

## بازشناسی جاده دزپارت در چهارمحال و بختیاری با استفاده از شواهد

### باستان‌شناسی و متون تاریخی

\* محسن بهرامی‌نیا

\*\* دکتر علیرضا خسروزاده

\*\*\* حسن آتش‌آب پرور

#### چکیده

ارتباطات فرامنطقه‌ای از دیرباز نقشی تعیین‌کننده در اقتصاد معیشتی ساکنان مناطق کوهستانی داشته است. چهارمحال و بختیاری در بستر تاریخی آن به عنوان گذرگاهی میان سرزمین‌های پست جنوب غرب و فلات مرکزی ایران مورد توجه بوده است. یکی از پدیدارهای ملموس در مطالعهٔ انسان و جغرافیای سرزمینی آن مسیرهای گذری است که از دوران تاریخی تا به امروز منطقهٔ بختیاری را از یکسو به دشت‌های پست و از سوی دیگر به سرزمین‌های مرکزی ایران متصل کرده است. نوشتار حاضر با اتکا بر شواهد باستان‌شناسی در پی بازشناسی بخشی از مسیری کاروان‌رو به نام جادهٔ دزپارت است که شوشتر را به اصفهان متصل کرده است. شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد جادهٔ پیش‌گفته کمینه از دوران ساسانی تا پیش از صنعتی شدن جوامع مورد استفاده بوده و آن‌گونه که متون تاریخی اشاره دارند بخشی از جادهٔ کاروان‌رو و تجاری بوده است. این راه در دورهٔ زمامداری اتابکان لر (جادهٔ اتابکی) از شوشتر (تُستَر) شروع شده، پس از گذر از تنگهٔ درکش‌ورکش، دشت شهرکرد و گردنهٔ رخ در نهایت وارد دشت اصفهان (صفاهان) می‌شده. ساختار زمین‌شناسی و توپوگرافی حاکم بر منطقهٔ بختیاری ترکیبی از رشته‌کوه‌های مرتفع و دره‌های عمیق ایجاد کرده، و در نتیجه تنها مسیرهای مشخصی را برای عبور و مرور کاروان‌ها ممکن ساخته است. متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی همچون کاروانسراهای فرخ‌شهر و شلیل، بناهای سنگی خشکه‌چین خان‌اوی، بقایای پل‌ها و بخشی از جادهٔ سنگ‌فرش و شمار زیادی محوطه‌های با پراکندگی سطحی سفال اهمیت دو مسیر ارتباطی پیشنهاد شده را نشان می‌دهد.

واژه‌های کلیدی: منطقهٔ بختیاری، جاده دزپارت، شواهد باستان‌شناسی، متون تاریخی.

---

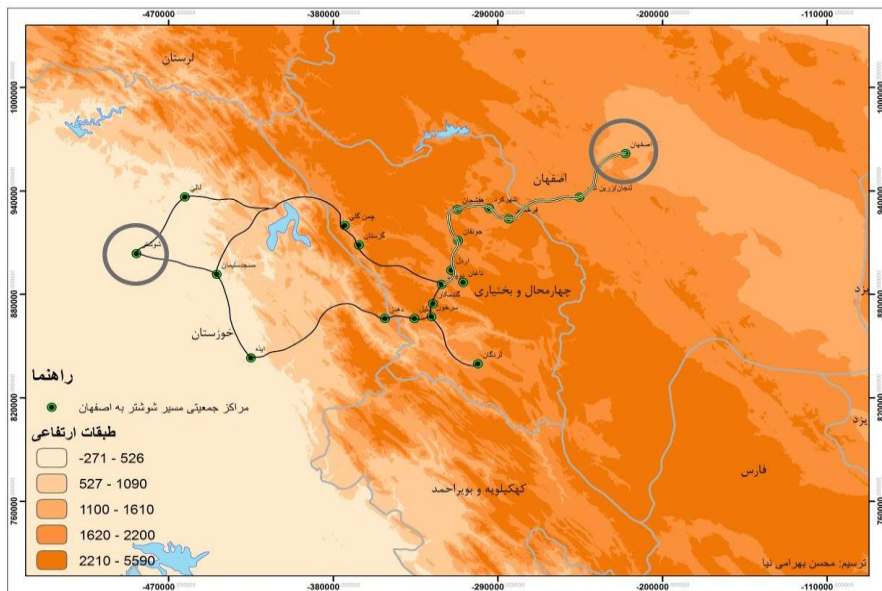
\* دکترای باستان‌شناسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران mhs.bahraminia@gmail.com

\*\* دانشیار گروه باستان‌شناسی، دانشگاه شهرکرد، شهرکرد، ایران akhosrowzadeh@yahoo.com

\*\*\* دانشجوی دکتری تاریخ ایران باستان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف‌آباد، ایران karestanyasht@gmail.com

## ۱-مقدمه

راه را می‌توان مهم‌ترین بستر و زمینه تعاملات فرهنگی، روابط سیاسی و مبادلات اقتصادی میان جوامع دانست. در دوره‌های مختلف چه راه‌های اصلی و چه راه‌های فرعی این نقش را به خوبی ایفا کرده‌اند و بر این اساس هر حکومتی برای بقای خود نیاز به ایجاد چنین راه‌هایی داشته است. یکی از این راه‌ها میان خوزستان و اصفهان قرار داشته که از محدوده بختیاری عبور می‌کرده است (شکل ۱). یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌هایی که در کنار این راه‌ها وجود داشته، ساخت و سازهایی است که هم به منظور نظارت و اخذ مالیات و هم به منظور استراحت کاروانیان در دوران تاریخی تا دوره اسلامی ساخته شده‌اند. در این نوشتار سعی داریم با استفاده از متون تاریخی و برخی شواهد باستان‌شناسی که در سال‌های اخیر کشف شده‌اند تا اندازه‌ای مسیر تستر به صفهان را در محدوده سیاسی چهارمحال و بختیاری بازشناسی کنیم. در ادامه خط سیر این گذرگاه کوهستانی با استفاده از نرم افزار GIS و در قالب نقشه مورد بررسی قرار می‌گیرد:

