

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)
سال بیست و نهم، دوره جدید، شماره ۴۴، پیاپی ۱۳۴، زمستان ۱۳۹۸ / صفحات ۱۹۳-۱۶۵

راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی (با تأکید بر مسیرهای بهاره)^۱

یونس یوسفوند^۲
جواد نیستانی^۳

تاریخ ارسال: ۹۸/۴/۱۸

تاریخ پذیرش: ۹۸/۹/۳۰

چکیده

مسیرهای تاریخی ولایت «طهران/طرحان» در جنوب غرب استان لرستان، از راه‌های برون منطقه‌ای پرتردد و مهم بود. از مهم‌ترین این مسیرها، محور ارتباطی کرمانشاه به خوزستان در دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی است که آثار معماری ارزشمندی در آن ساخته شده است. اهداف پژوهش حاضر، مطالعه قابلیت‌های ارتباطی منطقه طهران و بررسی تأثیر جغرافیا، اقلیم و آب‌وهوای منطقه در چگونگی انتخاب مسیرها و تحلیل سازمان فضایی بناهای مرتبط با آن است. رویکرد تحقیق تاریخی-تحلیلی است و گردآوری یافته‌ها با مطالعه میدانی و جست‌وجو در منابع کتابخانه‌ای انجام شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که وضعیت جغرافیایی و اقلیمی منطقه سبب شکل‌گیری دو مسیر بهاره و پاییزه در منطقه شده بود. این راه ارتباطی علاوه بر برقراری ارتباط خوزستان با مناطق شمال و شمال غرب ایران از طریق طهران، نقش زیادی در برقراری امنیت ناحیه و پایداری استقرارهای آن نیز داشته است. از دیگر نتایج این پژوهش، شناسایی بخش زیادی از جاده‌های سنگ‌فرش در مناطق کوهستانی، تعدادی قلعه - که به منظور حفاظت از راه‌ها و کاروان‌ها ساخته شده بودند -، ایستگاه‌های بین‌راهی با کارکرد خدماتی-رفاهی، آب‌انبار، کاروان‌سرا/ منزلگاه و همچنین کتیبه‌هایی از دوره اسلامی است که برای اولین بار در این پژوهش شناسایی و معرفی شده‌اند.

واژه‌های کلیدی: طهران، راه‌های ارتباطی، شواهد باستان‌شناختی، مسیرهای بهاره

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/hii.2019.27054.2051

۲. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دوران اسلامی، دانشگاه تربیت مدرس؛ Yyvand@gmail.com

۳. دانشیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه تربیت مدرس (نویسنده مسئول)؛ Jneyestani@modares.ac.ir

مقدمه

ولایت تاریخی «طهران/طرحان» در جنوب غرب استان لرستان و در میانه رودخانه‌های «سیمره» و «کشکان»، واقع است. موقعیت راهبردی این منطقه در غرب ایران، از گذشته تاکنون آن را در مسیر راه‌های برون منطقه‌ای پرتردد قرار داده است. روند ارتباط برون منطقه‌ای این نواحی، از دوره پیش از تاریخ آغاز شده، در دوران تاریخی ادامه یافته (Goff, 1971: 131-134؛ شیشه‌گر، ۱۳۸۴: ۴۴) و در دوره اسلامی به اوج رسیده است. امروزه جاده‌های اصلی ارتباطی جنوب به شمال و غرب کشور و همچنین یکی از مسیرهای اصلی فلات ایران به کشور عراق، از این منطقه می‌گذرد. از راه‌های مهمی که در دوره ساسانی و اسلامی از این ناحیه عبور می‌کرده، راهی بوده است که خوزستان را به کرمانشاه و غرب ایران و شاهراه بزرگ خراسان مربوط می‌ساخته است. این مسیر در جنوب کرمانشاه از جاده خراسان بزرگ (که در دوره اسلامی با عنوان جاده حج و همچنین راه عتبات شناخته می‌شد) جدا می‌شد و غرب ایران را از طریق طهران به خوزستان مرتبط می‌ساخت. به سبب نزدیکی منطقه طهران به مراکز سیاسی (تیسفون در دوره ساسانی و بغداد در سده‌های آغازین اسلامی) و موقعیت راهبردی آن در بین نواحی اقتصادی (میان‌رودان و خوزستان در جنوب و کرمانشاه و همدان در شمال)، برقراری امنیت این راه و ساخت ابنیه مرتبط با آن امری حیاتی بوده است. ویژگی بارز جغرافیایی این منطقه، وجود عوارض طبیعی نظیر کوه‌های صعب‌العبور و رودخانه‌های خروشان سیمره و کشکان است که همواره مانع اصلی گسترش این راه بوده است. شناسایی شواهد باستان‌شناختی تلاش‌های معماران و راه‌سازان دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی برای غلبه بر این موانع طبیعی، از موضوعات جالب توجه در مطالعات باستان‌شناسی منطقه است. اشاره برخی سفرنامه‌نویسان به این مسیرها و آثار معماری آن، از جمله راولینسون در دوره قاجار بسیار ارزشمند است (راولینسون، ۱۳۶۲). گزارش مأمور ناشناخته‌ای از دوره قاجار به هنگام گذر از طهران به سیمره و بازدید وی از بخشی از جاده سنگ‌فرش در کوه «مه‌که» اهمیت دارد که از آن با عنوان «جاده خسرو» نام برده است (جغرافیای ناشناس، ۱۳۹۵: ۹۱). همچنین «چریکوف» که در اواخر دوره قاجار از طریق مرز عراق وارد ایران شد، از همان مسیر مأمور ناشناس قاجاری گذشته و درباره جاده سنگ‌فرش کوه مه‌له سخن گفته است (چریکوف، ۱۳۵۸: ۹۹). «استین» پس از یک وقفه طولانی و طی سفرهای اکتشافی در غرب ایران، به معرفی دو پل بر روی رودخانه سیمره پرداخته است (stine, 1940). بهمن میرزا کریمی که هنگام سفرهای استین به نمایندگی از دولت ایران با او همراه بود، مطالب مفیدی درباره منطقه منتشر کرده است (کریمی، ۱۳۲۹). حمید ایزدپناه نیز

ضمن بازدید از برخی آثار معماری موجود در این راه، گزارش و تصاویر ارزشمندی از آن آثار تهیه و ارائه کرده است. وی برای مستند کردن آثار مطالعه شده، از متون تاریخی و جغرافیایی بهره کافی برده است (ایزدپناه، ۱۳۶۳: ۷-۱۵). پیرنیا در کتاب *راه و رباط در ایران*، نقشه یک راه کاروان‌رو از دزفول تا سیروان را ترسیم کرده که از ولایت طرهان می‌گذشته است (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۴۰). محمدعلی مخلصی در کتاب *پل‌های قدیمی ایران*، تنها به نام بردن از پل «چمن‌مشت» و «سی‌پله» در ذیل جدولی در انتهای کتاب اکتفا کرده است (مخلصی، ۱۳۷۹: ۳۸۹). احمد پرویز نیز درباره ویژگی‌های معماری پل‌های چمن‌مشت و سی‌پله به منظور تاریخ‌گذاری آنها سخن گفته است (پرویز، ۱۳۸۱). منوچهر احتشامی از پل‌های چمن‌مشت و سی‌پله به‌عنوان پل‌های دوره ساسانی نام برده است (احتشامی، ۱۳۸۶: ۳۸)، توضیحات وی در این باره، با استناد به گزارش‌های بهمن‌میرزا کریمی و ایزدپناه ارائه شده است. این نقد بر نوشته‌های محققان پیشین وارد است که در تمام مطالعات میدانی انجام گرفته، به بقایای آثار تاریخی موجود در این مسیر به مثابه بناهای منفرد و بی‌ارتباط با یکدیگر نگریسته شده است؛ حال آنکه به سازمان فضایی این آثار، شامل زنجیره‌ای مرتبط با هم و راه ارتباطی و کارکردهای آن در یک مجموعه واحد اطلاعاتی، توجهی نشده است. افزون بر این، از تأثیر اقلیم و جغرافیای منطقه در گزینش مسیرها و معنای الگوی پراکنش بناهای وابسته به آن نیز غفلت شده است. در این پژوهش سه پرسش مطرح است: ۱. شواهد باستان‌شناختی و بناهای مرتبط با آن در این مسیر کدام است؟ ۲. تأثیر جغرافیا و اقلیم منطقه در انتخاب مسیرهای ارتباطی و بناهای وابسته به آن چگونه بوده است؟ ۳. میزان تطابق راه‌های قدیمی با جاده‌های امروزی چگونه است؟ رویکرد پژوهش برای دستیابی به اهداف و پاسخ به پرسش‌های مطرح شده تاریخی-تحلیلی و گردآوری اطلاعات به دو روش مطالعه میدانی و کتابخانه‌ای انجام شده است.

وضعیت جغرافیایی منطقه

استان لرستان در مرکز رشته‌کوه زاگراس قرار دارد و حدود ۸۰٪ از مساحت ۲۸۵۶۰ کیلومتر مربعی آن را کوهستان تشکیل می‌دهد (یاری و همکاران، ۱۳۸۴: ۱۰). ولایت طرهان بخش غربی استان لرستان (شهرستان‌های امروزی کوه‌دشت و رومشکان^۱) را شامل می‌شود. این

۱. تاریخ تأسیس رومشکان به‌عنوان «شهرستان» در تقسیمات سیاسی کشور به سال ۱۳۹۲ برمی‌گردد. تا قبل از آن رومشکان بخشی از شهرستان کوه‌دشت به شمار می‌رفت. در مورد وجه تسمیه رومشکان، در بین مردم منطقه دو روایت شفاهی متفاوت مطرح است. برخی آن را برگرفته از روم‌شکن می‌دانند و به وقوع جنگی بین قوای روم و

منطقه از شرق به رودخانه کشکان، از شمال به نورآباد، از جنوب به پلدختر و از غرب به رود سیمره محدود است. این ناحیه بخشی از اقلیم نیمه‌مرطوب لرستان و دارای تابستان گرم و زمستان معتدل است (رضائی بنفشه و کاکاوند، ۱۳۹۳: ۴۱). کوه‌های مه‌لَه، سرسِرِن، وزن‌پار، سیه‌دن، داگله، هنجس و خیاران در کنار رودهای سیمره و کشکان، مهم‌ترین عارضه‌های طبیعی این ناحیه‌اند که همواره موانعی در مسیر راه‌های ارتباطی بوده‌اند. در منابع تاریخی و جغرافیایی به موقعیت منطقه طهران/ طرحان بر سر راه ارتباطی شوش به ماسبذان اشاره شده است. افزون بر این، وجود ایالت‌های ماسبذان و «مهرجان قذق» با شهرهای پروتقی چون سیمره و سیروان در شمال و جنوب این منطقه، نشان دهنده اهمیت نقش ارتباطی آن است (مارکوارت، ۱۳۷۳: ۳۷؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۲۱۸).

