

بررسی راه‌های باستانی سردشت و تأسیسات وابسته به آن در دوره‌ی اسلامی براساس متون و شواهد باستان‌شناسی

صلاح سلیمی^۱، عبیدالله سرخ‌آبی^{II}

شناسه‌ی دیجیتال (DOI): 10.22084/nbsh.2019.17403.1848
تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۹/۱۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۲/۰۷
(از ص ۲۱۷ تا ۲۳۵)

چکیده

استان آذربایجان غربی به دلیل حلقه‌ی ارتباط با بین‌النهرین و آسیای صغیر، از جمله مناطق کلیدی و مهم در مطالعات باستان‌شناسی دوره‌ی اسلامی ایران (خصوصاً در دوره‌های ایلخانی و صفوی) به‌شمار می‌آید که کمتر مورد توجه باستان‌شناسان بوده است. در این میان شهرستان سردشت از نظر ژئوپولیتیک و سوق‌الجیشی، همچون گذرگاهی به حساب می‌آید که در مسیر شبکه راه‌های ارتباطی شمال غرب به عراق و سوریه قرار گرفته است. بر این اساس پرسش‌های اصلی عبارتند از: ۱- چه مدارک باستان‌شناختی در زمینه‌ی راه‌های ارتباطی این منطقه وجود دارند؟ ۲- جایگاه کاروانسراها و پل‌های تاریخی سردشت در باستان‌شناسی این راه‌های باستانی چیست؟ هدف اصلی این مقاله، باستان‌شناسی راه‌های باستانی سردشت است که با استفاده از متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی انجام شده است. روش تحقیق در این پژوهش، از نوع توصیفی تاریخی-تحلیلی است؛ نگارندگان در بررسی راه‌های ارتباطی باستانی منطقه‌ی مورد نظر، روش کار میدانی خود را براساس اصول ذیل تعریف کرده‌اند: ۱. بررسی متون تاریخی و مطالعات کتابخانه‌ای در ارتباط با موضوع مورد نظر، ۲. شناسایی و بررسی پل‌ها و کاروانسراهای منطقه به‌عنوان عوامل مرتبط با راه‌های تجاری، ۳. بررسی شواهد باستان‌شناختی جاده‌های قدیمی و محوطه‌های باستانی و تحلیل موقعیت آن‌ها در ارتباط با مسیرهای پیشنهادی، ۴. تهیه‌ی نقشه‌های جغرافیایی با استفاده از GIS و تلفیق آن با شواهد باستان‌شناختی و تفسیر عکس‌های ماهواره‌ای. شواهد باستان‌شناسی، شامل: پنج پل، دو کاروانسرا، بقایای راه‌ها، توده‌سنگ‌هایی با کاربری احتمالی میل راهنما و تعداد زیادی محوطه‌های اسلامی و تاریخی است. براساس نتایج به‌دست آمده، دو گذرگاه اصلی ارتباطی در سردشت وجود دارند که تا اواخر دوره‌ی قاجار مورد استفاده بوده است. گذرگاه موسوم به «الآن» در جنوب شهرستان سردشت که در ضلع شمال غربی به گذرگاه کورتک وصل می‌شود، به‌عنوان مسیر اصلی و گذرگاه موسوم به «قاسم‌رَش» در غرب به‌عنوان مسیر فرعی، از جمله مسیرهای ارتباطی سردشت به شمال عراق بوده است.

کلیدواژگان: راه‌های باستانی، سردشت، دوره‌ی اسلامی، متون تاریخی، رودخانه‌ی زاب.

- I. دانش‌آموخته‌ی کارشناسی ارشد باستان‌شناسی دانشگاه تهران (نویسنده‌ی مسئول).
salahsalimi@gmail.com
- II. دانش‌آموخته‌ی کارشناسی ارشد باستان‌شناسی دانشگاه محقق اردبیلی.

مقدمه

شهرستان سردشت، در منتهی‌الیه جنوب‌غربی استان آذربایجان غربی واقع شده است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان پیرانشهر، از شرق و شمال شرق به شهرستان مهاباد، از جنوب شرق به شهرستان بانه و از جنوب و غرب به کشور عراق محدود است. سردشت همانند سایر مناطق زاگرس، از دشت‌های میان‌کوهی تشکیل شده است. مهم‌ترین عارضه‌ی طبیعی وجود رودخانه‌ی زاب کوچک است که آن را از میانه به دو نیم کرده است. این رودخانه، منشأ شکل‌گیری استقرارهایی از دوران پیش‌اتاریخ تا دوره‌ی اسلامی است (سلیمی، ۱۳۹۴: ۱). در متون جغرافیایی اشارات زیادی در مورد رودخانه‌ی زاب کوچک وجود دارد؛ همچنین این منطقه به‌عنوان گذرگاهی مهم برای ارتباطات شمال غرب ایران با بین‌النهرین همواره از پیش‌اتاریخ تا عصر کنونی مورد توجه بوده است. وجود متون و شواهد مهم تاریخی از جمله: متون سیاحان و گردشگران، پل‌های باستانی، کاروانسراهای بین‌راهی، بقایای راه‌ها، الگوی خطی محوطه‌ها و قلعه‌های مهم که بر سر مسیر اصلی قرار گرفته‌اند؛ همچنین وجود شرایط جغرافیایی مناسب از جمله گذرگاه‌ها و دره‌های ارتباطی، ضروری می‌نماید که این شواهد به صورت یکپارچه بررسی گردد. چه بسا این بررسی روزنه‌ای باشد، برای بازشناسی جغرافیای تاریخی منطقه در مطالعات بعدی.

اهداف پژوهش: بررسی و بازشناسی راه‌های ارتباطی تاریخی یکی از موضوع‌های مهم در باستان‌شناسی است. امروزه مطالعه‌ی راه‌های باستانی بسیار دشوار است؛ از این رو بررسی این مسیرها از طریق شواهد باستان‌شناسی، مانند: بررسی پل‌ها، کاروانسراها، الگوی خطی پراکنش محوطه‌ها، بقایای بسترسازی مسیر و... قابل‌ردیابی است. بر این اساس، یکی از اهداف اصلی این پژوهش، بازشناسی یکی از مسیرهای ارتباطی شمال غرب ایران به بین‌النهرین شمالی است. نزدیکی شهرستان سردشت به شاخه‌ای فرعی از راه باستانی ابریشم که از جنوب دریاچه‌ی ارومیه می‌گذرد (خان‌محمدی و صدراپی، ۱۳۹۲) و همچنین وجود دو گذرگاه اصلی که حوضه‌ی رودخانه‌ی زاب را با بین‌النهرین شمالی پیوند می‌دهد، بر اهمیت این شهرستان افزوده است؛ از این رو از دیگر اهداف اصلی تحقیق، علاوه بر بازشناسی راه‌های درون منطقه‌ای سردشت؛ نگاهی به راه‌های برون منطقه‌ای است. دیگر هدف این پژوهش، معرفی شواهد جدیدی از پل‌ها و کاروانسراهای بین‌راهی مرتبط با موضوع است که تا کنون معرفی نشده‌اند.

پرسش‌ها و فرضیات پژوهش: بر این اساس پرسش‌های اصلی عبارتند از: ۱- چه مدارک باستان‌شناختی در زمینه‌ی راه‌های ارتباطی این منطقه وجود دارند؟ ۲- جایگاه کاروانسراها و پل‌های تاریخی سردشت در بازشناسی این راه‌های باستانی چیست؟

روش پژوهش: روش تحقیق در این پژوهش از نوع رویکرد توصیفی-تحلیلی است. نگارندگان با استفاده از بررسی پیمایشی ابتدا کاروانسراها و بقایای راه‌های قدیمی و پل‌های باستانی رودخانه‌ی زاب را شناسایی و بررسی نموده؛ سپس متون تاریخی مرتبط با موضوع را مورد مطالعه قرار داده و با پرس‌وجو از افراد

مسن، مسیرهای کاروان‌رو باستانی را شناسایی کرده و در پایان اطلاعات حاصله را بر جغرافیای طبیعی منطقه منطبق کرده و با استفاده از عکس‌های ماهواره‌ای و نرم‌افزار GIS به ترسیم نقشه‌ی نهایی مسیرهای تاریخی منطقه نایل آمدند.

پیشینه‌ی پژوهش

موقعیت جغرافیایی شهرستان سردشت که در منطقه‌ی مرزی واقع گردیده است، باعث شده که کمتر مورد توجه باستان‌شناسان قرار گیرد. با این وجود، اولین اشاره به محوطه‌های حوضه‌ی زاب کوچک به بازدید ژاک دومرگان در سال ۱۸۹۰ م. باز می‌گردد (دومرگان، ۱۳۳۹: ۴۶). بررسی‌های باستان‌شناسان مختلف، نظیر: بابک راد (پازوکی و شادمهر، ۱۳۸۴: ۱۵۰)، ولفرام کلایس (Kleiss, 1977)، استین و استفان کرول (Kroll, 2005)، بهمن کارگر (کارگر، ۱۳۸۳: ۲۳۰) و رضا حیدری (حیدری، ۱۳۸۶: ۲۲۹-۲۰۲)، بر محوطه‌های عصر آهن متمرکز بوده است. کاوش‌های نجات‌بخشی سد سردشت در سال ۱۳۹۴ ه.ش.، شواهد جدیدی از دوره‌های پیش از تاریخ تا دوره‌ی تاریخی را آشکار کرد (حیدری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۵). با توجه به بررسی‌های گسترده‌ای که در سردشت انجام شده است، به وجود پل‌های باستانی و کاروانسراه‌های بین‌راهی اشاره نشده و صرفاً به ثبت بعضی از محوطه‌های دوره‌ی اسلامی اشاراتی شده است (سلیمی، ۱۳۹۴: ۳۶-۸۷؛ حیدری، ۱۳۹۱: ۱۴۹؛ بیننده، ۱۳۸۶: ۸۰-۳۷۰). از دوره‌ی اسلامی به غیر از معرفی کاروانسرای کورتک (سلیمی و ابراهیمی‌پور، ۱۳۹۶)، حمام بیستون و پل قلاتاسیان که ثبت ملی شده‌اند، تاکنون آثار دیگری از دوره‌ی اسلامی معرفی نشده است؛ بی‌تردید معرفی آثار شناسایی شده در این پژوهش، بر دانسته‌های ما از دوره‌ی اسلامی و مسیر راه‌های باستانی منطقه می‌افزاید.

