



پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران

PAZHOSH-HA-YE BASTANSHENASI IRAN  
P. ISSN: 2345-5225 & E. ISSN: 2345-5500  
Homepage: <https://nbsh.basu.ac.ir/>  
Vol. 14, No. 43, Winter 2025



1. Assistant Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, Lorestan University, Khorramabad, Iran.

**Email:** [Yousofvand.y@lu.ac.ir](mailto:Yousofvand.y@lu.ac.ir)

2. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran.

**Citations:** Yuosofvand, Y. & Neyeštani, J., (2025). "Recognizing the Communication Route Between Shapurkhashat (Khorramabad) and Khuzestan in the Islamic Period by Relying on Archaeological Evidence". *Pazhoheshha-ye Bastan Shenasi Iran*, 14(43), 161-190. <https://dx.doi.org/10.22084/nb.2024.27970.2602>

**Homepage of this Article:** [https://nbsh.basu.ac.ir/article\\_5550.html?lang=en](https://nbsh.basu.ac.ir/article_5550.html?lang=en)

PAZHOSH-HA-YE BASTANSHENASI IRAN  
Archaeological Researches of Iran  
Journal of Department of Archaeology, Faculty of Art and Architecture, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran.

*Publisher:* Bu-Ali Sina University. All rights reserved.

© Copyright©2022, The Authors. This open-access article is published under the terms of the *Creative Commons*.

## Recognizing the Communication Route Between Shapurkhashat (Khorramabad) and Khuzestan in the Islamic Period by Relying on Archaeological Evidence

Younes Yousofvand<sup>1</sup> , Javad Neyeštani<sup>2</sup> 

<https://dx.doi.org/10.22084/nb.2024.27970.2602>

Received: 2023/06/20; Revised: 2023/09/21; Accepted: 2023/09/27

Type of Article: **Research**

Pp: 161-190

### Abstract

The strategic communication position of Lorestan Province, located in western Iran, has historically facilitated the passage of significant and active communication routes. One notable route that traversed Lorestan during the Islamic period was the thoroughfare linking Khuzestan and Hamadan. This route flourished during the Islamic era, serving as the primary connection between Khuzestan and the western regions of the Iranian Plateau. To date, this communication route has not been the subject of dedicated research, resulting in a lack of comprehensive information regarding the quantity and quality of archaeological findings associated with it. This gap underscores the need for independent research aimed at identifying and documenting this communication route and its archaeological significance. This study addresses two primary inquiries: 1- What archaeological evidence remains from the route connecting Shapurkhasat to Khuzestan during the Islamic period, and which areas of Lorestan did this route traverse? 2- How did the development of this road progress throughout the Islamic era, and what transformations took place during this time? The research adopts a historical approach, with data collection derived from both fieldwork and library research. An analysis of archaeological artifacts and historical documentation indicates that the communication pathway linking Shapurkhasat and Khuzestan in the Islamic era passed through the Balagriveh region, situated in central Lorestan, as well as the area referred to as Nomkoh/Miankoh. This road has been associated with a range of architectural elements, such as a castle, a bridge, a caravanserai, a tomb, settlement areas, and a mill. The data indicates that the road maintains a historical continuity, reflecting an ancient route that saw minimal alterations and relocations throughout the Islamic era, with its stations continuing to function with few modifications into the modern age.

**Keywords:** Lorestan Province, Islamic Era, Communication Road, Archaeological Evidence, Miankoh.

## Introduction

A notable route that emerged during the Islamic period in Lorestan was the one connecting Hamadan to Khuzestan. This thoroughfare traversed the Miankoh region, which is marked by its mountainous and challenging geography. The rivers and highlands in this area have historically presented significant obstacles to the development of communication routes. Nonetheless, the existence of essential political and economic centers, along with administrative and religious establishments in the surrounding regions, created a pressing need for communication pathways to navigate through this rugged landscape. The identification of archaeological evidence that illustrates the efforts of Islamic era architects to address these natural challenges is an intriguing topic within the field of archaeological studies in the region, which has not been thoroughly examined in previous literature. Despite the existence of historical references to this communication route and the architectural landmarks that line it, a detailed investigation into both the route and the structures has not been thoroughly undertaken. This gap has led to a deficiency in comprehensive information regarding the number, types, and quality of these buildings. Hence, it is crucial to conduct an inquiry into this route to reveal and catalog the archaeological evidence linked to it, and this article serves as a step in that direction.

**Methods:** The current research utilizes a historical approach as its foundational methodology. Data collection involved both fieldwork and the review of library sources. By engaging in library materials, a foundational understanding of the region and the road was established. This was complemented by a field visit, during which archaeological evidence was identified and documented. The resulting findings were then analyzed comprehensively.

## Discussion

The extensive variety and quantity of architectural structures along this route underscore its significance as a trans-regional communication pathway. Most of the documented evidence pertains to the Islamic period. Typically, the caravanserais from this era are situated in areas with favorable environmental conditions and are accompanied by archaeological remnants from earlier epochs. These observations suggest that the route was utilized during the Achaemenid and Parthian periods. It appears that the remnants from the pre-Sassanid eras, including those from the Parthian and Achaemenid periods, have largely been lost, likely due to the perishable nature of the materials used, predominantly clay and

mud. During the Islamic period, a range of architectural developments were implemented to enhance the functionality and security of this road. Although fewer artifacts have been discovered from the early and middle Islamic periods, a greater number of constructions have been identified from the late Islamic period, indicating a significant increase in building activity.

The evidence presented reveals that there have been limited changes and displacements in the alignment of this road during the Islamic era. Displacements are primarily concentrated in passes and mountainous regions. The instances of station relocation are rare, as these stations were established in locations that provide optimal biological resources, consistent with the geographical features of the area, which have remained largely unchanged over time.

In certain areas, this road presents two distinct routes, which vary according to the travel season, regional conditions, and other travel-related requirements, with caravans opting for one of these paths. Najm al-Dawlah Abd al-Ghafar, who journeyed to Khuzestan during the reign of Naser al-Din Shah, notes that: "...after traversing Absard, the group proceeded towards Badamak, taking the Chol route while diverging from the Kialan route, ultimately heading east..". This account indicates that the route from Khorramabad to Khuzestan bifurcates at Absard into two paths: the Chol route and the Kialan route. Although the Kialan route is characterized by heavier snowfall and greater difficulty, it is shorter in distance. Abd al-Ghafar deemed the Kialan route more advantageous for caravan travel as well as for postal and telegraphic services due to its proximity. These two paths converge in the plain, continuing as a single route thereafter.

## Conclusion

The evidence from historical and geographical texts of the Islamic era, coupled with a wealth of archaeological data, indicates that the communication pathway between Shapurkhashat and Khuzestan extended through Balageriveh and the Miankoh region of Lorestan. Archaeological findings related to this route manifest as bridges, caravanserais, guideposts, castles, paved roads, and settlement areas. Such evidence illustrates that this route not only facilitated local communication but also enabled connections with areas beyond the region. Additionally, this road played a crucial role in ensuring the security and economic well-being of the region. It is noteworthy that this route was utilized prior to the Islamic era; caravanserais and stations from the Islamic period were constructed

in areas with optimal living conditions, often adjacent to ancient sites that provide evidence of pre-Islamic activity. This situation underscores the adherence to historical patterns and environmental necessities in the selection of locations for stations and residences. During the Islamic era, a variety of architectural works were developed along this road to improve the passage and safety of caravans and travelers. The route experienced its highest level of prosperity during the late Islamic period, with crossing routes, residences, and stations continuing to be utilized with minimal modifications into the modern era.

### **Acknowledgments**

The authors extend their sincere gratitude to the anonymous peer reviewers for their insightful critiques and constructive suggestions, which significantly enhanced the clarity and scholarly rigor of this manuscript.

### **Observation Contribution**

The percentage of authors' participation was equal.

### **Conflict of Interest**

The authors of the article, while observing publication ethics, declare the absence of conflict of interest and lack of financial support from any governmental or non-governmental institution.



## بازشناسی راه ارتباطی شاپورخواست (خرم‌آباد) به خوزستان در دوران اسلامی با اتکاء بر شواهد باستان‌شناسی

یونس یوسف‌وند<sup>۱</sup>، جواد نیستانی<sup>II</sup>

شناسه دیجیتال (DOI): <https://dx.doi.org/10.22084/nb.2024.27970.2602>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۳۰، تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۶/۳۰، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۰۵

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۱۶۰-۱۶۱

### چکیده

موقعیت ویژه ارتباطی استان لرستان در غرب ایران، در ادوار مختلف باعث عبور راه‌های ارتباطی مهم و پرترددی از آن شده است؛ یکی از راه‌های مهمی که در دوران اسلامی از لرستان عبور می‌کرده، راه ارتباطی خوزستان به همدان بوده است. این راه در دوران اسلامی رونق زیادی یافت و به مسیر اصلی ارتباط خوزستان با غرب و مرکز فلات ایران تبدیل شد. با وجود معرفی این راه در گزارش‌های پیشین، اما از مسیرهای عبور این راه، شمار و کیفیت آثار و شواهد باستان‌شناسی مسیر آن اطلاعات جامع و کاملی در دست نیست. این کمبود ضرورت انجام پژوهشی مستقل به منظور شناسایی و معرفی این مسیر ارتباطی و شواهد باستان‌شناسی آن را فراهم کرده است. پژوهش حاضر با طرح دو پرسش: ۱- راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان در دوران اسلامی از کدام منطقه لرستان عبور می‌کرده است و چه شواهد باستان‌شناسی از آن باقی مانده است؟ ۲- روند تکوین این راه در دوران اسلامی چگونه بوده است و چه جابه‌جایی‌های در این دوران در مسیر آن رخ داده است؟ به مطالعه این راه در حدفاصل شهر شاپورخواست تا خوزستان پرداخته است. هدف اصلی پژوهش مشخص کردن مسیرهای عبور راه، دسته‌بندی آثار موجود در مسیر آن، تجزیه و تحلیل آثار موجود در مسیر راه و بررسی تغییرات و جابه‌جایی‌های مسیرهای این راه ارتباطی در دوران اسلامی است. رویکرد پژوهش ترکیبی از روش تاریخی-تحلیلی و تطبیقی است؛ یافته‌ها با استفاده از بازبندی‌های میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای گردآوری شده است. ارزیابی شواهد باستان‌شناسی و گزارش‌های متون تاریخی نشان می‌دهد راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان در دوران اسلامی از ولایت بالاگریوه واقع در بخش میانی لرستان و از منطقه معروف به «نوم‌کوه/ میان‌کوه» می‌گذشته است. در مسیر این راه مجموعه‌ای از آثار معماری شامل: قلعه، پل، کاروانسرا، آرامگاه، میل‌راه‌نما، محوطه‌های استقرار و آسیاب شناسایی شد. شواهد نشان می‌دهد که این راه از یک الگوی تاریخی پیروی کرده و منطبق بر یک مسیر باستانی است که تغییرات و جابه‌جایی‌های آن در دوران اسلامی جزئی بوده و منازل و ایستگاه‌های آن با کمترین تغییری تا دوران معاصر استفاده می‌شده‌اند.

**کلیدواژگان:** استان لرستان، دوران اسلامی، راه‌های ارتباطی، شواهد باستان‌شناسی، میان‌کوه.

I. استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران (نویسنده مسئول).

Email: [Yousofvand.y@lu.ac.ir](mailto:Yousofvand.y@lu.ac.ir)

II. استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

ارجاع به مقاله: یوسف‌وند، یونس؛ و نیستانی، جواد، (۱۴۰۳). «بازشناسی راه ارتباطی شاپورخواست (خرم‌آباد) به خوزستان در دوران اسلامی با اتکاء بر شواهد باستان‌شناسی». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۴۳(۱۴): ۱۶۰-۱۶۱. <https://dx.doi.org/10.22084/nb.2024.27970.2602>

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه:

[https://nbsh.basui.ac.ir/article\\_5550.html](https://nbsh.basui.ac.ir/article_5550.html)

فصلنامه علمی گروه باستان‌شناسی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.

