

راه باستانی شوش به همدان در دوره هخامنشی

علی سجادی

استان لرستان در بخش میانی سلسله جبال زاگرس در باریکترین و کم عرض ترین قسمت این رشته کوهها واقع شده است. این استان در موقعیتی است که استان همدان در شمال آن و استان خوزستان در جنوب آن واقع شده است، موقعیت خاص استان، قرار گرفتن در محورهای مهم ارتباطی فلات ایران به خوزستان یا به عبارت دیگر خلیج فارس به غرب، مرکز و شمال کشور است.

کثرت و عظمت تپه‌های باستانی و آثار پراکنده معماری در دوره‌های مختلف تاریخی به ویژه از عهد هخامنشی، اشکانی و ساسانی و بعد از آن نشانگر عمران و آبادی این منطقه در طول ادوار مختلف تاریخی است و آثاری همچون مصنوعات فلزی و اشیاء مفرغی یادگار زندگی چند هزار ساله قوم معروف کاسیت در این سرزمین است.

لرستان واقع در لبه غربی فلات ایران که اکنون در حاشیه واقع شده به علت تغییر مرزهای سیاسی ایران در طول تاریخ، موقعیتهای جغرافیایی مختلف را به خود دیده که از آن جمله در دوره هخامنشیان به خاطر واقع بودن در حد فاصل دو پایتخت شوش و همدان از موقعیت حساس و ممتازی برخوردار گردیده بود.

با توجه به وسعت سرزمین ایران دوره هخامنشیان، درمی یابیم که حفظ و نگهداری از کشوری که مرزهای آن از سیمون تا مصر گسترش داشته بدون وجود شبکه‌های ارتباطی امکان پذیر نبوده است و در این میان وجود راههای مواصلاتی امن بین پایتختهای مهم زمان هخامنشی، شوش، همدان، بابل و

تخت جمشید امری لازم و ضروری بوده است.

جاده‌های برید زمان هخامنشی مورد استناد مورخین قدیمی مانند هرودت و استرابن، گرنفون بوده و محققین جدید نیز نظریات زیادی در مورد مسیر این راهها ابراز داشته‌اند، و از جمله در مورد مسیر شوش به همدان بجتهای زیادی عنوان شده و نظرات مختلفی توسط محققین داخلی و خارجی ابراز گردیده است.

در این پژوهش ما به بررسی باستانشناسانه مسیر شوش به همدان پرداخته‌ایم، بر اساس پیش فرض ما، این راه از شوش از طریق کوههای هشتاد پهلو وارد خرم‌آباد فعلی گردیده و از طریق دشتهای سلسله و نورآباد وارد هرسین و سپس بیستون می‌گردید و از آنجا پس از پیوستن به شاهراه بین‌النهرین به همدان می‌رفت اما در نتیجه تحقیقات و بررسیهای به عمل آمده مزبور الذکر مردود شناخته شد و مسیری که نصف راه فوق‌الذکر است با آثار و شواهدی مستدل شناسایی گردید.

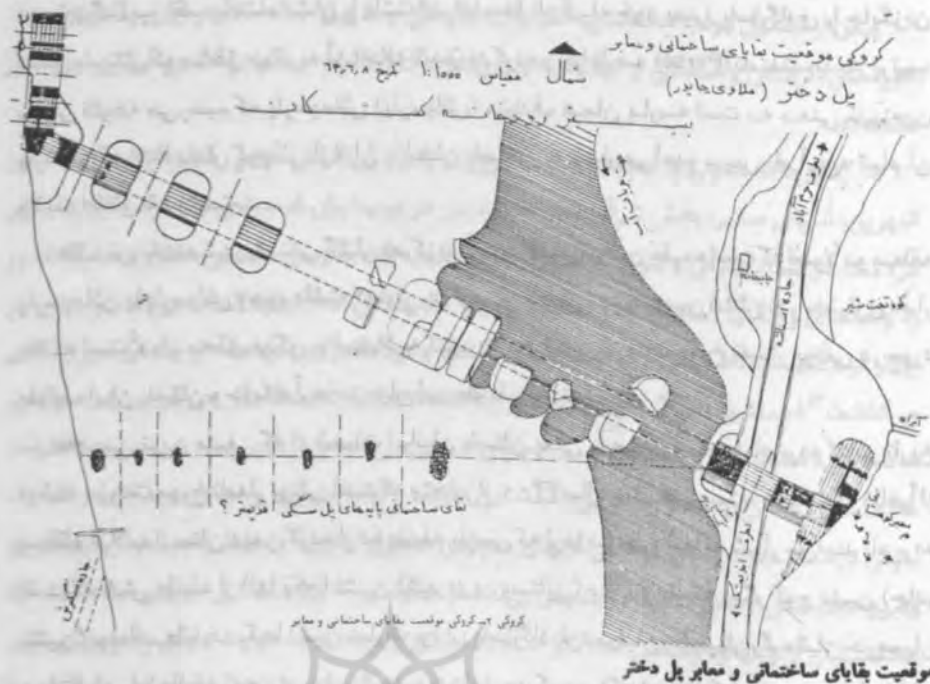
لرستان در دوره هخامنشی

با تضعیف دولت عیلام در نتیجه درگیریهای طولانی با دولت آشور و دیگر همسایگان در قرن ششم پیش از میلاد دولت هخامنشی روی کار آمد، هخامنشیان قلمرو خود را گسترش داده و مادها و کاسی‌ها را به زیر سلطه خود در آوردند و به زودی به بزرگترین امپراطوری جهان باستان مبدل گردیدند.

بسیار از محققین خاستگاه اولیه هخامنشیان را لرستان^۱ می‌دانند که ذیلاً به برخی از آنها اشاره می‌شود. دکتر سکندر امان‌اللهی بهاروند در این باره نوشته است: «مسئله سرزمین اولیه هخامنشیان پیش از به قدرت رسیدن آنها در ارتباط با جغرافیای تاریخی قوم لر است که تاکنون از دیدگاه تاریخ نویسان ایرانی به فراموشی سپرده شده است. اغلب مورخان ایرانی به طور نادرست پارس را سرزمین اولیه هخامنشیان دانسته‌اند و حال آنکه واقعیت غیر از این است و چنین نظریه‌ای تقریباً مردود شناخته شده است. اصولاً هخامنشیان تیره‌ای از طایفه پاسارگادی بوده‌اند که به اتفاق دیگر طوایف پارسی، پیش از آنکه قدرتمند شوند در منطقه لر نشین بختیاری یعنی انشان یا انزان به سر می‌برده‌اند. به دیگر سخن، خاستگاه هخامنشیان بختیاری بوده است»^۲.

همچنان که امستد و پروفیسور مینورسکی اشاره کرده‌اند، هخامنشیان برای گذر از سرزمین کاسیها مجبور به پرداخت باج بوده‌اند.^۳ که با این توصیف کاسیها از قدرت و استقلال نسبی در داخل مملکت برخوردار بوده‌اند.