شواهد و مدارک مکتوب

متونی که به منطقه‌ی سردشت پرداخته‌اند، شامل متون سیاحان و گردشگرانی است که عمدتاً در دوره‌ی قاجار به این منطقه سفر کرده‌اند و اطلاعات مهمی را در مورد وضعیت راه‌ها و پل‌های باستانی در اختیار ما قرار می‌دهند. ابتدا باید متذکر شد که منابع اندکی به وضعیت راه‌های ارتباطی در سردشت پرداخته‌اند. در ارتباط با دوره‌های قبل از اسلام، سالنامه‌های آشوری حاوی اطلاعات مهمی هستند. جنوب دریاچه‌ی ارومیه در هزاره‌ی اول قبل از میلاد محل شاهک‌نشین‌های مانایی بوده است. «هوشکیا» یکی از ایالت‌های مانایی است که محققینی همچون «لانفرانچی» محل آن را در دره‌ی رودخانه‌ی زاب می‌دانند (Lanfranchi, 1995). آشوری‌ها برای تصرف و کنترل ایالت‌های مانایی بارها از دره‌ی زاب عبور کرده‌اند. سارگون آشوری در هشتمین لشکرکشی خود از رودخانه‌ی زاب عبور می‌کند و مسیر دشوار و پرپیچ‌وخم آن را بازگو می‌کند؛ وی پس از عبور از رودخانه‌ی زاب و کوه کولار، خود را به رشته کوه‌های زاگرس می‌رساند (Muscarella, 1986). در دوره‌ی آشوری‌ها راه ارتباطی به این منطقه

از طریق حاشیه‌ی جنوبی رودخانه‌ی زاب و پس از عبور از رودخانه‌ی زاب علیا بوده است (مایر، ۱۳۸۸: ۱۴).

از دوره‌ی هخامنشی تاکنون آثاری معرفی نشده، اما این منطقه در مسیر لشکرکشی‌های یونان به ایران بوده و کشف اتفاقی سکه‌های یونانی این مطلب را تأیید می‌کند (کریمیان سردشتی، ۱۳۷۴: ۲۲). از دوره‌های هخامنشی، اشکانی و ساسانی، اطلاعی در مورد راه‌های این منطقه در دست نیست؛ برای آگاهی از وضعیت صدر اسلام بهترین منبع کتاب فتوح سوادالعراق (نخستین تاریخ فتوحات اسلامی در کردستان) است که در قرن دوم هجری به نگارش درآمده است. سپاه اسلام بعد از فتح شمال عراق از رودخانه‌ی زاب کوچک می‌گذرد و رباط را به تصرف خود درمی‌آورد. محققینی همچون «نادر کریمیان سردشتی» معتقد است که رباط همان شهر رباط امروزی واقع در شهرستان سردشت است (کریمیان سردشتی، ۱۳۷۴: ۱۹۱).

متون تاریخی به ندرت به منطقه‌ی سردشت اشاره کرده‌اند. در دوران اسلامی کوهستانی بودن و صعب‌العبور بودن، باعث شده که سیاحان و جهانگردان کمتر به این منطقه سفر کنند. «کرپورتر» از جمله اولین گردشگرانی بود که از منطقه‌ی سردشت عبور کرده و به ساوجبلاغ (مهاباد فعلی) می‌رود. مسیر وی از منطقه‌ی آلان در جنوب سردشت می‌گذشت و پس از عبور از گردنه‌ی کورتک در ضلع شمال شرقی سردشت به سوی مهاباد رفته است. مکان‌ها و روستاهای مهمی که بر سر این مسیر قرار داشته‌اند و از آن‌ها بازدید کرده است، به ترتیب عبارتند از: تیت، مزن‌آوه، بیطوش، سردشت، رباط، هُرمزآباد، نستان، کورتک، یال‌تَمَر، کیتگه و سپس ساوجبلاغ؛ وی به زیرک‌زایی بودن این مسیر اشاره کرده است. در ادامه ذکر می‌کند از مسیرهایی عبور کرده که تنها با پای پیاده امکان عبور بوده و خیلی خطرناک هستند (Kerporter, 1821: 460-487).

«فریزر» در سال ۱۸۴۰ م. از منطقه‌ی سردشت بازدید نمود و اطلاعات مهمی در مورد جغرافیا، راه‌ها و روستاهای منطقه در اختیار ما قرار می‌دهد. وی پس از عبور از ساوجبلاغ از روستای یال‌تَمَر و گذرگاه سویناس-کورتک عبور کرده و پس از عبور از روستای نستان به سردشت می‌رود؛ او در نهایت از کنار کوه هومل و با عبور از پل آلوت، مسیر خود را به سمت سلیمانیه ادامه می‌دهد. فریزر اشاره می‌کند که در فصول بارندگی، خصوصاً در زمستان به صورت سراسری استفاده از مسیرهای ارتباطی این منطقه غیرممکن بوده است (Fraser, 1840: 142).

«واگنر» طی دیدار خود از ساوجبلاغ در سال ۱۸۴۳ م.، به منطقه‌ی سردشت نیز مسافرت می‌کند. وی پس از عبور از مهاباد، از روستای کیتگه و یال‌تَمَر دیدن می‌کند و از طریق گذرگاه کورتک و پس از عبور از کوهستان‌های سردشت به گذرگاه دارن رفته است؛ او همچنین ذکر می‌کند که با وجود اسکورت عجیبی که همراه داشته عبور از گذرگاه دارن (احتمالاً دارمه یا قاسم‌رَش در شمال غرب سردشت) بسیار خطرناک بوده و ترجیح می‌دهد به جای رفتن به سلیمانیه، دوباره به ساوجبلاغ برگردد و از جنوب دریاچه‌ی ارومیه دیدن کند (Wagner, 1856: 222-226).

«خورشیدباشا» که در فاصله‌ی سال‌های (۱۸۴۸-۱۸۵۲ م.) از عثمانی به این منطقه سفر کرده، علاوه بر ذکر مسیرهای قدیمی سردشت، منزل‌های بین‌راهی و مسافت‌های بین آن‌ها را بیان کرده است؛ برای مثال، حرکت از پل تیت تا سردشت ۹ ساعت و ۲۵ دقیقه زمان نیاز بوده و ۵ منزل مهم در بین راه ذکر شده است (باشا، ۲۰۰۸: ۴۲۵).

«دمورگان» اشاره می‌کند که از ۱۵ دسامبر، همه‌ساله، ارتباطات در کورتک مطلقاً قطع است. در این موقع بخش‌های بانه و سردشت، دیگر ارتباطی با دیگر نقاط دنیا ندارند و این وضع ناپه‌نچار در تمام مدت زمستان تا ماه مارس ادامه می‌یابد (دمورگان، ۱۳۳۹: ۱۶). وی ذکر می‌کند که راه‌های کاروان رو مکرری، کوره راه‌های ساده و بسیار خطرناک‌اند؛ درجایی دیگر می‌گوید با عبور از معابر الان می‌توان به موصل رفت (همان: ۴۸).

«ویگرام» ذکر می‌کند که راه‌ها در این مسیر ناشناخته هستند و از ارابه نمی‌توان استفاده کرد. وی پس از عبور از پل آلوت وارد منطقه سردشت می‌شود (Wigram, 1914: 287). «هوبارد» نیز همراه هیأت اعزامی از انگلستان به بین‌النهرین و کردستان سفر می‌کند و از حوضه‌ی زاب عبور می‌کند. وی پس از عبور از کنار پل تیت و آلوت به سردشت می‌رود و سپس مسیر خود را به سمت خان (پیرانشهر)، پسوه و اشنو (اشنویه) ادامه داده است؛ او ذکر می‌کند که جاده‌های این منطقه نامشخص هستند و هیچ‌گونه وسیله‌ی چرخ‌داری استفاده نمی‌شود (Hubbard, 1917: 226-268).

«علی‌خان والی» در سال‌های بین ۱۳۱۸-۱۲۹۶ ه.ق. از ساوجبلاغ بازدید نمود و در مسیر خود از مناطق مختلف سردشت و مهاباد عکس‌های مهمی تهیه کرد. وی بعد از عبور از ساوجبلاغ از روستاهای یال تیمور و سوناس عبور کرده و به قریه‌ی نستان، ربط و سردشت می‌رود؛ او تصاویر مهمی از روستاها و بناهای مهم تهیه می‌کند. از طریق ردیابی عکس‌هایی که تهیه کرده است، می‌توان پی برد که وی از مسیر کورتک وارد منطقه‌ی سردشت شده است (والی، ۱۳۹۵: ۱۷۹)، (جدول ۱).

