



نگاهی به یک مسیر تاریخی و پیمایش کوهستانی از تهران (فشم) به مازندران (رویان)

نسخه ۱

(علیرضا دیوسالار)

■ مقدمه

گاهی اتفاقات و تجربیات دوران کودکی و نوجوانی بهانه ای برای تصمیمات ، رفتار و دل مشغولی های کنونی ما می شوند .
برنامه ریزی و اجرای کوه پیمایی که گزارشش را در ادامه آورده ام تاثیر گرفته از این نوع خاطرات می باشد .

در نوجوانی شنیده بودم که مادر بزرگم سیده فاطمه سجادی در سفری که والدینش به تهران داشتند در امامزاده یحیی تهران متولد شده اند در سن چهار سالگی نیز با کاروانی مسافر این مسیر می شوند و خاطرات کم رنگی را که از آن دوران به یاد داشتند برایمان تعریف می کردند . در آن دوران سفرهای زیارتی ، تجاری و حتی تحصیلی علیرغم مشکلات راه ا جتناب ناپذیر بود . مادر بزرگ من از دوران کودکی به یاد داشت که مرد همسایه چارپاداری داشتند که به او قاطری قرض می دادند و او ذغال و برنج گل گاو زبان را به تهران برده و برایشان خشکبار و پوشاک می آورد . این مطلب در گزارش سفر کیت ادوارد ابوت کنسول انگلستان در زمان محمد شاه قاجار به سواحل بحر مازندران به شکل زیر اشاره شده است :

در این دره از دو کاروانسرای دیگر گذشتیم که در کنار تپه بنا شده بودند و هرکدام برای یک کاروان کوچک جا داشتند ما با چارپادار بی شماری برخوردیم که بار عمده شان برنج بود و آنها که هم مسیر ما بودند بارشان اساساً قیسی و میوه های خشک بود که یا برای مصرف محلی هاست و یا برای صادرات به روسیه .

از همان نوجوانی این سوال همواره برایم مطرح بود که وقتی در تاریخ از کوه های ا لبرز و دسترسی به مازندران بعنوان مناطق صعب العبور یاد می شده است ، پس چگونه مردمان عادی ساکن در این نواحی به سایر نقاط ایران و به خصوص تهران مسافرت می کردند . شاید برای قشون تفنگدار و یا اردو دولتی و یا کاروان ها با توجه به مهیا بودن آذوقه ، خدم و حشم تا حدودی قابل تصور باشد اما برای مرد همسایه مادربزرگم اینکار به تنهایی با چند قاطر در حدود ۸۰ سال پیش چگونه و از چه راهی و در چه مدتی انجام می شده است ؟ حتی بیلاق و قشلاق کردن در آن دوران آن هم در تابستان ها کار پر خطری محسوب می شد . باز از دوران کودکی به یاد دارم که مرحوم مهدی سالار از ساکنین توسکا در مسیر مسافرت به کالج با اسب از دره ای سقوط می کند و البته جان سالم بدر می برد اما وی را بیهوش پیدا می کنند و بر اثر ضربه ای که به سرش خورده بود تا مدتی ح افضله اش را از دست داده بود . هم اکنون نیز دو جاده اصلی ماشین روی تهران به شمال یعنی جاده چالوس و هراز یکی از سانحه خیزترین جاده های ایران می باشند و خیلی از نوادگان آقا یوسف در زمان معاصر جان خود را در این جاده ها از دست داده اند .

راه و جاده از دوران گذشته همواره از نیازهای اساسی در ارتباطات فرهنگی و تجاری مردمان هر منطقه محسوب می شده است و همچنین برای حاکمان در زمان های جنگ و حوادث از اهمیت به سزایی برخوردار بوده است . به همین خاطر گاهی حاکمان منطقه به ساخت راه ها اهتمام می ورزیدند که مهندسی شده نبوده و همان عوارض طبیعی و ارگانیک مسیر راه را تعیین می کرده است . البته در کوههای البرز مرکزی این کوره راهها که در مسیر ریزش سنگ ها و رودخانه و سیل بوده است هر سال تغییر شکل می دادند و این خود مسیر رفت و آمد هر ساله را دچار مشکل می کرد . در ادامه مروری بر تاریخ راه های عبوری بین تهران و البرز مرکزی به اختصار آورده شده است . در صورتیکه علاقه ای به خواندن تاریخ ندارید از این قسمت گذر کرده و م طالب مربوط به گزارش یک مسیر تاریخی ... را بخوانید ، اگر هم از آن دست کسانی هستید که وقت خواندن شما را به دیدن تصاویر این مسیر تاریخی دعوت می کنم .