© حق نشر متعلق به نویسنده(گان) است و نویسنده تحت مجوز Creative Commons Attribution License به مجله اجازه می‌دهد مقاله چاپ شده را در سامانه به اشتراک بگذارد، منوط بر این‌که حقوق مؤلف اثر حفظ و به انتشار اولیه مقاله در این مجله اشاره شود.

## مقدمه

موقعیت راهبردی استان لرستان در غرب ایران و نقش مواصلاتی آن در پیوند دادن نواحی جنوبی ایران به مرکز و غرب فلات ایران، باعث شده که در ادوار مختلف راه‌های فرامنطقه‌ای مهم و پرترددی از آن عبور کند. وجود پل‌های تاریخی پرشمار و جاده‌های سنگ‌فرش در جای‌جای این منطقه کوهستانی، نشان‌دهنده عبور راه‌های مهم و پرتردد از آن است. ویژگی بارز جغرافیای منطقه لرستان، کوهستانی بودن آن و جریان رودخانه‌های خروشان با سیلاب‌های فصلی است که همواره یک مانع جدی در زمینه توسعه راه‌های ارتباطی بوده است؛ اما وجود کانون‌های مهم سیاسی-اقتصادی و مراکز اداری و مذهبی در پیرامون این منطقه کوهستانی و لزوم برقراری ارتباط این مناطق از کوتاه‌ترین مسیر، عبور راه‌های ارتباطی از این منطقه را ضروری می‌نموده است؛ از این رو، ساخت و توسعه راه‌های ارتباطی در این منطقه و برقراری امنیت در آن‌ها همواره از دغدغه‌های اصلی حکومت‌ها بوده است. مطالعه راه‌های ارتباطی و بناهای وابسته به آن‌ها در منطقه‌ای با چنین ویژگی‌های جغرافیایی و موقعیت مواصلاتی‌ای، از جنبه‌های مختلفی اهمیت دارد؛ این راه‌ها و سازه‌های مرتبط با آن‌ها ضمن برقراری ارتباطات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، بازتابی از جبر زیست‌محیطی پیش‌روی انسان و تلاش‌های او برای فائق آمدن بر این جبر را نشان می‌دهند. شناسایی شواهد باستان‌شناختی تلاش‌های معماران و راه‌سازان دوران اسلامی برای غلبه بر این موانع طبیعی از موضوعات جالب‌توجه در مطالعات باستان‌شناسی در منطقه است که در مطالعات پیشین کمتر به آن پرداخته شده است.

یکی از راه‌های مهمی که در دوران اسلامی از لرستان عبور می‌کرده است، راه ارتباطی همدان به خوزستان است؛ اهمیت این راه از این جهت است که خوزستان را (به‌عنوان یک مرکز اقتصادی و تولیدی مهم) از کوتاه‌ترین مسیر به مرکز و غرب ایران متصل می‌کرده است. مسیری که این راه از آن عبور می‌کرده است منطقه‌ای کوهستانی و سخت‌گذر است که همواره محل مناسبی برای استقرار راهزنان و قطاع طریق بوده است؛ از این رو، عبور راه ارتباطی از این منطقه علاوه بر نقشی که در برقراری ارتباط جنوب ایران با مناطق مرکزی و غربی داشته است، می‌توانسته تأثیر زیادی در برقراری امنیت منطقه، شکل‌گیری و پایداری استقرارهای آن و هم‌چنین رشد اقتصادی جوامع مسیر آن داشته باشد. باوجود اشاره‌های متون تاریخی به این راه ارتباطی و شمار زیاد آثار و ابنیه معماری مرتبط با آن که در گزارش مسافران و مأموران سیاسی دوران معاصر نیز منعکس شده، اما تاکنون این راه ارتباطی و ابنیه مسیر آن از دیدگاه باستان‌شناسی مورد بررسی جامع قرار نگرفته است؛ از شمار، نوع و کیفیت این آثار اطلاعات کمی در دست است.

هرچند در گزارش‌های پیشین به برخی آثار مسیر این راه به‌عنوان بناهای منفرد اشاره شده، اما این راه و ابنیه وابسته به آن تاکنون به‌عنوان یک زنجیره مرتبط (آن‌گونه که در واقع هستند) مورد توجه قرار نگرفته است، از شمار و کیفیت آثار و مسیرهای عبور آن اطلاعاتی در دست نیست. این کمبود ضرورت انجام یک پژوهش

مستقل در مورد این محور ارتباطی را فراهم کرده است. پژوهش حاضر با هدف مشخص کردن مسیرهای عبور راه بر روی نقشه براساس پراکنش آثار، دسته‌بندی شواهد باستان‌شناسی شناسایی شده در مسیر راه، تجزیه و تحلیل عناصر معماری و ویژگی‌های فنی آثار و تحلیل اشتراکات و افتراق‌های گونه‌های مختلف آثار به بررسی و مطالعه این محور ارتباطی در حدفاصل خرم‌آباد تا ابتدای مرز خوزستان در شمال اندیمشک می‌پردازد.

**پرسش‌ها و فرضیات پژوهش:** (۱) راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان در دوران اسلامی از کدام منطقه لرستان عبور می‌کرده است و چه شواهد باستان‌شناسی از آن باقی مانده است؟ (۲) با توجه به شواهد باستان‌شناختی روند تکوین این راه در دوران اسلامی چگونه بوده است و چه جابه‌جایی‌های در این دوران در مسیر آن رخ داده است؟ بر همین اساس فرضیه‌ها عبارتند از: (۱) شواهد باستان‌شناسی راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان به صورت کاروانسرا، پل، قلعه و میل راهنما در منطقه باقی مانده است؛ این راه از نزدیک‌ترین مسیر ممکن، یعنی از منطقه نوم‌کوه/میان‌کوه ولایت بالاگریوه در بخش میانی لرستان می‌گذشته است. (۲) این محور منطبق با یک مسیر باستانی است که در ادوار قبل از اسلام نیز شناخته شده و استفاده می‌شده است، در دوران اسلامی به خاطر کوتاه بودن این مسیر و امکانات زیست‌محیطی آن تأسیسات زیادی در مسیر آن ساخته شده و با کمترین تغییرات به طور مداوم استفاده می‌شده است.

**روش پژوهش:** پژوهش حاضر از نظر ماهیت، جزو تحقیقات بنیادی است و رویکرد آن مبتنی بر رویکرد تاریخی-تحلیلی است. داده‌ها از طریق بازدید میدانی و با رجوع به منابع کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند. در ابتدا با جستجو در منابع کتابخانه‌ای شناختی کلی از منطقه و این راه به دست آمد، سپس با بازدید از مسیر راه شواهد باستان‌شناختی آن شناسایی و مستندنگاری شد؛ در نهایت یافته‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

### پیشینه پژوهش

راه‌های باستانی استان لرستان تاکنون مورد توجه پژوهشگران خارجی و ایرانی زیادی بوده است؛ این پژوهشگران در حاشیه کارهای پژوهشی دیگر و اغلب به طور کلی به راه‌های استان لرستان نیز اشاره کرده‌اند. «هنری راولینسون» پیش‌گام محققان غربی در معرفی راه‌های باستانی لرستان است، وی که در نیمه اول قرن ۱۹ م. به ایران سفر کرده در سفرنامه خود و در گزارش راه‌های بین خوزستان به خرم‌آباد به وجود سه مسیر اشاره کرده است (راولینسون، ۱۳۶۲: ۱۲۹)؛ این سه مسیر توسط برخی از شرق‌شناسان بعد از راولینسون توصیف شده‌اند (دوبد، ۱۳۷۱؛ ادموندز، ۱۳۶۲: ۶۰؛ چریکف، ۱۳۷۹: ۱۳۶۲). «ادموندز» به وجود چهار مسیر از خوزستان به خرم‌آباد اشاره می‌کند؛ (۱) راه پاپی، (۲) راه قلاوند، (۳) راه پل زال دهلیچ، و (۴) راه سیمره (Edmonds, 1922: 337-339). وی تنها به وجود این راه و استفاده از آن‌ها در آن زمان اشاره می‌کند و اطلاعات بیشتری در مورد شواهد باستان‌شناسی این

مسیرها ارائه نمی‌کند. «الیزابت هنریکسون» نیز با استناد به راولینسون و ادموندز به وجود چند راه برای ارتباط لرستان به خوزستان اشاره کرده است (Hendrikson, 1985: 7). «اورل استین» از دیگر پژوهشگرانی است که اطلاعاتی در مورد راه‌های ارتباطی استان لرستان ارائه کرده است (Stein, 1940).

محور ارتباطی شاپورخواست به خوزستان نخستین بار به طور ویژه مورد توجه «حمید ایزدپناه» قرار گرفته است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱-۵۲). گزارش و تصاویری که وی از آثار این مسیر ارائه کرده، مورد استفاده پژوهشگران بعدی بوده است. «عبدالمطلب شریفی هولایی» که به بررسی و شناسایی کاروانسراهای استان لرستان پرداخته است، اطلاعات اولیه در خصوص کاروانسراهای موجود در مسیر راه شاپورخواست به خوزستان را ارائه کرده است (بیرانوند و شریفی هولایی، ۱۳۷۵). «احمد پرویز» به پل‌های مسیر این راه اشاره کرده و مطالبی در مورد تاریخ‌گذاری برخی از آن‌ها ارائه کرده است (پرویز، ۱۳۸۲). «سجادی» در پژوهشی که بررسی راه‌های باستانی و تأسیسات بین‌راهی دوره‌های تاریخی و اسلامی لرستان پرداخته، به برخی منازل و بناهای مسیر این راه اشاره کرده است (سجادی، ۱۳۹۳: ۱۴۳-۱۶۰). «سجادی» در گزارشی جدیدتر که مکمل پژوهش قبلی و در واقع بروزرسانی آن است، آثار بیشتری از این محور ارتباطی را مورد توجه قرار داده است (سجادی، ۱۳۹۶: ۲۲۷-۲۵۹). «امین صفایی‌زاده» پل‌های موجود در مسیر این راه را مستندنگاری کرده و پیشنهادهایی در مورد تاریخ‌گذاری برخی از آن‌ها ارائه کرده است (صفایی، ۱۳۹۱: ۱۵۸-۱۶۶). در سال ۱۳۹۹ ه. ش. در بررسی پیمایشی بخش میان‌کوه شهرستان پلدختر قسمت‌های از این مسیر مورد بررسی قرار گرفت و اطلاعات تکمیلی در مورد برخی آثار موجود در مسیر آن جمع‌آوری گردید (بهرامی، ۱۳۹۹). آن‌گونه که از پیشینه مطالعاتی موضوع مشخص است، در گذشته افراد مختلفی به این مسیر اشاره کرده و برخی از آثار آن را معرفی کرده‌اند، اما این راه تاکنون محور پژوهش جامع و مستقلی نبوده است، و از شمار و کیفیت شواهد باستان‌شناسی آن اطلاعات دقیقی در دست نیست؛ علاوه بر این، ابنیه وابسته به آن تاکنون به عنوان یک زنجیره مرتبط (آن‌گونه که در واقع هستند) مورد توجه قرار نگرفته است و از نحوه ارتباط آن‌ها با هم چیزی دانسته نیست.

### چشم‌انداز جغرافیایی منطقه

استان لرستان در بخش چین‌خورده کوهستان زاگرس واقع شده است؛ ویژگی بارز جغرافیایی این منطقه، رشته‌کوه‌های مرتفع و نزدیک به هم در راستای شمال‌غربی-جنوب‌شرقی است. این ویژگی به ویژه در حدفاصل خرم‌آباد تا ابتدایی استان خوزستان بارزتر است؛ کوه‌های این بخش از لرستان دارای دیواره‌های عمودی و صعب‌العبوری هستند. علاوه بر کوه‌های صعب‌العبور، رودخانه‌های خروشان دیگر عارضه طبیعی این منطقه است؛ در بخش‌های شمالی زیرشاخه‌های رود کشکان جریان دارد و در بخش جنوبی هم رودخانه زال جاری است (یاراحمدی و بیرانوند، ۱۳۹۳: ۱۶-۲۴). با وجود این موانع طبیعی این منطقه نزدیک‌ترین مسیر برای اتصال غرب و مرکز ایران به خوزستان است. حدفاصل شهر خرم‌آباد (شاپورخواست)



تا درفول نزدیک به ۳۰ فرسخ است و تقریباً منطبق با مسافتی است که در متون تاریخی برای این راه ذکر شده است. با توجه به این‌که این مسیر تا حدود زیادی باعث کاهش مسافت خرم‌آباد به خوزستان می‌شود، در سال‌های گذشته در این مسیر آزادراه خرم‌آباد-پل زال احداث شده است.