شواهد باستان‌شناسی

شاخصه‌ی دیگر که برای تحلیل این پژوهش استفاده شد، بررسی و مطالعه‌ی شواهد باستان‌شناسی مرتبط با راه‌های باستانی در منطقه است. بر این اساس، نگارندگان در چارچوب پژوهش حاضر، به صورت میدانی حوضه‌ی زاب در سردشت را بررسی کردند و شواهد جدیدی از پل‌های باستانی را بر روی رودخانه‌ی زاب به دست آوردند. یافته‌های باستان‌شناسی، شامل: پنج پل باستانی و دو کاروانسرا است. از میان این پل‌ها، پل قلاتاسیان و پل مجیدخان قبلاً شناسایی شده بودند؛ ولی پل‌های دیگر، از جمله یافته‌های جدید به شمار می‌آیند. پل‌ها، از جمله مهم‌ترین شواهد باستان‌شناسی در ارتباط با بررسی شبکه‌ی راه‌های ارتباطی به حساب می‌آیند که در این پژوهش در کنار متون به صورت یکپارچه بررسی شدند. پل‌های باستانی بر روی مسیرهای گذشته قرار گرفته‌اند و ردیابی آن‌ها اطلاعات ارزشمندی را در اختیار محققان قرار می‌دهد. نکته‌ای که در بررسی این پل‌ها باید مدنظر قرار داد،

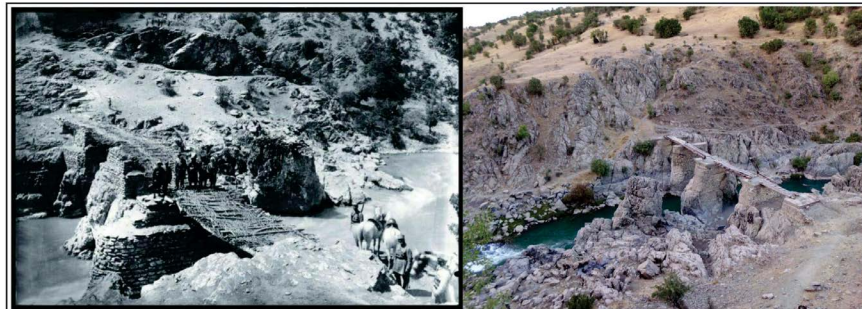
جدول ۱. مشخصات متونی که به راه‌های سردشت اشاره کرده‌اند (نگارندگان، ۱۳۹۷).

نام کتاب	نام نویسنده	سال	توضیحات	منبع
فتوح سوادالعراق (نخستین تاریخ فتوحات اسلامی در کردستان)	واقدی	قرن دوم هجری	اشاره به ژباط (همان زبط امروزی بر سر مسیر گذرگاه کورتک و الان)	(۱۳۷۴:۱۹۱)
مسافرت در گرجستان، فارس، ارمنستان، بابل باستان	کرپورتر	۱۸۲۱ م.	اشاره به گذرگاه الان، پل تیت و گذرگاه کورتک	(1821:460-487)
مسافرت در کردستان، بین‌النهرین	فریزر	۱۸۴۰ م.	اشاره به گذرگاه کورتک، گذرگاه الان و عبور از پل آلوت	(1840:142)
سفر به ایران، گرجستان و کردستان، با طرح‌های قزاق‌ها و قفقاز	واگنر	۱۸۴۳ م.	اشاره به گذرگاه کورتک، گذرگاه دارن (احتمالاً دارمه یا قاسمه زش)	(1856:222-226)
سیاحت‌نامه‌ی حدود بین دولت عثمانی و ایران	خورشید باشا	۱۸۵۲-۱۸۴۸ م.	اشاره به گذرگاه کورتک، الان و عبور از پل تیت	(2008:425)
جغرافیای غرب ایران	دمورگان	۱۸۸۰ م.	اشاره به گذرگاه کورتک و گذرگاه الان	(۱۳۳۹:۱۶)
گهواره بشر، زندگی در کردستان شرقی	ویگرام	۱۹۱۴ م.	اشاره به گذرگاه الان و عبور از پل آلوت	(1914:287)
از خلیج تا آارات، هیئت اعزامی از طریق بین‌النهرین و کردستان	هوبارد	۱۹۱۷ م.	اشاره به گذرگاه الان و اشاره به دو پل تیت و آلوت	(1917:226-268)
آلبوم تصاویر تاریخی علی‌خان والی	علی‌خان والی	۱۲۹۶-۱۳۱۸ ه.ق.	عبور از گذرگاه کورتک و تهیه‌ی عکس از روستاها و مکان‌های مهم بر روی مسیر	(۱۷۹:۱۳۹۵)

وجود طاق و قوس است که به دلیل استفاده‌های مجدد، خصوصاً در دوره‌ی قاجار، طاق و قوس تخریب شده و از پوشش تیرهای چوبی استفاده شده است. نکته‌ای که هوبارد نیز به آن اشاره داشته است: پل‌های زاب که در مقابل طغیان‌های رودخانه محکم ساخته شده‌اند، به صورت عمدی طاق‌های آن به وسیله کردهای محلی برداشته شده و بر روی پایه‌های پل با استفاده از تیرهای چوبی، مجدداً آن‌ها را مورد استفاده قرار داده‌اند که جایگزین آسانی برای استفاده‌ی دوباره است (Hubbard, 1917: 226).

پل قلاتاسیان: پل قلاتاسیان (E: 537493, N: 4025561, Elve: 1157) در مسیر جاده‌ی پیرانشهر-سردشت، در مسیر فرعی روستای نبی‌آوا به سپیداره ساخته شده است. طول پل قلاتاسیان ۵۵ متر، عرض آن در قسمت پایین ۱۰ متر و در قسمت فوقانی ۴/۵ متر و ارتفاع آن ۱۰ متر است. جهت پل، تقریباً شمالی-جنوبی و دارای ۵ پایه است. پل قلاتاسیان دارای چهار چشمه است که در گذشته پوشش آن‌ها به صورت طاقی بوده، ولی به دلیل طغیان‌های شدید رودخانه، این طاق‌ها تخریب شده‌اند و اکنون هیچ اثری از آن‌ها وجود ندارد (تصویر ۱)، (مشکینی‌اصل، ۱۳۸۰). مصالح اصلی پل سنگ و ملات ساروج است. پل قلاتاسیان بارها مورد مرمت و تعمیر اساسی قرار گرفته است؛ از جمله می‌توان به زمان «سردار عزیز خان» فرماندهی کل قشون ایران در زمان ناصرالدین شاه اشاره کرد (همان). در یکی از تصاویر مربوط به اواخر دوره‌ی قاجار، کاروان‌های نظامی را نشان می‌دهند که در حال عبور از پل

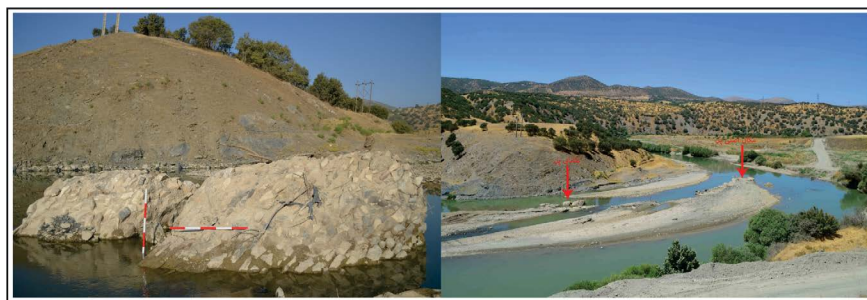
► تصویر ۱. راست: پل قلاتاسیان (نگارندگان، ۱۳۹۵)؛ چپ: پل قلاتاسیان در سال ۱۳۰۸ ه.ش. (حکیم‌زاده، ۱۳۸۱: ۴۸۴).



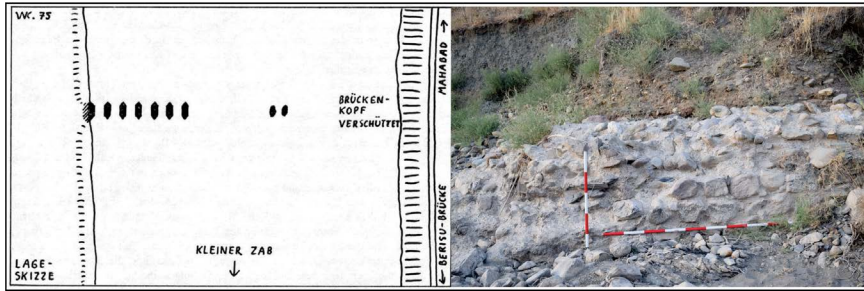
هستند؛ در این تصویر، تیرهای چوبی دیده می‌شوند که روی آن‌ها با استفاده از شاخه‌های درختان پوشانده شده است.

پل مجیدخان^۱: پل مجیدخان (E: 547560, N: 4004451, Elve: 1002) در فاصله‌ی حدود ۵۰۰ متری شمال روستای بالان قرار گرفته و به صورت کامل تخریب شده است. بقایای آن به صورت توده سنگ و ساروج در امتداد رودخانه‌ی زاب و در ضلع غربی آن قابل مشاهده است. مصالح اصلی پل، شامل: سنگ، چوب، آجر و ساروج است (تصویر ۲). کریپورتر هنگام عبور از رودخانه‌ی زاب و در بین مسیر سردشت-ربط، از پلی نام می‌برد که پوشش آن از نوع تیرهای چوبی بوده و حدود ۱۵ متر طول داشته است (Kerporter, 1821: 478)؛ احتمالاً این پل، همان پل مجیدخان بوده است. فریز نیز هنگام عبور از رودخانه به پلی اشاره کرده است که به وسیله‌ی ساکنین روستاهای اطراف رودخانه ساخته شده و غیرقابل استفاده بوده است. وی ترجیح می‌دهد به جای عبور از این پل، از گذار سخت رودخانه عبور کند (Fraser, 1840: 130). با توجه به موقعیت دو پل خره‌تنگ و مجیدخان در نزدیکی هم، به نظر می‌رسد که یکی از دو پل ذکر شده بوده است.

