






The Communication Route between Shapurkhashat and Hamedan: A Study based on Archaeological Evidence and Textual Sources

Yuones Yuosefvand¹ , Shahram Rahnama Hasanvand² , Mehrdad Amiri³ 

1. Department of Archeology, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (Yousofvand.y@lu.ac.ir)

2. Department of Islamic Knowledge and philosophy, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (rahnama.sh@lu.ac.ir)

3. Department of Islamic Knowledge and philosophy, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (amiri.m@lu.ac.ir)

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received: 23 July 2023
Received in revised form:
10 October 2023
Accepted: 09 December
2023
Published online: 10
January 2024

Keywords:
*Islamic era, communication
routes, archaeological
evidence, Lorestan*

ABSTRACT

Lorestan province, located in western Iran, has historically played a significant role in connecting the southern, western, northwest, and central regions of the country. Over time, numerous important communication routes have traversed this region. While textual sources from the Islamic era mention these routes, their specific paths, the number and quality of structures along the way, and the archaeological evidence of their routes remain largely unexplored. This research aims to identify and introduce the communication path between Shapurkhashat and Nahavand, examining its archaeological evidence. The study adopts a historical approach, utilizing field visits and library research to answer two main questions: 1) What archaeological evidence exists along the route from Shapurkhashat to Nahavand during the Islamic era? 2) How did this road develop during the Islamic era, and what changes occurred? The findings suggest that the road follows an ancient route with minor alterations in the Islamic era, and its houses and stations have seen minimal changes

Cite this article: Yuosefvand, Y., Rahnama Hasanvand, Sh. & Amiri, M. (2024). Investigating the Communication Route between Shapurkhashat and Hamedan: A Study based on Archaeological Evidence and Textual Sources. *Iranian Journal for the History of Islamic Civilization*, 56 (1), 7-35.
DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422



© The Author(s).
DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422

Publisher: University of Tehran Press.

راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی براساس شواهد باستان‌شناسی و منابع مکتوب

یونس یوسف‌وند^۱✉، شهرام رهنما حسونند^۲، مهرداد امیری^۳

۱. گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: Yousofvand.y@lu.ac.ir
 ۲. گروه معارف و فلسفه اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: rahnama.sh@lu.ac.ir
 ۳. گروه معارف و فلسفه اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: amiri.m@lu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۰۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۷/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۹/۱۸ تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۰/۲۰</p> <p>کلید واژه‌ها: دوران اسلامی، راه‌های ارتباطی، شواهد باستان‌شناسی، لرستان.</p>	<p>موقعیت ویژه استان لرستان در غرب ایران و نقش آن در پیوند دادن جنوب ایران به غرب، شمال غرب و مرکز ایران در ادوار مختلف، سبب عبور راه‌های ارتباطی مهم و پرترددی از آن شده است. یکی از راه‌هایی که در دوران اسلامی از لرستان عبور می‌کرد، راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند و همدان است. این راه ارتباطی، تاکنون به‌خوبی مورد مطالعه قرار نگرفته است و از مسیرهای عبور آن، شمار و کیفیت آثار و شواهد باستان‌شناسی مسیر آن اطلاعات دقیقی در دست نیست. این کمبود، ضرورت انجام پژوهشی مستقل را به‌منظور شناسایی و معرفی شواهد باستان‌شناسی این مسیر ارتباطی فراهم کرده است. پژوهش حاضر با طرح دو پرسش به بررسی این محور ارتباطی پرداخته است: ۱- چه شواهد باستان‌شناسی از راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی باقی مانده است؟ ۲- روند تکوین این راه در دوران اسلامی چگونه بوده است و چه جابه‌جایی‌هایی در این دوران در مسیر آن رخ داده است؟ رویکرد پژوهش، تاریخی است و یافته‌ها با استفاده از بازدیدهای میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای به‌دست آمده است. در بررسی مسیر این راه، مجموعه‌ای از آثار معماری شامل قلعه، پل، کاروانسرا، محوطه‌های استقرار و کتیبه شناسایی شد که با توجه به‌الگوی پراکنش این آثار، مسیرهای عبور راه قابل شناسایی است. شواهد نشان داده که این راه از یک الگوی تاریخی پیروی کرده و بر یک مسیر باستانی منطبق است که تغییرات و جابه‌جایی‌های آن در دوران اسلامی جزئی بوده و منازل و ایستگاه‌های آن با کمترین تغییری تا دوران معاصر استفاده می‌شده‌اند.</p>

استناد: یوسف‌وند، یونس؛ رهنما حسونند، شهرام و امیری مهرداد (۱۴۰۲). بررسی راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی بر اساس شواهد باستان‌شناسی و منابع مکتوب. *پژوهشنامه تاریخ تمدن اسلامی*، ۵۶ (۱)، ۷-۳۵.

DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422



© نویسندگان.

DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

مقدمه

از دوران پیش از تاریخ تا کنون، دشت خوزستان از طریق چند مسیر مهم به زاگرس مرکزی مرتبط می‌شد که عمده این مسیرها از منطقه لرستان عبور می‌کردند. یکی از مسیرها و راه‌های اصلی که خوزستان و میان‌رودان را به همدان و دیگر شهرهای شمالی ایالت جبال متصل می‌کرد، راهیست که از بخش میانی لرستان عبور می‌کرد. این راه در دوران تاریخی و اسلامی، رونقی فراوان داشته و به‌منظور تسهیل عبور و مرور در آن، آثار معماری متعددی در مسیر آن ساخته شده است. در منابع تاریخی دوران اسلامی به این راه و منازل و ایستگاه‌های آن در حدفاصل همدان تا خوزستان اشاره شده است. در پژوهش‌های پیشین به‌بخش جنوبی این محور یعنی حد فاصل شهر شاپورخواست تا اندیمشک توجه بیشتری شده است و تعدادی از آثار معماری آن، شامل کاروانسراها (شریفی، ۱۳۷۶: ۲۰-۸۳)، و پل‌ها (صفایی، ۱۳۹۱: ۱۲۰-۱۸۰) شناسایی و معرفی شده‌اند. اما به‌بخش شمالی این محور یعنی حد فاصل شهر شاپورخواست/ خرم‌آباد تا نهاوند کمتر پرداخته شده است. در قسمت‌های شمالی این محور در استان لرستان از یک منطقه کوهستانی می‌گذرد که در مسیر آن کوه گری/گرین و سرشاخه‌های رود کشکان جریان دارد. این راه و ابنیه وابسته به آن تاکنون به‌عنوان یک مجموعه به‌هم پیوسته مورد توجه جدی قرار نگرفت و از چگونگی آثار و مسیرهای عبور آن اطلاعاتی جامع و دقیق در دست نیست. این کمبود، ضرورت بررسی این محور ارتباطی و شناسایی شواهد باستان‌شناختی آن را فراهم کرده است. در این پژوهش با بررسی اشارات متون تاریخی، به‌ویژه با اتکاء بر شواهد باستان‌شناسی برجای مانده به‌بازشناسی و معرفی این راه در حد فاصل شهر شاپورخواست (خرم‌آباد) تا نهاوند پرداخته می‌شود.

روش پژوهش: روش پژوهش تاریخی-اسنادی است و یافته‌ها از طریق بازدیدهای میدانی و بررسی منابع کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده‌اند. سپس اطلاعات جمع‌آوری شده از طریق بازدیدهای میدانی با گزارش‌های منابع کتابخانه مطابقت داده شده و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

پیشینه مطالعاتی

راولینسون، پیشگام دیگران در معرفی راه‌های استان لرستان به‌شمار می‌آید. وی در سال ۱۸۳۶ میلادی برای رفتن از خرم‌آباد به کرمانشاه مسیر الشتر را انتخاب می‌کند و درباره جاده خرم‌آباد به کرمانشاه می‌نویسد که در اینجا جاده‌ای وجود دارد که مستقیماً از طریق الیستر، خاوه و هرسین عبور می‌کند (Rawlinson 1839: 99-102). ولفرایم کلایس، مطالبی مختصر به‌همراه طرح‌هایی از برخی پل‌های مسیر این راه ارائه کرده است (کلایس، ۱۹۹۴: ۲۴۸). حمید ایزدپناه که در فاصله سال‌های ۱۳۴۶ تا ۱۳۴۸ خورشیدی در مناطق مختلف لرستان سفر کرده، اطلاعات اولیه از برخی آثار مسیر این راه همچون

پل کاکارضا را ارائه کرده که مورد استفاد اکثر پژوهشگران پس از وی بوده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۷۹). علی محمد ساکی نیز اشاراتی به این راه و پل‌های مسیر آن داشته است (ساکی، ۱۳۴۳: ۱۲۰). در بررسی‌های باستان‌شناسی که در دهه‌های پس از انقلاب اسلامی در شهرستان الشتر انجام گرفته است برخی از آثار معماری موجود در مسیر این راه ارتباطی معرفی و شناسایی شده‌اند (سجادی، ۱۳۷۷؛ داوودی، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶، رهنما و همکاران، ۱۴۰۱). پل‌های تاریخی این مسیر ارتباطی به واسطه نزدیک بودن به جاده‌های امروزی و همچنین حجم نسبتاً زیاد بقایای معماری آنها بیشتر از دیگر آثار معماری موجود در مسیر راه مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. پژوهشگران به توصیف ویژگی‌های معماری این پل‌ها و ارائه پیشنهادهایی درباره تاریخگذاری آنها پرداخته‌اند (پرویز، ۱۳۸۲؛ صفایی، ۱۳۸۹؛ ثواب و حیدری، ۱۳۹۵).