گزارش‌های متون تاریخی

جغرافی‌نویسان و مورخان دوره اسلامی به‌طور گذرا به این مسیر اشاره کرده‌اند؛ ابن‌خردادبه فاصله شیروان تا سیمره را چهار چپار آورده است (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۳۳). ابودلف، در قرن چهارم قمری/ دهم میلادی و به هنگام گذر از سیروان به سیمره، از طهران گذشته و از پل بزرگی بین سیمره و طهران سخن گفته است. به نوشته او: «میان سیمره و طرحان پلی بزرگ، زیبا و عجیب برپاست که دو برابر پل خانقین است (خزرچی، ۱۳۴۲: ۶۱). یاقوت نیز از پل بزرگی در میانه سیمره و طهران، با عنوان «... از عجایب پل‌های عالم» نام برده است (یاقوت حموی، ۱۳۶۲: ۴۰۷). چریکوف در دوره قاجار از این مسیر با نام «جاده خسرو» یاد کرده است که از طریق آن از سیمره به بیستون و طاق بستان می‌روند (چریکوف، ۱۳۵۸: ۹۹-۱۰۲). بنا بر توصیف مأمور ناشناخته دوره قاجار، از این مسیر «زمانی که شهری در سیمره بوده، به جهت نزدیکی سیمره به رامشگران (رومشکان)، در وسط کوه راهی درست کرده‌اند که مارپیچ است و از سنگ و گچ است و فراز و نشیب را سنگ‌فرش کرده‌اند و اکنون در بعضی جاها اثر آن پیدا است. سه ساجن کوه را همین‌طور سنگ‌چین کرده‌اند و می‌گویند این راه در زمان خسرو ساخته شده است» (جغرافیای ناشناس، ۱۳۹۵: ۹۲). مسیر سنگ‌فرش امروزی، نزد مردم

ایران در این منطقه اشاره می‌کنند که در آن روم شکست خورده است و از آن پس این نام برای اشاره به این منطقه به کار رفته است. برخی به ارتباط آن با رومشکان اشاره می‌کنند؛ به این دلیل که مردمان ساکن این منطقه برای عبور از روی رودخانه‌های سیمره و کشکان از مشک‌های پر از آب استفاده می‌کرده‌اند و برای اشاره به آنها از لفظ رومشکان استفاده شده است. البته محمودمیرزا شاهزاده قاجار گفته است این منطقه از اول جای خنیاگران و اهل طرب خسروپرویز بوده و موسوم بود به رامشگران و به دلیل کثرت استعمال، حال به این نام (رومشگان) مشهور است (محمودمیرزا، ۱۳۸۸: ۱۲).

محل با نام «میرورِه / مِرورِه» شناخته می‌شود.

با توجه به موقعیت جغرافیایی طرهان که در حد فاصل سیروان و سیمره قرار دارد و وجود پل‌ها و جاده‌های سنگ‌فرش در مرز طرهان-سیروان و سیمره-طرهان، راه سیروان به شهر سیمره -که ابن‌خردادبه از آن نام برده- از منطقه طرهان می‌گذشته است. در اسناد مربوط به دوره افشاریه، به شاهراه «ناژینه» در حد فاصل رومشکان و کونانی اشاره شده است که در بررسی نگارندگان، بخشی از این جاده سنگ‌فرش -با نام راه ناژینه نزد مردم محلی- شناسایی شد. در سندی دیگر مربوط به همین دوره، به گروهی به نام قاطرچیان ساکن در منطقه اشاره شده است. از محتوای سند چنین برمی‌آید که این گروه با نگهداری استر و سایر حیوانات، در مواقع لزوم آنها را به مسافران و کاروانیان کرایه می‌دادند.^۱ به نظر می‌رسد روستای امروزی «قاطرچی» واقع در منتهی‌الیه غربی دشت رومشکان، یادگاری از روستای سند مذکور است.

یافته‌های باستان‌شناختی

در مطالعه میدانی نگارندگان از منطقه مورد نظر، آثاری از جاده سنگ‌چین شده، پل‌ها، بریدگی کوه جهت ساختن راه، بقایای ساختمانی قلعه‌ها، بناهای کوچک و ایستگاه‌های بین راهی، کاروان‌سراها، آب‌انبار و میل راهنما شناسایی شد که جایابی آنها در نقشه آمده است^۲ (ن.ک: نقشه شماره ۱).

در حد فاصل شهر سیمره تا رودخانه آن محوطه بزرگی به نام «هیمان»^۳ با آثار سفالی دوره ساسانی و اوایل دوره اسلامی قرار دارد. به نظر می‌رسد این محوطه بارانداز شهر بوده است (محمودیان، ۱۳۹۴: ۹۳). بعد از این محوطه، راه از روی پل چمنمشت می‌گذرد و در شمال پل چمنمشت دو شعبه می‌شود؛ یک شعبه آن به سمت شرق و از طریق دامنه‌های کوه مَه‌لَه به پلدختر می‌رود. این همان مسیری است که آن را مسیر پاییزه این محور ارتباطی نامیده‌ایم. شاخه دیگر این راه به طرف شمال می‌رود و پس از عبور از کوه مَه‌لَه وارد رومشکان می‌شود و به کاروان‌سرای زاغه می‌رسد. این مسیر همان مسیر بهاره است که در منابع از آن با عنوان جاده خسرو یاد شده است (جغرافیای ناشناس، ۱۳۹۵: ۹۲؛ چریکوف، ۱۳۵۸: ۹۹-۱۰۲)

۱. این اسناد را آقای امیر منصوری دانش‌آموخته کارشناسی ارشد باستان‌شناسی در اختیار نگارندگان قرار داده است که از ایشان سپاسگزاری می‌شود.

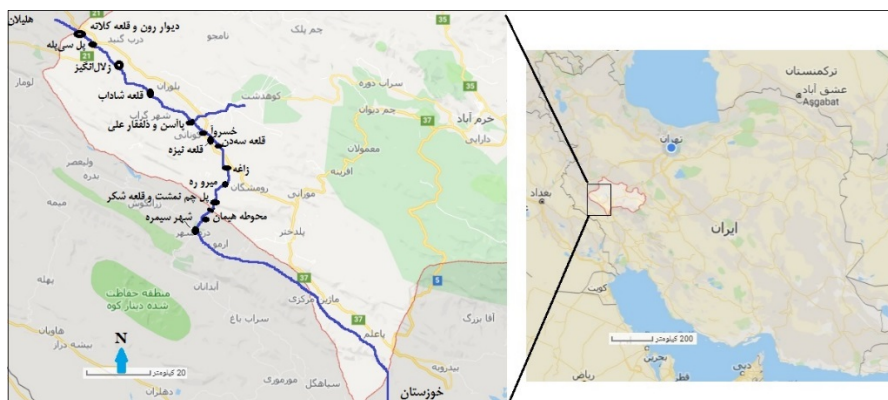
۲. در بازدید از این راه ارتباطی، علاوه بر سازه‌های یادشده، دو محوطه بزرگ (احتمالاً شهری) یکی محوطه چیاپور در دشت رومشکان و دیگر محوطه‌ای بی‌نام در «وریو مَه‌لَه» شناسایی شد. این محوطه‌ها در مسیر پاییزه این محور ارتباطی قرار دارند.

۱۷۰ / راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و ... / یونس یوسف وند و ...

و امروزه با نام «میرو ره» شناخته می‌شود.

پل چَم‌نِشْت (قُله‌پِل، پِل او بُرده)

این پل در پنج کیلومتری شمال شهر سیمره و در محور ارتباطی شهر سیمره به طهران واقع است. بیشتر ساختمان پل در زیر رسوبات مدفون شده و تنها قسمت‌های فوقانی شماری از پایه‌ها و برخی از طاق‌های آن در ساحل شمالی رودخانه باقی است (تصویر ۱). پل با مصالح لاشه سنگ و آجر (به مقدار محدود) و گچ نیم‌کوب ساخته شده است. امتداد جانبی پل در ضلع شمال به سمت رومشکان و جاده سنگ‌فرش میرو ره و در سمت جنوب هم به سوی شهر سیمره است. ابودلف در قرن چهارم قمری/ دهم میلادی با گذر از این پل به سیمره رفته و از موقعیت آن در حد فاصل سیمره و طهران سخن گفته است (خزرجی، همان). یاقوت حموی نیز از عظمت و شگفتی این پل در شگفت مانده بود و آن را از عجایب پل‌های جهان دانسه است (یاقوت حموی، همان). به نوشته استین، طول عرشه پل ۲۶۴ متر و از دوره ساسانی است (Stein, 1940: ۲۱۶-۲۱۲). احمد پرویز با مقایسه ساختمان و ویژگی‌های این پل با برخی پل‌های دوره ساسانی، همچون پل خسرو در بیستون و پل خرم‌آباد و پل اروز قیر، آن را از آثار اواخر دوره ساسانی تا اوایل دوره اسلامی در منطقه دانسته است (پرویز، ۱۳۸۱: ۹۴).