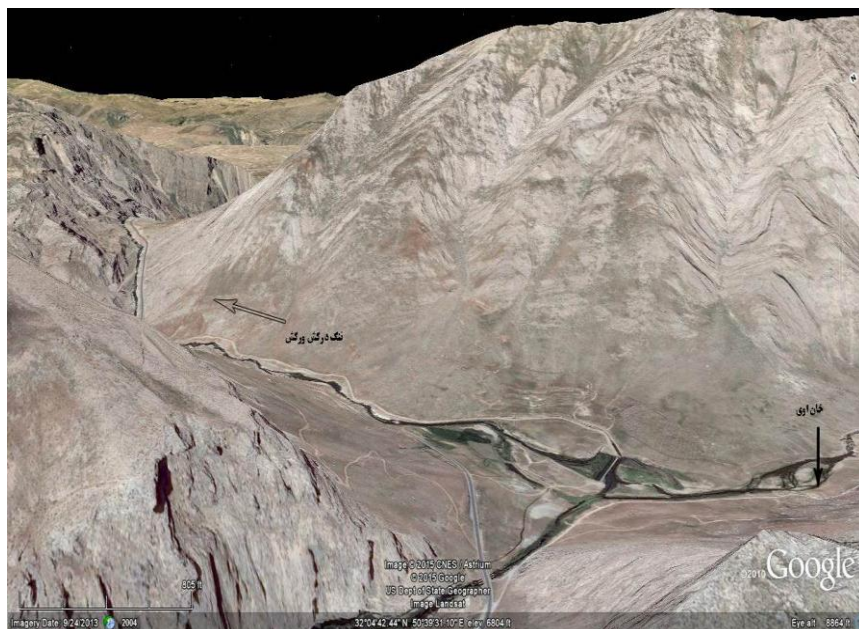


شکل ۱. وضعیت مراکز و مسیرهای گذر در میانهٔ راه شوشتر به اصفهان

## ۲- جاده دزپارت در منابع مکتوب

در رشته کوه‌های زاگرس علاوه بر راه‌های عمده در تنگه‌های بین شیراز، بوشهر، خرم‌آباد، شوش و میان بهبهان و فهلیان که اسکندر از آن گذشته و میان پاسارگاد و اصفهان و میان همدان و قصرشیرین راه دیگری نیز وجود داشته که تستر (شوستر) را به صفهان (اصفهان) وصل می‌کرده است. بخشی از این راه پر پیچ‌وخم و در واقع کوهستانی‌ترین بخش آن، دزپارت مورد مطالعه ما است. دزپارت یا دژپارت جاده‌ای پرفراز و نشیب با پیچ و خم زیاد در یکی از سخت‌ترین تنگه‌ها و دره‌های موجود در زاگرس قرار گرفته است. این مسیر تجاری به صورت سنگ‌فرش در محل پرتگاه‌ها با حفاظ‌های ساخته شده از سنگ قابل مشاهده است. این جاده به نام‌های دیگری از جمله پلکانی، سلطانی، اتابکی، علویان، لینیچ و بختیاری نیز معروف است. ابن بطوطه آن را پنهانی‌ترین جاده کوه‌های پارس می‌داند (ابن بطوطه، ۱۳۷۱: ۲۳۰). از شوستر راه‌های زیادی به نقاط مختلف منشعب می‌شدند که تعدادی از آنها از نواحی آباد در دوران آغاز تاریخ ایران از میان تنگه‌ها مانند ناحیه شمی و مال امیر می‌گذشتند. این راه‌ها در دوره هخامنشی نیز مورد استفاده بودند (سیرو، ۱۳۸۱: ۳۲). در دوران اشکانی و ساسانی یک راه منتهی به اصفهان از ایذه (ایذج) عبور می‌کرد، جایی که در اوایل قرن چهارم ه. ق ابودلف از آن عبور کرده و اشاره به پل ایذج می‌کند پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۸۸). این پل میان ایذج و رباط واقع است و یکی از شگفتی‌های جهان است. پل مزبور بر روی رودخانه خشکی که فقط هنگام بارش باران آب دارد، در آن هنگام این رودخانه به دریایی خروشان مبدل می‌شود که پهنای آن بر روی زمین به یک هزار ذراع و عمق آن به یکصد و پنجاه ذراع و پهنای کف آن به ده ذراع می‌رسد. ساختمان این پل از پایین تا کف زمین با سرب و آهن انجام شده و هر قدر بنا بالا می‌آید از عرض آن کاسته و دهانه‌اش تنگ‌تر می‌شود. در دو سوی پل در شکاف میان ساختمان و زمین کنار رودخانه تفاله آهن آمیخته به سرب گذاخته ریخته شده، این پل دارای یک طاق بسیار محکم، و از شگفتی‌های هنر معماری است (ابودلف، ۱۳۵۴: ۹۳-۹۴). تنها جایی

در منطقه که در کنار پایه‌های پل آن آثار فلز و سرب مشاهده شده، پل شالو است. پل شالو در طول تاریخ و در منابع مختلف با نام‌هایی مانند: خره‌زاد، خورزاد، دز پارت، دسفارت و ایذج معرفی شده است. پل و گذار شالو نقش مهمی در رونق جاده باستانی «دز پارت» داشته است. لسترنج معتقد است که پل مزبور میان اصفهان و ایذج در سمت شرقی ایذج و در امتداد جاده معروف اتابکان بود. زیرا کارگرانی که در ساخت و تعمیر پل بکار گرفته شدند از اهالی ایذج و اصفهان بودند. او احتمال می‌دهد که نام آن از خرزاد بن باس گرفته شده که در زمان حجاج بن یوسف ثقفی سر به شورش گذاشت و قلعه خورزاد را که به نام وی در اطراف ایذه معروف شده بود، پایگاه عملیات خود قرار داد (لسترنج، ۱۳۷۳: ۱۵۱، ۲۶۴).