نکته قابل توجه در مورد مطالب منتشر شده پیشین درباره آثار معماری مسیر این راه ارتباطی، این است که بیشتر آنها در حاشیه کارهای دیگر و به صورت تک‌نگاری به معرفی برخی از آثار مسیر این راه پرداخته‌اند و این راه، محور اصلی پژوهشی نبوده و به مجموعه آثار و شواهد باستان‌شناسی آن به صورت یک مجموعه به هم پیوسته‌ای توجه نشده است.

بررسی گزارش‌های متون تاریخی درباره راه شاپورخواست به همدان

بیشتر منابعی که اطلاعاتی درباره راه‌های لرستان ارائه می‌کنند به هنگام ذکر مسافت و منازل بین همدان و خوزستان به راه‌ها و منازل این مسیرها در استان لرستان اشاره کرده‌اند. دقت در این گزارش‌ها و سنجش اطلاعات آنها با جغرافیای منطقه در بازشناسی این راه‌ها، مسیرهای عبور آنها و منازل بین‌راهی بسیار به کار می‌آید. استخری، در توصیف شهرهای جبال تحت عنوان فاصله همدان به خوزستان آورده است: «از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الشر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شابرخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شابرخواست تا لور ۳۰ فرسنگ است. از شابرخواست تا لور هیچ آبادانی نیست. از لور تا اندامش ۲ فرسنگ و از پل اندامش تا جندی‌شاپور ۲ فرسنگ» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۶۳). ابن حوقل در صوره‌الارض مربوط به سال ۳۶۷ هجری، ضمن شرح مسافت‌های همدان تا خوزستان از راهی سخن می‌گوید که از خوزستان به لرستان و از آنجا به همدان منتهی می‌شده است: از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الشر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شابرخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شابرخواست تا لور ۳۰ فرسنگ است (ابن حوقل، ۱۳۷۳: ۱۰۳). مقدسی نیز در سال ۳۷۵ قمری وجود این راه را تایید می‌کند و از ارتباط تجاری گسترده خوزستان با مناطق مختلف ولایت عراق عجم گزارش می‌دهد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۰۰-۶۰۱). وی، به‌ویژه از تجارت و صادرات شکر خوزستان به نقاط مختلف ایران سخن می‌گوید. یکی از مسیرهای صادرات این محصول از طریق راه ارتباطی ای بوده که اهواز مرکز ایالت و دزفول را از طریق

لرستان به همدان و عراق عجم مرتبط می‌کرده است. دوران معاصر نیز، برخی شرق‌شناسانی که وارد لرستان شده‌اند به این راه و به‌برخی ایستگاه‌ها و بناهای مسیر آن، اشاراتی داشته‌اند.

معرفی راه‌ها از خرم‌آباد به سمت شمال

از دوران‌های قبل از اسلام (دست‌کم از دوره هخامنشی) راه‌های ارتباطی استان لرستان در دو مسیر شمال به جنوب و شرق به غرب شکل گرفته‌اند؛ شکل‌گیری این راه‌ها به‌سبب وجود کانون‌های مهم اقتصادی و سیاسی در مناطق اطراف استان لرستان (خوزستان و میان‌رودان در جنوب، همدان و کرمانشاه در شمال، اصفهان در شرق و عراق عرب در غرب) بوده است. افزون بر این کانون‌های سیاسی و اقتصادی، که از دوران پیش از اسلام در شکل‌گیری راه‌های منطقه تأثیر داشته‌اند، در دوران اسلامی مسائل مذهبی و زیارت عتبات عالیات نیز به این موارد اضافه شد و رشد و رونق راه‌ها و بناهای بین‌راهی را بیشتر کرد. راهی که از خوزستان می‌آمد و به سمت همدان می‌رفت، در خرم‌آباد دو شعبه می‌شد که یکی در جهت شمال‌شرق ادامه می‌یافت و یکی هم مسیر مستقیم شمال را در پیش می‌گرفت. شعبه شمال‌شرقی به سیلاخور و بروجرد و از آنجا به اصفهان و تهران می‌رفت که در دوران متأخر اسلامی مسیر اصلی ارتباط مرکز ایران با لرستان و خوزستان بود. شعبه شمالی نیز از طریق تنگه شوواخو (شبیخون) و سراب ماهی‌بازان به سمت الشتر می‌رفت. همین مسیر در الشتر دو شاخه می‌شد؛ شاخه‌ای از آن از طریق نورآباد و گردنه گشور به سمت هرسین می‌رفت و در آنجا به شاهراه بزرگ خراسان می‌پیوست و شاخه دیگر آن از مله گچکه عبور می‌کرد، سپس وارد دشت خاوه می‌شد و از آنجا از طریق مله کرک در کوه گرین به نهاوند و همدان می‌رفت. یک شاخه از همین راه در دشت خاوه از طریق گردنه گاماسیاب به نهاوند می‌رفت. برای برقراری ارتباط نهاوند به خاوه و الشتر مسیرهای دیگری هم وجود دارد که در دوران معاصر مورد استفاده عشایر بوده‌اند و بعضاً در مسیر آنها شواهد باستان‌شناسی نیز وجود دارد. این پژوهش بر مسیر شاپورخواست-الشتر-مله گچکه-مله کرک - نهاوند تمرکز دارد. سالارالدوله در جریان شورش‌های سال ۱۳۲۵ق، نیروی نظامی مرکب از عشایر لرستان را از این مسیر به‌منظور دسترسی سریع به نهاوند گسیل داشت و در اطراف تازه‌ناو اردو برپا کرد (والی‌زاده معجزی، ۱۳۸۰: ۳۸۰). در ادامه، شواهد باستان‌شناسی این محور ارتباطی در حدفاصل شهر شاپورخواست تا نهاوند بررسی و معرفی می‌شوند. سیر کلی معرفی آثار از جنوب به شمال است؛ یعنی از شهر شاپورخواست شروع و به نهاوند منتهی می‌شود.

شهر شاپورخواست

شهر شاپورخواست یکی از شهرهای مهم غرب ایران در سده‌های آغازین اسلامی بوده که بنیان‌گذاری

آن به شاپور اول ساسانی نسبت داده شده است (حمزه اصفهانی، ۱۳۶۷: ۴۶). این شهر در دوران اسلامی، به‌ویژه در سده ۴ و ۵ هجری رونق بسیار داشته است. در منابع مربوط به قرن ۳ تا ۸ هجری به شاپورخواست اشاره فراوان شده و موقعیت آن در کوه‌های لرستان بر سر راه همدان به خوزستان آمده است (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۰۳؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۴). موقعیت شهر شاپورخواست در مسیر راه‌های ارتباطی که از استان لرستان می‌گذشت، بسیار مهم بوده است؛ هم راه‌های شرق به غرب و هم راه‌های شمال به جنوب از این شهر عبور می‌کرده‌اند. بر اساس نتایج مطالعات باستان‌شناسی بقایای باستانی واقع در اطراف مناره آجری و محله کنونی قاضی‌آباد مکان شهر باستانی شاپورخواست معرفی شده است (ایزدپناه، ۱۳۷۶: ۱۱۹؛ اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۲۲-۱۰۳) (تصویر ۱). از جمله دلایلی که برای این مکان‌یابی بیان شد، وجود شواهد باستانی بر سطح همچون سنگ‌نوشته‌ای از قرن ۶ هجری، مناره‌ای آجری، شواهد دیوارهای سنگ‌ساروجی، آسیاب‌گیری و مجاورت آنها با دژ مستحکم قلعه فلک‌الافلاک است (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۱۳). در نتیجه کاوش‌های باستان‌شناسی انجام گرفته در این محوطه، یافته‌های فرهنگی شامل شواهد سفالی و سازه‌های معماری به‌دست آمده است که به‌رونق شهر در سده‌های ۳ تا ۶ هجری اشاره دارد (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۰۹-۱۱۳).^۱

مناره آجری

این مناره، داخل بافت امروزی شهر خرم‌آباد در جنوب شرق شهر و ضلع شرقی میدان امروزی شقایق / امام حسین و در محدوده احتمالی بافت قدیمی شهر شاپورخواست قرار دارد. این مناره به‌شکل استوانه‌ای و با مصالح آجر (به ابعاد ۲۵×۲۵×۷ سانتی‌متر) و ملاط گچ ساخته شده است (تصویر ۲). ارتفاع مناره ۲۹/۴۵ متر و قطر آن ۵/۵ متر است. مناره، روی پایه‌ای سنگی مربع شکل قرار دارد که هر ضلع آن حدود ۶ متر است. وسط فضای داخلی مناره، ستونی استوانه‌ای به قطر ۷۰ سانتی‌متر ساخته شده که ۹۹ پله از بالا تا پایین به‌دور آن می‌چرخد و دسترسی به بالای مناره را فراهم می‌کند. در ضلع غربی مناره یک ورودی به ابعاد ۲۲۰×۸۰ سانتی‌متر قرار دارد. در بدنه مناره در فواصل مشخص، شش دریچه جهت ورود نور به داخل آن تعبیه شده است. ایزدپناه تاریخ ساخت آن را قرن ۵ هجری قمری دانسته و احتمال داده که کارکرد آن میل راهنمای کاروان‌هایی بوده است که از سمت غرب و مسیرهای دیگر وارد شهر

۱. در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ جلال عادل دو فصل کاوش باستان‌شناسی در ضلع شرقی مناره خرم‌آباد را که به پامنار معروف است، سرپرستی کرد، نگارندگان در مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان گزارشی از این کاوش‌ها را نیافتند، مهتاب اسلامی‌نسب در مقاله‌ای که در مجله پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران منتشر شده است طرح‌ها و تصاویری از یافته‌های باستان‌شناسی این کاوش را ارائه کرده است (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۰۹-۱۱۳). در بهار و تابستان ۱۴۰۲ نیز احمد پرویز دو فصل کاوش در این محوطه را سرپرستی کرده است.

