

بازشناسی راه‌های تاریخی ارتفاعات شرقی سراب بیدسرخ

چکیده

ارتفاعات شرقی سراب بیدسرخ، در فاصله حدود ۱۵ کیلومتری غرب شهر کنگاور، یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های تاریخی منطقه زاگرس مرکزی، در امتداد راه ارتباطی فلات ایران به میان‌رودان، از گذشته‌های دور تا به امروز، بوده است. امروزه، جاده تهران-همدان-کرمانشاه-بغداد، درست از یکی از گردنه‌های این ارتفاعات که در محل به «گردنه بیدسرخ» معروف است، می‌گذرد. با اینحال بررسی شواهد پرشمار تاریخی و باستان‌شناسی نشان می‌دهد که در زمان‌های گذشته از مسیرهای دیگری نیز برای عبور از این ارتفاعات استفاده می‌شده است. پژوهش حاضر برای نخستین بار به بررسی تمام راه‌هایی اختصاص دارد که بر اساس مدارک تاریخی و شواهد باستان‌شناسی، در طول دوره‌های مختلف از ارتفاعات شرقی سراب بیدسرخ عبور کرده و تا شهر کنگاور (کنکوبار باستان) امتداد داشته است. هدف از این پژوهش پاسخ به پرسش‌هایی در ارتباط با چندچون مسیرهای ارتباطی بین دشت‌های کنگاور و صحنه در طول دوره‌های مختلف از جمله شناسایی و بازسازی موقعیت و ویژگی‌های هر یک از آنها است. بر این اساس چهار مسیر مختلف شامل مسیر شمالی (قزوینه)، مسیر گردنه بیدسرخ، مسیر سراب ماران و مسیر دواب شناسایی، و ویژگی‌های هر یک از آنها به صورت جداگانه بررسی شده است. شواهد باستان‌شناختی موجود، شامل بقایای راه سنگفرش قدیمی، پراکنش محوطه‌های باستانی در اطراف مسیرها، همچنین بقایای پل‌ها، استحکامات و تأسیسات امنیتی مرتبط به مسیرهای قدیمی از قبیل قلعه‌ها، پست‌های دیده‌بانی و قراول‌خانه‌های برجای مانده بر ارتفاعات منطقه، حاکی از موجودیت این راه‌ها و اهمیت ارتفاعات شرقی بیدسرخ در حکم یک گذرگاه استراتژیک در ادوار مختلف تاریخی، به‌ویژه دوره‌های اشکانی، ساسانی و اسلامی است. بر این اساس، بنظر می‌رسد که گاه در یک دوره تاریخی خاص از بیش از یک مسیر برای عبور از ارتفاعات شرقی بیدسرخ استفاده می‌شده است و استفاده از هر مسیر به عوامل مختلفی چون فصل سال، امنیت راه، نوع کاروان (سبک یا سنگین)، کیفیت راه و غیره بستگی داشته است.

واژگان کلیدی: راه‌های ارتباطی، گردنه بیدسرخ، قزوینه، دلیور، دواب، سراب ماران.

۱. مقدمه

منطقه زاگرس مرکزی، به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه خود، در حکم منطقه حایل میان فلات ایران و میانرودان، در طول تاریخ، نقش مهمی در ارتباطات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای میان شرق و غرب، شامل آسیای میانه و چین از یک سو، و بین‌النهرین و منطقه مدیترانه از سوی دیگر داشته است. باتوجه به کوهستانی بودن منطقه زاگرس، عبور آسان و امن از گردنه‌ها و ارتفاعات این مسیر، یکی از دغدغه‌های همیشگی مسافران و کاروان‌های تجاری در طول دوره‌های مختلف بوده است. از جمله مشکلات اصلی پیش‌روی کاروان‌هایی که از این مسیر می‌گذشتند، یکی شرایط ناپایدار آب‌وهوایی ارتفاعات، به‌ویژه در طول ماه‌های سرد سال، بوده است، چنانکه در متون تاریخی بارها به مخاطرات عبور از گردنه‌های برفگیری چون گردنه اسدآباد اشاره شده است (نک. Rezaei 2024). مشکل دیگر، تهدیدات و مخاطرات امنیتی گاه‌بوی‌گاه در گردنه‌ها و تنگه‌های مهم این مسیر بود که در متون تاریخی، کم‌وبیش، به آن اشاره شده است. تهدیدات امنیتی که به مواردی از آن در این پژوهش اشاره می‌شود، اغلب به شکل راه‌زنی، گردنه‌گیری و باج‌گیری از کاروان‌های عبوری بود که گاهی به صورت یک معضل جدی خودنمایی می‌کرد، تا حدی که دولت‌های وقت را به چاره‌اندیشی وادار می‌کرد. در مجموع، رویارویی سیاحان و مسافران با انواع مشکلات اقلیمی و مخاطرات امنیتی باعث شد که نام و خاطره برخی از گردنه‌ها و گذرگاه‌های این مسیر در متون تاریخی و جغرافیایی دوره‌های مختلف، از جمله سفرنامه‌های سیاحان مختلف داخلی و خارجی ثبت شود و تا به امروز به یادگار بماند.

ارتفاعات واقع در حاشیه شرقی سراب بیدسرخ، که موردبحث این پژوهش است، به دلایلی که گفته خواهد شد، یکی از گذرگاه‌های کلیدی واقع در امتداد راه ابریشم در منطقه زاگرس مرکزی، در طول تاریخ بوده است. این ارتفاعات که مرز طبیعی میان صحنه و کنگاور را تشکیل می‌دهد (نک. سلطانی، ۱۳۷۰: ۷۹)، در فاصله حدود ۱۵ کیلومتری غرب شهر کنگاور، در راستای شمال‌غربی به جنوب شرقی، امتداد دارد. در متون مختلف چند قرن اخیر از ارتفاعات موردبحث، با نام‌های گوناگونی چون امروله، بزآب (در محل: بزآو) و ارتفاعات بیدسرخ یاد شده است.

پژوهش حاضر که به شیوه کتابخانه‌ای و میدانی به انجام رسیده است، به بررسی آن دسته از راه‌های تاریخی می‌پردازد که با عبور از ارتفاعات میان صحنه و کنگاور، دشت‌های واقع در دو طرف این ناهمواری‌ها را به هم مرتبط می‌کردند. هدف از این پژوهش پاسخ به یک پرسش اساسی است:

- براساس متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی، کدام مسیرهای ارتباطی میان دشت‌های صحنه و کنگاور قابل بازسازی است؟

۲. معرفی منطقه مورد مطالعه

روستای تاریخی بیدسرخ که درست در دامنه غربی ناهمواری‌های موردبحث قرار دارد، به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی خود، همچنین داشتن یک چشمه دائمی پرآب که در محل به «سراب بیدسرخ» معروف است (شکل ۱)، در طول دوره‌های مختلف موردتوجه کاروان-هایی بوده است که از مسیر شاهراه خراسان می‌گذشتند. باتوجه به موقعیت چشمه مذکور در این مکان (شکل ۸، مکان ۱)، به نظر می‌رسد که در گذشته، بیدسرخ محل مناسبی برای استراحت و تجدید قوای کاروان‌ها، پیش یا پس از صعود به گردنه، به شمار می‌رفته است. وجود محوطه‌های تاریخی چون تپه سراب بیدسرخ (دوره‌های مس‌وسنگ میانی، برنز، آهن، اشکانی) و تپه کاروانسرای بیدسرخ (دوره اسلامی)، که در فهرست آثار ملی ایران هم به ثبت رسیده‌اند، گواهی بر اهمیت تاریخی و راهبردی بیدسرخ در امتداد این راه است. به فاصله کمی، در آن سوی ضلع شرقی سراب بیدسرخ، ناهمواری‌های موردبحث آغاز می‌شود که پهنای آن در خط مستقیم به حدود ۱۰ کیلومتر و طول آن در راستای شمال غربی به جنوب شرقی به حدود ۲۰ کیلومتر می‌رسد. گردنه بیدسرخ که امروزه جاده کرمانشاه-همدان از آن می‌گذرد (شکل ۲)، فقط یکی از بلندی‌های ارتفاعات موردبحث است که نام خود را از روستای بیدسرخ گرفته است.

۳. مروری بر منابع تاریخی

قدیمی‌ترین متن تاریخی که به شکل غیرمستقیم به ارتفاعات غربی شهر کنگاور، در محدوده گردنه امروزی بیدسرخ، اشاره دارد، کتاب ایستگاه‌های اشکانی، اثر ایزیدور خاراکسی (اوایل میلاد مسیح) است. به نقل از ایزیدور، پس از ناحیه کمبدن، ناحیه ماد بالا قرار داشت که ۳۸ سخونی پهنا داشت و در ابتدای آن، یعنی در فاصله سه سخونی از مرز ماد، شهر کنکوبار قرار داشت (Schoff 1914: 6-7). 6). باتوجه به این که کنکوبار همان شهر امروزی کنگاور، در میانه راه کرمانشاه به همدان است (see Kleiss 2012)، بنابراین، مرز غربی ناحیه ماد بالا، دقیقاً بر ناهمواری‌های موسوم به ارتفاعات بیدسرخ، در فاصله حدود ۱۵-۱۰ کیلومتری غرب کنگاور منطبق است.

