تاریخ

ری کجاست؟

■ **خبرگزاری میراث**: اینکه ری واقعا کجاست؟ یک پرسش جغرافیایی و «کجا»ی مکانی نیست بلکه یک «کجا»ی فرهنگی است. گاهی وقت‌ها آنقدر خوابیم یا آنقدر خوابند که نمی‌دانیم و نمی‌دانند آنچه را که به راحتی ویران می‌کنند و با بولدوزر از رویش رد می‌شوند واقعا کجاست. از یک سو متولیان ساخت و گسترش بزرگراه‌ها با شتابی وصف‌نشدنی آثار چندهزارساله ری را مدفون و از سوی دیگر دولت و شورای شهر بحث جداسازی این منطقه از تهران را مطرح و پیگیری می‌کنند. ری همیشه از نظر تاریخی و فرهنگی بخش قابل توجهی از استان تهران بوده که جدا کردن آنها از یکدیگر سبب ناقص‌سازی هر دو خواهد شد. حتما شنیده‌اید پزشکان و طبیبان قدیمی وقتی تشخیص می‌دادند که باید عضوی از اعضای بدن بیمار مثل دست یا پا را قطع کنند، اصطلاحا می‌گفتند دستش یا پایش سیاه شده و باید آن را از بدن جدا کرد... ری عضوی از پیکره تهران است که حالا به نظر می‌رسد تصمیم گرفته‌اند اول این عضو را سیاه و بعد هم اقدام به قطعش کنند! حتی اگر رانندگان بولدوزر و کامیون‌ها، دست‌کم بخشی از پیشینه ری را می‌دانستند، شاید دل‌شان نمی‌آمد به راحتی از روی آن رد شوند. پس بد نیست ببینیم ری واقعا کجاست؟

ری نه تنها یکی از قدیمی‌ترین شهرهای ایران بلکه از قدیمی‌ترین شهرهای جهان است. نام آن در کتیبه بیستون (متعلق به داریوش هخامنشی) به صورت راگا آمده است اما آثار به‌دست‌آمده از آنجا نشان می‌دهد که شهر ری بیش از هفت هزار سال پیشینه تاریخی دارد و در دوره‌ای نه چندان کوتاه پایتخت ایران بوده است. تاریخ بنای این شهر به زمانی بازمی‌گردد که اقوام آریایی شروع به شهرسازی در ایران کردند و در زمان مادها نیز ری از تمام شهرهای امپراتوری آنان بزرگ‌تر بود. ری در لغت به معنای شهر سلطنتی است. البته این شهر در دوره‌های مختلف نام‌های گوناگون داشته؛ از جمله رغه یا رئوخا که در زبان اوستایی به معنی «دارای چشمه باشکوه» است و می‌تواند اشاره‌ای به وجود چشمه علی در این منطقه داشته باشد. بنابر آنچه در متون اوستایی آمده ری سیزدهمین شهری است که در جهان ساخته شده است. تاریخ سکونت در این شهر به سه‌هزار سال پیش از میلاد برمی‌گردد. درباره بناکننده آن روایت‌های زیادی وجود دارد از اسطوره گرفته تا تاریخ. برخی سازنده ری را شیث پسر سوم حضرت آدم و حوا می‌دانند! برخی نیز پسر نوح را بنیادگذار آنجا می‌دانند. رابرت کرپرتر، سیاح انگلیسی به پیروی از مولف کتاب آثارالبلاد نقل می‌کند «ایرانیان بنای این شهر را به هوشنگ پسر بزرگ کیومرث نسبت می‌دهند.» برخی مورخان نیز معتقدند ری شهری است بناشده توسط پیروز، پسر یزدگرد که آن را رام فیروز نام نهاد. از همه این حرف‌ها که بگذریم مهم آن است که در این شهر بیش از ۷۰ اثر باستانی و تاریخی به ثبت رسیده است و می‌توانست محل مناسبی برای گردشگران به ویژه اهالی تهران باشد چرا که برای آنان ری در همین نزدیکی است...