► تصویر ۲. بقایای پل مجیدخان در داخل رودخانه‌ی زاب (نگارندگان، ۱۳۹۵).



پل خره‌تنگ^۲: این پل (E: 547914, N: 4002140, Elve: 1000) در حدود ۱۵۰۰ متری شمال روستای بریسو و در حدود ۲۳۰۰ متری جنوب پل مجیدخان قرار گرفته است؛ در مجموع بقایای داغی ۴ پایه از پل باقی مانده است. پایه‌ی اول که نسبت به پایه‌های دیگر سالم‌تر مانده است، دارای ابعاد طول ۱۲ متر و عرض در قسمت میانی آن ۳ متر است. پایه‌های ضلع غربی رودخانه همان پایه‌های سنگی هستند که طرح آن‌ها توسط «ولفرام کلایس» انجام شده است. ولفرام کلایس بقایای پل سنگی را بر روی رودخانه‌ی زاب معرفی می‌کند که حدود ۹ نمونه از پایه‌های (شمع‌های) پل هنوز پابرجا هستند (تصویر ۳)، (Kleiss, 1977). با توجه به بقایای



تصویر ۳. راست: بقایای یکی از پایه‌های خره‌تنگ (نگارندگان، ۱۳۹۷)، چپ: پلان پل خره‌تنگ تهیه‌شده توسط ولفرام کلایس (Kleiss, 1977).

پایه‌ها، به نظر می‌رسد که این پل از نوع پل‌های دارای طاق و قوس بوده است. شواهدی از یک پل چوبی در این محدوده از دوره‌ی پهلوی اول موجود است که احتمالاً پایه‌های چوبی بر روی پایه‌های سنگی پل قدیمی قرار می‌گرفته‌اند. مکان اصلی پل چوبی در حوالی روستای عثمان‌آباد (حکیم‌زاده، ۱۳۸۷: ۴۸۱) ذکر شده است که احتمالاً از لحاظ موقعیت جغرافیایی، در فاصله‌ی حدود ۵۰۰ متری شمال پل مجیدخان قرار داشته است. در تنها تصویر به‌جای مانده از پل که در سال ۱۳۰۸ ه.ش. تهیه شده است (همان)، تعداد زیادی از جمعیت سوار بر اسب را نشان می‌دهد که در حال عبور از روی پل هستند. این تصویر اهمیت و بزرگی پل و همچنین مال‌رو بودن آن را نشان می‌دهد (تصویر ۴).



تصویر ۴. نمای کلی از پل چوبی که در سال ۱۳۰۸ ه.ش. گرفته شده است (حکیم‌زاده، ۱۳۸۹: ۴۸۵).

پل تیت: این پل (E: 537130, N: 3982080, Elve: 660) در فاصله‌ی حدود ۲ کیلومتری شرق روستای تیت سفلی و بر روی رودخانه‌ی زاب کوچک و روی نوار مرزی ایران و عراق قرار گرفته است. از این پل، ۶ پایه باقی مانده است که یکی از پایه‌ها در خاک ایران و ۵ پایه‌ی دیگر در داخل خاک کشور عراق قرار گرفته‌اند. باتوجه به شکل مخروطی پایه‌ها، به نظر می‌رسد که این پل از نوع پل‌های طاق‌دار بوده است. ارتفاع پایه‌ها از سمت شرقی پل که در خاک عراق واقع گردیده، به سمت غرب بیشتر می‌شود. ارتفاع پایه‌های اول و دوم حدوداً بین ۲-۳ متر است. ارتفاع پایه‌های چهارم و پنجم به ۷ متر می‌رسد (تصویر ۵). کریپوتر اشاره می‌کند که این پل، ۷ پایه داشته است. وی ذکر می‌کند که ارتفاع آن از سطح رودخانه حدود ۹ متر بوده و آن را پلی عجیب توصیف کرده است؛ همچنین اشاره دارد که پایه‌های

► تصویر ۵. پل تیت در مرز با کشور عراق (نگارندگان، ۱۳۹۶).



استوانه‌ای، طوری طراحی شده‌اند که تنها برای عابرین پیاده و الاغ‌های بارگیری شده قابل استفاده بوده است. موقعی که جریان رودخانه قابل عبور است، از پل استفاده نمی‌شده است. بعضی از جاهای پل خم شده و شکننده بوده است. پوشش اصلی پل تیرهای چوبی همراه با شاخ و برگ درختان بوده است (Kerporter, 1821: 460). خورشیدباشا ذکر می‌کند که، این پل در مکانی قرار گرفته است که در آنجا به شدت نیاز به پل است. پایه‌های این پل از جنس سنگ ساخته شده‌اند و بر روی آن تیرهای چوبی قرار گرفته‌اند؛ طوری که هنگام عبور می‌لرزند (خورشیدباشا: ۲۰۰۸: ۴۲۶). «مینورسکی» نیز به بقایای این پل اشاره کرده و ذکر می‌کند که این پل، ۷ پایه داشته است (مینورسکی، ۲۰۰۷: ۹۵). به گفته‌ی افراد مسن منطقه در دوره‌ی قاجار، این پل به وسیله‌ی یکی از اهالی محل به نام «شیخ عزیز گرویس» مرمت شده است.

پل آلوت: این پل (E: 547028, N: 3985618, Elve: 783) که با نام «پل شم و شمزین» هم در منطقه شناخته می‌شود، با خط مستقیم در فاصله‌ی حدود ۱۰ کیلومتری شمال پل تیت و در فاصله‌ی ۷۰۰ متری جنوب روستای گل‌سپی قرار گرفته است. پل مذکور در مکانی احداث گردیده است که در دو طرف صخره‌هایی به یکدیگر نزدیک شده‌اند و فضایی تنگ را به وجود آورده‌اند؛ طوری که دره‌ی رودخانه در کمترین عرض خود بوده و مکانی مناسب جهت احداث پل است. این پل که یکی از پایه‌های آن باقی مانده است، در گذشته دارای ۴ پایه بوده است. پایه‌ی این پل برخلاف سایر پل‌ها به صورت مدور ساخته شده است. قطر پایه ۳۳۰ سانتی‌متر و ارتفاع باقی مانده‌ی آن حدود ۲ متر است (تصویر ۶). فریزر هنگام عبور از رودخانه‌ی زاب به این پل اشاره کرده است. وی اشاره می‌کند که پایه‌ها مشابه هم هستند و حداقل ۱۸ تا ۲۱ متر ارتفاع داشته‌اند. ارتفاعی که اکنون از پل باقی مانده ۶-۷/۵ متر است. پل مذکور بر روی پایه‌های قدیمی قرار گرفته و پوشش اصلی آن، تیرهای چوبی به همراه شاخ و برگ درختان بوده است^۳ (Fraser, 1840: 141-142). ویگرام، پل آلوت را به عنوان یک پل کوهستانی معرفی و توصیف کرده و نقشی از آن تهیه کرده است. وی ذکر می‌کند که در پوشش روی پل از تیرهای چوبی استفاده شده است؛ به مرور تیرهای چوبی روی پل کج شده و حالت کشی و ارتجاعی پیدا کرده‌اند (Wigram, 1914: 288)، (تصویر ۶). «هوبارد» در سال ۱۹۱۴ م. هنگام عبور از این منطقه، به پلی اشاره کرده است که پایه‌هایی ایستاده دارد و قابل استفاده نیست. این پل با توجه به نقشه‌ای که در صفحه‌ی اول کتاب آورده است، و همچنین طبق

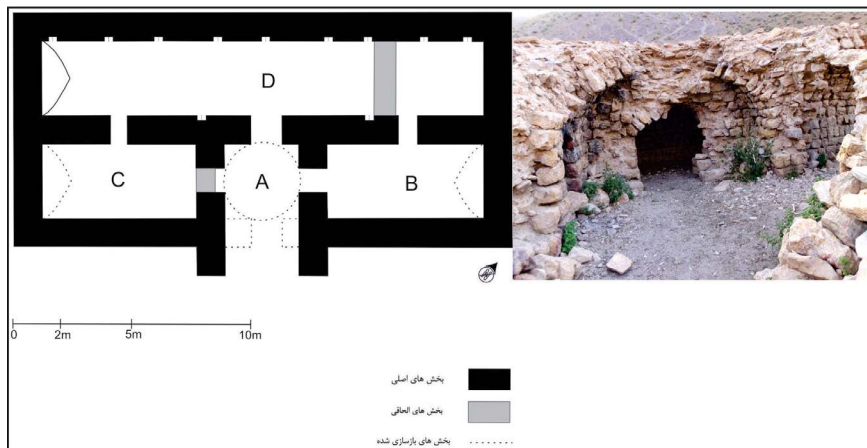


تصویر ۶. راست: بقایای یکی از پایه‌های پل آلوت (نگارندگان، ۱۳۹۷)، چپ: تصویر پل آلوت، در سال ۱۹۱۴ م. (Wigram, 1914: 288).