پس از آن، ابن‌رسته اصفهانی (۱۳۶۵: ۱۹۶) در قرن چهارم ه.ق، از گردنه بیدسرخ و ناهمواری‌های میانه راه صحنه و کنگاور، نه با نام امروزی آن، بلکه با عنوان «عقبه ماذران» نام برده است (see Rezaei 2026). از دوره صفوی ناهمواری‌های موردبحث، به شکل مشخص و محسوسی، در سفرنامه‌های سیاحان ایرانی و غیرایرانی ظاهر می‌شود. پیتر دلاواله، سیاح ایتالیایی همزمان با حکومت شاه عباس اول، ژان تهنو فرانسوی همزمان با حکومت شاه عباس دوم، و ژان اوتر فرانسوی همزمان با دوره حکومت نادرشاه افشار، از جمله نخستین اروپاییانی بودند که از این مسیر گذشته و به شرح آن پرداختند. اما بیشترین و دقیق‌ترین اشاره‌ها به ارتفاعات شرقی بیدسرخ مربوط به سفرنامه‌های دوره قاجار (۱۹۲۵-۱۷۹۶م) است. گیوم آنتوان اولیویه همزمان با حکومت آغامحمدخان قاجار، و اوژن

فلاندن همزمان با حکومت محمدشاه قاجار، از جمله سیاحانی بودند که در ابتدای دوره قاجار از مسیر کنگاور-صحنه گذشته و به شرح آن پرداختند. علاوه بر آن‌ها، شمار قابل توجهی از سیاحان ایرانی و خارجی در دوره ناصرالدین شاه قاجار (۱۸۹۶-۱۸۴۸م) به توصیف مسیر مورد بحث پرداختند، که از آن جمله می‌توان به نوشته‌های چریکف روسی، ادیب‌الملک، سیف‌الدوله، عضدالملک، خود ناصرالدین شاه قاجار، مک‌گرگور و بوپس و یک نویسنده ناشناس، اشاره نمود. همچنین در لابه‌لای سفرنامه‌های همزمان با دوره حکومت شاهان متأخر قاجاری نیز نکات قابل ذکری درباره ارتفاعات شرقی گردنه بیدسرخ یافت می‌شود که از آن جمله می‌توان به توصیفات سدیدالسلطنه و ویلیامز جکسن، همزمان با حکومت مظفرالدین شاه قاجار، محمدحسین خان هروی و هوگو گروته آلمانی همزمان با حکومت محمدعلی شاه قاجار و دونسترویل همزمان با حکومت احمدشاه قاجار اشاره نمود (نک. بخش مسیرهای تاریخی).

۴. مسیرهای تاریخی عبور از ارتفاعات شرقی سراب بیدسرخ

به‌طور کلی بررسی متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی موجود حاکی از این است که در طول قرن‌ها، دستکم چهار مسیر مختلف به شرح زیر برای عبور از ارتفاعات شرقی بیدسرخ و ورود به ناحیه باستانی موسوم به «ماد بالا» وجود داشته است.

۱-۴. مسیر گردنه بیدسرخ

باتوجه به شواهد موجود، به نظر می‌رسد که مسیر قدیمی گردنه بیدسرخ در یک خط فرضی نسبتاً مستقیم، در امتداد جاده امروزی کرمانشاه-همدان، از روی یکی از ارتفاعات شرقی سراب بیدسرخ، که امروزه به گردنه بیدسرخ^(۱) معروف است، می‌گذشت (شکل ۳؛ مسیر ۱ در نقشه). اگرچه عبور از این مسیر بخاطر ارتفاع نسبتاً زیاد آن (حدود ۱۷۰۰-۱۶۰۰ متر) و عدم دسترسی به منابع آب کافی در طول مسیر، به‌ویژه به دلیل مخاطرات امنیتی احتمالی، احتمالاً برای کاروانیان، چندان آسان نبود، اما به هر حال باتوجه به فاصله کوتاهتر آن، در گذشته نیز همچون امروز، یکی از مسیرهای ارتباطی اصلی، برای عبور از ارتفاعات شرقی بیدسرخ به شمار می‌رفته است. پیتر و دلاواله، که در سال ۱۶۱۷ میلادی از این مسیر می‌گذشت، اگرچه به توصیف صحنه و کنگاور پرداخت، اما از راه ارتباطی میان آنها و گردنه بیدسرخ سخنی به میان نیاورد. باینحال شرح دلاواله (۱۳۸۴: ۱۵) از این نظر که وی صحنه را «آخر کردستان» و کنگاور را «ابتدای قلمرو ایران» ذکر کرده، قابل توجه است. هرچند مبنای تقسیم‌بندی دلاواله مبهم است، اما تاحدودی یادآور تقسیم‌بندی جغرافیدانان قدیمی تری چون ایزیدور خاراکسی است که ناهمواری‌های میان صحنه و کنگاور (بیدسرخ کنونی) را مرز آغازین ناحیه مادبالا و شهر کنکوبار (کنگاور) را اولین شهر مادبالا می‌دانستند. حدود نیم قرن بعد، در سال ۱۶۶۴ میلادی، ژان تهنو پس از عبور از صحنه و «یک بلندی» که ظاهراً همان گردنه بیدسرخ کنونی بود، از یک پل چهار دهانه بر روی رود «کمتودون» گذشت و به کنگاور

رسید (see Thevenot 1686: 71). احتمالاً این قدیمی‌ترین اشاره به رودی است که امروزه نیز به همین نام (کموتر لانه/کبوتر لانه) خوانده می‌شود.^(۲)

پس از آن، در سال ۱۷۳۴ میلادی، ژان اوتر از سمت صحنه از «بیدسرخ» گذشت و پس از شش ساعت به «تاریماره»^(۳)، و از آنجا به «فیروزآباد»^(۴) و سپس به نهاوند رسید (اوتر، ۱۳۶۳: ۷۵؛ Otter 1748: 188). سفرنامه اوتر قدیمی‌ترین متن شناخته‌شده‌ای است که به نام «بیدسرخ» اشاره می‌کند. باتوجه به مسیر اوتر، به نظر می‌رسد که او پس از عبور از گردنه بیدسرخ، از موضعی که امروزه به سه راه نهاوند معروف است، به سمت جنوب (نهاوند) رفته است. براین اساس، احتمالاً تاریماره املائی نادرست سراب ماران کنونی و فیروزآباد نیز همان روستای فیروزآباد کنونی در در پنج کیلومتری جنوب کنگاور است.

پس از آن، در سال ۱۷۹۶ میلادی، اولیویه بدون ذکر نام، شرح کوتاهی از ناهمواری‌های بیدسرخ ارائه کرد.^(۵) نیم قرن بعد، در سال ۱۸۴۵ میلادی، فلاندن (۱۳۵۶: ۱۹۰) همین مسیر را از سمت کنگاور پیمود و درباره آن نوشت: «از کنگاور بیرون شدیم. پس از یک ساعت از رودخانه سریعی گذشته، وارد دشتی شدیم. پس از دو فرسخ جاده کوهستانی گردید. در نیمه راه به پنج-شش قراول رسیدیم که جاده را محافظت می‌کردند. طولی نکشید که به جاده‌ای سراسیم و سپس به صحنه رسیدیم». درباره دلایل وجود این تعداد غیر معمول از قراول‌ها (پست نگهبانی) در این مسیر نسبتاً کوتاه، در ادامه توضیح خواهیم داد، اما به توجه به شرح فلاندن، به نظر می‌رسد که او نیز از گردنه بیدسرخ (مسیر ۱) گذشته است. پس از آن، چریکف روسی (۱۳۷۹: ۹۱) در سال ۱۸۴۸-۴۹ میلادی درباره این مسیر نوشت: «از کنگاور [کنگاور] که خارج می‌شوی، به مسافت یک ساعت، پلی دیده می‌شود. از اینجا از راه تنگ، راه خیلی سربالا و سرباین است، به طوری که کمال صعوبت از برای شخص دست می‌دهد». از توصیفات چریکف و مسافران بعدی چنین استنباط می‌شود پلی که مسافران دوره قاجار به آن اشاره دارند، یک پل نوساز قجری است که ظاهراً جایگزین پل چهاردهانه صفوی مورد اشاره تهنو شده است.

از مسافران بعدی، ادیب‌الملک در سال ۱۲۷۳ ه.ق، و سیف‌الدوله در سال ۱۲۷۹ ه.ق، به گردنه بیدسرخ اشاره کرده‌اند.^(۶) سفرنامه سیف‌الدوله از این نظر که به شرح دو مسیر میان صحنه و کنگاور در آن زمان می‌پردازد، اهمیت ویژه دارد. هرچند که سیف‌الدوله (۱۳۶۴: ۲۶۹)، خود از طریق مسیر دوم (شمالی/قزوینه) به کنگاور رفت، اما درعین حال به مسیر اول (گردنه بیدسرخ) نیز اشاره کرده و نوشته است: «راه دیگر بیدسرخ است که اول راه دامنه و ریگزار است. بعضی محل زراعت و آب جاری دارد. وسط راه گردنه‌ای است طولانی و سنگی. پست و بلند دارد... آخر راه دامنه و محل زراعت و آب جاری است...». پس از آن، در سال ۱۲۸۳ ه.ق، عضدالملک (۱۳۷۰: ۶۱-۶۲)، درباره مسیر کنگاور تا گردنه بیدسرخ نوشته است: «از کنگاور به عزم صحنه از پهلوی قصراللموص گذشته، از کنار کوهی که معدن سنگ‌ها است عبور نمودیم، به کنار رودخانه که در یک فرسنگی است رسیدیم... سرچشمه آن از بن کوهی است که

کبوترلانه نامند و بر روی آن رود منوچهرخان کرجی پل محکمی ساخته. از رودخانه که می‌گذرد یورت خزل است و هم در اول آن خاک سمت مغربی رودخانه و شمالی جاده کوه امروله است.... و از آن رودخانه به بعد راه به میان دره می‌افتد و تا سر گردنه بیدسرخ بر فراز می‌رود.....». معدن مورد اشاره عضدالملک که به «چل‌مران» شهرت دارد، در فاصله حدود ۲ کیلومتری غرب معبد آناهیتا قرار دارد و از گذشته‌های دور از سنگ آن برای ساخت‌وسازهای مختلف، از جمله در ساخت بنای موسوم به معبد آناهیتا، استفاده شده است (ن.ک: ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۲: ۴۶؛ شکفته و دیگران، ۱۳۹۸).