شکل ۲. موقعیت تنگ درکش و رکش و مجموعه بنای سنگی خان اوی (منبع: Google Earth, ۹۶/۰۸/۰۳)

به نظر می‌رسد وجه نامیدن این جاده به دزپارت برگرفته از پارت‌ها باشد، مسیری که شاه اشکانی (احتمالاً مهرداد دوم) از طریق آن الیمایی‌های کوه‌نشین را سرکوب

کرده و پس از آن وارد گابه در فلات مرکزی شده است. وجه تسمیه دیگر شاید به دلیل دژی باشد که نظامیان پارتی مدتی در آن سکنی گزیده‌اند. یکی از راه‌های سده‌های اولیه اسلام مسیر فارس به اصفهان است که چنین توصیف شده:

از شیراز تا هزار نه فرسنگ و از هزار تا مابین تا کنسا شش فرسنگ و از کنسا تا کنار (کمار) چهار فرسنگ و از کنار تا قصر اعین هفت فرسنگ و از قصر اعین تا اصطخران دهی باشد هفت فرسنگ و از اصطخران تا «خان اویس» هفت فرسنگ و از «خان اویس تا دیه‌کوژ» هفت فرسنگ و از «کوژ تا کره» هشت فرسنگ و از «کره تا لنجان» هفت فرسنگ و از لنجان تا سپاهان نه فرسنگ و حد پارس تا خان اویس باشد که از «شیراز تا خان اویس» چهل و سه فرسنگ و از شیراز تا صفاهان (سپاهان) هفتاد و دو فرسنگ است پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۰۴).

در منطقه بختیاری شاهراه‌های پر رفت‌وآمد محدود به پنج مسیر بود. یکی از این مسیرها و در واقع آسان‌ترین آنها جاده گودی ملا بوده که در جنوبی‌ترین بخش قرار داشت که به جاده‌ای مالرو با شیب مناسب متصل می‌شد. شاهراه اصلی اصفهان به شوشتر از سرتاسر چهارمحال، ناغان (یا اردل) عبور می‌کرده و به مسیر کوه‌رنگ در دوپلان وصل می‌شد. این جاده شناخت شده، سه تا چهار ماه از سال به علت بارش برف بسته می‌شود. راه دیگری از دوپلان در مسیر طولی اردل به دره گوراب با یک مسیر مالرو می‌رسید، پس از عبور از میان گوراب و اسبیانه با پیچ‌های باریک، با شیبی بسیار تند وارد قلعه بازفت در دره بازفت می‌شود. این مسیر، از طریق کاج نیز قابل دسترسی است. مسیر دیگر چری با ارتفاع ۹۳۵۰ پا (۲۸۴۹ متر) است. شاخه‌ای از جنوب با یک بال‌آمدگی ماریپیچی پر شیب به ارتفاع ۱۲۱۹ متر (۴۰۰۰ پا) از محل اردوگاهی مورز بود. هر دو راه‌های فرعی سنگلاخی‌اند. این مسیر و جاده‌ها تا زمان حاضر به خوبی حفظ شده بودند. ترکیب‌بندی در اینجا برجسته است. اگر سنگ‌های سطحی (مقادیر بسیار اندک) در طول این مسیر برداشته می‌شد، شلوغ‌ترین مسیر بود، کوتاه‌ترین فاصله از اصفهان به شوشتر را به دست می‌دهد (Sawyer ۱۸۹۴)

در جای دیگری مسیرهای فرعی میان شوشتر به اصفهان این‌گونه توصیف شده‌اند: «پس از عبور از لنجانان به اولین گردنه و رشته کوه‌های نسبتاً بلند که همچون حصاری سنگی حد فاصل اصفهان و چهارمحال و بختیاری بوده می‌رسید. این گردنه امروزه گردنه رخ نامیده می‌شود. در فاصله هشت کیلومتری آن کریوه‌الرخ یا کره یا قهوه‌رخ (فرخ شهر کنونی) قرار دارد که دشت شرقی شهرکرد را تشکیل می‌دهد. عبور کاروان‌ها و سواران در این قسمت به راحتی انجام می‌شده و هیچ‌گونه نیازی به جاده‌سازی نداشته و به خودی خود جاده در مسیر کاروان‌ها بوجود آمده یا تغییر مسیر می‌داده است. بعد از اتمام دشت و جلگه شهرکرد به طرف جنوب این راه از دامنه شرقی کوه جهانبین و کوه‌های هفشجان عبور کرده به طوری که به دلیل وجود صخره‌ها و سنگ‌های عظیم تنها یک مسیر وجود داشته و هرچه به ارتفاع نزدیکتر شده نشانه‌هایی از سنگچین جهت هموارکردن راه بیشتر دیده می‌شود. پس از گذر از پستی و بلندی‌های بسیار به چند کیلومتری جوققان دربخش میزدج (میزده) رسیده که اکنون روستای چلیچه در آنجا قرار دارد (در دوره قاجار کاخ بیلاقی سردار اسعد بوده است)، پس از آن وارد دشت جوققان می‌شده است» (آخوندی، ۱۳۷۱: ۱۵-۱۳). در اینجا مسیری فرعی از آن منشعب شده، با گذر از فارسان و ده چشمه وارد گردنه زَرَو شده از آنجا با گذر از روستاهای فعلی سرپیر، شهر دشتک و دوآب صمصامی به مسیر چَری متصل می‌شد از آنجا با عبور از ارتفاعات و رشته کوه‌های بلند در دامنه‌های غرب زردکوه با چند انشعاب وارد لالی و سپس شوشتر در استان خوزستان می‌شده است. این مسیر همچنان بخشی از مسیر کوچ سالانه عشایر هفت‌لنگ بختیاری را تشکیل می‌دهد.