یکی از مهم‌ترین بخش‌های معماری شهر، در روزگار گذشته دژ یا قلعه‌هایی بود که با دیوارهای طویل دورتادور شهر ساخته می‌شد و همیشه تعدادی نگهبان و دیده‌بان در باروهای آن حاضر بودند تا از شهر محافظت کنند. این دژها به دلیل ارتفاع و استحکامی که داشتند پس از گذشت قرن‌ها و هزاره‌ها همچنان در بسیاری از جاها بقایایشان قابل دیدن است. یکی از مهم‌ترین این دژها دژی است (بود!) با نام رشکان که در بخش شمالی شهر ری قرار دارد. ساخت این دژ به دوره اشکانیان بازمی‌گردد که هم‌اکنون به شدت در معرض نابودی است. در آن زمان (حدود ۲۲۰۰ سال پیش) ری پایتخت بهاری اشکانیان و نام آنجا ارشکیه بود.

ارشکیه و رشکان هردو نام‌شان را از ارشک بنیادگذار سلسله اشکانی گرفته‌اند. طی کاوش‌هایی که در این دژ صورت گرفت ابزار و ادوات جنگی زیادی به دست آمد که برخی از آنها هم‌اکنون در موزه ایران باستان نگهداری می‌شوند. شهر ری به دلیل آنکه سر راه جاده ابریشم قرار داشت دارای اهمیت سیاسی و تجاری زیادی بود. از سوی دیگر شرایط مساعد آب و هوایی آن سبب شده بود یکی از مراکز مهم کشاورزی و دامداری یعنی تامین‌کننده بخش مهمی از اقتصاد کشور باشد. اما علاوه بر اینها ری از دیرباز جنبه‌های مذهبی فراوانی نیز داشت. پیش و پس از ظهور زرتشت ری از جمله شهرهای مقدس به حساب می‌آمده که هنوز هم بقایایی از پرستشگاه‌ها و آتشکده‌ها را در خود به یادگار نگه داشته است و می‌توان گفت بنا بر همه این دلایل مراقبت و نگهداری از این شهر امری خطیر بوده که باعث شده دژی مستحکم برای حفاظت از آن ساخته شود. مصالح ساختمانی دژ رشکان سنگ و ساروج و گچ است. این دیوار در دوران ساسانی و دوران اسلامی نیز به طور کامل وجود داشته و به عنوان سپری محکم در مقابل تهاجم دشمن مورد استفاده قرار می‌گرفته است اما بعد از حمله محمود غزنوی، پادشاهان مغول و حمله تیمورلنگ آسیب زیادی به آن وارد شد. بخش‌های اصلی قلعه تا زمان قاجار نیز بر جا بود، اما متاسفانه امروزه قسمت زیادی از آن تخریب شده است. دیوارهای غربی این دژ که دارای سوراخ‌هایی برای تیر و کمان بودند تا همین چند وقت پیش قابل دیدن بودند.

در دامنه‌های کوه بی‌بی‌شهربانو و درست زیر باروی رشکان از میان صخره‌ها چشمه‌ای می‌جوشد که هشت هزار سال قدمت دارد. نام باستانی این چشمه سورینی بوده و منسوب به دودمانی بزرگ در دوره اشکانیان و ساسانیان است. اما بعدها به نام امام اول شیعیان علی (ع) به چشمه علی معروف شد.

جاده‌ای که از بیشاپور عبور می‌کند، توسعه می‌یابد

بزرگ‌ترین شهر ساسانی زیر خط آسفالت

محل عبور جاده و بناهای باستانی بیشاپور

شرق: شهر باستانی بیشاپور به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شهرهای ایران باستان، دارای ۲۰۰هکتار مساحت است. این شهر به صورت مستطیلی به طول دو کیلومتر و عرض یک کیلومتر در سال ۲۴۴میلادی ساخته شد. با وجود این جاده آسفالته‌ای که از درون این محوطه عبور و شهر چنارشاهیجان را به کازرون متصل می‌کند قرار است چند روز دیگر توسعه پیدا کرده و دوباره نوسازی شود. این در حالی است که کارشناسان و دوستداران میراث فرهنگی معتقدند این جاده باید برای همیشه بسته شود و آثار تاریخی که در زیر مسیر آن واقع شده است کاوش شوند.