اما دقیق‌ترین توصیفات دوره قاجار درباره مسیر گردنه بیدسرخ مربوط به سفرنامه ناصرالدین‌شاه قاجار و یک متن جغرافیایی قرن نوزدهمی از مک‌گرگور است. ناصرالدین‌شاه (۱۳۶۲: ۴۸-۴۴) در سال ۱۲۸۷ ه.ق، در مسیر عتبات عالیات از کنگاور گذشت و در توصیف راه و گردنه مذکور نوشت:

«یک فرسخی کنگاور به رودخانه رسیدیم که از شمال به جنوب جاری بود که روی آن پل شش چشمه آجری بود. ادامه راه از جلگه خارج و تپه ماهور می‌شود، اما راه کالسکه بد نیست. در طرفین راه همه جا از دو طرف کوه‌های زیاد است.... دو قریه که در کنار از خالصه خزل و نهاوند دیده شد، ده‌پیر و ده‌لر است. سراب ماران از نزدیک ده‌پیر زیر سنگی بیرون می‌آید... خلاصه رانندیم تا به گردنه بیدسرخ رسیدیم. از کالسکه بیرون آمده سوار اسب شدم. این گردنه سخت بزرگ نیست. راه کالسکه را هم خوب ساخته‌اند...». امروزه روستایی با نام ده‌پیر در نقشه دیده نمی‌شود، اما با توجه به موقعیت آن در نزدیکی سراب ماران (مکان ۷ در نقشه)، احتمالاً همان ده‌کهنه امروزی است.

در متن مک‌گرگور که بویس نیز آن را تکرار کرده، آمده است:

«... در فاصله ۴/۵ مایلی [از صحنه] از سمت راست روستایی به نام بیدسرخ عبور می‌کنید. از آنجا به تدریج وارد دره می‌شوید و در فاصله پنج مایلی، از یک تپه بلند مخروطی شکل مصنوعی در سمت راست دره عبور می‌کنید که در پای آن چند ویرانه سنگی واقع است. در اینجا نهر خوبی که از چشمه‌ای واقع در دامنه سمت چپ سرچشمه می‌گیرد، جاریست و از جاده می‌گذرد. از اینجا به بعد صعود به ارتفاعات اصلی آغاز می‌شود. در فاصله ۵/۵ مایلی، راهی که از سمت چپ به گذرگاه دیگری می‌رسد، قرار دارد. در فاصله هفت مایلی، از کنار دهکده‌ای واقع در یک مایلی سمت چپ جاده عبور می‌کنی که در یک دره تنگ، در زیر ارتفاعات صخره‌ای واقع است. در فاصله ۷/۵ مایلی، به بالای گردنه می‌رسی. از اینجا می‌باید یک سراسیمی به طول ۲/۵ مایل را طی کنی. در فاصله ۹/۵ مایلی، از دژ حصاردار کوچکی در دره عبور می‌کنی که در دو مایلی سمت راست جاده واقع است. پس از رسیدن به پایین دامنه، از کنار یال کم‌ارتفاعی عبور می‌کنی. در فاصله ۱۳ مایلی، از کنار دهکده‌ای در سمت راست می‌گذری و کمی دورتر، روستای دیگر در همان سمت

در دامنه تپه‌ای واقع است. در فاصله ۱۴ مایلی، از دو جریان آب عریض که از چپ به راست روان هستند، عبور می‌کند. در ۱۴/۵ مایلی، از رود کوچک کبوترلانه بواسطه یک پل آجری خوب عبور می‌کند...» (Macgregor 1871: 627; Boyes 1877: 46).

لازم به ذکر است که نهر و تپه مخروطی شکل مصنوعی مورد اشاره مک‌گرگور و بویس با سراب بیدسرخ و تپه باستانی مجاور آن مطابقت دارد (مکان ۱ در نقشه). گذرگاهی که در فاصله نیم مایلی این تپه به سمت چپ می‌پیچد، یک راه فرعی است که در ادامه به مسیر شمالی (مسیر شماره ۲) می‌پیوندد. دهکده واقع در فاصله هفت مایلی صحنه و یک مایلی (حدود ۱/۵ کیلومتری) سمت چپ جاده نیز احتمالاً با دهکده نیمه متروکه خشکابخوره کنونی (مکان ۳ در نقشه) یکی است. مطابق متن مک‌گریگور خط‌الرأس گردنه بیدسرخ در فاصله ۷/۵ مایلی یا حدود چهار کیلومتری سراب بیدسرخ واقع است، که امروزه تأسیساتی چون راه‌دارخانه و نمازخانه در آنجا برپا شده است. پس از آن راه به تدریج به سمت شیب شرقی ارتفاعات در محدوده کنگاور امروزی، ناحیه باستانی موسوم به مادبالا، ادامه می‌یابد. دژ کوچک واقع در فاصله ۹/۵ مایلی صحنه (حدود ۷/۲ کیلومتری از تپه بیدسرخ)، احتمالاً بر مکان شماره ۴ نقشه منطبق است (قراولخانه؟). دهکده واقع در فاصله ۱۳ مایلی (حدود ۱۳ کیلومتری از تپه بیدسرخ) نیز به احتمال زیاد کرمانجان کنونی است. چنانکه خواهیم دید، مسافران دیگر هم به نام این روستا در حکم شاخصی بر سر راه اشاره کرده‌اند. دو جریان آب در فاصله ۱۴ مایلی (حدود ۱/۵ کیلومتری شرق کرمانجان) جریان‌های فصلی هستند. نیم مایل پس از اینها، رود کبوترلانه قرار دارد، که از دوره صفوی به نام آن در متون اشاره شده، اما توصیف ناصرالدین‌شاه و مک‌گریگور مشخص می‌کند که در دوره قاجار یک پل آجری شش‌دهانه روی این رود قرار داشت که متفاوت از پل صفوی بود.

توصیفات مسافران بعدی از مسیر گردنه بیدسرخ، از جمله یک نویسنده ناشناس در سال ۱۲۹۸ ه.ق.^(۷) عموماً با جزئیات کمتری همراه است. سدیدالسلطنه (۱۳۶۲: ۳۱۱) هم در سال ۱۳۱۶ ه.ق از کنگاور گذشت و پس از نصف فرسنگ به پل امیر و پس از دو فرسنگ به گردنه بیدسرخ رسید^(۸). ظاهراً منظور از پل امیر همان پل آجری قاجاری است که بر روی رود کبوترلانه قرار داشت.

پس از آن، جکسن در سال ۱۹۰۳ میلادی^(۹) و هروی در سال ۱۳۲۴ ه.ق.^(۱۰) هنگام عبور از مسیر صحنه به کنگاور، بی آنکه به نام گردنه بیدسرخ اشاره کنند، ویژگی‌های آن را برشمردند. کمی پس از آن، در سال ۱۹۰۷ میلادی (۱۳۲۵ ه.ق)، در روزگاری که هنوز خبری از جاده آسفالته نبود، گروه (۱۳۶۹: ۴۸-۱۴۶) درباره گردنه بیدسرخ نوشت: «ما در دره‌ای که به سمت کوه سنگلاخی امروله پیش می‌رود، حرکت می‌کنیم. بعد از دو ساعت راه‌پیمایی به پای گردنه‌ای رسیده‌ایم. هرچه از آن بالاتر می‌رویم، مناظر اطرافمان خشک‌تر و سنگلاخی‌تر می‌شود، مرتفع‌ترین نقطه این گردنه، پانصد متر از سطح جلگه صحنه قرار دارد. پس از فرود آمدن از گردنه به قراولخانه‌ای می‌رسیم... از نام اولین دهکده‌ای که به آن قدم می‌گذاریم، کرمان‌جو (کشزارجو)، پیداست که خاک این دشت که با آب رودخانه گاماساب مشروب می‌گردد، برای کشت غلات بسیار مناسب است». دهکده کرمان‌جو که گروه به نام آن اشاره دارد، همان

کرماجان امروزی است. چنانکه ملاحظه می‌شود در توضیح گروه دربارۀ آبیاری بخش غربی دشت کنگاور، به اشتباه بجای رود کبوترلانه، نام رود گاماسیاب ذکر شده است. پس از آن، نخستین مسافرانی که در اواخر دورۀ قاجار با ماشین از گردنۀ بیدسرخ گذشتند، به خاکی بودن و دشوار بودن آن اشاره کرده‌اند، از جمله دونسترویل که در ۱۹۱۸ نوشته است: «ما به گردنۀ کوچک اما شیب‌دار بیدسرخ رسیدیم و حدود سه ساعت زمان صرف کردیم تا هریک از ماشین‌ها را حدود یک مایل با دست به بالای گردنه کشیدیم» (Dunsterville 1920: 23).

