



بررسی راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد در دوران اسلامی



احمد صالحی کاخکی

استادیار باستان‌شناسی دانشگاه هنر اصفهان

حسین سپیدنامه

کارشناس ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه هنر اصفهان

احمد آزادی

کارشناس ارشد پژوهشکده باستان‌شناسی

بررسی راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد در دوران اسلامی

احمد صالحی کاخکی

استادیار باستان‌شناسی دانشگاه هنر اصفهان
ahmadsalehikakhki@yahoo.com

حسین سپیدنامه

کارشناس ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه هنر اصفهان
h_sapid@yahoo.com

احمد آزادی

کارشناس ارشد پژوهشکده باستان‌شناسی
Aliazadi52@yahoo.com

قاجاریه)، پیدایش و رونق شهرها (زیز، جومه، دهدشت و گنبد ملغان) و وضعیت زمین‌شناسی و حوادث طبیعی (زلزله‌های قرن پنجم ه. ق، وجود تنگه‌ها و دره‌های ارتباطی) بر مسیر راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد در دوران اسلامی تأثیر گذاشته است. از بناهای مرتبط با راه‌های این منطقه، کاروانسراها هستند که علیرغم دارا بودن وجوه اشتراکی، چون استفاده از مصالح بوم آورد، از ساختار فضایی متفاوتی برخوردار هستند. دسته دیگر بناهای مرتبط با راه‌های منطقه، پل‌های برجای مانده هستند که با توجه به عدم وجود اسناد کافی برای تاریخگذاری آنها، تنها با مطالعه تطبیقی، می‌توان به شباهت‌های نسبی میان آنها دست یافت. قرارگیری این پل‌ها بر مسیر راه‌ها و امتداد کاروانسراهای منطقه حاکی از آن است که همزمان با رونق راه‌های منطقه، برخی از پل‌ها ساخته و برخی دیگر نیز بازسازی شده‌اند.

واژه‌های کلیدی :

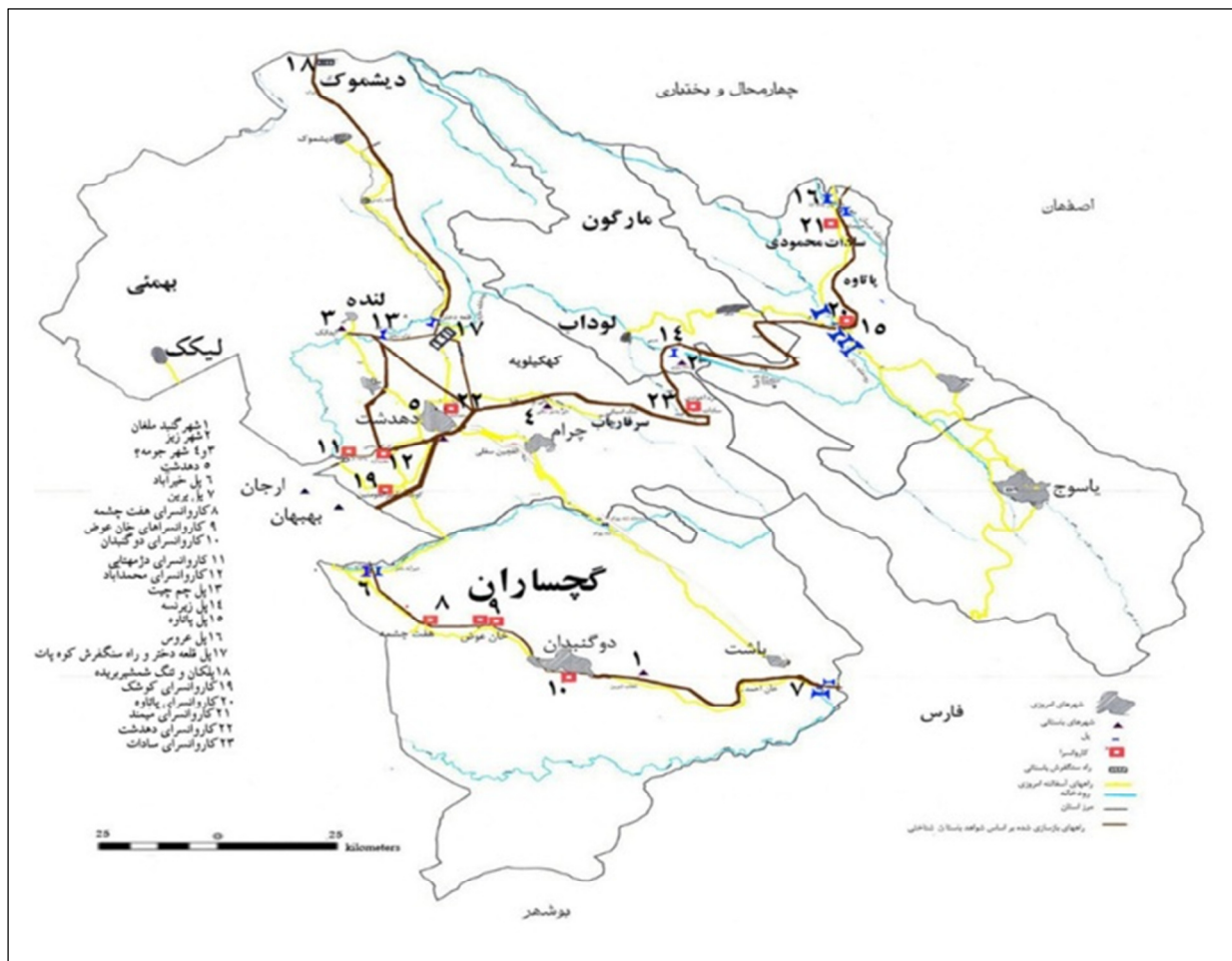
راه، برون منطقه‌ای، کهگیلویه و بویراحمد، شهر، پل، کاروانسرا، آل بویه، اتابکان، صفویه

مقدمه

راه‌های ارتباطی از جمله مسائلی است که همیشه با توجه به ضرورتی که در امر ارتباطات، تجارت و حتی در زمینه نظامی داشته‌اند، مورد توجه حکومت‌های مرکزی و محلی بوده و هستند. توجه به امر ارتباطات که در دوران تاریخی و اسلامی، از اهمیت زیادی برخوردار بوده است، جز با ساخت تاسیسات گوناگون همچون پل و کاروانسرا و دیگر تاسیسات مرتبط مقدر نبوده است. از جمله مناطقی که نقش مهمی را در ارتباطات بین مناطق مهم فرهنگی و تاثیرگذار ایفا نموده است، می‌توان به کهگیلویه و بویراحمد اشاره کرد که از شمال به چهارمحال و بختیاری، از غرب به خوزستان، از جنوب به فارس و بوشهر و از شرق به فارس و اصفهان محدود می‌شود. (نقشه ۱)

چکیده:

محور بنیادین این پژوهش برپایه‌ی شواهد باستان‌شناختی (شهر، پل، کاروانسرا و راه سنگفرش) استوار است. مشخص کردن راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد و تغییرات احتمالی آنها در دوره اسلامی، و تعیین و مشخص کردن نقش ارتباطی - اقتصادی منطقه از اهداف این پژوهش است. وجود تعداد ۱۵ پل تاریخی و ۱۳ کاروانسرا و همچنین چهار محوطه شهری مهم در این استان، نشان از اهمیت ارتباطی - اقتصادی منطقه طی دوران اسلامی دارد. البته این مهم در طول دوره فوق یکسان نبوده است. اوضاع سیاسی و اجتماعی حاکم بر منطقه (حملات اسماعیلیان در دوره سلجوقیان، حملات افغان‌ها و لرهای چهاربنیچه در پایان حکومت صفویه و ناامنی‌های دوره



نقشه ۱- بازسازی راههای برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد (مأخذ: نگارنده)

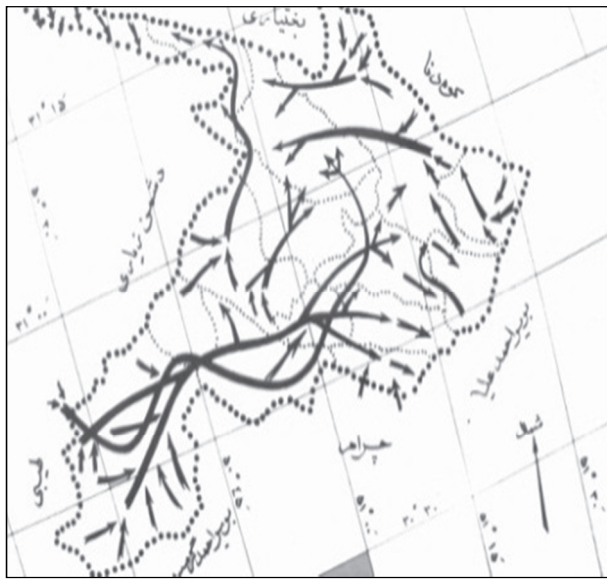
مختلف تاثیر گذاشته باشد. بر این اساس، در این پژوهش بر آن شدیم تا راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد از صدر اسلام تا پایان دوره قاجار را شناسایی و بازسازی نموده و به اهمیت ارتباطی و تجاری این منطقه را در طی سده‌های مورد بحث پردازیم.

پیشینه پژوهش

ماکسیم سیرو از اولین کسانی است که پژوهش‌های بسیاری در خصوص کاروانسراهای ایران انجام داده است. سیرو تنها اشاره‌ای گذرا به فهرست ایستگاه‌ها و کاروانسراهایی که در میان راه ارجان - شیراز، و ارجان - اصفهان قرار داشته، نموده است (سیرو، ۱۹۴۹: ۳۱). از جمله پژوهشگران دیگر می‌توان

در خصوص راه‌های ارتباطی برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد اطلاعات زیادی در متون تاریخی از دوران اسلامی، بخصوص از سده‌های نخستین اسلامی دیده می‌شود. وجود شهر ارجان و بهبهان در ۵۵ کیلومتری غرب دهدشت، و جایگاه آن به لحاظ سیاسی و اقتصادی، و ارتباطات آن با شیراز و اصفهان در دوره‌های مختلف باعث گردیده تا مورخان، جغرافی‌نویسان، و سیاحانی که از این منطقه گذر کرده‌اند اطلاعاتی را درباره منطقه‌ی کهگیلویه نیز به نگارش درآورند. در میان این نوشته‌ها می‌توان مطالبی راجع به شهرهای بین راهی همچون جومه، زیز، گنبد ملغان و در دوره‌های متأخرتر دهدشت بدست آورد. این طور به نظر می‌رسد که پیدایش این شهرها بایستی بر مسیر راه‌ها و اهمیت آنها در دوره‌های

نیز احتمالاً منجر به خرابی برخی از سازه‌های معماری مرتبط با راه‌ها (پل‌ها و کاروانسراها) و ویرانی برخی از شهرهای میان راهی شده است. در سالهای ۴۴۸ و ۴۷۸ هـ. ق خوزستان و فارس دستخوش زمین لرزه‌های شدیدی گردید که مرکز آنها ارجان ذکر شده است. این زلزله خرابی‌های زیادی به بار آورد و حتی افراد زیادی کشته شدند (گاوبه، ۱۳۵۹: ۱۰۲) این زمین لرزه‌ها احتمالاً تأسیسات میان راهی را نیز دستخوش آسیب و صدمه نموده است.