■ راههای تاریخی البرز مرکزی به تهران

کوههای سربه فلک کشیده البرز در طول تاریخ مناطق واقع در جنوب دریای خزر را در برابر هجوم مهاجمان خارجی همچون کمربندی حفاظت کرده است اما از آن طرف برای خود ساکنان این مناطق نیز ، راه باز کردن از دل این کوهها امری بس دشوار بوده است . تهاجمات محدودی که عمده آن توسط کوروش کبیر ، محمود غزنوی ، تیمور گورکانی و شاه اسماعیل صفوی بوده عموماً لشکریان را با مشقات فراوان روبرو می کرده است . از اولین حاکمان که به ساخت راهی به این نواحی همت گمارد شاه عباس صفوی بود او به دلیل اینکه مادرش از اهالی اشرف (بهشهر فعلی) بوده است علاقه خاصی به مازندران داشته است به همین خاطر به دستور وی راهی سنگفرش با کیفیت بالا از تهران به ساری احداث شد که

پس از او به علت بی توجهی حاکمان بعدی این جاده که با نام جاده شاهی مشهور شده بود رو به ویرانی نهاد بطوریکه وضع راههای تهران به مازندران در آن دوران بسیار نابسامان توصیف می شده است .

بطوریکه در مقدمه سفرنامه مسیو برونیا به مازندران که سرهنگ صاحب منصب فرانسوی و مامور دولت ایران در دوران صدارت میرزا آقا خان نوری بوده ، آمده است :

مازندران به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و اقلیمی همواره با مشکل راه های ارتباطی مواجه بود . در ادوار گذشته راه نسبتاً مهم و البته صعب العبور این حوزه با ری از میان دره هراز و گردنه امامزاده هاشم می گذشت ، تا آنکه به دست و شاه عباس ، میرزا تقی وزیر مازندران مامور ساختن راهی شد که از سوادکوه عبور می کرد و به جاده شاه عباسی معروف شد ، اما در عصر افشاریه ، زندیه ، و قاجاریه این جاده رو به خرابی نهاد و اوضاع آن چندان تعریفی نداشت .

در دوران قاجار به دلیل انتخاب تهران به عنوان پایتخت و دسترسی آسانتر حاکمان قاجار به خاسگاهشان استرآباد (گلستان فعلی) نیاز به راههای عبوری از کوه های البرز بیشتر نمودار شد .

در آن زمان علاوه بر مسیر گردنه گدوک (همان جاده شاه عباسی یا فیروزکوه فعلی) و مسیر قزوین - منجیل - رشت از راه کوهستانی دیگری یعنی توجال - شهرستانک - بلده و کجورو نور نیز استفاده می شده است . در زمان ناصرالدین شاه قاجار مسیرهای قدیمی و مالرویی دره های هراز و چالوس تعمیر و به راه ارابه رو تبدیل شد . جاده هراز به اندازه پهنای دو ارابه پهن شد و در سال ۱۲۹۵ ق نقش برجسته ای به عنوان یاد بود از شکل شاه قاجار در یکی از صعب العبورترین نقاط این مسیر به نام " ترنگه بند " حکاکی شد و بعنوان شکل شاه معروف شد . این نقش از جدیدترین و آخرین نقشه های برجسته تاریخ ایران محسوب می شود این نقش روبروی دومین خروجی اضطراری تونل وانا از سمت تهران واقع شده است . (تصویرهای ۱ ، ۲)

اما تا قبل از ناصرالدین شاه وضع راه های مازندران به تهران از وضعیت مناسبی برخوردار نبود به طوریکه در سه سفرنامه در دسترس آن دوران یعنی سفرنامه ادوارد ابوت ، مسیو برونیا و سفرنامه ملکونوف این موضوع کاملاً مشهود است . در مقدمه سفرنامه مسیو برونیا به مازندران نتایج این سه سفرنامه این طور آمده است :

از نخستین داده ها راجع به وضع راه ها در این دوره گزارش محرمانه سفر کنسول کیت ادوارد ابوت به وزارت خارجه انگلستان است که چند سال قبل از برونیا : یعنی از نوامبر ۱۸۴۷ تا فوریه ۱۸۴۸ به سواحل دریای مازندران سفر کرده بود . او پس از گذشتن از گردنه امامزاده هاشم مسیر راه را بسیار ناهموار دید با این وجود در حوالی روستای امیری لاریجان به لوحی سنگی برخورد که بر آن نوشته شده بود : به خاطر تعمیر این راه مسافران باید سپاسگزار نواب رضاقلی میرزا (شاهزاده ای از اعقاب نادرشاه) در ۱۲۲۱ هجری باشند . ابوت به طور کلی وضعیت راهها را بسیار بد و نامطلوب توصیف می کند . او پس از سفر به استرآباد از راه سوادکوه به تهران بازگشت در مسیر بازگشت نیز همواره از ویرانی جاده شکایت دارد و وقتی از شیرگاه می گذر د اظهار می دارد بدترین توصیفی که می شود ارای داد در اینجا مناسب خواهد بود .