می‌شده‌اند (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱۲۱). فرضیه دیگر درباره کارکرد احتمالی این مناره، این است که این مناره متعلق به مسجدی از دوره سلجوقی است که در تحولات سده‌های آغازین اسلامی مسجد آن تخریب شده و فقط یکی از مناره‌های آن یا تک مناره آن باقی مانده است. دستیابی به کاربری واقعی این مناره نیازمند انجام مطالعات بیشتر، به‌ویژه انجام کاوش‌های باستان‌شناسی در اطراف آن است. قرارگیری این مناره در حاشیه راه‌های ارتباطی شمال به جنوب و شرق به غرب لرستان، احتمال ارتباط کارکردی این مناره را با راه‌های ارتباطی تقویت می‌کند.



تصویر ۱. تصویر ماهواره‌ای از محدوده شهر شاپورخواست در جنوب شرق شهر امروزی خرم‌آباد. (مأخذ: Google Earth)



تصویر ۲. سنگ‌نوشته شهر شاپورخواست. (مأخذ: نگارندگان).

تصویر ۳. مناره شهر خرم‌آباد در دهه پنجاه خورشیدی. (مأخذ: ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۰۷).

سنگ‌نوشته شهر خرم‌آباد

این سنگ‌نوشته در ضلع شرقی شهر خرم‌آباد و در خیابان شریعتی قرار دارد. کتیبه بر قطعه سنگی به‌شکل مکعب مستطیل حک شده است (تصویر ۲. سمت راست تصویر). کتیبه به‌صورت برجسته و به‌خط کوفی و نسخ تمام سطوح سنگ را در بر می‌گیرد (سطح جنوب‌شرقی ۵ سطر، سطح جنوب‌غربی ۴ سطر، سطح شمال‌غربی ۶ سطر و سطح شمال‌شرقی هم ۴ سطر). دور نوشته ۸/۶۴ متر است. تاریخ کتیبه، سال ۵۱۳ هجری قمری و به‌زمان حکومت ابوسعید برسق کبیر امیر اسفہسالار حاکم شهر شاپورخواست از امرای سلطان محمود بن محمد بن ملک‌شاه سلجوقی مربوط است. بخش‌هایی از متن کتیبه محو شده و به‌همین سبب بازخوانی کامل آن ممکن نیست. مرحوم قزوینی از روی رونوشتی که مینورسکی برای وی فرستاده، بخش‌هایی از آن را بازخوانی کرده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱۲۱-۱۱۶). هرتسفلد نیز در سال ۱۹۲۸ میلادی این کتیبه را قرائت کرده است (Herzfeld, 1928: 75). با توجه به خوانش‌هایی که از این سنگ‌نوشته شد، مضمون آن به‌نوعی خراج اشاره دارد که از کوچ‌روها دریافت می‌شد. این سنگ‌نوشته افزون بر اینکه اطلاعاتی ارزشمند درباره نام شهر شاپورخواست و ارتباط برسقیان با آل‌حسنویه را نشان می‌دهد، در زمینه راه‌های ارتباطی منطقه نیز قابل توجه است. بنابر نتایج پژوهش‌های جدید، این سنگ‌نوشته در بخش شمالی شهر قدیم شاپورخواست و در دروازه ورودی شهر قرار داشته است (اسلامی‌نسب و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۱۴). به‌نظر می‌رسد که این محل در مسیر راهی پررفت آمد بوده که امیر برسقی دستور ایجاد کتیبه را در آنجا داده است. این سنگ‌نوشته، اهمیت راهبردی دره خرم‌آباد در مسیر راه‌های ارتباطی جنوب به شمال منطقه را نشان می‌دهد.

آثار تنگ راوات و سنگر ماهی‌بازان

سراب ماهی‌بازان در ورودی تنگ‌راوات در فاصله ۱۰ کیلومتری شمال شهر خرم‌آباد قرار دارد و جاده ارتباطی خرم‌آباد به الشتر به فاصله ۳۰ متری شرق آن می‌گذرد. در سراب ماهی‌بازان دو سازه معماری دست‌کند، شامل یک تاق و ۶ حفره مستطیلی به عمق ۱۰۰ تا ۱۵۰ سانتی‌متر، یک کتیبه و یک کانال آبرسانی باستانی باقی مانده است^۱ (تصاویر ۳). چشمه سراب ماهی‌بازان، کانون شکل‌گیری این مجموعه است که از زیر تاق بیرون می‌آید و به رودخانه خرم‌آباد می‌ریزد. ارتفاع و عرض تاق ۳ متر و عمق آن به ۲۵۰ سانتی‌متر می‌رسد. در فضای داخل تاق در سمت راست یک تاقچه کوچک به ابعاد ۱۰×۲۰×۳۰ سانتی‌متر ایجاد کردند. در سطوح داخلی تاق رد و آثار قلم و چکش باقی مانده است که به سبب جریان آب ساییده شده‌اند. به نظر می‌رسد که در ابتدا، این سازه شکافی طبیعی و کوچک در دل صخره بوده و به سبب موقعیت خاص آن در حاشیه این راه ارتباطی، برخی قسمت‌های آن تراش داده شده است. در سمت راست تاق در ارتفاع ۲۲۰ سانتی‌متری از سطح زمین کتیبه‌ای از دوره قاجار به خط نستعلیق نقر شده است (تصویر ۳ راست).



تصویر ۳. تاق سنگر ماهی‌بازان در تنگ راوات و کتیبه قاجاری کنار آن. (مأخذ: نگارندگان).

ابعاد کتیبه ۱×۱ متر است. متأسفانه در اثر عوامل انسانی و فرسایش طبیعی خطوط کتیبه از بین رفته است. فرهاد میرزا معتمدالدوله^۲، شاهزاده قاجار که در دو نوبت (یک‌بار در سال ۱۲۵۰ ق و یک‌بار هم در

۱. تپه باستانی سنگر ماهی‌بازان با شواهد سفالی مربوط به هزاره اول تا دوره ساسانی در فاصله ۳۰ متری شمال آن قرار دارد که جاده خرم‌آباد به الشتر از وسط آن می‌گذرد.

۲. فرهاد میرزا معتمدالدوله، پسر پانزدهم عباس میرزای نایب‌السلطنه و عموی ناصرالدین شاه بود. وی در جمادی‌الاول ۱۲۳۳ هجری قمری در تهران متولد شد و در سال ۱۳۰۵ هجری قمری در تهران درگذشت. در جوانی همراه پدر از تهران به آذربایجان رفت و در تبریز به تحصیل علوم پرداخت. در سال ۱۲۵۰ هجری و در سن ۱۷ سالگی حاکم لرستان و خوزستان و پس از آن، مدتی حاکم فارس و کردستان شد. در زمان سفر ناصرالدین شاه به فرنگ کامران میرزا نایب‌السلطنه بود و فرهاد میرزا با اختیارات تامه مأمور اداره ←

سال ۱۲۷۸ ق) حاکم لرستان بود، به تنگ راوات و سراب ماهی‌بازان اشاره‌ای کوتاه کرده است؛ وی در کتاب منشآت به‌صدور فرمانی مبنی بر ایجاد کتیبه‌ای با موضوع شرح وقایع سال ۱۲۵۴ ق اشاره می‌کند که محمدباقرخان وظیفه حجاری و نقاشی آن در تنگ رباط / راوات را بر عهده داشته است (فرهاد میرزا، ۱۳۶۹: ۲۹۸). در ادامه مطلب، وی نگرانی خود را از خرابی این کتیبه به‌واسطه بومی‌های منطقه بیان می‌کند؛ البته نگرانی فرهاد میرزا در زمینه خرابی این کتیبه، نگرانی بجایی بوده است؛ زیرا امروزه این کتیبه در اثر عوامل انسانی مخدوش و ناخوانا شده است.

پل‌های کاکارضا

رودخانه کاکارضا از سرشاخه‌های اصلی رود کشکان است که از کوه‌های اطراف هرو در شمال شرق خرم‌آباد سرچشمه می‌گیرد. روی این رودخانه در ادوار مختلف چند پل ساخته شده است. در ۳۲ کیلومتری شمال خرم‌آباد روی این رودخانه در محدوده‌ای به‌طول ۲ کیلومتر بقایای سه پل باستانی باقی مانده است. پل‌ها از غرب به شرق و از شماره ۱ تا ۳ معرفی می‌شوند.