نقشه ۲- راه‌های ایل‌روی استان کهگیلویه و بویراحمد (صفی نژاد ۱۳۶۸) (مأخذ: نگارنده)

یکی از عوامل تأثیرگذار بر مسیر راه‌های باستانی و اهمیت آنها در طی دوران‌های مختلف، شهرها و استقرارهای بین‌راهی هستند. از شهرهای کهگیلویه و بویراحمد که در متون تاریخی به آنها اشاره شده و پژوهش‌های باستان‌شناختی نیز بر آنها صحت گذاشته است (علمداری، ۱۳۷۹: ۱۹۲؛ گاوبه، ۱۳۵۹: ۶۵؛ یغمایی، ۱۳۸۶: ۵۹۹؛ سپیدنامه ۳۴: ۱۳۹۰) می‌توان به شهر زیز (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۸۱؛ ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۷)، جومه (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۳۵؛ یاقوت حموی، ۱۳۸۳: ۱۰۸) و دهدشت (حسینی

به گاوبه اشاره کرد که در پژوهش خود در خصوص آثار باستانی ارجان و کهگیلویه چندین پل و کاروانسرا را در کهگیلویه و بویراحمد بررسی نموده، و بر اساس مطالعات باستان‌شناختی و متون تاریخی راه‌های باستانی منطقه را مورد بررسی قرار داده و تنها دو راه درون منطقه‌ای را قابل بازسازی دانسته است (گاوبه، ۱۳۵۹: ۲۳۰). استین نیز برخی از آثار مسیر ارتباطی شیراز و ارجان را مورد بررسی قرار داده است (Stein, 1940: 48 -75). همچنین پژوهشگران دیگری (نظیر شوارتس ۱۳۷۲، ۲۵۴) بر اساس متون تاریخی به بررسی راه‌های این منطقه در دوره اسلامی پرداخته‌اند. بررسی‌های جامع باستان‌شناختی اخیر (آزادی ۱۳۸۷؛ یغمایی ۱۳۸۷، علمداری ۱۳۸۸) نیز منجر به شناسایی برخی از بناهای مرتبط با راه‌های منطقه شده است.

عوامل تأثیرگذار بر مسیر راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد

بدون شک وضعیت زمین‌شناسی یکی از مهمترین عوامل تأثیرگذار بر مسیر راه‌های باستانی کهگیلویه و بویراحمد بوده است. خیزش ارتفاعات منطقه از بلندیهایی کمتر از ۱۰۰۰ متری شروع می‌شود و به تدریج به ارتفاعات بیش از ۴۰۰۰ متر می‌رسد. چندین رشته کوه بخش‌های غربی، مرکزی و شرقی این استان را در بر می‌گیرد. از این رشته کوه‌ها می‌توان به خائیز، بالنگستون، سیاه در کهگیلویه، دمه و دنا در بویراحمد اشاره کرد. تنگه‌ها و دره‌های ارتباطی جداکننده این کوه‌ها از یکدیگر، عامل مهمی در شناخت مسیرهای ارتباطی این منطقه در دوران گذشته هستند. از این تنگه‌ها می‌توان به تنگ پیرزال، تنگ نالی، تنگ اسبکی، تنگ سپو (کهگیلویه)، میان تنگان و تنگ زیزی (بویراحمد)، تنگ شمشیربریده در شمال دیشموک و تنگ تکاب اشاره کرد. وجود تنگه‌ها و دره‌های ارتباطی ارتباطات درون منطقه‌ای برای کوچ‌نشینان را نیز به راحتی مقدور ساخته است (نقشه ۱ و ۲). وقوع زمین لرزه‌های شدید

فسائی ۱۳۸۲، ۱۴۸۸؛ دومورینی ۱۳۷۵، ۴۹؛ Harrison, 1936 : 28 ؛ Stein, 1938 : 322) اشاره کرد که سه شهر زیز، جومه و دهدشت بر مسیر ارجان به اصفهان، و گنبد ملغان بر مسیر شیراز به ارجان واقع شده بود.

یکی از مسائلی که در اواسط قرن پنجم هـ. ق موجبات ناامنی بر مسیر راه‌های منطقه را موجب گردید، حضور فرقه اسماعیلی و ساخت پایگاههایی در این منطقه بوده است. در منابع تاریخی اشاره به ویرانی شهرهای مختلف کهگیلویه توسط فرقه اسماعیلیه شده است. از این شهرها می‌توان به زیز اشاره کرد که براساس متون تاریخی در پی حملات این فرقه، از آبادانی و رونق افتاده و به ویرانی کشانده شد (ابن‌بلخی ۱۳۶۳: ۱۴۷).

شهر جومه نیز از جمله شهرهایی است که احتمالاً در پی حملات اسماعیلیان از اعتبار و آبادی افتاد زیرا تنها توصیف برجای مانده از شهر متعلق به قرن چهارم هـ. ق است (مقدسی، ۱۳۶۱ : ۶۳۵) و در متون متأخرتر، از حیات شهر اطلاعی در دست نیست. احتمالاً اسماعیلیان علاوه بر ویرانی شهرها، به ویرانی پل‌های ارتباطی برای عدم دسترسی نیروهای سلجوقی به پایگاههای خود بی رغبت نبودند. حملات نظامی به قصد تصرف این مناطق، دلیلی دیگر بر تغییرات احتمالی بر مسیر راه‌های منطقه و یا ناامنی و خرابی پل‌های منطقه بوده است. آن‌گونه که در پی حمله محمود افغان به منطقه کهگیلویه یکی از ترفندهای مقابله با پیشروی سپاهیان وی، تخریب پل‌های این منطقه بوده، که توسط قزلباشان انجام شده است (کروسینسکی، ۱۳۶۳ : ۷۶) این عوامل بر مسیر راه‌های تاریخی منطقه تأثیر گذاشته است که در ادامه بدان پرداخته خواهد شد.

راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد

راه شیراز - ارجان

در خصوص راه ارتباطی شیراز - ارجان بیشترین اطلاعات از متون تاریخی سده‌های اولیه اسلامی به دست رسیده است. آنچه از این راه گزارش شده ذکر منزلگاههایی مانند فرزک

(ابن‌بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۴) بندک (ابن‌رسته، ۱۳۷۵: ۲۲۲؛ اصطخری ، ۱۳۴۸: ۱۱۷؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳) حبس (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۴) هیر (ابن رسته، ۱۳۷۵: ۲۲۲؛ اصطخری ۱۳۴۸: ۱۱۷) خان‌حماد (ابن‌رسته، ۱۳۷۵: ۲۲۲؛ ابن‌بلخی ۱۳۷۴: ۳۸۴) جنبد یا گنبد ملغان (ابن‌حوقل ۱۳۴۵: ۵۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳؛ ابن‌بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۴) است که امروزه آثار برخی از آنها برجای نمانده، و تعیین موقعیت برخی از آنها بعضاً غیر قابل تشخیص است. از دوره ابن بلخی (قرن پنجم هـ. ق) تا دوره تیموریان هیچ‌گونه اطلاعی از این راه و منزلگاه‌های آن در دست نیست. هنگام عبور تیمور از رامهرمز، ملک پیراحمد حاکم لر بزرگ به دیدار او شتافت و هدایا و پیشکش‌هایی تقدیم امیر تیمور نمود و بعد از رامهرمز به منطقه کردستان (نام روستایی در بهبهان) فرود آمد و در بهبهان به استراحت پرداخت از صحرای لیشر(دهستانی در گچساران)، خان حماد (روستایی در حوالی باشت) و باشت عبور کرد (زکی‌پور، ۱۳۸۹: ۱۷).

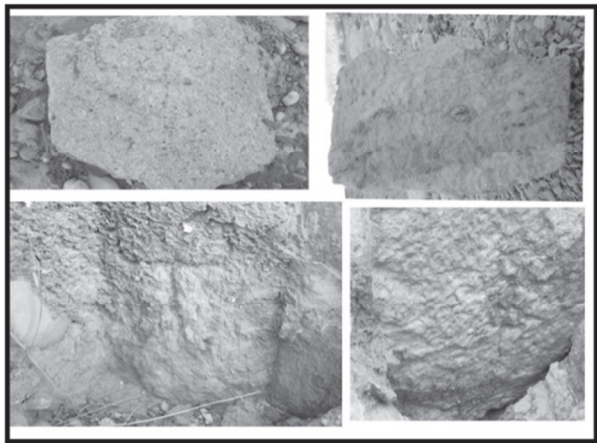
در دوره صفویه و زندیه نیز هیچ گونه اطلاعی از راه‌های این منطقه در کتب تاریخی ذکر نشده است. دوبد نیز که در دوره قاجار مسافرتی از شیراز به اصفهان نموده، در بررسی‌های خود متوجه گردید که برای سفر به بهبهان سه راه وجود دارد که هر سه مسیر در ممسنی به هم می‌پیوندند و منزلگاههای پایانی آن در باشت، دوگمبذان و خیرآباد بوده است (دوبد، ۱۳۷۱: ۵-۱۲۴) آن‌طور که از متون تاریخی برمی‌آید راه‌های منطقه کهگیلویه و بویراحمد در دوره قاجاریه از وضعیت مناسبی برخوردار نبوده است زیرا دوبد از ویرانی کاروانسراها و ناامنی در این منطقه صحبت به میان آورده است. گذر وی هنگام عبور از باشت به سمت دوگمبذان و سپس حرکت به سمت بهمئی جز با حمایت نیروی تأمین امنیت خوانین منطقه میسر نبوده است. وی در راه با چند کاروانسرای مخروبه برخورد نموده‌است که قابل اسکان نبوده‌اند از جمله کاروانسرای دوگمبذان (De Bode, 1843 : 83-85).

استین و کریمی نیز چنین مسیری را پیموده‌اند و به

است، هرچند که نقش سیلاب‌های زمستانی منطقه را نیز نباید نادیده انگاشت. از ویژگی‌های جدیدترین پل (تصویر ۱) که امروزه مرمت‌های بسیاری بر روی آن صورت گرفته می‌توان به تاق‌های جناغی، مصالح متفاوت در چشمه تاق اصلی و دیگر قسمتهای پل و قرارگیری دو موج شکن با اندک فاصله‌ای در کنار هم در پایه شرقی چشمه تاق اصلی اشاره کرد که شاهی بر استفاده پل در دوره‌های صفویه و قبل از آن (احتمالاً اتابکان لر) بوده است. جالب است بدانیم حسینی منشی در دوره صفویه از ساخت پلی بر روی رودخانه شیرین بهبهان صحبت به میان آورده و می‌نویسد:



تصویر ۱- پل ساسانی خیرآباد؛ دید از غرب

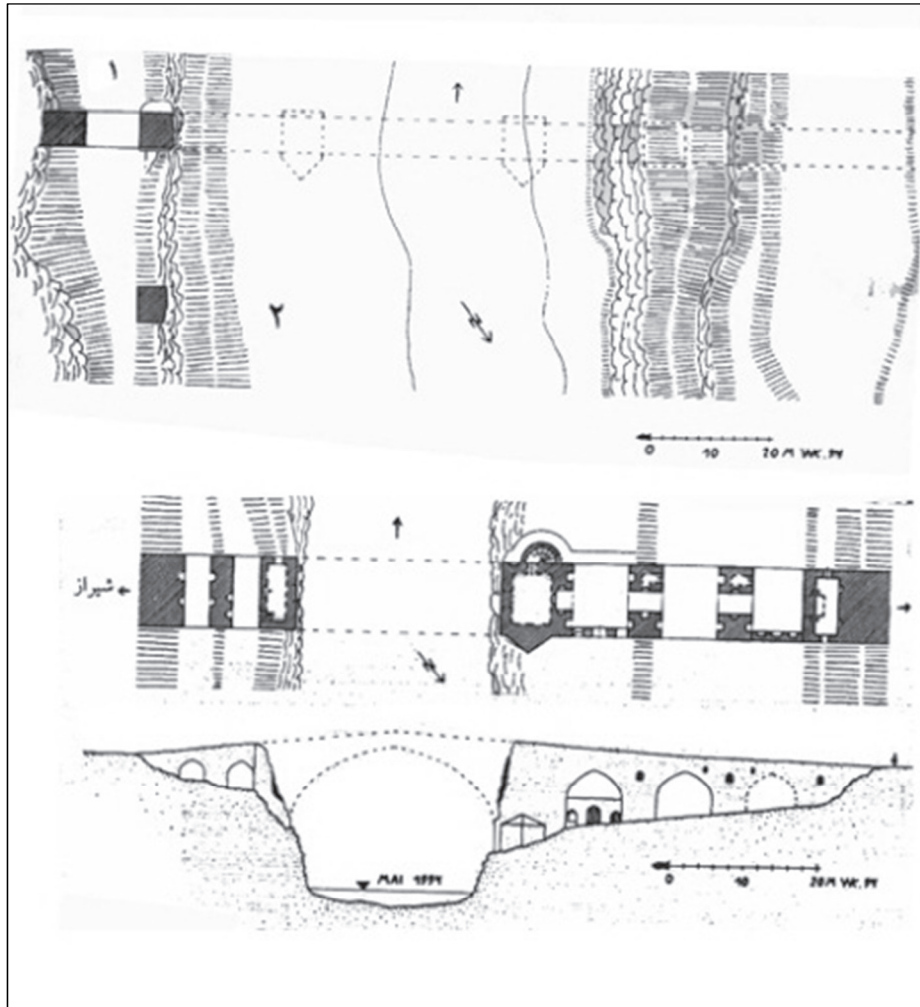


تصویر ۲- علائم حجار بر سنگهای پل شماره ۱ خیرآباد (مأخذ: نگارنده)