چند سال پس از ابوت ، مسیو برونیا برای بررسی وضع راه های مازندران به آن صفحات سفر کرد . او در آغاز سفر نامه از فواید درازمدت ساخت راه مازندران و اهمیت برقراری راه ارتباطی مناسب بین تهران و مازندران برای امر تجارت سخن به میان آورده است و معتقد بود راه باید محکم و با شیب معین ساخته شود تا کالسکه و ارابه به راحتی بتوانند در آن رفت و آمد نمایند . در ادامه به بررسی راه سوادکوه می پردازد و ضمن اشاره به جنگلی بودن جاده و بعضی مشکلات دیگر اظهار می دارد : اگر اقدام به ساختن آن بشود و اهتمامی به عمل آید ، رفع آن اشکال خواهد داشت برونیا جاده آمل به جهت کالسکه و ارابه را ناممکن می داند و پیشنهادات خود جهت ساختن راه ارابه رو در مسیر فیروزکوه و سوادکوه و همچنین اخذ مالیات راه برای جبران خرج دولت را ارایه می دهد .

ملکونوف که چند سال بعد به مازندران سفر کرد ، اوضاع راه های این حوزه را اینگونه توصیف می کند : نه همین خیابان های ویران است و بس ، بلکه بناهای بزرگ او از عمارات عالیه و کاروانسراهای رفیع و پل ها و رباط ها از بی مبالاتی ایرانیان یک سر خراب و ویران و عبرت الناظرین گردید . اما در اواسط دوره ناصری تلاش هایی برای بهبود راههای مازندران صورت گرفت . در سال ۱۲۸۱ ق . کاستگرخان اتریشی به دستور ناصرالدین شاه مامور ساختن راه هزار چم شد و در سال بعد این مهم را به انجام رساند . در سال ۱۲۸۳ ق . عین الملک خوان سالار و ایلخانی قاجار که در ساختن راهها سخت و صعب مازندران اهتمامات کافیه نموده بود به اعتضاد الدوله ملقب گشت . عباس قلی خان سردار لاریجانی نیز با همراهی کاستگرخان در سال ۱۲۸۹ ق مشغول ساختن راه آمل به دارالخلافه شد .

با این وجود در یک نگاه کلی تغییر چشمگیری در راه های مازندران در دوران ناصرالدین شاه و حتی تا پایان دوره قاجار صورت نگرفت و جاده پیشنهادی برونیا تقریباً به همان شکل باقی ماند تا در دوره رضا شاه شوسه شد .

وقتی سفرنامه های ناصر الدین شاه به مازندران را نیز می خوانیم متوجه می شویم که در آن دوران هم خیلی به مسئله این راه ها به عنوان یک خط ارتباط فرهنگی و تجارتی و سیاسی اهمیت داده نمی شد و بیشتر به عنوان مسیر شکار و گردشگری شاه و حرمسرایش نگریسته می شد. در بخشی از خاطرات ناصرالدین شاه می خوانیم:

سوار اسب شده رانندیم، ... اعتضاد الدوله آمد قره غازی روی دریا نشسته از کالسکه فرود آمده دو سه تیر گلوله انداختیم با کمال دقت احتمال کلی این که خورده بود ... منزل امروز صلاح الدین کلاست از سولده تا اینجا سه فرسخ است ناهار گفتم به منزل ببرند ... کوههای کجور امروز بسیار نزدیک به دریا بود در قله آن ها برف نمودار می شد. هوای امروز خیلی خوب و با صفا بود محل اردو ساحل دریا و چادرها را رو به دریا زده بوندند ...

دهاتی که در چپ و راست راه بود بدین موجب است: اعلم ده، عالم کلا، سیاهرود، نارنجک بن ... پس از ورود به چادر و رفع کسالت ناهار خواستیم ... سه ساعت به غروب مانده از خواب برخاستم اندرون رفته بیرون آمدم روضه خوان ها آمده روضه خواندند پس از روضه خوانی پیر مرد کدیری آمد پلنگی شکار کرده بود او را انعامش داده مرخص شد. رفتم اندرون کنار دریا در مهتاب فرش گسترده بوندند قدری نشست، تماشای عکس مهتاب و موج آب می کردم خیلی تماشا داشت کرجی را خواستم آوردند ... رانندیم میان دریا. آب دریا نهایت سکون و آرامی را داشت تا مهتاب بود در میان دریا به فراز و نشیب اردو می رانندیم. عکس چراغ های اردو و چادرها و مهتاب و ستاره در آب دریا عالم دیگر داشت.