پل شماره ۱ / کاکارضا / پل شاپوری

امروزه، از این پل فقط بخش‌هایی از پایه‌های سنگی آن باقی مانده و تمام تاق‌ها در اثر سیلاب‌های هر ساله رودخانه فرو ریخته‌اند (تصویر ۴ و ۶). به‌سبب شدت تخریب پایه‌ها و مدفون بودن بخش‌های باقی مانده در زیر رسوبات رودخانه، اندازه‌گیری دقیق پایه‌ها ممکن نیست. عرض دره‌ای که پل در آنجا ساخته شده ۱۹۰ متر است و پل در راستای شمالی-جنوبی تمام عرض دره را در بر گرفته است. شواهدی از ۱۲ پایه در راستای هم در دره باقی مانده است. جداره بیرونی پایه‌ها با سنگ‌های بزرگ تراش‌دار و هسته داخلی آنها هم با استفاده از لاشه‌سنگ و قلوه‌سنگ در ابعاد کوچک و بزرگ و حجم زیادی ملاط گچ ساخته شده‌اند. در حال حاضر، سه‌تا از پایه‌های پل در بستر رودخانه قرار دارند که فاصله آنها به هم حدود ۷ متر و ضخامت آنها در محل برخورد با آب باریک‌تر است و عرض پایه‌ها به‌حدود ۴ متر می‌رسد. این پایه‌ها دارای آب‌برهایی به‌طول ۲/۵ متر هستند. کلایس در سال ۱۹۹۴ در گزارشی به‌وجود قسمت کمی از شالوده سدی پل اشاره می‌کند (کلایس، ۱۹۹۴: ۲۴۸؛ ملازاده، ۱۳۷۹: ۲۱۳).

→ مملکت بود. فرهاد میرزا از مشاهیر و رجال عصر ناصرالدین شاه بود که علاوه بر رتق و فتق امور مملکتداری و حکمرانی، در زمینه امور علمی و فرهنگی یدی طولایی داشت. از وی چندین کتاب در زمینه‌های ادبیات، تاریخ، جغرافیا و ریاضی باقی مانده است. زمانی که حاکم لرستان بود دست به ترجمه و تألیف خلاصه‌الحساب شیخ بهائی موسوم به «کنزالحساب» زد. در سال ۱۲۹۸ بقیه مبارکه کاظمین را تعمیر و مناره‌های آنرا مطلا نمود و بنای صحن شریف را تجدید کرد. پیکر وی را در کاظمین در مقبره مخصوص، مشهور به مقبره فرهادیه مدفون است.

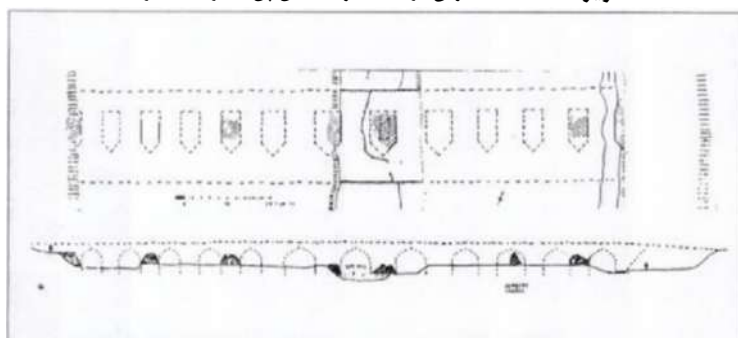


تصویر ۴. دورنمای از پل شماره ۱ کاکارضا (دید از شرق) و بقایایی یکی از پایه‌های آن. (مأخذ: نگارندگان).

فاصله جنوبی‌ترین پایه از دستک جنوبی که به بدنه کوه تکیه دارد، ۱۱ متر و فاصله آن تا پایه مجاورش در سمت شمال به ۶ متر و ضخامت آن ۹ متر است. شمالی‌ترین پایه پل که سنگ‌های پاکتراش جداره بیرونی آن هنوز هم به خوبی قابل مشاهده است، دارای ۶ متر ضخامت در بخش میانی است. مقایسه اندازه‌های پایه‌های جنوبی و شمالی پل بیانگر این است که پایه‌های جنوبی پل بزرگ‌تر و مستحکم‌تر از پایه‌های میانی و شمالی هستند. از شواهد موجود مشخص است که پایه شمالی دارای آببری بوده که امروزه ۱/۳۰ متر از انحنا آن قابل مشاهده است. باتوجه به تفاوت مصالح و شیوه کار در پایه‌های شمالی پل، احتمال دو دوره ساخت و ساز در پل مطرح شده است (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۰۰). در دو طرف پل در سمت شمال و جنوب در بدنه کوه شواهدی از جاده سنگ‌فرشی که به پل منتهی می‌شده، باقی‌مانده است (تصویر ۵، چپ). در بازدید نگارندگان از بقایای باقی مانده پل در سال ۱۳۹۷ در ساحل شمالی پل بخشی از یک پایه بیضی شکل که در اثر سیلاب مشخص شده بود، مشاهده شد. شکل بیضوی این پایه از نظر ساختاری همانند پایه‌های پل‌های کشکان و پل دختر است (تصویر ۵، راست).



تصویر ۵. سنگ‌های تراش خورده به کار رفته در پایه‌های پل شماره ۱ کاکارضا. (مأخذ: نگارندگان).
تصویر ۷. جاده سنگ‌فرش در ۵۰۰ متری شمال پل شماره ۱ کاکارضا.



تصویر ۶. پلان و برش نمای پل شماره ۱ کاکارضا. (Kleiss, 1987: 99).

ولفرایم کلایس، تاریخ ساخت پل را به دوره ساسانی منتسب کرده است (Kleiss, 1987: 99). علی محمد ساکی، تاریخ ساخت پل را قرن ۴ هجری و همزمان با پل کشکان می‌داند (ساکی، ۱۳۴۳: ۱۲۱-۱۲۲). ایزدپناه، ضمن اشاره به دو دوره ساخت و ساز در پل، بنای اولیه آن را به پیش از اسلام مربوط دانسته و احتمال داده که در دوره حکومت بدر بن حسنویه تجدید بنا شده است (ایزدپناه، ۱۳۶۳: ۲۷۹). احمد پرویز با اشاره به شیوه ناشیانه تراش سنگ‌ها در پایه پل، اُفت محسوس در ساخت زیرسازه پل همچون استفاده از توده‌های زیاد قلوه‌سنگ به‌جای استفاده از تخته سنگ‌های بزرگ (که شیوه متداول زیرسازی در دوره ساسانی بوده است) و شیوه رج‌چینی سنگ‌ها در جداره بیرونی که دارای درز هستند، پیشنهاد کرده که این پل احتمالاً به‌سده‌های آغازین اسلامی مربوط بوده که بر شالوده پلی از دوره ساسانی ساخته شده است.

پل شماره ۲ کاکارضا

علی سجادی در سال ۱۳۷۵ گزارشی کوتاه از این پل ارائه کرده است (سجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۰). بنا بر این گزارش، پل در حد فاصل پل شماره یک و پل جدید کاکارضا که جاده خرم‌آباد-الشتر از آن می‌گذرد، قرار داشته است. سجادی در توصیف پل می‌گوید: «تنها یک پایه چسبیده به کوه از سازه پل باقی مانده است. بخش باقی مانده پل که در تماس با جریان آب رودخانه بوده با استفاده از سنگ‌های تراشیده در ابعاد مختلف ساخته شده که مشابه سنگ‌های به‌کار رفته در نمای جاده سنگ‌فرش تنگ گاشمار است» (سجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۰). در بازدید نگارنده از منطقه بقایای پل مذکور شناسایی نشد. احتمالاً، این بقایا زیر رسوبات طغیان‌های سالانه رودخانه مدفون شده‌اند.

پل شماره ۳ / پل آذر

این پل، درون بافت روستای کاکارضا قرار دارد (تصویر ۷)، ارتفاع پل از کف دره تا روی عرشه/ تاج پل ۱۶ متر و عرض عرشه آن ۶ متر و طول آن هم به‌موازات عرض دره و حدود ۸۰ متر است. محور پل شمالی- جنوبی است و دارای پنج دهانه و چهار پایه با ابعاد متفاوت است؛ سه دهانه میانی پل مجاری اصلی آب رودخانه است. دو دهانه که در دو سمت دهانه‌های اصلی قرار دارد به‌ندرت آب در دوره‌های سیلابی رودخانه از آنها عبور می‌کند. دهانه میانه به عرض ۱۴ متر عریض‌ترین دهانه پل است. پایه‌هایی که تاق دهانه مرکزی بر آنها سوار است در جهت حرکت آب ۱۳/۵ متر طول و ۷ متر عرض دارند. دو پایه میانی دارای آب‌برهای مثلثی به طول ۵/۵ متر در مقابل جریان آب است که تا ارتفاع ۳/۶ متر از کف رودخانه بالا آمده‌اند. پشت‌بندی در پشت این پایه‌ها به طول ۲ متر و هم‌عرض پایه‌ها تا ارتفاع ۳ متر

احداث شده است. دو پایه کناری با توجه به اینکه کمتر در معرض جریان آب بوده، بدون آبر است. طول این پایه‌ها تا ارتفاع ۳ متری ۱۰ متر است و طول آنها از ارتفاع ۳ متر به بالا ۶ متر است. شمالی‌ترین دهانه پل در سال‌های قبل مسدود شده است که آثاری از آن در نمای غربی هنوز هم دیده می‌شود. نمای پل با استفاده از سنگ‌های پاکتراش به‌زیبایی نماسازی شده است. پل دارای جان‌پناهی سنگی به ارتفاع ۸۰ سانتی‌متر است که سطح روی این جان‌پناه با استفاده از قطعات بزرگ سنگ‌های تراش خورده به‌صورت خرپشته‌ای نماسازی شده است.