مدت‌هاست که قرار بود این جاده بسته و جاده‌ای دیگر خارج از محوطه باستانی بیشاپور به جای آن احداث شود اما تاکنون هیچ اقدامی برای این کار صورت نگرفته است. بعد از تخریب شهر و طی قرن‌های گذشته به مرور راه شوسه‌ای در قسمت شمالی شهر و روی برخی از بناهای محدوده شمالی آن شامل کاخ‌ها و برج و باروهای موجود، توسط محلی‌ها احداث شد. در طول سال‌های ۴۵ تا ۵۷ و در دوره‌ای که دکتر علی‌اکبر سرفراز باستان‌شناس پیشکسوت مسوولیت کاوش و مرمت این مجموعه باستانی را برعهده داشت، تمامی اراضی بیشاپور از مالکین محلی خریداری شد و سند آنها به ثبت رسید و این مسیر شوسه نیز به نفع بیشاپور خریداری و مقرر شد جاده جایگزینی به جای آن احداث شود.

اما در سال‌های پایانی دهه ۵۰، جاده شوسه موجود در قسمت شمالی شهر بیشاپور، آسفالت و روکش سیاه آسفالت روی آثار و بناهای قسمت شمالی این شهر کشیده شد تا به این طریق جاده مذکور عرض یک کیلومتری شهر بیشاپور را آن هم در قسمت سلطنتی طی کرده و طبیعتا بناها و آثار موجود در این قسمت، زیر جاده قرار گرفتند.

تا اواخر دهه ۷۰ مردم از این جاده استفاده می‌کردند تا آنکه بحث ترمیم جاده مذکور و آسفالت دوباره آن مطرح شد که این مساله باعث به وجود آمدن بحث‌های پرحاشیه‌ای میان اداره میراث فرهنگی و اداره راه و ترابری شد و در نهایت هم با توجه به مالکیت اداره میراث فرهنگی بر محدوده بیشاپور و مدفون ماندن آثار تاریخی در زیر این جاده، کار ترمیم منتفی شد.

طی سال‌های گذشته اداره میراث فرهنگی تلاش‌هایی را برای ایجاد جاده جایگزین و حذف جاده مذکور در دستور کار خود قرار داد و بر این اساس بالاخره موفق شد مسیر تازه‌ای را برای جاده جدید طراحی کند. اما با توجه به هزینه‌بر بودن این جاده و عدم توجه کافی سایر دستگاه‌های دولتی به این طرح جدید، احداث جاده جایگزین تا به امروز تنها روی کاغذ باقی مانده است.

محسن عباسپور فعال میراث فرهنگی در کازرون در رابطه با عبور جاده از حریم درجه‌یک شهر بیشاپور معتقد است این رخداد چند پیامد منفی عمده را برای این شهر در برداشته است. او می‌گوید: «نخست آنکه عبور این جاده باعث شده باوجود پتانسیل بالای بیشاپور برای ثبت در فهرست آثار جهانی، این شهر تاریخی از موهبت ثبت در یونسکو باز ماند. پیامد منفی و اصلی دیگری که عبور جاده از بیشاپور به دنبال داشته، تخریب و مدفون ماندن آثار پرارزشی است که هنوز هم در زیر این جاده قرار دارند. در این مورد باید یادآور شد که طی چند سال اخیر بارها آثار ارزشمندی از فاصله‌های دو تا صدمتری این جاده کشف شده‌اند که از جمله آنها می‌توان به «سردیس گچی» و همچنین «سنگ‌چین‌هایی با حجاری‌های نفیسی» اشاره کرد و طبیعتا این مساله حاکی از وجود آثار ارزشمند دیگری در زیر جاده موجود است.»