البته مطالب بالا بیشتر به انشاء تعطیلات تابستانان را چگونه گذرانده اید یک دانش آموز می ماند تا سفرنامه شاه.

با به پایان رسیدن حکومت قاجار و به سلطنت رسیدن رضا شاه، رسیدگی به وضع راه ها در سرلوحه کلوهای وی قرار گرفت و از اولین سفرهایش سفر به مازندران بود که در خاطرات سفرنامه اش به مازندران اینچنین نوشته است:

بعد از قبول سلطنت ایران، اولین سفری که در خاطر من نقش بست مسافرت به مازندران بود به دو دلیل: اول تا راه مازندران به تهران باز نشود نمی تواند آسایش نعمت داشته باشد. مازندران است که بزرگترین روزنه اقتصادیات را به روی تهران می گشاید. چون فعلاً راهی بین تهران و مازندران موجود نیست، من می خواهم شخصاً ببینم که از کدام طریق و با چه وسیله ای باید محظور سلسله جبال البرز را مرتفع سازم؟ البرز را بشکافم و تهران را نیز با وجود آنهمه نعمت های طبیعی، از فقر و فاقه و بی سامانی نجات بخشم.

تهران در مجاورت مازندران مانند مفلسی است در همسایگی گنج طلا. در حالتی که مرکز ایران برای تهیه مواد اولیه زندگانی اهالی خود، دچار صعب ترین احوال است، در دوازده فرسنگی آن یک ولایت پر نعمتی گسترده است که قسمتی از محصول برنج ایران را جمع دارد و انواع نعمت به حد وفور در آن ذخیره شده، لکن تنها مانع رسیدن آن گنج به این مفلس سلسله جبال البرز است که چون دیواری عظیم ولایات شمالی را از فلات خشک ایران مجزی داشته، و راه عبور و مرور را مسدود کرده است. اما به نظر من مانعی دیگر وجود دارد که بزرگتر از کوه البرز باید حسابش کرد، و آن سستی و تنبلی اهالی است.

دلیل دوم: مازندران خانه من است. مسقط الراس من است. احساسات و عواطف من طبعاً به طرف، مازندران صعود می کند و هزاران احساس و عاطفه هم طبعاً از مازندران به طرف من پرواز می کند.

رضا شاه با این افکار بعد از ترمیم راه فیروز کوه اقدام به ساخت جاده چالوس می کند بطوریکه تا پایان حکومت پهلوی دوم سه جاده هراز، چالوس و فیروزکوه راههای اصلی بین تهران و مازندران محسوب می شوند. جاده چالوس در سال ۱۳۱۲ ش به بهره برداری رسید و به عنوان چهارمین جاده زیبای دنیا تبدیل شد. تونل کندوان طولانی ترین و معروف ترین تونل این جاده می باشد. رضا شاه برای ساخت این تونل از کارگران روستایی در استان آذربایجان شرقی به نام روستای کندوان استفاده کرد که به دلیل اینکه م ردمان این روستا خانه هایشان را در دل صخره های کوه بصورت لانه های کندوی عسل حفاری می کردند و در امر حفاری مهارت داشتند به این کار گمارده شدند و به پاس این خدمت نام این تونل را کندوان گذاشتند.

جاده هراز در سال ۱۳۴۲ ش مورد بهره برداری قرار گرفت. کار ساخت این جاده ۲۳ سال به طول انجامید. در سال ۵۳ به منظور دسترسی آسانتر و سریعتر به مازندران مطالعات اولیه ای در مورد ساخت آزاد راه تهران به شمال انجام شد که در حال حاضر پیشرفت این پروژه چندان نبوده اما امید است که با تکمیل این راه بسیاری از مشکلات گذشته مرتفع شود.

■ راه تاریخی بلوک کجور و نور به تهران

اما به یقین مردمان بخش میانی البرز مرکزی یعنی بلوک کجور و نور (ولایت محال ثلاث) در دوران آقا یوسف از هیچکدام از این مسیرها جهت تردد به تهران استفاده نمی کردند و بهترین مسیر برای آنان رساندن خود از روستاهای کالج و لوس به ارتفاعات سیاه سنگ و از آنجا در یک مسیر سرازیری به بلده بوده و در مسیر رودخانه هایی که به رودخانه بلده سرازیر می شد مانند یالرود و رودخانه اوز (اوز رود) و لواسان و لار و از آنجا به فشم می رسیدند. در مطلبی که در خاطرات میرزا علی خان کجوری (علی دیوسالار) در کتاب بخشی از تاریخ مشروطیت در قسمت حرکت دادن اردوی

برق جهت دور زدن قشون مستبدین که از نواحی شمال به تهران در حال حمله بودند آمده است که وی نقشه ای را پی ریزی کرد که از بلده به نور و کجور رفته و در صلاح الدین کلا از مسیر کنار دریا را پیموده و از پشت به قشون محمدعلی میرزا حمله ور شده آن ها را شکست دهد .