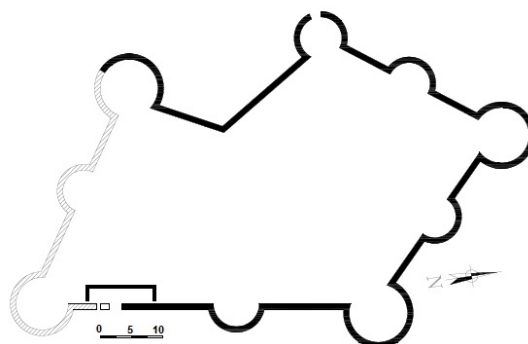
نقشه ۱: نقشه موقعیت راه و پراکنش آثار شناسایی شده در مسیر آن. مأخذ: نگارندگان



تصویر ۱: پل چمنمشت. مأخذ: Google Earth

پس از پل چمنمشت و طی یک کیلومتر مسافت، به قلعه «شکر» می‌رسیم. این قلعه بزرگ با نُه برج مدور بر روی یک پشته طبیعی قرار دارد. ساختمان قلعه با تبعیت از شکل طبیعی تپه، با لاشه سنگ و ملات گچ نیم‌کوب ساخته شده است. در بررسی نگارندگان از سطح و پیرامون این قلعه، به زحمت چند قطعه سفال به دست آمد. کمبود سفال بر سطح قلعه، نشان از استفاده موقت از آن دارد. ویژگی‌های معماری، برج‌های مدور و اندک قطعات سفالی پراکنده در پیرامون قلعه، حاکی از تعلق آن به دوره ساسانی است. مأمور ناشناس دوره قاجار بدون ذکر مأخذی قلعه را جایگاه «شکر اصفهانی» از خادمان خسرو پرویز دانسته است (جغرافیای ناشناس، ۱۳۹۵: ۳۸). استین نیز کارکرد نظامی - امنیتی برای آن حدس زده است (Stein, 1940:208). به نظر می‌رسد کارکرد قلعه شکر، با توجه به نزدیکی آن به پل چمنمشت و وجود آثاری در امتداد جاده سنگ‌فرش میرو ره، حفاظت از پل و راه ارتباطی بوده است.

۱۷۲ / راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و ... / یونس یوسف وند و ...



تصویر ۲: پلان و نمای عمومی قلعه شکر. مأخذ: نگارندگان

جاده سنگ‌فرش موسوم به میروره

پس از قلعه شکر، راه در امتداد تپه‌ماهورهای جنوب کوه مه‌له ادامه پیدا می‌کند و از کوه بالا می‌رود. در ابتدای شروع سربالایی، یک سازه به ابعاد ۸×۳ در عمق ۴ متری زمین و با مصالح سنگ لاشه و ملات گچ ساخته شده که در قسمت داخلی، دیوارهای آن با چند لایه ساروج

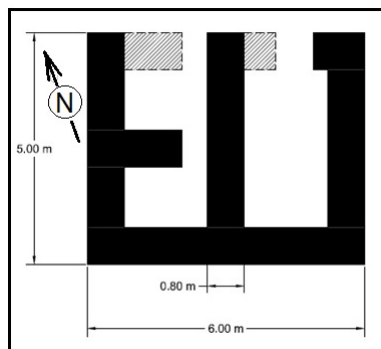
فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۲۹، شماره ۴۴، زمستان ۹۸ / ۱۷۳

اندود گردیده و به احتمال کارکرد آب‌انبار داشته است. منطقه‌ای که این سازه در آن ساخته شده، فاقد منابع آب شیرین است. معدود چشمه‌های فصلی هم به دلیل غلظت زیاد املاح، غیرقابل شرب است (تصویر ۳). در ادامه این مسیر که از شیب بسیار تند کوه بالا می‌رود، برای ایجاد راه، اقدام به برش صخره‌ها و سنگ‌چینی مسیر کرده‌اند. عرض راه سنگ‌چین بین دو‌یست تا سیصد سانتی‌متر و طول آن هم به دو کیلومتر می‌رسد (تصویر ۴). در بیشتر قسمت‌ها، سنگ‌ها به صورت خشک‌چین و بدون استفاده از ملات کار شده‌اند. در برخی قسمت‌ها ارتفاع سنگ‌چینی‌ها به بیش از دو متر می‌رسد. این جاده علاوه بر ارزش‌های باستان‌شناختی آن، نمونه‌ای منحصر به فرد از فن راه‌سازی در دوران گذشته است که بیشتر قسمت‌های آن بدون استفاده از ملات اجرا شده است. برای ایجاد جاده و مسیر عبور در صخره‌ها و پرتگاه‌ها، با ایجاد شکاف‌هایی در صخره، تکیه‌گاهی برای سنگ‌های زیرین ایجاد کرده و بقیه سنگ‌ها را به شیوه ماهرانه‌ای بر روی آن قرار داده‌اند. در قسمت‌هایی که یک طرف آن دره و پرتگاه است، از تخته‌سنگ‌های بزرگ استفاده شده تا از این طریق از شسته شدن و خرابی راه بر اثر سیل جلوگیری شود. در طول مسیر و در فواصل مختلف، در کنار راه و بر سر پیچ‌ها، سازه‌های کوچک یک یا دو اتاقه‌ای با مصالح لاشه سنگ با ملات گچ ساخته شده است. از ابتدا تا بالای کوه مه‌لغ شش نمونه از این سازه‌ها شناسایی شد. با توجه به کوچک بودن ابعاد این سازه‌ها و موقعیت‌شان در کنار راه و جاده سنگ‌چین، کارکرد آنها را می‌توان نگهداری و حفاظت از راه و همچنین اسکان موقت مسافران و کاروانیان دانست (تصویر ۴).



تصویر ۳: آب‌انبار کنار جاده سنگ‌فرش میرو ره. مأخذ: نگارندگان

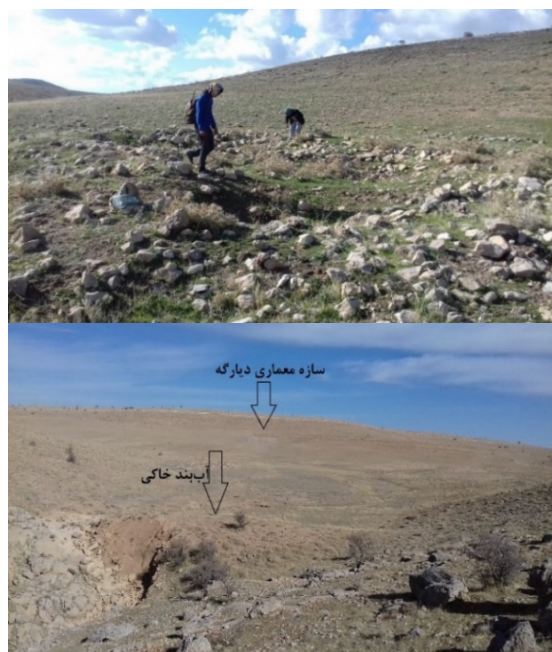
۱۷۴ / راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و ... / یونس یوسف وند و...



تصویر ۴: بخشی از جاده سنگفرش میرو ره و پلان یکی از سازه‌های کنار آن در کوه مه‌کله.
مأخذ: نگارندگان

منزلگاه دیارگاه / دیارگه

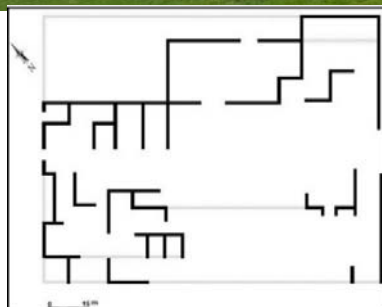
راه در ادامه مسیر جاده سنگ فرس میرو ره، به محوطه «دیارگه» بر فراز کوه مه‌که در ارتفاع ۱۶۰۰ متری از سطح دریا می‌رسد. این محوطه در یک موقعیت استراتژیک قرار دارد و در چشم‌انداز آن شهر سیمره در جنوب، دشت جایدر در جنوب شرق، قلعه کُهزاد در غرب و دشت رومشکان و تپه زاغه در شمال به روشنی قابل ملاحظه است. آثار این محل شامل یک سازه دیدبانی در بلندترین نقطه، یک سازه استقرار در پایین دست آن می‌باشد و یک خاکریز در منتهی‌الیه خروجی یک دره کوچک است که این محوطه در آنجا شکل گرفته است (تصویر ۵). سفال‌های پراکنده در سطح این محوطه، دارای ویژگی‌های سفالی دوره اشکانی و ساسانی است. در فاصله دویست متری شرق این سازه، چند گور که در اثر حفاری فاچاقچیان به شدت تخریب شده بود، شناسایی شد. در خاک‌های اطراف این گورها قطعات استخوان و تکه‌های سفال دیده شد. اهمیت منزلگاه «دیارگاه» به دلیل واقع بودن آن بر بالای کوه مه‌که و مشرف به دشت رومشکان و دره شهر است که علاوه بر خدمات‌رسانی به کاروان‌ها و مسافران، امنیت منطقه را نیز تأمین می‌کرده است. پس از عبور از محل دیارگه، راه وارد دشت رومشکان می‌شود و در مرکز دشت به کاروان‌سرای / منزلگاه زاغه می‌رسد.



تصویر ۵: محوطه دیارگاه بر بالای کوه مه‌که. مأخذ: نگارندگان

کاروان‌سرای زاغه

بنای موسوم به «تپه‌زاغه» در مرکز دشت رومشکان قرار دارد. آنچه از ساختمان اصلی بنا در کلیات ساختاری آن قابل شناسایی است، یک فضای مستطیلی به ابعاد ۶۵×۵۵ متر است (تصویر ۶). شواهد و نشانه‌هایی از دو اشکوبه بودن بنا وجود دارد، اما آنچه که از کالبد بنا بر جای مانده، اشکوب پایین و پاره‌ای از ساختارهای اشکوب بالا در بعضی بخش‌هاست. محور طراحی و ساخت بنا شرقی-غربی است و اضلاع آن تقریباً با جهات اصلی برابر است. الگوی ساخت آن درون‌گرا است و اتاق‌ها و فضاها به فراخور نیاز و در جهت شمالی-جنوبی و شرقی-غربی در درون این فضای درون‌گرا ساخته شده و با هم مرتبط شده‌اند. مصالح به کار رفته در بنا، سنگ (لاشه سنگ و قلوه‌سنگ)، آجر با ملاط گچ نیم‌کوب است. برخی این بنا را بقایای شهری از دوره ایلامی نو (De Morgan, 1985: 208)، کاخی از دوره ساسانی (Schmidt, 1989:9; Stein, 1940:220) و آتشکده‌ای از دوره ساسانی دانسته‌اند (ایزدپناه، ۱۳۶۳: ۳۱۷-۳۱۶)، اما ویژگی‌های معماری بنا و مطالعه آن در بافت منطقه‌ای، نشانگر آن است که این بنا کاروان‌سرای در محور ارتباطی شهر کهن سیمره و شهرهای شمالی استان خوزستان به منطقه طرّحان بوده است. عناصر معماری، مصالح به کار رفته و سفال‌های پراکنده در عرصه و پیرامون اثر، نشان می‌دهد که دوره اولیه ساخت بنا ساسانی است و تا اواخر سده‌های میانه دوران اسلامی از آن استفاده می‌شده است.



