

بررسی پل های تاریخی ایران از دیدگاه معماری و سازه ای

سارا نجاتی¹، امیر صمد قدس²

1- دانشجوی کارشناسی معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد
2- دانشجوی دکتری سازه دانشگاه فردوسی مشهد

Email: Arch.nejati@Gmail.com

چکیده

خلاقیت و ذکاوت بشر و تلفیق آن با تجربه اش به تولید شاهکارهای توأم مهندسی و معماری در بناهای خصوصی و عمومی از جمله پل سازی انجامید که در این میان جدا از ذوق زیبایی شناختی معماران، تدبیر آنها در ترکیب قطعات کوچک و مصالح طبیعی چون خاک و سنگ برای ساختن قطعات و حجم های بزرگ شگفت انگیز بوده است که بهترین و زیباترین پل های قدیمی در سراسر دنیا حاصل این خلاقیت است. با بررسی پل های تاریخی ایران می توان نتیجه گرفت که عوامل گوناگونی در شکل و چگونگی ساخت آن نقش داشتند. گاهی پل ها علاوه بر عملکردشان به نوعی تندیس نیز تبدیل می شدند. پل هایی که شکل آنها را دلایل سازه ای تعیین نمی کرد، بلکه ابتدا از حس زیبایی شناسی طراحی سرچشمه می گرفتند. این عنصر همان قدر که برای صنعتگران و مهندسان جذاب بوده، برای هنرمندان نیز به عنوان سوزه ای بی جان جالب بوده است. در این تحقیق سعی شده است تا مشخصه های معماری و سازه ای پل های قدیمی مورد بررسی قرار گیرد. بی تردید شناخت و بررسی عناصری چون "پل های قدیمی ایران" که به لحاظ اهمیت و جایگاه ویژه شان در مسائل اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و هنری شاخص هستند می توانند موضوعات بکری برای شناخت بیشتر مهندسی و معماری بومی این سرزمین باشند.

کلمات کلیدی : پل های تاریخی ایران ، کانه ، کنو، طاق ، گوم

مقدمه :

پل سازی از اولین هنرهای بشر است و به جرأت می توان گفت که عمری برابر با پیدایش انسان دارد. شاید دستیابی به پاسخ این سؤال که فن پل سازی دقیقاً از چه زمانی آغاز شده مشکل باشد، ولی بدون شک از همان هنگام که بشر توانست برای گذر از جویها و رودخانه ها، ابتدایی ترین راه یعنی استفاده از تنه درخت را برگزیند، کار پل سازی آغاز شده است. در تمام چند هزار سالی که از شکل گیری جوامع بشری روی کره خاکی می گذرد تا انقلاب صنعتی اروپا در قرن نوزدهم، مهندسی و معماری پل هرگز از هم جدا نبوده اند.

در دنیای کهن، ایرانیان و رومیان و چینی ها در حرفه پل سازی سرآمد دیگر اقوام بودند. گستردگی سرزمین ایران و استقرار آن در مسیر شاهراههای بازرگانی از یک سو و نیاز انسان به سفر چه به قصد تجارت و زیارت و چه برای سیاحت و لشکرکشی ها، از سوی دیگر، لزوم احداث راهها و گذرگاه های طولانی را از کهن ترین زمان ها مورد توجه قرار داده است. مسلماً در این تشکیلات وسیع و راه های طولانی که قطعاً می بایست صدها رودخانه بزرگ و کوچک را قطع کند، پل و پل سازی از اهمیت زیادی برخوردار بوده است [1].

هنر و مهندسی ایرانیان در این عرصه به خلق شاهکار های ماندگار در دنیا انجامید که اگرچه تعداد کثیری از آنها از بین رفته و یا در معرض ویرانی اند، اما در این میان هنوز هم می توان آثاری را یافت که علاوه بر استحکام مهندسی، به دلیل زیبایی منظر، شکل قوس ها، ظرافت ساختار و محاسبات سازه ای بی نظیرند.

