

پژوهشی پیرامون راه‌های باستانی نیشابور به توس

M. Bakhtyari
Khorassan Cultural Heritage General Office

Research on ancient roads of Nayshaboor – Toos

The road between Nayshaboor and Toos, have always been of critical value in progress and moving the societies of this region toward cultural and civilizational development.

this matter is obviously noticeable in remains of the ancient dwellings of the tribes and groups resided in the region. In this article, using archeological research methods, two general plain routes as a part of Khorassan great highway named Abrisham (silk) road, and two mountain routes, short cuts and post house roads of these two regions are put into consideration. some related places are also introduced.

خلاصه

راه‌های میان نیشابور و توس از دیرباز، همچون شریان‌های حیاتی، یکی از عوامل مهم پویایی و حرکت جوامع این مناطق به سوی پیشرفت و توسعه فرهنگی و تمدنی بوده است. این امر به گونه‌ای محسوس در آثار و بقایای زیستگاه‌های باستانی بر جای مانده از اقوام ساکن قابل بررسی و مشاهده است.

در مقاله حاضر، با بهره‌گیری از روش‌های پژوهشی باستان‌شناسی، دو مسیر عمده جلگه‌ای که قسمتی از شاهراه بزرگ خراسان موسوم به جاده ابریشم بوده و دو مسیر کوهستانی، یعنی راه‌های میان‌بر و چپاری این دو منطقه بررسی و ضمن آن برخی از مکان‌هایی که به نوعی با آن‌ها مرتبط بوده، ارایه شده‌اند.

واژه‌های کلیدی: راه، جلگه‌ای، کوهستانی، تابران، نوغان، نیشابور

مقدمه

مقوله ارتباطات مسئله‌ای مهم و ملاکی تعیین‌کننده در زمینه شناخت و پیشرفت و توسعه یا افول و اضمحلال فرهنگ و تمدن اقوام مختلف به شمار می‌رود.

دشت توس و مناطق همجوار آن از گذشته‌های دور نمونه‌ای بارز در این زمینه می‌باشد. مردم دشت توس در ادوار پیش از تاریخ نوعی زندگی فعال شبنی و کشاورزی داشته‌اند و هنگامی که در عصر حجر از غارها به دشت سرازیر و در این منطقه حاصلخیز ساکن شدند، استقرار در روستاها را پایه‌ریزی کردند و از طریق راه‌های مواصلاتی آن روزگار با مناطق دیگر به مبادلات تجاری و فرهنگی پرداختند و سپس به تدریج به سوی توسعه و پیشرفت گام نهادند.

زیستگاه‌های این اقوام در حال حاضر به صورت تپه‌های کوچک و بزرگ در سطحی وسیع باقی مانده است. بر اساس شواهد موجود این زیستگاه‌ها در مقاطع زمانی همسان با یکدیگر ارتباط داشته‌اند. وجود آن‌ها در حول و حوش و مجاورت راه‌های کنونی می‌تواند این موضوع را به اثبات برساند که مسیر راه‌های بزرگ و اصلی از آن زمان تا به امروز تغییر چندانی نکرده و ردپای اقوام پیش از تاریخ ساکن در دشت را می‌توان در مسیرهای امروزی نیز دنبال کرد.

این محوطه‌ها و تپه‌ها بقایای زیستگاه‌های اقوام چند هزار سال قبل دشت بوده و بی‌گمان در مسیر راه‌هایی قرار داشته که در عصر حاضر نیز شاهراه شرق به غرب را تشکیل داده است [۱].

از دیگر سو می‌توان براساس یافته‌های باستان‌شناسی [۲] و از روی متون کهن استنباط کرد که آریاییان در ادوار بعدی و در حدود سه هزار سال قبل مهاجرت خود را از دشت‌های جنوب سبیری یا ترکمنستان شمالی در مسیرهای مشخصی به طرف سرزمین‌های گرم‌تر آغاز کردند و دسته‌ای از آنان از سرزمین باختر گذشتند و از طریق مرو و سرخس و توس و نیشابور یعنی تقریباً در مسیر شاهراه کنونی وارد فلات ایران شدند و آریاییان ایرانی را تشکیل دادند [۳].

راه ابریشم نیز که مهم‌ترین مسیر ارتباطی بین شرق و غرب محسوب می‌شده پس از گذشتن از مناطق خاور دور به شهر بلخ می‌رسیده و سپس از همان مسیر قبلی به طرف غرب امتداد می‌یافته است [۴].

اگرچه مسیر شاهراه‌های عهد باستان تقریباً با مسیر جاده‌های فعلی مطابقت دارند، اما در برخی موارد منزلگاه‌ها به علل گوناگون از آبادی و اعتبار افتاده و در نزدیکی آن‌ها آبادی یا شهر دیگری پدید آمده و راه را به سوی خود برگردانده است.

مثلاً نوغان و سناباد توس، که بعد از قرن چهارم هجری اهمیت آن‌ها تنها به سبب قرار گرفتن بر سر راه ابریشم بود [۵] در چند مرحله و به تدریج مورد توجه قرار گرفت و روز بروز بر اهمیت آن افزوده شد و بر جای تابران - که در قرون میانی اسلامی به مراتب از آن‌ها بزرگ‌تر، پرجمعیت‌تر و پر رونق‌تر بود و یکی از خزاین سه‌گانه نیشابور [۶] را تشکیل می‌داد - نشست و به تدریج چندان گسترش یافت که در حال حاضر به یکی از بزرگ شهرهای مذهبی جهان تبدیل شده است.

در نوشته‌های جغرافیا نویسان اولیه و سفرنامه نویسان متأخر در ذکر مسیر راه‌های نیشابور به توس و مناطق دیگر، به نام اماکنی برمی‌خوریم که اکنون یا وجود خارجی ندارند و یا تغییر نام یافته‌اند مثل اسپریس به قدمگاه، یا بغیس به باغشن. از طرفی مدارک باستان‌شناسی و ابنیه برجای مانده در کنار مسیرهای یادشده حکایت از رونق و اعتبار دیرین آن‌ها در طول تاریخ دارند. مقاله حاضر بخشی از برنامه بررسی و شناسایی آثار باستانی شهرستان مشهد است که طی دو مرحله در (اسفند ۱۳۷۷ و آبان ۱۳۷۸) توسط هیأتی به سرپرستی نگارنده انجام یافت و ۲۱۰ اثر تاریخی - فرهنگی از انواع مختلف در سطح شهرستان شناسایی گردید.

محدوده مورد بررسی در این مقاله، مابین شهرهای مشهد و نیشابور، شامل قسمت‌هایی از بخش‌های طرّبه و احمدآباد مشهد و زبرخان نیشابور است. آثار بررسی شده شامل محوطه‌ها و زیستگاه‌های باستانی و تأسیسات وابسته به راه‌های مزبور است.

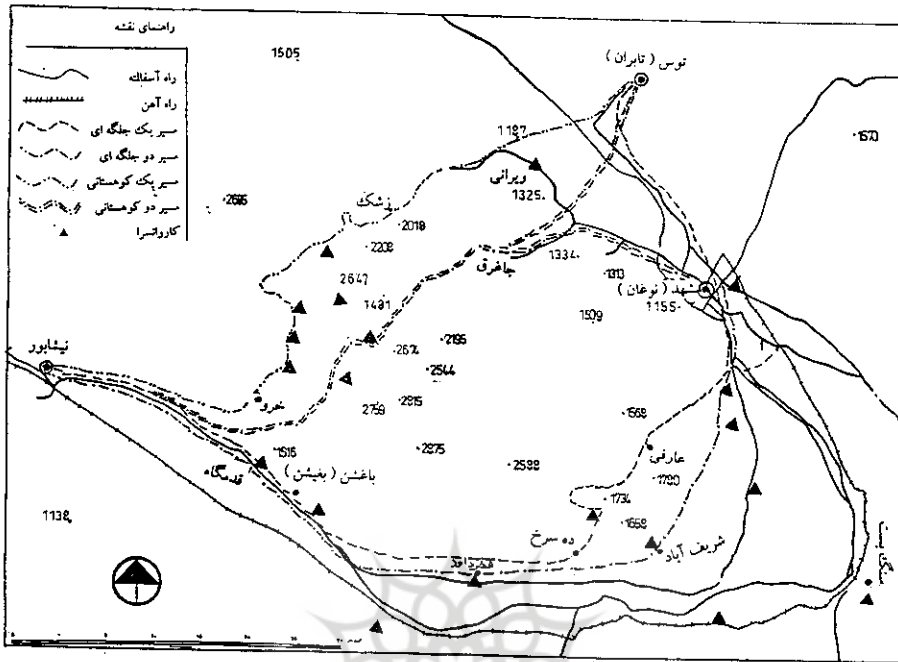
این راه‌ها به دو بخش غیرکوهستانی (جلگه‌ای) و کوهستانی تقسیم می‌شوند که در صفحات آینده به شرح دو شاهراه عمده جلگه‌ای و دو معبر عمده کوهستانی می‌پردازیم و ضمن آن مدارکی را که از طریق بررسی کتابخانه‌ای حاصل آمده است به عنوان شاهد می‌آوریم.

