

راز و رمز حکایت کتل‌ها و گلوگاه‌ها

عبور، فتح، پیروزی و گذر از هر کتل خاصیت فیزیکی، جغرافیایی و عوارض طبیعی مربوط به خود را داشته و دارد به‌رحال باید گفت چون خورشید درخشان و مانند عقاب هوشیار بود و پرواز کرد و مانند اژدها دهان را باز و چشم‌ها را خیره کرد و آماده شکار بود یا همانند شیر درنده و یا دلاور مردان بی‌باک آماده حمله و دفاع بود یا چون پلنگ با حمله و پرش گلی طعمه دشمن خود را گرفت و او را تسلیم کرد و یا چون کاروانان مانند پیران وسیه، بوذر جهمر و دیگر طراحان جنگی عاقبت کار و عبور را سنجید تا از خطرات مرگ و غارت شدن جان سالم به در برد و کاروان‌های حامل کالا را به سلامت به سرمنزل مقصود رسانید.

طبق نقل قول کهن سالان، رخدادها، جنگ‌گریزها، غارت کردن اموال و کشته‌شدگان چه‌بسا راست‌قامتان، نیرومندان، پهلوانان و از جان‌گذشتگان، جهانگردان، رهگذران، تاریخ‌نویسان، قافله‌داران کاروان‌ها و حتی جنگ‌آوران هرکدام به‌نوعی موقعیت و مشاهدات عینی خود را برای دیگران نقل و قول کرده‌اند یا نوشته‌اند؛ تا جایی که گفته‌اند عبور از این کتل‌ها، انسان‌ها و چهارپایان را از نیرو و نفس می‌انداخته است.

همچنین خیلی از جهانگردان، تاریخ‌نویسان کم‌و بیش در سفرنامه‌ها و کتاب‌های خود رخدادها و اتفاقات تلخ و شیرین در مسیر کتل‌های صعب‌العبور و سوق‌الجیشی مخصوصاً در کتل‌های دختر و پیرزن که به نام پل پیروزی نامیده شده یا گلوگاه خطرناک، مرگبار و صعب‌العبور در خطه فارس و خوزستان یاد کرده‌اند.

تا جایی که ژنرال سرپرستی ساکس یا (کاکس) فرمانده ارشد قوای متجاوز انگلیسی در شرح جلد دوم کتاب تاریخ ایران نوشته خودشان توضیح داده که عبور از این کتل‌ها دشوارترین، نامحورترین، مخوف‌ترین و صعب‌العبورترین در خطه فارس، بوشهر، خوزستان است.

۲. بعد از قرارداد ننگین ۱۹۰۷ میلادی و در دوران جنگ‌های جهانی بین‌الملل اول و دوم از سال‌های ۱۸-۱۹۱۴ میلادی مطابق با سال‌های ۹۸-۱۲۹۳ شمسی پس از هجوم و تجاوز قوای نظامی انگلیسی‌ها به محدوده خلیج همیشه فارس و به شهادت رساندن سردار احرار، خون گرم خطه جنوب، رئیس‌علی دلواری و هم‌زمانش و محاصره بندرهای دلواری و بوشهر ژنرال سرپرستی ساکس یا (کاکس) طی تلگرافی به پادشاه بریتانیای متجاوزگر و ظالم چنین نوشته بود که با کشتن شورشیان دلواری و تنگستانی خطه بوشهر و گرفتن بندرهای دلواری و بوشهر مژده می‌دهم که کلید طلایی فتح خاورمیانه به دست ما افتاد.

بعد از زدوخورد با مجاهدان دشتی و دشتستانی و برازجانی و دلکی به‌طرف کازرون هجوم آوردند. چون جاده ماشین‌رو به‌طرف کازرون و شیراز وجود نداشت، مجاهدان و احرار خطه کازرون تحت فرمان ناصر دیوان در محدوده کتل سوق‌الجیشی ملو و در هجوم دوم در گلوگاه تنگ ترکان راه را بر آنها بستند و تلفات سنگینی بر آنها وارد آوردند. ناگزیر قوای متجاوز انگلیسی با شکست ناباورانه و اسیر دادن با خفت و خواری به‌طرف بندر بوشهر عقب‌نشینی کردند و بعد هم به‌طرف بندرعباس رفتند و از طریق خطه کرمان به یزد و نزدیکی اصفهان و آباد به شیراز هجوم آورده‌اند.