از عوامل مهم دیگر بر چگونگی ساختار پل ها، نوع مصالح مورد استفاده بوده است. معماران ایرانی از دیرباز در ساخت و ساز همواره تابع اصول پنج گانه شان بودند. (اصول پنج گانه معماری ایرانی: 1- مردم واری (داشتن مقیاس انسانی)، 2- پرهیز از بیهودگی، 3- نیارش (دانش ایستایی و سازه)، 4- خودبسندگی، 5- درون گرایی). آنان تلاش می کردند ساختمایه مورد نیاز خود را از نزدیکترین جاها بدست آورند و

چنان ساختمان می کردند که نیازمند به مصالح جاهای دیگر نبوده و خودبسند باشند. بدین گونه کار ساخت و ساز با شتاب بیشتری انجام می شد و ساختمان با طبیعت پیرامون خود سازوارتر می آمد و هنگام نوسازی آن نیز همیشه مصالح مورد نیاز در دسترس بود. بوم آورد بودن مصالح اصلی بوده است که به وضوح در معماری تاریخی ایران پدیدار است [2]. امروزه امکانات معمارانه کاملاً شناخته شده است و اهمیت نمود هر بنایی به اصل استفاده از حداقل مصالح برتری دارد. این در حالی است که اعتبار قائل شدن برای ظاهر ساختمان از دید مهندسان کاملاً مطرود است. خطای اصلی بناهای زشت و بی قواره صرفاً به دلیل ارزان تمام شدن آنهاست و برداشت غلط اغلب مهندسان این است که معماران فقط زمانی دست به کار می شوند که بخواهند ساختمانی که شکل و جزئیات آن را مهندسان سازه داده اند زیباتر کنند. اگر معمار پلی را زیبا بسازد، چنین متصور می شود که سرمایه به هدر رفته و ارزشهای مدنی و شهری ناشی از معماری را به کلی نادیده می گیرند [3].

تعریف پل و تاریخچه پل سازی در ایران

پل واژه ای فارسی است و بیش از هزار سال پیش فردوسی آن را درست به مفهوم امروزی در شاهنامه به کار برده است: "یکی رود بُد پهن در شوشتر/ که ماهی نکردی بروبرگرد/ پزانوس گفتا اگر هندسی (اگر ادعای مهندسی داری)/ پلی این را چنان چون

رسی/ که ما بازگردیم و این پل به جای/ بماند به دانایی رهنمای." [1]

پل یک ساختار مهندسی است که دو نقطه بریده شده در طبیعت را به هم متصل می کند و امکان عبور را فراهم می آورد. این دو نقطه می توانند طرفین یک رودخانه یا آبراه یا دو سوی یک دره تنگ باشند که عبور از آن بدون عنصری رابط مقدور نیست. در طول تاریخ، ساخت راه و جاده یکی از نشانه های شکوفایی تمدن ها بوده و پل سازی تابعی از پیشرفت و رونق راه سازی به شمار می آمده است. تعداد 363 پل تاریخی ایران حکایت از اهمیت این بنا در میان آثار معماری تاریخی این سرزمین دارد و شاید تعداد واقعی پل های قدیمی ایران دو برابر این رقم باشد. اما متأسفانه تنها 43 مورد آن در فهرست آثار ملی به ثبت رسیده است [4].

به طور کلی پل ها را از نظر سیر تکاملی تاریخی و نیز از لحاظ مهندسی به سه گروه می توان تقسیم کرد. پل های معلق که در آنها گذرگاه پل از رسنی که به دو ساحل رود و بر فراز سکوها به طور موازی متصل کرده بودند آویزان می شد. نوع دیگر که گذرگاه آن به صورت تیری است و در دو انتها بر ساحل تکیه دارد نیز دارای سابقه تاریخی بسیار قدیمی است. پل های قوسی شکل نوع سوم پل به شمار می روند که می توان آنها را از لحاظ مهندسی در درجه بالاتری نسبت به پلهای تیری قرار داد. ساختن این نوع پل از منطقه بین النهرین و ایران آغاز گشته است.