۱- مسیرهای جلگه‌ای (غیر کوهستانی)

این مسیرها از دامنه‌های رشته کوه بینالود می‌گذرند و جهت رسیدن به توس یا بالعکس آن را دور می‌زنند و راه‌های آسان یاب اما درازتری را نسبت به مسیرهای کوهستانی تشکیل می‌دهد. این مسیر در قدیم شاهراه مواصلاتی و کاروان رو شرق به غرب و در واقع بخشی از جاده ابریشم بوده‌اند.

راه‌های فعلی شامل دو جاده آسفالتی و راه آهن با اختلافاتی نه چندان زیاد همان مسیرهای قبلی را طی می‌کنند. لازم به ذکر است که مسیر جاده‌های آسفالتی در دهه‌های اخیر تغییر کرده به گونه‌ای که خود، دو راه قدیم و جدید نام گرفته‌اند.

سیر تاریخی تغییر مسیر راه‌های توس به نیشابور را بدین شرح می‌توان بیان کرد که دست کم از اوایل ظهور اسلام تا حدود دوره صفوی، شاهراه نیشابور - ده سرخ - توس، از آن پس تا اواخر دوره قاجاریه مسیر شریف آباد طرق، در عصر حاضر و تا دهه ۶۰ راه آسفالتی‌ای که از امام تقی، سنگ‌بست، و تپه سلام می‌گذشته (و فعلاً محل عبور و مرور وسایط سنگین می‌باشند) و امروزه جاده‌ای که از فخر داوود، رباط خاکستری، رباط طرق، می‌گذرد مورد استفاده بوده است (نقشه ۱).



نقشه ۱ راه‌های باستانی و فعلی نیشابور به توس

۱-۱- مسیر یک: نیشابور - قدمگاه - باغشن - دهسرخ - توس

مقدسی در ذکر فواصل راه‌های نیشابور به مناطق دیگر، خط سیر راه نیشابور - توس و بالعکس را این گونه بیان می‌کند: «... از نیشابور گرفته تا بغیشن یک مرحله سپس تا دهسرخ یک مرحله سپس تا نوغان یک مرحله سپس تا طابران دو برید است و از آنجا تا عقبه [۷] یک مرحله است... و از نیشابور گرفته تا عقبه یک مرحله است...» [۸]

ابن خردادبه نیز ضمن ذکر شهرها و توابع نیشابور در این مورد می‌نویسد: «... از نیشابور تا بغیش [۹] چهار فرسخ از بغیش تا حمراء (دهسرخ فعلی) شش فرسخ از حمراء تا مثقب [۱۰] از ناحیه طوس پنج فرسخ از مثقب تا نوغان پنج فرسخ...» [۱۱]

صنیع‌الدوله با بهره‌گیری از نوشته‌های ابن قدامه، ابن خردادبه، مقدسی و ادریسی مسیر یادشده را راه زمستانی قدیم مشهد ذکر کرده و می‌نویسد: «... و باید دانست که راه زمستانی سابق مشهد را از بعیشین و قریه‌الحمراء عبور می‌کرده... و بعیشین قریه‌ای است در بلوک زبرخان قدری مایل به طرف مشرقی قدمگاه از بعیشین راهی است که از رودخانه سروان می‌گذشته و در زمان قدیم پلی در آنجا بوده که حالا آثار آن باقی است. بعد از فخر داوود گذشته و به قریه‌الحمراء دهسرخ حالیه

در آنجا بوده که حالا آثار آن باقی است. بعد از فخر داوود گذشته و به قریه‌الحمراء ده سرخ حالیه است که فاصله آن تا شریف آباد بیش از یک میدان نیست. سابقاً از این قریه به مشهد می‌رفته و راه مثل زمان حال بوده و بنابر آنچه ذکر شد راه قدیم شانزده فرسخ بوده. [۱۲]

بر اساس نوشته عیون اخبارالرضا، حضرت رضا(ع) جهت رسیدن به مرو همین مسیر را طی کردند. به نقل از اباصلت هروی و ابن‌واسع، امام و همراهانشان پس از نیشابور در ده سرخ اقامتی کوتاه کرده و نماز ظهر را در این مکان به جماعت اقامه کردند [۱۳].

همان‌گونه که مقدسی گفته است ده سرخ «مرحله» بعدی پس از باغشن بوده که طبق تقسیمات فواصل راه در قدیم هر مرحله برابر با ۲۴ کیلومتر یا شش فرسخ و مکانی برای استراحت و توقف کوتاه مسافران محسوب می‌شده است.

وجود کاروانسراها و محوطه‌های باستانی قرون اولیه و میانی اسلامی که در مجاورت زیستگاه‌های فعلی قرار دارند و نوشته‌های متون مذکور دلیلی بارز بر اعتبار و رونق این مسیر در گذشته می‌باشد [۱۴].

پیش از مسافرت حضرت رضا(ع) به توس و مرو در محل بنای قدمگاه فعلی میل راهنما وجود داشته و احتمالاً در کنار آن ساباط یا رباطی بوده [۱۵] و پس از آن به یمن قدوم مبارک آن حضرت به نام قدمگاه معروف گردیده است. در زمان شاه عباس صفوی بر روی ابنیه قبلی بنای یادبود و قدمگاه بنیان گرفت و پس از آن مجموعه معماری فعلی ساخته شده است [۱۶].

مجاور جاده آسفالت فعلی و در فاصله ۳ کیلومتری جنوب قدمگاه کاروانسرای بزرگ به نام سعدیا سعدالدین وجود داشته که در چند دهه گذشته به کلی تخریب و تسطیح شده و به زیر کشت رفته است. اراضی کشاورزی این قسمت را هنوز به عنوان زمین رباط سعد می‌نامند. این رباط مربوط به قرون اولیه اسلامی بوده است [۱۷].

سفرنامه نویسان دوره قاجاریه از دو کاروانسرا و یک چاپارخانه در مقابل باغ قدمگاه نام برده‌اند. یکی از کاروانسراها را حاجی زکی اصفهانی و حاج صانع سبزواری در اواخر دوره صفوی ساخته‌اند که در دوره قاجاریه توسط امیرنظام‌الدوله شاهسول مرمت گردید [۱۸]. این کاروانسرا در سال‌های قبل از انقلاب اسلامی به منظور احداث ساختمان بهداری فعلی قدمگاه به کلی منهدم شد [۱۹].

کاروانسرای دیگر قدمگاه که مشتمل بر بنایی دو ایوانی بوده و در حال حاضر در ضلع غربی خیابان مقابل باغ قدمگاه قرار دارد توسط شاه عباس اول ساخته شده [۲۰] و توسط شهاب‌الملک به‌طور اساسی مرمت گردیده است [۲۱].

پس از قدمگاه محل اطراق کاروانیان بغیشن یا (باغشن فعلی) بوده است. افضل‌الملک در سفرنامه خود می‌نویسد: «.... بغیشن بسی آباد و مزارع خوب دارد و پهلوی دهی در کنار جاده واقع

شده که آن را قلعه نو گویند و جمال آباد هم می‌نامند...» به گفته وی حاجی میرزا ابراهیم شریعتمدار سبزواری کاروانسرای خوب و عالی را در این محل پی‌ریزی نموده و قبل از این که آن را به اتمام برساند فوت کرده است. در این کاروانسرا مسافران می‌توانسته‌اند یک شبانه‌روز به استراحت و تجدید قوا بپردازند [۲۲].

کاروانسرای مذکور با رباط قلعه وزیر فعلی که در کنار روستایی به همین نام و به فاصله سه کیلومتری از جاده آسفالتی کنونی واقع گردیده، مطابقت دارد. منشی‌زاده نیز کاروانسرای قلعه وزیر و قهوه‌خانه آن را در سفرنامه خود نام برده است [۲۳].

پس از باغش شاهراه قدیم خراسان از منزل دیزباد (دزباد) دو شاخه می‌شده؛ یکی به توس و مرو می‌رفته و دیگری به هرات می‌رسیده است. جغرافیا نویسان عربی نویس دیزباد را با عنوان «قصرالریح» نامیده‌اند [۲۴]. این رسته در این مورد می‌نویسد: «... از قصر ریح راه از ناحیه مشرق می‌رسد به سواد نیشابور و در چپ و راستای راه قریه‌ها و رباط‌هاست که منتهی می‌شود به قصرالریح...» و یعقوبی نوشته است که در شاهراه اصلی از نیشابور به سرخس شش مرحله است. نخستین مرحله قصرالریح است که به فارسی آن را دزباد می‌گویند [۲۵].