۲-۴. مسیر شمالی (مسیر قزوینه)

نخستین بار در سال ۱۲۷۹ ه.ق، سیف‌الدوله (۱۳۶۴: ۲۶۹) دربارۀ این مسیر نوشت: «از صحنه الی کنگور شش ساعت است. دو راه دارد: یک راه از میان آبادی و باغات ده [صحنه] گذشته از گردنۀ سختی که در پشت ده واقع است بالا رفته، تمام راه را از دره و کوهستان می‌گذرد، تا به خود کنگور برسد. یک مزرعه کوچکی موسوم به قزوینه در وسط راه است که این راه را گردنۀ قزوینه گویند. پنج شش خانوار رعیت در این مزرعه ساکن‌اند... راهش سخت‌تر از گردنۀ بیدسرخ ولی نزدیک‌تر است. هر وقت در آن راه از جهت دزدی اکراد اغتشاشی باشد، از این راه عبور می‌کنند...». یادآوری می‌شود، راه دیگر که سیف‌الدوله بدان اشاره دارد، همان مسیر گردنۀ بیدسرخ (مسیر ۱) است. قزوینه که سیف‌الدوله در حکم مهم‌ترین شاخص جغرافیایی مسیر شمالی به آن اشاره دارد، در نقشه‌های امروزی به شکل «قزوینه» ثبت شده است (مکان ۱۱ در نقشه). اطلاعات بیشتر دربارۀ جزئیات این مسیر از شرح محمدعلی سلطانی (۱۳۷۰: ۱۳۲) به‌دست می‌آید که احتمالاً بر اساس روایات کهنسالان بومی، بخشی از مسیر مذکور را از سمت صحنه، با ذکر اسامی بومی، به شرح زیر بازسازی کرده است:

صحنه-گردنۀ نمازگاه، همت‌آوا [همت‌آباد]، کریم‌آوا [کریم‌آباد]، دزان دره [دزدان دره]، بردینه کوچکینه (=قاسم‌آوا)، توشمالان، سربان قزوینه (مکان‌های ۲۱، ۲۰، ۱۵ و ۱۱ در نقشه).

چنانکه ملاحظه می‌شود، بخش ابتدایی این مسیر از میان درهٔ پرآب و زیبای «دربند صحنه»، در شمال شهر کنونی صحنه می‌گذشت، جایی که دو دخمهٔ باستانی و مشهور از دوران پیش از اسلام در آنجا قرار دارند. باینحال بازسازی فوق هم، فقط تا نیمه‌های مسیر مذکور را مشخص می‌کند و به جزئیات ادامهٔ مسیر از قزوینه تا کنگاور در هیچ منبعی اشاره نشده است. نگارندگان باتوجه به توپوگرافی مسیر و پراکنش استقرارهای تاریخی پیرامون راه قدیمی، معتقدند که مسیر شمالی پس از قزوینه، احتمالاً با عبور از نزدیکی روستاهای سرمست، حاجی‌آباد و قره‌گوزلو (مکان‌های ۱۲ و ۱۳ در نقشه)، از طریق درهٔ سراب کبوترلانه/سراب کنگاور، به محدودهٔ روستای سیربویه رسیده و از آنجا وارد بخش غربی شهر کنگاور می‌شده است. به عقیدهٔ نگارندگان شاخه‌ای از مسیر صحنه-بیدسرخ که مطابق توصیف

مک‌گریگور پس از عبور از سراب بیدسرخ به سمت چپ (دره شمالی) منشعب می‌شد، پس از عبور از محدوده روستاهای کنونی بردینه و جاورسینه، به مسیر قزوینه می‌پیوست. این راه فرعی نیز احتمالاً برای مسافران گردنه بیدسرخ که به هر دلیل ناچار به تغییر مسیر ناگهانی می‌شدند، مناسب بود.

در مجموع، با وجود سخت‌تر بودن مسیر قزوینه/قزوینه، احتمالاً مسیر مذکور به دلیل وجود شمار قابل توجهی روستا یا استقرار تاریخی در امتداد آن، از امنیت بهتری برخوردار بوده است. در متن یک تلگراف مربوط به سال ۱۳۳۰ ه. ق (۱۹۱۲ م)، بار دیگر به مسیر قزوینه اشاره شده است. در این تلگراف خطاب به عبدالحسین فرمانفرما آمده است: «از ابراهیم قاطرچی، در خصوص غیرممکن بودن سفر همسر قنصل از راه قزوینه و پیشنهاد سفر از راه سنقر یا بیدسرخ» (www.qajarwomen.org). البته در متن تلگراف مذکور، دلیل غیرممکن بودن سفر از راه قزوینه ذکر نشده است.

۳-۴. مسیر سراب ماران

بر اساس متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی، به نظر می‌رسد مسیرهای شماره ۳ و ۴ که از محدوده سراب ماران (مکان ۷ در نقشه) می‌گذشت، در دوره ساسانی و قرون نخستین دوران اسلامی نسبت به سایر مسیرها از اهمیت بیشتری برخوردار بوده‌اند (see Rezaei 2026). مسیر شماره ۳ پس از عبور از ساحل جنوبی گاماسیاب، در محدوده روستای درکه (مکان شماره ۵ در نقشه) به ساحل شمالی رود مذکور رسیده و از آنجا وارد محدوده محوطه باستانی دلیور (Daliwar) می‌شد. محوطه مذکور در دو کیلومتری جنوب بزرگراه کرمانشاه به همدان، در ۱۹۰۰ متری جنوب‌غربی روستای بیدسرخ، در جنوب باغات روستای متروکه دلیور (علی‌آباد بیدسرخ) واقع شده است (مکان ۶ در نقشه). محوطه دلیور در ابتدای دره‌ای تنگ و باریک، بر روی یک برجستگی به ارتفاع حدود ۸۰۰ متر از سطح دریا قرار گرفته و از سمت غرب و جنوب دارای یک پرتگاه صخره‌ای تقریباً نفوذناپذیر است. سمت شمال برجستگی با یک شیب ملایم به دامنه منتهی می‌شود که آسان‌ترین راه برای دسترسی به قله است. سطح این برجستگی ناهموار بوده و دارای فضای نیمه مسطح اندکی به وسعت تقریباً ۴۵۰۰ متر مربع است که بر روی آن آثار حفاری‌های غیر مجاز، همچنین قطعات پراکنده آجر و سفال دیده می‌شود. باتوجه به ارتفاع و موقعیت این مکان، همچنین وجود قطعات آجر و توده‌های سنگ بر سطح آن (شکل ۵)، به نظر می‌رسد که در اینجا با استحکامات نظامی و دفاعی، شامل یک سازه دیده‌بانی یا نگهبانی مواجه هستیم. سفال‌های این محل طیفی از قطعات مربوط به دوران پیش از تاریخ، احتمالاً اواخر دوره مس‌وسنگ و به احتمال زیاد دوره مفرغ، همچنین سفال‌های دوران تاریخی (اشکانی و ساسانی) را در بر می‌گیرد (شکل ۶؛ جدول ۱). منبع آب قابل دسترسی محوطه مجموعه‌ای از چشمه‌هاست که به فاصله کمتر از صد متر در پایین محوطه باستانی، در داخل دره از سمت روستای متروکه دلیور جاری است. احتمالاً وجود این منبع آب بهانه‌ای برای استراحت و تجدید قوای کاروانیان در این محل بوده است. مسیر مذکور در ادامه پس از صعود به ارتفاعات شرقی دلیور، از راه روستای متروکه خشک‌بخوره (هشک‌وره Heshkawara؛ مکان ۳ در نقشه) وارد محدوده سراب ماران می‌شد و از آنجا به شهر کنگاور می‌رسید.

ابن‌رسته اصفهانی (۱۸۹۲: ۱۶۷-۱۶۶) درباره این مسیر نوشته است: «از دکان تا قصرالصوص هفت فرسخ است. راه فراز و نشیبی دارد که از میان کوه‌ها گذشته تا به پل نعمان و قریه نعمانیه می‌رسد. سپس تا گردنه مازران ادامه می‌یابد. در چپ این راه مزارع دیمی قرار دارد و از آنجا راه به انتهای دره‌ای منتهی می‌شود، پس از گذشتن از پلی به قصرالصوص می‌رسد». از توصیف ابن‌رسته (قرن چهارم ه.ق) چنین استنباط می‌شود که در قرون نخستین دوران اسلامی، گردنه بیدسرخ کنونی را نه با نام کنونی آن، بلکه با نام «گردنه مازران» می‌شناختند (see Rezaei 2026).

۴-۴. مسیر دوآب (ولاشجرد قدیم)

در متون قرون نخستین دوران اسلامی، به مسیری اشاره شده است که پس از انشعاب از مسیر جنوبی گاماسیاب به ولاشجرد و از آنجا به نهاوند یا کنگاور می‌رفت. بر این اساس تصور می‌شود که ولاشجرد در محدوده روستای دوآب کنونی (مکان ۹ در نقشه) واقع بوده است (Rezaei 2026). هرچند ولاشجرد (دوآب)، مسیر اصلی به سمت نهاوند بود، اما در مواقع لزوم مسافران می‌توانستند از آنجا با تغییر مسیر به سمت شمال، پس از مسافت کوتاهی وارد محدوده تپه دهلر و سراب ماران (مکان‌های ۷ و ۸ در نقشه) و سپس کنگاور شوند. با این توضیح، مسیر دوآب (ولاشجرد قدیم) را می‌توان جنوبی‌ترین و در عین حال طولانی‌ترین مسیر تلقی کرد که پس از دور زدن بخش جنوبی ارتفاعات بیدسرخ به سراب ماران (ماذران) و از آنجا به کنگاور می‌رسید.