پهلوی را روی کار آوردند البته عمران‌آبادی‌هایی هم در سطح کشور صورت گرفت. روی‌هم‌رفته کشور ایران از کارزار و خون‌ریزی، قحطی، گرسنگی، بیچارگی و مرض‌های وبا و طاعون جدا نبود تا جایی که علناً توسط دشمنان داخلی با استعمارگران، تجاوزگران کشورهای متخاصم در گوشه و کنار کشورمان دست‌خوش تاخت‌وتاز ظالمانه خودشان قرار دادند.

نقل از کتاب تاریخ بیست‌ساله ایران نوشته حسین مکی با مدرک‌های مستند خلاصه در سال ۱۹۱۸ میلادی حدود سال ۱۲۹۹ شمسی در موقع جاده‌سازی بر علاوه بر نیروی عظیم انسانی با به کار بردن موادهای ناریه، باروت و دیگر موادهای حل‌کننده نقاط صعب‌العبور، سوق‌الجیشی و گذرگاه‌های کوهستانی را هموار یا تعریض می‌کردند و با شکافتن قلب کوه‌ها برای عبور و مرور تونل‌ها حفاری نمودند.

به‌این‌علت نقاط ناهموار و صخره‌های کوهستانی تنگ ترکان قفل و کلید طلایی ارزشمند بین کازرون بوشهر جاده شوسه ماشین‌رو ساخته شد و به پل پیروزی لقب گرفت که از بوشهر تا شیراز امتداد داشت.

همچنین ساخت راه‌آهن سراسری و با شکافتن قلب کوه‌ها برای راهگشایی و هموارسازی مسیر تونل‌هایی هم حفاری نمودند.

از خوزستان تا خرم‌آباد تهران و شمال و خراسان و تبریز برای حمل‌ونقل ادوات جنگی و دیگر احتیاجات موادهای خوراکی و پوشاک برای قشون‌های بیگانگان اعم از انگلستان، آمریکا و شوروی در موقع هجوم همه‌جانبه به خاک ایران این جاده‌ها را ساختند.

مقایسه خط سیر جاده‌های قدیمی و جاده مهندسی امروزه بین بوشهر تا شیراز و دفاع جانانه سرداران احرار خطه جنوب در مقابل انگلیسی‌ها را بهتر بشناسیم.

در قسمت اول اهمیت کتل‌ها و گلوگاه‌های ملو، چرام، رودک، کمارج و تنگ ترکان را در شرح مطلبی جداگانه نوشته و توضیح داده‌ام.

قسمت دوم سفرمان را در اهمیت و موقعیت کتل‌های دختر و پیرزن، جنگ، گلو خواجه‌ای، تل قوچی، گلوگاه شمال، دشت ارژن، شرق چهل‌چشمه، خان‌زنیان، تل دزدگاه، سهرای سیاه دارنگون، ده شیخ و چنار راهدار را تا شیراز به پایان می‌رسانیم.

پایه‌پای آشنای از مسیر جاده‌های مالرو، اربابرو و جاده شوسه خاکی از شمال حومه برازجان دلکی در مسیر کتل‌های صعب‌العبور و سوق‌الجیشی، ملو، رودک، چرام، کمارج، تنگ ترکان، با کتل‌های دختر یا هوشنگ، پیرزن یا پژنگ سرداران ساسانی قله‌های کوه قندیل نمای سرچنگ، گلو خواجه‌ای، دشت ارژن، گلوگاه بین دشت ارژن چهل‌چشمه و سینه سفید به صوب کاروانسرای خان‌زنیان تل دزدگاه و گلوگاه ده شیخ چنار راهدار شیراز به استحضار و اطلاع خوانندگان می‌رسانیم.

۱. اولاً در شرح مطلب خصوصیات مسیر جاده بوشهر کازرون دشت ارژن را بهتر بشناسیم؛ که در روز سه‌شنبه ۲۲ آبان‌ماه ۱۳۷۵ صفحه ۶، در تیراژ شماره ۴۳۷۷ بخش‌نامه‌ها و دیدگاه‌های روزنامه خیر جنوب با دیگر مطلب‌های مربوط به‌جاده کازرون دشت ارژن و غیره چاپ گردیده، عبور از مسیر کتل‌های صعب‌العبور و سوق‌الجیشی فوق‌الذکر در قدیم بی‌اندازه کم‌رشدن، طاقت‌فرسا، خطرناک و مرگبار بوده است.