تصویر ۶: پلان و نمای عمومی کاروان‌سرای زاغه. مأخذ: نگارندگان

قلعه سِه‌دِن

قلعه «سِه‌دِن» بر روی ارتفاعات بلند کوه سِه‌دِن در چهار کیلومتری شمال کاروان‌سرای زاغه واقع است. پلان قلعه با پیروی از عوارض طبیعی شکل گرفته و طرح آن ساده است (تصویر ۷). معماری آن از یک دیوار طویل و قطور، ورودی‌هایی در اضلاع شرقی و غربی، دو اتاق در مجاورت ورودی‌ها و سه برج نیمه‌مدور تشکیل شده است. معماری قلعه با استفاده از سنگ لاشه و ملاط گچ ساخته شده است. طرح قلعه سِه‌دِن همچون سایر قلعه‌های کوهستانی، با بهره‌گیری از شرایط طبیعی ارتفاعات و ناهمواری‌ها ساخته شده است؛ به گونه‌ای که در معماری این قلعه الگو و نظم هندسی مشخصی به چشم نمی‌خورد. موقعیت این قلعه به گونه‌ای است که به دشت رومشکان و کاروان‌سرای زاغه، جاده سنگ‌فرش «گوربَنی»^۱ در سمت جنوب و دشت «توخوشکه» در سمت شمال اشراف دارد. جاده سنگ‌فرش موسوم به گوربَنی از فاصله دویست متری این قلعه می‌گذرد. به نظر می‌رسد، این قلعه برای تأمین امنیت مسافران و کاروانیان این مسیر ساخته شده است. قطعه سفال‌های معدود به دست آمده از محوطه قلعه، حاکی از اهمیت سوق‌الجیشی آن از دوره ساسانی تا دوران اسلامی است. راه، پس از عبور از کنار قلعه سِه‌دِن، وارد توخوشکه می‌شود و پس از طی ده کیلومتر به سولابه/شورابه می‌رسد.



تصویر ۷: قلعه سِه‌دِن بر بالای کوه سِه‌دِن. مأخذ: پرویز، ۱۳۸۲. جاده سنگ‌فرش موسوم به گوربَنی مجاور آن. مأخذ: نگارندگان

قلعه شورابه / قلعه نِزه

این قلعه بر بالای کوه داگله و در مرتفع‌ترین قسمت آن ساخته شده است. کلیت ساختاری بنا

۱. گوربَنی (Gowrbani) از دو کلمه گُور (Gower) شکل تغییر یافته‌گیری برای اطلاق آثار به دوره ساسانی و بنی‌(Bani) به معنی جاده و بند تشکیل شده است.

فضایی مستطیلی را نشان می‌دهد که فضا سازی آن منطبق با وضعیت طبیعی صخره‌ای است که قلعه بر روی آن ساخته شده است (تصویر ۱۱ چپ). مصالح قلعه از لاشه سنگ و ملات گچ نیم‌کوب است. در بخش مرکزی آن بقایای یک ستون مدور به قطر یک متر هنوز قابل مشاهده است. قلعه در سمت شمال به دیواره صخره‌ای کوه محدود می‌شود، در سمت غرب با دو برج مدور به قطر ۱/۵۰ سانتی‌متر مستحکم شده و در سمت جنوب هم دیواری به عرض یک متر و طول پانزده متر آن را مسدود ساخته است. این قلعه فضا و اتاق‌های کمی برای اسکان دارد. موقعیت قلعه به گونه‌ای است که به راهی که از سمت جنوب و توخشکه می‌آید و نیز گردنه «ریش‌بُر» در شمال اشراف دارد. در محوطه این قلعه، قطعات سفالی مربوط به دوره ساسانی و سفال‌های لعاب‌دار دوره اسلامی پراکنده است که حاکی از استفاده از آن طی این دوره‌هاست. موقعیت این قلعه و ساختار معماری آن نشان می‌دهد که کارکرد بنا برای محافظت از راه و کاروانیان بوده است.^۱ در شورآبه، راه به سمت غرب می‌پیچد و پس از پانزده کیلومتر به منزلگاه «خُسرُوا» می‌رسد.

منزلگاه خُسرُوا و آثار آن

در این محل در منطقه‌ای به شعاع سه کیلومتر مجموعه‌ای از آثار قرار دارد که شامل یک میل راهنما، تپه‌ای به نام «باوه‌سلام» با شواهد معماری و داده‌های سفالی دوره ساسانی و اسلامی و یک آرامگاه از دوره اسلامی در بلندترین قسمت آن، یک تپه بزرگ و یک آسیاب به نام گبری است. در ابتدای تنگ خُسرُوا، میلی به ارتفاع ۶۶۰ سانتی‌متر با مصالح سنگ و گچ باقی مانده است^۲ که امروزه ساختمان‌های روستایی آن را در بر گرفته‌اند. در بخش میانکوه لرستان، در کنار پل زال و کاروان‌سرای چمیشک، نمونه‌ای از این میل وجود داشته است (دوراند، ۱۳۴۶: ۱۵۷؛ ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۶۴). با توجه به موقعیت ارتباطی خُسرُوا و موقعیت زیست‌محیطی این

۱. در فاصله یک کیلومتری شرق این قلعه، چشمه آبی به نام شورآبه جریان دارد که در حاشیه آن تپه‌ای باستانی به نام «داربلوط» با آثار سفالی دوره اشکانی و ساسانی واقع است. در فاصله صد متری این تپه گورستانی از دوران معاصر قرار دارد. قدمت قدیمی‌ترین گور آن به دوره قاجار می‌رسد.

۲. این میل با نام میل «صید صفریگ» نیز شناخته می‌شود. در پرونده ثبتی این میل با عنوان بنای یادبود گوری از دوره زندیه ثبت شده است (حسن‌پور، ۱۳۸۲). کارکردی که درباره این میل حدس زده شده، به چند دلیل مورد تردید است؛ در لرستان طبق یک سنت دیرینه، از سنگ برای یادبود در کنار قبر افراد سرشناس استفاده می‌شود و انتخاب سنگ نیز به این دلیل بوده است که بر روی سنگ امکان ایجاد کتیبه و نقش و نگار مرتبط با جایگاه اجتماعی و شغل و پیشه شخص وجود داشته است. شیوه ساخت و معماری به کار رفته در ساخت این میل، مشابه میل کنار پل زال و میل کنار کاروان‌سرای چمیشک است که مرحوم ایزدپناه تصاویری از آنها را منتشر کرده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰). به احتمال میل خُسرُوا نیز کارکرد راه‌نشان داشته است.

محل، کارکرد منزلگاهی آن حدس زده می‌شود. امروزه به دلیل گسترش ساختمان‌های روستا، آثار بنای قدیمی کنار میل به کلی از بین رفته، اما در یک کیلومتری جنوب روستا سازه‌ای به نام باوه‌سلام با شواهد معماری و سفالی مربوط به دوره ساسانی و سده‌های نخستین تا میانه اسلامی باقی مانده است. بر روی این تپه، آرامگاهی از دوره میانه اسلامی قرار دارد. در دوره قاجار از خسرووا به عنوان یکی از منازل محور کرمانشاه به خوزستان نام برده شده است (چریکوف، همان، ۷۰). راه پس از تنگ خسرووا به سمت شمال غرب ادامه پیدا می‌کند و وارد «پاآسن» می‌شود.

سنگ‌فرش سرآسن و کتیبه‌های آن

در سرآسن راه به دو شعبه تقسیم می‌شود. یک شعبه به سمت شمال شرق و دیگری به سمت شمال غرب می‌رود. راه شرقی پس از عبور از کنار مقبره ذوالفقارعلی، به گردنه سرآسن می‌رسد و از آنجا به کوه‌دشت می‌رود و سپس بعد از عبور از روی پل کشکان، به شاپورخواست می‌رود. در گردنه سرآسن، آثار سنگ‌چینی جاده به طول بیش از یک کیلومتر باقی مانده است که به صورت مارپیچ از کوه بالا می‌رود. در انتهای سربالایی راه و در کنار جاده سنگ‌چین، بر روی یک تخته سنگ بزرگ کتیبه‌ای باقی است که متن آن نشان دهنده ساخت این جاده در زمان امیر اشرف حاکم ولایت طراحان در عصر قاجار است. در کنار این کتیبه، کتیبه دیگری نیز وجود داشته که خطوط آن به عمد مخدوش شده است. به نظر می‌رسد کتیبه مخدوش شده قدیمی‌تر از کتیبه موجود (کتیبه امیر اشرف) بوده است (تصویر ۸).



تصویر ۸: جاده سنگ‌فرش گردنه سرآسن و کتیبه کنار آن. مأخذ: نگارندگان

قلعه شاداب

در ادامه مسیر از پاسن به سمت شمال غرب، راه به دشت کوچک میان کوهی «گراب» می‌رسد. در این دشت بر بالای ارتفاعات کوه «خیاران» قلعه‌ای وجود دارد که به قلعه شاداب معروف است. این قلعه با استفاده از مصالح سنگ لاشه و ملات گچ نیم‌کوب ساخته شده و همانند قلعه سیه‌دن و شورابه، در ساخت آن از عوارض طبیعی برای اهداف دفاعی و امنیتی، بسیار استفاده شده است. قلعه بر روی صخره‌ای با شیب بسیار تند ساخته شده که این ویژگی به مانند یک دیوار دفاعی عمل کرده است و مانع از دسترسی آسان به داخل آن می‌شود. در محل‌هایی که دیواره‌های صخره کوتاه‌تر و نفوذپذیر بوده، با ساخت دیواری آن را مسدود و مستحکم کرده‌اند. در این قلعه آب‌انباری به شکل دایره‌ای در دل صخره کنده شده است. بدنه آب‌انبار در سمت غرب با سنگ لاشه و ملات گچ ساخته شده و قسمت‌های دیگر آن در دل صخره کنده شده است. بدنه داخلی آن با استفاده از ملات ساروچ و در چند لایه اندود شده است. قطعات سفالی دوره ساسانی و سفال‌های لعاب‌دار اسلامی بر سطح قلعه پراکنده است.