### گزارش‌های متون تاریخی در مورد این راه

در منابع تاریخی و جغرافیایی دوران اسلامی اشاره‌های کم و پراکنده‌ای به این راه ارتباطی شده است؛ اغلب منابعی که اطلاعاتی در این خصوص ارائه می‌کنند به‌هنگام توضیح در مورد راه همدان به خوزستان به این راه‌ها و منازل مسیر آن اشاره کرده‌اند.<sup>۱</sup> «استخری» در ذکر فاصله همدان به خوزستان چنین آورده است: «از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الاشتر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شاپورخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شاپورخواست تا لور ۳۰ فرسنگ است. از شاپورخواست تا لور هیچ آبادانی نیست.<sup>۲</sup> از لور تا اندامش ۲ فرسنگ و از پل اندامش تا جندی شاپور ۲ فرسنگ» (استخری، ۱۳۷۳: ۱۶۳). «ابن حوقل» در صورة الارض مربوط به ۳۶۷ هـ.ق. ضمن شرح مسافت‌های همدان تا خوزستان از راهی سخن می‌گوید که از خوزستان به لرستان و از آنجا به همدان منتهی می‌شده است: «از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الاشتر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شاپورخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شاپورخواست تا لور ۳۰ فرسنگ است» (ابن حوقل، ۱۳۷۳: ۱۰۳). «مقدسی» نیز در سال ۳۷۵ هـ.ق. وجود این راه را تأیید می‌کند و از ارتباط تجاری گسترده خوزستان با مناطق مختلف ولایت عراق عجم گزارش می‌دهد (مقدسی، ۱۳۷۳: ۴۱۸-۴۲۰). وی به‌خصوص از تجارت و صادرات شکر خوزستان به نقاط مختلف ایران سخن می‌گوید، یکی از مسیرهای صادرات این محصول از طریق راه ارتباطی بوده است که اهواز مرکز ایالت و دزفول را از طریق لرستان به همدان و عراق عجم مرتبط می‌کرده است. بنابر نوشته «ابن بطوطه» که در زمان «اتابکان لر» در خوزستان و جنوب لرستان سفر کرده، اقداماتی برای تسهیل مسافرت در این منطقه از قبیل: ساخت جاده‌ها و راه‌سازی، تجهیز منازل بین‌راهی از نظر امکانات رفاهی مسافران (تهیه غذا مسافران و تهیه مرکب و علیق چارپایان) و ایجاد موقوفات برای منازل بین‌راهی انجام شده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۳: ۲۰۵). در دوران متأخر اسلامی و به‌ویژه از دوره قاجار مسافران و مأموران بیشتری از این مسیر عبور کرده و گزارشاتی درباره آن ارائه کرده‌اند؛ از جمله این افراد می‌توان به «عبدالغفارخان نجم‌الدوله» اشاره کرد که در دوره «ناصرالدین‌شاه» و در دو نوبت به منطقه سفر کرده است. وی اطلاعات ارزشمندی از این مسیر در دوره قاجار ارائه کرده است (نجم‌الدوله، ۱۳۸۶: ۵۵-۸۰). نمونه جالب توجه دیگر در این خصوص، «حسنعلی‌خان افشار» از پیش خدمت‌های خاصه ناصرالدین‌شاه بود که در آغاز سال ۱۲۶۶ هـ.ق. مأمور بردن خلعت شاه برای حکمرانان استان‌های جنوبی و غربی کشور (لرستان و خوزستان) بوده است. وی برای انجام این مأموریت از مسیر میان‌کوه عبور کرده است و در این

سفر مشاهداتش از منازل و شهرها و روستاهای مسیر را آورده است (حسنعلی‌خان افشار، ۱۳۸۲: ۱۱۸ - ۱۳۴). علاوه بر موارد بالا، همسر وزیر مختار انگلیس در ایران در سفرنامه خود به برخی آثار موجود در مسیر این راه اشاره کرد است (دوراند، ۱۳۴۶: ۱۴۸). با انطباق گزارش‌های متون تاریخی با جغرافیای منطقه و منازل و ایستگاه‌های بین‌راه مشخص می‌شود که راه اصلی برقراری ارتباطی شاپورخواست به خوزستان در دوران اسلامی از منطقه نوم‌کوه/میان‌کوه در ولایت بالاگره در بخش میانی لرستان عبور می‌کرده است.

### شواهد باستان‌شناسی راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان

در بررسی باستان‌شناختی مسیر شاپورخواست تا خوزستان به طول بیش از ۱۰۰ کیلومتر مجموعه‌ای از آثار معماری شامل: پل، کاروانسرا، قلعه (با کارکرد حفاظتی و سکونت‌ی)، آرامگاه، آسیاب، میل راهنما، محوطه شهری و شواهدی از سنگ‌چینی راه و برش صخره برای ایجاد محل عبور راه شناسایی گردید (جدول ۱). این آثار نشان‌دهنده توجه ویژه به این مسیر به عنوان مسیر اصلی مواصلاتی خوزستان به شمال و مرکز ایران در دوران اسلامی است. آثار ساخته شده در مسیر این راه، حاکی از آن است که این محور علاوه بر برقراری ارتباطات درون منطقه‌ای ارتباطات فرامنطقه‌ای را نیز میسر می‌کرده است.

### کاروانسراها

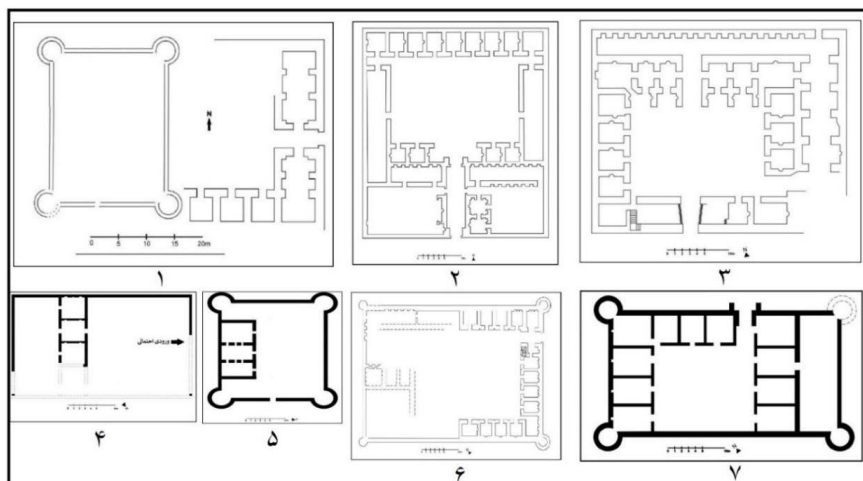
در بررسی این مسیر، هشت کاروانسرا (۱. گوشه شینه‌شاه، ۲. چمشک، ۳. قلاع‌نصیر، ۴. اوسر، ۵. میشوند، ۶. سروگل، ۷. چارتا/چهارتاق، ۸. قلعه‌رزه) شناسایی شد. مصالح اصلی ساخت در آن‌ها سنگ، آجر و ملاط گچ است؛ در همه آن‌ها، سنگ ماده اصلی ساخت است و از آجر برای برخی درگاه‌ها و تاق‌ها استفاده شده است. همه آن‌ها دارای شکل هندسی منظم و اغلب مستطیلی شکل هستند که طرحی از قبل تعیین شده را نشان می‌دهند. الگوی ساخت آن‌ها شامل یک حیاط مرکزی با حجره‌های در پیرامون آن است که یک الگوی شناخته شده و مناسب برای کاروانسراهای دوران اسلامی است. در این الگو، اصطبل اغلب در فضای پشت حجره‌ها قرار دارد که از طریق یک دالان به حیاط مرکزی متصل می‌شود. تنها در یک مورد و آن هم در کاروانسرای چمشک (دومین منزل در مسیر خرم‌آباد به دزفول) علاوه بر حیاط مرکزی دو حیاط کوچک در دو سمت ورودی (یعنی در گوشه‌های جنوب‌شرقی و جنوب‌غربی) قرار دارد. از این نظر کاروانسرای چمشک با دیگر کاروانسراهای این مسیر تفاوت اساسی دارد. به نظر می‌رسد این‌گونه ترکیب‌بندی فضایی در این کاروانسرا نشان از کارکرد ویژه آن داشته است، بدین معنی که علاوه بر خدمات‌رسانی به مسافران و کاروانیان این مسیر، می‌توانسته به عنوان محلی برای مسافران و مهمانان ویژه نیز به کار رود.

بررسی ویژگی‌های ساختاری و معماری و الگوهای ساخت این کاروانسراها نشان می‌دهد که ضمن این‌که این آثار از نظر برخی ویژگی‌های کلی هم‌چون

جدول ۱: آثار معماری شناسایی شده در مسیر راه ارتباطی خرم‌آباد به خوزستان (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
Tab. 1: Architectural monuments identified along the Khorramabad-Khuzestan road (Authers, 2024).