قدیمی ترین پلی که در منابع تاریخی به آن اشاره شد پلی است منسوب به "ناخوشو" خواهرزاده "شیلخا" دومین پادشاه سلسله آباراتی که حدود 1800 سال پیش از میلاد روی کرخه ساخته شده است. در کتاب تاریخ هردوت نیز اشاره به پلی بر روی فرات شده که از قرار معلوم قدیمی ترین پل بوده که تا حدی جنبه مهندسی داشته است. این پل 4000 متر طول و 9 متر عرض داشته است. گذرگاه این پل از چوب و بر روی پایه سنگی میانی ساخته شده بود و پایه های آن طوری بوده که در قسمت بالا دست پل عمل تقسیم آب را انجام می داده و در قسمت پایین دست پل نقش آیرودینامیکی داشته است.

پل سازی از قدیم مورد توجه ایرانیان بوده و از زمان هخامنشیان پل هایی در ایران ساخته شده است. بدلیل احتیاجی که در این سرزمین به آبیاری وجود داشته است و از آنجا که سطح بعضی از رودخانه ها پایین تر از زمین های اطراف بوده، پل هایی در ایران ساخته می شده که عمل سد را نیز انجام می داده است [5].

به نظر می رسد یکی از مهم ترین دوره های پل سازی در ایران دوره هخامنشیان باشد. زیرا در این دوره با تشکیل اولین امپراتوری تاریخ راه ها بسیار اهمیت پیدا کردند. اما از این دوره به غیر از پایه های چند پل چیزی باقی نمانده است. دلیل این مسأله می تواند عدم آشنایی با تکنیک های پیشرفته ی طاق زنی باشد و به احتمال زیاد فاصله ی بین پایه های سنگی با تیر های چوبی پر می شده که چوب از مصالح ماندگار نبوده است. پیش از هخامنشیان، آشوریان که مقرر حکومتشان شهر بابل بود نیز پل هایی احداث کردند. یکی از مهم ترین پل های این دوره "پل بابل" است که "باغ های معلق بابل" نیز نامیده می شود و صحبتش در داستان های اساطیری فراوان بوده است. باغ های معلقه توسط "سیرامیس" اولین ملکه بابل بنا گردید (در حدود 800 ق.م) و عبارت بود از یک پل ضریبی و درخت ها گل های زیادی که در کنار و بالای آن کاشته بودند و از آنجا که عکس این اشجار در آب می افتاد به آن حدائق معلقه نام نهادند.

پس از آشوریان اورارتوها و مادها نیز از پل برای ایجاد ارتباط بین دهکده ها و استحکاماتشان استفاده کردند که اطلاعات چندانی از آثار آنان در دست نیست.

در دوره ی ساسانیان با تحول عظیمی که در تکنیک های طاق زنی همراه با یک دوره ی طولانی آرامش و رونق به وجود آمد یکی از مهم ترین دوره های پل سازی ایران شکل گرفت که با وجود گذشت نزدیک به 1500 سال هنوز 74 پل از این دوره باقی مانده که برخی کاملاً سالم مانده اند. جز اینها پل هایی هم وجود دارند که در دوره های بعد روی پایه های پل های ساسانی ساخته شده اند. از مهم ترین پل های این دوره، پل دختر در استان لرستان بر روی کرخه است.

پس از اسلام تا قرن چهارم پل سازی عملاً تحت تاثیر تکنیک ها و روشهای ساسانی بود و با وجود پل های بسیار بزرگ و تماشایی، نوآوری خاصی در آن پدید نیامد. پل کلهر و پل کشکان در استان لرستان از مهم ترین پل های این دوره اند. شاید حمله مغول یکی از دلایل باقی نماندن پل های این دوره باشد [5].

