۱۳۸۶.
- مقدس المعروف بالبشاری. ۱۹۸۷. احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم. مقدمه محمد محزوم بیروت: لبنان.
- هدایت، رضا قلی خان. ۱۳۵۶. سفارت نامه خوارزم. به کوشش علی حصوری. تهران: زبان و فرهنگ ایران.