دوره تاریخی	موقعیت جغرافیایی آثار		نام اثر	نوع اثر
	E	N		
قاجار	۴۸°۱۶' ۵۴.۴۳"	۳۳°۲۳' ۴۶.۴۱"	۱. کاروانسرای گوشه شینه‌شا	کاروانسرا
صفوی	۴۸°۱۲' ۴۰.۹۰"	۳۳°۱۴' ۱۶.۸۳"	۲. کاروانسرای چمشک	
صفوی-قاجار	۴۸°۱۸' ۰۹.۹۱"	۳۳°۱۱' ۸.۲۳"	۳. کاروانسرای قلانصیر	
قاجار	۴۸°۵' ۳۴.۸۶"	۳۳°۸' ۵۰.۸۱"	۴. کاروانسرای اوسر	
قاجار	۴۸°۱' ۳۰.۱۳"	۳۳°۴' ۴.۴۹"	۵. کاروانسرای میشوند/مخبرآباد	
قاجار	۴۸°۲' ۳۰.۰۸"	۳۲°۵۸' ۱۰.۷۹"	۶. کاروانسرای سروگل	
قاجار	۴۸°۱۳' ۵.۹۲"	۳۲°۵۴' ۳۹.۱۸"	۷. کاروانسرای چارتا	
صفوی	۴۸°۹' ۱۲.۵۴"	۳۲°۴۷' ۶.۰۹"	۸. کاروانسرای قلعه‌رزه	
ساسانی-اوایل اسلام	۴۸°۱۷' ۲۲.۳۲"	۳۳°۲۶' ۱۷.۰۶"	۱. پل سرتاق ساریان	پل‌ها
احتمالاً قرون اولیه اسلامی	۴۸°۵' ۶.۹۶"	۳۲°۴۸' ۱۱.۲۵"	۲. پل شماره ۱ زال	
احتمالاً قرون متأخر	۴۸°۵' ۶.۱۳"	۳۲°۴۸' ۱۰.۰۱"	۳. پل شماره ۲ زال	
احتمالاً قرون متأخر	۴۸°۴' ۳۷.۵۵"	۳۲°۴۸' ۱۹.۱۱"	۴. پل شماره ۳ زال	
احتمالاً قرون متأخر	۴۸°۴' ۳۵.۰۷"	۳۲°۴۸' ۲۱.۶۲"	۵. پل شماره ۴ زال	
احتمالاً قرون متأخر	۴۸°۴' ۳۴.۹۲"	۳۲°۴۸' ۲۲.۲۶"	۶. پل شماره ۵ زال	
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۴۳' ۳۴.۲۶"	۳۲°۴۸' ۲۳.۰۵"	۷. پل شماره ۶ زال	
صفوی	۴۸°۴' ۳۲.۲۸"	۳۲°۴۸' ۲۱.۷۸"	۸. پل شماره ۷ زال	
ساسانی- اوایل اسلام	۴۸°۱۳' ۵۲.۴۵"	۳۳°۱۷' ۲۳.۷۴"	۱. قلعه چال خروشو	قلعه‌ها (با کارکردهای دیدبانی و حفاظتی، نظامی امنیتی و سکونت)
قرون میانه اسلامی	۴۸°۱۱' ۵۵.۸۲"	۳۳°۱۶' ۳۶.۴۱"	۲. قلعه ریخان ۱	
قاجار	۴۸°۱۱' ۵۱.۷۳"	۳۳°۱۶' ۷.۱۷"	۳. قلعه اسفندیار	
ساسانی	۴۸°۱۲' ۱۷.۵۱"	۳۳°۱۳' ۴۱.۷۸"	۴. قلعه برافتاو چمشک <sup>۳</sup>	
ساسانی-اسلامی	۴۸°۱۲' ۶.۱۵"	۳۳°۱۳' ۲۱.۲۵"	۵. قلعه چمشک	
قاجار	۴۸°۱۸' ۰۹.۹۱"	۳۳°۱۱' ۸.۲۳"	۶. قلعه نصیر	
ساسانی- اوایل اسلام	۴۸°۸' ۱۷.۴۴"	۳۳°۱۰' ۲۵.۱۳"	۷. قلعه خلیل اکبر	
صفوی	۴۸°۹' ۱۲.۵۴"	۳۲°۴۷' ۶.۰۹"	۸. قلعه رزه	
سلجوقی	۴۸°۲۱' ۱۰.۲۰"	۳۳°۲۸' ۴.۷۵"	۱. منار خرم‌آباد	میل‌راهنما و راه‌نشان
صفوی	۴۸°۱۲' ۵۴.۳۳"	۳۳°۱۴' ۷.۴۸"	۲. میل تنگ چمشک	
قاجار	تخریب شده	تخریب شده	۳. میل کنار پل زال	
ساسانی- اوایل اسلام	۴۸°۶' ۱۴.۰۵"	۳۲°۵۰' ۵۶.۲۳"	۱. چین زال	شهر
دوره ایلخانی	۴۸°۱۶' ۵۴.۴۳"	۳۳°۲۳' ۴۶.۴۱"	۱. مقبر شجاع‌الدین خورشید	مقابر و آرامگاه
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۸' ۱۹.۲۷"	۳۳°۱۰' ۲۴.۹۹"	۲. مقبره خلیل اکبر/خلیل کر	
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۷' ۱.۹۶"	۳۳°۱۱' ۱۷.۷۹"	۱. آسیاب‌های قلانصیر (۳ عدد)	آسیاب
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۱' ۵۲.۹۷"	۳۳°۴' ۳۶.۸۹"	۳. آسیاب‌های میشوند (۳ عدد)	
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۱۲' ۲۳.۸۲"	۳۲°۵۴' ۴۳.۸۸"	۲. آسیاب‌های چارتا (۳ عدد)	
دوران متأخر اسلامی	۴۸°۸' ۵۸.۵۲"	۳۲°۴۷' ۲.۹۴"	۳. آسیاب‌های قلعه‌رزه (۲ عدد)	

الگوی ساخت، عناصر معماری و ویژگی‌های فضایی دارای همگونی‌هایی هستند، از نظر برخی جزئیات هم چون: موقعیت ورودی‌ها، ابعاد و اندازه فضاها با هم تفاوت دارند (تصاویر ۱-۳). در پنج مورد از این کاروانسراها (قلعه رزه، سروگل، میشوند، اوسر و قلاع نصیر) برج‌های مدور در گوش‌های بنا ساخته شده است. این برج‌ها علاوه بر این که نمای بیرونی بناها را از یکنواختی خارج می‌کند، نقش کارکردی نیز داشته‌اند و در مواقع لزوم از آن‌ها در جهت محافظت از کاروانسرا استفاده می‌شده است. در نمونه‌های سالم‌تر (چمشک و گوشه) وجود عناصری همانند: پلکان، چان‌پناه و تیرکش‌ها به منظور دفاع از کاروانسرا در مواقع خطر هنوز هم به خوبی قابل مشاهده است. وجود بخاری دیواری در داخل اتاق‌های کاروانسرا از دیگر ویژگی‌های مشترک این کاروانسراها است. این بخاری‌ها با استفاده از مصالح معماری و به صورت توکار در داخل دیوار اتاق‌ها کار گذاشته شده‌اند. از نظر دوره تاریخی بیشتر این کاروانسراها مربوط به قرون متأخر اسلامی و به ویژه دوران صفوی و قاجاری هستند (جدول ۱).



تصویر ۱: پلان کاروانسراهای مسیر خرم‌آباد به خوزستان؛ ۱. قلاع نصیر، ۲. چمشک، ۳. گوشه شینه‌شاه، ۴. چارتا/ چارتاق، ۵. سروگل، ۶. میشوند/مخبرآباد، ۷. اوسر (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 1: Caravanserai plan on the road from Khorramabad to Khuzestan; 1. Qela Nassir, 2. Chameshk. 3. Goshe Shine-e Shah, 4. Charta/ Chartaq, 5. Sarve-e Gol, 6. Mishvand/ MokhberAbad, 7. Ausar (Authers; 2024).



تصویر ۲: کاروانسرای چمشک، دید از شرق (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 2: Chamashak Caravanserai, view from the east (Authers; 2024).

► تصویر ۳: کاروانسرای گوشه شینه‌شاه (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 3: Goshe-e Shine shah Caravanserai, view from the east (Authers; 2024)



### پل‌ها

در بررسی محور ارتباطی شاپورخواست تا خوزستان، هشت پل شناسایی شد؛ یک پل بر روی رودخانه گلال در جنوب شهر خرم‌آباد و مابقی پل‌ها هم در قسمت جنوبی این محور بر روی رودخانه زال احداث شده‌اند. مصالح به‌کار رفته در ساخت پل‌ها سنگ و آجر و ملاط آن‌ها هم گچ و ساروج است. از نظر دوران تاریخی، قدیم‌ترین آن‌ها مربوط به بازه زمانی اواخر ساسانی-آغاز اسلامی و جدیدترین آن‌ها مربوط به دوران قاجار و پهلوی اول است.

- **پل سرتاق ساربان:** این پل در ۷ کیلومتری جنوب شهر خرم‌آباد بر روی رودخانه بلارود/ میان گلال<sup>۴</sup> در ۹۰۰ متری غرب روستای میان گلال و ۷۵۰ متری جنوب غرب روستای کوچک سرتاق ساربان قرار دارد. محور پل شمالی جنوبی است و امروزه ۱۱ پایه آن قابل شناسایی است. مصالح مورد استفاده در ساخت پل سنگ آهکی سفید رنگ و ملاط گچ است<sup>۵</sup>. از سنگ‌های پاک‌تراش در جداره بیرونی و نمای پایه‌ها استفاده شده و از سنگ‌های لاشه و قلوه‌سنگ برای پرکردن بخش داخلی پایه‌ها و ساختن قوس‌ها استفاده شده است (تصویر ۴).

تصویر ۴: بقایای معماری برجای مانده از پل سرتاق ساربان (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 4: Architectural remains of Sartaq Sarban Bridge (Authers, 2024).



**پل‌های هفت‌گانه رودخانه زال: رودخانه زال در منتهی‌الیه جنوب‌شرق لرستان با پیچ‌وخم بسیار از شمال‌شرق به جنوب‌غرب در جریان است؛ بر روی این رودخانه در محیطی به طول ۱ کیلومتر تاکنون بقایای هفت پل شناسایی شده است (نقشه ۱). این پل‌ها در فاصله نزدیکی به هم قرار دارند و از شرق به غرب به ترتیب از شماره ۱ تا ۷ شماره‌گذاری و معرفی شده‌اند. مصالح اصلی ساخت آن‌ها سنگ (لاشه و قلوه) و آجر به مقدار محدود و ملاط آن‌ها هم گچ و ساروج است (تصویر ۵). در تمام موارد قسمت‌های فوقانی پل‌ها تخریب شده و تنها بخش‌های از پایه‌های آن‌ها به شکل توده‌های از مصالح معماری چسبیده به صخره و بستر رودخانه قابل مشاهده است. در انتخاب محل احداث پل‌ها تلاش بر این بوده است که پل در محلی ساخته شود که تا حد امکان تمام پایه‌ها و یا تعدادی از آن‌ها بر روی بستر صخره‌ای کف رودخانه سوار شوند؛ این تدبیر ضمن این‌که لزوم پی‌سازی در بستر رودخانه را مرتفع می‌کرده و از حجم مصالح می‌کاسته است، تا حدود زیادی در استحکام و مقاومت پل در مقابل سیلاب‌ها می‌افزوده است.**



▲ نقشه ۱: نقشه لرستان و موقعیت پل‌های هفت‌گانه زال بر روی تصویر ماهواره‌ای منطقه (Google Earth).

Map. 1: Map of Lorestan and the location of the Zal bridges on a satellite image of the region (Google Earth).

علاوه بر پایه‌ها این تدبیر در دنباله‌های جانبی پل‌ها نیز مورد توجه بوده است. در برخی مواردی که موقعیت مکانی پل‌ها امکان اتصال تمام پایه‌ها به بستر صخره‌ای را نداده است، میزان تخریب بیشتر است و اغلب پل‌ها از همان ناحیه دچار تخریب شده‌اند. در هیچ‌یک از پل‌ها نمونه تاق سالمی باقی‌نمانده است، این موضوع در کنار شدت تخریب پایه‌ها و مشخص نبودن شکل پایه‌ها، تاریخ‌گذاری آن‌ها را مشکل کرده است. برای تاریخ‌گذاری این پل‌ها، می‌توان به شواهد ضعیفی هم چون وجود قطعات آجر در برخی از پل‌ها و شدت و میزان تخریب آن‌ها تکیه کرد. بی‌تردید وجود شواهد هفت پل تاریخی در محیطی به طول ۱ کیلومتر در این منطقه، نشان‌دهنده اهمیت راهبری آن در محور راه‌های ارتباطی است. کوهستان در این قسمت تمام می‌شود و موقعیت منطقه به‌گونه‌ای است که در راه شمال به جنوب و راهی که از غرب لرستان و از منطقه طرهان می‌آید، در این محل به هم متصل می‌شوند و به طرف جنوب و دشت خوزستان ادامه پیدا می‌کنند. در ۱۰ متری ضلع جنوبی پل شماره ۷ زال،



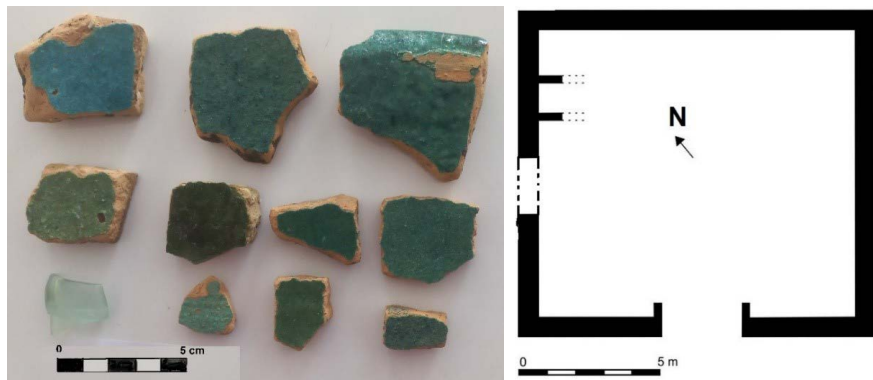
► تصویر ۵: پل‌های چندگانه زال بر روی رودخانه زال: پل شماره ۱ و ۲ (تصویر بالا). پل شماره ۷ (تصویر پایین)، (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 5: Zal bridges on the Zal River: Up (Bridges No. 1 and 2), Down (Bridges No. 7) (Authers, 2024).