عباسپور می‌افزاید: «مشکل دیگر جاده مذکور تردد روزانه کامیون‌ها و خودروهایی است که طبیعتا حرکت آنها باعث ایجاد لرزش‌هایی در دیواره‌های شهر تاریخی بیشاپور می‌شود. آن هم دیواره‌هایی که تنها نیم‌متر با جاده مذکور فاصله دارند. به این مورد البته باید وقوع سوانح رانندگی و احتمال واژگونی این وسایل نقلیه روی آثار هم اضافه کرد؛ موردی که طی سالیان گذشته به کرات اتفاق افتاده و بارها خبرهای مربوط به آن منتشر شده است.» این در حالی است که باوجود هشدارهای متعدد کارشناسان میراث فرهنگی و همچنین تلاش‌های صورت‌گرفته از سوی سازمان میراث فرهنگی برای ایجاد جاده جایگزین، به تازگی اقداماتی از سوی برخی دستگاه‌های دولتی برای ترمیم و روکش مجدد آسفالت در حریم درجه‌یک شهر تاریخی بیشاپور آغاز شده است. عباسپور معتقد است: «بدون شک روکش جدید آسفالت علاوه بر آنکه سرعت تردد اتومبیل‌ها را در این محدوده حساس و شکننده باستانی افزایش می‌دهد، موجب به تاخیر افتادن هرچه بیشتر اجرای جاده جایگزین خواهد شد. به واقع چنانچه مسوولان ذی‌ربط در اداره راه و ترابری و سایر نهادهای مربوطه به دنبال رفع منطقی مشکل تردد در این منطقه هستند، باید به جای آنکه تلاش‌های خود را برای یک اقدام سردستی، یعنی آسفالت مجدد این جاده صرف کنند، باید به دنبال حل ریشه‌ای مشکل باشند و کار احداث جاده جایگزین را آغاز کنند. تا هم مردم بتوانند از جاده‌ای ایمن و کوتاه بهره‌مند شوند و هم آثار تاریخی و هویت ملی این سرزمین خدشه‌دار نشود. این شرایط در حالی اتفاق می‌افتد که سازمان میراث فرهنگی طی سال‌های گذشته بارها و بارها اعلام کرده به دنبال بسترسازی و رفع مشکلات موجود جهت ثبت شهر تاریخی بیشاپور در فهرست آثار جهانی است. بدون شک روکش جدید آسفالت نه‌تنها مغایر با ثبت بیشاپور در فهرست آثار جهانی است، بلکه صدمات و لطمات جبران‌ناپذیری را به این عرصه وارد خواهد کرد. بیشاپور از شهرهای باستانی ایران در شهرستان کازرون و در استان فارس است که در زمان ساسانیان ساخته شده و امروزه تنها ویرانه‌هایی از آن برجای مانده است. بیشاپور با ۲۰۰ هکتار وسعت، از شهرهای مهم آن زمان بوده و اهمیت ارتباطی داشته است. این شهر از قدیمی‌ترین شهرهایی است که تاریخچه ساخت آن به صورت مکتوب در سنگ‌نوشته‌ای موجود است. بیشاپور در شمال شهر کازرون قرار گرفته و از شهرهای خوش‌آب و هوا و دارای طراحی و مهندسی ویژه آن روزگار بوده است. در کتاب‌های تاریخی، نام این شهر با عنوان‌های بیشاپور، بیشابور، به شاپور، بیشاور و «به اندیوشاپور» ضبط شده است. شهر بیشاپور مرکز ایالت و کوره اردشیرخوره بوده است. بیشاپور تا قرن هفتم هجری آباد و مسکونی بوده و پس از آن ویران شده است. بیشاپور گنجینه‌ای از آثار ارزشمند ساسانی مانند معبد آناهیتاست. بیشاپور در سال ۲۶۶ میلادی و به دستور شاپور اول پادشاه ساسانی ساخته شده است. پس از پیروزی شاپور بر والرین امپراتور روم، شاپور دستور داد در ناحیه‌ای خوش‌آب و هوا بر سر راه تخت جمشید به تیسفون شهری بنا کنند. این جاده در زمان هخامنشیان، شهرهای تخت جمشید و استخر را به شوش وصل می‌کرد. شاپور نام خود را بر این شهر نهاد. معماری از اهالی سوریه قدیم به نام آپاسای (اپاسای) برای ساخت شهر تازه انتخاب شد. شهر بیشابور با روش مهندسی یونانیان که توسط هیپوداموس ابداع شده بود در زمینی مستطیل به گونه‌ای طراحی شد که چهار دروازه و دو خیابان آن، یکدیگر را قطع می‌کردند. یکی از خیابان‌ها در جهت شمال به جنوب و دیگری شرق به غرب است و هر کدام در انتها به یکی از دروازه‌های شهر منتهی می‌شده‌اند. دروازه غربی، ورودی اصلی شهر بوده است.