در کنار روستای دیزباد سفلی [۲۶] دو کاروانسرای آجری وجود داشته است بقایای یکی از آن‌ها در حاشیه جنوبی روستا به صورت تپه ماهورهایی قرار گرفته است که سطح آن‌ها مملو از پاره آجر و نخاله ابنیه منهدم شده است.

کاروانسرای دیگر در شرق روستا قرار داشته که به تدریج منهدم و توسط کشاورزان تسطیح و به زمین‌های مزروعی تبدیل شده است. علاوه بر آن در کنار مسیری که به هرات می‌رفته کاروانسرای کال خونی (مربوط به قرون سوم و چهارم هجری)، رباط جهان آباد در نزدیکی دو راهی باغچه مربوط به قرون سوم و چهارم هجری و کاروانسراهای سنگ‌بست، قرار داشته است.



تصویر ۱ بقایای چاپارخانه تخت لنگر که در کنار راه شریف آباد قرار داشته است.

شاخه دیگر راه جهت رسیدن به توس از فخرداوود می‌گذشته است. کاروانسرا و آب انباری از دوره تیموری در این مکان باقی مانده است. این کاروانسرا به صورت سرپوشیده و با مصالح آجر و پی سنگی ساخته شده است.

رباط فخرداوود را شیندلر به شاه عباس منسوب کرده [۲۷]. لکن همان‌گونه که ذکر شد با توجه به سبک معماری بنا و مقایسه قوس‌ها و طاق‌نماهای آن با مدرسه غیاثیه خرگرد آن را بایستی یکی از آثار معماری عصر تیموری به حساب آورد که بازسازی شده است. رباط فخرداوود سه بار به‌طور اساسی مرمت گردیده است. دو مرحله در زمان قاجاریه توسط محمد میرزا ابن فتحعلیشاه و امیر نظام‌الدوله شاهسون [۲۸] و آخرین بار در سال‌های اخیر با نظارت میراث فرهنگی خراسان و مشارکت سازمان مسکن و شهرسازی مرمت و بازپیرایی شده است. در حال حاضر نیز به عنوان دفتر کار شهرک در دست ساخت بینالود استفاده می‌شود [۲۹].

اعتمادالسلطنه شرح نسبتاً مبسوطی از رباط فخرداوود و آب انبار مقابل آن ارائه کرده است [۳۰]. در ابتدای راه خاکی شریف‌آباد و ده سرخ‌خرابه‌های چابارخانه‌ای مربوط به دوره صفوی موسوم به تخت‌لنگر قرار دارد. این چابارخانه در کنار چمنزار و برکه‌ای کوچک ساخته شده است (تصویر ۱). تا تخت‌لنگر جاده فعلی تقریباً مطابق با مسیر شاهراه قدیم است و جاده آسفالتی از مجاورت آثار یادشده می‌گذرد. از کنار بنای تخت‌لنگر از جاده آسفالتی به طرف شمال راهی خاکی امتداد می‌یابد و پس از طی چند کیلومتر دو شاخه می‌شود. راه سمت راست به طرف شریف‌آباد و طرق و راه سمت چپ به سوی ده سرخ می‌رود.

ده سرخ یا قریه‌الحمراء یکی از روستاهای باستانی منطقه محسوب می‌شود در واقع ساختمان‌های فعلی روستا بر روی بقایای ده سرخ باستانی ساخته شده‌اند.

روستای قدیمی ده سرخ مکانی است معروف به قلعه کوچ کمر که در بلندترین نقطه روستا یعنی قله مخروطی شکل مشرف به روستا قرار دارد. به استناد سفالینه‌های موجود این مکان را می‌توان زیستگاهی مربوط به صدر اسلام تا قرون متأخر اسلامی تاریخ‌گذاری کرد.

خانه‌های قلعه کوچ کمر تا چند دهه قبل مسکونی بوده لکن به علت صعب‌العبور بودن، ساکنان آن به مکان فعلی روستا کوچ کرده‌اند. بنا به گفته اهالی تا چندی پیش بقایای کاروانسرای آجری در خارج از روستا وجود داشته که به دنبال فعالیت‌های کشاورزی به کلی منهدم و تسطیح شده است.

همان‌گونه که ذکر شد امام رضا(ع) و همراهانشان هنگام اقامه نماز ظهر وارد ده سرخ

شدند. [۳۱]

در میانه راه ده سرخ و روستای بزوشک و در میان دره‌ای سرسبز و پردرخت مجموعه‌ای باستانی شامل یک محوطه و سه کاروانسرای متصل به هم و دو حوض انبار وجود دارد. این

مجموعه به نام «رباط علاقند» [۳۲] خوانده می‌شود و خود بر روی خرابه‌های ابنیه‌ای قدیم‌تر ساخته شده است. مجموعه یادشده بدین صورت شکل گرفته است که در ابتدا بنایی مشابه کاروانسرای فخرداوود و با همان سبک و سیاق وجود داشته و در دوره صفوی کاروانسرای دیگر همسان با کاروانسرای سرپوشیده رباط سفید [۳۳] به آن متصل گردیده است. در دوره بعدی فضای مقابل ورودی این کاروانسراها را با احداث یک ایوان ورودی، اطاق‌ها و غرفه‌ها، به فضایی حیاط‌دار تبدیل نموده‌اند به گونه‌ای که یک بنای واحد چهارایوانی با دو فضای سرپوشیده شکل گرفته است (تصویر ۲).



تصویر ۲ کاروانسرا (رباط) علاقند. این کاروانسرا مشتمل بر سه بنا می‌باشد که در ادوار مختلف احداث و به یکدیگر متصل شده‌اند.

بنا به گفته اهالی در گذشته کتیبه‌ای بر سر در ایوان ورودی وجود داشته اما در حال حاضر، در جای خود قرار ندارد. پس از طی حدود ۳ کیلومتر به دره پردرخت و خوش آب و هوای روستای عارفی می‌رسیم. در میان این روستا کاروانسرای سنگی و آجری وجود داشته که در سال‌های اخیر تخریب و بر جای آن مسجدی ساخته شده است. بقایای یکی از دیوارهای این کاروانسرا هنوز در پشت مسجد باقی مانده است.

بقایای یک زیستگاه وسیع موسوم به لاخانجیر در کناره شمالی روستای عارفی و بر دامنه کوهی صخره‌ای به وسعت حدود ۱۰ هکتار قرار دارد. ابنیه این زیستگاه باستانی از لاشه سنگ و آجر تشکیل می‌شده است. این مکان در روزگار آبادانی خود یکی از سکونتگاه‌های مهم و پررونق منطقه بوده است. وقوع آن در کنار راه توس، وسعت و وجود سفالینه‌های متنوع می‌تواند گواه این ادعا باشد. به استناد سفالینه‌های موجود محوطه باستانی لاخانجیر از صدر اسلام تا دوره سلجوقی مسکونی بوده است. چندین برج دیده‌بانی در ارتفاعات مشرف به این مکان وجود دارد. بزرگ‌ترین آن‌ها به قطر حدود ۱۰ متر به نام «برج عارف‌شاه» معروف است. احتمالاً روستای

عارفی نام خود را از نام این برج اقتباس کرده است. از مسیر راه فعلی، این مکان حدود ۲۰ کیلومتر با مشهد فاصله دارد و از طریق روستای بالندر به منطقه کوهستانی طرهبه راه می‌یابد.

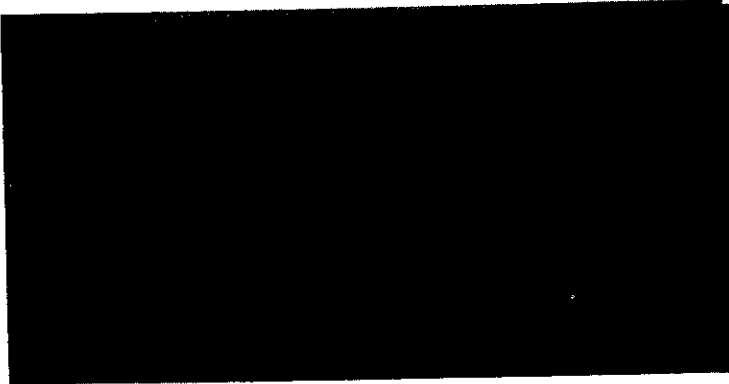
در فاصله ۵ کیلومتری کاروانسرای طرق و در محلی به نام کلاته فاضل و مجاور رودخانه طرق، قدیم‌ترین راه نیشابور به توس خاتمه می‌یابد، در واقع کاروانیان پس از طی حدود ۱۰ کیلومتر از این نقطه به نوغان و پس از ۳۰ کیلومتر دیگر به نوغان و سناباد وارد می‌شده‌اند و پس از ۳۰ کیلومتر دیگر به تابران می‌رسیده‌اند. در این مکان بارزترین اثر باستانی این مسیر قرار دارد و شاید بتوان آن را در نوع خود منحصر به فرد خواند.