اما آنچه که جالب توجه است دامنه هنر و تمدن مفرغ کاران لرستان در هنر و تمدن پارسیان است و همانگونه که قبلاً آورده شد نقوش انسانی که بر روی مفرغهای لرستان به کار رفته در بعضی مواقع دارای چهار بال است که این نقش به صورتهای گوناگون در هنر هخامنشیان بکار رفته است. چه بعضی از محققین خاستگاه هخامنشیان را مناطق لرنشین ذکر کرده‌اند از آن جمله می‌توان از آقای احمد اقتداری نام برد که به وابستگی قومی بین لرها و هخامنشیان اشاره کرده است.^۴



موقعیت بقایای ساختمانی و معابر بل دختر

دکتر امان اللهی اوضاع جغرافیای تاریخی اراضی لرنشین را در ارتباط با هخامنشیان چنین بررسی کرده است: «تا آنجا که آگاهی داریم، اراضی لرنشین تا پیش از قرن ششم قبل از میلاد، سرزمین عیلام را تشکیل می‌دادند که در صفحات پیش از چگونگی تقسیم بندی آنها سخن راندیم. اصولاً برای اولین بار در قرن هفتم و هشتم پیش از میلاد با دو منطقه پارسوا (parsua) یا پارسواش (parsuash) واقع در عیلام آشنا می‌شویم که اولی در لرستان و دومی در شرق شوشتر یعنی بختیاری واقع بوده است. همانگونه که پیداست این دو منطقه جایگاه پارسیان بوده و وجه تسمیه مناطق مذکور نیز مشتق از نام همین قوم است...»

در سال ۸۲۰ پیش از میلاد، شمش‌آداد پنجم (Shomshi-Adad V) پادشاه آشور از منطقه‌ای به نام پارسواش در جنوب کرمانشاه یعنی لرستان نام برده است. همچنین سنگ نبشته سارگن دوم (۷۲۱-۷۰۵ ق. م) از موقعیت پارسوا، (پارسواش) و چگونگی الحاق آن به امپراطوری آشور گزارش می‌دهد. و بالاخره هانسمن یاد آور شده است که سارگن (Sargon) هنگامی که شش شهر در شمال لرستان جنوب کرمانشاه متصرف شد آنها را به قلمرو فرماندار پارسواش افزود و نیز در می‌پایم که گروه‌هایی از پارسیان در مدتی کمتر از بیست سال یعنی در حدود ۷۰۰ ق. م در پارسوماش (پارسوا) در کوه‌های فرعی سلسله جبال بختیاری در مشرق شوشتر مستقر شده‌اند.

هانسمن (Hansman) معتقد است که چیش پیش (۶۷۵-۶۴۰ ق. م) پسر هخامنش بانی سلسله هخامنشی است که لقب «پادشاه بزرگ انشان» را داشته است. چیش پیش یعنی کوروش اول و کوروش

دوم (بزرگ) نیز لقب پادشاه انشان را داشته‌اند. اما بعداً نام قبیله خود یعنی پاسارگادی را جایگزین انشان باستانی که مناطق دیگر به آن اضافه شده بود کرده و آنرا پارسه (Parsa) نامیدند، بدین ترتیب به این نتیجه می‌رسیم که پارسوماش (پارسواش) مترادف همان پارسه است به معنی سرزمین پارسیان که ابتدا بخش کوچکی از انزان یا انشان باستانی به شمار می‌آمد و سپس نام آن به تمام آن ولایت اطلاق شده است...

هانسن یابنده شهر باستانی انشان (مرکز سرزمین انشان) بر این عقیده است که اصولاً دو منطقه پارسوماش یا پارسواش وجود داشته که اولی در لرستان و دومی در سرزمین انشان (در بختیاری) قرار داشته است.^۵ باز محقق مذکور با استناد به کتاب تاریخ تمدن هرودت مورخ نامدار یونانی در مورد طوایف ایران باستان و جایگاه آن‌ها در میان این طوایف نوشته است:

«قدیمی ترین منبعی که از شعبات ایرانیان باستان یعنی پارسیان و مادها نام برده کتاب تاریخ نوشته هرودت مورخ نامدار یونانی است که متجاوز از ۲۴۰۰ سال پیش می‌زیسته، هرودت که ظاهراً از منطقه قیلاب لرستان دیدن کرده از ده طایفه پارسی که آن‌ها نیز جزو آن‌ها به شمار می‌آیند نام برده است که شش طایفه از آن‌ها یکجا نشین (شهری و روستایی) و چهار طایفه دیگر کوچ نشین (چادر نشین) بوده‌اند. طوایف یکجا نشین عبارت بود از: پاسارگادیان، مرفیان، ماسییان، گرمانیان، دروسیان و پانتالیان، اما طایفه کوچ نشین از دانیها، مردها، دروپیک و ساگارتیها تشکیل شده بودند.^۶ با آنکه آن‌ها جزئی از قوم پارسی بوده‌اند و در یکی یا چند تا از این طوایف عضویت داشته‌اند، با این حال نمی‌توان گفت که به کدام یک از طوایف مذکور پیوستگی داشته‌اند همانگونه هیچ ایرانی دیگر هم نمی‌تواند ادعا کند که نیاکان او به کدام یک از این طوایف وابسته هستند»^۷.

همچنین بر اساس ساتراپ‌های ممالک متشکله هخامنشی که اسامی آن‌ها در کتیبه داریوش کبیر در بیستون به این شرح آمده است: پارس، عیلام (اوج = Auja)، بابل، آشور، عرب، مصر، اهل دریا، سارد (لیدی)، یونان (یونانی آسیای صغیر)، ماد، ارمنستان، کپدوکیه، پرتو (خراسان)، زرنگ (سیستان)، هری و هرات، خوارزم، باختر (بلخ)، سغد، گندار (دره کابل) سک (Scythic = سکاها) تئکوش (دره رود هیرمند)، رخج (بلوچستان)، مک (مکران).^۸ آنچه مسلم است سرزمینهای لرنشین در این زمان شامل عیلام (اوج) و بخش بزرگی از پارس بوده است اما درباره تقسیم‌بندی این مناطق اطلاعاتی در دست نیست.^۹ رابطه اقوام و مساکن آن‌ها در طول تاریخ همواره دستخوش عوامل طبیعی و انسانی متعددی قرار گرفته، اقوام سیار بوده و سرزمینها ثابت مانده‌اند و در این میان اقوام بسیاری با هم اختلاط کرده و قوم جدیدی را به وجود آورده‌اند. حتی اقوام مغلوب که به اسارت گرفته می‌شدند، در سرزمین قوم غالب به حیات خویش ادامه داده و با زبان و فرهنگ جدید صحبت کرده و خو گرفته‌اند. مثلاً راولینسون اظهار داشته است که خشایارشا تعدادی از یونانیان را به لرستان کوچانیده و آن‌ها را در سیرون (شیروان) اسکان داده است.^{۱۰} و بنابه گفته مینورسکی «فراگیری و گسترش فرهنگ ایرانی در منطقه لرستان یقیناً هنگام تشکیل امپراطوریهای بزرگ مانند هخامنشیان، مقدونیان، سلوکیان و اشکانیان با شتاب بیشتری صورت گرفته است»^{۱۱}.