مکانهایی چون: باشت، خان حماد، امامزاده جعفر، دوگنبدان، لیستر، و خیرآباد اشاره می‌نمایند و بقایای پلهای پرین یا کرسیاه و کاروانسرای دوگنبدان را نیز مورد بررسی قرار داده‌اند (کریمی، ۱۳۲۹: ۵-۳۰؛ Stein, 1940: 48-75)

ماکسیم سیرو که تحقیقات وسیعی را در خصوص راه‌ها و کاروانسراهای ایرانی انجام داده، با اشاره مختصری به این راه تاریخی، تنها به ذکر نام دو کاروانسرای خان احمد و دوگنبدان اکتفا نموده است (سیرو، ۱۹۴۹: ۳۱) استوکلر نیز قصد داشت مسیر بهبهان - شیراز را بپیماید، لیکن این راه از طرف کمین نشینان (دزدان) مسدود شده بود (گابریل، ۱۳۴۸: ۲۱۰) آنچه مسلم می‌نماید این است که راه ارتباطی شیراز به ارجان و بهبهان در تمامی دوره‌ها و حتی امروزه از منطقه کهگیلویه و بویراحمد (دوگنبدان) می‌گذشته است بنابراین منزلگاه‌های پایانی راه شیراز - ارجان را باید در این منطقه جستجو نمود.

بقایای برجای مانده پل‌ها و کاروانسراهای متعدد شاهی بر رونق این راه ارتباطی طی دوران اسلامی است. پل‌های خیرآباد و پرین ابتدا و انتهای این راه را بر ما روشن می‌سازند. قدیمی‌ترین پل خیرآباد (تصویر ۱) با توجه به تاق هلالی و قرارگیری در کنار چهارتاقی متناسب به دوره ساسانی (آزاد، ۱۳۸۴: ۲۹۸) به این دوره تاریخگذاری می‌شود (نقشه ۳) بر روی بدنه برخی از سنگهای تراش خورده نمای پایه پل که از جای اصلی خود کنده شده و در بستر رودخانه برجای مانده‌اند آثار علائم حجار به اشکال T، +، و ۰ دیده می‌شود (تصویر ۲) لیکن بدنه این سنگها دچار فرسایش شده، و بسیاری از علائم از بین رفته است. برای اتصال سنگ‌های تراش خورده از بست‌های آهنی استفاده شده است که بقایای اکسیده شده فلز مورد استفاده درون سوراخ‌هایی که درون سنگ‌ها ایجاد کرده بودند قابل مشاهده است (تصویر ۳). از زمان تخریب پل اطلاعاتی در دست نیست، لیکن می‌توان احتمال داد که وقوع حوادثی همچون زلزله‌های شدید و حملات اسماعیلیان طی سده پنجم هـ. ق که با ویرانی محوطه‌های شهری همراه بوده است (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۷)، منجر به تخریب آن گردیده



نقشه ۳- پلهای خیر آباد، پلان (مأخذ: ملازاده و محمدی ۱۳۷۹: نقشه ۱۲۵)

احتمالاً مربوط به بازسازی دوره صفوی، و این همان تاقی باشد که توسط حسینی منشی در دوره صفویه از آن نام برده است. در دشت لیشر از این راه، بقایای سه کاروانسرا و یکی در دوگنبدان مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است. کاروانسراهای هفت چشمه و کاروانسراهای خان عوض شمالی و خان عوض جنوبی و همچنین کاروانسرای دوگنبدان (نقشه ۱). پلان کاروانسرای خان عوض شمالی (نقشه ۳) و جنوبی (نقشه ۴)، تاق‌های هلالی و همچنین پیمون‌های یکسان بکار رفته در بنای این کاروانسرا (عرض اتاقها، ضخامت دیوارها، ابعاد کلی کاروانسرا و حیاط مرکزی) قابل مقایسه با کاروانسرای دژ مهتابی کهگیلویه بر مسیر ارجان - اصفهان

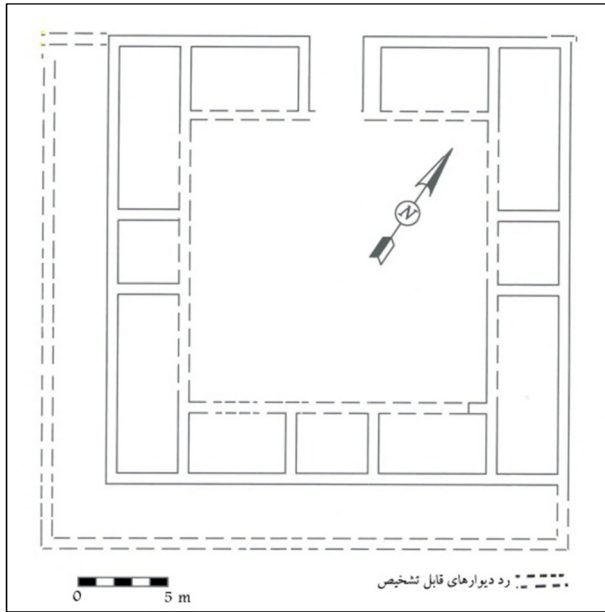
«... و دو رودخانه عظیم نیز بر شمال و جنوب شهر جریان می‌نماید: یکی رود ارغون کردستان و دیگری رودخانه شیرین، و آصف مرحوم خواجه سلطان محمد بهبهانی به رودخانه شیرین پلی به یک طاق ساخته است. الحق استاد بنا در اتمام آن طاق که مانند ابروی مقوس دلبران به خوبی و یکتایی طاق است کمال تصنع به کار برده» (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۳۷)

امروزه رودخانه خیرآباد از سوی شرقی و جنوبی شهر بهبهان در جریان است و تنها پل‌های شناخته شده آن پل‌های خیرآباد هستند. تفاوت مصالح و چیدمان آنها در بخش‌های برجای مانده قوس مرکزی و همچنین قرار گیری دو موج شکن با اختلاف از هم در پایه مرکزی چشمه تاق اصلی،

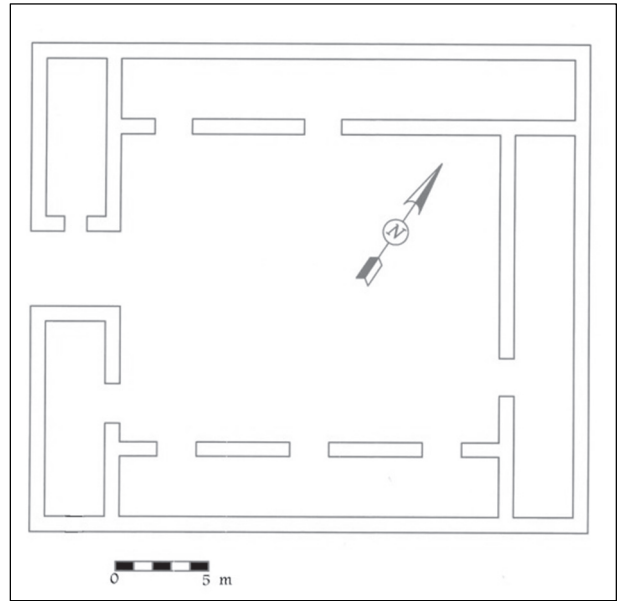
منتسب به آل بویه است (یغمایی ۱۳۷۳). دومین نوع کاروانسرای این مسیر کاروانسرای هفت چشمه است (نقشه ۵) که برای نخستین بار توسط کلایس مورد شناسایی قرار گرفته است. کلایس نیز در بررسی‌هایی که در خصوص کاروانسراهای ایران انجام داده، نقشه‌ای از بنای مذکور ارائه نموده و ساخت آن را به دوره اسلامی نسبت داده است (Kleiss, 1996: 26). یغمایی نیز آن را به قرون پنجم و ششم ه. ق نسبت داده است (یغمایی، ۱۳۸۷: ۵۲۰). آنچه از مشاهده پلان کاروانسرا بر می‌آید تقارن نسبی است که در ساختار فضایی آن به چشم می‌خورد. با توجه به اینکه قدیمی‌ترین کاروانسراهای این منطقه که شناسایی گردیده، به قرن چهارم ه. ق (آل بویه) تاریخگذاری شده‌اند، از لحاظ پلان با کاروانسرای هفت چشمه مغایرت دارد (پلان هفت چشمه جدیدتر به نظر می‌رسد) (نقشه ۶) بنابراین می‌توانیم تاریخگذاری بنای مذکور را به دوران متأخرتر، یعنی به اوایل قرون میانه اسلامی (دوره سلجوقیان) نسبت دهیم. تنها کاوش‌های علمی باستان‌شناختی در روشن نمودن وضعیت پلان اصلی بنا و نیز مطالعه‌ی دقیق داده‌های حاصل از کاوش، به تعیین قدمت آن کمک خواهد کرد. از کاروانسرای دوگنبدان آثاری برجای نمانده است. شاید اولین اطلاعات بر جای مانده از بارون دوبد در دوران قاجار (۱۲۷۵ ه. ق) باشد که دوگنبدان را کاروانسرای مخروطیه دیده، که در کنار چشمه‌ای، و در مکانی کاملاً بکر و بیابانی بنا شده است. کاروانسرای مذکور در این زمان دری نداشت و وضع دیوارهای آن نیز مخروطیه بود (دوبد، ۱۳۷۱: ۱۶۴) اطلاعات بیشتر از این کاروانسرا از بررسی‌های انجام شده توسط کلایس در خصوص کاروانسراهای کهگیلویه و بویراحمد است. کاروانسرای حیاطدار که از لاشه سنگ ساخته شده است. نقشه کاروانسرا به صورت مستطیلی و به ابعاد ۶۰×۴۵ متر، طول حیاط مرکزی ۳۰ متر، و عرض آن مشخص نیست (نقشه ۷). کاروانسرا که به شدت ویران بوده، به دوره اسلامی نسبت داده شده است (Kleiss, 1996: 27) شاید توصیف دقیق‌تر از

این کاروانسرا توسط استین بیان شده که بر اساس بررسی معماری کاروانسرا، همچون تزیین دیوارهای درونی آستر شده گچی با تاقچه‌هایی با تاق جناغی، بنا را به دوره صفویه تاریخگذاری می‌کند (Stein, 1940: 69). توصیف استین و کلایس از معماری کاروانسرای دوگنبدان همان شیوه معماری بناهای دهمدشت منتسب به عصر صفویه (همچون تاق و تویزه، استفاده از مصالح بوم آورد سنگ و گچ) را تداعی می‌کند. امروزه با توجه به توسعه شهر هیچ گونه شواهدی از آن بر جای نمانده است.