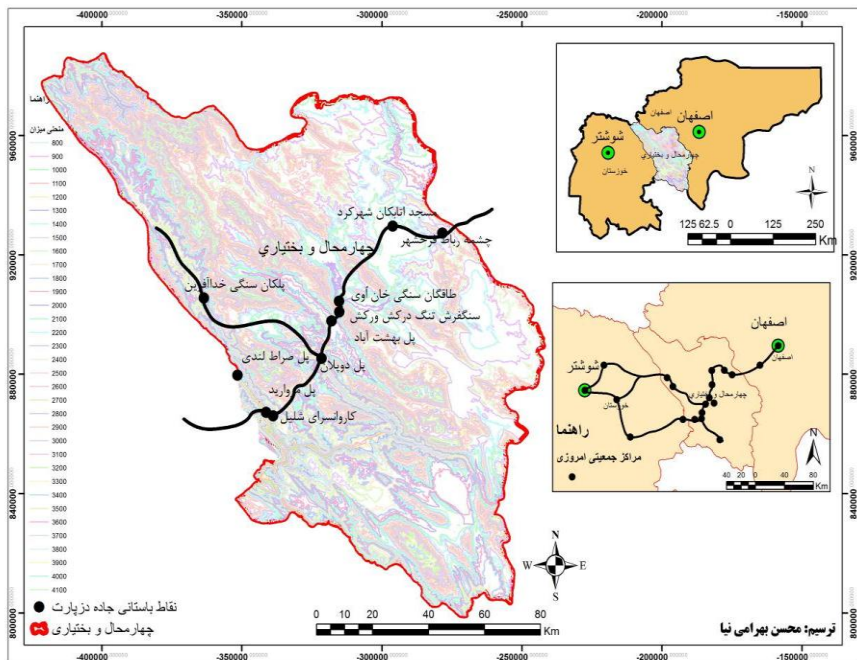
ادامه مسیر جاده اصلی دزپارت از جوققان، با عبور از تنگه دَرکِش و رَکِش (جاده کنونی شهرکرد- اردل) (شکل ۲) و طاقگان‌های سنگی خان‌اوی (خان‌اویس) و اردل و دوپلان بوده است. بعد از گذر از رودخانه میان دوپلان و گردنه کاسه کاسه در بریدگی‌های میان این کوه و کوه‌گره و عبور از تنگه گندم‌کار به شلیل و پس از عبور

از پل مروارید وارد دهدز (دهدیز) و ایزه شده و از آنجا به شوشتر منتهی می‌شد. در دوپلان دو شاخه اصلی جاده یعنی مسیر جونقان، تنگ درکش ورکش (خان اوی)، بهشت آباد، تنگ گور میزه، و مسیر ناغان- دو پلان با هم تلاقی می‌کنند. در نزدیکی سرخون شاخه‌ای از این جاده به هلیساد، بوگر، ارمند و لردگان و خانمیرزا می‌رود. در نزدیکی روستای گندمکار شاخه‌ای از طریق گردنه کاسه کاسه به سرتنگ و دامنه‌های شمالی کوه گره و دیناران می‌رود. در دوپلان شاخه‌ای از این جاده به سمت شرق به سبزکوه ادامه پیدا می‌کند (گارتویت، ۱۳۷۵: ۶۸). در دوره اتابکان لر بزرگ این جاده که از لنجان به قهفرخ- شهرکرد- جونقان (تنگ درکش ورکش)- اردل- دهدز و ایزه امتداد داشته به جاده اتابکی یا سلطانی معروف بوده است. ابن بطوطه در این مسیر اشاره به قلعه مدرسه، پل قدیمی بزرگ در نزدیکی گذار بلوطک، پل عمارت و دوپلان، اردل، سودجان و گردنه زرده در نزدیکی گهرو در چند کیلومتری اردل) می‌کند (مردانی، ۱۳۷۵: ۶۸). دزپارت در دوره‌های بعد نیز مورد استفاده بوده به طوری که در سال ۱۹۰۱ میلادی به کرات مورد استفاده بنگاه نفتی لینچ (لنج) انگلیسی و برادران قرار گرفته و بهترین مسیری است که فعلاً وجود دارد (آهنجیده، ۱۳۷۸: ۱۳۳). هنری بلوس لینچ مسافت میان شوشتر و اصفهان را دوپست و پنجاه مایل چهارصد و دو کیلومتر) تخمین زده است. او اشاره می‌کند که ارتفاعات و گردنه‌های واقع در این مسیر بسیار بلند و سخت گذر است و این جاده مال رو در سه ماه زمستان بیشتر اوقات به علت ریزش برف بسته می‌شود. برای رسیدن به فلات ایران (اصفهان) بایستی از صحاری خوزستان و از درون ارتفاعات و بلندی‌های پر از درخت و جنگل عبور کرد. اصفهان در شمال شرقی شوشتر قرار دارد برای اجتناب از صعود پی در پی و مکرر به ارتفاعات می‌بایست از بستر دره‌ها و زمین‌های پست از جنوب به شرق حرکت کرد، بنابراین بهترین مسیر همان مسیرهای پیش گفته است (همان: ۱۱۰-۱۰۹).