اشاراتی که ذکر کرده، به احتمال خیلی زیاد پل تیت بوده است. وی پس از اشاره به این پل، ذکر می‌کند که از پلی دیگر در کنار آن برای عبور از رودخانه بهره‌جسته است. احتمالاً پلی که برای عبور استفاده کرده‌اند، پل آلوت بوده است که در آن زمان پابرجا بوده است (Hubbard, 1917: 226).

کاروانسرای کورتک: کوخی کورتک (Elve: 1813m, N: 4021144, E: 555036) در حدفاصل سردشت و مهاباد، در ضلع شرقی گردنه‌ی مشهور «زمزیران» و در فاصله‌ی حدود ۵ کیلومتری جنوب روستای کانی‌سپی و کانی‌رش قرار گرفته است. این بنا در گذرگاه کورتک و در منطقه‌ای کوهستانی و صعب‌العبور واقع شده است. کوخی کورتک با طول ۲۱ متر و عرض ۱۰ متر، بنایی مستطیلی با ۲۱۰ متر مربع مساحت و دارای جهت شمال غربی-جنوب شرقی است؛ این بنا از چهار فضای مجزا تشکیل شده و فضاهای آن با حروف A، B، C و D نام‌گذاری شده‌اند. فضای A ورودی بنا با طول و عرض ۳۲۰ سانتی‌متر، فضای B، فضای استراحت کاروانیان و دارای طول ۶/۳۰ و عرض ۳ متر، فضای C فضای استراحت کاروانیان و دارای طول ۶/۳۰ و عرض ۳ متر، فضای D اصطبل کاروانسرا و دارای طول ۱۲،۶۰ و عرض ۳۲۰ سانتی‌متر است. این بنا از اقدامات عمرانی «بداق السلطان» حاکم محلی دوره‌ی صفوی منطقه‌ی موکریان معرفی شده است (سلیمی و ابراهیمی‌پور، ۱۳۹۶)، (تصویر ۷).

کاروانسرای تیت: این کاروانسرا (Elve: 861m, N: 3981434, E: 537508) در فاصله‌ی ۷۵۰ متری شرق پل تیت و در داخل خاک کشور عراق قرار گرفته است.



تصویر ۷. عکس و پلان کوخی کورتک (سلیمی و ابراهیمی‌پور، ۱۳۹۶).

این بنا در مسیر ارتباطی پل تیت واقع شده و ارتباط مستقیمی با شبکه‌ی راه‌های ارتباطی سردشت دارد. کاروانسرای تیت از نظر تقسیمات بین‌المللی خارج از مرز سردشت قرار گرفته و به همین دلیل امکان بازدید برای نگارندگان مهیا نشد. مستندنگاری بنا از طریق تصاویر ماهواره‌ای انجام گرفت. بر این اساس جهت بنا شرقی-غربی و دارای ابعاد ۲۱ متر و ۱۷ متر است. این ابعاد در کاروانسرای سقز-بانه در مجاورت شهرستان سردشت گزارش شده است (Kleiss, 1977)، (تصویر ۸).



تصویر ۸. تصویر ماهواره‌ای کاروانسرای تیت (Google Earth).

راه‌های قدیمی سردشت

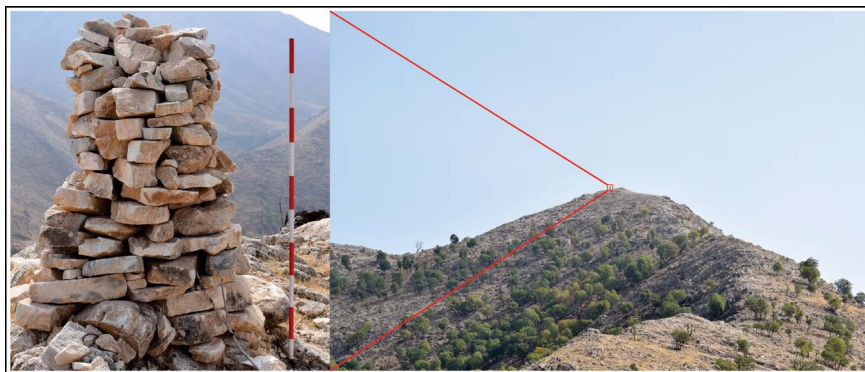
شناسایی راه‌های گذشته در مناطق کوهستانی و نیمه‌معتدل، همچون سردشت بسیار دشوار است؛ زیرا به مرور بسترسازی راه‌ها در اثر رسوبات بارش و رشد پوشش گیاهی منطقه از بین می‌روند و یا به دلیل احداث راه‌های جدید به فراموشی سپرده می‌شوند. بر این اساس، در کنار پل‌های قدیمی ردیابی مسیر تاحدی قابل شناسایی است. در مسیر الان و در کنار پل‌های تیت و آوت، شواهدی از راه‌های قدیمی به دست آمد. در بررسی پل آوت و در ضلع شمالی پل، بقایای راه مال‌رو مشاهده شد که بر اثر عبور و مرور زیاد، صخره‌ها به نوعی تسطیح شده بودند و به وضوح مسیر راه قابل رؤیت بود؛ همچنین در ضلع شرقی پل تیت بقایای راه قدیمی دیده شد که صخره را تسطیح کرده‌اند؛ عرض این راه حدوداً ۳ متر است (تصویر ۹).



تصویر ۹. راست: بقایای راه در کنار پل تیت، چپ: بقایای راه در کنار پل آوت (نگارندگان، ۱۳۹۷).

توده‌سنگ‌های هرمی شکل، میل‌های راهنما بر روی مسیرهای ارتباطی؟

در کوهستان‌های منطقه، توده‌سنگ‌هایی به شکل هرم دیده می‌شوند که در نوع خود قابل توجه هستند. این قلوه‌سنگ‌ها که به صورت خشکه‌چین ایجاد شده‌اند، معمولاً ارتفاعی بیش از ۲ متر و قطری در حدود بین ۱۰۰-۵۰ سانتی‌متر دارند؛ علاوه بر سردشت، در شهرستان‌های مجاور نیز در بلندی‌های مشرف به راه‌های اصلی و فرعی، این نوع از توده‌سنگ‌ها دیده می‌شوند. کاربری آن‌ها مشخص نیست و ریشه در گذشته‌های بسیار دور منطقه دارند. بعضی از گردشگرانی که به این منطقه سفر کرده‌اند، به این سنگ‌ها اشاراتی کرده‌اند. فریزر آن‌ها را با اصطلاح فارسی تحت عنوان «نظرکرده»^۴ یا «نظرگاه»^۵ معرفی می‌کند. وی حالتی تقدس و احترام را برای آن‌ها متصور می‌شود؛ او همچنین ذکر می‌کند که هنگامی که از راهنماهای خود سؤال کرده، کاربری آن‌ها را ندانسته‌اند و از وضعیت قدیمی بودن آن‌ها اطلاعی نداشته‌اند. مردمی که از کنار آن‌ها عبور می‌کنند، دوباره سنگ‌های ریخته شده در اطراف آن‌ها قرار می‌دهند (Fraser, 1840: 140). ویگرام این ستون‌ها را تحت عنوان «استانگاه»^۶ معرفی کرده است، و در ادامه ذکر می‌کند که بر روی مسیرهای ارتباطی ایجاد شده‌اند؛ او همچنین اشاره می‌کند که راه‌های منطقه ناشناخته هستند و فراز و فرود راه‌ها به وسیله‌ی استانگاه تنظیم شده است (Wigram, 1914: 287). اگرچه کاربری این سنگ‌ها مشخص نیست، اما مشرف بودن آن‌ها بر مسیرهای ارتباطی، باعث شده که کاربردی همچون میل‌های راهنما در ذهن تداعی شود (تصویر ۱۰).