دژ زلال‌انگیز

راه در حاشیه جنوبی دشت ادامه پیدا می‌کند و در انتهای دشت از منطقه «سرطهران» می‌گذرد و وارد دره‌ای تنگ با پوشش جنگلی بلوط می‌شود؛ سپس بعد از طی ده کیلومتر راه به رودخانه سیمره می‌رسد. در این قسمت و در پیچ رودخانه، دژی مستحکم به نام زلال‌انگیز واقع است. دژ از سمت جنوب و شرق به رودخانه سیمره منتهی می‌شود و در سمت شمال و غرب به صخره‌های بلند و غیرقابل نفوذ کوه محدود است (تصویر ۹). راه دسترسی به داخل دژ، در سمت شمال آن و در یک مسیر بسیار سخت و پرتگاهی است. در دیواره جنوبی و شرقی دژ که به شکل یک برج نمایان است، تیرکشی‌هایی وجود دارد که از طریق آنها عبور و مرور تنگه «باریکه» و راهی که به سمت شمال و تنگ سی‌پله می‌رفته، کاملاً قابل کنترل بوده است. بقایایی از این تیرکشی‌ها به طول ۱۲۰ سانتی‌متر و ارتفاع ۲۵ سانتی‌متر هنوز هم باقی مانده است. ویژگی‌های معماری این دژ، تعلق آن به دوره ساسانی را نشان می‌دهد (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۳۲۷). بعد از دژ زلال‌انگیز، راه در امتداد رود سیمره به طرف شمال ادامه می‌یابد و پس از دو کیلومتر به پل سی‌پله می‌رسد. در کنار پل سی‌پله راه دو شعبه می‌شود؛ یکی در امتداد رودخانه سیمره، به طرف شمال و به هلیلان و از آنجا به کرمانشاه می‌رسد. شعبه دیگر نیز از روی پل سی‌پله عبور می‌کند و به سمت غرب می‌رود و به ایالت ماسبدان و شهر سیروان و آذیوجان منتهی می‌شود.



تصویر ۹: دژ زلال انگیز. مأخذ: نگارندگان

پل سی پله (کُروِدِت)^۱

این پل در ده کیلومتری شمال روستای سرطهران از توابع شهرستان کوهدشت و بر روی رودخانهٔ سیمره قرار دارد. طول عرشهٔ پل صد متر است و عرض راه عبور آن به ۷/۶۰ می‌رسد. ارتفاع پل از کف تا روی عرشه به سیزده متر می‌رسد. پل دارای پنج چشمه طاق جناقی است که امروزه تنها دو چشمهٔ آن باقی مانده است (تصویر ۱۰). پایه‌های مدور پل تا ارتفاع چهار متر از بستر رودخانه، تا شروع انحنا قوس دهانهٔ طاق‌ها (پاکار قوس) با استفاده از سنگ «مولو»^۲ به ابعاد متوسط ۷۰×۷۰×۳۰ سانتی‌متر ساخته شده است. بر روی برخی از این سنگ‌ها علائم حجاران دیده می‌شود (تصویر ۱۰). ملاط استفاده شده در پایه‌ها ساروج و در قسمت‌های فوقانی و طاق‌ها، گچ نیم‌کوب است. از شیوهٔ کانه‌پوشی برای سبک‌سازی و کاستن از حجم مصالح و همچنین کاستن از فشار وارده بر طاق‌ها و پایه‌ها در فضای بین دو طاق استفاده شده

۱. در زبان لری و لکی کُر به معنای پسر و دِت به معنای دختر است.

۲. سنگ مولو (Molo) در گویش لری و لکی به سنگ‌های تراش خورده و دارای شکل هندسی منظم گفته می‌شود. این نوع سنگ‌ها عموماً دارای اشکال مکعب مستطیلی یا مکعب مربعی با یک انتهای مخروطی شکل در اندازه‌های مختلف است.

است. استین برای اولین بار در سال ۱۹۳۶م. توصیف دقیقی به همراه چند قطعه عکس از این پل منتشر کرد (stein, 1938: 313-342; 1940: 240). وی تاریخ بنای پل را قرن سوم تا پنجم قمری/ نهم تا یازده میلادی و هدف از ساخت آن را برقراری ارتباط بین خوزستان و کرمانشاه از طریق طهران دانسته است. کلایس ضمن تهیه طرح‌هایی از پل و مقایسه آن با پل کشکان، تاریخ ساخت آن را قرن چهارم قمری/ دهم میلادی دانسته است. در جنوب ساختمان پل کنونی، شواهدی از پایه‌های یک پل قدیمی‌تر وجود دارد که در منابع قبلی به آن اشاره نشده است. در فاصله پانصد متری شمال شرق پل و مشرف به پل و رودخانه، بقایای یک ساختمان چند اتاقه وجود دارد. با توجه به موقعیت این سازه و پیوستگی آنها با پل، به نظر می‌رسد کارکرد آن برای راهداری بوده است. در ساحل غربی رود سیمره و در پانصد متری جنوبی پل سی‌پله، یک سازه معماری منفرد شناسایی شد که احتمالاً بقایای یک چهارطاقی/ آتشکده است. در اطراف ساختمان جدید، قطعات سفالی متعلق به دوره ساسانی به دست آمد که تا شعاع دویست متری پراکنده است. در میان آوار، قطعات گچ‌بری با نقوش گیاهی و همچنین بخشی از یک ساقه ستون و یک کاسه سنگی قابل ملاحظه است.



تصویر ۱۰: نمایی از پل سی‌پله و علایم حجاران که بر روی قطعات سنگ در پایه‌های پل به کار رفته است. مأخذ: نگارندگان

دیوار تنگ سی پله

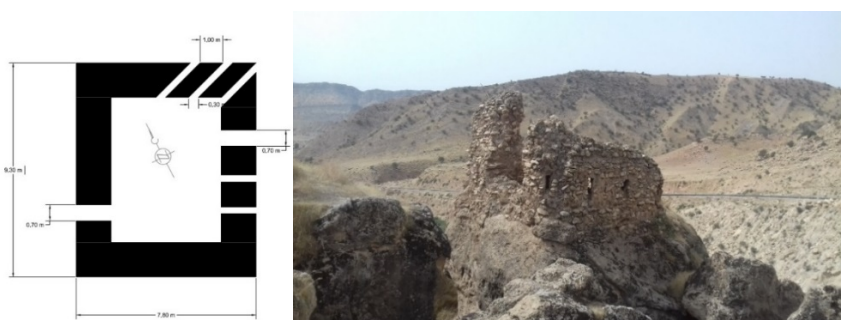
در انتهای تنگ سی پله، در محلی که صخره‌های شیب‌دار کوه‌های دو طرف رودخانه به هم نزدیک می‌شود و عرض تنگه به کمترین ابعاد خود می‌رسد، بقایای دیواری است که در محل به آن روغن / راه‌بند می‌گویند. این دیوار عرض تنگه را طی کرده و بر رودخانه عمود است. در محلی که این دیوار ساخته شده، دیواره کوه دارای برآمدگی عمودی است و کناره‌های آن حکم پرتگاهی با ارتفاع ۱۵۰ متر را دارند. این دیواره‌ها از یک طرف به این صخره‌های پرتگاهی متصل‌اند و از طرف دیگر، تا لبه رود سیمره ادامه یافته‌اند. این دیوار سازه‌ای است به طول یک کیلومتر و عرض متوسط ۱۲۰ سانتی‌متر که با استفاده از لاشه سنگ و ملاط گچ ساخته شده است. در ساحل غربی رودخانه، بیش از صد و در ساحل شرقی پانصد متر از این دیوار باقی مانده است. احداث خطوط انتقال گاز، جاده و فعالیت کشاورزی باعث تخریب بخش‌های زیادی از این دیوار شده است. در طول دیوار و به فواصل مختلف، برجک / اتاقک‌هایی به ابعاد متوسط ۳×۳ متر با ورودی رو به جنوب تعبیه شده است. امروزه فقط پنج نمونه از این اتاقک‌ها در امتداد دیوار باقی مانده است (تصویر ۱۱). این دیوار تنگه سی پله و منطقه سرطهران را از هلیلان جدا می‌کند. در فاصله صد متری جنوب دیوار، بر روی یک صخره منفرد و در تراس رودخانه سیمره، بقایای یک ساختمان مربع‌شکل باقی مانده است (تصویر ۱۲). موقعیت این سازه به گونه‌ای است که در سمت غرب و جنوب به رودخانه سیمره منتهی می‌شود و در سمت شرق و شمال به دیوار دید دارد. ابعاد سازه باقیمانده شش متر در پنج متر است. در اضلاع شرقی و شمالی این بنا، در ارتفاع ۱۰۰ تا ۱۲۰ سانتی‌متری از کف بنا، تیرکشی‌هایی وجود دارد. در پایین دست صخره‌ای که این سازه بر روی آن ساخته شده، بقایای ریزش کرده مصالح ساختمانی قابل مشاهده است. این شواهد نشان می‌دهد که سازه باقیمانده، بخشی از ساختمان بزرگ‌تری بوده است که در اثر طغیان‌های رودخانه و جنس سست صخره‌ای که بنا بر روی آن ساخته شده، بخشی از آن ریزش کرده و به داخل رودخانه ریخته است. در فاصله ۱۵۰ متری شرق این سازه، چشمه پرآبی در جریان است که در اطراف آن بقایای یک آسیاب قدیمی و همچنین کانال‌کشی‌هایی جهت انتقال آب چشمه به زمین‌های پایین دست تنگه سی پله وجود دارد. در مقابل ضلع شرقی قلعه کلاته و در فاصله حدود دویست متری جنوب دیوار ریون، محوطه‌ای با مساحت حدود نیم هکتار وجود دارد. این محوطه در اثر فعالیت کشاورزی و ساخت یک روستا در دوران معاصر بر روی آن تقریباً تسطیح شده و فقط آثار باستان‌شناختی اندکی، نظیر پی دیوارها و سفال‌های پراکنده در سطح، بر وجود آن گواهی می‌دهد. ویژگی‌ها و مشخصات فنی سفال‌ها نشان از تعلق این محوطه و

۱۸۴ / راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و ... / یونس یوسف وند و ...