از دوره های ایلخانیان و تیموریان نیز با وجود تخریب ها، تعدادی پل به جا مانده است. پل های باباجمود در فلورجان (دوره ی ایلخانی) و پل دختر میانه (دوره ی تیموری) از نمونه آثار آن دوره هاست. شاید بخش مهمی از پل های دوره صفوی حاصل بازسازی های وسیع پل های این دوره باشد.

دوره صفوی با 143 پل درخشان ترین دوره پل سازی ایران است. با روی کار آمدن شاه عباس و از هنگامی که اصفهان به پایتختی برگزیده شد، این شهر آینه تمام نمای هنر معماری دوران صفوی گردید. آنان برای عبور از رودخانه ی زاینده رود، پل های عظیمی احداث کردند که برخی از این پل ها مستقیماً زیر نظر شاهان صفوی و دستگاه حکومتی ساخته می شد و ابتکارات بیشتری در آن به کار می رفت. پل های سی و سه پل، خواجه و جویی علاوه بر تامین عبور و مرور، محل تفرج شاه و درباریان و گاه سفرای کشور های خارجی در این عصر به شمار می رفته است. اهمیت این پل ها نه فقط به دلیل قرار گرفتن در مرکز شهر، بلکه به خاطر کاربردشان به عنوان فضای شهری است. زیرا پل صرفاً راهی برای عبور از رودخانه نیست و با ساختن گردشگاه هایی در داخل و زیر پل ها، به جای دور کردن مردم از آب، امکان دسترسی و لذت بردن از حرکت زاینده رود را فراهم کرده اند.

با توجه به کوتاه بودن دوره زندیه و افشاریه، پل های زیادی از این دوره باقی نمانده اند. تنها پنج پل از زندیه و یک پل از افشاریه تا امروز شناسایی گردیده است. از جمله پل خاتون در جاده خوی-سلماس از دوره زندیه و پل کلات در کلات نادری از زمان افشاریه.

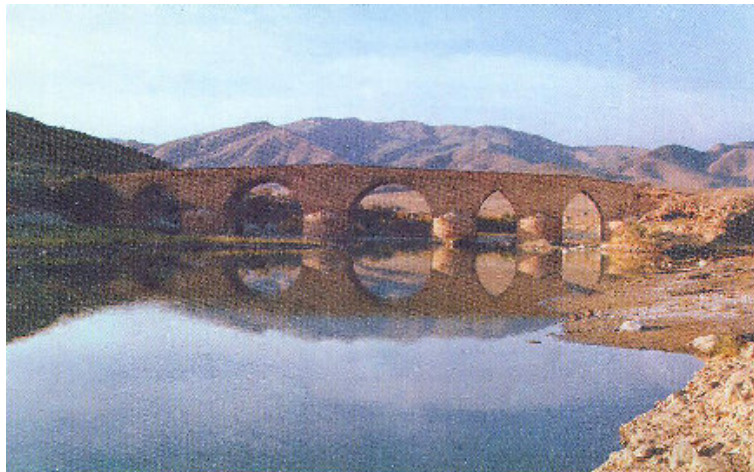
دوره ی قاجار نیز یکی از دوره های مهم معماری ایرانی از نظر پل سازی است. در تیریز پنج پل از دوره ی قاجار به جای مانده است. پل های سه گانه ی زنجان شامل میربهاء الدین، حاج سید محمد و سردار از نمونه های عالی پل سازی در امتداد راه های برون شهری در این دوره اند [4].