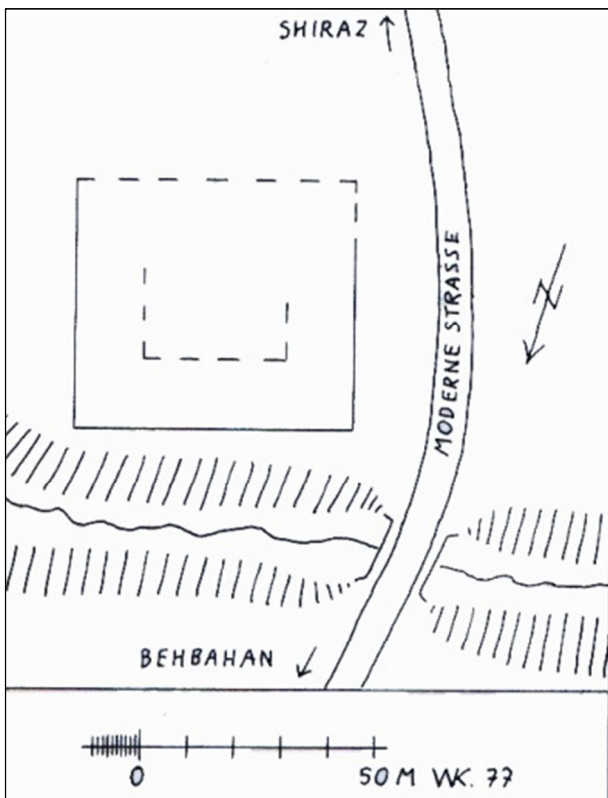
پل‌های پرین در انتهای مسیر ارجان به شیراز (در پژوهش حاضر) در استان کهگیلویه و بویراحمد، در کنار پلهای مدرن امروزی واقع شده‌اند (تصویر ۵). آنچه از این پل‌ها برجای مانده است بقایای دو پل از دوره‌های گوناگون است (نقشه ۸) شیوه حجاری سنگ‌های بکار رفته در پایه قدیمی‌ترین پل (تصویر ۶) قابل مقایسه با سنگ‌های بکار رفته در پل عروس در خروجی راه ارجان - دهمدشت - سمیرم در بخش سادات محمودی، منتسب به قرون اولیه اسلامی است و با سنگ‌های حجاری شده پل ساسانی خیرآباد اختلاف اساسی دارد. بنابراین تاریخگذاری پل را به سده‌های اولیه اسلامی محتمل می‌سازد. مقدسی (قرن چهارم ه. ق) از پلی در این ناحیه به نام "جسر درخوید" صحبت می‌نماید که احتمالاً همین پل پرین بوده باشد. زیرا درخوید بنا به مسافت‌های ذکر شده توسط ابن حوقل، در چهار فرسخی قریه خان‌حماد ذکر شده است (ابن-حوقل، ۱۳۴۵: ۵۴). امروزه ویرانه‌های خان‌احمد که در حدود ۱۵ کیلومتری غرب این پل قرار دارد، در متون کهن به نام خان‌حماد به عنوان یکی از ایستگاههای ارجان به شیراز از آن نام برده شده است. بنابراین پل شماره یک پرین به قرون اولیه اسلامی تاریخگذاری می‌شود. جدیدترین پل که احتمالاً در پی ویرانی پل اولیه ساخته شده است، دارای تاق پنج اوهفت و موج شکن‌های مثلثی است (تصویر ۷ و ۸) و آجرهای قرمز رنگ بکار رفته در تاق‌های آن به ابعاد ۲۱×۲۱×۵ سانتی متر قابل مقایسه با آجرهای قرمز رنگ بکار رفته در پل صفوی



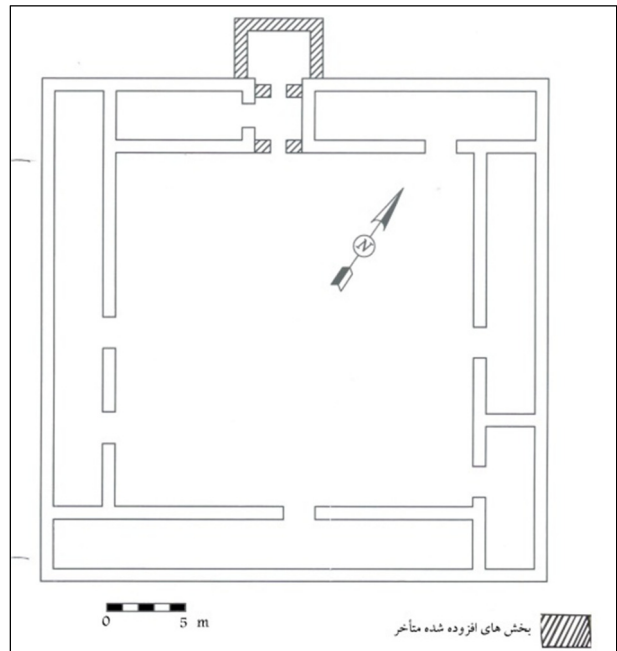
نقشه ۶- پلان کاروانسرای هفت چشمه (ترسیم: نگارنده)



نقشه ۴- پلان کاروانسرای خان عوض شمالی (ترسیم: نگارنده)



نقشه ۷- نقشه و پلان کاروانسرای دوگنبدان (مأخذ: 27, kleiss 1996)



نقشه ۵- پلان کاروانسرای خان عوض جنوبی (ترسیم: نگارنده)

پاتاوه به ابعاد ۵ × ۲۰ × ۲۰ سانتی متر است. به نظر می‌رسد که راه ارتباطی ارجان - شیراز در طی دوران اسلامی هیچ‌گونه تغییری ننموده است، و راه ارتباطی مذکور نیز با راه ارتباطی امروزی تقریباً یکی است. قرارگیری پل‌ها و کاروانسراهای متعدد در کنار جاده امروزی دلیلی بر این مدعا است.

راه ارجان - کهگیلویه - سمیرم و اصفهان

یکی از راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد، که از طریق متون تاریخی و شواهد امروزی قابل مطالعه است، راهی بوده که ارجان و دهدشت را به اصفهان مرتبط می‌ساخته است. مقدسی (قرن چهارم هـ. ق) نخستین کسی است که اطلاعاتی از این راه و منزلگاههای آن ارائه می‌دهد. وی به منزلگاههای راه ارجان - سمیرم این‌گونه اشاره می‌کند:

«از ارگان گرفته تا «کنشت مجوسان» یک مرحله، سپس تا "قریه"، سپس تا "زیر" یک مرحله، سپس تا عینیه یک مرحله، سپس تا رودخانه یک مرحله، سپس تا "خزنده" یک مرحله، سپس تا سمیرم یک مرحله است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳).

در قرن پنجم هـ. ق ناصر خسرو مسافرتی از ارجان به اصفهان نموده است که به نظر می‌رسد از منطقه کهگیلویه گذشته باشد زیرا وی در مسیر خود از این منطقه از تنگ شمشیربریده نام می‌برد (ناصر خسرو، ۱۳۴۴: ۱۲۰)، که امروزه در شمال غربی استان کهگیلویه و بویراحمد و در دره لیراب دیشموک واقع گردیده است (رجبی، ۱۳۸۲: ۸-۷۷) ناصر خسرو از شمشیربریده به لردگان وارد و به اصفهان رسیده است که بیانگر تغییراتی در این دوران در مسیر راه ارجان - سمیرم و اصفهان است. شاید بتوان علت این تغییر مسیر را در نامی و ویرانی شهر زیز بدست اسماعیلیان دانست. از راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد به ناحیه اصفهان هیچ‌گونه اطلاعاتی در متون تاریخی از پایان قرن پنجم هـ. ق تا دوره صفویه به چشم نمی‌خورد. اطلاعات ما از وضعیت راه ارتباطی برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد با اصفهان در دوره صفویه از نوشته‌های حسینی منشی حاصل می‌شود. وی نانجر را

از مواضع بلادشاپور می‌داند و از قرارگیری نانجر در دامنه کوهی که به جبل سر مشهور است صحبت می‌نماید: «... و شارع عام که از دهدشت به اصفهان تردد می‌نمایند از پای این کوه است و آن دره ای است مشتمل بر کمال صفا و لطافت هوا و محتوی بر اشجار مثمره و غیره مثمره و راه بر فراز کوه است، الحاق آن راه نمودن جی از پل صراط است، اما مستقیم نیست - ببین تفاوت ره از کجاست تا کجا - و دره مزبور به "تنگ ناری" مشهور است و حوالی تنگ مذکور قریه‌ای است موسوم به دیلحاصل و قرب یک هزار خانه از اترک در آنجا ساکن‌اند و در صیف و شتا بیلامشی و قیشلامشی می‌نمایند» (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۲۲). وی ادامه راه مذکور را دم‌رود می‌داند که یکی از روستاهای آن روستای دنا در پای کوه دنا واقع بوده است (همان، ۳۴). در حوالی سرفاریاب محوطه باستانی دلی‌یاسیر واقع شده است که احتمالاً همان دیلحاصل باشد. همچنین در منتهی این راه کوهستانی به سمت دهدشت، تنگ نالی قرار دارد که احتمالاً همان تنگ ناری باشد که توسط حسینی منشی ذکر شده است. تنگ پیرزال از جمله تنگه‌هایی است که در این مسیر قرار دارد و تا دوران پهلوی نیز مورد استفاده کاروانیان تجاری قرار می‌گرفته است. احتمالاً توصیف حسینی منشی از ذکر مثالی از راه اصفهان - دهدشت به پل صراط همین قسمت تنگ پیرزال بوده باشد. سیرو که تحقیقات وسیعی را در خصوص راه‌ها و کاروانسراهای ایرانی انجام داده است، اشاره مختصری به این راه تاریخی و ایستگاه‌های آن در کوهستان کرده است. لیکن تنها به ذکر نام دو کاروانسرا و چند ایستگاه در این مسیر تاریخی اکتفا نموده است. وی مبدأ این راه را بهبهان و مقصد آن را یزدخواست ذکر کرده و در وصف ایستگاههای آن آورده است:

«... ارجان «شهرکاروانی»، کاروانسرای دروازه دشت، ده دشت «شهرکاروانی»، نزدیک تشان (از دوران صفوی) سرفراب و کاروانسرای سادات، امامزاده بی بی خاتون، پلارت (راه انشعابی)، سمیرم (راه انشعابی) یزدخواست، اینها همه مکانهایی هستند که در میان راه بهبهان به یزدخواست قرار

گرفته اند» (سیرو، ۱۹۴۹: ۳۲).

بهمن کریمی که در اوایل دوره پهلوی به بررسی راه‌های باستانی غرب ایران پرداخته منزلگاه‌های این راه را که از اصفهان بطرف بهبهان می‌رفته چنین برمی‌شمارد: اصفهان ۴ فرسنگ قلعه شور، قلعه شور ۴ فرسنگ کاروانسرای شاه‌عباسی مهیار، مهیار ۶ فرسنگ قمشه (شهرضا)، قمشه ۳ فرسنگ گری، گری ۷ فرسنگ سمیرم، سمیرم ۸ فرسنگ تل خرسان، تل خرسان ۱۰ فرسنگ در منزل روی بویراحمد پاتاوه، پاتاوه ۴ فرسنگ بی خاتون سقاوه، سقاوه ۵ فرسنگ زنگوا، زنگوا ۵ فرسنگ سادات، سادات ۴ فرسنگ چهار راه، چهارراه ۳ فرسنگ سرپاریو (سرفاریاب)، سرپاریو ۶ فرسنگ کلایه، کلایه ۳ فرسنگ دهدشت، دهدشت ۳ فرسنگ بوا، بوا ۳ فرسنگ چم چی (تنگ تکاو)، چم چی ۳ فرسنگ بهبهان (کریمی، ۱۳۲۹: ۴۱). استوکلر نیز در خط سیر خود از بهبهان به سمیرم، شهرضا و اصفهان به منزلگاه‌های مانند تنگ تکو، بوا، دیداس، تنگ براره، سرفاریاب، سادات و پلارت در این راه کوهستانی اشاره می‌نماید (گابریل، ۱۳۴۸: ۲۱۱؛ دبود، ۱۳۸۸: ۶ - ۲۰۴).