بررسی راه شاهی در متون

پیش از تشکیل دولت هخامنشی، کانونهای حکومتی چندی از جمله ماد، در ایران پا گرفته بودند. خوزستان، لرستان و قسمتی از کهگیلویه و بویراحمد تحت نام عیلام در قلمرو کانون ماد قرار داشته‌اند.

در زمان هخامنشیان با توجه به وسعت ایران که قلمرو آن شامل تمامی فلات ایران، جلگه بین النهرین، آسیای صغیر، بخش شرقی شبه جزیره نیل در غرب ایران قسمت بیشتر ترکستان و تمامی دره سند در شمال شرقی و شرق فلات ایران بود و تقسیمات حکومتی منظمی شکل گرفت که کشور به واحدهای و ایالتها (ساتراپ‌ها و خستره پاونها) تقسیم می‌شد.^{۱۲} بنابه گفته هرودت در پایان هر چهار فرسنگ منزلگاه شاهی و مهمانخانه‌های باشکوه وجود داشت و راهها همه از جاهای امن و آبادی می‌گذشت^{۱۳}. امستد به نقل از مقاله پروفیسور E. Benveniste تحت عنوان «برقراری شاهنشاهی هخامنشی، هخامنشیان را مخترع پست (چاپار) معرفی می‌کند. و در این رابطه نویسد: «در حقیقت هخامنشیان مخترع پست و چاپار می‌باشند، این طریقه را ابتدا مصریها و بعد رومیها اقتباس کردند، سپس در تمام مغرب زمین در طول قرنهای متمادی معمول گردید^{۱۴}. حفظ و صیانت از امپراطوری وسیع هخامنشی و نظارت بر کار ایالتها بی شمار حکومتی، خود شاهی پراین مدعاست که هخامنشیان از راههای ارتباطی حداکثر استفاده ممکن را برده‌اند. به عبارت دیگر رمز بقای این امپراطوری وسیع در نحوه استفاده از ارتباطات (راهها) نهفته بوده است. تشکیلات حکومت مرکزی با استفاده از بازرسانی که از طرف شاهنشاه و به نام (چشم و گوش شاه) نامیده می‌شدند به ایالات اعزام می‌شدند و در کار عمال دولت نظارت می‌کردند. بدون شک تأمین ارتباط و پیوستگی میان اجزای مختلف امپراطوری بدون داشتن یک شبکه ارتباطی منظم و منسجم امکان پذیر نبوده است.

گریشمن در مورد راههای عهد هخامنشی می‌نویسد: «داریوش شاه بزرگ برای حفظ ارتباط بین مراکز مختلف شاهنشاهی شبکه‌ای از منازل عرض راه تشکیل داد که وسعت و اهمیت آن چندان بود که مدت‌ها پایدار ماند. این جاده‌ها که در درجه اول برای امور اداری به کار می‌رفت بازرسی و مراقبت می‌شد، کاروانها از آن عبور می‌کرد، مبادلات تجاری را تسهیل می‌نمود و موجب افزایش مقدار آنها می‌شد»^{۱۵}. امستد نیز به نحوه کنترل عمال کارگزاران ایالتها اشاره کرده و در این رابطه نوشته است: «تا زمانی شهرستانهای ناخرسند را به زور سپاه و کارگزاری که هنوز کار آمد بود زیر فشار نگاه می‌داشتند یکی از مؤثرترین وسیله‌ها در این دستگاه زیر فشار گذاشتن قسمت آگاهی بود که پارسیان «انگریئون» (انگلیون) می‌خواندند و به وسیله آن خبرها را در سراسر شاهنشاهی تند می‌رساندند. هر پیکری یک روز سواره می‌رفت؛ در ایستگاهی که شامگاهان به آن می‌رسید یک اسب دیگر با جانشین او آماده بود. روز و شب بدون توجه به وضع هوا، بریندها پایتخت را با دورترین بخشهای شاهنشاهی در تماس نگاه می‌داشتند»^{۱۶}.

با آنکه شوش برای شاهنشاهی آن مرکزیت بابل را نداشت اما محل آن از همدان، پارسگرد یا تخت جمشید بهتر بود و به سرزمین پارسیان نیز نزدیک بود. از شوش جاده آسانی به سوی غرب از میان

جلگه پهن به بابل می‌رسید. یک راه باریکی سوی شمال سر بالا به بلندیهایی کوه‌ها سپس از میان سرزمین اوکسیها که اغلب مستقل بودند به همدان می‌رفت. در تابستان راه باریک دیگری بسوی جنوب غربی به تخت جمشیدی و پارسگرد می‌رسید و از روی کوههای بلند می‌گذشت که برای گذشتن از آنها حتی پادشاهان پارسی به راهزنان آن باج می‌دادند. وقتی زمستان گردنه‌ها را پر می‌کرد، یک راه دیگری که از کنار خلیج فارس دور می‌زد در دسترس بود زیرا در زمستان جلگه کرانه‌ای، نمناکی ناسالم خود را از دست می‌داد.^{۱۷}

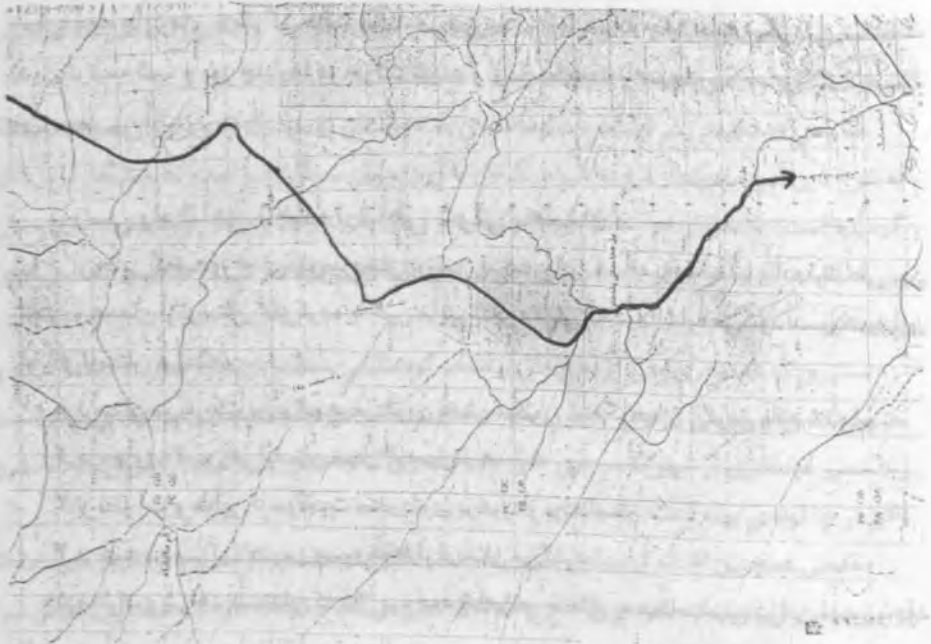
مینورسکی نوشته است که هخامنشیان هنگام گذر از راه همدان - بابل که از قلمرو کاسیتها می‌گذشت ناگزیر بودند به کاسیها باج پردازند. در حمله اسکندر این کوه نشینان به طور موقت به دست اسکندر سرکوب شدند. و بنا به گفته راولینسون، انتی گون در تعقیب ایومنس از قلب خاک کاسیها یعنی از راه پل تنگ، کیلان و خرم‌آباد گذشت.^{۱۸}