یک سازه کوچک مربع‌شکل وجود داشته است. از این سازه امروزه تنها بخش انتهایی دیوارهای آن باقی مانده است. این سازه با قلوه سنگ و آجر قرمز رنگ به ابعاد  $۲۲/۵ \times ۲۲/۵ \times ۵$  سانتی‌متر و ملاط گچ ساخته شده است. در سطح آن قطعات سفال‌های قرون متأخر اسلامی پراکنده است (تصویر ۶). این سازه احتمالاً محل برای کنترل عبور و مرور و دریافت عوارض راه بوده است.

► تصویر ۶: سازه کوچک ضلع جنوبی پل شماره ۷ زال و سفال‌های لعاب‌دار پراکنده در سطح آن (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 6: Small structure on the southern side of Bridge No. 7 in Zal and glazed pottery scattered on its surface (Authers, 2024).



### قلعه‌ها

در مسیر این راه تعداد ۷ قلعه (قلعه چال خروشو، قلعه‌های چمشک (دو عدد)، قلاچه ریخان، قلانصیر، قلعه خلیل‌اکبر، قلعه‌رزه) شناسایی شد (تصاویر ۷ و ۸). این قلعه‌ها بر بالای بلندی‌ها و تپه‌های مرتفع ساخته شده‌اند و نسبت به محیط پیرامون خود میدان دید مناسبی دارند. در تمام بناها مصالح اصلی ساخت، قطعات سنگ‌های لاشه و قلوه‌سنگ است که ملاط آن‌هم گچ است. قلعه‌ها فاقد تزئینات معماری بوده و هیچ‌گونه شواهدی از تزئین یا مصالح تزئین در آن‌ها مشاهده نشد؛ موقعیت این بناها در خارج از بافت‌های شهری و ماهیت کاربردی آن‌ها در ارتباط با راه‌ها، عدم وجود تزئینات در آن‌ها را توجیه می‌کند.



تصویر ۷: قلعه چال خروشو (Google Earth).  
Fig. 7: Qale-e Chal Kherosho (Google Earth).



تصویر ۸: قلعه معروف به قلانصیر (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
◀

Fig. 8: Castle Known as Ghelanassir (Authers, 2024).

طبیعت کوهستانی منطقه و وجود گردنه‌های متعدد در مسیر راه که محل مناسبی برای استقرار راهزنان فراهم می‌کرده است، ساخت قلعه‌های مستحکم در این محل‌ها را ضروری می‌نماید. بررسی موقعیت این قلعه‌ها در ساختار خطی نشان می‌دهد که این قلعه‌ها در امتداد راه‌های ارتباطی و در نقاط استراتژیک و حساس ساخته شده‌اند و کارکرد آن‌ها در ارتباط با راه‌های ارتباطی قابل تحلیل است. از نظر نوع کاربری این قلعه‌ها را می‌توان در دو گروه دسته‌بندی کرد؛ قلعه‌های دیدبانی و



حفاظتی و قلعه‌های سکونتی. گروه اول، از نظر کارکرد ارتباط مستقیمی با راه‌ها دارند و در جهت محافظت از راه و کاروانیان ساخته شده‌اند. این دسته از قلعه‌ها اغلب فاقد نقشه هندسی منظمی هستند و نقشه آن‌ها تابع ریخت‌شناسی عوارضی است که بر روی آن بنا شده‌اند (چال خروشو، قلعه‌های چمشک (دو عدد)، قلاچه ریخان، قلعه خلیل اکبر). گروه دوم، قلعه‌های هستند که محل حاکمان و خوانین بوده‌اند؛ این‌گونه قلعه‌ها دارای نقشه منظم هندسی و از پیش طراحی شده هستند (قلانصیر، قلعه اسفندیار و قلعه رزه). این قلعه‌ها نیز با توجه با این‌که در نقاط استراتژیک در محور این راه ارتباطی قرار گرفته‌اند، با برقراری امنیت راه و کنترل عبور مرور، نقش زیادی در رشد و شکوفایی و پایداری استقرارهای منطقه نیز داشته‌اند. یکی از این قلعه‌های گروه دوم، یعنی قلعه نصیر/قلاع نصیر درست در جنب کاروانسرای قدیمی تر ساخته شده است. در محیط پیرامون نمونه‌های دیگر نیز اغلب شواهد باستان‌شناسی به صورت تپه‌ها یا محوطه‌های باستانی وجود دارد. از نظر دوره زمانی، قدیمی‌ترین آن‌ها مربوط به دوره ساسانی است، اما بیشتر آن‌ها مربوط به قرون متأخر اسلامی هستند.

### میل راهنما و راه‌نشان

در مقایسه با دیگر آثار شناسایی شده، نمونه‌های کمتری از میل‌ها و راه‌نشان‌ها شناسایی شد. احتمالاً با توجه به کوهستانی بودن منطقه لرستان و وجود موانع طبیعی متعدد در مسیر راه‌ها و پوشش جنگلی آن، وجود این نوع سازه‌ها در منطقه چندان رواج نداشته است. عوارض طبیعی منطقه به گونه‌ای است که امکان مشاهده میل راهنما از فاصله دور را به رهگذران و عابران نمی‌داده است. علاوه بر این، عوارض طبیعی شناخته شده و متنوع منطقه، خود مانع گم‌کردن راه برای مسافر می‌شده است. ممکن است نمونه‌های بوده باشد که در طول زمان تخریب شده باشند و شواهد چندان از آن‌ها باقی نمانده باشد؛ به ویژه این‌که امکان ساخت این‌گونه بناها به روش خشکه چین نیز فراهم بوده است که این موضوع میزان ماندگاری و دوام آن‌ها را کم می‌کرده است. با این وجود، در مسیر این راه نمونه‌های از این میل‌ها و راه‌نشان‌ها وجود داشته است؛ میل‌های دوگانه کنار پل زال (تصویر ۹: الف)، و میل کنار کاروانسرای چمشک از جمله این موارد است؛ هرچند این میل‌ها امروزه به طور کامل تخریب شده‌اند، اما براساس تصاویر قدیمی و بقایایی معماری می‌توان به وجود آن‌ها پی برد. تصاویر موجود از میل راهنمایی کنار پل زال و آثار تخریب شده میل کنار کاروانسرای چمشک (تصویر ۹: ج) نشان می‌دهد که این‌گونه آثار با مصالح سنگ و گچ و به شکلی ساده و با ارتفاعی در حدود ۵ متر ساخته شده‌اند. منار شهر خرم‌آباد نیز می‌توانسته به عنوان میل راهنما مورد استفاده بوده باشد. این مناره با مصالح آجر و ملاط گچ ساخته شده است و در محدوده شهر شاپورخواست قرار دارد که در قرن پنجم ساخته شده است (تصویر ۹: ب). در مورد کارکرد دقیق این منار ابهام وجود دارد، ولی در برخی منابع به عنوان میل راهنما معرفی شده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱۲۱-۱۲۳).



تصویر ۹: میل‌ها: ۱. میل پل زال (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۶۴)، ۲. مناره خرم‌آباد، ۳. بقایای میل کنار کاروانسرای چمشک (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 9: Guiding towers; Pole-e Zal (Aizadpanah, 1350: 64), 2. Khoramabad, 3. Chamashk (Authors, 2024).



تصویر ۱۰: نمونه‌های از آسیاب‌های شناسایی شده: سمت راست: آسیاب کنار قلعه رزه، سمت چپ: آسیاب کنار فلانصیر (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 10: Watermills; Right: Qale-e Razah, left: Qela Nassir (Authors, 2024).

## آسیاب‌ها

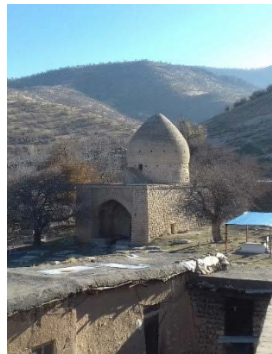
هرچند آسیاب‌ها و آرامگاه‌ها و مقابر به اندازه گونه‌های معماری پیش‌گفته در ارتباط مستقیمی با راه‌ها نیستند، اما با توجه به موقعیت انتخاب‌شده برای ساخت آن‌ها روشن است که وجود راه‌های ارتباطی در شکل‌گیری و ساخت آن‌ها تأثیر داشته و کارکرد آن‌ها در ارتباط با راه قابل تحلیل است. با توجه به وجود آب‌های جاری فراوان در مسیر این راه ارتباطی، در چند محل شواهدی از چندین آسیاب آبی در حاشیه چشمه‌ها و رودهای کوچک شناسایی شد (تصویر ۱۰).

در برخی دره‌ها که آب کافی دارند، معمولاً چند آسیاب در فاصله نزدیک به هم دیده می‌شود. در همه نمونه‌ها بیشتر ساختمان آسیاب تخریب‌شده و تنها مجرای ریزش آب و بخشی‌های از کانال‌های انتقال آب به مجرای ریزش آب باقی مانده است. برای ساخت آسیاب‌ها عمدتاً از سنگ‌های در دسترس محلی استفاده شده است. ملات به کار رفته در ساخت اتاقک آسیابان عموماً گچ-نیم‌کوب و مجرای ریزش آب هم ساروج است. در نبود شواهد کافی، در حال حاضر تاریخ‌گذاری دقیق اکثر این آسیاب‌ها مشکل است. در بیشتر موارد قدمت این آسیاب‌ها مربوط به سده‌های اخیر است، اما با توجه به فرسودگی زیاد سنگ‌های استفاده شده در برخی نمونه‌ها ممکن است که آن‌ها مربوط به دوره‌های قدیمی‌تر حتی اوایل اسلام و دوره ساسانی باشند. نکته مهم در مورد این سازه‌ها ارتباط آن‌ها با شبکه راه‌های ارتباطی و کاروانسراهای کنار راه‌ها است. آسیاب‌ها در بیشتر موارد در فاصله نزدیک کاروانسراها یا منزلگاه‌ها ساخته شده‌اند. قرارگیری این‌گونه بناها در کنار کاروانسراها و راه این امکان را فراهم می‌کرده است تا این سازه‌ها علاوه بر خدمت‌رسانی

به روستاها و استقرارهای اطراف، به طرز مطلوبی در شبکه راه‌های ارتباطی نیز مورد استفاده قرار بگیرند و نیاز کاروانیان و مسافران را نیز برطرف کنند.

### آرامگاه‌ها و مقابر

در محور راه‌ها ارتباطی شاپورخواست به خوزستان، دو نمونه از این آثار شناسایی شد. موقعیت انتخاب شده برای ساخت آن‌ها (یعنی در کنار کاروانسراها و یا در محور راه‌های ارتباطی) نشان‌دهنده نقش راه‌ها در ایجاد و توسعه این نوع بناهاست. علاوه بر این، در مواردی هم برخی از کاروانسراها در کنار مقبره‌ای قدیمی‌تر ساخته شده‌اند؛ در کنار کاروانسرای گوشه شینه‌شاه مقبره‌ای از سده‌های میانه اسلامی قرار دارد (تصویر ۱۱: سمت چپ) که بنابر اشارات تاریخی و شواهد زبان‌شناسی احتمالاً مدفن «شجاع‌الدین خورشید» سرسلسله اتابکان لر کوچک است؛ تاریخ احداث این مقبره مربوط به دوره ایلخانی است (سجادی، ۱۳۹۹: ۲۴۱)؛ از این رو، این مقبره قدیمی‌تر از کاروانسرای گوشه می‌باشد. در کنار کاروانسرای قلانصیر نیز مقبره خلیل‌اکبر/خلیل‌کر قرار دارد که از نظر قدمت قدیمی‌تر از کاروانسرا و قلعه نصیر می‌باشد. این امر نشان‌دهنده تأثیر این آثار بر محل عبور راه و نیز تأثیر راه‌ها در رونق آن‌ها است.



► تصویر ۱۱: بقایایی راه قدیمی جنوب کاروانسرای اوسر در گردنه دهلیج، مقبره کنار کاروانسرای گوشه (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 11: Remains of the old road south of the Ausar caravanserai at the Dahliz pass. Tomb next to the Ghosheh caravanserai (Authers, 2024).