این اثر بقایای راهی است که در دل صخره‌ها تراشیده شده و علاوه بر ارزش‌های ویژه خود نمونه‌ای از ارایه فن راهسازی قدیم است و اهالی روستاهای اطراف آن را به نام «راه کهنه فاضل» می‌خوانند. راه کهنه فاضل به طرف روستاهای عارفی، بزوشک و ده سرخ امتداد داشته است. عرض راه بین ۲ تا ۶ متر متغیر است و به‌طور کلی با ابزار اولیه مانند قلم حجاری، دیلم و چکش ساخته شده است. به این ترتیب که راهسازان صخره‌های سخت را کیلومترها تراشیده و در اماکنی که شیب تپه‌ها زیاد بوده با تعبیه پلکانهای دو طرفه پهن و کم‌ارتفاع عبور و مرور را آسان کرده‌اند. در برخی نقاط که صخره‌ای با شیب تند وجود داشته، آن را به ضخامت ۳ متر تراشیده و شیب آن را ملایم و نسبتاً همکف با راه نموده‌اند. در دو طرف این قسمت‌ها دو رشته پلکان تراشیده شده و مابین آن‌ها خالی است.

در قسمت‌هایی از مسیر که یک طرف آن به دره منتهی می‌شود، تخته سنگ‌های حاصل از برش پله‌ها را تعبیه نموده‌اند تا بدین طریق امنیت آن بیشتر شود و از فرسایش‌های مختلف جلوگیری گردد.

بر دیواره شرقی آخرین تپه صخره‌ای و در واقع انتهای راه، جای کتیبه‌ای به صورت طاقنمای جناغی به عمق ۱۰ سانتی‌متر و عرض ۴۲ سانتی‌متر و ارتفاع ۱۲۰ سانتی‌متر تراشیده شده است. متأسفانه هیچ‌گونه نوشته، یا جمله‌ای بر این کتیبه باقی نمانده و به‌طور کلی ساییده شده است. احتمال دیگر این است که این قسمت از صخره را جهت نصب کتیبه‌ای سنگی تراشیده‌اند در این صورت این فرورفتگی را بایستی قاب آن کتیبه به حساب آورد که در حال حاضر وجود خارجی ندارد (تصویر ۳).

گرچه در حال حاضر نشانه‌ای که بتواند تاریخ احداث این راه صخره‌ای را مشخص کند وجود ندارد اما با استفاده از بقایای زیستگاه‌هایی که در کنار این مسیر قرار دارند، این پدیده را احتمالاً می‌توان حداقل به صدر اسلام منسوب کرد. و همان راهی به حساب آورد که حضرت (رضاع) و همراهانشان پس از گذشتن از ده سرخ بر آن قدم نهاده و به نوغان و سپس به مرو وارد شده‌اند.



تصویر ۳ بخشی از راه صخره‌ای موسوم به راه کهنه فاضل

با توجه به نحوه اجرای این قسمت از راه، می‌توان گفت که به‌طور عمده وسایط نقلیه بی‌چرخ در این راه تردد می‌کرده‌اند. این وسایل را که بر پشت اسب و شتر و استر می‌بستند محمل می‌نامیده‌اند. معروف‌ترین انواع محمل‌ها به‌صورت کجاوه، پالکی، عماری و هودج بوده است [۳۴].

۱-۲- مسیر دو: مشهد - طرق - شریف آباد - فخر د اوود - قدمگاه - نیشابور:

به استناد آثار و شواهد موجود، راه شریف آباد بر جای مسیره سرخ از دوره صفوی تا اواخر دوره قاجاریه به عنوان شاهراه مشهد - نیشابور استفاده می‌شد. سفرنامه‌نویسان دوره قاجاریه شرح نسبتاً کاملی از چگونگی این راه و آثار و ابنیه مجاور آن ارائه کرده‌اند.

صنیع الدوله درباره این مسیر می‌نویسد: «چون از مشهد مقدس به راه نیشابور و سبزوار عزیمت دارالخلافة طهران نمایند منزل اول اگرچه برحسب مسافت شریف آباد است اما غالب قوافل و زوآر یک شب در طرق که در یک فرسنگ و نیمی شهر مشهد واقع است اقامت می‌نمایند...» در آن زمان بعد از خروج از مشهد مسافران در رباط بابا قدرت [۳۵] اطراق می‌کردند. این رباط را اسحاق خان قرائی ساخته بود [۳۶].

امین لشکر در مورد وضعیت این راه در سال ۱۳۰۰ قمری می‌نویسد: «... از منزل (از طرق) که حرکت شد در دوجا دو تپه بلند بود و گنبد مطهر دیده می‌شد. با کمال حسرت زیارت وداع کردم. در روی یک تپه که - تپه سلام می‌گفتند [۳۷]، مرحوم میرزا محمدخان قاجار سپهسالار سنگ سیاه بلندی نصب کرده زیارت نامه حک کرده‌اند. یک روی آن هم بنائنی که در ساختن این راه کرده یادگار نوشته‌اند [۳۸]. ... قدری با کالسکه و درشکه حرکت کردیم. راه امروز نشیب و فراز زیاد داشت. با اینکه تعمیر کرده بودند با نهایت صعوبت حرکت شد و مال وینه و درشکه من عیب کرد... از راه سنگلاخی که خیلی بد بود عبور کردیم در عرض راه یک استر و یک قاطر افتاد و یک اسب غلام هم در حال مردن بود [۳۹]. شیندلر نیز ضمن گلایه از سختی عبور از

این راه نوشته است: در سال ۱۲۸۳ قمری سپهسالار، مخارج فراوانی جهت تعمیر آن صرف کرده است [۴۰]. صنیع‌الدوله کتیبه سنگی یادبود تعمیر این راه را توسط سپهسالار در ۳ کیلومتری مابین روستای بازه حوض و شریف‌آباد دیده و متن آن را در مطلع‌الشمس آورده است [۴۱].

افضل‌الملک در سفرنامه خود به سال ۱۳۲۰ هجری در خصوص مسیر بین طرق و شریف‌آباد می‌نویسد: «... من در دو سفر سابق که از این راه آمده بودم از فراز و نشیب و پست و بلندی و سنگلاخ و پرتگاه‌های این راه یعنی از شریف‌آباد تا طرق بستوه آمدم. و این چهار فرسخ طوری بود که باید از سرکوه‌ها و تپه‌های بلند از یک راه باریک ناصاف پرسنگ عبور کرد، که اگر اسب لغزش پیدا می‌کرد راکب و مرکوب از پرتگاه‌ها به دره می‌افتادند... مکرر کالسکه و درشکه در این راه می‌شکست...» و در مورد مرمت اساسی آن می‌گوید: «... سلطان‌حسین میرزای نیرالدوله والی و فرمانفرمای حالیه خراسان فرزند مرحوم پرویز میرزای نیرالدوله فرزند فتحعلیشاه... پانزده هزار تومان به مصارف ساختن این راه رسانده، مهندسین و اجزاء بسیار در سر این کار گماشته، یک سال زحمت کشیده تا این جاده پرخطر را صاف و هموار کردند... دامنه کوه‌ها را با هندسه صحیح بریده... شش فرسخ راه را... صاف نمودند. سه مهندس بزرگ بر سر این کار گذاشته...» [۴۲].

در حال حاضر مابین رباط طرق و روستای ده غیبی راهی شوسه به طرف شریف‌آباد امتداد می‌یابد که به راه کهنه شریف‌آباد معروف است، در فاصله ۱۶ کیلومتری از رباط طرق و در میان تپه‌های سمت راست، بقایای جاده‌ای سنگ فرش وجود دارد که حدود ۳ کیلومتر آن بر جای مانده است. اهالی روستاهای اطراف این راه را جاده انگلیسی‌ها می‌نامند.

سطح این راه را با قلوه سنگ‌های متوسط و به عرض حدود ۵ متر فرش کرده و تپه‌های صخره‌ای مسیر را تراشیده و شیب آن‌ها را ملایم و سطح آن‌ها را همسان با دو طرف دیگر راه نموده‌اند. در کنار این جاده و بر بلندترین تپه بقایای بنایی قرار دارد که با سنگ و گل و آجر ساخته شده و تنها پی آن باقی مانده است این بنا به قبر میرالدوله معروف است. با توجه به مشخصاتی که افضل‌الملک درباره این راه داده است بایستی این راه سنگ‌فرش همان جاده ساخته شده توسط نیرالدوله باشد.

به جز این راه سنگ‌فرش آثار و ابنیه دیگری مابین دو منزل شریف‌آباد و طرق وجود دارد. اکثر سفرنامه‌نویسان دوره قاجاریه مشخصات منزل شریف‌آباد را در نوشته‌های خود آورده‌اند. چراکه در این دوره شریف‌آباد در مسیر شاهراه مشهد - نیشابور قرار داشته و همان‌گونه که ذکر شد اولین منزل بعد از طرق محسوب می‌شده است.