وضعیت جاده‌های هخامنشی

امستد در توصیف راههای این دوره نوشته است که: «آنها از جاده‌های کوبیده پر رفت و آمد می‌رفتند. گو اینکه به زور می‌توان آنها را جاده نامید. زیرا در حالی که اسوریان، اقلا نزدیک شهرها، جاده‌های سنگ فرش با میل سنگ داشتند، هیچ نشانی نیست که پارسیان از این حیث هم از آنها پیروی کرده بودند همچنان که در به هم نویسی میان پایوران شهرستانها با دربار از آنها تقلید نموده بودند»^{۱۹}

وی همچنین بر اساس تاریخ هرودت در وصف راه شاهی و فواصل آن آورده است:
 از یک سند رسمی دیگر هرودت برای ما «راه شاهانه» را وصف می‌کند، که از راهزنان پاک بود و ماندنگاههای خوب برای شب (کاتالیسیس) و ایستگاههای برید برای اسبهای تازه نفس داشت. مانند راهنماهای همانند در جاده‌های جنوبی تربه شرق، که کسنوفون برای «اناسیس» خود بکار برد و بدبختانه برای «کتابسیس» اش نداشت، مانند «ایستگاههای پارتی» ايسدورخاراکسی و «ایتی نراری» رومی در زمانهای بعد، فاصله‌ها به «ستائموئی»، «ایستگاه، منزل» و نیز به پرسنگ، از یک ایستگاه برید تا ایستگاه دیگر داده شده است. هرودت پرسنگ را از یک ایستگاه برید تا ایستگاه دیگر داده نشان است. هرودت پرسنگ را به ۳۰ «میدان» دو و نیم میل بر آورد می‌کند، در واقع مانند فرسخ کنونی، آن مسافتی است که پیاده در یک ساعت می‌رود. بر آورد او از یک روز سفر میانگین، صد و پنجاه میدان یا اندکی کمتر از نوزده میل، شاید زیاد گزافگویی نباشد.^{۲۰} هخامنشیان علاوه بر راههای خشکی از اهمیت راههای دریایی نیز آگاهی کامل داشته‌اند و از آنها برای رشد و شکوفایی اقتصادی و همچنین سلطه نظامی استفاده نموده‌اند. مؤلف کتاب سیری در تاریخ تمدن ایران در مورد استفاده از راههای دریایی نوشته است:

«راههای دریایی مهمی نیز بنادر و سواحل کشورها را به یکدیگر مرتبط می‌ساخت و این از جهت یک سلسله مسافرتها و اکتشافات بزرگ دریایی در خور توجه است. چنانکه به امر داریوش نه تنها



نقشه راه همدان به شوش از طریق تگ گاشمار و پل دختر

اسکیلاکس (Scylax) دریانورد یونانی مأموریت یافت از دهانه رود سند تا مصر سفر کند و سواحل خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند را مساحی نماید و گزارش لازم را به او بدهد، بلکه یک فرمانده ایرانی به نام ستاسپه (STASPES) هم به دستور خشایارشا با کشتی تا ماوراء جبل الطارق پیش راند و به فرمان داریوش با حفر ترعه‌ای دریای مدیترانه نیز توسط شعبه‌ای از رود نیل به دریای احمر متصل گردید؛^{۲۱} استاد ملک‌زاده بیانی در مورد تأثیر راه‌ها از اوضاع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی نوشته است:

«طرق ارتباطی بحری و بری و احداث جاده‌های مختلف با وسایل آسایش، کمک بزرگی به حیات اقتصادی و تجارت دولت هخامنشی کرد، زیرا اغلب (دول) تابعه قبل از آنکه جزو متصرفات هخامنشی در آیند، خود مستقیماً اصولی برای امرار معاش و اداره مملکت خود داشتند که تا حدی مربوط به وضع جغرافیایی و نژادی آنهاست. داریوش با احداث خطوط ارتباطی و ترتیب و نظم اداری و تشکیلات منظم مالی توانست به نحو احسن از کلیه مزایای طبیعی و هنری این سرزمینها و مردمان آن استفاده کند و باعث ترقی و آبادی مملکت گردد. از همه اینها گذشته به قول آقای پیرنیا برای اینکه در موقع اردوگشی معطلی فراهم نیاید داریوش راه‌هایی در ایران و ممالک منضمه ساخت که مشهورترین آنها راهی بود که از سارد تا شوش و از آنجا تا پایتخت ممتد بود طول این راه را ۲۴۰۰ کیلومتر معین کرده‌اند که تقریباً چهار صد فرسخ است. در جایی که این راه‌ها از کوهستان عبور می‌کرد ساخلو کافی گذاشته بودند چاپارهای دولتی احکام دولت را از مرکز به نزدیکترین چاپارخانه

رسانیده به چاپارهای دیگر که حاضر بودند می‌سپردند و آنها هم به چاپارخانه دیگر می‌رسانیدند، بدین ترتیب شب و روز چاپارها در حرکت بودند و اوامر حکومت با سرعت به جایی که لازم بود می‌رسید.

بررسی راه شاهی (جاده ارتباطی شوش - همدان)

از آن جایی که محور اصلی این پژوهش بررسی پیرامون این مسأله بوده که آیا جاده ارتباطی بین شوش و همدان از لرستان گذر کرده یا خیر، ما نیز بنابر دلایلی که ذیلاً اشاره می‌شود مسیر عبور این راه را از لرستان می‌دانیم:

۱. لرستان در باریکترین و کم عرض ترین بخش میانی رشته کوههای زاگرس واقع شده است.
 ۲. دره‌های زاگرس در لرستان سهل الوصول تر هستند.
 ۳. از نظر آب و هوایی از موقعیت مناسبتری برخوردار بوده است.
 ۴. از همه مهمتر کوتاهترین مسیر فقط از لرستان می‌گذرد.
 ۵. مدارک و شواهد مستدلی که دال بر وجود شاهراهی متعلق به هخامنشیان در این مسیر وجود دارد و در آخر مبحث به آنها اشاره شده است.
 ۶. در طول این مسیر چشمه سارها و منابع آبی فراوان وجود دارد.
 ۷. مسیر شناسایی شده از طریق معابر سهل الوصول و دشتهای، نهاوند، نورآباد و کوهدشت و دشت جایدر به دشتهای دزفول و شوش متصل شده است، که در عین حال کوتاهترین مسیر ممکن است.
 ۸. از دیگر امتیازات این مسیر این است که در تنگ گاشمار نور آباد این راه از کناره رود کشکان امتداد یافته است که بدون آنکه نیازی به ساختن پل بر روی رود کشکان که یکی از معضلات این راه بود، وجود داشته باشد.
- همچنان که پیش تر اشاره شد عموم محققین خارجی و داخلی و حتی محققینی که بومی منطقه بوده‌اند مسیر این راه را از طریق کرمانشاه، بیستون، صحنه، کنگاور به همدان (جاده بین النهرین) ذکر کرده‌اند.
- از طرفی اطلاعاتی که از مورخین و جغرافی دانان اروپایی و عرب به ما رسیده بسیار اندک است، پیشتر اشاراتی که در متون تاریخی پیش از میلاد به راه مذکور شده، آورده شد و اکنون به راههای که در دوران اسلامی دایر بوده است و در متون تاریخی، اخبار آنها آورده شد اشاره می‌کنیم. جامع ترین اطلاعاتی که در مورد راههای این منطقه آورده شده؛ توصیفی است که مقدسی و اصطخری از راه خوزستان به لرستان و همدان به عمل آورده‌اند. در مورد جاده خوزستان به منطقه لرستان و فواصل آن، اصطخری تحت عنوان یاد کردن راهی که از همدان به خوزستان می‌رود و ذکر مسافت آن نوشته است: «اول از همدان تا رود آور، تا نهاوند هفت سنگ. و از نهاوند تا لاشتر» (الشر) ده فرسنگ. و از لاشتر تا شابر خاست دوازده فرسنگ. و از شابر