مشخصه های معماری پل های قدیمی ایران

پل از معدود بناهایی است که معماری و سازه آن بسیار به هم وابسته اند. در واقع معماری پل، ترکیبی از سازه هاست که خود تحت تاثیر شکل بستر رود، استحکام زمین و میزان آب عبوری از زیر آن، چه در مواقع عادی و چه در طغیان های دوره ای است. بنابراین فرم پل ها رابطه مستقیم با شکل و نوع سازه آن داشت. معماری پل های ایران خصوصیات گوناگون و بی نظیری دارد، به طوریکه هر یک از آنها چه به لحاظ زیبایی و چه از نظر طراحی معماری شایان بررسی اند. اغلب پل های شهری، حتی دالان، اتاق و فضاهایی داشتند که صرفاً برای تفرج و توقف ساخته شده بود و گاهی همین پل ها به وسیله ایجاد قرارگاه های نظامی در قسمت ورودی تجهیز می شدند تا مانع یورش های نظامی از این طریق گردند. بدین وسیله این عنصر نه تنها عاملی برای وصل بود، بلکه از حیث رفاهی، فرهنگی و اقتصادی نیز مورد توجه قرار می گرفت. در ادامه برخی از خصوصیات و فضاهای معماری در پل های ایرانی به ترتیب اهمیت مورد بررسی قرار می گیرد.

طاق: یکی از نکات برجسته معماری پل های تاریخی ایران، شکل طاق دهانه های آن است. با بررسی قوس دهانه ها، تکامل تدریجی آن از دوره هخامنشی تا ساسانی، توفیق معماران آن عصر در احداث طاق های هلالی مرتفع به خصوص پوشش دهانه های بزرگ عملاً روشن می شود. هرچند از دوران قبل از اسلام طاق جناغی در برخی پل ها مثل پل بند "درودزن" استفاده شده بود، اما در دوران اولیه اسلامی به تدریج طاق های تیزه دار یا جناغی در انواع مختلف برای ساخت طاق ها برگزیده شد و تا قرن دهم ادامه یافت و بعد از آن در دوره صفوی فرم طاق دهانه های پل به خیز کمتری تمایل پیدا کرد و طاق هایی چون "پنج او هفت معمولی" که به نام شاه عباس به طاق "عباسی" معروف است رواج یافت. به رغم اینکه در معماری ایران انواع قوس ها و طاق ها استفاده می شده ولی در پل ها فقط تعداد کمی از انواع طاق ها کاربری داشت که متعارف ترین آنها طاق هلوچین یا بیض، طاق تیزه دار، طاق چمانه و طاق

چهار بخش می باشند. در شکل 1 که تصویری است از پل خاتون در سرخس نمونه ای از این طاق ها مشاهده می شود.



شکل 1-نمونه ای ازطاق هلوچین(وسط پل) و طاق تیزه دار(سمت راست)

کانه یا کنو: یکی دیگر از ابتکارات معماران قدیم ایران در پل سازی ایجاد "کنو" بود. دهلیز هایی که بر روی پایه ها و اغلب عمود بر آن ها ساخته می شد تا فشار وارد بر پایه ها را به حداقل برساند و جلوی رانش طاق ها را نیز بگیرد، کانه، کنو و یا کوره پوش تعریف می گردد. با بررسی بناهای تاریخی به جای مانده از دوران ساسانی می توان دریافت که "کنو" از ابداعات دوران ساسانی بوده است. مهندسین و باستان شناسان بر این عقیده اند که منظور از ایجاد کانه در پل ها افزایش مقطع جریان آب در هنگام طغیان بوده است. در شکل 2 که تصویری است از پل سردار در زنجان کانه ها مشاهده می شوند.



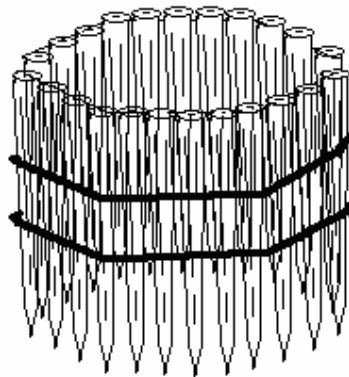
شکل 2-کانه (دهلیز های طرفین طاق وسط)