تصویر ۷. دورنمای از پل شماره ۳ کاکارضا/ پل آذر/ رضاشاهی. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).

در ضلع جنوبی پل در نمای عمودی جان‌پناه با قطعات سنگ سفیدرنگ حجاری شده مزین است. نقوش این حجاری‌ها، نقوش گیاهی است (تصویر ۸، راست). در قسمت تاق قوس‌ها و در بخش مرکزی آن ردیفی از «سنگ بلندین» مشابه این سنگ‌های حجاری شده به‌کار رفته است. صفایی، به‌وجود دو قطعه سنگ کتیبه در ضلع جنوب غربی پل و نزدیک به کف رودخانه اشاره کرده که روی یکی از آنها عبارت «در این عصر مشعشع سلطنت اعلیحضرت قدر قدرت رضاشاه پهلوی پل آذر خاتمه یافت» و روی دیگری عبارت «در این عصر مشعشع سلطنت اعلیحضرت قدر قدرت رضاشاه پهلوی پل آذر خاتمه یافت، «عمل معمار فشنگ‌چی» حک شده است (صفایی، ۱۳۹۱: ۱۷۵). این کتیبه‌ها امروزه در موزه مردم‌شناسی شهر الشتر نگهداری می‌شود (تصویر ۸، چپ).



تصویر ۸. تزئینات حجاری و کتیبه پل شماره ۳ کاکارضا/ پل آذر/ رضاشاهی. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).

پل شماره ۴ / پل چله‌کش

این پل در فاصله ۵۰۰ متری شرق روستای کاکارضا و بالاتر از پل شماره ۳ / پل رضاشاهی / پل آذر و به فاصله ۷۰۰ متری شرق آن قرار دارد. پل در محلی احداث شده که عرض رودخانه به کمترین حد خود می‌رسد. حاشیه دو طرف رودخانه در این قسمت صخره‌ای بوده که اتصال پایه‌های کناری پل به این صخره‌ها باعث استحکام بیشتر پل می‌شده است. موقعیت مکانی انتخاب شده برای ساخت پل شماره ۴ نسبت به دیگر پل‌ها دارای مزایای چندی است؛ نزدیکی صخره‌ها و برآمدگی دوسوی رودخانه در این محل این امکان را فراهم می‌کرده که در کمترین زمان ممکن و با احداث چند پایه پل آماده شود. پایه‌های کناری به صخره‌های دو طرف سوار شده‌اند که استحکام بیشتر پایه‌ها در مقابل جریان سیلاب را فراهم می‌کرده است. بقایای معماری باقی مانده از پل شامل بخش‌هایی از دو پایه پل در سمت شمال رودخانه است که با مصالح سنگ‌لاشه و سنگ‌های قواره‌ای ساخته شده است (تصویر ۹). جداره بیرونی پایه‌ها در قسمت‌های پایینی با استفاده از سنگ‌های بزرگ تراش‌خورده نماسازی شده و در بخش‌های فوقانی لاشه‌سنگ‌های قواره‌بر مستطیل شکل به کار رفته است. هسته داخلی پایه‌ها با قلوه‌سنگ و ملاط گچ پر شده است. ابعاد پایه شماره ۱ که در شمالی‌ترین قسمت پل به بدنه شیب‌دار کوه تکیه دارد، ۵ متر در ۹ متر است. پایه شماره ۲ به فاصله ۷ متری پایه شماره ۱ روی لبه پرتگاهی رودخانه و نزدیک به بستر امروزی آن قرار دارد. این پایه به شکل مستطیل و به ابعاد ۱۰ متر در ۵ متر است که در بخش‌های پایینی در مسیر جریان آب با استفاده از سنگ‌های بزرگ تراش‌خورده حاشیه‌بندی شده است. در قسمت‌های

فوقانی این پایه‌ها، ردیف حفره کوچکی به قطر ۱۵ سانتی‌متر و عمق ۲۰ سانتی‌متر قابل مشاهده است. این حفره‌ها احتمالاً، محل چوب‌های به‌کار رفته به‌منظور مهار رانش پل بوده‌اند. در اطراف پایه‌ها، قطعات شکسته آجر پراکنده بود که نشان‌دهنده استفاده از آجر در ساخت بخش‌های از پل است.

علی سجادی، تاریخ صدر اسلام را برای ساخت پل پیشنهاد کرده است (سجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۵). اما احمد پرویز، با توجه به تاریخ‌گذاری پیشنهاد شده برای پل‌های شماره ۱ و ۲ که به‌دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی منتسب شده‌اند، پیشنهاد کرده که قدمت پل نمی‌تواند قدیمی‌تر از دوره مغول باشد (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۰۲). اگر تاریخ پیشنهادی برای پل‌های پایین دست، به‌ویژه پل شماره ۱ را بپذیریم که با توجه به شواهد موجود تا حدود زیادی هم پذیرفتنیست، در این صورت نیازی به ساخت پل دیگری در همان زمان و در نزدیک همان پل‌ها نبوده است. به‌نظر می‌رسد پل شماره ۴ دوره‌ای ساخته شده که پل‌های قبلی روی رودخانه تخریب شده و دیگر قابل استفاده نبوده‌اند. با توجه به هزینه‌های سنگین احداث پل در آن زمان، تنها در صورت قابل استفاده نبودن پل‌های پیشین، ساخت پلی جدید منطقی بوده است. مقایسه موقعیت مکانی انتخاب شده برای ساخت این پل که تنها با احداث سه پایه امکان عبور و مرور را روی رودخانه فراهم می‌کرده، در مقایسه با پل شماره ۱ که دارای ۱۳ پایه بوده، تأثیر مسئله کاهش هزینه‌های ساخت و کاهش مدت زمان تمام شده برای احداث پل را به‌خوبی نشان می‌دهد. شکل ۴ ضلعی پایه‌های این پل نیز متفاوت از شکل پایه‌های پل‌های دوره تاریخی و سده‌های آغازین اسلامی است که عموماً به شکل ۶ و ۵ ضلعی و یا بیضوی ساخته شده‌اند. بنابراین، شواهد موجود و ویژگی‌های ساختاری این پل در سنجش با دیگر پل‌های منطقه، دوره صدر اسلام را برای تاریخ ساخت آن تایید نمی‌کند و ساختمان پل به‌احتمال در زمانی پس از آن ساخته شده است.



تصویر ۹. بقایایی معماری پل شماره ۴ کاکارضا/ پل چله کش. دید از جنوب. (مأخذ: نگارندگان).

پلی چوبی / پل هنام

این پل در ۱۰ کیلومتری جنوب شهر الشتر و بر رود هنام قرار دارد. امروزه، آب رودخانه تنها در بخش شرقی جریان دارد؛ به همین سبب بقایای باقی مانده پل از مسیر رودخانه دور افتاده و بیشتر آن در زیر رسوبات پنهان شده است. از این پل، تنها بخش‌هایی از پایه‌ها به صورت توده‌ای به هم پیوسته از مصالح معماری باقی مانده است (تصاویر ۱۰). امروزه، بقایای چهار تا از پایه‌های این پل در بستر رودخانه قابل مشاهده است. محور پل شرقی غربی است و مصالح آن سنگ لاشه و ملاط گچ است. سجادی از این پل با عنوان پل هنام (سیاهپوش) نام برده است و گزارش داده که پایه‌های پل، لوزی شکل و در قسمت جلو دارای موج‌شکن‌های تیزه‌دار بوده است (سجادی، ۱۳۷۹). به نوشته وی، این پل از نظر شیوه ساخت، مشابه پل شاپوری خرم‌آباد و پل شاپوری کاکارضا بوده و به احتمال از دوره ساسانی است. در بازدید نگارنده از این پل در بهار تابستان ۱۳۹۷ به سبب مدفون بودن پایه‌ها در زیر رسوبات این ویژگی‌ها قابل شناسایی نبود.



تصویر ۱۰. تصویر ماهواره‌ای و بقایای معماری پل چوبی / پل هنام (مأخذ: Google Earth).