خاست تا لور سی فرسنگ، و در این مسافت هیچ شهر و دیه نیست و از لور تا شهر اندامش (اندیمشک) دو فرسنگ، و از قنطره اندامش تا چند سابورد و فرسنگ؛^{۲۱}

اما راهی که مقدسی در ارتباط با جاده همدان به خوزستان توصیف کرده و برای آن هشت منزلگاه به شرح ذیل آورده است: از کرج به فرزند دارکان، خروز (همان منطقه هرو است که اشتهاً خروز ذکر گردیده است)، به شاپور خواست (خرم آباد) کرکوش ؟ - ال خان - از مانان والور و اندامش به خوزستان می‌رفته است قسمت شرقی این مسیر یعنی از کرج تا شاپور خواست غیر از مسیری که اصطخری پیموده است.

مسیری که اصطخری طی کرده از طریق معابر کوهستانی منطقه نور آباد صورت گرفته است و مسیری که مقدسی طی کرده از طریق «مله تخت» و منطقه هرو واقع در بخش چغلوندی بوده است زیرا مسیر اصطخری از شهر الشتر عبور نموده اما مسیری که مقدسی طی کرده از طریق منطقه هرو واقع در چغلوندی بوده است.

مقدسی همچنین اضافه کرده که از شاپور خواست تا کرج ابودلف چهار منزل و از شاپور خواست تا لر نیز چهار منزل است که با مسیری که از چغلوندی عبور می‌کند مطابقت دارد، توصیف ابن حوقل نیز همان توصیف اصطخری است.

با این حال محققینی که به بررسی منطقه لرستان پرداخته‌اند همچون دمورگان و حتی محققین بومی منطقه؛ اشاره‌ای به این مسیر ننموده‌اند. در بررسی‌های به عمل آمده از مسیرهای یاد شده ما به این نکته پی بردیم که این راه نمی‌تواند همان مسیری باشد که در دوره هخامنشی شوش را به همدان مرتبط می‌کرده است. زیرا از یک جهت پلهایی که در مسیر شاپور خاست به خوزستان واقع شده بود عموماً آثار دوره ساسانی و اسلامی بودند. کاروانسراهای ساخته شده این مسیر جملگی متعلق به دوره صفویه بوده و از طرف دیگر راه بسیار سخت و پر نشیب و فراز و نسبتاً طولانی و فاقد شواهد دوره مورد نظر بود ما با آگاهی که نسبت به این راه داشتیم و بر اساس پیش فرضی که قبلاً در نظر گرفته بودیم یعنی که این راه از شوش به دزفول و لور و سپس وارد لرستان شده و از طریق کوه‌های هشتاد پهلوی وارد شاپور خواست گردیده و از آنجا به دشت الشتر و سپس نور آباد وارد و از طریق هرسین به بیستون متصل می‌شده است، در مسیر این راه در فاصله بین شهر لور تا شاپور خواست (خرم آباد) هفت کاروانسرا به نامهای ۱. گوشه؛ ۲. چمشک؛ ۳. قلعه نصیر؛ ۴. اوسر (آب سرد)؛ ۵. میسوند؛ ۶. رزه؛ ۷. چارتا. که همگی متعلق به دوره صفویه هستند وجود دارد. به بررسی منطقه و شناسایی مسیرها و معابر پرداختیم اما در نتیجه تحقیقات، بررسی‌های به عمل آمده فوق‌الذکر نیز مردود شناخته شد و ما به دنبال راه کوتاه‌تر و سهل‌تر پرداختیم.

عاملی که باعث شده است ما به این نتیجه برسیم که این مسیر احتمالاً همان مسیر ارتباطی زمان هخامنشی است وجود آثار و شواهدی است که ذیلاً به آنها اشاره خواهد شد:

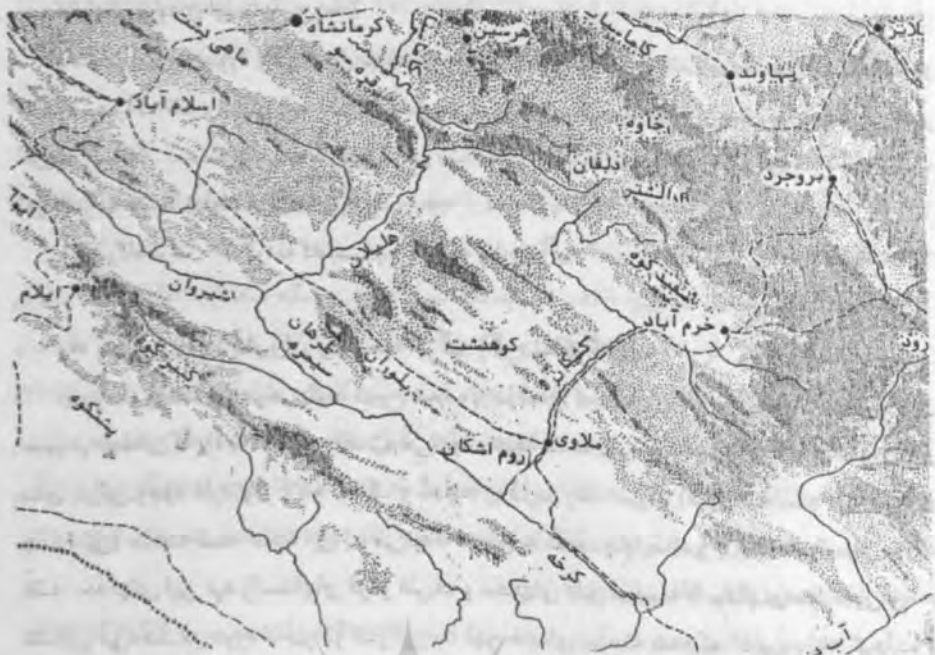
۱. در غرب پل معروف به پلدختر دوره ساسانی در شهر پلدختر بقایای پایه‌های پلی قدیمی تر وجود دارد که احتمالاً متعلق به دوره هخامنشی است.