### محوطه / شهر (؟) چین زال

این محوطه بعد از کاروانسرای چارتا و در ساحل راست رودخانه زال و ۷ کیلومتری شمال غرب پل زال قرار دارد. آزادراه خرم‌آباد-پل زال از فاصله ۱۰۰ متری شمال آن می‌گذرد. این محوطه در محیطی هموار در دهانه جنوبی تنگه‌ای که رودخانه زال از آن می‌گذرد، شکل گرفته است. ساختار کلی این محوطه از مجموعه‌ای از واحدهای ساختمانی با فاصله نزدیک به هم تشکیل شده است (تصاویر ۱۲ و ۱۳). فضاهای هر مجموعه به صورت مستطیلی و در جهت شمالی-جنوبی و شرقی-غربی به فراخور موقعیت آن‌ها در کل مجموعه ساخته شده‌اند. مصالح تمامی ساختمان‌ها لاشه سنگ و ملاط گچ است. پوشش فضاها از نوع تاق قوسی است که با سنگ و ملاط گچ اجرا شده‌اند. در مرکز محوطه، دهانه چاهی مشخص است که با سنگ پر شده است. شواهدی از یک کانال کوچک نیز در کنار چاه دیده می‌شود که امتداد آن به سمت جنوب است و پس از عبور از محوطه به زمین‌های پایین دست



تصویر ۱۲: تصویر ماهواره‌ای محوطه چین زال (Google Earth). ◀

Fig. 12: Chin-e Zall Site (Google Earth)



تصویر ۱۳: بقایای معماری محوطه چین زال، دید از غرب (نگارندگان، ۱۴۰۲). ◀

Fig. 13: Architecture remains of Chine-e Zall site (Authors, 2024).

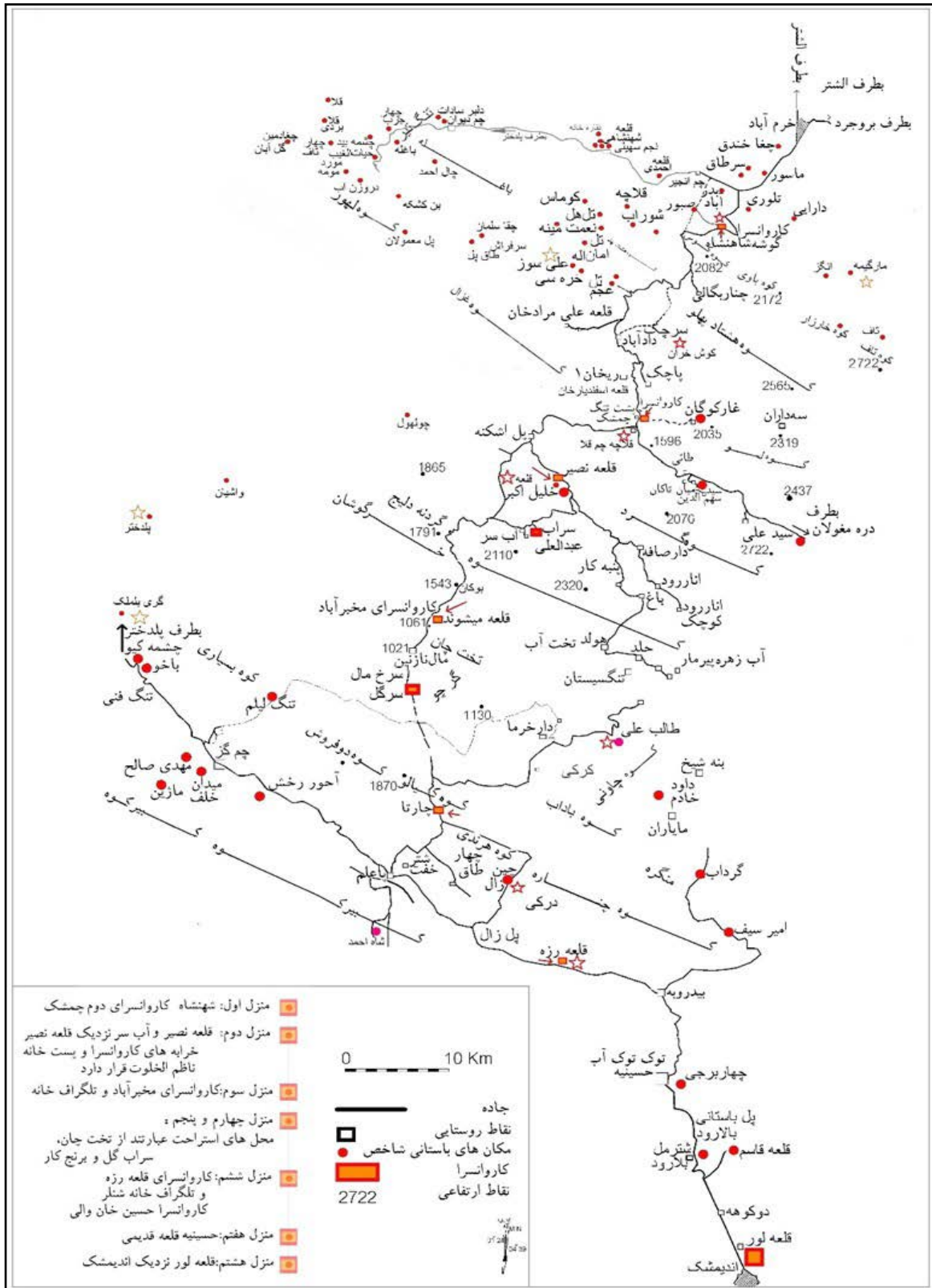
محوطه منتهی می‌شود. در بستر رودخانه زال بخش‌هایی از یک کانال با مصالح سنگ و ساروج باقی مانده که از رودخانه جدا شده و به سمت محوطه کشیده شده است. با توجه به اختلاف سطح محوطه نسبت به بستر رودخانه، این کانال با شیب ملایمی به زیر محوطه منتهی شده است و احتمالاً از آنجا از طریق چاهی که شواهدی از آن در سطح محوطه به دست آمد، آب به سطح محوطه منتقل می‌شده است. در این محوطه نوع تاق‌ها (که از نوع تاق قوسی مازهدار هستند) و شیوه اجرای آن‌ها رد و نشان معماری دوره ساسانی و اوایل اسلامی را نشان می‌دهد. در سطح محوطه نیز قطعات سفالی از دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی پراکنده است. موقعیت این محوطه در کنار راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان اشاره به ارتباط این محوطه با راه مذکور دارد. بی‌تردید عواید اقتصادی که از عبور راه مذکور می‌توانسته نصیب ساکنان این محوطه شود در شکل‌گیری و رونق تأثیر داشته است. علاوه بر این آثار که ذکر آن‌ها گذشت، در برخی مناطق شواهدی از سنگ‌چینی مسیر، ایجاد جاده‌های سنگ‌فرش و هموار کرده، مسیر باقی مانده که اغلب به صورت خشکه چین و بدون ملات بوده است (ر. ک. به: تصویر ۱۱: سمت راست).

## بحث و تحلیل

در بررسی باستان‌شناختی مسیر ارتباطی خرم‌آباد (شاپورخواست) به خوزستان آثار معماری متعددی از دوران اسلامی شامل: هفت پل، هشت کاروانسرا، چهار قلعه با کارکرد حفاظتی، دو قلعه با کارکرد سکونت، دو آرامگاه، تعدادی آسیاب آبی، شواهدی از میل راهنما و راه‌نشان، بخش‌های از جاده‌های سنگ‌فرش و مسیرهای سنگ‌چین شده و یک محوطه استقراری شناسایی شد (جدول ۱). بیشترین شواهد شناسایی شده شامل بقایایی کاروانسراها و پل‌ها است که در مسیر راه‌های ارتباطی از اهمیت قابل توجهی برخوردارند و وجود آن‌ها در منطقه‌ای با چنین ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی ضرورتی انکارناپذیر بوده است. انطباق این شواهد باستان‌شناسی با گزارش‌های منابع تاریخی نشان‌دهنده عبور این راه از منطقه نوم‌کوه/میان‌کوه ولایت بالاگره در بخش میانی استان لرستان است. باتوجه به جغرافیای منطقه و الگوی پراکنش آثار شناسایی شده در منطقه، می‌توان مسیرهای عبور این راه ارتباطی و منازل و ایستگاه‌های آن از خرم‌آباد/شاپورخواست تا ابتدایی مرز خوزستان را شناسایی و برروی نقشه مشخص کرد (نقشه ۲)؛ این مسیر بدین صورت است: شاپورخواست، پل سرتاق، کاروانسرای گوشه شینه‌شاه، قلعه کوش خرو، قلعه ریخان، کاروانسرای چمشک، کاروانسرای قلانصیر، کاروانسرای آوسر، کاروانسرای میشوند/مخبرآباد، کاروانسرای سروگل، گردنه کیلان، کاروانسرای چهارتا، محوطه چین‌زال، پل زال، قلعه-کاروانسرای رزه. این راه در محل قلعه-کاروانسرای رزه با پیوستن به راهی که از غرب لرستان، یعنی طرهان و سیمره می‌آید، به سمت جنوب ادامه پیدا می‌کند.

شمار زیاد این آثار نشان‌دهنده توجه ویژه به این راه به عنوان یک راه ارتباطی فرامنطقه‌ای است. مجموعه این آثار به روشنی حاکی از آن است که عملکرد این راه ارتباطی تنها محدود به برقراری ارتباطات درون منطقه‌ای نبوده، بلکه کارکرد اصلی آن فراهم کردن روابط بهتر فرامنطقه‌ای بوده است. این راه در واقع بخشی از مسیر ارتباطی خوزستان به همدان و غرب ایران است که در این پژوهش به بررسی شواهد باستان‌شناسی آن در حدفاصل خرم‌آباد تا ابتدایی مرز خوزستان در شمال اندیمشک پرداخته شد. در متون تاریخی به طور پراکنده به این راه و شهرها و منزلگاه‌های طول مسیر آن از همدان تا خوزستان اشاره شده است. اسامی این شهرها که در متون تاریخی به آن‌ها اشاره شده، امروزه هم به شکل تغییر یافته‌ای بر روی برخی از شهرهای کنونی باقی مانده است؛ هم چون «الشتر» که شکل تغییر یافته «لاشتر» قدیم است و یا «اندیمشک» که در متون به شکل «اندامش» آمده است. در گزارش مقدسی از راه شاپورخواست تا لور اندامش (اندیمشک) از چند ایستگاه نام برده شده است؛ یکی از این ایستگاه‌ها با نام «کرکویش» یاد شده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۰۱). یکی از قلعه‌های شناسایی شده در مسیر این راه امروزه با عنوان «کوش خرو (کوش خران)» نامیده می‌شود؛ کوش خران می‌تواند شکل تغییر یافته همان کرکویش باشد.<sup>۷</sup>

هرچند که بیشترین شواهد شناسایی شده از این مسیر مربوط به دوران اسلامی است، اما وجود برخی شواهد قابل اطمینان هم چون بقایایی پل سرتاق ساربان و



▲ نقشه ۲: نقشه راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان (احمد پرویز، ۱۴۰۲).  
 Map. 2: Map of Road between Shapurkhast to Khuzestan (Parviz, 2024).

قلعه کوش خرو نشان دهنده استفاده از این مسیر در سده‌های آغازین دوران اسلامی و دوره ساسانی است.