مشخصات سازه ای

در هر پل سه نیروی عمده در تعامل باهم فعال اند که عبارتند از: نیروی محوری، نیروی خمشی و نیروی برشی. تعیین مقدار این نیروها و تعبیر آنها به شکل قطعات و اتصالات پل، در ارتباط با ظرفیت و عملکرد پل اهمیت فراوانی دارد. اگر محاسبات مهندسی دقیق انجام شود نه تنها موجب پایداری و ایستایی آن در برابر نیروها می شود بلکه باعث صرفه جویی بسیار خواهد شد. طرح و ابعاد و اجزای بیش از حد لزوم نه تنها وزن پل را افزایش می دهد بلکه هزینه آن را نیز بالا می برد. مهندسان و معماران قدیم ایرانی با بضاعت اندکی که در این زمینه داشتند، ابداعات و ابتکارات جالبی را در زمینه سازه پل ها ارائه می کردند که هم نیاز به یک فضای معماری را برطرف می ساخت و هم نقش سازه ای داشت. فرم چشمه طاق ها، کتو ها، احداث اتاق بر روی پل و ایجاد میل راهنما از راه حل های کاربردی و اندیشمندانه آنان بوده است.

پی سازی یا شالوده ریزی: از مهمترین مسائلی که در هنگام احداث پل و سد، مهندسان همواره با آن روبرو بوده اند پی کنی یا شالوده ریزی پایه های پل است. به خصوص هنگامی که رودخانه مورد نظر پر آب، عمیق یا عریض بوده است. به همین دلیل شرایط پی ریزی پل ها کاملاً متفاوت بوده و برای این منظور از راه های مختلف بهره می گرفته اند. در طول رودخانه محل هایی وجود دارد که بستر عریض و جریان آب در آن غالباً آرام است و در گذشته عبور از آن در غیر مواقع سیلابی به وسیله اسب، شتر و قاطر امکان پذیر بوده است. این محل ها اصطلاحاً به "گذار" معروف بوده اند. به هنگام ساختن شاهراه هایی که به رودخانه منتهی می شد، حتی الامکان سعی می شد که از محل این گذارها برای احداث پل استفاده نشود. در صورتیکه در هنگام تابستان بستر آن خشک می شد بیشتر مشکلات حل گردیده و پی کنی به صورت معمول انجام می گرفت. اما اگر در این فصل نیز رودخانه دارای آب جاری بود، در مواقع کم آبی با حفر کانال انحرافی مسیر رودخانه را منحرف کرده و سپس در محل تعیین شده بر روی مسیر طبیعی پایه ی پل را بنا نهاده، آنگاه مسیر آب را از کانال انحرافی به مسیر اولیه بر می گرداندند. حسن این عمل این بود که رودخانه مسیر طبیعی خود را می پیمود، درحالیکه در غرب برای ساختن پل بر عکس ایران کانالی انحرافی ساخته و بر روی آن پل را احداث کرده سپس رودخانه را از مسیر طبیعی به کانال جدیدالتاسیس هدایت می کردند.

یکی دیگر از روش های شالوده ریزی بدین صورت بود که تعدادی چاه به تناوب در بستر رودخانه و در محل مورد نظر حفر و "گوم" گذاری می نمودند و سپس داخل چاه ها را با شفته آهک و ساروج پر می کردند. طرز حفر چاه ها به این نحو بود که گومی را در بستر رودخانه قرار می دادند و شن و گل و لای را از داخل آن خارج می کردند. گوم به تدریج در اثر وزن خود نشست می کرد و دو مرتبه گوم دیگری بر روی آن می گذاشتند و تا عمق مورد نظر این عمل را ادامه می دادند. این چاه ها در واقع تبدیل به پی هایی می شدند که پل بر روی آن ساخته می شد [5]. بر اساس مدارک تاریخی پل های سی و سه پل و مارنان اصفهان را به این ترتیب ساخته اند. در شکل 3 طرحی از یک نوع گوم چوبی با استفاده از شمع های قیر اندود