### ۳- شواهد باستان‌شناسی جاده دزپارت

ابن بطوطه ضمن اشاره به رونق این راه باستانی می‌گوید که به دستور اتابک در منازل مختلف، کاروانسراهایی ساخته شده بود که «مدرسه» نام داشتند و اسباب راحتی مسافران در آنها تأمین و فراهم بود. وی در این باره می‌نویسد: «در هر یک از منازل این کوهستان زاویه‌ای است که مدرسه می‌نامند و مسافر که به آنجا می‌رسد غذای او و علوفه مرکبش را حاضر کنند و احتیاجی به مطالبه دادخواست خود مسافر نیست... و این جمله از محل اوقاف اتابک تأمین می‌گردد» (ابن بطوطه، ۱۳۷۱: ۲۴۱) به همین دلیل در این دوره جاده دز پارت، به راه «سلطانی» و «اتابکی» شهرت پیدا کرد. طی سال‌های اخیر بررسی‌ها (خسروزاده، ۱۳۸۶؛ ۱۳۸۸؛ ۱۳۸۹؛ ۱۳۹۰) و کاوش‌های پراکنده‌ای در سطح استان انجام شده که برخی از آنها در نزدیکی جاده دزپارت قرار گرفته است (شکل ۳). در کنار جاده امروزی اصفهان به شهرکرد در نزدیکی گردنه رخ، طی کاوش سال ۱۳۸۶ که یکی از نگارندگان نیز در آن حضور داشته، چندین رج دیوار (شکل ۴)، بقایای پایه طاق و شمار زیادی سفال از زیر خاک بیرون آمد. در مورد کاربرد این بنا نظر خاصی نمی‌توان داد اما با توجه به اشاره ابن بطوطه به مدرسه کریوه‌رخ می‌توان این بنا را بقایای به جای مانده از مدرسه-کاروانسرا دانست که ابن بطوطه شبی را در آن سپری کرده است. مهم‌ترین آثار در برگیرنده دوره اتابکان در این محوطه فراوانی قطعات سفال با خمیره کرم، نخودی مایل به صورتی بدون لعاب با تزیین کنده، افزوده و استامپی و سفال با لعاب لاجوردی و فیروزه‌ای و چند رنگ است. یکی از اقدامات اتابکان لر بزرگ اهتمام به آبادانی و ساخت و مرمت مساجد، مدارس و رباط‌ها بوده است. یکی از آنها ساخت مسجد اتابکان شهرکرد (مسجد امام صادق «ع» امروزی) است (شکل ۵). آن گونه که شهرت دارد پایه گذار آن اتابک ابوبکر (احتمالاً از طایفه لر هزار اسب) بوده است. وسعت مسجد سابقاً بیش از آنچه امروزه وجود دارد بوده است ولی به مرور زمان الحاقات آن از بین رفته به طوریکه در حال حاضر تنها شبستان گنبددار آن به جا مانده و خیابان از چهارسوی آن می‌گذرد. مسجد

دارای پلان مربع مستطیل، با چهار ستون و گنبدی دوپوش است. تنها اثر به جامانده از دوران اتابکان، در مثبت کاری آن با کتیبه‌ای با تاریخ ۶۰۵ ه. ق بوده که بر روی یک لنگه آن کار شده، و هم اکنون در موزه باستان‌شناسی شهرکرد نگهداری می‌شود (شکل ۶). بر روی این در، تزئیناتی به شکل لوزی‌های متحدالمرکز، شمسه و چلیپا با تزیین گل میخ به طرز زیبایی به چشم می‌خورد.



شکل ۳. جاده دزپارت بر حسب مراکز جمعیتی امروزی (راست پایین) و نقاط باستانی (چپ)



شکل ۴. بقایای دیوارهای کاوش شده چشمه رباط فرخشهر



شکل ۵. نمای ورودی شبستان مسجد اتابکان



شکل ۶. در منبت کاری شده مسجد اتابکان شهرکرد با کتیبه‌ای به تاریخ ۶۰۵ ه. ق

پس از خان لنجان و قهفرخ، جاده باستانی و سنگفرش اصفهان - خوزستان پیش از کوهساران آسمان‌سای میانه زاگرس میانی به فاصله ۸ کیلومتری جنوب شرقی شهر جونقان (گینه‌کان) تنگه سخت گذر درکش ورکش را پشت سر می‌گذارد. در بالادست رودخانه جونقان بقایای بنایی سنگی دیده می‌شود که بدون ملاط و به روش خشکه‌چین و نامنظم ساخته شده بود (شکل ۷). مصالح به کار رفته از نوع بوم آورد بوده که به وفور در ارتفاعات این قسمت دیده می‌شود. طی سال‌های اخیر به صورت آغل مورد استفاده موقت ساکنان محلی و بیلاق کوچ‌نشینان بختیاری قرار گرفته است (مهرکیان، ۱۳۸۶). یکی از ویژگی‌های این مکان تراش، قواره‌بندی و استفاده هوشمندانه از بلوک‌های سنگی مکعب مستطیل و مکعب مربع در دیوار و سقف با طاق آهنگ می‌باشد که شیوه‌ای معمول در دوره ساسانی بوده است. در ضلع غربی این طاقگان، در طی سه فصل کاوش ۱۳۷۸، ۱۳۷۹، ۱۳۸۵، دربخش غربی، سازه‌ای از زیر خاک بیرون آمد که به طور مشخص مربوط به دوره ایلخانی (اتابکان لر بزرگ) است (شکل ۸). نوع ساخت به گونه‌ای است که به نظر می‌رسد قرینه ساختمان قدیمی است (شکل ۹). مصالح آن مشابه بنای قبلی از سنگ است. این بنا بر اساس شواهد و قرائن یک خان و کاروانسرای دوره اسلامی است که کشف چندین قطعه سفال با شاموت شن و چند قطعه با لعاب فیروزه‌ای و سبز پسته‌ای با نقش استامپی (شکل ۱۰) این نظر را تأیید می‌کند. حفار با توجه به نام خان لنجان به عنوان یکی از ایستگاه‌های آن راه باستانی آن را خان اوی یا کاروانسرای کنار آبی می‌داند. به نظر می‌رسد پس از ویرانی و متروکه بنای شرقی این محل به عنوان بار انداز چارواداران (چارپاداران) شوشتری و اصفهانی بهره‌برداری می‌شد (مهرکیان، ۱۳۸۶).