شهر بیشاپور از دو بخش اصلی تشکیل شده است: ارگ سلطنتی شامل آثار شاخصی مانند معبد آناهیتا، تالار تشریفات شاپور، ایوان موزاییک، کاخ به والرین. منطقه عامه‌نشین شامل خانه‌های مسکونی، گرمابه، کاروانسرا و بازار. بیشاپور توسط کوه، رودخانه، دیواره‌های قلعه و خندق محافظت می‌شده است.

پیش‌از این اداره میراث فرهنگی تلاش‌هایی را برای ایجاد جاده جایگزین و حذف این جاده در دستور کار خود قرار داد و بالاخره موفق شد مسیر تازه‌ای را طراحی کند. اما با توجه به هزینه‌بر بودن این جاده و عدم توجه کافی دستگاه‌های دیگر احداث جاده جایگزین تا به امروز تنها روی کاغذ باقی مانده است

سفر در سفرنامه‌ها – ۵ (سفرنامه «دن گارسیا دسیلوا فیگوئروا»)

روایت سفیر اسپانیا از ایران در دوره شاه‌عباس

علی رنگچیان

دن گارسیا دسیلوا فیگوئروا، سفیر فیلیپ سوم پادشاه اسپانیا در دربار شاه عباس بزرگ است. وی در سال ۱۵۷۰ میلادی در شهر باداخوث اسپانیا به دنیا آمد. در جوانی ندیم فیلیپ دوم بود و سپس به سپاهی‌گری پرداخت و در جنگ اسپانیا و هلند فرماندهی ستونی نظامی را بر عهده داشت. سرانجام در سال ۱۶۱۴میلادی (۱۰۲۳ه. ق/۹۹۳ه. ش) در ۵۷سالگی به عنوان سفیر فیلیپ سوم به دربار شاه عباس اعزام شد.

کتابی که وی تصنیف کرده است، تنها یک سفرنامه نیست، بلکه رساله‌ای سیاسی و تاریخی است که در آن علاوه بر وضع جغرافیایی چند کشور، بسیاری حوادث سیاسی و رخدادهای مشرق‌زمین ذکر شده است. همچنین این کتاب یکی از معتبرترین سفرنامه‌ها در شرح جزییات احوال شاه عباس صفوی است.

البته در مقدمه ناشر فرانسوی آمده است که این سفرنامه به قلم شخصی سیلوا فیگوئروا نیست، بلکه مطالب آن را وی تقریر کرده و یکی از همراهانش که در این سفر دور و دراز در کجاوه انیس و در حجره جلیس او بوده است، به رشته تحریر درآورده و تنظیم کرده است.

نیز ناگفته نماند که دولت متبوع او، یعنی حکومت اسپانیا چشم طمع به جزیره هرمز دوخته بود و درصدد بود با تحریک اعراب منطقه و همدستی با عثمانی‌ها، این دژ مستحکم را به دست آورد. اما شاه عباس با وقوف بر این نیات، رابرت شرلی معروف (که در برخی صفحات این کتاب با نام دن روبرتو به او اشاره شده است) را به دربار پادشاه اسپانیا فرستاد تا با وعده‌ها و وعیدها او را از این کار منصرف کند. سرانجام این ترفندها به اعزام سفیر انجامید و آقای فیگوئروا به عنوان سفیر کشور اسپانیا به ایران اعزام شد. سفر او به هند و ایران ۱۰ سال به درازا کشید که دقیقا دو سال و هفت روز آن را در ایران گذراند و از شهرهای لار، شیراز، اصفهان، کاشان، قزوین و قم دیدار کرد.