۲. جاده‌ای که در تنگ‌گا شمار ساخته شده است.
۳. سنگ‌های به کار رفته در نماسازی جاده از جنس خارا (گرانیت) هستند که هخامنشیان معمولاً از این نوع سنگ برای ساخت ابنیه و آثار استفاده می‌کرده‌اند.
۴. وجود تپه‌هایی با آثار هزاره اول قبل از میلاد در مسیر این راه.
۵. این مسیر بسیار کوتاه تر از سایر مسیرها بوده و فقط در دو نقطه از معابر کوهستانی عبور می‌نماید، یکی از آنها در تنگ‌گا شمار است که از کنار بستر رودخانه کشکان عبور می‌کند که در این نقطه نیز فاقد پستی بلندی است و دیگر از معابر واقع در کوه گرین در نزدیک نور آباد می‌گذرد که با مشکل پستی بلندی چندانی مواجه نمی‌شود.
۶. افراد بومی و محلی منطقه بخشی از این مسیر را تحت عنوان «شاهراه کمانگران» می‌شناسد.
۷. واقع شدن کتیبه‌های معروف به گنج‌نامه در مسیر این راه و همچنین بر طبق اعلام کارشناسان قز قلعه سی (قلعه دختر) در محل تلاقی دو دره بزرگ در ارتفاعات الوند یک اثر تاریخی قدیمی است که گویا بر سر شاهراه شوش هگمتانه قرار داشته است.
۸. قرار داشتن غار معروف کلماکره در نزدیک پلدختر بر سر این راه.

توصیف راه همدان به شوش

همدان در شمال استان لرستان در دامنه کوه الوند واقع شده است. موقعیت کوه الوند نسبت به همدان و راه مورد نظر به صورتی است که یا باید به دنبال راهی در دل دره‌های کوه الوند گردید و یا اینکه کوه را دور زد و از طریق شمال همدان و گردنه اسد آباد مسیر را طی کرده و یا از طریق جنوب همدان که باز کوه مذکور را دور می‌زند و از طریق ملایر به راه خویش ادامه می‌داده است. بر اساس مقایسه‌ای که ما از موقعیت کتیبه‌های گنج‌نامه در دامنه کوه الوند با کتیبه‌های بیستون بر سر شاهراه بین‌النهرین به عمل آوردیم این حس در ما به وجود آمد که این کتیبه‌ها نمی‌توانست غریبانه در دامنه کوه الوند فقط به صرف وجود یک تفرجگاه و آبشار به وجود آید، بلکه احتمالاً در ارتباط با جاده‌ای که در دوره هخامنشی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده به وجود آمده است، بر این اساس ما به بررسی گذرگاه‌های اطراف گنجانامه پرداختیم و خوشبختانه موفق به یافتن راهی گردیدیم که دارای آثار و شواهد مستدلی از دوره هخامنشی است^{۱۳} که از آن جمله می‌توان از «قز قلعه سی» بر سر این راه در دره «تاریک دره» و همچنین وجود قلاع دوران تاریخی در این مسیر و وجود مکانی به اسم «کمانگران» که با راهی که در بخش قلاعی الشتر به شاهراه کمانگران معروف است مشابهت دارد، همگی ما را بر آن داشت که راه مذکور را همان راهی بدانیم که همدان را به شوش مرتبط می‌کرده است.

بنابر این دیگر کتیبه‌های گنجانامه در نقطه‌ای پرت و دور افتاده در دامنه کوه الوند قرار ندارند بلکه این کتیبه‌ها بر سر راه شوش - همدان واقع شده‌اند تاره‌گذران بی شماری که از این راه عبور می‌کرده‌اند آنها را ببینند و در واقع شاهان هخامنشی این کتیبه‌ها را در جایی نقر کرده‌اند که نه فقط



نقشه لرستان

یکی از شاخه‌های راه شاهی بلکه یک معبر عمومی بوده است. این راه در کوه الوند با عبور از کنار کتیبه‌ها وارد تاریک دره شده و پس از گذشتن از این دره به بالای گردنه می‌رسد. در سمت راست راه، بر بالای ارتفاعات الوند که مشرف بر این جاده است قلعه‌ای معروف به «قزقلعه سی» یا «قزقلعه» وجود دارد که با سنگ و ساروج ساخته شده است، سنگهای به کار رفته از نوع گرانیت (خارا) بوده و برای نماسازی و پله سازی از سنگهای تراشیده شده استفاده شده است. قبلاً درباره این قلعه کارشناسان میراث فرهنگی همدان اعلام کرده بودند که قزقلعه سی (قلعه دختر) در محل تلاقی دو دره بزرگ در ارتفاعات الوند یک اثر تاریخی قدیمی است که گویا بر سر شاهراه شوش هگمتانه قرار داشته است.^{۱۱}

علاوه بر این مکانی به اسم مطبخ خسرو در بالای دره وجود دارد که دارای آجرها و سفالهای دوره تاریخی است. همچنین بر سر گردنه که راه به دشت رود آور سرزیر می‌شود، تلی از سنگهای لاشه وجود دارد که نشان می‌دهد احتمالاً بقایای برجی در ارتباط با این جاده بوده است، این راه دستیابی به نهاوند و معابر زاگرس نزدیکترین راه ممکن است. مسیر این راه در تصویر مشخص شده است از جنوب غربی همدان شروع می‌شود و از کنار کتیبه‌های گنج نامه واقع در کوه الوند می‌گذرد و با عبور از تاریک دره که الوند وارد شهرستانه از توابع شهرستان تویسرکان می‌شود و سپس به طرف جنوب غرب ادامه می‌یابد و از روستاهای مسیر (کرزان، سهام آباد، کریم آباد، فرسفج، قاسم آباد در کنار بستر رود قلقل رود) تا منطقه فیروز آباد می‌گذرد و سپس با عبور از دشت فیروز آباد و دشت گیان (کیان)

به مدخلهای ورودی لرستان می‌رسد.

دکتر کریمی در مورد واقع شدن نهاوند بر سر راه شاهی نوشته است: «این شهر (نهاوند) ... دو شاهراه مهم اکباتانه و شوش رابه یکدیگر وصل می‌نموده و این کیفیت بیش از پیش بر اهمیت آن شهر افزوده است»^{۲۵} سه معبر عمده در کوه گرین (شاخه‌ای از رشته کوه زاگرس) وجود دارد که دشت نورآباد را به دشت نهاوند مرتبط می‌سازد.

۱. گذرگاه کرگ ؛ ۲. گردنه گاماسیاب؛ ۳. گردنه ورازونه^{۲۶}.

راه سواره رو (کاروان رو) مله گرگ (گردنه کرگ)

این راه از روستای راهوند نهاوند شروع شده و از دره‌های کوه گوجال عبور می‌نماید. در مسیر این معبر در نقطه‌ای که راه به دو شعبه تقسیم می‌شود منطقه مسطحی با چشمه پرآبی که در کنار آن آثار بنای بزرگی وجود دارد و از لاشه سنگ و آجرهای قرمز رنگ بزرگ (قابل مقایسه با آجرهای چغازنبیل) ساخته شده است، این بنا می‌تواند متعلق به قلعه-چاپارخانه و یا یک کاروانسرای بزرگ باشد. سفالهای این تپه را سفالهای قرمز ظریف و سفالهای قابل مقایسه با سفالهای هزاره اول ق. م تشکیل می‌دهد. در دوره قاجار در کنار این بنا قهوه‌خانه‌ای ساخته شده که اکنون ویران گردیده و نشان دهنده این است که این مسیر تا دوره قاجار دایر بوده است.