شکل 3- طرح یک نوع گوم چوبی با استفاده از شمع های قیر اندود

بستر سازی: در مرحله دوم پس از پی سازی، مسئله ی مهم دیگر یعنی استحکام بخشی بستر رودخانه در اطراف پی ها و پایه های پل مطرح می شد. مهندسين و معمارانی که با دید وسیع تری به چگونگی استحکام بیشتر پل می نگریستند به این امر مهم دقت بیشتری مبذول می داشتند. بدین طریق که در زیر بعضی از پل ها، کف رودخانه را موافق جریان آب شیب ملایمی داده و با سنگ بستر رودخانه را فرش می کردند. جالب ترین نمونه بستر سازی را می توان در پل شادروان دید. در این مورد آمده است: "...از دهانه تا زیر پل را به یک تراز فرش کرده و با سرب مذاب رخنه های سنگ را مسدود کردند..." "به نظر می رسد که تمام این اقدامات برای دور ساختن عملیات تخریبی آب در زیر دست پل و پی های آن بوده است.

سازه های مهم و موثر

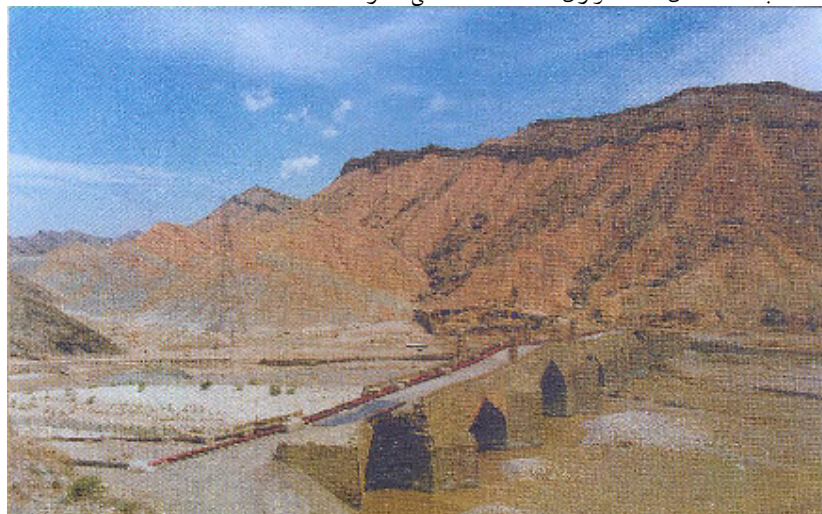
اگرچه تمام اعضای یک پل از اهمیت یکسان برخوردارند، اما عضو های سازه ای نقش بیشتری در ایستا بودن پل دارند. پایه ها، موج شکن یا آب بر، مهاربندهای چوبی در طاق ها و پشتبند از این دسته اند.

پایه ها: یکی از مسائل اصلی که از فرم هندسی طاق ها به خصوص قوس های بیضی شکل ناشی شده و در رفتار مکانیکی آنها تاثیر دارد، نیروی رانشی طاق هاست که باید به کمک تکیه گاه و دیوار های قطور و ضخیم خنثی شود. خنثی کردن این رانش که ضامن حفظ تعادل قوسها و عامل مهم جلوگیری از خراب شدن آن نیز به شمار می آید، با احداث پایه های ضخیم و مصالح محکم و مقاوم امکان پذیر بود. به طوریکه نیروی مایل قوس ها در $1/3$ ضخامت آن قرار می گرفت و بر اساس همین قاعده است که پایه های پل ها در عهد ساسانی دارای مقطع مستطیل شکل و دارای ابعاد بزرگتری می باشند.

موج شکن یا آب بر: در اکثر پایه های پل ها چه در خلاف جریان آب و چه موافق آن، پیش آمدگی مثلثی شکل یا نیم دایره ای ساخته می شد که اصطلاحا به آن موج شکن و یا آب بر می گفتند.