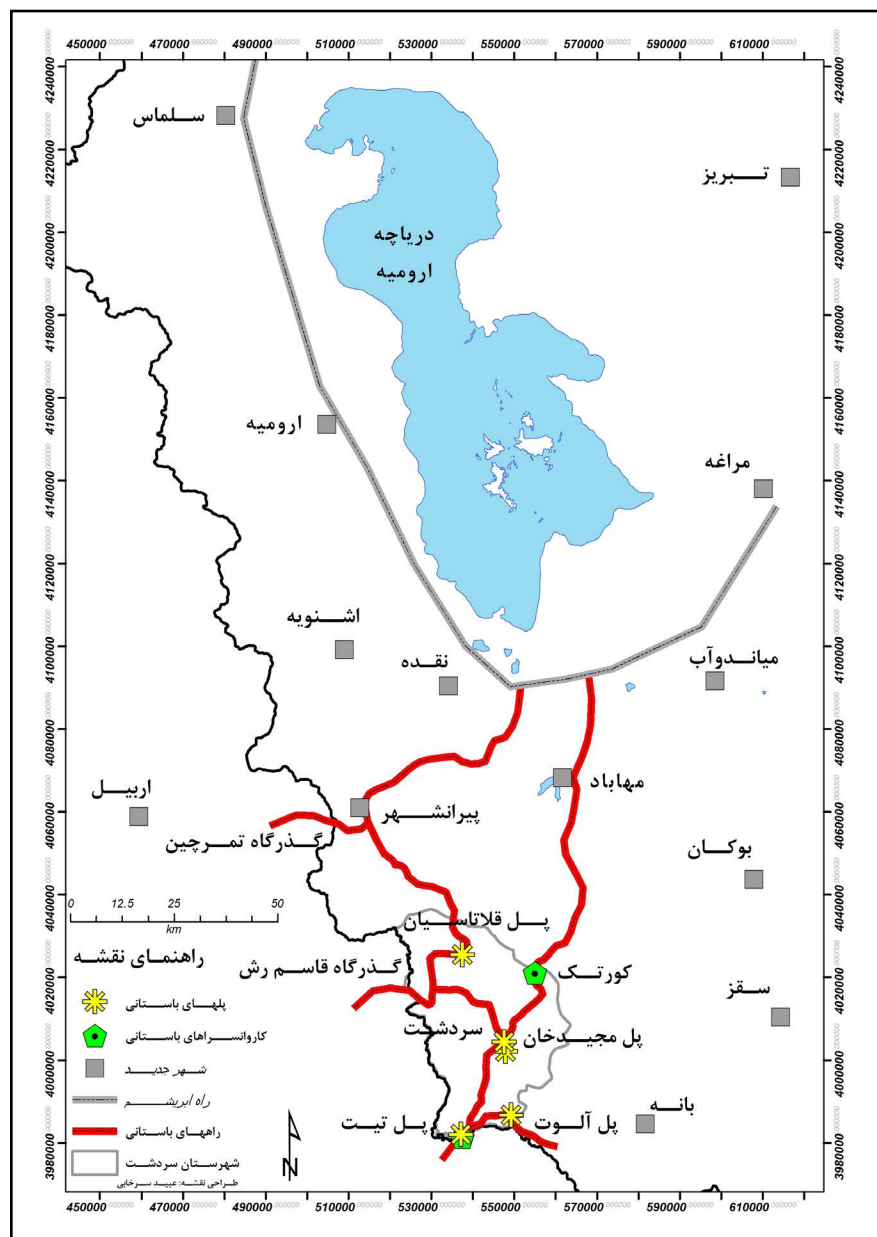


تصویر ۱۰. نمایی دور و نزدیک از توده‌سنگ‌های هرمی شکل (نگارندگان، ۱۳۹۷). ◀

بازشناسی مسیرهای ارتباطی سردشت با تأکید بر جغرافیای طبیعی منطقه

شمال غرب ایران در دوره‌ی اسلامی، به خصوص از دوره‌ی صفوی به دلیل همسایگی با عثمانی‌ها اهمیت فراوانی داشته و بر این اساس، مسیرهای ارتباطی منطقه در این دوره مورد توجه زیادی قرار می‌گیرند. یکی از شاخه‌های اصلی جاده‌ی ابریشم از شمال غرب ایران عبور می‌کرده است. بخشی از جاده‌ی ابریشم و کاروانسراهایی که بر روی این مسیر قرار گرفته‌اند، بررسی شده و نقشه‌ی آن‌ها ترسیم شده است (خان محمدی و صدرايي، ۱۳۹۲). این مسیر که با عنوان «مسیر B2» جاده‌ی ابریشم شناخته می‌شود، از طریق: ارومیه، سلماس، و خوی تا نشوی (نخجوان)

و سپس دبیل پایتخت ارمنیه می‌رفته و بخش دیگر آن که با عنوان «مسیر B1» جاده‌ی ابریشم شناخته شده است، به سمت مرند و تبریز ادامه پیدا می‌کرد (همان: ۴۲). علاوه بر این راه، مسیر دیگری از مهاباد آغاز شده و با عبور از سردشت به سمت عراق ادامه پیدا می‌کرد. شاخه‌ای از راه ارتباطی شمال غرب به عراق و سوریه، از گردنه‌ی کورتک واقع در ضلع شمال شرقی سردشت عبور می‌کرده است. این راه پس از عبور از گردنه‌ی کورتک، از داخل شهرستان سردشت گذشته و با عبور از رودخانه‌ی زاب کوچک به کشور عراق منتهی می‌شد (نقشه ۱). بقایای کاروانسرای کوچی کورتک (سلیمی و ابراهیمی پور، ۱۳۹۶) و پل‌های باستانی مجیدخان و خره‌تنگ بر روی این مسیر قرار گرفته‌اند؛ این راه در ادامه با عبور از سردشت و گذرگاه الان



► نقشه‌ی ۱. موقعیت راه‌های سردشت در کنار جاده‌ی ابریشم شاخه‌ی شمال غرب با استفاده از نرم‌افزار Arc GIS (نگارندگان، ۱۳۹۷).

به سلیمانیه و کشور عراق منتهی می‌شد. پل‌های آلوت و تیت، بر سر این مسیر جای گرفته‌اند. سندی از دوره‌ی قاجار وجود دارد که در برهه‌ای از زمان زوار عتبات عالیات از داخل سردشت عبور می‌کرده‌اند. در این سند اشاره شده که، «زردشتخان مهندس نیز مأمور شد که در سردشت برای سهولت عبور زوار عتبات عالیات پل بسازد» (صداقت‌کیش، ۱۳۹۰: ۱۳۵). این نسخه، اهمیت منطقه‌ی سردشت را در این مسیر نشان می‌دهد.

ارتباطات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شمال بین‌النهرین با حوضه‌ی حاصل‌خیز جنوب دریاچه‌ی ارومیه و فراتر از آن با شمال غرب ایران و قفقاز از دوران پیش‌ازتاریخ تاکنون مورد توجه ساکنان این مناطق بوده است که از آن جمله می‌توان به ارتباطات فرهنگ‌های پیش‌ازتاریخی حاجی‌فیروز و حسونا اشاره کرد. با نگاهی گذرا به جغرافیای سخت و درهم‌تنیده‌ی شمال غرب و غرب ایران، به سادگی می‌توان به این باور رسید که کوهستان‌های خطی و صعب‌العبور و دره‌های تنگ و باریک غربی و شمال غربی زاگرس، آزادی عمل چندانی برای انتخاب راه‌های ارتباطی بین منطقه‌ی مورد مطالعه با شمال بین‌النهرین فراهم نیاورده و آن را محدود به تعداد معدودی از گذرگاه‌های کوهستانی نموده است. در تحلیل جغرافیایی پیش‌رو بر عواملی، مانند: میزان دسترسی به آب، امنیت راه، کوتاهی مسیر، برف‌گیر نبودن دامنه‌ها، استقرارهای تاریخی بزرگ و شواهد و بناهای باستانی مرتبط تأکید گردیده است. بررسی عکس‌های هوایی و ماهواره‌ای منطقه‌ی موردنظر نشان می‌دهد که تنها سه گذرگاه ورودی را می‌توان از بین‌النهرین شمالی به جنوب دریاچه‌ی ارومیه و شمال غرب ایران تعیین کرد.

۱. گذرگاه موسوم به «آلان» در جنوب شهرستان سردشت که منطبق بر مسیر خروجی رودخانه‌ی زاب کوچک از ایران به عراق است. این گذرگاه به‌عنوان مسیر اصلی در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته است.

۲. گذرگاه موسوم به «قاسم‌رَش» در غرب شهرستان سردشت که منطبق بر مسیر رودخانه‌ی قاسم‌رَش و دشت وزینه است. این گذرگاه به‌عنوان مسیر فرعی مورد توجه بوده است.

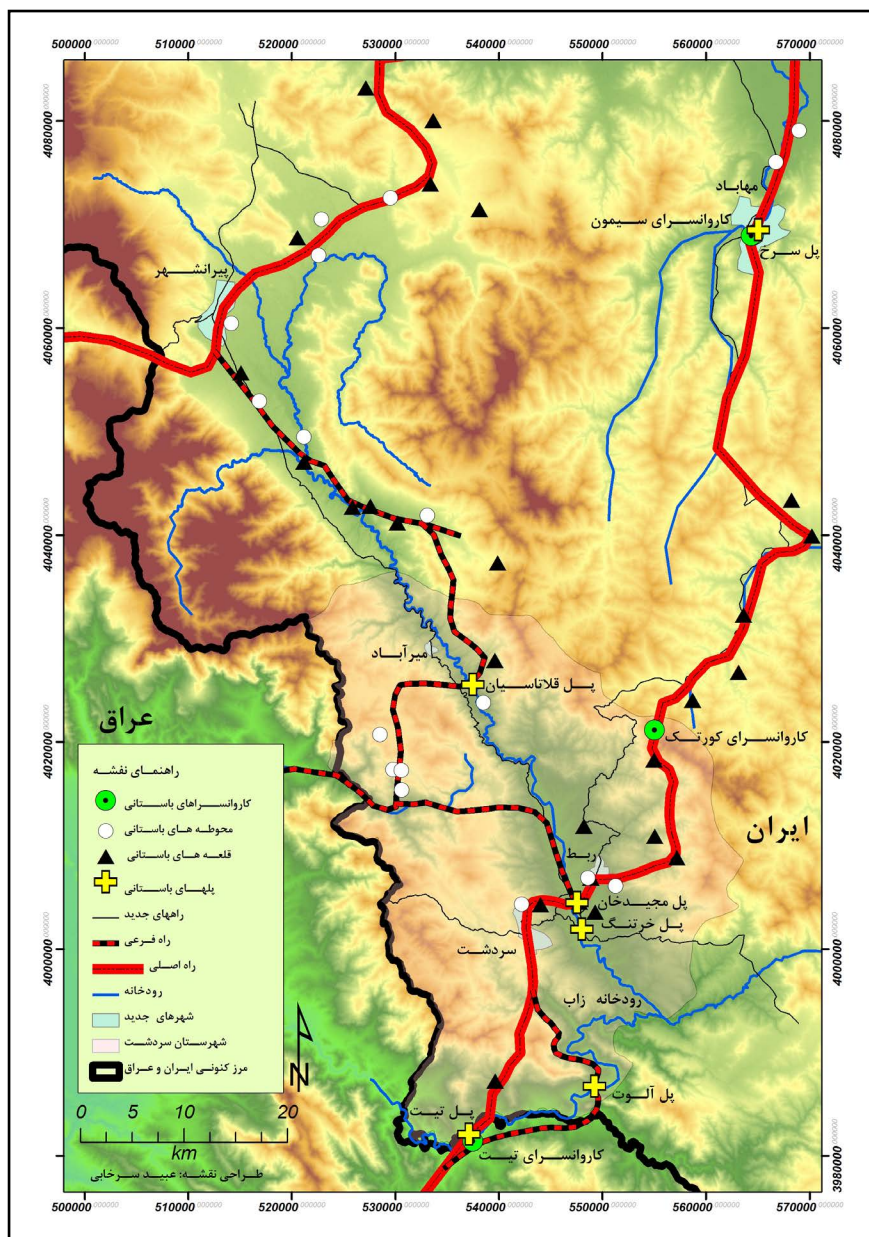
۳. گذرگاه موسوم به «تَمَرچین» در غرب شهرستان پیرانشهر که اکنون نیز مرز رسمی ایران با عراق است.