موقعیت بنای مذکور (قلعه، کاروانسرا، چاپار خانه)

این بنا بر سر یک دو راهی واقع شده که نسبت به دوبرج (برج «نقاره خانه»^{۲۷} واقع بر روی کوه گرین، برج هفت چشمه که در نزدیک گردنه کرگ واقع شده) دید کامل دارد. این راه پس از عبور از کنار برج هفت چشمه به گردنه کرگ می‌رسد و پس از آن وارد دشت خاوه نور آباد می‌گردد. این مسیر یک مسیر مالرو است. به جز از گردنه کرگ بقیه راه نسبتاً هموار است. این مسیر تا حدود سی سال پیش محل عبور کاروانها به نهاوند بوده است و اکنون نیز معبر ایلات کوچ نشین در فصول قشلاق و بیلاق است. مسیرهای مذکور در مشخص شده‌اند. با توجه به واقع شدن این بنا در وسط تنگه، قلعه بودن آن منتفی است.

مسیر ارابه رو از طریق دره گاماسیاب

رود معروف گاماسیاب از کوههای گرین واقع در مرز لرستان و همدان سرچشمه می‌گیرد و به مناسبت همین رود، دره و گردنه آن به همین اسم معروف شده‌اند. آب گاماسیاب که از ذوب شدن برف این کوهها تأمین می‌شود، بسیار سرد و خوشگوار است. این مسیر طولانی تر از مسیر فوق‌الذکر است (کرگ) اما قابل ارابه رانی بوده است، آثار راه قدیمی که تا ۳۰-۴۰ سال پیش نیز مورد استفاده قرار می‌گرفته در موازات راه جدید در وسط دره قابل مشاهده است. عرض این راه بین دو و نیم تا چهار متر است به نقل از اهالی بر بالای کوه مشرف بر دره در نقطه‌ای که نسبت به ابتدا و انتهای دره و

همچنین نسبت به راه کرگ دید کامل دارد، آثار قلعه‌ای که از لاشه سنگ ساخته شده وجود دارد.^{۲۸} هم اکنون راه ارتباطی بین نورآباد، نهاوند و یا نورآباد - تهران از این مسیر عبور می‌کند.

راه تنگه ورازونه

این معبر از روستای اسدآباد شروع می‌شود و یا عبور از تنگه ورازونه، از طریق گردنه ورازونه وارد دشت خاوه (بخشی از دشت نورآباد) می‌گردد.

در مسیر این راه آثار دو قهوه‌خانه و یک پاسگاه در داخل این تنگه متعلق به اوایل دوره پهلوی وجود دارد. در بخشی از راه سنگهای صاف و پله پله‌ای هست که در اثر عبور و مرور زیاد صاف و صیقلی شده‌اند این قسمت از راه «تق و تق» نام دارد. این مسیر، کاروان‌رو (مالرو) و یکی از مسیرهای ارتباطی دوران تاریخی و اسلامی بوده است وجود تپه کفراج (روستای یاقلعه) در مسیر این راه در دشت خاوه و با آثار دوره تاریخی احتمالاً در ارتباط با این راه بوده است. با توجه به مشکل تر بودن این مسیر نسبت به مسیرهای قبلی و اینکه ما در این تنگه با آثار دوره هخامنشی برخورد نکردیم این مسیر را یک مسیر فرعی تلقی می‌کنیم.

این راهها پس از عبور معابر کوه گرین وارد دشت خاوه Khavveh می‌گردند، مسیر کرگ و گاماسیاب در یک نقطه وارد دشت خاوه می‌شوند ولی مسیر ورازونه در فاصله حدوداً ۴ کیلومتری شمال این نقطه وارد دشت خاوه می‌شود. در این دشت تپه‌های زیادی با آثار هزاره اول وجود دارد از جمله تپه کفراج (قلعه کفراج)، تپه سراب داود، تپه شریف، تپه حسین طلایی و تپه حبیب وند (همیوند) را می‌توان نام برد.

راه مزبور پس از ورود به دشت خاوه در نزدیک روستای فرهاد آباد وارد منطقه میریگ (طایفه میریگ) می‌شود این بخش از منطقه از تپه ماهور تشکیل یافته است.

این راه به موازات بستر رودخانه «رضاویس» از کنار روستاهای زال آباد، چراغ آباد، ملک آباد، (تپه چم زکریا در کنار این مسیر با سفالینه‌های دوران تاریخی با توجه به موقعیت آن احتمالاً در ارتباط با این راه ساخته شده است. قابل ذکر است که راه در این نقطه می‌تواند به دو شاخه تقسیم شود شاخه‌ای از آن به طرف دشت الشتر و شاخه دیگری از آن به سوی دشت نورآباد مسیر مذکور راه یابد). چم زکریا، رضاویس، گنجره^{۲۹}، نجف آباد گذشته و به تنگ گاشمار (گاشمار متشکل از دو کلمه «گاه» و «شمار» است که اهالی اظهار می‌دارند چون گاوها به صورت تک تک از این تنگه عبور کرده‌اند، به این نام موسوم شده است) دسترسی پیدامی‌کند. در مدخل تنگ گاشمار رودخانه «وئلم» (اکاکارضا) و رود «رضاویس» به هم پیوسته و رودخانه کشکان را به وجود آورده‌اند. این رود در طی هزاران سال راهی در دل این کوهها برای خویش باز کرده است که پس از عبور از این کوهها وارد بخش چگنی می‌شود. در اینجاست که ما با آثار جاده سازی^{۳۰} برخورد می‌کنیم، جاده‌ای که در کنار بستر رودخانه و چسبیده به دامنه کوه از قلوه سنگ و ملاط آهک ساخته شده و با سنگهای خارای پاکتراش نماسازی شده است. قطر این جاده که در سمت رودخانه مشخص است بیش از ۲ متر و عرض قسمتهای

باقیمانده که مشخص است بین ۴ تا ۷ متر می‌باشد، بخشی از این جاده توسط ماشین آلات اداره برق جهت نصب دکل برق تخریب و زیر و رو شده است، بقایای سنگهای پاکتراش که برای نماسازی استفاده شده در کنار این راه جدید افتاده‌اند.