۵. بازتاب امنیت مسیر گردنه بیدسرخ در سفرنامه‌ها و متون تاریخی

آورده‌اند که شخص شیادی نزد کریم‌خان، پادشاه زند (۱۱۹۳-۱۱۶۳ ه.ق)، رفت و از روی تملق به کریم‌خان گفت که من نابینای مادرزاد بودم، اما شبی در عالم خواب، پدر شاه دستی به چشمانم کشید و مرا بینا نمود... شاه زند بر آن شخص خشم گرفت و گفت: «ای مردک! پدر من تا وقتی که زنده بود در «گردنه بیدسرخ» خردزدی می‌کرد... اکنون تو دروغگوی چاپلوس او را صاحب کرامت خدائی معرفی می‌کنی...» (روحی، ۱۳۱۷: ۱۲۵؛ خسروی، ۱۳۷۰: ۲۴۶-۲۴۵).

صرفنظر از صحت و وسقم حکایت طنزآلود بالا، اگر متن سفرنامه‌ها، به‌ویژه سفرنامه‌های دوره قاجاری را مبنای قضاوت قرار دهیم، در آن صورت گردنه بیدسرخ به صورت یکی از حساس‌ترین و ناامن‌ترین گذرگاه‌های واقع در امتداد جاده خراسان بزرگ در دوره قاجار نمایان خواهد شد. شمار قابل توجهی از سیاحان ایرانی و غیر ایرانی که در دوره قاجار از گردنه بیدسرخ گذشته‌اند، به مخاطرات امنیتی عبور از این گردنه اشاره کرده‌اند، هرچند که عمدتاً راوی شنیده‌ها و نقل‌قول‌های دیگران بوده‌اند و خود اغلب بدون مشکل خاصی از گردنه مذکور عبور کرده‌اند. ادیب‌الملک (۱۳۶۲: ۴۴) درباره خطرات این گردنه نوشته است: «اکثر اوقات سارقین بی‌باک و قطاع‌الطریق ناپاک در آنجا مال مردم به غارت برده و خورده‌اند...». عضدالملک (۱۳۷۰: ۶۲) هم نوشته است: «به سر گردنه بیدسرخ رسیدیم و آنجا مکانی

مخوف است که اغلب اوقات زایر و عابر را برهنه می‌نمایند. دزد خارجی و داخلی هر دو دارد. گویند دزد قوی آن‌جا از طایفه فیلی است که از لرستان می‌آید...». یک مسافر ناشناس که در سال ۱۲۹۸ ه.ق از این مسیر گذشت، نیز به مشهور بودن دزد این مکان اشاره کرده است (بی‌نام، ۱۳۹۳: ۵۰). عالیه‌خانم شیرازی (۱۳۹۷: ۱۱۱) هم در سال ۱۳۱۰ ه.ق، در راه صحنه به کنگاور، درباره این مسیر نوشته است: «خدا محافظت کند. در این راه می‌گویند دزدگاه است. اگرچه من چیزی ندارم دزد ببرد. می‌ترسم کشته شویم. رضا بقضاءالله...». فریدالملک همدانی (۱۳۵۴: ۳۵۲)، در رمضان سال ۱۳۲۸ ه.ق. (۱۹۱۰ م)، همزمان با اوایل حکومت احمدشاه قاجار و ناآرامی‌های دوره مشروطه، درباره مشکلات این گردنه نوشته است: «در گردنه بیدسرخ و صحنه، خیلی مال‌التجاره برده‌اند و نزدیک کنگاور هم زوار را لخت کرده‌اند. خلاصه راه خیلی ناامن شده، چند ماه نبود که این ولایت امن بوده باز مغشوش شده، حکومت جلیله درصدد جلوگیری و فرستادن سوار و سرباز و توپ به صحنه و هرسین هستند. چندین نفر از تجار بیچاره بتلگرافخانه جمع شده بودند. موافق تلگرافی که از کنگاور و صحنه رسیده، قریب ششصد بار مال‌التجاره آنها را از یک فرسخی کنگاور به این طرف دزد برده که مال خارجه و داخله هر دو بوده است».

از متن سفرنامه‌ها چنین استنباط می‌شود که دولت‌های وقت تدابیری را برای حفظ امنیت راه و محافظت از کاروانیان تدارک دیدند و قراولخانه‌هایی را در نقاط مختلف گردنه بیدسرخ برپا کردند. فلانیدن (۱۳۵۶: ۱۹۰)، به پنج شش قراول در جاده منتهی به گردنه بیدسرخ اشاره می‌کند و به نقل از چریکف (۱۳۷۹: ۹۱)، «در اینجا قراولی معین کرده‌اند که پیوسته به قراولی مشغول است...». گروته (۱۳۶۹: ۱۴۶-۱۴۷) به وجود دسته‌های فراوان از راهزنان در این منطقه و قراولخانه‌ای که در پایین گردنه قرار داشت، اشاره می‌کند. احتمالاً بقایای یکی از قراولخانه‌های مذکور همان است که امروزه به شکل برجستگی کم‌ارتفاع کوچکی در دامنه شرقی گردنه بیدسرخ، بر سر راه کنگاور و سراب ماران واقع شده است (شکل ۷؛ مکان ۴ در نقشه). مسلماً حفظ امنیت این راه کاروان‌رو به دلیل عبور پیوسته و پرشمار کاروان‌های تجاری و زوار عتبات، بسیار ضروری بوده است. عضدالملک (۱۳۷۰: ۶۲)، در توضیح تدبیر نماینده دولت وقت برای رفع مشکل گردنه بیدسرخ نوشته است: «نواب والا، عمادالدوله، مراقبت کلی در امنیت آن‌جا [گردنه بیدسرخ] دارند؛ از ایلات داخله التزام گرفته است که اگر مالی ببرند آنها از عهده برآیند و از آن ایلات تفنگچی و مستحفظ برقرار نموده که به نوبت در سر گردنه باشند و از اغتشاشی که سابق بوده، در این دولت ابدمدت صدیک باقی نیست...». به نقل از فریدالملک (۱۳۵۴: ۳۹۹)، در سال ۱۳۳۰ ه.ق. (۱۹۱۱ م) طی جلسه‌ای که در کرمانشاه برگزار شد، وظیفه تأمین امنیت این گردنه به رئیس ایل کاکاوند واگذار شد. فریدالملک (۱۳۵۴: ۳۵۲) که خود در ماه شوال همان سال این مسیر را طی کرد، درباره آن نوشته است: «در سمنگان [دهی نزدیک صحنه]، ۴۵۰۰ بار شتر معطل سوار مستحفظ هستند که آنها را از گردنه بیدسرخ بگذرانند... صبح براه افتادیم. در سر گردنه بیدسرخ که خطرگاه است،

آقای ایلخانی را دیدم با سوار زیاد مشغول راه‌انداختن جمال‌ها (شترها) بود.... پنج ساعت به غروب مانده وارد کنگاور شده از اینکه از محل خطر به سلامت عبور کردیم، شکر خدا را به جا آوردیم».

لازم به ذکر است که پدیدهٔ راهزنی صرفاً منحصر به گردنهٔ بیدسرخ نبوده و اصطلاح «دزدِ سرگردنه» که امروزه نیز در محاورات عامیانهٔ مردم ایران رایج است (نک. دهخدا، ۱۳۷۷: ۱۹۰۴۸)، ریشه در همین ناهنجاری تاریخی دارد. مسلماً یکی از دلایل اصلی رواج پدیدهٔ راهزنی، وضعیت نامناسب معیشتی و افزایش فقر عمومی بوده است.^(۱۱) اما دلیل انتخاب گردنهٔ بیدسرخ برای راهزنی، یکی پرتدد بودن راه مذکور، به‌ویژه از نظر عبور کاروان‌های تجاری بوده است. دیگر آنکه گردنهٔ بیدسرخ یک مکان متروکه بود که دور از مراکز جمعیتی قرار داشت و وضعیت کوهستانی و ناهموار آن باعث غافلگیری کاروان‌ها می‌شد، به نحوی که اجازهٔ عکس‌العمل سریع به آن‌ها نمی‌داد. جالب آنکه هنوز هم یکی از دره‌های مشرف به ضلع جنوبی این گردنه، موسوم به درهٔ دزدان، نام قدیمی خود را حفظ کرده است. به‌علاوه، گردنهٔ بیدسرخ به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی و راهبردی خاص خود، در درگیری‌های نظامی و کمین به نیروهای دشمن نیز اهمیت فراوان داشت. مورخان به درگیری‌های میان قوای روس از یک طرف و نیروهای متحد عثمانی و آلمان و گروه‌هایی از ژاندارم‌های ایرانی و نیز ایلات ایرانی از طرف دیگر، اشاره کرده‌اند که در جریان جنگ اول جهانی اول (به‌ویژه در طول سال‌های ۱۹۱۶ تا ۱۹۱۸ م) در گردنهٔ بیدسرخ روی داده است (کسروی، ۱۳۸۴: ۶۶۴-۶۴۹؛ ملک‌زاده هیربد، ۱۳۲۸: ۲۴؛ Stiénon 1916; Hale 1920: 207). در جریان نهضت مشروطه نیز، نبردهای سنگینی در گردنهٔ بیدسرخ، بین مشروطه‌خواهان و قوای دولتی روی داد که به کشته شدن افراد سرشناسی چون داودخان، رئیس ایل کلهر، انجامید (سنجابی، ۱۳۹۳: ۲۱۹). موارد این چنینی سبب می‌شد که گاهی مسافران و کاروانیان بمنظور پرهیز از رویایی با خطرات احتمالی در گردنهٔ بیدسرخ، راه‌های دیگری را، هرچند طولانی‌تر، در پیش بگیرند.