شهر لاشر

یکی از آثاری که در محور راه ارتباطی شاپورخواست به همدان اهمیت زیادی داشته، شهر لاشر است که

نام آن در منابع دوران اسلامی با املاهای لاشر، لیشر، الاشر و اشتر آمده است. در منابع تاریخی، به موقعیت این شهر بر سر راه نهاوند به شاپورخواست در ۱۰ فرسخی نهاوند و ۱۲ فرسخی شهر شاپورخواست اشاره شده است. استخری و ابن حوقل فاصله نهاوند تا لاشر را ۱۰ فرسنگ ذکر کرده‌اند (استخری، ۱۳۷۳: ۲۰۳؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۴). در کتاب *حدود العالم من المشرق الی المغرب* آمده است که لیشر شهرکی است با هوای درست و کشت بسیار و از وی بندق خیزد (حدود العالم، ۱۳۹۰: ۱۴۱). ابن حوقل نام الشتر را لاشر ضبط کرده و می‌نویسد: در ناحیه جبال، تنها در شهر لاشر فندق هست (ابن حوقل: ۱۳۶۶: ۳۵۸) (نقشه شماره ۳). مؤلف *راحه الصدور و آیه السرور*، الشتر را به صورت لیشر آورده و گفته است که در حدود سده ۶ ق، لیشر از تخته‌گاه‌های برسقیان بوده است (راوندی، ۱۳۶۴: ۲۲۹). در الشتر امروزی سنگ قبرهایی موجود است که به قرن ۶ مربوط بوده و روی آنها نام افرادی از برسقیان کنده شده است. موقعیت مکانی دقیق شهر لاشر در جغرافیای امروزی منطقه مشخص نیست؛ اما با توجه به موقعیت دشت الشتر در حد فاصل شاپورخواست و نهاوند و استفاده از نام الشتر که احتمالاً شکل تغییر یافته همان لاشر است، برای اشاره به این منطقه، می‌توان پذیرفت که شهر لاشر در دشت امروزی الشتر قرار داشته است. مسافت الشتر در دامنه جنوبی کوه گری/ گرین تا نهاوند در دامنه شمالی گرین با مسافت ذکر شده بین لاشر و نهاوند در منابع تاریخی هماهنگی نسبی دارد؛ اگر از راه کوهستان گرین و از طریق گردنه‌ها از نهاوند به الشتر وارد شویم، این مسافت با مسافت ذکر شده هماهنگ است. با این اوصاف، تا حدود اطمینان بخشی روشن است که شهر لاشر در دشت الشتر قرار داشته است، اما موقعیت دقیق مکان آن در سطح دشت نامشخص است، احتمالاً، این شهر در جنوب شهر امروزی الشتر و در اطراف روستای امیر قرار داشته است.^۱ مینورسکی درباره موقعیت شهر لاشر نوشته است: شهر لشر که اکنون آثاری از آن به جا نمانده، بدون شک در الشتر قرار داشته است (مینورسکی، ۱۳۶۲: ۲۵-۳۰). در اواخر سده ۱۳ ش، دژ استواری که قلعه مظفری نام گرفت، در خاور الشتر، به واسطه مهری خان امیرالعشایر و مهرعلی خان امیر منظم ساخته شد. مدتی مهرعلی خان در این قلعه حکمرانی کرد و موجبات ناامنی در شمال لرستان را فراهم آورد، ولی سرانجام حاکم نظامی لرستان او را دستگیر و اعدام کرد (استارک، ۱۳۶۴: ۲۱-۲۲).

۱. در سطح دشت الشتر آثار متعددی به صورت تپه‌های کم ارتفاع باقی مانده است. علاوه بر این تپه‌ها تعدادی گورستان از دوره میانه و متأخر اسلامی و چند سازه معماری از دوره قاجار باقی مانده است؛ از جمله این آثار می‌توان به تپه معروف به رَوَدگه عباس‌علی اشاره کرد. ایزدپناه در سال‌های قبل از انقلاب از آن دیدن و تصاویری از آن منتشر کرده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۸۰). وی از وجود تعدادی پایه ستون سنگی در این تپه گزارش داده و تصاویری از آنها منتشر کرده است. ایزدپناه احتمال داده است که این محوطه بقایای آتشکده‌ای از دوره ساسانی بوده که در دوره اسلامی نیز به‌عنوان مکانی مورد احترام باقی مانده است.

بنای موسوم به قلعه مله گچکه^۱

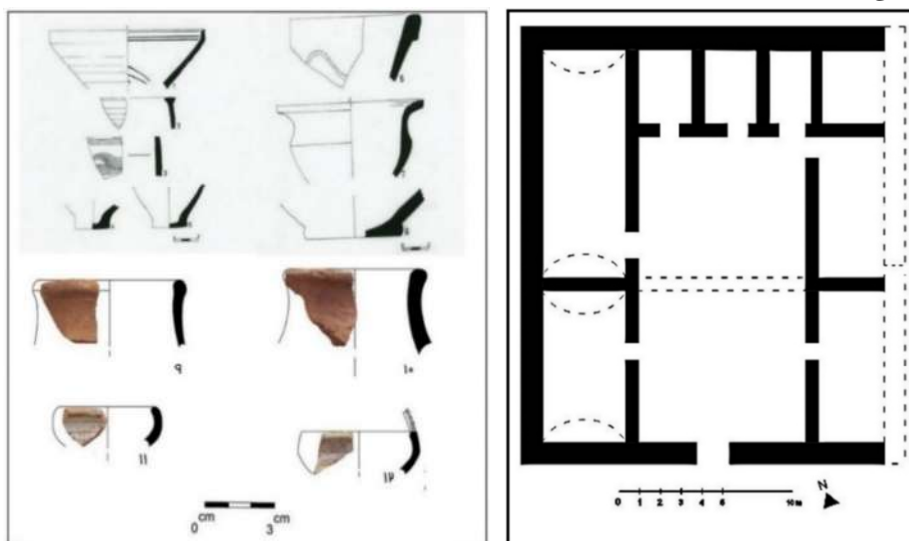
این بنا در شهرستان سلسله (الشتر) در بخش فیروزآباد و روستای تملیه قرار دارد. بنا در محور ارتباطی الشتر (لاشتر قدیم) به نهاوند واقع است که بالای گردنه‌ایی به نام گچکه در حدفاصل دو کوه سرچاه و سرخه در ۵ کیلومتری شمال شرق روستای تملیه به خط مستقیم قرار دارد. ساختمان بنا، مستطیلی به ابعاد ۲۰×۲۰ متر است که بخش بیشتر آن تخریب شده است (تصویر ۱۱ و ۱۲). دورتادور فضای داخلی این مستطیل را اتاق‌های کوچکی فراگرفته است. ورودی بنا در ضلع شرقی قرار دارد. مصالح مورد استفاده در ساخت بنا، قلوه‌سنگ و سنگ‌های تراش خورده و ملاط آن هم گچ و آهک است. از قلوه‌سنگ برای بالا آوردن دیوارهای بیرونی و دیوارهای جداکننده فضاها استفاده شده است. سنگ‌های به کار رفته در تاق‌ها در قواره آجر تراش داده شده‌اند و رج‌چینی آنها در ساختمان، به‌ویژه در قسمت تاق‌ها در نهایت دقت بوده است. از بخش‌های باقی مانده سقف مشخص است که پوشش آنها از نوع تاق آهنگ بوده است. روش اجرای تاق‌ها به این صورت بوده که ابتدا دیوارها را تا ارتفاع مناسب بالا آورده، سپس بر نیمی از سطح دیوار و در لبه بیرونی آن دیوار را تا ارتفاع ۴۰ سانتی‌متر جهت ایجاد لگدگیر بالا برده‌اند. در دیوار مقابل نیز به‌همین شکل عمل کرده و سپس تاق را در بین آنها به‌شیوه لاجسبانی اجرا می‌کرده‌اند. به‌سبب تخریب شدید بنا و انبوه آوارهای افتاده در سطح آن برداشت پلان دقیق و کاملی از آن مشکل است. از وضعیت کنونی بنا مشخص است که بنا پلان بسته‌ای داشته و بنای موقر و کوچک بوده است. پلان بسته این بنا متناسب با شرایط آب‌وهوایی سرد و کوهستانی منطقه است. با توجه به‌قرارگیری بنا در محل گردنه گچکه، احاطه کامل آن بر دشت‌ها و دره‌های زیر دست و کوچک بودن بنا و تعداد کم اتاق‌ها و فضاهای آن که تنها امکان استقرار تعداد معدودی سرباز را می‌داد، به‌نظر می‌رسد بنا، کارکرد امنیتی و خدماتی داشته و به‌احتمال به‌عنوان یک کاروانسرا یا چاپارخانه در مسیر این راه عمل می‌کرد.

۱. نام اثر برگرفته از نام گردنه گچکه است که به‌سبب گچی بودن قسمتی از کوه‌های این محل به این نام شهره است. میل/مله در گویش محلی یعنی گردنه. این بنا در جریان فصل اول بررسی و شناسایی شهرستان الشتر در سال ۱۳۸۶ شناسایی شده است. پس از آن داوودی بنا را در تاریخ ۱۰/۲۱/۱۳۸۶ در فهرست آثار ملی به ثبت رساند.



تصویر ۱۱. بقایای معماری کاروانسرای مله گچکله (مأخذ: نگارندگان).

سفال‌های به‌دست آمده از سطح و اطراف بنا شامل سفال‌هایی با خمیره نخودی و آجری، چرخساز با شاموت کانی است که اغلب با خطوط کنده شانهای و موجی تزیین شده‌اند. نوع دیگر سفال‌های این محوطه، سفال‌های لعابدار با لعاب سبز، آبی و سفید است که در گونه معروف به اسگرافیاتو جای می‌گیرند (تصویر ۱۳). مشخصات سفال‌ها و ویژگی‌های معماری بنا، اشاره به تعلق آن به سده‌های آغازین تا میانه اسلامی دارد.



تصویر ۱۲. پلان کاروانسرای مله گچکه (مأخذ: نگارندگان) تصویر ۱۳. طرح و تصویر سفال‌های کاروانسرای مله گچکه (مأخذ: از شماره ۱ تا ۸: داودی، ۱۳۸۵: ۱۳۰).