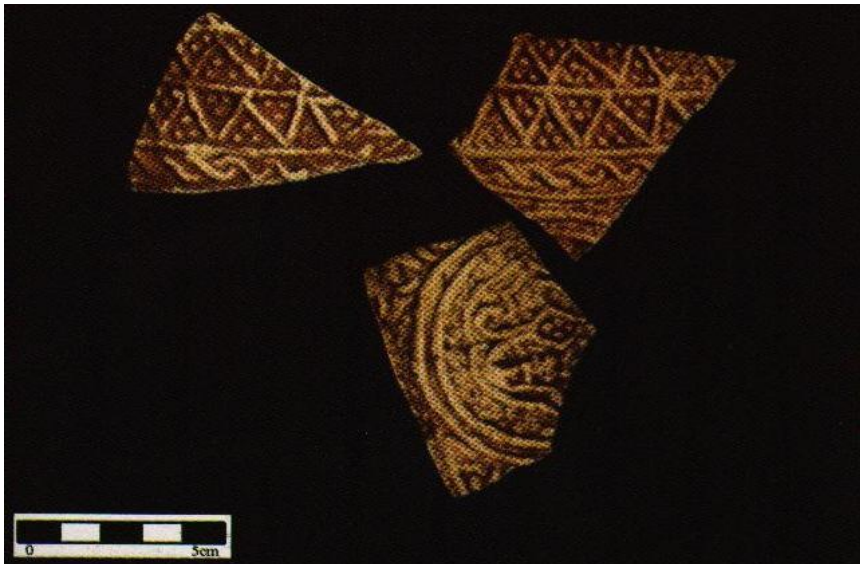
شکل ۷. بقایای طاقگان سنگی خان اوی (منبع: خسروزاده، ۱۳۸۶)



شکل ۸. بقایای کاوش شده بنای ایلخانی خان اوی



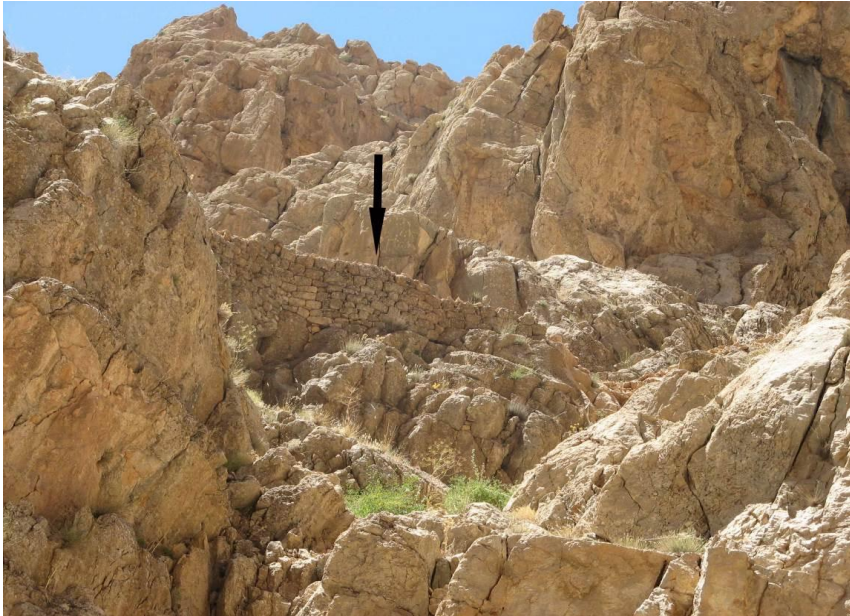
شکل ۹. نمای کلی طاقگان سنگی (چپ) و بنای کاوش شده ایلخانی (راست) در خان اوی



شکل ۱۰. سفال با نقش استامپی از خان اوی (دوره ایلخانی) (منبع: مهرکیان، ۱۳۸۶)

بخشی از بقایای برجای از جاده سنگفرش دزپارت در استان چهارمحال و بختیاری در منطقه صعب‌العبور تنگه درکش ورکش به چشم می‌خورد. به واسطه نامناسب بودن محل گذر کاروان‌ها در طول این تنگه، هر جا که امکان سقوط افراد و احشام به کف دره وجود داشت، با استفاده از قلوه‌سنگ‌های موجود در محل به صورت خشکه‌چین بسترسازی کرده‌اند (شکل ۱۱). کف مسیر نیز با استفاده از لاشه‌سنگ و قلوه‌سنگ، تسطیح شده است (شکل ۱۲). در طول این مسیر به تناوب بر سطح تپه‌ماهورهای نزدیک به جاده، سفال با لعاب لاجوردی و فیروزه‌ای همزمان قرون ۶ و ۷ ه. ق کشف می‌شود که اهمیت این مسیر را در قرون میانه اسلامی نشان می‌دهد. در میانه راه و پس از گذشتن از تنگه درکش ورکش پلی جهت عبور از رودخانه ایجاد شده بود که پل بازسازی شده آن در دوران اخیر همچنان پابرجا مانده است. این پل به پل بهشت‌آباد معروف است. (شکل ۱۳).

در پایین دست روستای دوپلان جایی که جاده دزپارت به چندین شاخه تبدیل می‌شود. در اینجا بقایای پلی دیده می‌شود که با استفاده از بست و سیم‌های فلزی ساخته شده است (شکل ۱۴) که زمانی توسط بنگاه لینچ نیز مورد استفاده قرار گرفته، سپس در کنار آن پل دیگری ایجاد کرده‌اند که همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرد. محدوده پل مورد نظر یکی از گذرگاه‌های اصلی و مهم جاده دزپارت بوده است. در مسیر گوراب که از دوپلان به سمت شمال به کوه‌رنگ، لالی و شوشتر منتهی شده پلی طبیعی در اثر ریزش کوه بر روی رودخانه بازفت ایجاد شده است (شکل ۱۵). در دیواره صخره‌ای کنار این پل در دل صخره بقایای پلکانی دست‌کند به چشم می‌خورد (شکل ۱۶) که در دوران مختلف مورد استفاده بوده، عشایر بختیاری سال‌ها از این مسیر برای رسیدن به قشلاق خود استفاده می‌کنند. این مسیر در یکی از سخت‌گذرترین دره‌های کوهستانی قرار گرفته است.