جدید بوشهر به‌طرف چنار شاه‌بیجان (قائمیه) نورآباد و شیراز کاروانسرای قدیمی و تاریخی راهدار که در مسیر اصلی جاده بود تخریب گردیده است.

قسمت اول سفرمان از بوشهر، برازجان، دلکی، کتل ملو گردنه کنار تخته، صحرای خشت و بورگی جعفر جن، روستای چرام، کتل رودک یا هزار پیچ گردنه غرب کمارج گلوگاه یا دره خونین تنگ ترکان و راهدار باراندن قافله‌های حامل کالاها نزدیک ظهر به شهر سبز کازرون رسیدیم.

۱۷. قابل توجه قسمت دوم ادامه سفرمان مجدداً فردا صبح به‌طرف پل آبگینه، کتل دختر، پیر کلخنگی صحرای دشت برم قنات آب مُورد، کتل پیرزن سرچنگ، گلوخواجه‌ای صحرای دشت ارژن، گلوگاه چهل چشمه، پل قره‌آج، خان‌زنیان تل دزدگاه سهرای سیاه دارنگون معروف به کوه‌مره سرخی، گلوگاه ده‌شیخ و چنار راهدار در خاتمه سفرمان را در شهر شیراز به پایان می‌رسانیم.

در مورد چگونگی ساختن جاده مالرو و اربابرو قدیمی و بعد جاده شوسه خاکی معروف به (جاده شاهی) و هم‌اکنون حفاری تونل‌ها و ساختن جاده آسفالت در گلوگاه صعب‌العبور و سوق‌الجیشی تنگ ترکان یا تنها گذرگاه مهم و استراتژیکی قفل و کلید طلایی ارزشمند مروارید نیمه‌راه خلیج همیشه فارس که در بین کازرون بوشهر و خوزستان است شرحی نگاشته‌ام روی‌هم‌رفته به این واقعیت حقیقی معطوف می‌دارم.

این گذرگاه مهم هولناک، خطرآفرین در دوران جنگ و ستیزها بین جنگ‌آوران، دلاوران، مجاهدان، نامداران، دزدان، غارتگران، تجاوزگران و استعمارگران در این دره خونین حکایت‌های تلخ و ناگوار در شکست‌ها، فتح، پیروزی‌ها و غارتگری‌ها را نظاره‌گر بوده؛ زیرا به علت وجود صخره‌های عظیم پیوسته در طبیعت از دوران قدیم تا به‌حال یک گذرگاه باریک که بیشتر وجود نداشته و ندارد.

برای عبور مسافران، جهانگردان، قافله‌ها و کاروان‌ها در عین مشکلات عدیده لاجرم سنگ‌تراشان و استادکاران آشنا به کار جاده‌سازی، ساخت عمارات، آب‌انبار سنگ و ساروجی و کاروانسراها در نقاط صعب‌العبور و سوق‌الجیشی جاده‌های مالرو و اربابرو قدیمی ساخته بودند.

احتمالاً به علت نبودن ماده‌های انفجاری در قدیم تعریض کردن گذرگاه‌ها مشکل بوده سال‌ها بعد که موادهای ناریه منفجره باروت، تی‌ان‌تی و دیگر موادهای متحرکه و حل‌کننده کشف و تولید شد. پس از رخدادهای ناگوار در حمله و هجوم در جهان مخصوصاً وقایع تلخ، ناگوار و مصیبت‌بار در مراحل جنگ‌های بین‌المللی اول و دوم از سال ۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ میلادی مطابق با سال‌های ۱۲۹۳ الی ۱۲۹۸ شمسی که در بیشتر کشورها جنگ و ستیز آشوب و غارتگری و کشتن در اوج جهالت، خوی شیطانی، قصی‌القلب، کشتن مردم و خون‌خواری بود.

متأسفانه به علت غفلت و خوی ظالمانه و استبدادی سردمداران دوران گذشته و حاکمان قاجاریه و بعد هم با استفاده از ضعف عمرانی قاجاریه و آشوب، قحطی، گرسنگی و بیچارگی ملت ایران به حد نهایت رسید.

سرانجام سردمداران دول بیگانه به مقصود شوم خود رسیدند؛ طی یک شگرد خاص با کمک مالی و همیاری سید ضیاء‌الدین طباطبایی مهره انتخابی‌شان برگزیدند با کودتای کور انگلیسی رضاخان میرپنج سوادکوهی جمعی قوای بریگارد قزاق را به فرماندهی واحدهای نظامی کودتاگر مرکز حکومت ایران را در تهران را تصرف کردند. مدتی بعد به رضا خان قزاق لقب پهلوی دادند با هدایت همه‌جانبه رژیم نوپای قلد

چرام برداشته بودیم هرکدام جرعه آبی نوشیدیم و به چهارپایانمان که بارشان کالای قماش بود پس از باراندازی آب و علوفه دادیم.