شواهد جاده سنگ‌چین در نزدیک بنای مله گچکه

در شمال بنای گچکه، داخل دره‌ای که از سمت جنوب به گردنه گچکه منتهی می‌شود، بخشی از جاده سنگ‌چین به طول ۱ کیلومتر باقی مانده است (تصویر ۱۴). این جاده سنگ‌چین، داخل دره‌ای قرار گرفته که در مسیر سیل و آب‌های سطحی قرار دارد. به‌منظور جلوگیری از تخریب جاده در اثر سیلاب اقدام به سنگ‌چینی مسیر آن در محل‌هایی کرده‌اند که احتمال تخریب آن بوده است. سنگ‌چین به‌صورت خشکه‌چین و بدون استفاده از ملاط و با استفاده از قلوه‌سنگ‌های تیره رنگ رودخانه‌ای انجام شده است. به‌نظر می‌رسد که طول این جاده سنگ‌چین بیشتر از آن چیزی است که امروزه بر سطح مشخص بوده و بیشتر قسمت‌های آن در زیر رسوبات مدفون است.



تصویر ۱۴. بقایای جاده سنگفرش در شمال کاروانسرای مله گچکه. دید از غرب (مأخذ: نگارندگان).

محوطه‌دار علیّه در کوه گرین

این محوطه در بالای ارتفاعات کوه گرین پس از گردنه موسوم به مله کرک قرار دارد. شواهد سطحی این محوطه به صورت پی دیوار و مصالح ساختمانی پراکنده در محیطی به ابعاد ۳۰ متر در ۳۰ متر قابل مشاهده است (تصویر ۱۵ و ۱۶). در یکی از چاله‌های حفاران قاچاق بخشی از یک دیواری مشخص شده است. این دیوار با مصالح سنگ‌لاشه و ملاط گچ ساخته شده است. به سبب فرسایش طبیعی (سرمای زیاد منطقه در فصول پاییز و زمستان) و همچنین حفاری قاچاق به شدت تخریب شده است و برداشت پلان آن در وضعیت موجود ناممکن است. با توجه به ابعاد کوچک این تپه و قرارگیری آن در محیطی کوهستانی و مجاورت آن با راه ارتباطی الشتر به نهاوند، به احتمال زیاد کارکردی در ارتباط با راه مذکور داشته است. مکان انتخاب شده برای احداث این سازه مرتفع نیست و نسبت به محیط اطرافش چشم‌انداز و میدان دید مناسبی ندارد. قرارگیری آن در کنار چشمه و ابعاد کوچک آن، به احتمال به کارکرد آن به عنوان محلی برای استراحت موقت مسافران این راه اشاره دارد و می‌توان آن را همانند بنای واقع در مله

گچکه چاپارخانه‌ای کوچک دانست^۱.

تصویر ۱۵. بقایای معماری سازه موسوم به دارعلیه در کوه گرین. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).



تصویر ۱۶. بقایای معماری سازه موسوم به دارعلیه در کوه گرین. دید از غرب (مأخذ: نگارندگان).

تجزیه و تحلیل

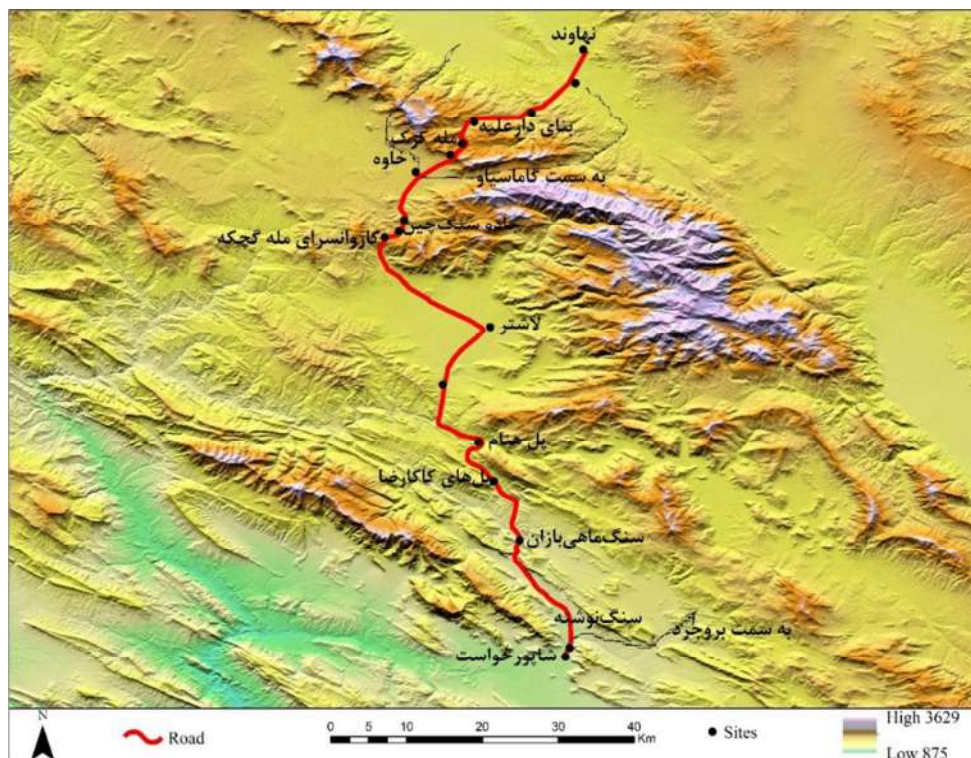
راهی که از خوزستان می‌آمد و به سمت همدان می‌رفت، در خرم‌آباد دو شعبه می‌شد که یکی در جهت شمال شرق ادامه می‌یافت و یکی هم مسیر مستقیم شمال را در پیش می‌گرفت (نقشه ۱). شعبه شمال شرقی به سیلاخور و بروجرد و از آنجا به اصفهان می‌رفت. شعبه شمالی نیز از طریق تنگ راوات و سراب ماهی‌بازان به سمت الشتر عبور می‌کرد. همین مسیر در الشتر چند شاخه می‌شد؛ شاخه‌ای از آن از طریق نورآباد و گردنه گشور به سمت هرسین می‌رفت و در آنجا به شاهراه بزرگ خراسان می‌پیوست. این

۱. در فاصله ۱۰۰۰ متری شرق این محوطه، محوطه بزرگی به نام شاه‌کنی با شواهد سفالی دوره اشکانی شناسایی شد. در کنار این محوطه گورستانی است که قطعات سفالی پراکنده در آن اشاره به تعلق آنها به دوره اشکانی دارد.

محور در زمان پهلوی اول، احیاء و ماشین‌رو شد و در طول این مسیر چندین پل از دوره پهلوی اول باقی مانده است. شاخه دیگر آن در الشتر به سمت شمال غرب و از طریق مله گچکه به‌خواه می‌رفت و از آنجا از طریق مله کرگ به‌نهاوند و همدان می‌پیوست.

در بررسی باستان‌شناختی این مسیر، آثار معماری متعددی از دوران اسلامی شامل پل، کاروانسرا، قلعه با کارکرد حفاظتی، قلعه با کارکرد سکونتی، بخش‌های از جاده‌های سنگ‌فرش و مسیرهای سنگ‌چین شده، محوطه استقرار و کتیبه‌ای از دوران متأخر اسلامی شناسایی شد. بیشترین شواهد باستان‌شناسی شناسایی شده شامل بقایایی پل‌هاست که در مسیر راه‌های ارتباطی از اهمیت قابل توجهی برخوردارند و وجود آنها در منطقه‌ای با چنین ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی ضرورتی انکارناپذیر بوده است. بیشتر آثار با سنگ لاشه و ملات گچ ساخته شده‌اند که به‌فراوانی در منطقه در دسترس بوده‌اند. عملکرد این راه ارتباطی، افزون بر برقراری ارتباطات درون منطقه‌ای، فراهم کردن روابط بهتر فرامنطقه‌ای نیز بوده است. در متون تاریخی به‌طور پراکنده به این راه و شهرها و منزلگاه‌های طول مسیر آن از همدان تا شاپورخواست اشاره شده که اسامی برخی از این شهرها امروزه به‌شکل تغییر یافته‌ای روی برخی از شهرهای کنونی باقی مانده است؛ همچون الشتر که شکل تغییر یافته لاشتر قدیم است. بیشترین شواهد شناسایی شده از این مسیر به‌دوران اسلامی مربوط است، اما وجود برخی شواهد قابل اطمینان همچون بقایایی پل کاکارضا و شهر شاپورخواست نشان‌دهنده استفاده از این مسیر در دوره ساسانی است. به‌نظر می‌رسد آثار مربوط به دوره‌های قبل از ساسانی به‌سبب نوع مصالح آنها که احتمالاً بیشتر خشت و گل بوده است در اثر مرور زمان تخریب شده‌اند.

شواهد به‌دست آمده نشان داده که تغییرات و جابه‌جایی‌های اندکی در مسیر این راه در دوران اسلامی رخ داده است. بیشتر تغییرات به این شکل بوده که در مسیرهای عبور در گردنه‌ها و کوه‌ها جابه‌جایی رخ داده است و جابه‌جایی ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی کمتر اتفاق افتاده است؛ زیرا ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی منطقه در نقاط مستعد از نظر امکانات زیستی ایجاد شده‌اند و این مؤلفه‌ها در طول زمان تغییر چندانی نکرده‌اند. این محور ارتباطی در برخی مناطق دارای چند مسیر بود که با توجه به فصل سفر، شرایط منطقه و دیگر مقتضیات زمان سفر، مسافران و کاروان‌ها از یکی از آنها استفاده می‌کردند.