شکل ۱۱. بقایای جاده سنگ فرش تنگ درکش و رکش (منبع: خسروزاده، ۱۳۸۶)



شکل ۱۲. بسترسازی مسیر عبور کاروان‌ها در تنگ درکش و رکش (منبع: خسروزاده،

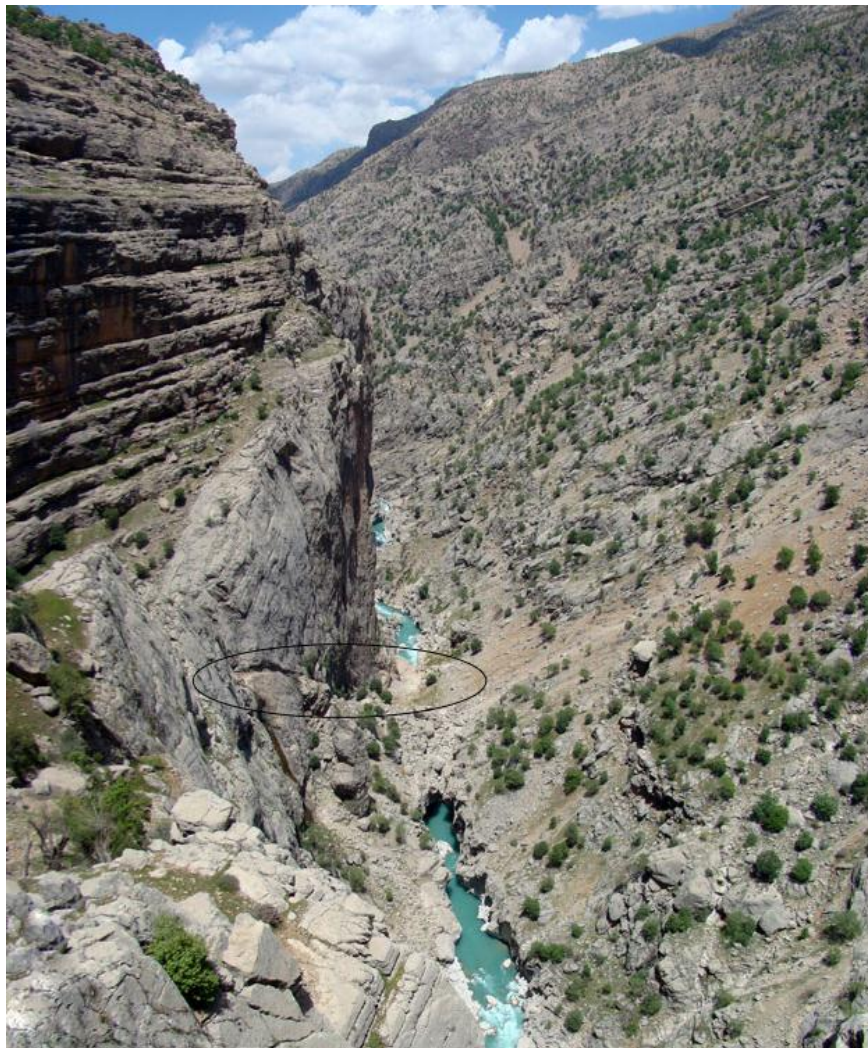
۱۳۸۶)



شکل ۱۳. نمای پل قدیمی و جدید بر روی رودخانه بهشت آباد



شکل ۱۴. پل قدیمی دوپلان در غرب روستای دوپلان



شکل ۱۵. نمای کلی پل و پلکان سنگی خداآفرین ( anobanini.

(ir/fa/iran/chaharnahal/ardal/۷۶۸



شکل ۱۶. پلکان دست‌کند خداآفرین ( <http://www.tishineh.com/tour/Pictures/Item/۱۴۱۷/۱۷۰۶۵.jpg> )

از شواهد به جای مانده دیگر کاروانسرا- مدرسه شلیل (شکل ۱۷) در دره منتهی به دره رودخانه بازفت مرز میان چهارمحال و بختیاری و خوزستان در نزدیکی روستای شلیل است. این بنای پابرجا در سال‌های اخیر توسط ساکنان محل تغییر کاربری یافته و با تخریب‌بخش‌های مختلف تقریباً شکل اولیه خود را از دست داده و تنها از آن دوران مصالح قلوه‌سنگی با ملاط گچ و ساروج و بخش‌هایی از طاق‌نما باقی مانده است. در اطراف این بنا قطعات سفال به صورت پراکنده یافت می‌شود که احتمالاً مربوط به قرون میانه اسلام هستند. در همین دره در نزدیکی روستای لندی بقایایی از پایه پلی با مصالح قلوه‌سنگی و ملاط ساروج کشف شده (شکل ۱۸) که با توجه به نوع مصالح و ملاط احتمالاً می‌بایست در دوره ساسانی مورد استفاده قرار گرفته باشد. در نزدیکی شلیل نزدیک به رودخانه بازفت و در واقع آخرین نقطه مرز چهارمحال و

بختیاری بقایای جاده سنگفرش و کتیبه‌هایی مربوط به دوره اسلامی به همراه پلی وجود داشت که پس از آبگیری سد کارون چهار به طور کامل به زیر آب رفتند و هم اکنون اثری از آنها بر سطح قابل مشاهده نیست. پل مذکور در دوره قاجار ایجاد شده (شکل ۱۹) و در مسیر همان جاده سنگ فرس قرار داشت.



شکل ۱۷. بقایای معماری کاروانسرای دوران اسلامی شلیل (منبع: خسروزاده، ۱۳۸۹)



شکل ۱۸. بقایای پل ساسانی لندی بر روی رودخانه بازفت (منبع: خسروزاده، ۱۳۸۹)



شکل ۱۹. نمایی از پل مروارید بر روی رودخانه بازفت در نزدیکی روستای شلیل (اکنون به دلیل آب‌گیری سد کارون چهار به زیر آب رفته)

#### ۴- نتیجه‌گیری

طی سالیان اخیر با بررسی‌های انجام شده در سطح استان چهارمحال و بختیاری به آثار مادی بسیاری از دوره‌های مختلف برخورد شده است. در سال‌های اخیر در نتیجه فعالیت‌های باستان‌شناسی شواهد مادی بسیاری از دوران مختلف در منطقه شناسایی شد که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها در کنار مسیرها و ایل‌راه‌های عشایری شکل گرفته‌اند. به علت وضعیت اقلیمی و زمین ریختی منطقه و قرار گرفتن آن در ارتفاعات بالا و وجود دره‌های میان‌کوهی کم‌عرض به صورت کاملاً آگاهانه مسیرهای خاصی برای عبور و مرور از کهن‌ترین زمان‌ها تا عصر حاضر انتخاب شده است. به علت قرارگیری چهارمحال و بختیاری در نقطه اتصال دو تمدن خوزستان و فلات مرکزی نقشی تعیین کننده و مهم داشته است. بنابراین با توجه به کشف شواهد مادی منقول و غیرمنقول در برخی نقاط این نکته مسلم است که راهی که فلات مرکزی (اصفهان) را به خوزستان (شوشتر) وصل میکرد یکی از مسیرهای مهم و حیاتی چه در پیش از اسلام و چه بعد از اسلام بوده است.