فیگوئروا در هنگام عبور از لار از بازار این شهر دیدن کرده و آن را این‌گونه شرح می‌دهد: «لار پایگاه تجارت و قرارگاه همیشگی کاروان‌ها و قوافلی است که از فارس و کرمان و دیگر جاها به هرمز می‌آیند یا از هرمز و عربستان به آن ایالت‌ها می‌روند. آنچه بیشتر به این شهر قدر و اعتبار می‌دهد وجود مرکزی تجاری است برای هرگونه داد و ستد نقدی. بانی این بازار که بدون شک یکی از زیباترین و فاخرترین بناهای سراسر قاره آسیاست و می‌تواند با مجلل‌ترین فروشگاه‌های اروپا برابری کند الله‌وردیخان، سلطان شیراز است.»

او پس از توصیفی حدودا ۲۰صفحه‌ای از پرسپولیس که با عنوان چهل منار از آن یاد می‌کند، شهرت آن را با اهرام مصر می‌سنجد و می‌نویسد: «این هرم‌ها تنها تل‌هایی هستند مرکب از قطعات بی‌شمار سنگ و فاقد هرگونه زیبایی و ظرافت و عاری از هرگونه هنر معماری، به‌طوری‌که جز از لحاظ عظمت غول‌آسایشان تحسین‌برانگیز نیستند و تازه شهرت این بناها مدیون سفرهای پی‌درپی سیاحتگران اروپایی به کشور مصر در گذشته و حال است. اما چهل منار از لحاظ تنوع پیکرنگاری و علوم معماری واجد بسیاری خصوصیات بارز است که برای مردم عصر ما دلربا و تحسین‌برانگیز است. کمال، صلابت و زیبایی انبوه سنگ‌های مرمر و یشم در این بنا به حدی است که هیچ ستونی از آن را نمی‌توان یافت که خود به‌تنهایی اثری نادر و کامل نباشد.»

وی پس از رسیدن به اصفهان آنجا را این‌گونه تشریح می‌کند: «شهر اصفهان از جهت زمان تاسیس بسیار قدیمی‌تر و بزرگ‌تر از شیراز است اما در زیبایی به پای آن شهر نمی‌رسد و نیمه‌خراب است. اگر مهاجرنشین‌ها را که محلات خارج شهر محسوب می‌شوند به آن بیفزاییم از همه شهرهای دیگر نواحی تحت حکومت شاه ایران بزرگ‌تر است و از این حیث با هیچ‌یک از آنها قابل مقایسه نیست. آنچه در این شهر مطلوب و قابل ملاحظه است بناهایی است که شاه فعلی در آن به‌وجود آورده که از جمله آنهاست میدان و ساختمان‌های تازه‌ای که به کاخ شاهی افزوده شده است.»

فیگوئروا در مورد کاشان می‌نویسد: «شهر کاشان همواره مورد توجه پادشاهان ایران بوده است. نخست از این جهت که اهالی آن بسیار صدیق و خوش‌مشربند و دوم به‌دلیل آنکه مرکز تولید پارچه‌های ابریشمی و به‌خصوص قالی‌های بسیار ظریف و مرغوبی است که در سراسر جهان نظیر ندارد و از این طریق ثروتی سرشار را جلب می‌کند. بی‌هیچ تردید، قالی‌هایی که در شهر کاشان و دیه‌های اطراف آن بافته می‌شود و همچنین قالی‌های اصفهان، بهترین نوع این کالا در سراسر مشرق‌زمین است.»

او در مورد مردم قم می‌گوید: «مردم قم از جنگاورترین و بهترین سربازان امپراتوری به‌حساب آمده، در هر زمان و در همین ایام نیز جسارت خویش را در نظامی‌گری نشان داده‌اند. اگرچه این جسارت و جلادت برای شهرشان مشووم بوده است به‌طوری‌که مقاومت جسورانه آنان در برابر لشکر تیمور موجب ویرانی کامل شهر شد. با اینکه شهر دو بار دستخوش ویرانی کامل شده است، حاصلخیزی دشت مجاور و هنرمندی و قدرت روحی اهالی، آن را به‌نحوی که امروز می‌بینیم آباد و پرجمعیت کرده است.»