او اردوی خود را از مسیرهای افچه (روستایی در لواسان) - سفید آب (آبشاری در دشت لار) - رودخانه اوز رود - یالو (یالرود) - بلده - کوه قرق - یوش - یوش لو - کجور - کالج - میان بند - سولده گذرانده بود .

در نقشه ای که علی مقیم در سال ۱۳۷۸ بعنوان راهنمای صعود قله های البرز مرکزی توسط موسسه گیتاشناسی تهیه کرده است این نام ها هم اکنون هم قابل شناسایی است که در مسیر کوه پیمایی تهران به شمال با خط چین قرمز مشخص شده اند .

از سال ۶۴ که درباره این مسیر از گروه های کوهنوردی بصورت جسته و گریخته شنیده بودم همواره این فکر در من وجود داشت که مسیر مسافرت تهران به شمال را که اجداد ما زمانی آن را طی می کرده اند را در یک برنامه کوهنوردی عملی کنم . این فکر عملی نشد تا سال ۸۲ که بصورت یک گروه چند نفری در مدت زمان ۴ روز انجام شد (عجله نکنید و بر من خرده نگیرید این تاخیر ۱۸ ساله از تنبلی نبوده و بیشتر به دلیل کمبود اطلاعات و ناشناخته بودن مسیر راه بوده است) این مسیر را که بعنوان مسیر راهپیمایی تهران (گرمابدر) شمال (نور) در گزارش های کوهنوردی شناخته شده است ، در سال ۸۶ و ۸۹ با گروه های دیگر نیز طی کردم و تقریباً برایم مسیر شناخته شده ای است .

مطلب حاضر را از لابلای گزارش های کوهنوردی آن سال هایم با حذف مطالب فنی مثل جهت یابی ، ارتفاعات قله ، زمان بندی و عوارض زمین به شکل یک گزارش گردشگری در آوردم تا اطلاعاتی از این مسیر تاریخی را به خواننده بدهم .
نقشه مسیر نیز برگرفته از کتاب (کوهنوردی در ایران) نوشته علی مقیم می باشد . ([تصویرهای ۳ ، ۴](#))

■ راه های دیگر

مسیرهای کوهستانی دیگر نیز وجود دارند که مازندران را به نواحی جنوب البرز متصل می کنند . قزوین - دره الموت - جاده سه هزار - تتکل بن (شهسوار) از آن جمله است که در برنامه هایی در سال ۸۳ و ۹۰ اجرا شد که گزارش جداگانه و مفصلی دارد که در اینجا ذکر نشده است .

■ گزارش یک راهپیمایی در یک مسیر تاریخی :

این مسیر یکی از پرجاذبه ترین مسیرهای راه پیمایی کوهستانی تهران به شمال می باشد و هر ساله دوستداران طبیعت و کوهنوردی را به سوی خود جذب می کند . فصل مناسب برای این راهپیمایی اواسط خرداد می باشد . در این فصل گلها و گیاهان سر از خاک باران خورده و نمناک بیرون می آورند و چشمه ها و رودخانه ها پر از آب بوده و بخش زیادی از برف های ارتفاعات نوب شده است و دمای هوا بسیار مناسب است . در این فصل گروه های بسیاری را در مسیر ملاقات خواهید کرد و تنها نیستید اهالی یالرود و بلده که ساکن تهران هستند به رسم اجداد خود این مسیر را هر ساله در یکی از روزهای تعطیل نیمه خرداد به قصد دیار خود با کوله باری کوچک در زمان یک روزه طی می کنند و در این مسیر با آنان نیز همراه خواهید شد . همچنین گروه های دانشجویی ، دختران و پسران جوان در گروه های مستقل و غیره نیز از راهروان این مسیر می باشند .

اگر از اهالی یالرود و یا بلده هستید شاید یک چوبدستی تنها وسیله ای است که مورد نیازتان می باشد در غیر اینصورت بهتر است گروه خود را به وسایل انفرادی و جمعی مجهز کنید . نقشه ، قطب نما یا GPS ، اجاق گاز ، چادر ، آذوقه برای دو روز (تا بلده) کمک های اولیه از لوازم جمعی است که باید به همراه داشت .