۶. نتیجه‌گیری

از گزارش ایزیدور خاراکسی این نکتهٔ بسیار مهم استنباط می‌شود که ناهمواری‌های واقع در فاصلهٔ حدود ۱۵ کیلومتری غرب کنگاور که مورد بحث این پژوهش است، به لحاظ جغرافیایی مرز میان دو ناحیهٔ قدیمی کمبدن در غرب و ماد بالا در شرق بوده است. بررسی متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد که در طول دوره‌های مختلف دستکم چهار مسیر مختلف برای عبور از ارتفاعات میان صحنه و کنگاور وجود داشته است. مسیر نخست که مستقیماً از گردنهٔ بیدسرخ می‌گذشت و در امتداد جادهٔ امروزی کرمانشاه-همدان قرار داشت، کوتاه‌ترین مسیر به شمار می‌رفت و به همین دلیل احتمالاً بیشترین تردد کاروانیان از طریق همین مسیر بوده است. با اینحال این مسیر به دلیل دور بودن از مراکز جمعیتی، کم و بیش با مشکلاتی در زمینهٔ امنیت راه روبرو بوده است. به‌علاوه باتوجه به ارتفاع نسبتاً زیاد گردنهٔ بیدسرخ، و برفگیر بودن آن در زمستان، احتمالاً بیشتر در فصول معتدل سال (بهار و پاییز) مورد استفاده

بوده است. از شاخصه‌های دامنه شرقی مسیر گردنه بیدسرخ، پلی بود که در فاصله یک فرسخی شرق کنگاور بر روی رود کبوترلانه قرار داشت و بسیاری از مسافران به آن اشاره کرده‌اند. سدیدالسلطنه نام آن را پل امیر ذکر کرده و عضدالملک ساخت آن را به منوچهرخان گرجی در اوایل دوره ناصرالدین‌شاه نسبت داده است. مک‌گرگور آن را یک پل آجری و ناصرالدین‌شاه تعداد چشمه‌های آن را شش عدد ذکر کرده است. این پل متفاوت از پل چهار دهانه صفوی است که پیش از آن بر روی همین رود قرار داشت و تهونو به آن اشاره کرده بود. امروزه از هر دو پل مذکور اثری برجای نمانده است و بجای آن‌ها در موقعیت پل شش دهانه قاجاری، بقایای پایه‌های سنگی یک پل سه دهانه دیده می‌شود که احتمالاً مربوط به دوره پهلوی اول است. بر روی پایه‌های مذکور پل جدیدی احداث شده که به تقلید از نام قجری، در محل به پل قراولخانه یا پل امیر معروف است (شکل ۴؛ پل حاجی امیر در شکل ۸). در مجموع، باتوجه به توصیفات متون دوره قاجار به نظر می‌رسد که مسیر گردنه بیدسرخ به‌ویژه در زمان ناصرالدین‌شاه، برای عبور کالسکه و عرابه مهیا شده بود. هنوز بقایای اندکی از راه قدیمی سنگفرش در طول مسیر دیده می‌شود (شکل ۳؛ مکان ۲ در نقشه).

مسیر شمالی که از قزوینه (قزوینه کنونی) می‌گذشت را عمدتاً بواسطه شرح سیف‌الدوله می‌شناسیم. مسیر مذکور ناهمواری‌های شرقی سراب بیدسرخ را از طریق دره‌های شمالی مجاور دور زده و به شمال غربی شهر کنگاور می‌رسید. هرچند مسیر شمالی به ندرت در متون تاریخی ظاهر شده است، اما شواهد باستان‌شناسی، از جمله پراکنش محوطه‌های باستانی در امتداد این مسیر نشان می‌دهد که احتمالاً مسیر قزوینه از گذشته‌های دور، از جمله در دوران پیش از اسلام تا دوره قاجار شناخته شده و مورد استفاده بوده است. در نقشه شکل ۸ پراکندگی محوطه‌های باستانی در امتداد این راه مشخص شده است. تمام محوطه‌های باستانی شاخصی که در امتداد مسیر شمالی (قزوینه) قرار دارند، در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده‌اند.

مسیر سوم که از دلیور و سراب ماران می‌گذشت، بر اساس متون قرون نخستین دوران اسلامی، به‌ویژه شرح ابن‌رسته اصفهانی و شواهد باستان‌شناسی قابل‌بازشناسی است. وجود استحکاماتی از دوران پیش از اسلام، احتمالاً مربوط به دوران اشکانی و ساسانی بر سر راه این مسیر، در مکانی که امروزه به دلیور معروف است، حاکی از اهمیت مسیر مازران در دوره اشکانی-ساسانی و اوایل دوره اسلامی است. مسیر چهارم از طریق حاشیه رود گاماسیاب به روستای دواب کنونی (ولاشجرد قدیم) می‌رسید و اگرچه مقصد اصلی آن نهبوند بود، اما مسافر می‌توانست با تغییر جهت به سمت شمال وارد سراب ماران و سپس کنگاور شود. مسلماً انتخاب هریک از مسیرهای مذکور، به عوامل مختلفی چون فصل تردد، نوع کاروان (سنگین یا سبک)، و عوامل و حوادث غیر مترقبه، به‌ویژه امنیت راه در زمان حرکت کاروان بستگی داشته است.

۱. نام بیدسرخ در منابع فارسی به همین صورت ذکر شده است. محمدعلی سلطانی، نام محلی این مکان را «وی سر»، نوشته است (نک. سلطانی، ۱۳۷۰: ۱۳۱). در منابع خارجی دو قرن اخیر هم نام مذکور با املاهای مختلف از جمله Bid i surkh, Bid surkh, Bid i surkh, Bid surkh, Bid i surkh و Beesoorkh ذکر شده است (Otter 1748: 188; Macgregor 1871: 627; Boyes 1877: 46; Stiénon 1916). استینون (Stiénon 1916)، نام «بیدسرخ» را به معنی «خاک سرخ» (le Sol rouge) تصور کرده است، که درست نیست.

۲. البته امروزه نام کیوترلانه، به سراب و سرچشمه اصلی رود اطلاق می‌شود و رود مذکور در نقشه‌های ماهواره‌ای (از جمله گوگل مپ)، سراب کنگاور نامیده می‌شود.

۳ Tarimara

۴ Firouz-Abad

۵ اولیویه (۱۳۷۱: ۴۷) نوشته است: «چند گاهی در صحرای صحنه، طی مسافت کردیم. بعد از آن از زمین پست و بلندی گذشتیم. در میانه کوه‌های پست، باز داخل جلگه شدیم. بعد از هفت ساعت راه، در کنگاور فرود آمدیم...».

۶ ادیب‌الملک (۱۳۶۲: ۴۴) نوشته است: «از کنگاور تا گردنه بیدسرخ دو فرسنگ است و مترددین را پای ره‌سپاری بر سنگ... چون از آن گردنه سرایشب شدم. به یک فرسنگ دیگر آمده بر چشمه‌ای رسیدم، که به قدر ده سنگ آب داشت. مشخص است که اشاره او به سراب بیدسرخ است.

۷ این مسافر ناشناس نوشته است: «[از کنگاور تا صحنه] چهار فرسنگ است و گردنه بیدسرخ میان راه است، در زمستان خیلی است عبور [از] آن گردنه و...» (بی‌نام، ۱۳۹۳: ۵۰ و ۱۴۸).

۸ سدیدالسلطنه (۱۳۶۲: ۳۱۱) در شرح گردنه بیدسرخ نوشته است: «گردنه‌ای است عظیم و مرتفع لیکن عبور از آن آسان و در آنجا خاک نهند از کرمانشاه جدا می‌شود».

۹ جکسن (۱۳۶۹: ۲۷۵-۲۷۴) نوشته است: «یک ساعت و نیم بعد، ما به دهکده زیبایی رسیدیم... اندکی بعد ما در حال بالارفتن از رشته‌ای از تپه‌های شیب اندر شیب بودیم، و چون از آن سوی سرازیر گشتیم خود را در دشتی یافتیم که غرق در نور آفتاب بود...». مسلماً در اینجا منظور از دهکده زیبا و تپه‌های شیب اندر شیب، روستای قدیمی بیدسرخ و گردنه منتهی به آن (گردنه بیدسرخ) است.

۱۰ هروی (۱۳۹۳: ۳۵۹) درباره این مسیر نوشته است: «از کنگاور حرکت کردیم و از گردنه با صعوبت بین راه گذشتیم تا به قریه صحنه رسیدیم. مسافت چهار فرسنگ».

۱۱ خواننده توجه کند که در چنین شرایط امنیتی حساسی، عضدالملک، فرستاده و ویژه ناصردین شاه و از رجال سرشناس قجری که مأمور بود یک محموله بزرگ نذری و پیشکشی شامل ۴۰۰ صندوق پر از خشت‌های طلا را به عتبات عالیات در کشور همسایه ببرد، بر فراز گردنه بیدسرخ، قراولان محلی که وظیفه حفظ امنیت کاروان‌های عبوری را برعهده داشتند، صرفاً به دلیل عدم آگاهی از اصول اولیه مذهبی، شماتت کرده و به سخره گرفته است (نک. عضدالملک، ۱۳۷۰: ۶۲-۶۱).