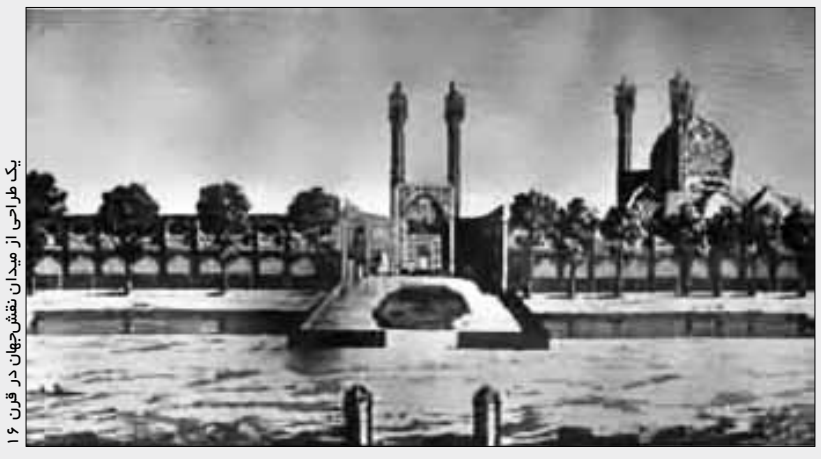
در روز چهاردهم ژوئن ۱۶۱۸ میلادی، سرانجام سفیر اجازه باریابی به حضور شاه‌عباس را در باغی زیبا در شهر قزوین می‌یابد و به دیدار با شاه نایل می‌شود. این دیدار کمتر از یک‌سال بعد در اصفهان تجدید می‌شود.

بخش عمده‌ای از صفحات ابتدایی و نیز پایانی کتاب به توصیف سفرهای دریایی سفیر و همراهان وی اختصاص دارد. فیگوئروا با ذکر کامل جزییات، حوادث سفرهای دریایی خود را شرح می‌دهد و به توصیف بادهای مخالف و موافق در طول سفر می‌پردازد و به دقت از انواع و اقسام موجودات دریایی که در این مدت دیده است، نام می‌برد.

وی سرانجام در روزهای پایانی آوریل ۱۶۲۴ میلادی، با رسیدن به بندر سن سباستین به پایان سفر دریایی خود می‌رسد و باقی سفر را تا مادرید به‌طور زمینی طی می‌کند.

توضیح: شماره مطلب سفر در سفرنامه در صفحه میراث هفته گذشته به اشتباه(۵) آمده بود که در این شماره اصلاح می‌شود

منبع: سفرنامه فیگوئروا، ترجمه: غلامرضا سمیعی، نشر نو، چاپ اول: ۱۳۶۳


یک طراحی از میدان نقش‌جهان در قرن ۱۶

میراث‌نامه

کشفیات گورستان «باباجیلان» متحول‌کننده تاریخ لرستان

عطا حسن‌پور

■ محوطه باستانی باباجیلان با ارتفاع ۲۰۶۰ متر از سطح دریا در راس ارتفاعات کوه سرکشتی منطقه اشکنی لرستان قرار گرفته است.

فاصله این محوطه تا شهر نورآباد ۴۵ کیلومتر و تا روستای باباجیلان حدود دو کیلومتر است. منطقه سرکشتی یکی از نقاط سردسیر لرستان و از مناطق صعب‌العبور و کوهستانی این استان است. ارتفاع این کوه از سطح دریا حدود سه‌هزارمتر بوده و اهالی منطقه معتقدند که محل فرود آمدن کشتی حضرت نوح بوده است.

در بازدیدهای اولیه از این گورستان و در پاییز سال ۸۴ پس از کشف، بلافاصله از پژوهشکده باستان‌شناسی کشور، تقاضای صدور مجوز کاوش این محوطه تاریخی صورت گرفت و پس از صدور مجوز در پاییز ۱۳۸۵، هیاتی به سرپرستی «عطا حسن‌پور» به محل اعزام شد که به علت شرایط نامساعد جوی حاکم بر منطقه، موفق به انجام کاوش نشدند. بنابراین اشیایی سطحی جمع‌آوری و در قالب یک مقاله پژوهشی با عنوان فصل نخست پژوهش‌های باستان‌شناسی محوطه باباجیلان، به نهمین کنگره باستان‌شناسان ارایه شد.