این مسیر در دو مرحله - یکبار صعود و فرود و رسیدن به بلده و یکبار دیگر با یک صعود و فرود دیگر از بلده به نور طی می شود .

تا بلده یک روز و نیم و از بلده تا نور را طی دو روز و نیم می توان طی کرد . از جاذبه های این راهپیمایی ، گوناگونی مسیر می باشد . در این مسیر از باغ ها ، دشت ها ، رودخانه ها ، یخچال های طبیعی ، نقاب های برفی ، دره های صخره ای ، قله مرتفع ، چشمه سارها ، چمن زارها ، گردنه ها ، آبشارها ، روستاها و گوسفند سراها و جنگل ها و کاروانسراهای دوره صفویه و پل های قدیمی ، راه های سنگی ساخته شده از ساروج می گذاریم و در آخر به دریا می رسیم .

برنامه ریزی را باید طوری انجام داد که ساعت ۶ صبح در آبادی گرمابدر بود . با کرایه یک سواری ون از تهران در مسیر گردنه قوچک - لواسان - قشم - زایگون به گرمابدر می رسیم .

بعد از آبادی گرمابدر به ابتدای یک جاده خاکی می رسیم که در ورودی این جاده زنجیر انداخته بودند و محیط بانان از تردد وسیله نقلیه موتوری به این منطقه ممانعت می کردند اما در برنامه ه ای بعدی سال ۸۶ و ۸۹ از محیط بانان خبری نبود ([تصویرهای ۵ ، ۶](#)) .

این جاده حدود ۱۱ کیلومتر است و شیب ملایمی دارد در مسیر ، چمن زار سرسبز با اسب های در حال چرا و مخروطه های یک کاروانسرا جلب توجه می کند . این مسیر را می توان در زمان یک ساعت و نیم طی کرد . ([تصویرهای ۷ ، ۸](#)) البته اگر جاده گلی نباشد و با راننده توافق کرده باشید بهتر است این مسیر را با وسیله نقلیه طی کنید . انتهای این جاده به گردنه یونزار می رسد . قله کافره در جنوب و قله خاتون بارگاه در شمال خودنمایی می کند . از گردنه که سرازیر شدید داخل تنگه خاتون بارگاه می شوید انتهای این تنگه با یک یخچال طبیعی پوشانده شده که باید از آن گذر کرد . ([تصویرهای ۹ ، ۱۰](#)) از این محل در دوردست در سمت شرق گردنه پاکبود و قله چیکوو دیده می شود از تنگه که بگذریم وارد دشت لار می شویم . ([تصویرهای ۱۱ ، ۱۲](#)) رودخانه لار بسیار سرد است و باید کفشها را در آورد و تا بالای زانو وارد آب شد روبرو در شرق در انتهای دشت قله اسبی کالک دیده می شود . بعد از طی رودخانه مسیر را به سمت شمال شرقی دنبال می کنیم و پس از عبور از کنار چند کلبه مربوط به محیط بانان و دشتی پر از گل های زرد و چادرهای عشایر که از مناطق ورامین گوسفندان خود را برای چرا به این منطقه آورده اند . ([تصویرهای ۱۳ ، ۱۴ ، ۱۵ ، ۱۶](#)) به آبشار سفیدآب می رسیم . این آبشار از دور مثل یک مار نقره ای زیر تابش خورشید نمایان است . آبشار بسیار پر آب است و سرچشمه آن بسیار دیدنی است . ([تصویرهای ۱۷ ، ۱۸](#))

پس از کمی استراحت از میان تپه های سرسبز راه خاکی را به سمت منطقه سرخک دنبال می کنیم منطقه سرخک از اقامتگاه های فصلی عشایر محسوب می شود و سنگ چین هایی جهت نگهداری دام اینجا و آنجا دیده می شود و محل خوبی برای چادر زدن و استراحت شبانه است . ([تصویرهای ۱۹ ، ۲۰](#)) اما ما با کمی استراحت در آنجا از مسیر پاکوب به سمت یال پاکبود ادامه مسیر می دهیم .