بر اساس بررسی‌های انجام شده، تعداد هشت کاروانسرا و نه پل ارتباطی از دوره‌های مختلف در مسیر ارتباطی ارجان به سمیرم شناسایی شد (نقشه ۱). کاروانسرای دژمتهابی در خروجی تنگ‌تکاب نخستین کاروانسرای این مسیر ارتباطی بوده، که امروزه به طور کامل در اثر آبگیری سد مارون به زیر آب رفته است، لیکن اطلاعات کاملی از آن توسط احسان یغمایی ارائه شده است (نقشه ۹). یغمائی بر اساس توجه به به سنگ نبشته کوفی تنگ‌تکاب و سنگ نبشته قاجاری آن (دوران ناصرالدین شاه)، و همچنین بررسی معماری کاروانسرا (همچون گونه معماری، تاقها و مصالح) آبادانی کاروانسرا را از قرن پنجم هـ. ق تا پایان دوره قاجار دانسته است (یغمائی، ۱۳۷۳: ۲۳۶). دومین کاروانسرای شناخته شده از این فرم کاروانسرا، کاروانسرای کل‌گندمکشی محمدآباد است که در حدود ۴۵ کیلومتری شرق کاروانسرای دژمتهابی برجای مانده

است. نوع پلان و همچنین گونه معماری آن همچون تاقهای هلالی و پیمون‌های یکسان بکاررفته در کاروانسرای محمدآباد، دقیقاً فرم کاروانسرای دژمتهابی را تداعی می‌کند (نقشه ۱۰). براساس فهرست ایستگاه‌های ذکر شده ارجان به سمیرم توسط مقدسی (قرن چهارم هـ. ق؛ قدیمی‌ترین متن تاریخی در خصوص راه تاریخی ارجان - اصفهان) دومین ایستگاه از ارجان، «قریه» است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳) از آنجا که دومین کاروانسرای شناخته شده کهگیلویه که به مسافت حدود دو روز از ارجان فاصله دارد کاروانسرای محمدآباد است بنابراین می‌توان آنرا با ایستگاه ذکر شده توسط مقدسی (قریه) یکی دانست. بنابراین می‌توان ساخت کاروانسرا را حداقل به قرن چهارم هـ. ق نسبت دهیم. لازم به ذکر است کهگیلویه در قرون چهارم و پنجم هـ. ق بخشی از استان فارس بوده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۶۰-۳۴۱) که تحت حاکمیت دولت آل بویه (۳۲۲-۴۴۷ هـ. ق) قرار داشت (آزاد، ۱۳۸۱: ۲-۳۱) و بدین جهت می‌توان ساخت کاروانسرا را به آل بویه نسبت داد. در مسیر ارتباطی ارجان به اصفهان کاروانسرای دیگری با این فرم بر ما شناخته شده نیست. نخستین شهر کهگیلویه در این مسیر، شهر جومه بوده است که موقعیت آن را می‌توان با "ایدانک" تطبیق داد که پل چم چیت بر مسیر آن واقع شده است (تصویر ۹). پل چم چیت برای نخستین بار توسط آزادی مورد شناسایی و بررسی قرار گرفته است (آزادی ۱۳۸۷: ۷۶) بر اساس بررسی‌های انجام شده میان پایه‌های هلالی و نحوه چیدمان سنگ‌های بکار رفته در آن (نقشه ۱۱؛ تصویر ۱۰)، قابل مقایسه با پل‌های لرستان در قرن چهارم هـ. ق و متناسب به دوران حکومت بدر بن حسنویه (همزمان با دوره آل بویه فارس) است (سجادی، ۱۳۸۲: ۲۵۱) و بدین جهت می‌توان ساخت پل را به آل بویه در منطقه متناسب کرد. این مسیر از طریق تنگ پیرزال و نالی به سادات و شهر زیز ارتباط پیدا می‌کرد که تهرنگی از یک پل ارتباطی در آنجا قابل شناسایی است (تصویر ۱۱). آثار این راه بعد از شهر زیز بر روی رودخانه بشار

در پاتاوه قابل شناسایی است. وجود پل‌های نزدیک به هم از دوران مختلف در پاتاوه که قدیمی‌ترین (پل شماره یک) آنها براساس مقایسه علائم حجار و شیوه حجاری سنگ‌های بکار رفته در نمای پل (تصویر ۱۲)، قابل مقایسه با پل ساسانی خیرآباد بر مسیر ارجان به شیراز است و جدیدترین آنها (پل شماره دو) با توجه به تاق‌های جناغی، پوشش تاق و تویزه و همچنین تاقچه‌های با تاق جناغی (اتاقهای ساخته شده در بطن پل) به دوره صفویه تاریخگذاری می‌شود (تصویر ۱۳). از پلهای شماره سوم و چهارم که دارای موج شکن‌های مثلی بوده‌اند تهرنگی بیش نمانده است (نقشه ۱۲). در نزدیکی میمند نیز بقایای سه پل از دوره‌های گوناگون شناسایی شد. قدیمی‌ترین پل (پل عروس) با پایه‌های هلالی بر اساس سنگ‌های حجاری شده پایه پل، قابل مقایسه با قدیمی‌ترین پل پیرین است (نقشه ۱۳؛ تصویر ۱۴) و جدیدترین آن با تاق‌های جناغی (پل کتای شمالی) تاریخگذاری پل را به سده‌های متأخر اسلامی (احتمالاً صفویه) محتمل می‌سازد. از پل کتای جنوبی در فاصله ۲۰ متری پل اول تهرنگی بیش نمانده است (نقشه ۱۴). پل جدید کتا هنوز بخشی از تاق جناغی آن بر جای مانده است (تصویر ۱۵) که احتمالاً در پی حمله محمود افغان به کهگیلویه توسط قزلباش‌ها تخریب گردیده است، زیرا یکی از طرفند‌های قزلباش‌ها برای جلوگیری از پیشروی سپاهیان افغان تخریب پل‌های ارتباطی کهگیلویه در سردسیر این منطقه بوده است (کروسینسکی، ۱۳۶۳: ۷۶) با توجه به قرارگیری پل در منطقه برفگیر کهگیلویه و بویراحمد، و اینکه جدیدترین پلهای این منطقه بر اساس شواهد موجود پل شمالی کتا با تاق جناغی بوده است به نظر می‌رسد تخریب این پل توسط قزلباش‌ها در اواخر این دوره (صفویه) صورت گرفته باشد.

در اواسط قرن پنجم هـ. ق (دوران سلجوقیان) اوضاع اجتماعی منطقه بر وضعیت راه‌های منطقه و امنیت آنها تأثیر گذارده است. ویرانی زیز بدست اسماعیلیان (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۷) که در مسیر کاروانهای تجاری اصفهان - کهگیلویه - ارجان واقع شده بود (مقدسی ۱۳۶۳: ۶۷۳) و

نامنی این منطقه باعث شد تا راه دیگری شکل گیرد که از طریق بخش‌های شمالی کهگیلویه با اصفهان ارتباط برقرار می‌نمود. این راه، احتمالاً همان راهی است که در (قرن پنجم هـ. ق) ناصرخسرو از آن گذر کرده است. از شواهد باستان شناختی این راه می‌توان به پل قلعه دختر (نقشه ۱۵؛ تصویر ۱۶) و راه سنگفرش کوه پات (نقشه ۱۶؛ تصویر ۱۷ و ۱۸) اشاره کرد که در این مسیر شناسایی شده است. این راه با استفاده از سنگ‌های طبیعی کوه ساخته شده است. ابعاد سنگ‌ها متفاوت بوده و به طور میانگین بین ۴۰ تا ۶۰ سانتی‌متر طول، ۲۰ تا ۴۰ سانتی‌متر عرض، و ۲۰ تا ۳۰ سانتی‌متر ضخامت دارند. راه سنگفرش کوه پات احتمالاً دسترسی ساکنان کهگیلویه (دهدشت و ایدنک) را از طریق کوه پات به پل قلعه دختر میسر می‌ساخته است. متون تاریخی اشاره «ساخت راه‌هایی در دل صخره‌ها و کوهستانها برای عبور چهارپایان در کوهستانها» در دوره اتابکان لر نموده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۲۴۱-۲۴۰) بنابراین می‌توان ساخت این راه سنگفرش را به دوره اتابکان لر نسبت داد. از پل قلعه دختر تا دره لیراب دیشموک هیچ‌گونه کاروانسرا و سازه مرتبط با این راه شناسایی نشده است لیکن در حد انتهایی کهگیلویه به سمت لردگان بقایایی از پلکان شمشیربریده شناسایی شده است. در قرن پنجم هـ. ق ناصرخسرو قبادیانی مسافرتی از ارجان به اصفهان نموده است که به نظر می‌رسد از منطقه کهگیلویه و بویراحمد گذشته باشد زیرا وی در مسیر خود از این منطقه از تنگ شمشیر بریده نام می‌برد (ناصرخسرو، ۱۳۴۴: ۱۲۰) که امروزه در شمال غربی استان کهگیلویه و بویراحمد و در انتهای دره لیراب دیشموک واقع گردیده است (رجبی، ۱۳۸۲: ۹-۸۸) لیکن وی از شمشیربریده به لردگان وارد و سپس به اصفهان رسیده است که بیانگر تغییر مسیر راه ارجان - سمیرم و اصفهان در این دوران است.

با ویرانی ارجان در پی زلزله‌های شدید و حملات ویرانگر اسماعیلیه در دوره سلجوقی، شهر بهبهان در حدود پنج کیلومتری آن شکل گیرد که این خود بر مسیر ارتباطی این

منطقه تأثیر گذاشته و با رونق شهر بهبهان و اهمیت ارتباطات این ناحیه با اصفهان، کاروانسراهای دیگری نیز شکل می‌گیرد که دو عدد از این کاروانسراها با فرم یکسان شناسایی شدند. نخستین کاروانسرای در روستای کوشک امیرالمومنین کهگیلویه برجای مانده است (نقشه ۱، ۱۹). از خصوصیات این کاروانسرا می‌توان به فضاهای متقارن و تاق‌های هلالی و قرارگیری اصطبل‌ها در پشت اتاق مسافری اشاره کرد (نقشه ۱۷). دومین کاروانسرا از این نوع کاروانسرای پاتاوه است (نقشه ۱، ۲۰) که براساس مقایسه تطبیقی پلان آن با کاروانسرای کوشک امیرالمومنین، به دوره اتابکان لر نسبت داده می‌شود. کاروانسرای دیگر که به قرون میانی اسلام (دوران مغول) تاریخگذاری می‌شود کاروانسرای میمند است که در حدود ۳۰ کیلومتری شمال شرق پاتاوه قرار دارد (نقشه ۱، ۲۱) و احتمالاً از کاروانسراهای کوشک امیرالمومنین و پاتاوه جدیدتر به نظر می‌رسد. این کاروانسرا بزرگترین کاروانسرای شناخته شده کهگیلویه و بویراحمد به شمار می‌رود (نقشه ۱۹). ضخامت دیوارهای کاروانسرا (۱۳۰ سانتی‌متر) نیز قابل مقایسه با دیگر کاروانسراهای کهگیلویه و بویراحمد (ضخامت ۸۰-۱۰۰ سانتی-متر) نیست. جدیدترین کاروانسراهای این منطقه متناسب به دوره صفویان هستند. از این دسته تنها کاروانسرای که قابل بازسازی بوده است کاروانسرای بافت قدیم دهدشت است (نقشه ۱، ۲۲). از خصوصیات کاروانسرا می‌توان به تقارن فضایی کاروانسرا و همچنین پوشش تاق و تویزه آن اشاره کرد. در جبهه شمالی کاروانسرا بقایای حجره‌هایی به چشم می‌خورد که محل عرضه کالاها و مسافری بوده است (نقشه ۲۰). اصطبل کاروانسرا روبروی جبهه شمالی کاروانسرا بوده است که امروزه آثاری از آنها برجای نمانده است. لازم به ذکر است شهر دهدشت در عصر صفویه رونق فراوان داشت ولی در دوره زندیه غارت گردیده و به ویرانی کشانده شده است. کاروانسرای دیگری از این فرم، که آثاری زیادی از آن برجای نمانده، کاروانسرای سادات است (نقشه ۱، ۲۳) که سیرو نیز به آن اشاره می‌نماید. این کاروانسرا نیز مانند

کاروانسرای دهدشت متشکل از اتاقهایی بوده که با پوشش تاق و تویزه و تاقنماهایی با تاق جناغی ساخته شده است (نقشه ۲۱) از بقایای باستان‌شناختی سادات که در نزدیکی آن قرار دارد می‌توان به امامزاده‌علی اشاره کرد که قدمت آن به دوره سلجوقی می‌رسد، و در سالهای ۱۱۰۹ و ۱۲۱۱ ه.ق. (دوران صفویه) بازپیرایی شده است (موسوی‌نژاد سوق، ۱۳۸۵: ۳ - ۳۷۲). از جمله کاروانسراهایی محسوب می‌شود که احتمالاً همزمان با بناهای دوره صفوی دهدشت، در مسیر دهدشت به اصفهان ساخته شده است.