دیوار ریون به دوره ساسانی دارد. این دیواره و قلعه کنار آن، نقش حفاظت از مسیر را برعهده داشته‌اند.



تصویر ۱۱: دیوار معروف به روَن (راست). میل خسرووا (چپ). مأخذ: نگارندگان



تصویر ۱۲: قلعه مقابل دیوار موسوم به روَن. مأخذ: نگارندگان

اهمیت راه‌های منطقه طهران در غرب ایران

منطقه جنوب غربی استان لرستان (طهران)، با توجه به موقعیت ویژه راهبردی آن در حد فاصل کانون‌های ساسانیان در تیسفون و خوزستان در جنوب و کرمانشاه در شمال، از مناطق مهم در قلمرو ساسانی بوده است. در سده‌های نخستین اسلامی نیز با توجه به نزدیکی آن به بغداد مرکز خلافت اسلامی و نقش مواصلاتی که بین بغداد و مناطق مرکزی ایران داشت، از مناطق مهم غرب ایران به شمار می‌آمده است. این عوامل تأثیر بسزایی در توسعه راه‌های فرامنطقه‌ای در این ناحیه در دوره‌های یادشده داشته است. آنچه بیش از همه اهمیت ارتباطی طهران را به خوبی نشان می‌دهد، وجود پل‌های سترگ در چهار طرف این منطقه است. پل کشکان بین شاپورخواست و طهران در شرق، پل سی‌پله بین ماسبدان و طهران در غرب، پل چمن‌نمشت

بین سیمره و طرهان در جنوب و پلدختر/ پاپل بین طرهان و جایدر در جنوب شرقی، به روشنی گویای موقعیت ویژه مواصلاتی منطقه است. این پل‌ها علاوه بر آنکه موقعیت راهبردی و ارتباطی منطقه را نشان می‌دهند، از نظر فنی و معماری نیز بسیار حائز اهمیت‌اند.

یکی از راه‌های مهم این منطقه محور شمال به جنوب است که یافته‌های باستان‌شناختی آن بررسی شد. تاریخ آغاز شکل‌گیری این راه به طور دقیق مشخص نیست، اما با توجه به یافته‌های این تحقیق می‌توان گفت رونق و شکوفایی آن به‌ویژه از دوره ساسانی آغاز شد و در سده‌های نخستین اسلامی ادامه یافت. بیشتر آثار و ابنیه شناسایی شده در مسیر این راه، مربوط به این دوره‌هاست (تصویر ۱۴ و جدول ۱). در دوره حکومت آل حسنویه (۳۳۰-۴۰۶ ق/۹۴۱-۱۰۱۵ م) بر منطقه غرب ایران، این راه به دلیل حمایت امرای این سلسله محلی از تجارت و کاروان‌های زیارتی، بیش از پیش رونق گرفت. موقعیت استراتژیک قلمرو حسنویه بر سر راه شرق به غرب که در این دوره به «راه الحجاج» معروف بود (مجهول المؤلف، ۱۳۴۰: ۱۴۱)، زمینه ایجاد امکانات رفاهی برای زوار، مسافران و بازرگانان را فراهم می‌کرد. از میان حکام این سلسله محلی، ابونجم بدربن حسنویه در آبادانی و رونق راه‌ها و برقراری امنیت کاروانیان و مسافران بسیار کوشید. در منابع تاریخی اشاره‌های فراوانی به اقدامات وی در این زمینه شده است که شواهد باستان‌شناسی نیز آن را تأیید می‌کند. کتیبه‌های پل کلهر و پل کشکان در لرستان،^۱ بخشی از فعالیت‌های وی را نشان می‌دهد. او سالیانه سه‌هزار دینار برای ساخت و نگهداری راه‌ها اختصاص می‌داد و مالیات جدیدی به نام مالیات راهداری وضع کرده بود که ابن مسکویه از آن با عنوان مالیات نامشروع نام برده است (مسکویه رازی، ۱۳۷۶: ۳۲۸/۶). در کتاب *شذرات الذهب* به ساخت سه‌هزار مسجد و منزلگاه توسط بدر اشاره شده است (ابن عماد حنبلی، [بی‌تا]: ۱۷۴/۳). بدر به راه‌سازی توجه ویژه‌ای داشت و در کوهستان‌های بلند راه می‌ساخت و بدین طریق راه‌های دور را نزدیک می‌کرد (روذراوری، ۱۳۳۴: ۲۹۰). احتمال ساخت جاده‌های سنگ‌فرش میرو ره، گوربتی و سرآسن، یا دست‌کم تعمیر و بازسازی بخش‌هایی از آنها به دستور بدر دور از ذهن نیست. شواهد چندانی که براساس آن بتوان رونق این مسیر را در دوران میانه و متأخر اسلامی تأیید کرد، باقی نمانده است. البته این به معنای

۱. پل کلهر در یک کیلومتری شمال شهر معمولان بر روی رودخانه کشکان ساخته شده است. طبق کتیبه موجود این پل به سال ۳۷۴ ق به دستور ابونجم بدربن حسنویه ساخته شده است. این کتیبه را برای اولین بار ارنست هرتسفلد الگوبرداری و قرائت کرده است (پرویز، ۱۳۸۱: ۱۹۴-۱۹۷). پل کشکان در مسیر شاپورخاست به طرهان و بر روی رودخانه کشکان ساخته شده است. طبق کتیبه‌ای که در گذشته در کنار پل نصب بوده، پل به دستور بدربن حسنویه در فاصله سال‌های ۳۸۹ تا ۳۹۹ ق. ساخته شده است (پرویز، همان، ۲۳۶-۲۴۲). این کتیبه امروزه در موزه باستان‌شناسی خرم‌آباد نگهداری می‌شود.

این نیست که طی این دوره‌ها از این مسیر استفاده نشده است، بلکه منظور این است که طی این دوره‌ها ساخت راه‌ها و ابنیه مرتبط با آن به مانند گذشته نبوده و بیشتر از همان مسیرهای گذشته و بناهای باقیمانده استفاده می‌شده است؛ زیرا مسیر ارتباطی شمال به جنوب همین مسیر بوده است. کما اینکه امروزه نیز جاده ارتباطی کرمانشاه به خوزستان از این منطقه می‌گذرد.

نتیجه‌گیری

در مطالعه میدانی راه ارتباطی خوزستان به غرب ایران در حد فاصل شهر سیمه تا هلیلان، هفت قلعه، دو محوطه شهری، چهار پل، دو آب‌انبار، دو کاروان‌سرا، سازه‌هایی برای راه‌داری و نگهبانی پل‌ها، هفت سازه کوچک خدماتی، یک کتیبه و بخش قابل توجهی از جاده‌های سنگ‌فرش شناسایی شده است. قرارگیری این بناها در محیطی کوهستانی، امکان بهره‌گیری از مصالح بوم‌آورد منطقه را فراهم آورده است. در تمام بناها مصالح اصلی ساخت، سنگ (لاشه سنگ و قلوه‌سنگ) و ملات گچ است. در برخی موارد (همانند کاروان‌سرای زاغه در مرکز دشت رومشکان)، بخشی از سازه بنا را با آجر ساخته‌اند. بناهای شناسایی شده فاقد تزئینات معماری است. موقعیت این بناها در خارج از بافت‌های شهری و روستایی و ماهیت صرفاً کاربردی آنها در ارتباط با راه، عدم وجود تزئینات در آنها را توجیه می‌کند. در بین آثار شناسایی شده، تعداد قلعه‌ها و موقعیت آنها قابل توجه است. قرار داشتن این قلعه‌ها در حاشیه راه‌ها و مجاورت آنها با جاده‌های سنگ‌فرش، تردیدی باقی نمی‌گذارد که این قلعه‌ها به منظور محافظت از راه‌ها و کاروانیان ساخته شده‌اند. قلعه‌ها با توجه به عوارض طبیعی ساخته شده‌اند و بیشتر آنها شکل منظم هندسی ندارند و استفاده از موانع طبیعی در طراحی پلان‌ها، ویژگی بارز آنهاست. بررسی موقعیت این قلعه‌ها در ساختار خطی نشان می‌دهد که این قلعه‌ها در نقاط استراتژیک و حساس ساخته شده‌اند و امنیت راه و کاروانیان را فراهم می‌کرده‌اند. از این قلعه‌ها برای خبررسانی سریع نیز استفاده می‌شده است. بر همین اساس، این قلعه‌ها به صورت یک زنجیره مرتبط به هم عمل می‌کردند و به این ترتیب پشتیبانی آنها از همدیگر میسر می‌شده و امنیت بیشتر راه و منطقه را فراهم می‌آورده است. این راه علاوه بر برقراری ارتباطات فرامنطقه‌ای، در سطح منطقه‌ای و داخلی نیز ضمن برقراری ارتباط بین روستاها و شهرهای ایالت‌های ماسبدان و مهرجان‌قدق، نقش مهمی در سهولت تجارت و مبادله کالا داشته است.

جغرافیای محیطی و اقلیم آب‌وهوایی منطقه، باعث شده بود که این محور ارتباطی در دو مسیر پاییزه و بهاره مورد استفاده قرار گیرد. از مسیر بهاره در شش ماه نخست سال و از مسیر

پاییزه در شش ماه دوم سال استفاده می‌شد.^۱ مسیر بهاره از گردنه‌هایی با شیب تند و کوهستان‌ها عبور می‌کرد و به‌طور قابل توجهی باعث کوتاه‌تر شدن مسافت می‌شد؛ به همین دلیل از آنها به عنوان مسیرهای میان‌بُر و چاباری نیز استفاده می‌شده است. در مسیرهای بهاره که از کوه‌ها و گردنه‌ها و شیب‌های تند عبور می‌کرده‌اند، جاده‌های سنگ‌چین، قلعه‌ها، سازه‌ها و تأسیسات خدماتی - امنیتی بیشتری ساخته شده است. در مسیرهای پاییزه که از مناطق هموارتر می‌گذشته‌اند، محیط‌های استقرار شهری و روستایی بیشتری باقی مانده است. مسیرهای بهاره امروزه نیز مورد استفاده عشایر کوچ‌رو قرار می‌گیرد؛ زیرا علاوه بر کوتاه‌تر کردن زمان سفر، از کوهستان و مراتع می‌گذرد و از مناطق روستایی و شهر و زمین‌های کشاورزی دورتر است. برای اجتناب از گردنه‌های صعب‌العبور و برف‌گیر، مسیرهای پاییزه مناسب‌تر بوده‌اند. با توجه به اینکه این مسیرها کوه‌ها و گردنه‌ها را دور می‌زده‌اند، عبور از آنها باعث طولانی‌تر شدن مسافت می‌شد. در بیشتر موارد در طول مسیر پاییزه، به دلیل وجود روستاها و قصبه‌های نسبتاً بزرگ که می‌توانسته‌اند کاروانیان را پذیرایی کنند، کاروان‌سرا و یا سازه امنیتی ساخته نشده است. گفتنی است که سراسر این محور ارتباطی دارای مسیر پاییزه و بهاره به صورت مجزا نبوده، بلکه در برخی نقاط، راه در دو مسیر پاییزه و بهاره استفاده می‌شده است و هر یک از این مسیرها در مناطق هموار و منزلگاهی به هم می‌پیوسته‌اند. نکته دیگر اینکه در واقع هر دو مسیر یک محور اصلی را تشکیل می‌داده‌اند که به فراخور شرایط آب‌وهوایی و فصل سفر، از یکی از آنها استفاده می‌شده است.