سپاسگزاری

نگارندگان از آقای دکتر سجاد علی بیگی بخاطر مطالعه متن حاضر و پیشنهادات مفیدشان در جهت ارتقای مقاله سپاسگزارند.

درصد مشارکت نویسندگان

نویسنده اول در بازشناسی مسیرهای تاریخی چهارگانه، تجزیه و تحلیل متون تاریخی و نگارش و تنظیم مقاله و نویسندگان دوم و سوم در گردآوری و مستندنگاری شواهد میدانی مربوط به مسیر سوم (دلپور) سهیم بوده‌اند.

تضاد منافع

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

ACCEPTED MANUSCRIPT

کتابنامه

الف. منابع فارسی

- ابن رسته، احمد بن عمر، ۱۳۶۵. *الاعلاق النفیسه*، ترجمه و تعلیق حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر
- ادیب‌الملک، ۱۳۶۲. *سفرنامه عتبات*، باهتمام مسعود گلزاری، تهران: نشر اخضر دادجو.
- اوتر، ژان، ۱۳۶۳. *سفرنامه ژان اوتر (عصر نادرشاه)*، ترجمه علی اقبالی، تهران: سازمان انتشارات جاویدان
- اولیویه، مسیو، ۱۳۷۱. *سفرنامه اولیویه، تاریخ اجتماعی-اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجاریه*، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی دکتر غلامرضا ورهرام، تهران: انتشارات اطلاعات
- بی‌نام، ۱۳۹۳. «سفرنامه، ناشناس سال ۱۲۹۸ ق» در: *پنج سفرنامه یا سفر به اقلیم عشق*، تحقیق و تصحیح سید خلیل طاوسی، قم: مجمع ذخائر اسلامی، مؤسسه آل‌البیت لایحیاء التراث
- جکسن، ویلیامز، ۱۳۶۹. *سفرنامه جکسن، ایران در گذشته و حال*، ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدره‌ای، تهران: شرکت سهامی انتشارات خوارزمی. چاپ سوم
- چریکف، ۱۳۷۹، *سیاحتنامه مسیو چریکف*، ترجمه آبکار مسیحی، به کوشش علی اصغر عمران، تهران: امیرکبیر.
- خسروی، موسی، ۱۳۷۰. *پندتاریخ*، قم: انتشارات طباطبائی
- دل‌واله، پی‌ترو، ۱۳۸۴. *سفرنامه دل‌واله (قسمت مربوط به ایران)*، ترجمه شرح و حواشی شعاع‌الدین شفا، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی
- دهخدا، علی‌اکبر، ۱۳۷۷. *لغت‌نامه دهخدا، فرهنگ ۱۶ جلدی*، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، جلد دوازدهم
- روحی، عطاءالله، ۱۳۱۷. *اخلاق روحی*، نسخه خطی موجود در کتابخانه مجلس شورای ملی
- سدیدالسلطنه، محمدعلی خان مینابی بندرعباسی، ۱۳۶۲. *سفرنامه سدیدالسلطنه «التدقیق فی سیر الطریق»*، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: انتشارات بهنشر
- سلطانی، محمدعلی، ۱۳۷۰. *جغرافیای تاریخی و تاریخ مفصل کرمانشاهان*، تهران: مؤلف
- سنجابی، علی‌اکبر، ۱۳۹۳. *ایل سنجابی و مجاهدت ملی ایران*، تحریر و تحشیه کریم سنجابی، تهران: پردیس دانش.
- سیف‌الدوله، سلطان محمد، ۱۳۶۴. *سفرنامه سیف‌الدوله*، تصحیح علی‌اکبر خداپرست. تهران: نشر نی

شکفته، عاطفه؛ عودباشی، امید؛ کولترونه، جوزپه؛ انصاری، مسعود، ۱۳۹۸. «مطالعات آزمایشگاهی بر روی معدن سنگ باستانی کوه چل مران

کنگاور و مقایسه آن با سنگ‌های معبد آناهیتا کنگاور»، مطالعات باستان‌شناسی پارسه، سال سوم، شماره ۹، صص ۱۰۹-۱۲۷

شیرازی، عالیہ خانم، ۱۳۹۷. چادر کردیم رفتیم تماشا: سفرنامه عالیہ خانم شیرازی، ویرایش و تدوین زهره ترابی، تهران: نشر اطراف

عضدالملک، علیرضا بن موسی، ۱۳۷۰. سفرنامه عضدالملک به عتبات، تصحیح و تنظیم حسن مرسلوند، تهران: موسسه پژوهش و مطالعات

فرهنگی

فریدالملک همدانی، میرزا محمدعلی خان، ۱۳۵۴. خاطرات فرید، گردآورنده مسعود فرید (قراگزلو)، تهران: انتشارات زوار

فلاندن، اوژن، ۱۳۵۶. سفرنامه اوژن فلاندن به ایران، ترجمه حسین نورصادقی، تهران: انتشارات اشرفی، چاپ سوم

کسروی، احمد، ۱۳۸۴. تاریخ هیجده ساله آذربایجان: بازمانده تاریخ مشروطه ایران، تهران: امیرکبیر

گروته، هوگو، ۱۳۶۹، سفرنامه گروته، ترجمه مجید جلیلود، تهران: نشر مرکز

ملک‌زاده هیربد، ح. ۱۳۲۸. سرگذشت حیرت‌انگیز یک افسر و کارمند ارشد دولت در ۳۷ سال خدمات لشکری و کشوری که توأم با وقایع

مهمه و اسرار مکتومه تاریخ معاصر است. تهران

ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۲، سفرنامه ناصرالدین شاه، بخط میرزا رضا کلهر، تهران: کتابخانه سنائی.

هروی، محمدحسین خان، ۱۳۹۳. «سفرنامه خان افغان، محمدحسین خان هروی ۱۳۲۴ قمری» در: پنج سفرنامه یا سفر به اقلیم عشق،

تحقیق و تصحیح سید خلیل طاوسی، قم: مجمع ذخائر اسلامی، موسسه آل‌البیت لاحیاء التراث

ب. منابع غیرفارسی

Boyes, W.J., 1877. *Routes in Central Asia*, section I, Calcutta

Dunsterforce, L.C., 1920, *The Adventures of Dunsterforce*, London, Edward Arnold

Hale, F., 1920, *From Persian Uplands*, London

Kleiss, W., 2012. "KANGAVAR", *Encyclopædia Iranica*, Vol. XV, Fasc. 5, pp. 496-497

Macgregor, C.M., 1871. *Central Asia, part IV, a contribution towards the better knowledge of the topography, ethnology, resources and history of Persia*, Calcutta

Otter, J., 1748, *Voyage en Turquie et en Perse*, Paris,

Rezaei, I., 2024. "Passing through the Northwestern Heights of the Alvand Mountains; Restoring the Caravan Routes between Asadabad and Hamadan in Different Historical Periods", *Iranica Antiqua*, Volume 59: 195-218 DOI: 10.2143/IA.59.0.3293987

Rezaei, I., 2026. "Bisotun-Madharan: reconstruction of a lost communication route in the southern part of Bisotun-Sahneh plain", *Journal of Royal Asiatic Societies* (in press).

Schoff, W. H. 1914. *Parthian Stations: An account of the overland trade route between the Levant and India in the first century BC, by Isidore of Charax*. Chicago: Ares.

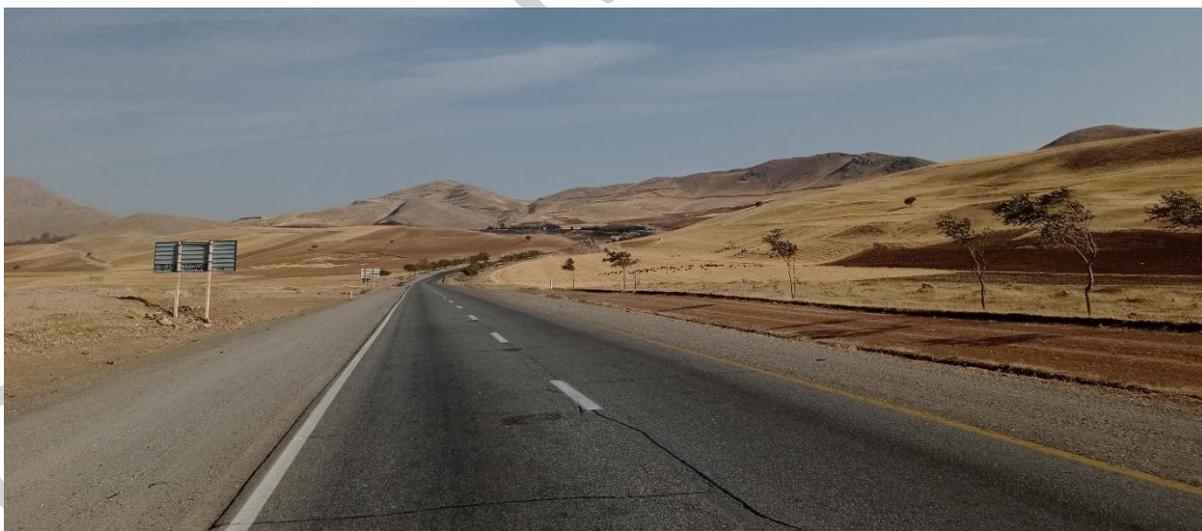
Stiénon, Ch., 1916. *Une campagne coloniale, Sur le chemin de Bagdad*, *Revue des Deux Mondes*, 6e période, tome 35.