سرپرسی سایکس با ذکر دو باب کاروانسرای واقع در شریف‌آباد، این مکان را از جمله ناامن‌ترین و خطرناکترین نقاط بین راه ذکر کرده است [۴۳]. در شریف‌آباد دو باب کاروانسرا؛

یک حمام و یک چاپارخانه وجود داشته است. این دو کاروانسرا در دو دوره ساخته شده‌اند. کاروانسرای سرپوشیده در زمان شاه عباس ساخته شده و در سال ۱۰۲۲ تعمیر گردیده است [۴۴]. در دوره قاجاریه حسین خان نظام‌الدوله غرفه‌هایی در مقابل درب ورودی آن احداث و به آن الحاق نمود [۴۵]. کاروانسرای دیگر به وسیله اسحاق خان قرایی در عهد فتحعلی شاه قاجار و در سال ۱۲۲۴ هجری قمری ساخته شده است [۴۶].

به فاصله حدود ۶ کیلومتری شریف آباد روستای بازه حوض پایین قرار دارد. خارج از روستا و در کناره راه بنای معروف به «رباط کلمبه» قرار دارد. این رباط به سبک سرپوشیده بوده و با مصالح آجر و سنگ ساخته شده است. رباط کلمبه را عباس میرزا نایب‌السلطنه و فرزند فتحعلیشاه احداث نمود و بعداً به فرمان حسام‌السلطنه تعمیر گردید [۴۷]. در حال حاضر سقف این بنا فروریخته و آسیب زیادی به آن وارد شده است. صنایع‌الدوله در مورد این رباط نوشته است: «... تقریباً یک فرسخ به شریف آباد مانده کاروانسرای آجری مسقفی است موسوم به کلمبه که ده دوازده طاق دارد...» [۴۸].

طرق محل تلاقی چند راه بوده است که دو شاخه آن توس و نیشابور را به همدیگر متصل می‌کرده است. وجود تپه نادری در این نقطه حکایتگر رونق این شاهراه از حداقل هفت هزار سال قبل تا عصر حاضر می‌باشد در واقع تمامی راه‌های منتهی به نواحی شرقی و جنوبی توس در حول و حوش این زیستگاه باستانی به هم می‌پیوسته است. طرق اولین منزل خروج از مشهد و آخرین منزل از نیشابور، کرمان و هرات جهت ورود به توس (مشهد) بوده است. در سال ۱۲۹۸ هجری دو کاروانسرا در این مکان وجود داشته که یکی از آنها به دستور شاه عباس و دیگری توسط شخصی به نام محمدتقی کرمانی در زمان شاه سلیمان صفوی به سال ۱۰۸۰ هجری احداث گردیده است. کاروانسرای منسوب به شاه عباس که به حالت نیمه مخروبه بوده به دستور ناصرالدین شاه و به وسیله اسکندربیک فراشبازی تخریب و از آجرهای آن جهت ساخت بنایی دیگر، در مقابل کاروانسرای شاه سلیمان استفاده شد.

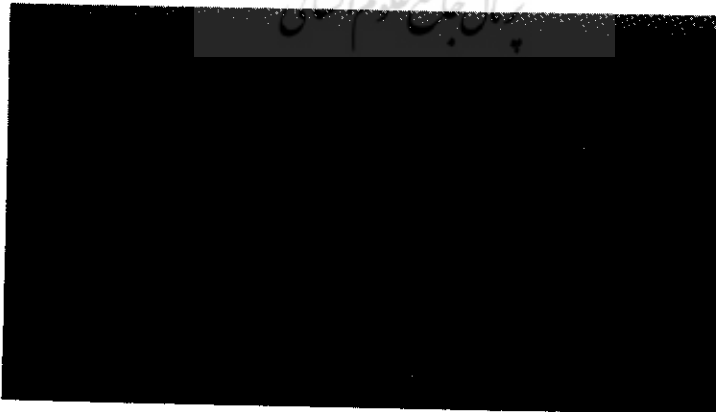
به این ترتیب کاروانسرای تابستانی و زمستانی و متصل به هم مربوط به دو دوره صفویه و قاجاریه تشکیل گردیده و به صورت فعلی بر جای مانده است [۴۹]. کاروان‌ها و مسافران پس از طی مسافتی حدود ۹ کیلومتر، از یکی از دو دروازه پایین خیابان یا عیدگاه وارد مشهد می‌شدند [۵۰] و خیل عظیم مسافر و زوار در ۹۰ باب کاروانسرای کوچک و بزرگ داخل مشهد اقامت می‌کردند [۵۱]. در کنار راه آسفالت فعلی مشهد - نیشابور دو بنای کوچک وابسته به راه به نام رباط باش ساروج و رباط خاکستری وجود دارد که از نظر مصالح ساختمانی و نحوه معماری تقریباً همسان ساخته شده‌اند. لازم به ذکر است این دو بنا در قدیم در کنار شاهراه هرات و یکی دیگر از انشعاب‌های راه نیشابور قرار داشته و توس را از طریق سنگ‌بست به مناطق شرقی و از

طریق رباط جهان‌آباد [۵۲] و رباط سفید به مناطق جنوبی و مرکزی ایران متصل می‌گردد است. با توجه به سبک و سیاق اجرایی و شیوه معماری و بررسی‌های کالبدی، احداث رباط خاکستر (خاکستری) را می‌توان به دوره سلجوقی منسوب نمود که در ادوار بعدی به خصوص دوره صفوی تعمیر گردیده است. فضای داخلی بنا شامل یک تالار با سقفی گنبدی است که بر روی دو ستون بزرگ مربع شکل اجرا شده است.

چند اطاق کوچک و متوسط را در گوشه و کنار تالار و زوایای آن تعبیه کرده‌اند. ورودی شمالی به صورت دالانی کم‌ارتفاع و کوچک به فضای پشتی تالار مرکزی و از آن طریق به بقیه قسمت‌ها راه می‌یابد. با توجه به وجود اطاقک‌ها و نحوه جاسازی آن‌ها در کالبد بنا، علاوه بر استراحتگاه کاروانیان و بنایی وابسته به راه، کاربری آن را به عنوان چله‌خانه و عزلتگاه صوفیان و درایش نیز در ذهن تداعی می‌کند. رباط باش ساروج نیز با مختصر تفاوت‌هایی همین وضعیت را داشته است (تصاویر ۴ و ۵).



تصویر ۴ نمای جنوبی رباط خاکستری



تصویر ۵ نمای پشت بام رباط باش ساروج

سبکتکین و همراهانش در سال ۴۲۲ هجری و در جریان یک سفر جنگی از هرات به نیشابور در «منزل خاکستر» یک روز اطراق نمود و به دراوشی که در این مکان سکونت داشتند مقدار زیادی صدقه بخشید [۵۳].

لازم به ذکر است کاروانسرا و رباط در صدر اسلام از نظر مفهوم و کاربری اختلافاتی با یکدیگر داشته‌اند [۵۴] اما امروز به یک معنی و مفهوم به کار می‌روند.

۲- مسیرهای کوهستانی

کوههای رفیع بینالود همچون دیواری عظیم، دشت‌های حاصلخیز شمالی و جنوبی خود، یعنی نیشابور و توس را از یکدیگر جدا کرده و در ظاهر امکان وجود هر گونه راه ارتباطی و عبور از این مناطق را منتفی نمایانده است. لکن دره‌های پریپچ و خم و خوش آب و هوای میان این رشته کوه از دیرباز تا کنون مسیری میان‌بر و راه‌هایی نزدیک‌تر از دو شاهراه قبلی را برای عابران و مسافران پیاده و لشکریان فراهم آورده است. دره‌ها و روستاهای دو سوی رشته کوه بینالود، چه آن‌هایی که در حاشیه دشت نیشابور واقع و مربوط به این شهر بوده‌اند و چه روستاهای سمت توس و مشهد از دیرباز از طریق شبکه‌ای از راه‌های مالرو و پیاده‌رو به یکدیگر متصل می‌شده و پیوسته با هم ارتباط داشته‌اند.

عمده‌ترین مسیرهای کوهستانی دو راه اصلی بوده، یکی از طریق درود، طرqbه و دیگری از خرو- زشک- ویرانی، نیشابور را به توس و مشهد مرتبط می‌کرده است، البته در فصل زمستان به سبب برف گیر بودن گردنه‌ها و دره‌ها عبور از آن‌ها بسیار مشکل و راه‌ها عملاً مسدود و عبور و مرور برای مسافران غیر ممکن بوده است، از این رو در زمستان‌های پربرف تمامی کاروان‌ها تا دوره صفوی از راه ده سرخ و از دوره صفوی به بعد از مسیر شریف‌آباد یعنی از دامنه‌های بینالود مسافرت می‌کردند. در فصول دیگر به خصوص فصل تابستان دره‌های با طراوت و خوش آب و هوای خرو و درود در دامنه‌های جنوبی و زشک، کنگ، جاغرق و مایان در سمت شمالی این رشته کوه مسیری پر رفت و آمد بوده و از دیرباز تا کنون مورد استفاده قرار می‌گرفته است. هم‌اکنون نیز این راه، محل نقل و انتقال محصولات باغات و ارتباط اهالی منطقه می‌باشد. از طرفی مقرون به صرفه بودن این مسیر باعث شده که به تازگی در صدد احیای آن برآیند و به منظور ارتباط گسترده بین مشهد و نیشابور اقدامات اولیه جهت تعریض و ترمیم آن انجام دهند.