نتیجه‌گیری

قرارگیری کهگیلویه و بویراحمد امروزی در ادامه دشت خوزستان، وجود ناهمواریهای و کوهستانهای متعدد، رودخانه‌های دائمی فراوان، و قرارگیری در بین مناطق و ولایات مهمی چون فارس، اصفهان و خوزستان که هر کدام در طی دوران اسلامی و حتی قبل از آن از اهمیت سیاسی و اقتصادی خاصی برخوردار بودند، منجر به ایفای نقش ارتباطی و اقتصادی ویژه‌ای برای این منطقه شده بوده که امروزه به علت شمار اندک پژوهشهای باستان‌شناختی منظم کمتر شناخته شده است. نخستین راه بررسی شده، راهی است که ارجان و بهبهان را به شیراز ارتباط می‌دهد است. اطلاعات تاریخی از این راه از نوشته‌های مورخین و جغرافی نویسان قرون اولیه اسلامی حاصل می‌شود. قرارگیری پلهایی چون خیرآباد و پرین، مبدأ و مقصد این راه را در استان به وضوح برای ما روشن می‌کند، همانگونه که امروزه پلهای مدرن در کنار پلهای تاریخی قرار گرفته‌اند. به نظر می‌رسد تغییرات خاصی در این مسیر ارتباطی در طی دوره زمانی مورد بحث رخ نداده باشد. قرارگیری کاروانسرای هفت چشمه، کاروانسراهای خان‌عوض شمال و جنوبی، و همچنین کاروانسرای دوگنبدان دلیلی بر این مدعا است. اهمیت این راه ارتباطی در دوره قاجاریه بدلیل نامنی‌های منطقه‌ای کم‌رنگ می‌شود.



تصویر ۶- بقایای یکی از پایه‌های پل شماره یک پیرین، دید از شمال
(مأخذ: نگارنده)



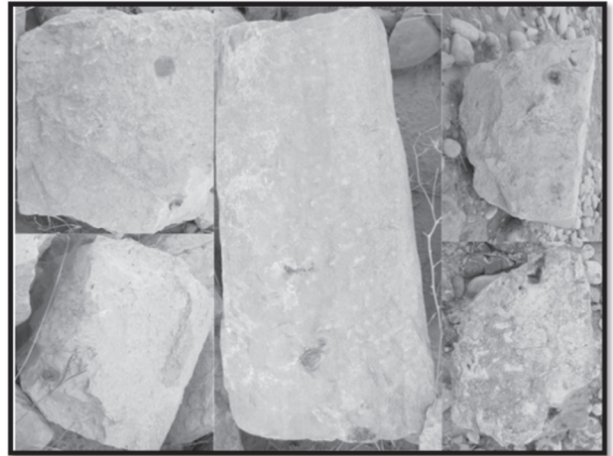
تصویر ۷- بقایای پل شماره دو پیرین، دید از جنوب (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۸- بقایای چشمه تاق‌های باقی مانده پل شماره دو پیرین، دید از غرب (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۹- پل چم چیت کهگیلویه، دید از جنوب غرب (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۳- اثر استفاده از بست آهنی بر سنگهای پل شماره یک خیرآباد
(مأخذ: نگارنده)



تصویر ۴- پل شماره سه خیرآباد (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۵ - پلهای پیرین در کنار پلهای مدرن (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۱۳- پل شماره دو پاتاوه، دید از شرق (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۱۴- پل عروس، دید از جنوب (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۱۵- پل شمالی کتا؛ قوس جناغی و جرز باقیمانده، دید از جنوب (مأخذ: نگارنده)



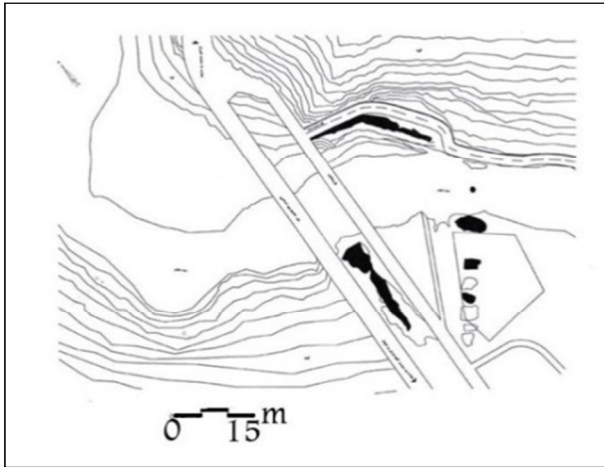
تصویر ۱۰- پایه هلالی پل چم چیت (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۱۱- بقایای پل زیز، دید از شرق (مأخذ: نگارنده)



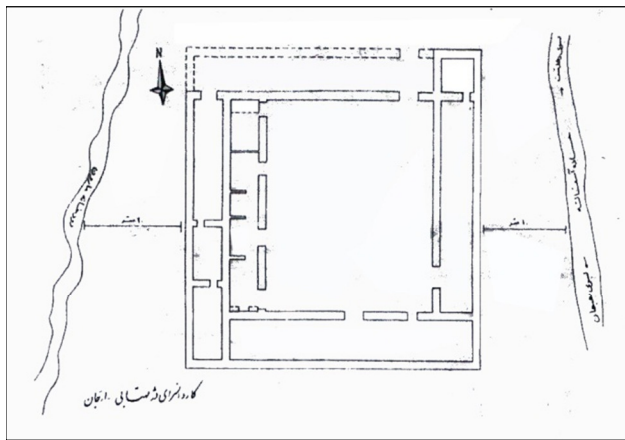
تصویر ۱۲- علائم حجار بر سنگ‌های پل شماره یک پاتاوه (مأخذ: نگارنده)



نقشه ۸- سایت پلان بقایای پل‌های پیرین
(مأخذ: آرشیو اداره میراث فرهنگی استان)



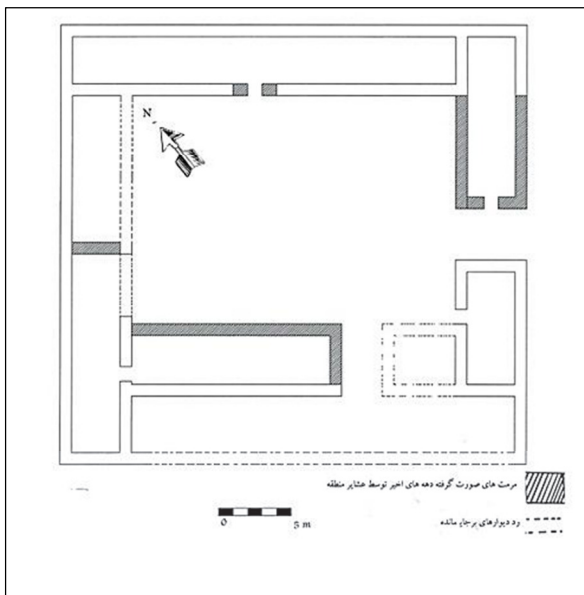
تصویر ۱۶- بقایای پل قلعه دختر در کنار جاده امروزی، دید از غرب
(مأخذ: نگارنده)



نقشه ۹- پلان و موقعیت کاروانسرای دژمهابی (مأخذ: یغمایی ۱۳۷۳)



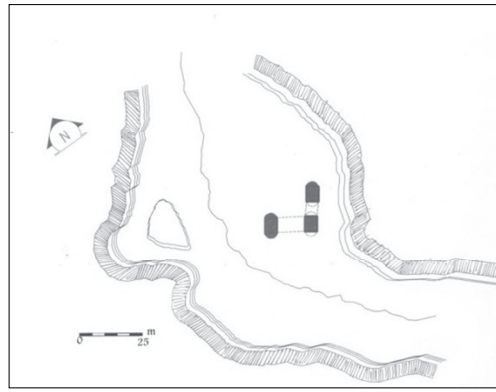
تصویر ۱۷- راه سنگفرش کوه پات؛ جبهه شرقی
(مأخذ: نگارنده)



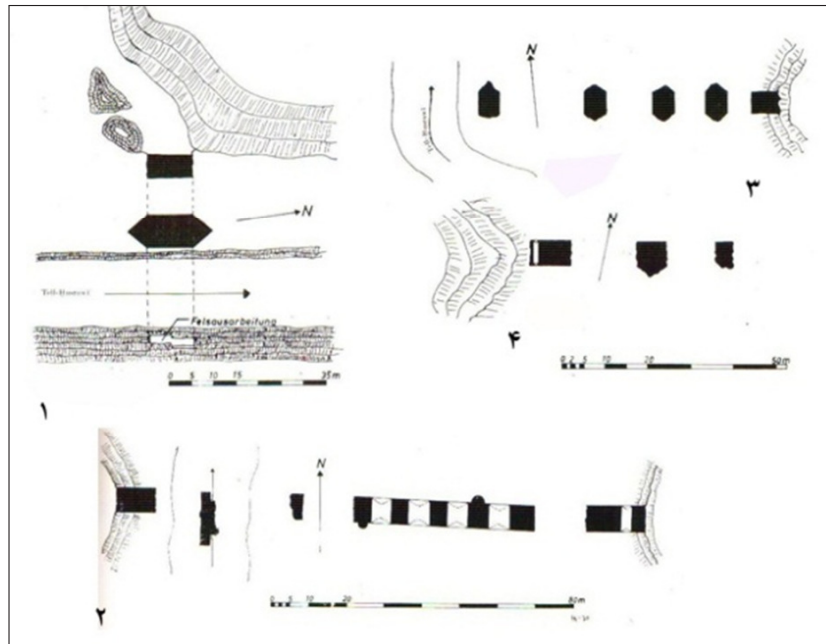
نقشه ۱۰- پلان کاروانسرای محمدآباد (ترسیم از نگارنده)