Thevenot, 1686. *The Travels of Monsieur de Thevenot into the Levant*, London

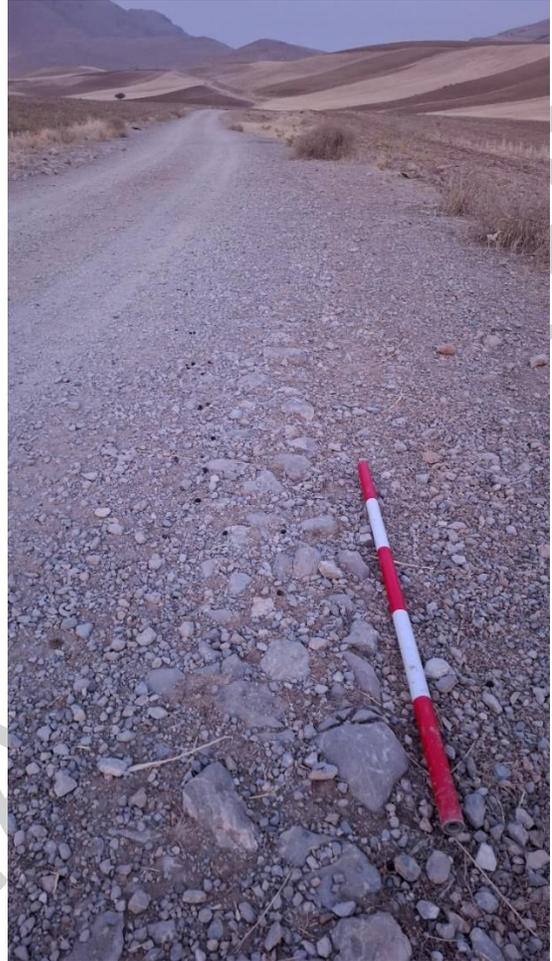
ACCEPTED MANUSCRIPT



شکل ۱: سراب بیدسرخ در وضعیت کنونی پس از خاکبرداری و خشکسالی‌های اخیر (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۳).



شکل ۲: گردنه بیدسرخ، دید از غرب، جاده کنگاور-صحنه (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۳).



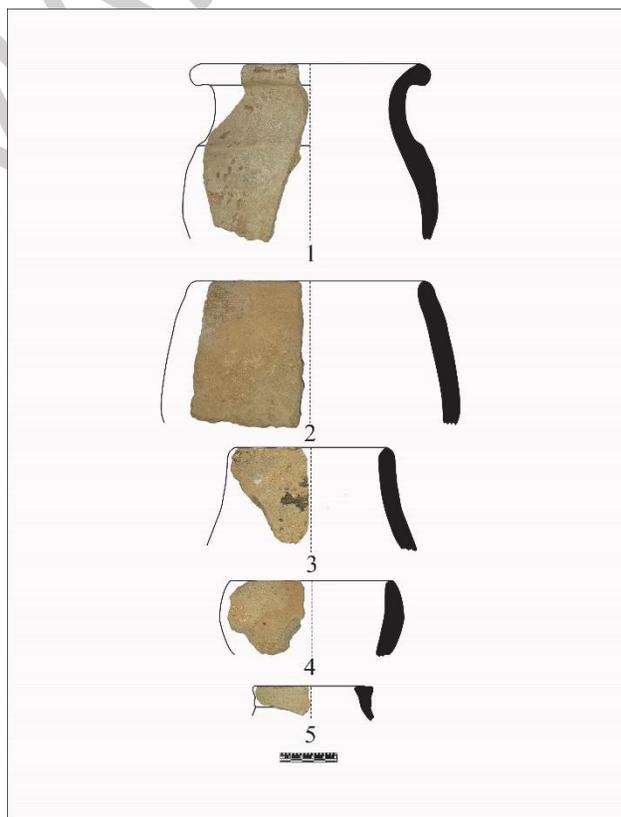
شکل ۳: بقایای مربوط به راه سنگفرش قدیمی در شرق سراب و ابتدای گردنه بیدسرخ (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۴).



شکل ۴: پل سه‌دهانه موسوم به قراولخانه یا پل امیر که در دوره معاصر بر روی پایه‌های سنگی پلی از دوره پهلوی اول بر رودخانه کبوترلانه بنا شده است (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۴).



شکل ۵: نمایی از استحکامات باستانی دلیور بر روی ارتفاعات مشرف به باغات دلیور، دید از شرق (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۴).



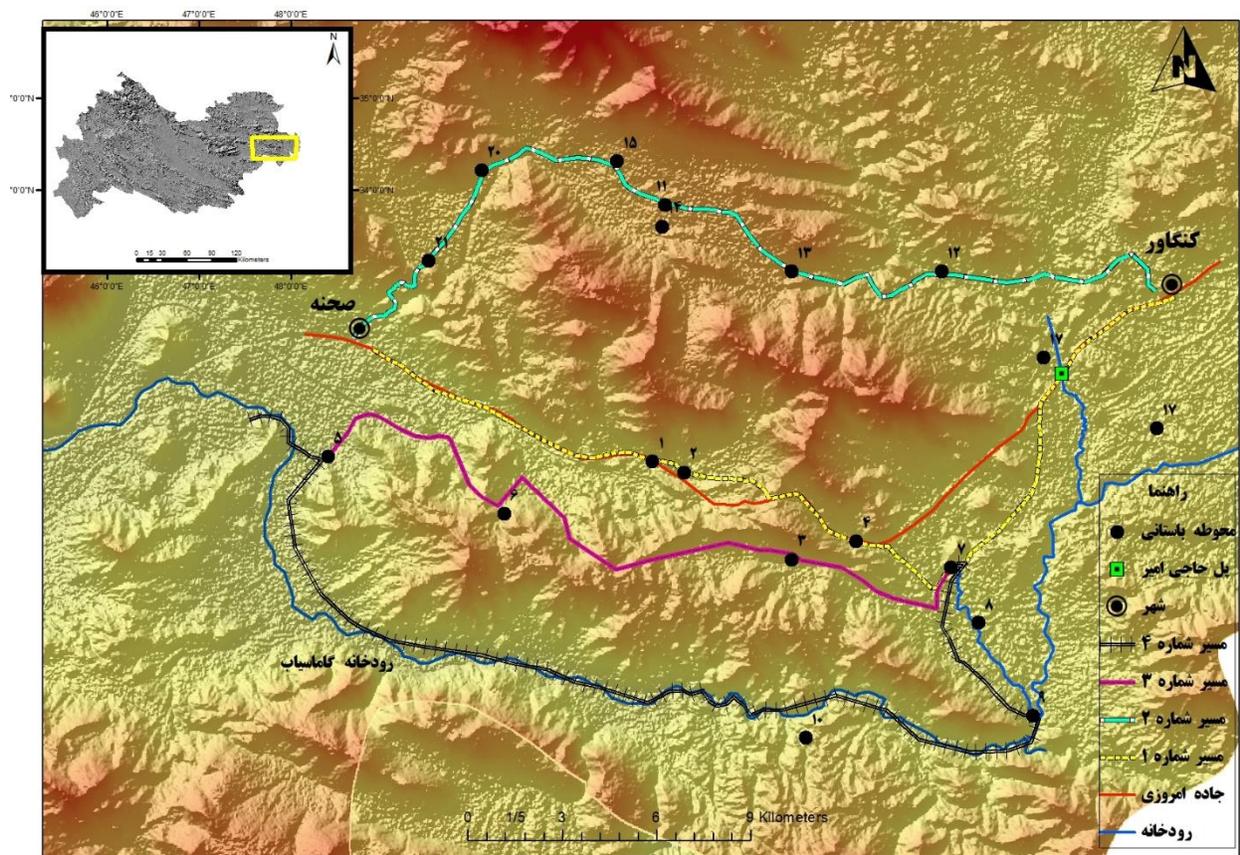
شکل ۶: سفال‌های تاریخی شاخص محوطه باستانی دلیور در امتداد مسیر ۳ (طرح از نگارندگان، ۱۴۰۴).

جدول ۱: توصیف سفال‌های محوطه باستانی دلیور

| تاریخگذاری پیشنهادی | نوع تزئین | | آمیزه | کیفیت ساخت | تکیک ساخت | پخت | رنگ پوشش | | رنگ خمیره | نوع ظرف | نوع قطعه | شماره طرح |
|------------------------|-----------|--------|----------------|------------|-----------|------|------------|------------|------------|---------|----------|-----------|
| | درونی | بیرونی | | | | | درونی | بیرونی | | | | |
| | - | برجسته | معدنی | متوسط | چرخ ساز | کافی | نخودی تیره | نخودی تیره | نخودی | تنگ | لبه | ۱ |
| | - | - | معدنی | متوسط | چرخ ساز | کافی | نخودی تیره | نخودی تیره | نخودی تیره | دیگ | لبه | ۲ |
| | - | - | معدنی | متوسط | چرخ ساز | کافی | نخودی | نخودی | نخودی | - | لبه | ۳ |
| | - | - | معدنی و کاه | متوسط | چرخ ساز | کافی | نخودی | نخودی | نخودی | کاسه | لبه | ۴ |
| | - | - | معدنی | متوسط | چرخ ساز | کافی | نخودی | نخودی | نخودی | - | لبه | ۵ |



شکل ۷: ویرانه‌های قراولخانه قدیمی دوره قاجار در دامنه شرقی گردنه بیدسرخ (عکس از نگارندگان، ۱۴۰۳).



شکل ۸: بازسازی مسیرهای ارتباطی تاریخی میان دشتهای صحنه و کنگاور (نقشه از نگارندگان، ۱۴۰۴).

ACCEPTED