بعد از عبور از تنگ گاشمار آثار ساختمانهایی که از سنگ و گچ ساخته شده‌اند وجود دارد که احتمال می‌رود بقایای یک چاپارخانه یا یک کاروانسرا یا قلعه باشد که با بقایای ساختمانی که در دره کرگ شناسایی شد حدود ۶۰ کیلومتر فاصله دارد و با احتساب فواصل باید یک منزل دیگر در دشت نور آباد وجود داشته باشد. آثار مکشوفه در این بخش از راه متعلق به هزاره اول قبل از میلاد است به گفته اهالی بر بالای سفیدکوه که مشرف به این راه و تنگ گاشمار است آثار قلعه‌ای وجود دارد. تا منطقه هفت چشمه (هفت کنی) این راه در کنار بستر رودخانه ادامه دارد و در این منطقه نیز بقایای جاده سازی به همان شکل قبلی باقی مانده است. این راه همچنان در کنار بستر رودخانه ادامه دارد و از آنجا به روستاهای انارسل (انارستان)، کله هو و گنوه آمده و وارد تنگ گراز می‌شود و سپس از مناطق دم سرخ، یوگلان دو، چم کیود، توبره ریزه، تنگ هاله وارد توه خشکه سپس چقابل و کهریز شده تا باز به کنار رود کشکان می‌رسد. این راه به طرف جنب غربی ادامه می‌یابد تا به پل دختر می‌رسد، در اینجا آثار پل با عظمت ساسانی وجود دارد. در فاصله اندکی از این پل در غرب پل آثار پل قدیمی تری است که دارای پایه‌های بیضی شکل و با جهت شرقی، غربی در گذار رودخانه کشکان ساخته شده است. طول این پل با توجه به عرض رودخانه و همچنین پل جدیدتر (ساسانی-اسلامی) در حدود ۲۰۰ متر بوده که دو طرف دره کوه را به هم متصل می‌کرده است. این پل احتمالاً در دوره هخامنشیان ساخته شده است.^۱

نکته جالب توجه در مورد با موقعیت این پل واقع بودن آن در جایی است که کوهها نسبتاً پایان می‌یابند و راه با استفاده از دره‌های عریض در کنار بستر رودخانه کرخه تا پل زال ادامه می‌یابد و از آنجا با استفاده از پلی که بر روی رود کرخه واقع بوده است به دشتهای جنوب راه می‌یافته است. ضمناً ما مسیر دیگری که در جنوب غربی پلدختر واقع شده مورد بررسی قرار دادیم که در آن دشتهای صاف و معابر بهتری برای دستیابی به جنوب وجود دارد که یک مسیر دوران اسلامی است و به پل زال (تنگ پل) راه می‌یابد.

پی نوشت

۱. منظور از لرستان در اینجا تمام سرزمینهای لر نشین است.
۲. قوم لر، سکندر امان‌اللهی بهاروند، تهران، آگاه، ۱۳۷۰، ص ۶۵۶۴
۳. رساله لرها و لرستان ولادیمیر مینورسکی، ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند، دو سفرنامه درباره لرستان همراه با رساله لرستان و لرها، تهران، بابک، ۱۳۶۲، ص ۱۶-۱۷.
۴. خوزستان و کهکلیویه و ممسنی، احمد اقتداری، تهران، انجمن آثار ملی، بی تا، ص ۳۷۳-۳۷۲.
۵. قوم لر، ص ۶۸۶۶
۶. ایران باستان، ج ۱، ص ۲۷.

۷. قوم لر ص ۱۲۸-۱۲۹.
۸. فرمانهای شاهنشاهان هخامنشی، ص ۲۶.
۹. قوم لر، ص ۶۸.
۱۰. سفرنامه راولینسون، ص ۹.
۱۱. رساله لرستان و لرها، ص ۱۶-۱۷.
۱۲. بنابر کتیبه داریوش در نقش رستم ممالک ذیل جزء شاهنشاهی هخامنشی بوده‌اند، همانگونه که در متن کتیبه آمده است: «داریوش شاه گوید: بفضل اهورامزاد، علاوه بر پارس ممالکی در تصرف من‌اند. من بر آنها حکومت می‌کنم، خراج آنها به من می‌رسد و آنچه گفته من است اجرا می‌کنند و فرمان مرا مچری می‌دارند. ماد عیلام، پارت، هرات، باختر، سغد، خوارزم، زرنگ (سیستان)، رخج (قندهار)، تته گوش (افغانستان)، گندار (پیشاور)، هند، کیمیریان (سکاها)، بابل، آشور، عربستان، مصر، ارمنستان، کاپادوکیه، یمن، سی‌ئون (یونی)، سکودر (مقدونیه)، سی‌ئونا (یونان)، مکیار (مکران)، کرخا (که احتمالاً همان کارتاژ باشد).
۱۳. تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ص ۴۰۶.
۱۴. همان، ص ۲۷۸.
۱۵. ایران از آغاز تا اسلام، ر. گریشمن، ترجمه محمد معین، ص ۱۳۵.
۱۶. تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ص ۴۰۷.
۱۷. همان، ص ۲۲۲.
۱۸. رساله لرستان و لرها، مینورسکی، ص ۱۶-۱۷.
۱۹. تاریخ شاهنشاهی، همان، ص ۴۰۸.
۲۰. همانجا.
۲۱. سیری در تاریخ فرهنگ ایران، حمداله شارق‌ی و... اصفهان، ثقفی، ۱۳۵۳.
۲۲. الممالک و المسالک، اصطخری، ص ۲۰۳.
۲۳. نگارنده از همکاری مدیریت محترم میراث فرهنگی همدان و آقای رشید بیگی کارشناس اداره مزبور به خاطر همکاری صمیمانه‌اش، سپاسگزار است.
۲۴. باستانشناسی و تاریخ، ص ۸، ش ۲.
۲۵. پایتختهای قدیمی غرب ایران، کریمی، ص ۱۵۰-۱۵۱.
۲۶. وراز = گراز، «وانه» پسوند نسبت.
۲۷. به نقل از اهالی منطقه بر اساس روایات قدیمی پادشاهی در این منطقه بوده که افرادش هنگام جنگ و خطر بر بالای این کوه نقره نواخته و دهل می‌کوبیدند.
۲۸. با چند تن برای دیدن قلعه سوی قله کوه راه پیمودیم اما به خاطر کمی وقت و دوری راه از ادامه صعود منصرف شدیم.
۲۹. اهالی این منطقه را گنجره می‌نامند اما در نقشه‌ها گنجره نوشته شده است.
۳۰. اهالی این منطقه را گورینی (گبربندی) می‌گویند.
۳۱. پیرنیا می‌نویسد: «تابه حال اثر ساختمانی از پل که مربوط به دوران پیش از ساسانیان باشد پیدا نشده است جز سدی که کار پل را انجام می‌داده اخیراً در محل دروژن بر روی رودخانه کر فارس پیدا شده و آن را منتسب به عهد هخامنشی می‌دانند ولی گذشته از شواهد تاریخی که قبلاً یاد گردید بسیار بعید به نظر می‌رسد که هخامنشیان با آن تمدن عالی و معماری پیشرفته از ساختن پل و قنطره عاجز بوده‌اند منتهی چون پلها بناهایی هستند که بیشتر از هر ساختمانی در معرض ویرانی است زودتر از بناهای دیگر از میان رفته و چون وجود آنها از ضروریات زندگی بوده است در اعصار بعد بر جای آنها و بر شالوده آنها پلهای جدیدی ساخته شده و احتمال فراوان می‌رود که پلهای ساسانی و اسلامی موجود، بر اساس پلهای هخامنشی بنا گردیده باشد. (راه و رباط، ص ۱۶۴-۱۶۵).