احتمالاً قبل از دوره ساسانی نیز این مسیر شناخته شده و مورد استفاده بوده است؛ همان‌گونه که شواهد متعدد باستان‌شناسی نشان می‌دهد شوش و همدان (هگمتانه) دو مورد از مراکز مهم دوره هخامنشی بوده‌اند که در شمال و جنوب استان لرستان قرار داشته‌اند، برقراری ارتباط این دو مرکز مهم از نزدیک‌ترین مسیر ممکن امری ضروری بوده است. با توجه به شرایط جغرافیایی منطقه لرستان، بهترین مسیر ممکن (از نظر نزدیکی مسیر و امکانات زیستی) برای برقراری ارتباط این دو مرکز بخش میانی لرستان، یعنی منطقه میان‌کوه است. «دیودور» در گزارش خود از نبرد بین «آنتیگون» و «ائومنس» در سال ۳۱۷ پ.م. گزارش می‌دهد که آنتیگون در عقب‌نشینی از شوش به همدان از جاده‌ای کوتاه، ولی پرمشقت که بین شوش و ماد کشیده شده عبور کرده است (راولینسون، ۱۳۶۲: ۷۲). در طول این مسیر از کوهی سخت‌گذر به نام «کایلون» نام می‌برد که احتمالاً همان کوه امروزی «کیالو/کیالان» است که در بخش میان‌کوه قرار دارد. در بیشتر موارد کاروانسراهای مسیر دوران اسلامی این راه در محیط‌های با شرایط زیستی مناسب و با شواهد باستان‌شناسی از دوره‌های قبل قرار دارند؛ از جمله این ایستگاه‌ها می‌توان به چال خروشو، آوسر، چمشک و... اشاره کرد که یا بر روی تپه‌های قدیمی و یا در کنار آن‌ها ساخته شده‌اند. نقاط جغرافیایی که این راه در دوران اسلامی ارتباط آن‌ها را برقرار می‌کرده است (یعنی همدان و خوزستان با شهرهای مهمی مانند: دزفول، جندی‌شاپور...) همان محل‌های بود که در ادوار قبل هم جزء مناطق مهم به‌شمار می‌رفتند و برقراری ارتباط آن‌ها از طریق نزدیک‌ترین مسیر ضرورت داشته است. با اتکا به این موارد و شواهدی دیگر، با احتمال می‌توان گفت که این مسیر در دوران هخامنشی و اشکانی برای ارتباط شوش و همدان مورد استفاده قرار می‌گرفته است. به نظر می‌رسد آثار مربوط به دوره‌های پیش از ساسانی هم چون دوران اشکانی و هخامنشی به خاطر نوع مصالح آن‌ها که احتمالاً بیشتر خشت و گل بوده است، در اثر مرور زمان تخریب شده‌اند.

در دوران اسلامی جهت تسهیل عملکرد بهتر این راه و تأمین امنیت آن مجموعه‌ای از آثار معماری در مسیر آن ساخته شده است. از سده‌های آغازین و دوره میانه اسلامی شواهد کمتری به دست آمد، اما از دوران متأخر اسلامی آثار بیشتری شناسایی شد که نشان دهنده انجام ساخت‌وسازهای زیادی در این مسیر است. در دوره قاجار شهر دزفول نسبت به دیگر شهرهای خوزستان رونق و اهمیت بیشتری یافت. در این دوره، این شهر محل بارانداز مالاتجاره‌ها بود و شهرهای خرم‌آباد و بروجرد و دیگر صفحات غربی، عبور و مرورشان به این شهر بود و کالاهای خود را برای فروش به این شهر می‌بردند و از آنجا لوازم مورد نیازشان را تهیه می‌کردند (والی‌زاده معجزی، ۱۳۸۰: ۵۰۰). این موضوع در گسترش ساخت‌وسازها در مسیر این راه ارتباطی در دوران قاجار مؤثر بوده است که شواهد باستان‌شناسی به دست آمده و هم چنین اشارات منابع کتبی مؤید این موضوع است.

شواهد به دست آمده نشان می‌دهد که تغییرات و جابه‌جایی‌های اندکی در مسیر این راه در دوران اسلامی رخ داده است، اغلب تغییرات به این شکل بوده که در مسیرهای عبور در گردنه‌ها و کوه‌ها جابه‌جایی رخ داده و جابه‌جایی ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی کمتر اتفاق افتاده است؛ چراکه ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی منطقه در نقاط مستعد از نظر امکانات زیستی ایجاد شده‌اند و این مؤلفه‌ها در طول زمان تغییر چندانی نکرده‌اند. این محور ارتباطی در برخی مناطق دارای چند مسیر بوده که بسته به فصل سفر، شرایط منطقه و دیگر مقتضیات زمان سفر، مسافران و کاروان‌ها از یکی از آن‌ها استفاده می‌کرده‌اند. «نجم‌الدوله عبدالغفار» که در عصر ناصرالدین‌شاه از طریق این مسیر به خوزستان رفته اشاره می‌کند که «... پس از از آسرد حرکت کردیم به سمت بادامک که راه چُل است و از راه کیلان جدا شده به طرف مشرق ... حرکت کردیم» (عبدالغفار، ۱۳۸۲: ۱۲۲)؛ از این گزارش مستفاد می‌شود که راه خرم‌آباد به خوزستان از محل آسرد به بعد در دو مسیر ادامه پیدا می‌کرده است؛ یکی راه یا مسیر چُل و دیگری مسیر کیلان است. مسیر کیلان نسبت به مسیر چُل، برف‌گیرتر و صعب‌العبورتر، اما نزدیک‌تر بوده است. مسیر کیلان را به دلیل نزدیک‌تر بودن آن برای راه قافله و پست و تلگراف مناسب‌تر دانسته است. این مسیرها در نقاط هموار و منزلگاهی به هم وصل می‌شده و در یک مسیر ادامه پیدا می‌کرده است. این گزارش به روشنی نشان می‌دهد که این راه ارتباطی در برخی مناطق دارای چند مسیر بوده است که با توجه به شرایط مسافران و فصل سفر از یکی از آن‌ها استفاده می‌شده است.

### نتیجه‌گیری

انطباق گزارش‌های متون تاریخی و جغرافیای کهن دوران اسلامی در مورد راه ارتباطی شاپورخواست به خوزستان با موقعیت جغرافیایی و ویژگی‌های محیطی منطقه میان‌کوه استان لرستان نشان‌دهنده عبور این راه ارتباطی از منطقه میان‌کوه لرستان است. نام برخی از ایستگاه و منازل بین‌راهی سده‌های آغازین اسلامی این راه ارتباطی هنوز بر روی برخی محوطه‌های باستانی منطقه باقی مانده است. در این منطقه حجم زیاد از شواهد باستان‌شناسی مربوط به راه‌های ارتباطی در قالب پل، کاروانسرا، میل‌راهنما و راه‌نشان، قلعه، جاده‌های سنگ‌چین شده و محوطه‌های استقرار باقی مانده است؛ علاوه بر این آثار که ارتباط مستقیمی با راه‌ها دارد و نقش آن‌ها در شبکه راه‌های ارتباطی قابل توجه است، در مسیر این راه و در نقاط منزلگاهی گونه‌های دیگری از آثار شامل آسیاب و آرامگاه نیز شناسایی شد. این‌گونه آثار، هرچند ارتباط مستقیمی با راه‌های ارتباطی ندارند، اما توجه به موقعیت انتخاب شده برای ساخت آن‌ها، شکل‌گیری و ساخت آن‌ها در این منطقه را در چارچوب راه‌های ارتباطی قابل تحلیل کرده است. مجموعه این شواهد نشان می‌دهد که این راه علاوه بر ارتباطات منطقه‌ای ارتباطات فرامنطقه‌را نیز میسر می‌کرده و نقش زیادی در برقراری امنیت و رونق منطقه داشته است.



درمورد شکل‌گیری و تکوین این راه شواهد نشان می‌دهد که قبل از اسلام از این محور استفاده می‌شده است؛ کاروانسراهای و ایستگاه‌های دوران اسلامی این محور ارتباطی در مکان‌هایی با شرایط زیستی مناسب ساخته شده‌اند که در پیرامون آن‌ها محوطه‌های باستانی با شواهدی از ادوار قبل از اسلام وجود دارد. این موضوع نشان‌دهنده رعایت یک الگوی تاریخی و اجبار زیست‌محیطی در زمینه انتخاب محل ایستگاه‌ها و منزلگاه‌ها است. این راه ارتباطی منطبق بر مسیر کهنی است که دست‌کم از دوره هخامنشی شناخته شده و مورد استفاده بوده است. در دوران اسلامی به منظور تسهیل عبور و مرور و برقراری امنیت کاروان‌ها و مسافران در مسیر این راه آثار معماری متعددی ساخته شد. براساس شواهد باستان‌شناسی بیشترین رونق این راه در دوران متأخر اسلامی بوده است. مسیرهای عبور راه، منزلگاه‌ها و ایستگاه‌ها طول مسیر در دوران اسلامی با کمترین تغییرات و جابه‌جایی‌هایی تا دوران معاصر مورد استفاده بوده‌اند. اغلب تغییرات به این شکل بوده که در مسیرهای عبور در گردنه‌ها و کوه‌ها جابه‌جایی رخ داده و جابه‌جایی ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی کمتر اتفاق افتاده است؛ چراکه ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی منطقه در نقاط مستعد از نظر امکانات زیستی ایجاد شده‌اند و این مؤلفه‌ها در طول زمان تغییر چندانی نکرده‌اند.

### سپاسگزاری

در پایان نویسندگان بر خود لازم می‌دانند از داوران ناشناس نشریه که با نظرات ارزشمند خود به غنای متن مقاله افزودند، قدردانی نمایند.

### درصد مشارکت نویسندگان

درصد مشارکت نویسندگان برابر بوده است.

### تضاد منافع

نویسندگان ضمن رعایت اخلاق نشر در ارجاع‌دهی، نبود تضاد منافع را اعلام می‌دارند.

### پی‌نوشت‌ها

۱. تعداد بسیار کمی از این مورخان و جغرافی‌نویسان به منطقه سفر کرده‌اند و در بیشتر موارد گزارشات آن‌ها حاصل مشاهدات خود آن‌ها نیست و نقل باواسطه شنیده‌ها و مطالب کتاب‌های پیشین است؛ باوجود این، دقت در این گزارش‌ها و سنجش اطلاعات آن‌ها با جغرافیا و مکان‌های تاریخی طول مسیر در بازشناسی مسیرهای عبور این راه‌ها و منازل بین‌راهی بسیار ارزشمند است.

۲. این گفته که از شاپورخواست تا لور هیچ آبادی نیست، جای تأمل دارد! شاید درمورد برخی دوره‌ها (مانند اوایل دوران اسلامی) قابل‌پذیرش باشد، اما درمورد دوره‌های دیگر چندان درست به نظر نمی‌رسد؛ درست است که در منطقه محیط‌های شهری بزرگی وجود نداشته است، اما در بررسی‌های انجام‌گرفته در این منطقه کوهستانی، شواهد باستان‌شناسی متعددی به صورت تپه‌های باستانی و آثار معماری با شواهدی از دوران نوسنگی و مس‌وسنگ تا دوران اسلامی در مناطقی مثل: ریخان، تابی، دادآباد، کوگان و آبسرد شناسایی شده که نشان‌دهنده آبادانی و رونق این منطقه بوده است (یوسف‌وند، ۱۳۹۴؛ بهرامی، ۱۴۰۰).

۳. بخش اعظم این سازه تخریب شده است و امروزه قسمت اندکی از آن بر سطح قابل مشاهده است؛ هرچند که این سازه با عنوان قلعه ثبت شده است، اما با توجه به موقعیت انتخاب شده برای ساخت آن، یعنی در دامنه هموار کوه که

دید مناسبی به محیط اطراف ندارد و عدم استفاده از عوارض طبیعی در جهت تقویت امکانات تدافعی آن در کنار شواهد اندک معماری باقی مانده از آن احتمالاً کارکردی غیر از این داشته است و شاید کاروانسرای از دوره ساسانی بوده است.

۴. نام دیگر آن «دری رو» به معنای «رود دروغ‌گو» است.  
۵. در گزارشات پیشین به وجود قطعات شکسته و پراکنده آجر در کنار پایه‌های جنوبی پل اشاره شده است (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۶۷). به احتمال این آجرها مربوط به قوس تاق‌ها بوده که تمام آن‌ها فرو ریخته و امروزه چیزی از آن‌ها باقی نمانده است.

۶. «اورل اشتاین» در سفرهای اکتشافی‌اش در لرستان در ۱۹۳۶م. از این محوطه بازدید کرده و از آن با عنوان شهر «چین‌زال» نام برده است (Stein, 1940: 176). این محوطه در تاریخ ۱۳۸۰/۷/۱۰ توسط «احمد پرویز» در فهرست آثار ملی ثبت شده است (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۲-۱).