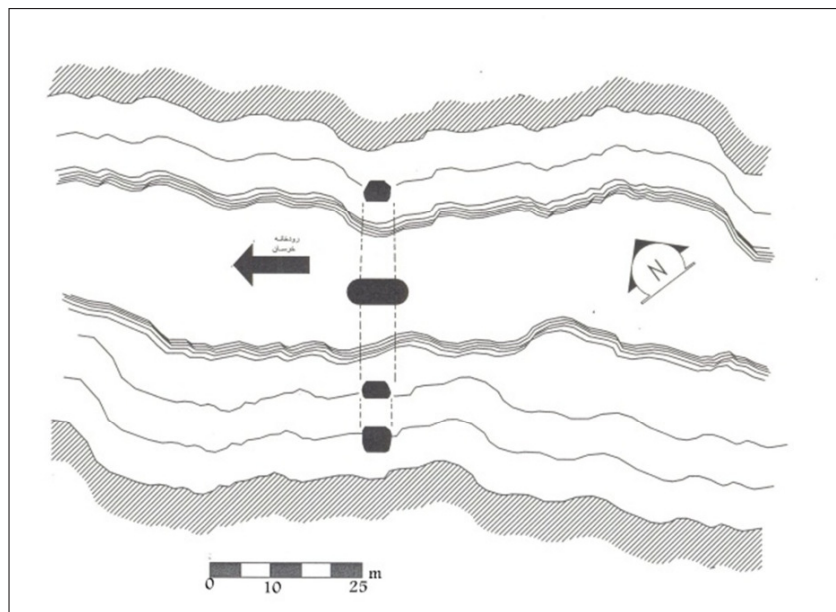
تصویر ۱۸- راه سنگفرش کوه پات، (مأخذ: نگارنده)



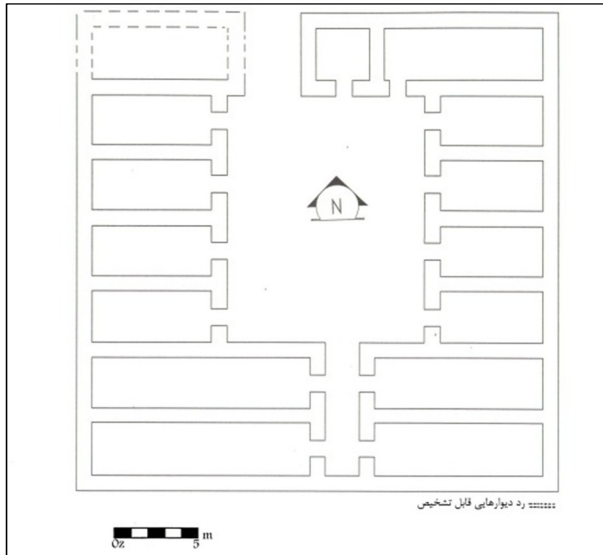
نقشه ۱۱- پلان پل چم چیت (ترسیم از الهامیفر)



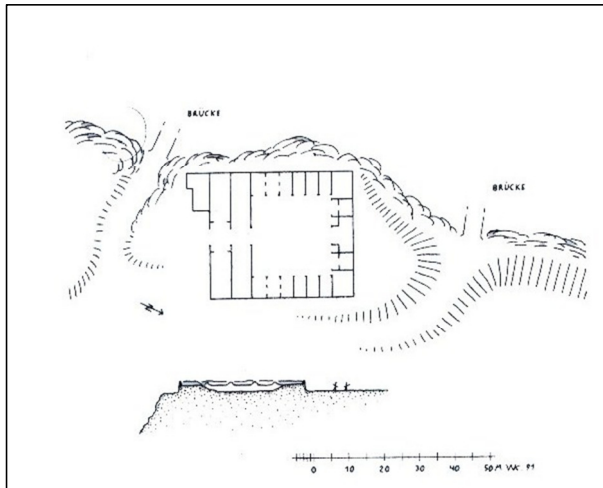
نقشه ۱۲- پلان پلهای پاتاوه (مأخذ: گایوه ۱۳۵۹ ، نقشه ۱۱-۱۳) (تکلیفنامه)



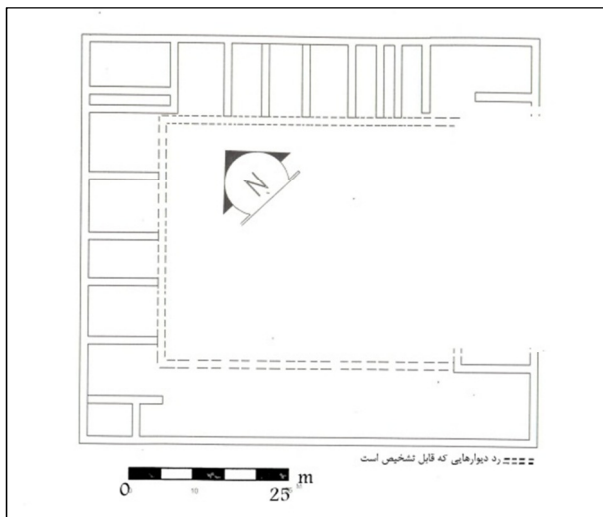
نقشه ۱۳ - پل عروس ؛ پلان(ترسیم: نگارنده)



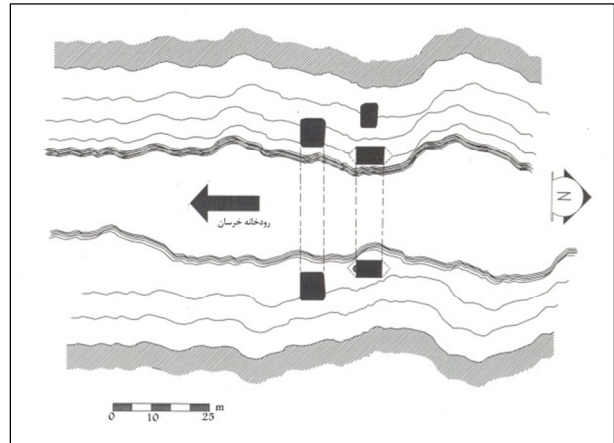
نقشه ۱۷- پلان کاروانسرای کوشک امیرالمومنین (ترسیم: نگارنده)



نقشه ۱۸- کاروانسرای پاتاوه؛ پلان (Kleiss 1996, 24)



نقشه ۱۹- پلان کاروانسرای میمند (ترسیم از نگارنده)



نقشه ۱۴- پل های کتا؛ پلان (ترسیم: نگارنده)

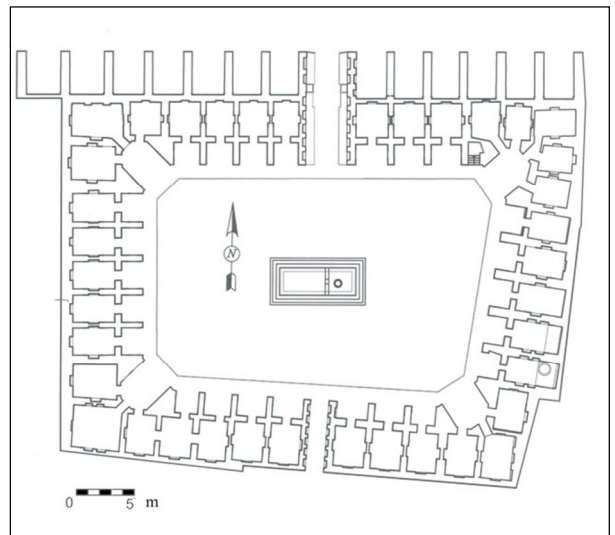


نقشه ۱۵- پل قلعه دختر؛ پلان (مأخذ: آرشیو اداره کل میراث فرهنگی استان)

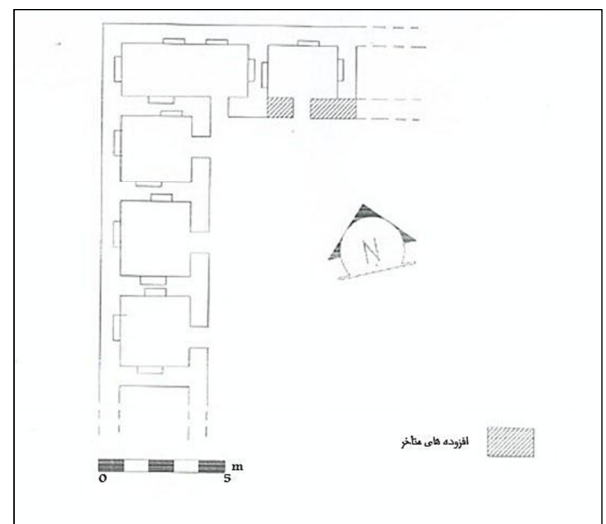


نقشه ۱۶- پلان و توپوگرافی راه سنگفرش کوه پات؛ جبهه شرقی کوه (ترسیم: نگارنده)

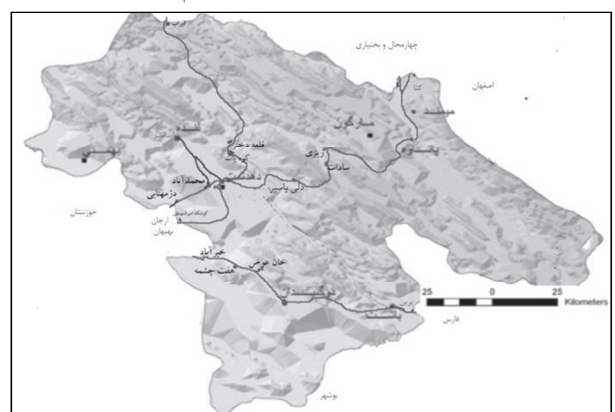
مسیر ارتباطی - تجاری ارجان با اصفهان تا قبل از شکل‌گیری شهر دهدشت با عبور از تنگ تکاب و کاروانسرای محمد آباد به ویرانه‌های دلی یاسیر (احتمالاً جومه باستانی) زیر ارتباط پیدا می‌کرد. راه مذکور سپس با عبور از پلهای پاتاوه (و کاروانسرای آن) به سمت مناطق شمالی بویراحمد کنونی از طریق میمند و پل عروس به چهارمحال و بختیاری و اصفهان ارتباط پیدا می‌نمود. متون تاریخی و همچنین شواهد باستان‌شناختی (رونق شهرهای زیز، جومه و دهدشت، کاروانسراهای دره آخوند سادات، پاتاوه و میمند و پلهای پاتاوه و کتا) حاکی از جریان این راه ارتباطی طی قرون اولیه و همچنین اواخر قرون میانی و متأخر اسلامی است. در قرون پنجم و ششم هـ. ق با شورش‌های مداوم فرقه اسماعیلیه و ویرانی شهرهای مهم منطقه همچون زیز و جومه و احتمالاً پلهای ارتباطی منطقه (همچون عروس و پاتاوه)، و همچنین زلزله‌های شدید سالهای ۴۴۸ و ۴۷۸ هـ. ق، راه ارتباطی فوق تغییر یافته و راه دیگری شکل گرفته که با عبور از پل قلعه- دختر از طریق بخش‌های شمالی کهگیلویه و دره لیراب دیشموک به منطقه چهارمحال و بختیاری (لردگان) و از آنجا به سمت اصفهان مسیر خود را ادامه می‌دهد است پلکان و تنگ شمشیربریده دلیلی بر این راه ارتباطی طی قرون پنجم و ششم هـ. ق است. یکی از مسائل مهمی که به شناخت ما از راه ارتباطی برون منطقه ای اصفهان - کهگیلویه - ارجان (بهبهان) یاری می‌رساند شناخت راه‌های ایل رویی است که منطقه کهگیلویه (گرمسیر) را به منطقه بویراحمد (سردسیر) ارتباط می‌دهد است. یکی از این راهها، راهی است که دسترسی عشایر ساکن بخشهای مرکزی کهگیلویه را از طریق تنگه پیرزال به بویراحمد ارتباط می‌دهد. عشایر کهگیلویه (طوایف بویراحمدی) برای رسیدن به بیلاق خود (بویراحمد) پس از عبور از تنگ پیرزال، تنگ نالی (در نزدیکی ویرانه‌های دلی یاسیر) و گردنه آب حیات به سمت سادات، و از آنجا با عبور از کوه دمه و میان تنگان به مناطق زیزی، لوداب و مارگون مسیر را ادامه می‌دادند. این مسیر ارتباطی در اوایل دوران



نقشه ۲۰- پلان کاروانسرای دهدشت (مأخذ: آرشیو میراث فرهنگی استان کهگیلویه و بویراحمد)



نقشه ۲۱- کاروانسرای سادات؛ پلان (ترسیم از نگارنده)



نقشه ۲۲) بازسازی راههای اصلی کهگیلویه و بویراحمد، نقشه توپوگرافی (شفیعی مطلق ۱۳۸۸؛ با تغییر و اصلاح)

پهلوی نیز مورد استفاده کاروان‌های تجاری اصفهان - دهدشت - بهبهان قرار می‌گرفته است. راه مذکور کوتاهترین، آسانترین و در عین حال در دسترس‌ترین راهی بوده است که کاروانیان و مسافری می‌توانستند از آن استفاده کنند. قرارگیری چندین پل و کاروانسرا، شهرهای زیز و جومه (دلی یاسیر یا ایدانک) در این مسیر ارتباطی گواهی بر اهمیت این راه در طی قرون اولیه و متأخر اسلامی است.