سابقه استفاده از مسیرهای یاد شده را شاید بتوان به چند هزار سال قبل بازگرداند اما بر اساس متون تاریخی و آثار و شواهد باستان‌شناسی به یقین می‌توان اظهار داشت که رفت و آمد مسافران از این راه‌ها حداقل از قرون اولیه انجام می‌گرفته و به طور مستمر در طول صدها سال تا به

امروز ادامه داشته است. نام تعداد زیادی از روستاهای منطقه با اندک تغییراتی و یا به صورت امروزی در برخی متون تاریخی و بخصوص در تاریخ حافظ ابرو ذکر شده است [۵۵].

در فاصله ۲۵ کیلومتری شرق نیشابور روستای بزرگ و آباد خرو علیا قرار دارد. در این مسیر خرو اولین منزل پس از نیشابور و یکی از مسیرهای چپاری و میانبر کوهستانی جهت ورود به توس و مشهد (نوغان و تابران) محسوب می‌شده است. در واقع راه توس از کناره رودخانه بزرگ خرو به طرف کوه‌های مرتفع موسوم به تخت عوض، سیاه خوانی، کوه راه سنگ سفید منشعب می‌شده است و از روستاهای زشک، ابرده، شاندیز، ویرانی، می‌گذشته و در این حوالی از طرف شمال به تابران و از سمت شرق به نوغان و سناباد کهن و مشهد فعلی می‌رسیده است.

ابن حوقل راه کاروان‌روی نیشابور به توس را سه منزل کرده و درباره مسیر کوهستانی می‌گوید «... گاهی مردم پیاده از نیشابور حرکت می‌کنند و از گردنه‌ای که نیشابور در کمر آن است بالا رفته به توس می‌رسند و این یک منزل است...» [۵۶]

ابوسعید ابوالخیر در سفرهای متعدد خود از میهنه به نیشابور بارها در این مسیرها رفت و آمد کرده است. [۵۷] در سال ۴۲۵ هجری جمع زیادی از اهالی توس جهت غارت نیشابور از راه گردنه خرو و مسیر مذکور در حرکت بودند و در این محل توسط احمد علی نوشتگین سردار سلطان مسعود غزنوی شکست خوردند و تار و مار شدند [۵۸].

در کنار این راه از خرو نیشابور تا روستای ویرانی توس شش باب پناهگاه و چند اثر دیگر وجود دارد. پناهگاه‌های خرو در کناره رودخانه بزرگ با ابعاد کوچک خود تنها پذیرای تعداد اندکی از مسافران بوده‌اند. این ابنیه کوچک اقامتگاهی کوتاه مدت برای عابران و در حد توقفگاهی چند ساعته و حداکثر یک روزه و در واقع استراحتگاه بوده‌اند. در فاصله سه کیلومتری شمال خرو علیا و در محلی به نام چشمه علی اولین رباط خرو قرار دارد این بنا با مصالح سنگ و ملاط ماسه گچ ساخته شده است. پلان بنا به صورت چهار تاقی می‌باشد و گنبدی به صورت عرقچین بر فراز آن استوار گردیده است. دومین بنا با همان سبک و سیاق و در فاصله ۱۰ کیلومتری و سومین بنا به فاصله ۲۰ کیلومتری قرار دارد [۵۹].

یکی دیگر از این استراحتگاه‌های موقت بر فراز کوه شرقی قلّه بینالود به نام «یال رباط» و در محدوده بخش طرّبه مشهد و به فاصله حدود ۱۷ کیلومتری جنوب جاغرق قرار دارد. این بنا را اهالی روستاهای اطراف «رباط سر کوه یا رباط چشمه بلبل» می‌نامند. در واقع این بنا یکی دیگر از پناهگاه‌های اضطراری و نجات بخش عابران و مسافران خسته این قسمت از مسیر نفس گیر و پرفراز و نشیب بوده است. رباط چشمه بلبل با سنگ و ملاط ماسه گچ ساخته شده و سقف گنبدی آن روی دو پایه مربع شکل تعبیه گردیده است. در این نقطه راه از یک طرف به جاغرق و از سمت دیگر به درود سرازیر می‌شود. پس از این بنا و در محل اتصال دره جاغرق و کوه یال رباط و در

کناره راه خاکی خرو-جاغرق و به فاصله حدود ۱۱ کیلومتری جنوب روستای جاغرق بقایای بنایی مستطیل شکل به نام رباط پایگدار یا پای کوه جاغرق قرار گرفته است.

بیت این منطقه را بررسی کرده و مشخصات آن را شرح داده و به اتفاق همراهانش در این بنا اطراق کرده است. وی می گوید: «... از جاغرق ۹ مایل به سمت بالا در طول رود پیش رفتیم تا به رباط پایگدار رسیدیم. در حقیقت از یک بنای سنگی کوتاه که به عنوان اسطبل به کار گرفته می شد و چند خانه کوچک تشکیل می شد. بام این رباط جای هموار و مناسبی بود، ما اردوگاه خود را بر بالای آن برافراشتیم تعدادی از افراد در زیر و درون این خانه ها مستقر شدند و حیوانات نیز جلوی اسطبل جای داده شده و افسارشان را بستند. راهی که از این گردنه می گذرد، راه مستقیم بین مشهد و نیشابور است و در فصل تابستان زوآر و کاروانها در آن زیاد آمد و شد می کنند. این مسیر در طول زمستان از ماههای نوامبر تا مارس (مصادف با آبان تا اواخر فروردین) بر اثر بارش برف مسدود است...». سپس در ادامه می افزاید «... راهی که از جاغرق به طرف بالا می رفت بسیار سخت و سنگی بود نزدیک به سه مایل پیش رفتیم تا به بالای گردنه و بعد از یک ساعت بالا رفتن در کنار کلبه ای که برای حفاظت مسافران در طوفان بنا شده بود به قلّه ای رسیدیم...» [۶۰] به نظر می رسد منظور وی از کلبه مزبور، رباط چشمه بلبل بوده که شرح آن در سطور پیشین گذشت.

رباط پایگدار جاغرق مشتمل بر بنایی مستطیل شکل بوده به طول ۲۴ متر و عرض ۱۵/۵ متر که ضلع جنوبی آن بر بدنه کوه تکیه داشته است. ورودی رباط به عرض ۲ متر از طریق غرفه میانی که به حالت دالانی کوچک درآمده، مستقیماً به فضای مستطیل شکل و ستوندار داخلی گشوده می شده است. در دو سوی دهانه ورودی تخته سنگ های مکعبی شکل بزرگ به بدنه جاسازی شده که از دیوارها بیرون زده شده اند. این زایده ها را می توان به عنوان مال بند محسوب نمود. غرفه های چهار گوشه رباط با حالتی اطاق مانند فضاهایی نسبتاً مستقل را تشکیل داده اند به نحوی که می توان آن ها را به عنوان مکانی در نظر گرفت که توسط افرادی خاص استفاده می شده است. مصالح بنا را کلاً تخته سنگ های کوچک و بزرگ مکعبی و نامنظم و ملاط ساروج تشکیل می دهد. این تخته سنگ ها در محیط اطراف به وفور وجود دارد.

با توجه به شواهد ظاهری و کلیت اجرای بنا به خصوص وضعیت بدنه خارجی، می توان اظهار داشت که این بنا یکی از رباط های کوهستانی دوره سلجوقی بوده است. پس از این رباط راه مشهد از کنار رودخانه به طرف روستاهای عنبران و جاغرق امتداد یافته و پس از عبور از طرqbه و گلستان و پس از طی ۱۰ کیلومتر به مشهد می رسیده است. انشعاب های دیگری نیز به سمت روستاهای سه گانه مایان و روستای دهبار وجود داشته است. راه دیگری نیز به سمت غرب می پیچد و پس از طی گردنه ای پرپیچ و خم و راهی باریک به قله کوهی می رسد که حدود ۱۰۰۰ متر از سطح دره

ارتفاع دارد. از آن پس راه سرازیر می‌شود و پس از پیچ و خم‌های زیاد به دره رودخانه بزرگ کنگ می‌رسد.