شواهد به دست آمده نشان می‌دهد که جاده‌های امروزی منطقه منطبق با راه‌های باستانی است. عبور جاده‌های امروزی از کنار پل‌های قدیمی و قرار داشتن زیستگاه‌های گذشته به صورت تپه‌های بزرگ و کوچک در مجاورت جاده‌های شوسه و راه‌های ارتباطی کنونی، دلیلی بر این مدعاست.

۱. به دلیل طولانی شدن مطالب، در این مقاله فقط اشاره‌ای گذرا به مسیر پاییزه شده است و بحث تفصیلی در مورد آثار این محور مجال و پژوهش دیگری می‌طلبد.



تصویر ۱۳: گزیده‌ای از سفال‌های به دست آمده از سطح آثار شناسایی شده. مأخذ: نگارندگان

مشخصات فنی سفال‌های به دست آمده از بناهای مورد مطالعه. مأخذ: نگارندگان

شماره	نام محوطه	مشخصات: نوع قطعه، رنگ خمیره، ماده چسباننده، نوع ساخت، میزان پخت، ضخامت رنگ پوشش درون، رنگ پوشش بیرون، نوع تزیین	دوره پیشنهادی
۱	سازه شماره ۳ میرو ره	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقوش اسامی در بیرون	ساسانی
۲	سازه شماره ۳ میرو ره	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، ظریف، نارنجی، نارنجی، نقش فلس ماهی در بیرون	ساسانی- اوایل اسلام
۳	سازه شماره ۵ میرو ره	لبه، نخودی، شن‌ریز، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقش کنده در بیرون	ساسانی- اوایل اسلام
۴	سازه شماره ۵ میرو ره	لبه، گرم، شن‌ریز و آهک، چرخ‌ساز، کالی، ظریف، گرم، گرم	اواساسانی- اوایل اسلام
۵	دیارگه (سازه شرقی)	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقوش فلس ماهی در بیرون	اوایل اسلام- ساسانی
۶	دیارگه (سازه شرقی)	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نارنجی، نارنجی، نقش فلس ماهی در بیرون	ساسانی
۷	دیارگه (سازه شمالی)	لبه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقوش افزوده طمایی در بیرون	ساسانی
۸	دیارگه (سازه شمالی)	لبه، نخودی، ماسه بادی نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، قرمز نخودی	ساسانی
۹	دیارگه (سازه شمالی)	بدنه، نخودی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقش کنده در بیرون طرفه	اوایل اسلام
۱۰	کاروانسرای زاغه	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقش کنده زیر لعاب	سده سه و چهار هجری
۱۱	کاروانسرای زاغه	لبه، نارنجی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی ظریف، نارنجی، نارنجی، نقوش کنده زیر لعاب سفید (الگرافیاتو)	قرن چهار و پنج هجری
۱۲	کاروانسرای زاغه	لبه، نخودی، ذرات شن و ماسه، چرخ‌ساز، کالی، ظریف، نخودی، نخودی، لعاب سبز در درون و بیرون	سده دو و سه هجری
۱۳	کاروانسرای زاغه	لبه، نخودی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، شیارهای افقی بر روی لبه و زیر لبه	ساسانی
۱۴	کاروانسرای زاغه	لبه، نخودی، شن و ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، بدون تزیین	ساسانی
۱۵	قلعه نیزه	بدنه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، لعاب سبز گرم رنگ در درون	ساسانی
۱۶	قلعه نیزه	بدنه، نخودی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، نقش افزوده طمایی زیر لعاب سبز تیره در بیرون	اوایل اسلام
۱۷	قلعه شاداب	لبه، نخودی، ماسه، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، نخودی، نخودی، بقایای لعاب در درون	ساسانی
۱۸	محوطه کلاجه مجاور دیوار روئن	لبه، قرمز نارنجی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، قرمز نارنجی، قرمز نارنجی	ساسانی
۱۹	محوطه کلاجه مجاور دیوار روئن	لبه، قرمز نارنجی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، متوسط، قرمز نارنجی، قرمز نارنجی	ساسانی
۲۰	محوطه کلاجه مجاور دیوار روئن	لبه، قرمز نارنجی، شن نرم، چرخ‌ساز، کالی، ظریف، قرمز نارنجی، قرمز نارنجی	ساسانی

منابع و مأخذ

- ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله (۱۳۷۰)، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: چاپخانه مهارت.
- ابن عماد حنبلی، ابی الفلاح عبدالحی [بی‌تا]، *شذرات الذهب*، ج ۳، بیروت، دار التراث العربی.
- ایزدیناه، حمید (۱۳۶۳)، *آثار باستانی و تاریخی لرستان*، تهران: انتشارات آگاه.
- احتشامی، منوچهر (۱۳۸۶)، *پل های ایران*، تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی،
- پرویز، احمد (۱۳۸۰)، «پل و تحول آن در قلمرو بدرین حسنویه»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- پرونده ثبتی قلعه سیدن، (۱۳۸۲)، تهران: مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری کشور.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر (۱۳۷۰)، *راه و ریاض*، تهران: انتشارات میراث فرهنگی و انتشارات آمین، چ ۲.
- *جغرافیای ناشناس (جغرافیای لرستان پیشکوه و پشتکوه)*، (۱۳۹۶)، به کوشش سکندر امان‌الهی بهاروند، خرم‌آباد: انتشارات شاپورخواست.
- چریکوف، نیل (۱۳۵۸) *سیاحتنامه چریکف*، ترجمه آبکار مسیحی، به کوشش علی‌اصغر عمران، تهران: چاپ سپهر.
- مجهول المؤلف (۱۳۴۰)، *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: دانشگاه تهران.
- خزرچی، ابودلف مسعودبن مهلهل (۱۳۵۴)، *سفرنامه ابودلف در ایران*، ترجمه سید ابوالفضل طباطبائی، تعلیقات و تحقیقات ولادیمیر مینورسکی، تهران: انتشارات زوار، چ ۲.
- دمرگان، ژاک (۱۳۳۹)، *مطالعات جغرافیای غرب ایران*، ترجمه کاظم ودیعی، تبریز: انتشارات چهر.
- دوراند، هنری مورتیمور (۱۳۴۶)، *سفرنامه دوراند*، ترجمه علی‌محمد ساکی، خرم‌آباد: انتشارات کتابفروشی محمدی.
- راولینسون، سرهنری (۱۳۶۲)، *سفرنامه راولینسون (گذر از ذهاب به خوزستان)*، ترجمه سکندر امان‌الهی بهاروند، تهران: انتشارات آگاه.
- رضائی بفسه، مجید و کاکاوند یوسف (زمستان ۱۳۹۳)، «ناحیه‌بندی استان لرستان با استفاده از تحلیل خوشه‌ای»، *فصلنامه جغرافیای طبیعی*، سال هفتم، شماره ۲۶، صص ۴۱-۵۱.
- رودراوری، ظهیرالدین ابوالشجاع محمدبن حسین (۱۳۳۴ق)، *ذیل کتاب تجارب الامم*، تصحیح هـ ف. آمدروز، بغداد: مطبعة بشركة تمدن الصناعیه بمصر المحمیه.
- سجادی، علی (۱۳۸۲)، «پل کشکان در مسیر راه‌های تاریخی لرستان»، *مجله اثر*، شماره ۳۵، صص ۲۴۶-۲۷۰.

۱۹۰ / راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و ... / یونس یوسف وند و ...

- شیشه‌گر، آرمان (۱۳۸۴)، گزارش کاوش محوطه سرخ‌دم لکی، کوه‌دشت لرستان، (فصل دوم- ششم)، تهران: پژوهشکده باستان‌شناسی پژوهشگاه میراث فرهنگی.
- کریمی، بهمن‌میرزا (۱۳۲۹)، راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران، تهران: چاپخانه بانک ملی ایران.
- لسترنج، گای (۱۳۷۳)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی وابسته به وزارت فرهنگ و آموزش عالی، ج ۴.
- مارکوارت، یوزف (۱۳۷۳)، ایرانشهر بر مبنای جغرافیای موسی خورنی، ترجمه مریم احمدی، تهران: انتشارات اطلاعات.
- محمودمیرزا [بی‌تا]، مقصود جهان (سفرنامه محمودمیرزا قاجار)، بخش نسخ خطی کتابخانه مجلس شورای اسلامی.
- محمودیان، حبیب‌الله (۱۳۹۳)، جاده‌ها و ایل‌راه‌های باستانی استان ایلام در دوران تاریخی و قرون نخستین اسلامی، ایلام: زاگرو.
- مخلصی، محمدعلی (۱۳۷۹)، پل‌های قدیمی ایران، ج ۱، تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- مستوفی قزوینی، حمدالله (۱۳۸۸)، نزهة القلوب، تصحیح محمد دبیر سیاقی، قزوین: حدیث امروز.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین (۱۳۴۹)، التنبیه و الاشراف، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- مسکویه رازی، ابوعلی (۱۳۷۶)، تجارب الامم، ترجمه علینقی منزوی، ج ۶، تهران: انتشارات توس.
- یاری، حسین‌علی، سید مهرعلی موسوی و احمد کوشکی (۱۳۸۸)، جغرافیای استان لرستان، تهران: شرکت چاپ و نشر کتاب‌های درسی ایران.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۶۲)، برگزیده مشترک یاقوت حموی، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران: امیرکبیر.
- یوسف‌وند، یونس و علی سجادی (بهار و تابستان ۱۳۹۴)، «گزارشی کوتاه از عمارت موسوم به تپه‌زاغه شهرستان رومشکان»، مجله پژوهش‌های باستان‌شناسی مدرس، سال ششم و هفتم، شماره ۱۲ و ۱۳، صص ۲۴۱-۲۴۵.