از روی گردنه کمی متمایل به سمت غرب از کنار نقاب های برفی عبور می کنیم . ([تصویرهای ۲۱ ، ۲۲](#)) بعد از حدود یک ساعت و نیم صعود از تپه نسبتاً بزرگی عبور کرده به گردنه کیود می رسیم . از اینجا قله های چیکرو – دو خواهران – دماوند دیده می شود . ([تصویرهای ۲۳ ، ۲۴](#)) از طریق یال های کیود به سمت پایین سرازیر می شویم پایین یال مخروطه های کاروانسرا شاه عباسی کنار رودخانه دیده می شود . ([تصویرهای ۲۵ ، ۲۶](#)) شب اول را باید اینجا بسر برد قبل از تاریکی هوا بساط شام مهیا می شود و قبل از خواب آسمان پر ستاره میزبان امشب ما خواهد بود . صبح روز بعد باید راه نسبتاً طولانی را طی کنیم یکبار باید از عرض رودخانه گذشت و در سمت راست آن قرار گرفت . چشمه پر آبی در کنار یک گوسفند سرا قرار گرفته است ([تصویرهای ۲۷ ، ۲۸](#)) و اطراف چشمه پر از گیاهان دارویی و معطر و گل های زیبای زرد ، آبی و زینق به چشم می خورد . ([تصویرهای ۲۹ ، ۳۰ ، ۳۱ ، ۳۲](#)) یکی از اهالی بلده می گفت : آب این چشمه را با قاطر حدود چهل سال پیش به تهران می آوردند و به عنوان آب معدنی می فروختند واقعاً آب زلال و سبکی است . این منطقه از مناطق بکر طبیعت ایران بوده که جز دامداران و کوهنوردان کسی در آن تردد نمی کند و در فصل های سرما تقریباً هیچ انسانی به آنجا پا نمی گذارد . پرنده های بسیاری در مسیر دیده می شوند ([تصویرهای ۳۳ ، ۳۴](#)) و چند آبشار زیبا نیز در مسیر قرار گرفته اند . چند پل چوبی که دامداران ساخته اند را باید طی کرد . مسیر سنگ چین که با ساروج ساخته شده حکایت از یک راه تاریخی دارد رودخانه زیر این پل ها بسیار خروشان است . ([تصویرهای ۳۵ ، ۳۶](#)) از زیر طاقی های صخره ای که از آن آب می چکد عبور می کنیم . در سال های اخیر در بالا دست این صخره های سنگی در حال جاده سازی هستند و بر اثر ریزش سنگ مسیرهای آب بسته شده است و آبیگر بزرگی درست شده است در تابلویی که در منطقه کوشکک نصب شده است خطر ریزش سنگ به علت احداث جاده گوشزد می شود و باید از مسیر جاده در حال ساخت به یالرود رفت . این جاده را برای اتصال یالرود به سرخک احداث می کنند در حالی که خود اهالی یالرود و بلده با آن مخالفند و معتقدند صدمات زیاد به منطقه زده است و بکری منطقه را بکلی از بین برده است . بهر حال بعد از طی این مسیر از دور نوک درختان صنوبر باغ های یالرود پیدا می شود نزدیک به ۶ ساعت از کاروانسرا تا روستای یالرود پیاده روی کردیم . کنار این روستای آرام رودخانه یالرود از زیر خانه اهالی در حال گذر است . یالرود تا بلده راه زیادی نیست و یک جاده شن ریز دارد و بهتر است با یک وسیله نقلیه آن را طی کرد و شب دوم را در باغات بالا دست بلده اقامت کرد . ([تصویر ۳۷](#))

مسیر اصلی راه پیمایی روز سوم عبور کردن از گردنه قرق و سرازیر شدن در دره اسبی کوهک و از آنجا رفتن به آبادی نیلی می باشد شب سوم را باید در نیلی استراحت کرده و روز چهارم از روستاهای واشکن ، خاچک ، لیگوش عبور کرده به مرکز بخش یعنی کجور رسید بعد از یک شب استراحت در کجور باید از جنگل های کجور و عبور از چند رودخانه و آبشار خود را به پارک جنگلی سی سنگان رساند .

اما ما برنامه دیگری داشتیم از بلده سری به روستای یوش که در ۵ کیلومتری بلده قرار گرفته زده و از خانه نیمای شاعر که اکنون موزه شده دیدن می کنیم ([تصویرهای ۳۸ ، ۳۹](#)) و سپس به دلیل محل اقامتی را که در روستای لوس از قبل تهیه کرده بودیم از مسیر ماشین رو به گردنه سیاه سنگ می رویم . بالای گردنه سیاه سنگ سلسله کوه های البرز در جنوب بطور کامل دیده می شود که قله دماوند مانند کله قندی از دل آنها سر برآورده است . در زیر پایمان نیز شهر بلده آرامیده است . ([تصویرهای ۴۰ ، ۴۱](#))

در شمال نیز جنگل انبوه با مه های زمینی و در افق ، (اگر هوا صاف باشد) دریا دیده می شود . اگر خستگی راه و وسوسه رویا شما را به این می خواند که سوار بر راکب ابرهای پهن شده در زیر پایتان شوید و خود را زودتر به دریا برسانید کمی صبر کنید شاید این طنز نیما که در قالب شعر آمده است شما را منصرف کند [\(تصویرهای ۴۲ ، ۴۳\)](#).