طعم و بوی آب آب‌انبار کاروانسرای کمارج هم درست همانند آب، آب‌انبار کتل ملو بود. هرطوری بود با قناعت کردن از آب آن استفاده کردیم، با صدای بانگ اذان همگی وضو گرفتیم نماز ظهر و عصر را خواندیم پس از خاتمه نماز به‌رسم لشکریان یا قشون نادرشاه افشار و تیمور لنگ که دستور داده بودند در موقع لشکرکشی‌ها، جنگ‌ها و مواقع اضطراری بیشتر خوراک قشون کشک سائیده، روغن حیوانی با پیاز و گاه‌آه خرما، نان کماج و یا آش کشک باشد ما هم به پیروی از این رسم با خیس کردن مقداری کشک سائیده و خورد کردن چند دانه پیاز و مقداری خرما و نم کردن نان و کماج محلی نهار خوردیم.

مدت کوتاهی استراحت کردیم حق کاروانسرداری را به مسئول آن دادیم. ۱

۵. در ادامه سفرمان مجدداً پس از بارگیری قافله‌هایمان را به‌طرف جاده گلوگاه تنگ ترکان دره خونین یا قفل و کلید طلایی ارزشمند مروارید نیمه‌راه خلیج همیشه فارس که همانند دماغه کانال سوئز باب‌المنند، تنگه هرمز و دیگر گلوگاه‌ها و یا گذرگاه‌های مهم در جهان حائز اهمیت است کوچ دادیم.

ضمناً تنگ‌چیان و چریک‌های حفاظتی مسافران، جهانگردان و قافله‌داران برای دیده‌بانی جناحین زودتر به بلندای قله‌ها رفتند پس از مدتی کوتاه طی طریق راهپیمایی به ابتدای گلوگاه مهم و استراتژیکی صعب‌العبور و سوق‌الجیشی موردنظر رسیدیم.

در حقیقت این گلوگاه تنها قفل و کلید بارزئش بین کازرون بوشهر و خوزستان است؛ دزدان و غارتگران قسمی‌القلب در صورت عدم حضور یا غفلت نگهبانان و تنگ‌چیان و داشتن فرصت هر آن مال و اموال و کالا‌های قافله‌داران را غارت می‌کردند.

همچنین در صورت مقاومت و مقابله، صاحبان کالاها را زخمی و یا می‌کشتند.

به لطف پروردگار یکتا با دیده‌بانی و نگهبانی خوب تنگ‌چیانمان در سنگرها و در بلندای قله‌های اطراف گلوگاه هرطوری بود به‌سختی با ترس‌ولرز و دلهره از تنگ ترکان عبور کردیم.

پس از پشت سر گذاشتن حدود پانزده کیلومتر در گلوگاه و سرازیری‌های ناهموار در محدوده بوشیکان دلمی نزدیک غروب به همراه دیگر مسافران و کاروان‌ها به کاروانسرای راهدار رسیدیم؛ چون هوا تاریک شد شب را در آنجا گذرانیدیم.

طبق روایات گذشته محموله باروبنه و بار چهارپایانمان را در گوشه کاروانسرا پایین آوردیم و به بسته‌بندی‌ها آب، گاه و جو (علوفه) دادیم.

سپس همگی وضو گرفتیم نماز مغرب و عشا را به جماعت خواندیم، بعد مقدار کمی مواد خوراکی که همراه داشتیم به‌عنوان شام تناول نمودیم.

طبق روایات گذشته از بین خودمان آن‌هایی که نوبت نگهبانی‌شان بود برای حفاظت و نگهداری مال و اموال و دیگر کالاها و چهارپایانمان تا اذان صبح به‌نوبت نگهبانی دادند؛ پس از اذان صبح همگی وضو گرفتیم نماز صبح را به جماعت خواندیم.

بعد صبحانه مختصری خوردیم حق کاروانسرداری را پرداخت نمودیم.