مهاربندهای چوبی: یکی از مهمترین مسائل در طاق ها وجود رانشی است که در تکیه گاه های قوس دهانه ها به وجود می آید. از روش های جلوگیری از رانش شدید، استفاده از مهار چوبی با مقاومت کافی است که با اتصال به دو قوس کنار نیروی کششی داخل قوس را به وجود می آورد و از حرکت در حین اجرا جلوگیری می شد. پس از اتمام طاق زنی، مهار چوبی را قطع می کردند. استفاده از این مهار هنگامی صورت می گرفت که معمار به استحکام طاق ها یا پایه ها جهت تحمل فشار وارده اطمینان کافی نداشت.

پشتبند: احداث پشتبند بر روی پایه ها نیز به جهت رفع رانش حاصل از قوس ها بود. در پل های دوران اسلامی بر روی آب برها تکیه گاهی به اشکال گوناگون جهت وسعت دادن به پایه قوس برای انتقال نیروی مایل و تقویت پایه ها ساخته می شد. پشتبندها به صورت منشوری، مستطیل و نیم استوانه ایجاد می شدند [5]. در شکل 4 نمونه ای از پشت بند های منشوری مشاهده می گردد.



شکل 4- پشت بند های منشوری برای رفع رانش قوس ها

نتیجه گیری

هنر و دانش جهانی از ازل نزد ایرانیان بوده است. اما امروز از آن همه جلال و شکوه تنها چند پیکر ویرانه (و رو به ویرانگی) در تلاقی آسمان و زمین بر جای مانده است. هر چند گسسته و در هم شکسته، هنوز با هیبتی خاص به چشم های تاریخ می نگردد.

مایه ی سر افکنده است که بگذاریم حکمت و هنر و دانش و معماری وارثان چنین شکوهی اینگونه افول نماید.

روزگاری ایران زادگاه تمدن بشری و خاستگاه تمام علوم و فنون بوده است. دریغا از چند دهه ای که تنها به تقلید کورکورانه از غرب پرداخته و به تماشای پیشرفت های آنان از پشت درهای بسته نشسته ایم و فراموش کرده ایم که پیش از شناختن دیگران باید خود را بشناسیم. و در انتظار مانده ایم که بیگانه ای بیاید و اصالت و هنرمان را بکاود و هر لحظه دستی از سویی دراز شود تا تاریخ و هنر و ابتکار و تمامیت ارضی و شعرا و عرفا و دانشمندان ما را بریاید و جعل نماید.

پل؛ تنها یکی از هزاران گنجینه ی این سرزمین است که هنوز رازهای نهفته ی بسیاری در خود دارد. چرا که به دست معماران و مهندسانی بنا گردیده که با استفاده از ساده ترین و در عین حال عملکردی ترین روش ها معماری می کردند و هنرشان همواره با خلوص و اعتقاد همراه بوده است.

پل های تاریخی ایران؛ این بناهای بی نظیر که اغلب در دل طبیعت رها شده اند می توانند موضوعات بکری برای مطالعه در مورد تاریخ معماری، سازه و اصولا تمدن این سرزمین باشند. تنها یک چیز کم است و آن غیرت و همت ایرانی و در صدر آن معمار ایرانی که برخیزد و نام ایران، این زادگاه هنر و اندیشه و تمدن را دوباره بر تارک دنیا بنشانند.

مراجع

- [1] عظیمی بلوریان، احمد، پل و معماری پل ، مجله معمار ، شماره 1386، 47 صفحه 3
- [2] دکتر محمد کریم پیرنیا، سبک شناسی معماری ایرانی، چاپ پنجم، تهران، انتشارات سروش دانش، 1386
- [3] Eyre, Jim, Bridge, Me'mar Magazine, Vol 47.1386, pages 22&23
- [4] پارسی، فرامرز، پل های تاریخی ایران ، مجله معمار ، شماره 1386، 47، صفحه 78 [5] دکتر مهدی فرشاد، تاریخ مهندسی در ایران از آغاز تا قرن حاضر، تهران، انتشارات دانشگاه پهلوی، 1356
- [5] محمد علی خلصی، پل های قدیمی ایران، چاپ اول، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، 1379