تحولات ملموس در این منطقه از زمانی آغاز شده که اتابکان لر بزرگ به این خطه آمده و تشکیل حکومت دادند. در میزان تأثیرگذاری این حکومت محلی، نظرات و عقاید مختلفی وجود دارد. یکی اینکه آیا اتابکان حکومتی مستقل داشته‌اند یا همانطور که ابن بطوطه اشاره کرده، دست‌نشانده شاه ایلخانی بوده که از سوی او به حکومت این محل منسوب می‌شدند. همانند بسیاری از حکومت‌های محلی همزمان، به صورت نیمه مستقل به حیاط خود ادامه داده‌اند و چندان خلاقیتی از خود نشان نداده‌اند. آنها بسیاری از بناهایی که در دوران پیش از خود مورد استفاده بوده را بازسازی، و مجدداً مورد استفاده قرار داده‌اند و ممکن است سازنده بناهای اندکی بوده باشند و همانطور که ابن بطوطه تنها از چند بنای ساخته شده به دست اتابک احمد سخن به میان می‌آورد. درست است که برخی از آثار را اتابکان بازسازی نمودند اما به عنوان موجودیت یک حکومت محلی دارای خلاقیت نیز بوده‌اند و قطعاً از خود بناهایی

مذهبی- سیاسی به یادگار گذاشته‌اند. نمونه بارز آن ساخت مسجدی اتابکان در شهرکرد امروزی است که تنها مدرک مسلم از وجود اتابکان در چهارمحال و بختیاری است در حالی که بقیه آثار بر اساس مقایسه معماری، ویژگی سفالی و اشاره جهانگردان و تاریخ‌نویسان قرون میانه اسلامی به این دوره نسبت داده شده‌اند. از میان شواهد موجود محوطه خان اوی بیش از سایر آثار کشف شده در استان مورد توجه بوده و به نظر می‌رسد در نقطه شاهراهی درون منطقه‌ای قرار گرفته که کشف معماری احتمالاً مشابه معماری دوره ساسانی، و ایلخانی، اهمیت آن را بیش از پیش کرده است. در بین منابع مکتوب به محل‌هایی به نام خان اویس، دیه کوژ و کره اشاره شده است. جانمایی هریک از آنها نشان می‌دهد محل‌های نامبرده در مسیر جاده دزپارت قرار گرفته‌اند و با بررسی بعد مسافت ذکر شده در منابع به نظر می‌رسد به ترتیب با خان اوی، دهکرد (شهرکرد امروزی) و قهفرخ (فرخ‌شهر امروزی) مطابقت دارند.

## ۵- منابع

- آخوندی، اردشیر. (۱۳۷۱). آثار دوره ساسانی در چهارمحال و بختیاری. سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان چهارمحال و بختیاری (منتشر نشده).
- آهنجیده، اسفندیار. (۱۳۷۸). تمدن دیرینه چهارمحال و بختیاری. اصفهان: انتشارات مشعل.
- ابن بطوطه، محمدبن عبدالله. (۱۳۷۱). سفرنامه ابن بطوطه. ترجمه محمد علی موحد. تهران: انتشارات آگاه.
- ابودلف خزرچی، مسعربن مهلهل. (۱۳۵۴). سفرنامه ابودلف در ایران. ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی. تهران: انتشارات زوار ایران.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر. (۱۳۷۰). راه و رباط. تهران: انتشارات آرمین.
- خسروزاده، علیرضا. (۱۳۸۶). گزارش بررسی باستان‌شناختی شهرستان فارس، فصل نخست. شهرکرد: مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان چهارمحال و بختیاری (منتشر نشده).

--- (۱۳۸۸). گزارش بررسی باستان‌شناختی بخش میان‌کوه، شهرستان اردل. فصل نخست. شهرکرد: مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان چهارمحال و بختیاری (منتشر نشده).

--- (۱۳۸۹). گزارش بررسی باستان‌شناختی بخش میان‌کوه، شهرستان اردل، فصل دوم. شهرکرد، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان چهارمحال و بختیاری (منتشر نشده).

--- (۱۳۹۰). گزارش بررسی باستان‌شناختی بخش میان‌کوه، شهرستان اردل، فصل سوم. شهرکرد: مرکز اسناد میراث فرهنگی استان چهارمحال و بختیاری (منتشر نشده).

سیرو، ماکسیم. (۱۳۸۱). کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمه عیسی بهنام. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.

گارثویت، جن راف. (۱۳۷۵). بختیاری در آینه تاریخ، ترجمه و حواشی مهرباب امیری، تهران: انتشارات آنزان و سهند.

لسترنج، گای. (۱۳۷۳). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چاپ چهارم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

مردانی کرانی، سعید. (۱۳۷۵). پژوهشی در تاریخ، تمدن و فرهنگ چهارمحال و بختیاری، شهرکرد: انتشارات ایل شهرکرد.

مهرکیان، جعفر. (۱۳۸۶). خان اوی جونقان. سمینار یکروزه ارائه دستاوردهای فعالیت‌های میدانی باستان‌شناسی دوره اسلامی، صص: ۲۰-۱۷، تهران: پژوهشکده باستان‌شناسی

Sawyer, H. A, ۱۸۹۴. The Bakhtiari Mountains and Upper Elam, The Geographical Journal, vol ۴(۶), pp: ۴۸۱-۵۰۱.

<http://anobanini.ir>.

<http://www.tishineh.com>.