۱۶. علی‌القاعده باروبنه و کالا‌هایمان را بر پشت چهارپایانمان بار کردیم و به‌طرف کازرون حرکت نمودیم؛ متأسفانه در حال حاضر به علت ساختن جاده

۱۴. آغاز سفر در کتل ملو (هزار پیچ) برای بار کردن محموله‌هایمان و حرکت کردن به صوب گلوگاه گردنه کمارج تنگ ترکان یا گلوگاه خونین تنها شاه‌رگ حیاتی و استراتژیکی یا مروارید نیمه‌راه خلیج همیشه فارس آماده شدیم.

اول برای ایمنی در مسیر جاده پیش از حرکت دادن قافله‌هایمان در محوطه کاروانسرا کلیه زنگ‌های گردن چهارپایانمان را با پارچه و نمد کهنه پر کردیم تا صدای زنگ قافله‌هایمان به اطراف دورتر نرسد و دزدان به سراغمان نیایند تنگ‌چیان با قراولان و چریک‌های مسلح ماهر و خبره برای ایمنی جاده پیش از حرکت قافله‌ها و کاروان‌ها در جناحین جاده مالرو، اربابرو قدیمی و بعد جاده شوسه خاکی جلوتر رفتند.

کمی که از روستای چرام دور شدیم به امر خداوند عالم در مسیر راهمان آب شیرین رودخانه شاپور که از کنار روستا می‌گذرد به چشم خود دیدیم.

هرکدام مقداری آب در مشک آبی کردیم در سمت مشرق رودخانه به یک پاره به ابتدای کتل صعب‌العبور و سوق‌الجیشی رودک که به قول کهن‌سالان به مانند روده حیوانات یا هزار پیچ است رسیدیم زمانی که چشممان به مسیر جاده کتل خورد بی‌نهایت در تعجب ماندیم.

وضعیت عوارض‌های طبیعی، پدیده‌های جغرافیایی و نقاط استراتژیکی این کتل خیلی پیچیده و خطرناک است.

مسیر راهش دشوار پرپیچ‌وخم خوفناک و گاه‌آه مرگبار بوده به‌طوری‌که در قله‌های آن چند نفر مسلح زنده و ماهر به‌آسانی می‌توانند نیروی عظیمی را از پا درآورند و یا تسلیم جسارت و قدرت خود نمایند. عبور از این گذرگاه مهم از بین دره‌های عمیق ناهموار و از لابه‌لای شکاف صخره‌های عظیم و سربلای‌های سنگی شیب‌دار مارپیچ بلااستثنا بایستی با صبر و حوصله و احتیاط کامل برای جلوگیری از خطرات جانی و مالی از قبیل غارت کردن و به یغما بردن مال و اموال رهگذران مسافران، قافله‌داران و کاروان‌های حامل کالا توسط راهزنان قصی‌القلب دور از انتظار نیست؛ زیرا بارها و بارها این‌گونه وقایع تلخ و ناگوار در کتل‌ها، گذرگاه‌ها، گلوگاه‌ها، در پیچ‌های خطرناک و دره‌های عمیق تا سر حد کشتن به وقوع پیوسته است.

به‌هرحال قافله‌هایمان را از این کتل دشوار با سختی و مشقت زیاد به بلندای گردنه یا گلوگاه استراتژیکی غرب کمارج رسانیدیم؛ در قله‌های کتل رودک و گردنه کمارج در خط‌الرأس جغرافیایی و نظامی آن مکان از دوران قدیم سنگر دیده‌بانی ساخته‌اند تا در مواقع اضطراری نگهبانان و چریک‌های محلی مسلح از رهگذران، مسافران و کاروانیان حامل کالا در مقابل هجوم دزدان و غارتگران دلاورانه محافظت نمایند. طول مسیر جاده کتل رودک حدوداً هیجده کیلومتر است که با در نظر گرفتن شیب‌های تند، پرتگاه‌های هولناک، خطرآفرین و پیچ‌های ناهموار درست با ۳۰ کیلومتر جاده هموار برابری می‌کند.

روی‌هم‌رفته با جدیت تمام با صبر و حوصله وافر و حفاظت‌های جانبی و هوشیاری تمام تنگ‌چیان و قراولان خطر جانی و مالی به ما نرسید.

از درگاه خداوند عالم بی‌نهایت شکر گذار شدیم؛ برای همه مسافران و قافله‌داران در دیگر راه‌ها تقاضای سلامتی و رفع خطر خواستار شدیم چون خیلی خسته، کوفته، گرم‌زده و لب‌تشنه بودیم در کاروانسرای کمارج اتراق نمودیم.

از آب شیرین رودخانه شاپور که در کنار روستای