List of sources with English handwriting

- Čerikof (Cherikov), Neil (1358 Š.), *Sīyāhatnāmeḥ-ye Cherikof*, Translated by Ābkār Masṭhī, Edited by 'Alī Ašgar 'omrān, Tehran: Sepehr. [In Persian]
- Eḥtešāmī, Manūčehr (1386 Š.), *Polhā-ye Irān*, Tehran: Daftar-e Pejūhešhā-ye Farhangī. [In Persian]
- Dorānd, Henrī Morṭūmor (1346 Š.), *Safarnāmeḥ-ye Dorānd*, Translated by Ā'Ālī Moḥammad Sākī, Korramābād, Moḥammadī. [In Persian]
- Ḥemavī Baḡdādī, Yāqūt (1362 Š.), *Bargozteh Moštarak-e Yāgūt-e Ḥemavī*, Translated by Moḥammad Parvīn Gonābādī, Tehran: Amīr Kabīr. [In Persian]
- Ḥodūd al-Ālam mn Mašreq el al-Maḡreb (1340 Š.), ed. Manūčehr Sotūda, Tehran: Dānešgāh-e Tehrān. [In Persian]
- Ibn 'Emād, Abī al-Fallaḥ 'Abd al-Ḥāī b. 'Emād al-Ḥanbalī, *Šazarāt al-Zahab*, Vol. 3, Beirut: Dar al-Torāt.
- Ibn Kordādbeh (1370 Š.), *Al-Masālek va al-Mamālek*, Translated by Hossein Qaračānlū, Tehran: Mahārat. [In Persian]
- Īzadpanāh, Ḥamid (1363 Š.) *Āīār-e Bāstānī va Tārīkī-ye Lorestān*, Tehran: Āgāh. [In Persian]
- Joḡrāfeyā-ye Našenās (Joḡrāfeyā-ye Lorestān-e Pīškūh va Poštūkūh) (1396 Š.), ed. Sekandar Amānelāhī Bahārvand, Korramābād, Šāpūrkāst. [In Persian]
- Karīmī, Bahman Mīrzā (1329 Š.), *Rāhhā-ye Bāstānī va Paitakthā-ye Qadīmī-ye Ġarb-e Irān*, Tehran: Bānk-e Mellī-ye Irān. [In Persian]
- Kaḡzrajī, Abu Dolaf Mas'ūd b. Mohalhal (1354 Š.), *Safarnāme-ye Abu Dolaf dar Irān*, Translated by Sayyid Abu 'Iḡāzī Tabātabāee, ed. Vladimir Minorsky, Tehran: Zavār. [In Persian]
- Maḥmūd Mīrzā, Maḡsūd-e Jahān (Safarnāme-ye Maḥmūd Mīrzā Qājār), *Baḡš-e Nosak-e kaḡī-e Ketābkāneye Majles-e Šorā-ye Eslāmī*. [In Persian]
- Parvīz, aḡmad (1380 Š.), *Pol va Taḡavvol-e an dar Qalamro-e Bard b, Hassanoyeh*, MA. Thesis, Archeology Department, Faculty of Letters and Humanities, University of Tehran. [In Persian]
- Maḥmūdīyān, Ḥabīb allāh (1393 Š.), *Jādehhā va Īlrāhhā-ye Bāstānī-e Ostān-e Īlām dar Dorān-e Tārīkī va Qorūn-e Naḡostīn-e Eslāmī, Īlām: Zagro*. [In Persian]
- Mas'ūdī, Abu'l Hasan 'alī b. Hosein (1349 Š.), *Al-Tanbīh va al-Ešrāf*, Translated by Abu 'Iḡasīm Pāyandeh, Tehran: Bongāh-e Tajomeh va Našr-e Ketāb. [In Persian]
- Moḡlesī, Mohammad 'Alī (1379 Š.), *Polhā-ye Qadīmī-e Irān*, Vol. 1, Tehran: Sāzmān-e Mīrāt-e Farhangī. [In Persian]
- Moskūyeh Rāzī, Abu 'Alī (1376 Š.), *Tajāreb al-Omam*, Translated by 'Alīnaqī Monzavī, Vol. 6, Tehran: Tūs. [In Persian]
- Mostofī Qazvīnī, Ḥamd allāh (1388 Š.), *Nozhat al-Qolūb*, ed. Moḥammad Dabīrsīāqī, Qazvin: Ḥadīṭ-e Emrūz. [In Persian]
- Parvāndeh Tabṭī-e Qla'eh Seden (1382 Š.), Tehran: Markazeh Asnād-e Sāzmān-e Mīrāt-e Farhangī, Šanāy'e Dastī va Gardešgarī-e Kešvar. [In Persian]
- Pīrnīā, Mohammad Karīm, *Afsar Kerāmat allāh (1370 Š.), Rāh va Rabāt*, Tehran: Mīrāt-e Farhangī va Entesārāt-e Amīn. [In Persian]
- Rawlinson, Sir Henri (1362), *Safarnāmeḥ-ye Rawllinson (Gozar az Zahāb be Kūzestān)*, Translated by Sekandar Amānelāhī Bahārvand, Tehran: Āgāh. [In Persian]
- Rezāee Banafseh, Majīd; Kākolvand, Yousef (1393 Š.), "Zoning Lorestan Province by Using of Cluster Analysis," *Journal of Natural Geography*, 7, 26, 2015, pp. 41-50. [In Persian]

- Rūzarāvarī, Abu'lšojā' (1334 Š.), *Zeyl-e Ketāb-e Tajreb al-Omam*, ed. H. F. Amed Roz, *Tammadon al-Šanā'īya*. [In Persian]
- Sajādī, 'Alī (1382 Š.), *Pol-e Kaškān*, *Aṭar Journal*, No. 35, p. 251. [In Persian]
- Šīšegar, Ārmān (1384 Š.), *Gozāreš-e Kāvoš-e Moḥavate-ye Sorḳe Dom Lakī, Kūhdašt-e Lorestān*, (*Fasl-e 2-6*), *Tehran: Pejūheškadeh Bastānšenāsī-e Pejūhešgāh-e Mīrāt-e Farhangī*. [In Persian]
- Yārī, Hosein 'alī; Mūsavī, Sayyid Mehr'alī; Kūškī, Aḥmad (1388 Š.), *Joḡrāfiyā-e Ostān-e Lorestān*, *Tehran: Šerkat-e Čāp va Našr-e Ketābhā-ye Darsī-e Irān*. [In Persian]
- Yūsefvand, Yūnes, Sajjādī, 'Alī (1394 Š.), "Short Report of 'Tappeh Zagheh' Mansion, Romishkan," *Modares Archeological Research*, Vol. 6 & 7, No. 12&13, Spring & Summer 2015, pp. 241-245. [In Persian]

References in English and German

- De Morgan, J. (1896), *Mission Scientifique en Perse (Recherches Archeologiques)*, Paris.
- Goff, C., 1971. "Lorestan in the first half of the first millennium B.C.", *Iran, Journal of the British Institute of Persian Studies*, vol.6, pp. 126-32.
- Le Strange, Guy (1905), *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia, and Central Asia from the Moslem Conquest to the Time of Timur*, Cambridge Schmidt, Erich (1986), *Paleolithic Archaeology in Iran*, The American Institute of Iranian Studies, Monograph 1. Philadelphia, PA: The University Museum, University of Pennsylvania.
- Markwart, Josef (1901), *Ērānšahr nach der Geographie des Ps. Moses Xorenac'i. Mit historisch-kritischem Kommentar und historischen und topographischen Excursen*, Abh. Gessellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, N.F. 3/2, Berlin.
- Schmidt, Erich (1938), *The second Holmes Expedition to Luristan*, *Bulletin of the American- Institute for Iranian Art Archaeology*, Vol. V(1938), pp.205-216.
- Stein, Sir Aurel, K.C.I.L (1940), *Old Routes of western Iran*, NewYork.

The Communication Roads of the Western Part of Lorestan (Tarhān) in the Sassanid Era and the Early Islamic Centuries (With an Emphasis on Spring-Routes)¹

Younos yousofvand²
Javad Neistani³

Receive: 9/7/2019
Accept: 21/12/2019

Abstract

The historical roads of Tārḥān district in the southwest of Lorestan province are the important and high-traffic inter-regional roads. One of its most important roads is the road between Susiana and Kermanshah that has been very significant in the Sassanid era and early Islamic centuries. Many architectural works such as bridges, caravansary, and castell and cobblestone roads have been remains in this district from Sassanid and early Islamic centuries which have not been studied carefully yet. The goal of this research is the study of the communication capabilities of Tārḥān district through the identification of the archaeological evidence of this road and buildings alongside it. The research approach is Historical-analytical, and data are collected by field and library method. To achieve these goals, this road was surveyed from Saimare city to Holeilan valley. This survey was identified a large part of the paved roads in mountainous areas, bridges, caravansary, some castles to protect roads and caravans, buildings with service-welfare functions, reservoir, two urban settlements, and an inscription from the Islamic era. The research results show that geography and climate of the region have caused to establish two paths in this region; spring route and autumn route. Each of them was used in one part of the year. In addition to connecting Khuzestan to the north and northwest of Iran, this road has caused the safety and flourishing of its settlements.

Keywords: Tarhān, Communication routes, Archaeological evidence, spring-route.

1. DOI: 10.22051/hii.2019.27054.2051

2. PhD Candidate in Archeology of the Islamic era, Tarbiat Modares University; Yyvand@gmail.com

3. Associate Professor, Department of Archeology, Tarbiat Modares University, (Corresponding Auothor); Jneyestani@modares.ac.ir