مجددا در پاییز سال ۱۳۸۶ به منظور انجام کاوش فصل نخست، تیم مذکور به منطقه عزیمت کرده و باستان‌شناسان موفق شدند در این محله کاوش، با حفر ۱۳ گمانه و شش تراشه به بقایای یک گور دست پیدا کنند.

در این فصل، تعدادی اشیای نفیس مفرغی و آهنی به همراه تعدادی مهره عقیق و مفرغی همچنین سرپیکان، سرنیزه، اشیای تزیینی و سفالینه‌های ساده و منقوش به دست آمد.

در میان اشیای مکشوفه در این فصل کاوش، یک انگشتر مفرغی، به دلیل نقش فروهر روی آن از بقیه شاخص‌تر بود و اهمیت خاصی به این سایت و همچنین مجموعه اشیای کشف‌شده بخشید

نقش روی این انگشتر شامل قرص خورشیدی است با دو بال در طرفین و دو حلقه آویزان در زیر بال‌ها که پیکره انسانی با نیمرخ چپ و از درون قرص خورشید بیرون‌آمده، روی آن نمایش داده شده است. کشف این اثر ارزشمند در باستان‌شناسی ایران و لرستان حایز اهمیت بوده و هست زیرا تاکنون این نمونه نقش در هیچ

کدام از محوطه‌های ایرانی به دست نیامده و از نظر تاریخی و اعتقادی می‌تواند معرف جایگاه نقش فروهر در مذاهب اقوام ایرانی باشد و مهم‌تر اینکه این نقش به دلیل سادگی و ابتدایی‌بودن می‌تواند روند تکامل نقش فروهر نظیر آنچه در فرهنگ هخامنشی می‌شناسیم را به خوبی مشخص کند.

فصل دوم کاوش گورستان باباجیلان در مهرماه ۱۳۸۷ آغاز شد. این فصل پس از حفر و خاکبرداری بیش از ۲۰۰ مترمربع منجر به کشف ۹ گور شد که از این تعداد، شش گور از نوع گودالی و سه گور از نوع گور خمره بودند. جهت این گورها شمال شرقی- جنوب غربی بوده و ابعاد آنها از صد در ۵۰ سانتی‌متر و ۸۰ در ۴۰ متغیر و عمق گورها حدودا ۶۰ سانتی‌متر است. شیوه تدفین در این گورها به صورت چمباتمه‌ای و جنینی بوده و در داخل‌شان، اشیای مفرغی، آهنی و سفالی یا مهره‌های تزیینی از جنس عقیق، صدف و استخوان به دست آمد.

سفال‌های به‌دست‌آمده از این گورستان معروف، به گونه «لرستان با نقش‌های مثلث‌های آویزان» است که از نظر گونه‌شناسی قابل مقایسه با سفال باباجان ۳ و حسنلوی ۶ و همزمان با دوره عصر آهن ۲ در لرستان است که تاریخی بین ۹۰۰ تا ۷۵۰ پیش از میلاد دارد.

در جریان این فصل از کاوش، آزمایش کربن ۱۴ روی داده‌های استخوانی به‌دست‌آمده از چهار قبر این گورستان صورت پذیرفت و تاریخ عصر آهن۲ را در این گورستان اثبات کرد و برای نخستین بار، داده‌های باستان‌شناسی یکی از گورستان‌های کوهستانی لرستان تاریخ‌گذاری مطلق شد. خوشبختانه با کاوش‌های سه‌گانه اضطراری و نجات‌بخشی صورت‌گرفته در این محوطه حداقلی از اطلاعات باستان‌شناسی در مورد این محوطه و ساکنان آن به دست آمد و علاوه بر کشف یافته‌های کم‌نظیر باستان‌شناسی و کشف قبور عصر آهن ۲ در پیشکوه لرستان، برای نخستین بار در لرستان یافته‌های استخوانی، یک گور باستانی حاوی اشیای مفرغی تاریخ‌گذاری مطلق شد. لرستان از گذشته‌های دور تاکنون به لحاظ تاریخی یکی از غنی‌ترین نقاط ایران به شمار می‌آید. به میزانی که در بسیاری از موزه‌های بزرگ دنیا بخش‌های جداگانه‌ای برای نمایش آثار به‌دست آمده از تمدن‌ها در لرستان اختصاص داده‌اند.