نقشه ۱. نقشه مسیر عبور راه از شاپورخواست تا نهایوند. تهیه نقشه، حمزه قبادی‌زاده.

نتیجه‌گیری

در این مقاله با بررسی گزارش‌های متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی به معرفی راه ارتباطی شاپورخواست به نهایوند و همدان در دوران اسلامی پرداخته شد. شواهد باستان‌شناسی این راه ارتباطی در منطقه به صورت پل، کاروانسرا، قلعه، جاده‌های سنگ‌چین و محوطه‌های استقرار باقی مانده است. عمده مصالح استفاده شده برای ساخت آثار، سنگ‌لاشه و ملاط گچ است. با بررسی جغرافیای منطقه و توجه به آثار و شواهد باستان‌شناسی در مسیر خطی می‌توان مسیرهای عبور راه را شناسایی و روی نقشه مشخص کرد. این راه، پس از شهر شاپورخواست از طریق تنگ راوات به کاکارضا می‌رفت و از آنجا وارد لاشتر و از طریق مله گچکه وارد دشت خاوه و بعد از آن از طریق مله کرگ/گردنه کرگ در کوه گرین وارد نهایوند می‌شد. در حال حاضر، شواهد متقنی از استفاده این راه در دوره‌های قبل از ساسانی به دست نیامده است، اما با توجه به ویژگی‌های محیطی و شرایط جغرافیایی این مسیر و لزوم عبور راه از نزدیک‌ترین مسیرهای ممکن، می‌توان گفت که شاید این مسیر ارتباطی منطبق بر مسیر کهنی است که

دست کم از دوره هخامنشی شناخته شده و مورد استفاده بوده است. بیشتر آثار طول مسیر در مکان‌هایی با شرایط زیستی مناسب ساخته شده‌اند که در اطراف آنها، محوطه‌های باستانی با شواهدی از چند دوره تاریخی قرار دارد. در مسیر راه، پل‌هایی از دوره ساسانی شناسایی شد که در دوران اسلامی بازسازی و مورد استفاده قرار گرفته‌اند. این موضوع احتمالاً نشان دهنده رعایت یک الگوی تاریخی در زمینه انتخاب مسیرهای عبور راه و انتخاب محل ایستگاه‌ها و منزلگاه‌هاست که از دوران تاریخی تا دوران اسلامی استمرار داشته است. جاده امروزی خرم‌آباد به الشتر و نهاوند تا حدود زیادی با همان مسیر باستانی منطبق است. شواهد به‌دست آمده نشان داد که تغییرات و جابه‌جایی‌های اندکی در مسیر این راه در دوران اسلامی رخ داده است.

تقدیر و تشکر

نگارندگان از دکتر موسی سبزی دوآبی و دکتر فرشاد میری به‌سبب کمک‌ها و راهنمایی‌های ارزنده‌شان در بخش بازدیدهای میدانی و برداشت از آثار، و از دکتر حمزه قبادی‌زاده به خاطر تهیه نقشه پراکنش آثار کمال تشکر و امتنان را دارند.

منابع

- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد بن حوقل (۱۳۴۵). *صورة الارض*. ترجمه جعفر شعار. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- استارک، فریا (۱۳۴۶). *سفرنامه الموت لرستان و ایلام*. ترجمه علی محمد ساکی. تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- اسلامی نسب، مهتاب و مهجور فیروز (۱۳۹۴). *جغرافیایی تاریخی شهر شاپورخواست از قرن ۳ تا ۸ هجری*. مجله مطالعات ایرانی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳ (۲۶)، پاییز و زمستان ۱۳۹۳، ۱۱۹-۱۴۲.
- اسلامی نسب، مهتاب؛ افخمی، بهروز؛ شهبازی شیران، حبیب و رضا رضالو، (۱۳۹۷). *مکان‌یابی شهر باستان شاپورخواست بر اساس شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب تاریخی*. پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۸ (۱۸)، پاییز ۱۳۹۷، ۱۰۳-۱۲۲.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۷۳). *مسالك و الممالک*. ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری، به کوشش ایرج افشار. تهران: انتشارات ادبی و تاریخی.
- الرودراوری، ابوالشجاع (۱۳۴۳). *ذیل کتاب تجارب الامم*. تصحیح ه.ف آمد روز بمطعه بشرکه التمدن الصناعیه بصرالمحیمیه.
- ایزدپناه، حمید (۱۳۵۰). *آثار باستانی و تاریخی لرستان*. ج ۱ و ۲. چاپ دوم. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ایزدپناه، حمید (۱۳۷۶). *تاریخ جغرافیایی و اجتماعی لرستان*. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- پرویز، احمد (۱۳۸۰). *پل و تحول آن در قلمرو ابوالنجم بدر بن حسنویه*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، به راهنمایی سوسن بیانی. گروه باستان‌شناسی دانشکده ادبیات دانشگاه تهران.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب (۱۳۴۰). *به کوشش منوچهر ستوده*. تهران: دانشگاه تهران.
- حمزه اصفهانی، حمزه ابن الحسن (۱۳۶۷). *تاریخ پیامبران و شاهان (تاریخ سنی الملوک الارض الانبیاء)*. ترجمه جعفر شعار. تهران: امیرکبیر.
- داوودی، داوود (۱۳۸۵). *بررسی، شناسایی و مستند سازی آثار باستانی شهرستان الشتر (دهستانهای فیروزآباد، یوسفوند و قلعه مظفری)*. آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- داوودی، داوود (۱۳۸۶). *بررسی، شناسایی و مستند سازی آثار باستانی شهرستان الشتر (دهستان دواب)*. آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- داوودی، داوود (۱۳۸۹). *گزارش بررسی شهرستان الشتر*. مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی (منتشر نشده).
- داوودی، داوود (۱۳۹۱). *پرونده ثبتی کاروانسرای مله گچکه*. مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی (منتشر نشده).
- راولینسون، سر هنری کرزیک (۱۳۶۲). *سفرنامه راولینسون (گذر از زهاب به خوزستان)*. ترجمه سکندر امان اللهی بهاروند. تهران: مؤسسه انتشارات آگاه.
- راوندی، سلیمان (۱۳۶۴). *راحه الصدور*. تصحیح محمد اقبال. تهران: امیرکبیر.
- رهنما حسنوند شهرام؛ امیری، مهرداد و سبزی، موسی (۱۴۰۲). *مطالعه زمینه‌ای شکل‌گیری بنیان‌های جغرافیای تاریخی شهرستان الشتر با استناد به منابع تاریخی و داده‌های باستان‌شناسی*. فصلنامه مطالعات جغرافیایی مناطق کوهستانی، ۳(۲)، تابستان ۱۴۰۱، ۱۲۱-۱۳۹.

- ساکي، علی محمد (۱۳۴۳). *جغرافیای تاریخی و تاریخ لرستان*. خرم‌آباد: کتاب‌فروشی محمدی. ستوده، منوچهر (۱۳۴۴). دو کتیبه کوفی از بدر بن حسنویه، *مجله یغما*، ۵ (۱۸)، ۲۴۸-۲۵۰.
- سجادی، علی (۱۳۷۷). گزارش بررسی و شناسایی شهرستان الشتر ۷۷-۱۳۷۶. آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- سفایی، امین (۱۳۹۱). گزارش مستندنگاری پل‌های تاریخی استان لرستان. مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان.
- ثواقب، جهانبخش و حیدری، مهدی (۱۳۹۵). بررسی جاده باستانی نهاوند- شاپورخواست در قرون اولیه اسلامی (مبتنی بر پل کاکارضا الشتر و منابع تاریخ نگاری). *مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی گردشگری، جغرافیا و باستان‌شناسی*. ۱-۲۰.
- مقدسی، أبو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم*. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان. ملازاده، کاظم و محمدی مریم (۱۳۷۹). *بناهای عام‌المنفعه*. تهران: انتشارات حوزه هنری پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
- مینورسکی، ولادیمیر (۱۳۶۲). *رساله لرستان و لرها در دو سفرنامه در باره لرستان*. ترجمه سکندر امان‌الهی بهاروند و لیلی بختیار. چاپ اول. تهران: انتشارات بابک.
- والی‌زاده معجزی، محمدرضا (۱۳۸۰). *تاریخ لرستان روزگار قاجار*. به کوشش محمد و حسین والی‌زاده معجزی. تهران: انتشارات حروفیه.
- Herzfeld, E. (1929-1930). Bericht über archaologische Beobachtungen im sudlichen Kurdistan und in Luristan. *AMI*, vol 1. PP. 65-75.
- Kleiss, Wolfram. (1977). Alte in wege in west-Iran. *AMI*, (10). PP.46-145.
- Kleiss, Wolfram. (1975). Vorislamische Ruinen im mordlichen Zagros. *AMI* (8). PP.138-139.
- Rawlinson, Major. (1839). Note on a March from Zohab, at the foot of Zagros, along the Mountains to Khuzistan (Susiana), and from thence through the province of Luristan to Kirmanshah, in the year 1836, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol.9, PP. 26-116.
- Stein, Sir Aurel, K.C.I.L. (1940). *Old Routes of western Iran*. New York.