آنچه از راه‌های برون منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد در طی دوران مورد بحث به چشم می‌خورد، انتخاب مسیر راه‌ها بر اساس یک دید مهندسی مبتنی بر شناسایی وضعیت زمین‌شناسی منطقه و عارضه‌های طبیعی موجود بوده است (نقشه ۲۲) زیرا برخی از این راه‌ها با اندکی تفاوتی منطبق بر جاده‌های امروزی هستند (ارجان - شیراز) و برخی دیگر نیز هنوز شناخته شده‌ترین، آسانترین و در عین حال در دسترس‌ترین راهی هستند که ساکنان کهگیلویه علی‌رغم جاده‌های مدرن امروزی، برای دسترسی سریع‌تر از آن استفاده می‌نمایند (دهدشت - اصفهان از طریق تنگ پیرزال). هرچند فعالیت‌هایی مانند سدسازی به زیر آب رفتن برخی از این راه‌ها و همچنین به غیر قابل تردد بودن برخی مسیرهای ارتباطی گذشته (ارجان و بهبهان - دهدشت از طریق تنگ تکاب) انجامیده است. لیکن به نظر می‌رسد اختلافی که در راه ارتباطی ارجان - سمیرم و اصفهان در طی قرون پنجم و ششم ه. ق قابل پیگیری است، ناشی از اوضاع اجتماعی و سیاسی (ناامنی منطقه کهگیلویه و ویرانی برخی از شهرهای آن همچون زیز و جومه و احتمالاً نابودی زیرساخت‌های ارتباطی راه‌ها همچون پل‌ها) بوده است. شایان ذکر است منطقه‌ای که از راه ارتباطی ارجان - اصفهان در طی قرون پنجم و ششم ه. ق از آن صحبت می‌شود امروزه نیز فاقد یک راه اصلی ارتباطی کارآمد با استان‌های همجوار (لردگان و چهارمحال و بختیاری)، و ارتباطات این منطقه با شهر دهدشت است و راه‌های منتهی به این منطقه کاربرد درون منطقه‌ای دارند. راه مذکور در طی قرون پنجم و

ششم ه. ق احتمالاً تنها یک راه موقتی بوده و با اضمحلال اسماعیلیه و ایجاد امنیت در منطقه کهگیلویه رفت و آمد در مسیر شناخته شده خود در منطقه (از طریق تنگ پیرزال، تنگ نالی، و شهر زیز) مجدداً جریان یافته است.

به نظر می‌رسد که بعد از فروپاشی حکومت صفویه و عدم ثبات سیاسی و امنیت راه‌ها، و تخریب پل‌ها که با حملات افغانها مرتبط بوده است، راه ارتباطی دیگری شکل نگرفته باشد؛ زیرا این راه در اوایل دوران پهلوی هنوز مورد استفاده مسافرین و کاروانهای تجاری مورد استفاده قرار داشته است و گاو به و سیرو به منزلگاههایی چون سرفاریاب، سادات، و بی‌بی خاتون در مسیر آن اشاره کرده‌اند. در دوران پهلوی در مناطق کوهستانی این استان که کاروانسرای وجود نداشته و کاروانسراها محل اسکان خانواده‌های عشایر محلی بوده است یکی از مکانهایی که در هنگام شب مورد استفاده کاروانیان قرار می‌گرفت اشکفت‌های موجود در این منطقه بوده است. به نظر می‌رسد در دوران قاجاریه نیز بر چنین الگویی استوار بوده است. همچنین محتمل است که مسافرین برای عبور از رودخانه‌ها به استفاده از «کلک» روی آورده باشند، زیرا در طی اوایل دوران پهلوی یکی از راه‌های گذر از آب رودخانه، استفاده از این وسیله بوده است که در مناطق گوناگون از ابزارآلات مختلف برای ساخت آن استفاده می‌شده است.

سپاسگزاری

از دوستان عزیز در میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کهگیلویه و بویراحمد آقایان مهندس دادی‌نژاد، آتش فراز، توکلی، روحانی، شفیع، اکبریان، بهروزی، مزارعیان، پناهی، آذریبوند، اباب، خالدی و دیگر دوستانی که مساعدت‌های لازم را به عمل آوردند و آقایان مهندس مجاهد، رستادی و الهامیفر که در برداشت بناها یاریم دادند تشکر و قدردانی نمائیم.

منابع

- آزادی، احمد. ۱۳۸۶. بررسی باستان شناختی منطقه لیکک بهمئی، کهگیلویه . نامه پژوهشگاه میراث فرهنگی . شماره ۲۰ و ۲۱
- آزادی، احمد ۱۳۸۷. گزارش فصل اول بررسی‌های باستان شناختی منطقه ی کهگیلویه . تهران : پژوهشکده باستان شناسی ، منتشر نشده
- ابن بطوطه . ۱۳۷۰ . سفرنامه ابن بطوطه . ج اول . ترجمه دکتر محمد علی موحد . تهران : موسسه انتشارات آگاه
- ابن خردادبه. ۱۳۷۰ . المسالک و الممالک . ترجمه دکتر حسین قره چانلو . تهران : چاپخانه مهارت
- ابن بلخی ۱۳۷۴ فارسانامه ابن بلخی بر اساس متن مصحح لسترنج و نیکلسن/ توضیح و تحشیه از منصور رستگار فسایی . شیراز : بنیاد فارس شناسی
- ابن حوقل. ۱۳۴۵ . صوره الارض . ترجمه دکتر جعفر شعار . تهران : بنیاد فرهنگ ایران
- اصطخری . ۱۳۴۸ . مسالک و ممالک . به اهتمام ایرج افشار . تهران : علمی و فرهنگی
- اقتداری، احمد. ۱۳۷۵. خوزستان و کهگیلویه و ممسنی . تهران : انجمن آثار و مفاخر فرهنگی
- دودب، بارون. ۱۳۷۱. سفرنامه لرستان و خوزستان . ترجمه محمدحسین آریا . تهران : شرکت انتشارات علمی و فرهنگی
- رجبی، پرویز. ۱۳۸۰. هزاره‌های گمشده . تهران : توس
- رجبی، نوروز. ۱۳۸۲ . بررسی روشمند باستانشناختی دشتک میانکوهی دیشموک و دره لیراب - شمالغربی استان کهگیلویه و بویراحمد- زاگرس جنوبغربی . دانشگاه تربیت مدرس : پایان نامه کارشناسی ارشد باستان شناسی
- حسینی منشی، محمد میرک بن مسعود . ۱۳۸۵ . ریاض الفردوس خانی . به کوشش ایرج افشار و فرشته صرافان . تهران : بنیاد موقوفات محمود افشار
- سیرو، ماکسیم. ۱۳۸۱. کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها . ترجمه عیسی بهنام . تهران : سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران
- سجادی، علی. ۱۳۸۲ . پل کشکان در مسیر راههای تاریخی لرستان . مجله اثر . شماره ۳۵ . صص ۲۶۹-۲۴۴
- شفیع مطلق، خدارحم. ۱۳۸۸. بررسی منابع آب موجود در سازندهای سخت استان کهگیلویه و بویراحمد با نگاه ویژه به سفره کارستی تاق‌دیس سیاه . هفته پژوهش . دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهدشت
- صفی نژاد، جواد. ۱۳۶۸. عشایر مرکزی ایران . تهران : امیرکبیر
- علمداری، کوروش. ۱۳۸۸ . گزارش فصل اول بررسی‌های باستان شناختی بویراحمد شمالی (جلد دوم). یاسوج : سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کهگیلویه و بویراحمد ، منتشر نشده
- ناصرخسرو. ۱۳۴۴. سفرنامه ناصرخسرو. بکوشش محمد دبیر سیاقی تهران : کتابخانه طهوری
- کروسینسکی. ۱۳۶۳ . سفرنامه کروسینسکی . ترجمه عبدالرزاق دنبلی (مفتون). با مقدمه ، تصحیح و حواشی دکتر مریم میراحمدی. تهران : توس
- کریمی، بهمن. ۱۳۲۹ . راههای باستانی پایتخت‌های قدیمی غرب ایران تهران : انجمن آثار و مفاخر ملی
- کیانی ، محمد یوسف و ولفرام کلایس . ۱۳۷۳ . کاروانسراهای ایران . تهران : سازمان میراث فرهنگی کشور
- گاوپه ، هانیس. ۱۳۵۹ . ارجان و کهگیلویه ، ترجمه سعید فرهودی. تهران : سلسله انتشارات انجمن آثار ملی
- مستوفی ،حمداالله. ۱۳۳۶ . نزه القلوب . بکوشش محمد دبیر سیاقی . تهران : کتابخانه طهوری
- مقدسی، ابو عبدالله محمد ابن احمد . ۱۳۶۱ . احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم. ترجمه دکتر علینقی منزوی . تهران : شرکت مولفان و مترجمان ایران
- موسوی نژاد سوق، سید علی . ۱۳۸۵ . ستارگان پراکنده اسلام زمین . قم : کومه
- ناصرخسرو . ۱۳۴۴. سفرنامه ابومعین حمیدالدین ناصر بن خسرو قبادیانی مروزی (از آثار قرن پنجم هجری) . بکوشش محمد دبیرسیاقی . تهران : کتابخانه طهوری
- یغمایی، احسان . ۱۳۷۳ . " تنگ تکاب بهبهان و کاروانسرای « دژمهتابی » " ، مجله میراث فرهنگی . شماره ۱۲ . صص ۲۳۶-۲۴۴
- ۱۳۸۵ . " چند منزلگاه راه شاهی هخامنشی : از

- KLEISS , WOLFRAM . KARAWANENBAUTEN IN IRAN . TELL III , 1996
- De Bode , Clement . 1843 . Extracts from a Journal Kept While Travelling , in January , 1841 , Through the Country of the Mamaseni and Khogilu (Bakhtiyari) , situated between Kazerun and Behbahan , Journal of the Rouyal Geographical society of London , vol . 13 , pp.75-85
- Harrison ,J.V . 1936 . Kuhgilu : South - West Iran . The Geographical Journal , Vol. 88 , pp . 20-36
- Stein , Aurel . 1938 . An Archaeological Journey in Western Iran . The Geographical Journal , Vol.92 , No . 3 , pp. 313-342
- Stein , Aurel .1940 .Old Routes of western Iran . London . MacMillan

نورآباد ممسنی تا ارجان بهبهان " باستان پژوهی ، دوره جدید ، سال اول ، شماره ۲ ، صص ۳۲-۴۸

----- ۱۳۸۷ . گزارش فصل دوم بررسی باستان شناختی شهرستان گچساران (جلد دوم) . یاسوج : سازمان میراث فرهنگی ، صنایع دستی و گردشگری کهگیلویه و بویراحمد ، منتشر نشده