رشته‌کوه‌های خطی با جهت شمالی-جنوبی زاگرس در این سه نقطه، توسط دره‌های باز و با قابلیت عبور و مرور که توسط رودخانه‌های زاب، قاسم‌رَش و تَمَرچین به وجود آمده‌اند، قطع گردیده است. شواهد باستان‌شناختی، موقعیت جغرافیایی و تحلیل نحوه‌ی توزیع محوطه‌های تاریخی و اسلامی این منطقه، نگارندگان را به این نتیجه می‌رساند که احتمالاً مسیرهایی تجاری از شمال بین‌النهرین به سوی جنوب دریاچه‌ی ارومیه وجود داشته که از این منطقه می‌گذشته و در دشت‌های مهاباد و نقده به یکی از شاخه‌های اصلی جاده‌ی بزرگ ابریشم گره می‌خورده است. ذیلاً به بررسی این مسیرها و شواهد باستان‌شناختی موجود می‌پردازیم.

مسیر اول، گذرگاه آلان: این گذرگاه دره‌ی باز و بزرگی است که توسط رودخانه‌ی زاب به وجود آمده و محل خروج این رودخانه از خاک ایران است. مهم‌ترین شواهد باستان‌شناختی در این نقطه، وجود بقایای دو پل باستانی به نام‌های «پل تیت» و «پل آلت» و کاروانسرای «تیت» است. این مسیر پس از عبور از پل تیت راهش را به سوی شمال شرقی تا شهر سردشت ادامه می‌دهد. وجود یک حمام تاریخی موسوم به «حمام بیستون» که اکنون موجود بوده و مرمت نیز گردیده است و همچنین یک کاروانسرا موسوم به «خانه» که دیگر اثری از آن نیست و در دوره‌ی توسعه‌ی شهر جدید سردشت از بین رفته است؛ شواهد ما در این نقطه هستند. این مسیر پس از عبور از شهر سردشت در حدفاصل روستای بالان و بریسو، توسط پل‌های بزرگی موسوم به «پل مجیدخان» و «پل خره‌تنگ»، دوباره رودخانه‌ی زاب را قطع کرده و به طرف شهر تاریخی ربط می‌رفته است. در ادامه با عبور از روستای نستان در محلی که ارتفاعات اجازه می‌دهند از حوضه‌ی رودخانه‌ی زاب خارج شده و با عبور از گذرگاه کورتک وارد شهرستان مهاباد می‌شود که در این نقطه نیز کاروانسرای موسوم به «کوخ‌ی کورتک» که ویرانه‌های آن هنوز هم پابرجاست، شواهد باستان‌شناختی ما محسوب می‌شوند. از این نقطه به بعد این مسیر باستانی از دره‌ی پیش‌رو و جریان رودخانه‌ی گله‌کاو تا روستای آل تیمور تبعیت می‌کند و با عبور از گردنه‌ی کم‌ارتفاعی موسوم به «کیتکه» از دره‌ی بازآفان به سوی مهاباد به پیش می‌رود. در شهر مهاباد وجود کاروانسرای تاریخی سیمون و تعدادی ابنیه، مسجد، بقایای پل و حمام تاریخی، نشان از برقرار بودن یک مرکز تاریخی مهم هستند که بازار اولیه برای کالاهایی محسوب می‌شده که کاروانیان با طی طریق از مسیر مذکور و از شمال بین‌النهرین حمل می‌کردند. از این شهر به بعد مسیر مورد نظر با عبور از دشت شهرویران در جنوب دریاچه‌ی ارومیه به شاخه‌ای فرعی از جاده‌ی ابریشم می‌پیوندد. این مسیر همان‌طور که در نقشه نشان داده شده است، از طریق الگوی خطی پراکندگی تپه‌ها و قلعه‌ها قابل ردیابی است (نقشه ۲).

مسیر دوم، گذرگاه قاسم‌رَش: گذرگاه قاسم‌رَش، دره‌ی تنگ و باریکی است که در غرب شهرستان سردشت و پایین‌تر از دشت وزینه قرار گرفته است. این مسیر از آن جهت که به لحاظ جغرافیایی صعب‌العبور و سخت بوده و امکان بررسی را محدود می‌کند و هیچ‌گونه ابنیه‌ی باستانی به جز چند محوطه در آن شناسایی نگردیده است؛ نسبت به گذرگاه آلان که در جنوب آن واقع گردیده از اهمیت کمتری برخوردار است و از جمله مسیرهای فرعی راه‌های ارتباطی سردشت به شمار می‌آید. مسیر قاسم‌رَش پس از عبور از تنگه‌ی باریک و مسیر رودخانه‌ی سیرمیرگ به استقرارگاه مرزی قاسم‌رَش رسیده و سپس جهت خود را به سمت شمال تغییر داده و بعد از عبور از دشت‌های باز و مرتفع و برف‌گیر وزینه و مردآوه، به سوی شهر میرآباد و پل تاریخی قلاتاسیان ادامه می‌یابد. بعد از عبور از این پل که یکی از مهم‌ترین پل‌های رودخانه‌ی زاب بوده و جزو شواهد باستان‌شناختی در این بررسی به حساب می‌آید، از کوهپایه‌های جانب غربی رودخانه‌ی زاب عبور می‌کند. این مسیر در نزدیکی روستای زویه قوره وارد شهرستان پیرانشهر

شده و بعد از عبور از نزدیکی محوطه‌های باستانی قلات شازستین (هزاره‌ی اول، اسلامی)، گردنعلین (هزاره‌ی اول، تاریخی) و قلات شختان (تاریخی، اسلامی) از دامنه‌ی غربی رودخانه‌ی زاب امتداد مسیر داده و در نزدیکی محوطه‌ی باستانی گردممنند (تاریخی، اسلامی) که عرض رودخانه به کمترین میزان خود در دشت پیرانشهر می‌رسد، از رودخانه عبور کرده و به محوطه‌های چپانه (هزاره‌ی اول، تاریخی) و شین‌آباد (هزاره‌ی اول و اسلامی) می‌رسد و در این نقطه با مسیر دیگری که از سمت گذرگاه تمرچین می‌آید، تلاقی دارد. این مسیر در واقع طول رودخانه‌ی زاب را در فاصله‌ی شهرهای سردشت و پیرانشهر پیموده و دسترسی به گذرگاه‌های سه‌گانه را تسهیل می‌کند (نقشه ۲).



نقشه ۲. موقعیت راه‌های فرعی و اصلی سردشت با استفاده از نرم‌افزار Arc GIS (نگارنگان، ۱۳۹۷).

نتیجه‌گیری

مطالعه‌ی راه‌های ارتباطی گذشته، همیشه مستلزم بررسی یکپارچه‌ی جغرافیای منطقه، متون تاریخی و از همه مهم‌تر، شواهد باستان‌شناسی مرتبط با مسیرهای قدیمی است. از این‌رو، در این پژوهش همه‌ی شواهد در ارتباط با هم بررسی شدند. پژوهش حاضر، نشان داد که یک مسیر اصلی و یک مسیر فرعی برای راه‌های ارتباطی سردشت قابل تصور است. مسیر اصلی در شمال شرقی منطقه، تحت عنوان «گذرگاه کورتک» و در جنوب شهرستان سردشت با نام «گذرگاه الان» شناخته می‌شود که بیشتر سیاحان و گردشگران از این مسیر عبور کرده‌اند. مسیر دوم «گذرگاه دارمه یا قاسم‌رش» است که به عنوان مسیر فرعی مورد استفاده بوده و خیلی کم از این مسیر استفاده شده است. مسیرهای ارتباطی برون منطقه‌ای سردشت در نهایت در غرب به کشور عراق، از جمله شهرهای مهم: سلیمانیه، اربیل، کرکوک، موصل و در شرق منطقه، در جنوب دریاچه‌ی ارومیه به شاخه‌ای فرعی از راه منسوب به جاده‌ی ابریشم منتهی شده است. علاوه بر موارد ذکر شده که از طریق متون سیاحان استخراج شده است، تهیه‌ی نقشه‌های GIS نشان داد که عواملی مهمی چون: دره‌های تنگ جغرافیایی، ارتفاع، چشمه‌ها و از همه مهم‌تر محوطه‌های مهم که به صورت الگوی خطی بر سر مسیر قرار گرفته‌اند، در مکان‌گزینی راه‌های ارتباطی نقش اساسی را ایفا کرده‌اند؛ همان‌طور که در نقشه‌های تهیه شده مشاهده شد، مسیرهای ارتباطی از کنار محوطه‌های باستانی که عمدتاً همه‌ی دوره‌های فرهنگی (پیش از تاریخ تا اسلامی) را دارا می‌باشند، عبور می‌کرده‌اند. تراکم محوطه‌های چند دوره‌ای در کنار راه‌های ارتباطی منطقه، مبین استفاده از این مسیرها در همه‌ی ادوار تاریخی است. از آن جهت که عوامل توپوگرافیک و جغرافیایی در طول زمان تغییرناپذیر هستند، منطقی به نظر می‌رسد که مسیرهای مناسب با جغرافیای منطقه در طول زمان به طور مداوم قابل استفاده بوده‌اند؛ از طرف دیگر، بررسی پل‌ها و کاروانسراها اطلاعات ارزشمند دیگری را در مورد راه‌های باستانی منطقه در اختیار قرار می‌دهد. بررسی میدانی کاروانسرا و پل‌ها در کنار متون، نشان می‌دهد که دست‌کم در دو دوره‌ی مختلف (قاجار و دوره‌ی قدیمی‌تر که نامشخص است) از این بناها استفاده شده است. شواهد چند دوره‌ای در پل‌ها و کاروانسرا نیز نشان‌دهنده‌ی استفاده‌ی مداوم از مسیرهای ارتباطی است. قطعاً راه‌های ارتباطی همیشه نیازمند تسهیلاتی برای عبور و مرور هستند که این تسهیلات در این پژوهش تحت عنوان «شواهد باستان‌شناسی، از جمله: پل، کاروانسرا، زیرسازی مسیر، میل‌های راهنما(?)» مورد بررسی قرار گرفت.