در ابتدای این رودخانه بنای کوچک دیگری وجود دارد به نام رباط پایگدار کنگ، برای احداث این بنا ابتدا محدوده‌ای به وسعت ۱۳×۱۳ متر در پای کوه حفر گردیده و سپس در این حفره دیوارهای بنا برپا شده است. این بنا نیز یکی از ابنیه وابسته به راه و از جمله پناهگاه‌های کوهستانی کوچک محسوب می‌شده که می‌توانسته است جان‌پناه موقت و اضطراری مسافران این مسیر باشد. درخصوص تاریخچه یا قدمت ساخت این بنا مدارکی وجود ندارد، اما با توجه به نوع کار می‌توان تاریخ ساخت آن را دوره قاجاریه قلمداد نمود. از این بنا راهی پربیخ و خم به طول حدود ۱۱ کیلومتر در میان دره و باغات مصفاً و پردرخت و از کنار رودخانه بزرگ تا روستای کنگ امتداد دارد. شایان ذکر است اهالی کنگ در حال حاضر نیز محصولات خود را به وسیله وانت‌بار یا کامیون از این مسیر به مشهد یا نیشابور منتقل می‌کنند. راه کنگ پس از گذشتن از روستاهای نقندر و حصار گلستان به طرف مشرق امتداد می‌یافته و به نوغان می‌رسیده و از طرف شمال به تابران منتهی می‌شده است.

مسیر اصلی در این منطقه از میان دره زشک می‌گذشته است. بدین صورت که مسافران پس از گذشتن از گردنه‌های خرو به طرف پایین سرازیر می‌شده و به دره پر درخت و خوش آب و هوای زشک می‌رسیده و سپس وارد نوغان و تابران می‌شده‌اند. در ابتدای دره زشک و محلی که دره پهن شده و به گردنه‌های منتهی به خرو متصل می‌شود، رباطی سنگی وجود داشته که توسط یکی از روستاییان تسطیح و تبدیل به باغ شده است. این مکان حدود ۱۳ کیلومتر با زشک فاصله دارد و به نام رودخانه عبدالله معروف است.

اثر دیگری که در حاشیه این راه وجود دارد بقایای قلعه‌ای است به نام «قلعه کردی». این قلعه در فاصله ۲ کیلومتری غرب روستای زشک و بر روی تپه‌ای صخره‌ای به ارتفاع تقریبی ۴۰ متر قرار دارد. پس از این قلعه راه به طرف روستاهای ابرده علیا و سفلی و شاندیز امتداد می‌یافته و در حوالی روستای ویرانی دو شاخه می‌شده است، یک شاخه به طرف شمال امتداد می‌یافته و از طریق دروازه نیشابور به تابران توس وارد می‌شده و شاخه دیگر به طرف شرق به مشهد (نوغان و سناباد قبلی) می‌رسیده است. در واقع آخرین منزل در این مسیر، روستای ویرانی بوده است.

رباط ویرانی شاخص‌ترین اثر وابسته به راه کوهستانی نیشابور به توس می‌باشد و در حال حاضر سالم و پابرجا، توسط اداره کل میراث فرهنگی خراسان در دست مرمت و بازپیرایی است. این بنا در حاشیه روستای ویرانی واقع شده و مشتمل بر بنایی مستطیل شکل می‌باشد و به صورت سرپوشیده اجرا شده است. بر اساس نتایج حاصل از گمانه‌زنی باستان‌شناسی پیرامون این بنا که در سال ۱۳۷۷ اجرا گردید جهت جنوب شرقی رباط بازسازی و تاریخ احداث آن قبل از دوره

تیموری تشخیص داده شد. در حال حاضر کتیبه و مدارک نوشتاری دال بر زمان ساخت این بنا وجود ندارد لکن با توجه به شیوه معماری، ساخت بنای اولیه آن را همچون رباط خاکستری می‌توان به دوره سلجوقی نسبت داد. وجود فضاهای خاص در زوایای رباط ویرانی می‌تواند کاربری آن را علاوه بر محل پذیرایی و استراحت کاروان‌ها و مسافران به عنوان چله‌خانه درویش نیز مطرح سازد.

منابع و پی‌نوشت‌ها

- ۱- بختیاری شهری، محمود: گزارش بررسی شهرستان مشهد، ۷۸-۱۳۷۷ منتشر نشده و گزارش بازدید از تپه فرهادگرد فریمان، کامیار عبیدی، ۱۳۷۶، منتشر نشده.
- ۲- لباف خانیکی، رجبعلی: گزارش بررسی تربت‌حیدریه، جلگه رخ، ۱۳۶۹، منتشر نشده.
- ۳- پیرنیا، محمد کریم: راه و رباط، کرامت... افسر، انتشارات آرمین، تهران ۱۳۷۰، ص ۲۵
- ۴- همان، ص ۸۶
- ۵- همان، ص ۱۱۵ و نیز ر.ک: بینش، تقی: جغرافیای محله‌ای مشهد، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، س: ۱۲، ش: ۴-۲۵۳۵، ص ۸۴۲.
- ۶- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد: احسن التقاسیم فی معرفته الاقالیم، بخش دوم، ترجمه علی‌تقی منزوی، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱، ص ۴۳۶.
- ۷- در اسرار التوحید ضمن توضیح یکی از مسافرت‌های ابوسعید ابوالخیر از مسیرهای کوهستانی توس به نیشابور، محلی به نام «عقبه زشک» عنوان گردیده که در میانه راه و بعد از روستای خرو نیشابور قرار داشته است که احتمالاً «عقبه» مذکور احسن‌التقاسیم با «عقبه زشک» اسرار التوحید یک مکان بوده‌اند. در حال حاضر در منطقه زشک امروزی محلی به نام عقبه وجود ندارد. محمد بن منوره‌مینه‌ای، اسرار التوحید، مقدمه و تصحیح و تعلیقات: دکتر محمدرضا شفیعی کدکنی، انتشارات آگه، ۱۳۷۶ (بخش اول) صفحه ۹۹
- ۸- احسن‌التقاسیم، ص ۵۱۵
- ۹- «بغیس» بغیشین، بغیش همان باغشن کنونی می‌باشد که بین فخر داوود و قدمگاه و مجاور جاده آسفالت نیشابور - مشهد قرار دارد.
- ۱۰- لسترنج در «جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی» سناباد را همان مثقب مذکور در مسالک و ممالک ابن‌خرداد و مؤید ثابتی در تاریخ نیشابور آن را با سنگ‌بست یکی پنداشته‌اند که به نظر نگارنده اشتباه است. زیرا هیأت بررسی مشهد در سال ۱۳۷۷ محوطه‌ای باستانی و وسیع را شناسایی کرد که در فاصله ۳۰ کیلومتری مشهد و به همین فاصله از ده سرخ و در کنار مسیر مورد نظر و در حاشیه روستای عارفی قرار دارد. این محوطه مربوط به صدرالسلام تا قرن هفتم هجری می‌باشد و با مشخصات مذکور توسط ابن‌خرداد به در مورد مثقب مطابقت دارد و به نظر می‌رسد همین مکان باشد. شواهد موجود نیز حکایت از آن دارند که این مکان در زمان آبادانی دارای اعتبار و رونق خاصی بوده است.
- ۱۱- ابن‌خرداد به، مسالک و ممالک، ترجمه دکتر حسین قره‌چانلو، نشر نو، ۱۳۷۰، ص ۲۱۲.
- ۱۲- اعتماد السلطنه (صنیع‌الدوله)، محمدحسین خان: مطلع الشمس، ج سوم، انتشارات فرهنگسرا، تهران، ۱۳۶۳، ص ۸۵۸
- ۱۳- ابن بابویه قمی، عیون اخبارالرضا، ج دوم، انتشارات کتابفروشی طوس، قم ۱۳۶۲، ص ۴۹۳.
- ۱۴- بختیاری شهری، محمد: گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی شهرستان مشهد، ۱۳۷۷، منتشر شده.
- ۱۵- راه و رباط، ص ۱۱۹.
- ۱۶- مولوی، عبدالحمید: آثار باستانی خراسان، ج اول، انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۵۴، ص ۲۲۱.