۷. «احمد پرویز» در یاداشتی به شباهت این دو نام اشاره کرده و آن‌را به نویسنده گوش‌زد کرده است.

## کتابنامه

- آریا، محمدحسن، (۱۳۷۶). لرستان در سفرنامه سیاحان. تهران: انتشارات فکر روز.
- استارک، فریا، (۱۳۴۶). سفرنامه الموت، لرستان و ایلام. ترجمه علی محمد ساکی، تهران: انتشارات علمی فرهنگی،
- اسلامی نسب، مهتاب؛ و مهجور فیروز، (۱۳۹۴). «جغرافیایی تاریخی شهر شاپورخواست از قرن ۳ تا ۸ هجری». مجله مطالعات ایرانی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳ (۲۶): ۱۱۹-۱۴۲. [https://jis.uk.ac.ir/article\\_973\\_c096afdf2b9c2048ae738fc000ce3fb1.pdf](https://jis.uk.ac.ir/article_973_c096afdf2b9c2048ae738fc000ce3fb1.pdf)
- اسلامی نسب، مهتاب؛ افخمی، بهروز؛ شهبازی شیران، حبیب؛ و رضالو، رضا، (۱۳۹۷). «مکان‌یابی شهرباستان شاپورخواست براساس شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب تاریخی». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۸ (۱۸): ۱۰۳-۱۲۲.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، (۱۳۷۳). مسالک و الممالک. ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری، به کوشش: ایرج افشار، تهران: انتشارات ادبی و تاریخی.
- افشار، حسنعلی خان، (۱۳۸۲). سفرنامه لرستان و خوزستان. تصحیح و پژوهش: حمیدرضا دلوند، تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
- ایزدپناه، حمید، (۱۳۵۰). آثار باستانی و تاریخی لرستان. جلد ۱ و ۲، چاپ دوم، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ایزدپناه، حمید، (۱۳۷۶). تاریخ جغرافیایی و اجتماعی لرستان. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ادموندز، جان، (۱۳۶۲). یادداشت‌های درباره لرستان، مندرج در دو سفرنامه درباره لرستان. ترجمه سکندر امان‌الهی بهاروند و لیلی بختیار، چاپ اول، تهران: انتشارات بابک.
- بهرامی، محمد، (۱۴۰۰). «گزارش بررسی باستان‌شناسی بخش میان‌کوه شهرستان پلدختر استان لرستان». پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- پرویز، احمد، (۱۳۸۰). «پل و تحول آن در قلمرو ابوالنجم بدر بن حسنویه». پایان‌نامه کارشناسی ارشد به‌راهنمایی: سوسن بیانی، گروه باستان‌شناسی دانشکده ادبیات دانشگاه تهران.
- دوراند، ای. آر. (۱۳۹۸). سفرنامه دوراند: سفر هیأت سر مورتیمور دوراند وزیر مختار انگلیس در ایران. ترجمه علی محمد ساکی، به کوشش: فریبرز ساکی، خرم‌آباد: انتشارات شاپورخواست.

- چریکف، نیل، (۱۳۷۹). سیاحتنامه مسیو چریکوف. ترجمه آبکار مسیحی، به‌کوشش: علی اصغر عمران، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی.
- راولینسون، سر هنری کرزیک، (۱۳۶۲). سفرنامه راولینسون (گذر از زهاب به خوزستان). ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند، تهران: مؤسسه انتشارات آگاه،
- ساکی، علی محمد، (۱۳۴۳). جغرافیای تاریخی و تاریخ لرستان. خرم‌آباد: کتاب‌فروشی محمدی.
- سجادی، علی، (۱۳۹۳). «بررسی راه‌های باستانی و تأسیسات بین‌راهی در دوره‌های تاریخی و اسلامی در لرستان (زاگرس مرکزی)». آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- سجادی، علی، (۱۳۹۶). «راه‌های باستانی مرتبط با هفت پل تاریخی (در فهرست موقت ثبت جهانی)»، آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- سجادی، علی، (۱۳۹۹). «واکای دوره‌های ساخت آرامگاه شینه‌شا خرم‌آباد». اثر، (۲)۴۱: ۲۴۰-۲۵۷. <https://athar.richt.ir/article-2-444-fa.html>
- شریفی هولایی، عبدالمطلب، (۱۳۷۶). «گزارش بررسی کاروانسراهای لرستان». آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- صفایی، امین، (۱۳۹۱). «گزارش مستندنگاری پل‌های تاریخی استان لرستان». آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- عادل، جلال، (۱۳۸۵-۱۳۸۶). «کاوش‌های باستان‌شناسی پامنار خرم‌آباد». آرشیو اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
- عبدالغفار، نجم‌الدوله، (۱۳۸۶). سفرنامه دوم عبدالغفار. به تصحیح: احمد کتابی، تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- مقدسی، أبو عبدالله محمد بن احمد، (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم. ترجمه علینقی منزوی، جلد دوم: تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان، چاپ کاویان.
- ملازاده، کاظم؛ و محمدی، مریم، (۱۳۷۹). بناهای عام‌المنفعه. تهران: انتشارات حوزه هنری پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
- مینورسکی، ولادیمیر، (۱۳۶۲). رساله لرستان و لرها در دو سفرنامه درباره لرستان. ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند و لیلی بختیار، چاپ اول، تهران: انتشارات بابک.
- والی‌زاده معجزی، محمدرضا، (۱۳۸۰). تاریخ لرستان روزگار قاجار. به‌کوشش: محمد و حسین والی‌زاده معجزی، تهران: انتشارات حروفیه.
- یاراحمدی، داریوش؛ و بیرانوند، حجت‌اله، (۱۳۹۳). جغرافیای طبیعی لرستان. خرم‌آباد: انتشارات دانشگاه لرستان.

- Abdulghafar, N., (1386). *Safarnameh dovom Abdulghafar, edited by Ahmad Ketabi*. Tehran: Humanities and Cultural Studies Research Institute Publications.
- Adeli, J., (1386). *Kavoshhayeh Bastanshenasi Pamanar Khoramabad*. Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province, (Publishing).
- Afshar, H., (1382). *Safarnameh Lorestan va khozestan*. Proofreading and research by Hamidreza Dalvand. Tehran: Publications of the Institute for Humanities and Cultural Studies.
- Arya, M. H., (1376). *Lorestan dar safarnameye sayahan*. Tehran: Fekre Roze (In Persian).
- Bahrami, M., (1400). "Archaeological survey report of the Miankouh district of Poldokhtar county, Lorestan province". Archaeological Research Institute (In Persian) (Unpublished).
- Chirikoff, N., (1379). *The Travelogue of Monsieur Chirikoff, translated by Masihi Abkar, with the help of Ali Asghar Omran*. Tehran: Sherkat Sehami Ketabhayeh Jibi.
- De Morgan, J., (1896). *Mission Scientifique en Perse. Recherches Archeologiques*, Paris.
- Durand, I. R., (1398). *Safarnameye Durand. Visit of the delegation of Sir Mortimer Durand, British Minister Plenipotentiary, to Iran*. Translated by Ali Mohammad Saki, with the help of Fariborz Saki, Khorramabad: Shapurkhašt Publications.
- Edmonds, C. J., (1922). "Luristan: Pish-i-Kuh and Bala Gariveh (Continued)". *The Geographical Journal*, 59 (6): 437-451. <https://doi.org/10.2307/1780636>
- Edmonds, C. J., (1362). *Yadashthay Darbareh Lorestan, Mondarej dar do Safarnameh Dar bareh Lorestan*. Translate by: Sekandar Amonolahi Baharvand & Lili Bakhtyar. Firešt edition. Tehran: Babak press.
- Eslami Nasab, M., Afkhami, B., Shahbazi shiran, H. & Rezaloo, R., (2018). "Location of the Ancient City of Shapurkhašt Based on the Archaeological Evidences and the Written Historical Resources". *Journal of Iranian Archaeological Research*. 18 (8): 103-122. <https://dx.doi.org/10.22084/nbsh.2017.13117.1578>.
- Eslami Nasab, M. & Mahjor, F., (1394). "Joghrafiyeh Tarikhi Share-e Shaporkhašt Az gharn 3 ta 8 hejri". *Journal of Iranian Studies, Faculty of Literature and Humanities, Shahid Bahonar University of Kerman*, 26: 119-142.
- Henrickson, E. F., (1985). "The Early Development of Pastoralism

in the Central Zagros Highlands (Luristan)". *Iranica antiqua*, 20. <https://dx.doi.org/10.2143/IA.20.0.2014076>.

- Herzfeld, E., (1929-1930). "Bericht uber archaologische Beobachtungen im sudlichen Kurdistan und in Luristan". *AMI*, 1: 65-75.

- Izadpanah., H., (1350). *Asarbastani va tarikhi Lorestan*. Volume 1 & 2. Second edition. Tehran: Anjoman Asar va mafakhr meli.

- Izadpanah., H., (1376). *Tarikh Joghrafiay va Ejtemaii Lorestan*. Tehran: Anjoman Asar va mafakhr meli.

- Minorsky, V., (1983). *Treatise on Lorestan and the Lurs in Two Travelogues about Lorestan*. translated by Sekander Amanollahi Baharvand and Lili Bakhtiar. First edition, Tehran: Babak Publications.

- Moghasi, A. M., (1361). *Ahsanoltaghassim fe Marefatol Aghalim*. Translated by: Alinaghi Monzavi, Volume 2: Tehran, Authors and Translators Company, Kavian Press.

- Molazadeh, K. & Mohamadi, M., (1379). *Banahaye Amolmanfaeh*. Tehran: Art Publishing House of the Islamic Culture and Art Research Institute.

- Parviz, A., (1380). "Pol va Tahavol An dar Ghelamrove Abu Najm Badr In Hassnoyeh". Master's thesis. Supervised by Susan Bayani. Department of Archaeology, Faculty of Literature, University of Tehran.

- Rawlinson, M., (1836). "Note on a March from Zohab, at the foot of Zagros, along the Mountains to Khuzistan (Susiana), and from thence through the province of Luristan to Kirmanshah, in the year 1836". *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 9: 26-116.

- Rawlinson, S. K., (1983). *Safarnameh Rawlinson (Gozar Az Zahab be Khuzeistan)*. Translated by Sekander Amanollahi Baharvand, Tehran: Agah Publishing. <https://doi.org/10.2307/1797715>

- Sadjadi, A., (1393). "Investigation of ancient roads and roadside facilities in the historical and Islamic periods in Lorestan (Central Zagros)". Document Center of the General Administration of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province (unpublished).

- Sadjadi, A., (1396). "Ancient roads related to seven historical bridges (on the provisional list of the World Register)". Documentation Center of the General Administration of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province (unpublished).

- Sadjadi, A., (1399). "Analysis of Historical Periods of Construction of Shine Shah Tomb in Khorramabad". *Athar*, 41 (2): 240-257. <https://athar.richt.ir/article-2-444-fa.html>

- Safaei, A., (2012). *Documentation Report on Historical Bridges in Lorestan Province*. Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province, (Publishing).
- Saki, A., (1343). *Joghrafiyayeh Tarikhi va Tarikh Lorestan*. Khoramabad: MohammadiBookstore.
- Shrifiholaii. A., (1376). "Gozaresh barrasy Carvensarahaye Lorestan". Documentation Center of the General Administration of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province (unpublished).
- Stakhri, A. A., (1373). *Masalek val mamalek. Translate by Mohamad ibn asad ibn Abdolah Toštary*. Tehran: Adabi va Tarikhi press.
- Stark, F., (1364). *Safarnameyeh Alamot, Lorstan va Ilam*. Translate by Ali Mohamad Saki, Tehran, Elmi Farhangi Press (In Persian).
- Stein, S. A., (1940). *Old Routes of western Iran*. New York,
- Valizadeh Mojazi, M., (1380). *Tarikh Lorestan Rozgar Ghajar*. By Mohammad and Hossein Valizadeh Mojezi, Tehran: Horofieh Publications.
- Yarahmadi, D. & Biranvand, H., (1393). *Joghrafiyayeh Tabiei Lorestan*. Khoramabad: Lorestan University Publications.