سپاسگزاری

از اهالی و شورای محترم روستای دولکان و گله‌سپی در مرز سردشت به دلیل شناسایی تعدادی از پل‌ها سپاسگزاری می‌شود؛ همچنین از آقایان رضا حیدری و صلاح‌الدین ابراهیمی‌پور (کارشناسان باستان‌شناسی) به جهت همراهی در بررسی تعدادی از پل‌ها تشکر می‌نماییم.

پی‌نوشت

۱. این پل اکنون در زیر آبیگری سد سردشت قرار دارد و برای همیشه از بین رفته است.
۲. این پل امروزه در زیر آبیگری سد سردشت قرار گرفته و برای همیشه از بین رفته است.
۳. این نوع پوشش در اصطلاح کُردی «چَه‌پَر» نامیده می‌شود.

4. Nezer-kerdeh
5. Nezer-gah
6. Stanga

کتابنامه

- بیننده، علی، ۱۳۸۶، «بررسی باستان‌شناسی حوضه‌ی رودخانه‌ی زاب کوچک»، پایان‌نامه‌ی کارشناسی‌ارشد رشته‌ی باستان‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
- پازوکی، ناصر؛ و شادمهر، عبدالکریم، ۱۳۸۴، آثار ثبت شده ایران در فهرست آثار ملی. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
- حکیم‌زاده، فریدون، ۱۳۸۳، سردشت در آیین اسناد تاریخی. چاپ اول، منتشر شده به وسیله‌ی مؤلف.
- حکیم‌زاده، فریدون، ۱۳۸۹، ساوجبلاغ مکرری. چاپ اول، مهاباد: مرکز نشر فرهنگی هیوا.
- حیدری، رضا، ۱۳۸۶، «نتایج دومین فصل پژوهش‌های باستان‌شناختی در محوطه‌ی باستانی ربط سردشت آبان و دی ۱۳۸۵». مجموعه مقالات دومین گردهمایی سالانه باستان‌شناسی ایران، گزارش‌های باستان‌شناسی ۷، جلد اول، تهران: پژوهشکده باستان‌شناسی، صص: ۲۳۰-۲۰۱.
- حیدری، رضا، ۱۳۹۱، «بررسی باستان‌شناسی زاب کوچک». چکیده مقاله‌های یازدهمین گردهمایی سالانه باستان‌شناسی ایران، تهران: پژوهشگاه سازمان میراث فرهنگی و گردشگری.
- حیدری، رضا؛ فلاحیان، یوسف؛ و سلیمی، صلاح، ۱۳۹۵، «فصل اول کاوش نجات بخشی تپه بالان سردشت». گزارش‌های پانزدهمین گردهمایی سالانه باستان‌شناسی ایران، به‌کوشش: حمیده چوبک، تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، صص: ۱۵۵-۱۴۳.
- خان‌محمدی، بهروز؛ و صدراپی، علی، ۱۳۹۲، «بررسی و معرفی کاروانسرای ارومیه و مسیر جاده‌ی ابریشم در آذربایجان غربی». مجله اثر، شماره‌ی ۶۰، صص: ۵۴-۳۹.
- خورشیدباشا، ۲۰۰۸، رحلة اخلدود بنی الدولة العثمانية وإيران. ترجمة و تقدیم: مصطفی زهران، مراجعة: الصفصایف أمحد القطوری، ط ۱، املرکز القومي للترجمة، القاهرة.
- دمورگان، ژاک، ۱۳۳۹، جغرافیای غرب ایران. ترجمه‌ی کاظم ودیعی، جلد دوم، تبریز: چاپخانه شفق.
- سلیمی، صلاح، ۱۳۹۴، «بررسی محوطه‌های اشکانی حاشیه‌ی شرقی رودخانه‌ی زاب کوچک شهرستان سردشت، نمونه موردی: تپه بالان». پایان‌نامه‌ی کارشناسی‌ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه تهران، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- سلیمی، صلاح؛ و ابراهیمی‌پور، صلاح‌الدین، ۱۳۹۶، «کوخی کورتک، بنایی ناشناخته در مهاباد-سردشت، شمال غرب ایران». مجله اثر، شماره‌ی ۷۸، صص: ۸۸-۷۵.

- صداقت‌کیش، جمشید، ۱۳۹۰، اخبار کردستان به روایت روزنامه‌های دولت علیه ایران و وقایع اتفاقیه. تهران: انتشارات توکلی.
- کارگر، بهمن، ۱۳۸۳، «قلیچی، زیزتو مرکز مانا ۱۳۸۱-۱۳۷۸»، مجموع مقالات همایش بین‌المللی باستان‌شناسی ایران حوزه شمال غرب ایران. تهران: انتشارات پژوهشکده باستان‌شناسی، صص: ۲۴۶-۲۲۹.
- مایر، والتر، ۱۳۸۹، گزارش لشکرکشی سارگون به اورارتو در سال ۷۱۴ ق.م. ترجمه‌ی فرامرز نجد سمیعی، تهران: انتشارات گنجینه هنر.
- مشکینی‌اصل، رضا، ۱۳۸۳، «بررسی و شناسایی پل‌های آذربایجان غربی در دوره‌ی صفویه و قاجار»، مجله اثر، شماره‌ی ۳۶ و ۳۷، صص: ۲۹۱-۳۰۳.
- مینورسکی، ولادیمیر، ۲۰۰۷، پنجینه کانی کورد و چند وتاریکی کورد ناسی. ترجمه‌ی نه جاتی عه بد وللا، سلیمانی: مه کته بی بیرو هوشیاری.
- واقدی، محمد بن عمر، ۱۳۷۴، فتوح سوادالعراق (نخستین تاریخ فتوحات اسلامی در کردستان). ترجمه و تحشیه‌ی عبدالعزیز واعظی سردشتی، مقدمه و تصحیح و تعلیقات: نادر کریمیان، چاپ اول، تهران: نشر م. واعظی.
- والی، علی‌خان، ۱۳۹۵، آلبوم تصاویر تاریخی علی‌خان والی. به‌کوشش: یوسف بیگ باباپور، مسعود غلامیه، تهران: منشور سمیر.

- Fraser, J. B., 1840, *Travels in Koordistan, Mesopotamia*. Vol I, London: Rihard Bentley, New Burlington Street.
- Hubbard, G. E., 1917, *Fram the Golf to Ararat, An Expedition through Mesopotamia and Kurdistan*. New York, E. P. Dutton & company.
- Kargar, B. & Ali, B., 2009, "A preliminary report of Excavation at Rabat tepe, Northwestern Iran", *Iranica Antiqua*. Vol XLIV, 113-129.
- Kerporter, S. R., 1821, *Travels in Georgia, Persia, Armenia, Ancient Babylonia*. Vol. I, London: printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.
- Kleiss, W., 1977, "Alte Wege in West-Iran". *AMI*. Band 10: 137-151.
- Kroll, S., 2005, "The Southern Urmia Basin in The Early Iron Age". *Iranica Antiqua*. Vol. XL: 65-85.
- Muscarella, O. W., 1977, "The Iron age Dinkha Tepe, Iran". *Metropolitan Museum Journal*, 9: 35-76.
- Muscarella. O. W., 1986, "The Location of Ulhu and Uise in Sargon's Eighth Campaign. 714 B. C.". *Journal of Field Archaeology* 13: 465-75.
- Stein, A., 1940, *Old Routes of Western Iran*. London: Macmillan.
- Wagner, M., 1856, *Travels in Persia, Georgia and Koordistan, With Sketches of the Cossacks and the Caucasus*. Vol: III, London: Hurst and Blackett, Pablshers.
- Wigram, R. W. A. & Wigram, T. A., 1914, *THE Cradle of Mankind, Life in Eastern Kurdistan*. Landan: Adam and Charles Black.
- Lanfranchi, G. B., 1995, "Assyrian Geography and Neo-Assyrian Letters. The Location of ubuškia Again": Liverani, M. (ed.), *Neo-Assyrian Geography*, 56:643, 127-137.