- ۱۷- همان، ص ۳۲۱.
- ۱۸- سه سفرنامه، ترجمه قدرت‌ا... روشنی، انتشارات توس، ۲۵۳۶، ص ۱۹۸ و مطلع الشمس، ص ۸۲۱
- ۱۹- آثار باستانی خراسان، همان، ص ۳۲۵.
- ۲۰- سه سفرنامه، ص ۱۹۸ علینقی حکیم‌المالک، روزنامه سفر خراسان، انتشارات چاپخانه حیدری، ۲۵۳۶، ص ۱۶۰.
- ۲۱- سیف‌الدوله، سلطان محمد: سفرنامه سیف‌الدوله، انتشارات معراج، ۱۳۶۴، ص ۳۰۷.
- ۲۲- افضل‌الملک، غلامحسین خان: سفرنامه خراسان و کرمان، به اهتمام قدرت‌الله روشنی، انتشارات توس، تهران، بی‌تا، ص ۵۰.
- ۲۳- سفرنامه منشی‌زاده، انتشارات یزد، ۱۳۷۱، ص ۱۱.
- ۲۴- جغرافیای محله‌ای مشهد، ص ۸۷۳ به نقل از البلدان یعقوبی و جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ص ۴۱۴ و اسرارالتوحید، بخش دوم، ص ۷۴۵.
- ۲۵- همان
- ۲۶- دو روستای دیزباد سفلا و علیا در این منطقه وجود دارد. دیزباد علیا روستایی کوهستانی است و در دامنه بینالود قرار دارد و دیزباد سفلی یا همان قصرالریح در کنار جاده آسفالته قبلی مشهد و به فاصله ۴ کیلومتری جنوب جاده فعلی قرار دارد.
- گزارش ثبتی رباط فخر داوود، محمود بختیاری شهری، آرشیو میراث فرهنگی خراسان، منتشر نشده.
- ۲۷- سه سفرنامه، ص ۱۹۹.
- ۲۸- سه سفرنامه، ص ۱۹۹.
- ۲۹- گزارش ثبتی رباط فخر داوود.
- ۳۰- مطلع الشمس، صص ۸۱۶ و ۸۱۷.
- ۳۱- مفاتیح الجنان و سفرنامه ناصرالدین شاه.
- ۳۲- علائق = علاقه‌بند = کسی که رشته یا قبطان از ابریشم می‌بافد. کسی که نخ و قیطان و ابریشم می‌فروشد. فرهنگ دهخدا و عمید، ذیل حرف (ع).
- ۳۳- کاروانسرای رباط سفید بر سر راه مشهد به تربت‌حیدریه واقع شده و شامل دو بنا است که در دو دوره ساخته شده است. بنای سرپوشیده در زمان شاه طهماسب صفوی در سال ۹۶۷ قمری احداث گردیده و در دوره قاجاریه توسط حاج امین‌التجار تربتی کاروانسرای دیگر شامل چندین اتاق، ایوانچه و ایوان پیرامون یک حیاط ساخته شده و به کاروانسرای سرپوشیده متصل گردیده است. منشی، محمدعلی: سفرنامه رکن‌الدوله، به کوشش محمد گلین، انتشارات سحر، تهران ۲۵۳۶، ص ۱۲۶. و سفرنامه خراسان و کرمان، همان، صفحه ۱۲۹ و گزارش بررسی مشهد، همان.
- ۳۴- برای اطلاعات بیشتر در مورد وسائط نقلیه در قدیم مراجعه شود به: راه و رباط. صص ۱۵۷ تا ۱۶۱.
- ۳۵- کاروانسرای باباقدردر در حال حاضر در خیابان ۱۷ شهریور مشهد قرار دارد و توسط اداره بهزیستی خراسان به عنوان انبار استفاده می‌شود و به نام «رباط نوش» شهرت یافته است.
- ۳۶- مطلع الشمس، همان، ص ۱۰۴.
- ۳۷- در گذشته زائران حضرت رضا (ع) در هنگام ورود به مشهد یا خروج از آن بر روی اولین تپه‌ای که مشرف به شهر بوده و حرم آن حضرت رؤیت می‌شده، مراسمی کوتاه شامل زیارتنامه خوانی برپا می‌کردند و سلام می‌فرستادند از این رو این مکان را تپه‌سلام می‌خوانده‌اند. البته در مسیرهای دیگر نیز این تپه‌ها وجود داشته لکن شهرت تپه‌سلام مسیر شیریف‌آباد بیشتر از همه بوده و به شکل اسم خاص اطلاق می‌شده است. در حال حاضر در کنار جاده آسفالته قبلی نیشابور روستایی به نام تپه‌سلام وجود دارد.
- ۳۸- ادواردیت نیز از کتیبه تپه‌سلام یاد کرده و نوشته است که در جوار تپه‌سلام کتیبه‌ای با اشعار فارسی و زیارت نامه حضرت رضا(ع) به شکل افزاشته و از جنس مرمر سیاه رنگ وجود داشته است. خراسان و سیستان، ج۱. بیت، ترجمه قدرت‌ا... روشنی و م. رهبری، انتشارات یزدان، ۱۳۶۵، ص ۲۶۸.
- ۳۹- امین لشکر، میرزا قهرمان: روزنامه سفیر خراسان، به کوشش: ایرج افشار، محمد رسول دریاگشت، انتشارات اساطیر، تهران، ۱۳۷۴، ص ۱۸۷.

- ۴۰- سه سفرنامه، ص ۱۹۹.
- ۴۱- مطلع الشمس - صص ۸۱۲ و ۸۱۳.
- ۴۲- سفرنامه خراسان، کرمان صص ۵۲ تا ۵۴ و ۱۱۱.
- ۴۴- سه سفرنامه، ص ۱۹۹ و روزنامه سفیر خراسان، ص ۱۷۹.
- ۴۵- سه سفرنامه خراسان و کرمان، ص ۵۲.
- ۴۶- مطلع الشمس، صص ۸۱۴ و ۸۱۵.
- ۴۷- سه سفرنامه، ص ۲۰۰.
- ۴۸- مطلع الشمس، ص ۸۱۲.
- ۴۹- مطلع الشمس، صص ۸۰۴ تا ۸۰۶ و سه سفرنامه، ص ۲۰۰ و سفرنامه خراسان و کرمان، ص ۵۲ و گزارش گمانه زنی کاروانسرای طرق، حسین عباس زاده، ۱۳۷۷، منتشر نشده.
- ۵۰- مطلع الشمس، ص ۸۰۴.
- ۵۱- طاهری، ابوالقاسم: جغرافیای تاریخی خراسان از نظر جهانگردان خارجی، انتشارات شاهنشاهی، بی تا، ص ۲۴. (به نقل از تامسون)
- ۵۲- در فاصله حدود ۳۸ کیلومتری جنوب مشهد و در نقطه‌ای که شاهراه مشهد به دو شاخه اصلی تقسیم شده و به نیشابور (غرب) و تربت‌حیدریه (جنوب) منشعب می‌گردد و در فاصله حدود ۱۳ کیلومتری شرق مجموعه تاریخی سنگ بست تپه‌ای باستانی قرار دارد در قسمت غربی این تپه بقایای بنایی بزرگ مربع شکل آجری با دیواری قطور وجود دارد که پی اطاقهای آن قابل مشاهده است. این مکان هم اکنون نیز به رباط معروف است و متأسفانه بخش عمده‌ای از آجرهای آن راه‌آلی روستای داشتخانه از زیر خاک بیرون آورده و در ساخت منازل خود استفاده کرده‌اند. سفالهای متنوع این محوطه شباهت کاملی با قطعات ظروف سفالی سنگ‌بست داشته و مربوط به دوران غزنوی و سلجوقی می‌باشند.
- ۵۳- بیهقی، ابوالفضل محمد حسین: تاریخ بیهقی، دبیر، به کوشش دکتر خلیل خطیب رهبر، انتشارات مهتاب، بی جا، ۱۳۷۶، صفحه ۲۴۸، خطیب رهبر در حواشی کتاب در مورد منزل خاکستر توضیح داده و این منزل را محل فعلی رباط خاکستری مشهد ذکر کرده است. ضمن این که علاوه بر گفته‌های فوق در مورد قدمت بنا، به جز رباط خاکستری فعلی مکان دیگری به این نام در منطقه مشهد و توس وجود ندارد.
- ۵۴- برای اطلاعات بیشتر ر.ک: لباف خانیکی، رجعلی: دگردیسی در مفهوم و کاربری رباط، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، تابستان ۱۳۷۹.
- ۵۵- جغرافیای تاریخی خراسان، حافظ ابرو، تصحیح و تعلیقات: غلامرضا ورهرام، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، صص ۳۷ و ۶۰.
- ۵۶- ابن حوقل، صورة الارض، ترجمه دکتر جعفر شعار، انتشارات امیرکبیر، تهران صفحه ۱۸۷.
- ۵۷- اسرارالتوحید، بخش اول، صفحه ۱۴۹.
- ۵۸- تاریخ بیهقی، جلد دوم، صفحه ۴۲۵.
- ۵۹- مرحوم مهندس پیرنیا در ذکر ویژگی‌های ساختمان‌های وابسته به راه برای بناهای کوچک و سرپوشیده‌ای که در مسیر راه‌های بیرون شهر ساخته شده‌اند و به منظور رفع خستگی و اندکی آسودن مورد استفاده بوده‌اند واژه «ساباط» را به کار برده است. راه و رباط، ص ۱۲۲.
- ۶۰- خراسان، سیستان، صص ۳۲۵ و ۳۲۶.
- ۶۱- طغریایی، محمود: مطالعه و گمانه‌زنی پیرامون رباط ویرانی، آرشیو اداره کل میراث فرهنگی خراسان، ۱۳۷۷، منتشر نشده.