خواست ارگاسی ابله که به ده
زودتو برگردد از جای رمه
بی خبو از ره دورانیشری
ز رفیقان ، همه گیرد پیشی
دیدکان ابر سبک خیز ترک
از فیاز کمر کوه بلهند
جسرت و بلبو سر آن ابو افکنند
بعد چون شد ، نه به کس مکتوم است
من نغی گویم و بوم علوم اسرت

این جاده ماشین رو آسفالت است و کاملاً خشک و هیچ دسترسی به آب در آن وجود ندارد و بهتر است بعد از خرید لوازم مایحتاج از بلده با کرایه یک ماشین این مسیر تا لوس طی شود که زمانی حدود نیم ساعت صرف می شود . شب را در خانه دایی ام در روستای لوس اقامت می کنیم .

روستای لوس ، روستای کوچک و آرام ی است با خانه هایی که سقفشان از تخته سنگ های باریک و صاف درست شده است . درخت گردوی بزرگ و کهنسالی وسط روستا نمایان است . قبل از خواب چرخی در اطراف روستا می زنیم و مقداری قارچ و سبزی کوهی می چینیم تا به مواد غذایی شام امشب اضافه کنیم . در این فصل روستا تقریباً خالی از سکنه است و ساکنان فصلی هنوز به بیلاقشان کوچ نکرده اند . صبح روز سوم که از خواب بیدار می شویم طراوت خاصی فضای روستا را گرفته و ابرها از لابه لای خانه ها آرام در حال حرکت هستند و به ایوان خانه ما سر می زنند چه خوب گفت نیما : [\(تصویرهای ۴۴\)](#).

خانه ام ابری است
یکسره روی زمین ابری است با آن
از فراز گردنه خرد و خراب و مست
باد می پیچد
یکسره دنیا خراب از اوست
و حواس من
ای نی زن ، که تو را آوای نی برده است دور از ره کجایی ؟

در بالا دست ، روستای هلو پشته از میان دو ابر زمینی و آسمانی هویدا است [\(تصویرهای ۴۵ ، ۴۶\)](#).. بعد از صرف صبحانه از جاده آسفالت به سمت پایین سرازیر می شویم . بعد از طی حدود یکساعت و پشت سر گذاشتن روستای پهد به روستای زیبای کالچ خاستگاه طایفه دیوسالار می رسیم . از این قسمت به بعد جنگل انبوه تر می شود . در وبلاگی خواندم :

جنگل های این منطقه شهر راک نام دارد که از شمال به روستای وازک و ا فراچال، از جنوب به دره پی ولیک و قلعه باستانی قلعه کر، از شرق به دره عمیق رودخانه کالج، از غرب به جنگل سرکنار محدود می شود . گونه های گیاهان و درختان جنگلی آن عبارتند از : بلوط ، ممرز ، انجیلی ، توسکا ، ازار ، اوجا ، انجیر ، کرات ، کهلو (خرمالو) ، نمدار ، شیردار ، ویولی ، شمشاد ، جل ، ال ، سپیدار ، افرا ، لرگ ، راش ، ملج ، گردو ، بید ، بیمشک ، سر (سرخ دار) ، کنس (ازگیل) ، ولیک (زالزالک) ، آلوچه ، زرشک ، شاه بلوط ، لور (نارون) ، ون (زبان گنجشک) ، سیب جنگلی ، گلابی جنگلی ، تمشک و

جانوران آن نیز عبارتند از : پلنگ ، یوز پلنگ ، سیاه گوش ، گربه وحشی ، خرس ، خوک ، گرگ ، خرگوش ، روباه ، شغال ، شنگ ، تشی ، خارپشت ، راسو ، سنجاب ، انواع موش ، مار و قورباغه . در صد سال پیش نیز شیر در این مناطق می زیسته است همچنین ببر که پیر مردان آن را دورگ می نامیدند و معتقد بودند ببر از نسل ترکیبی شیر و پلنگ می باشد . پرندگان نیز عبارتند از :

عقاب ، شاهین ، هما ، باشه ، قرقی ، سرگبه (کرکس) ، جغد ، کلاغ ، زاغ ، زاغچه ، جیجاق ، کبوتر ، کوکو (فاخته) ، لک لک ، آبچلیک ، ایبا ، تیکا ، قرقاول ، بلدرچین ، کبک ، انواع توکا ، سار ، مینا ، بلبل ، سهره جنگلی ، سهره کوهی ، سینه سرخ ، چکاوک ، سلیم ، شانه به سر ، دم جنبانک ، چرخ ریسک ، ماهی خورک ، زنبور خوار ، قنچ و غیره ...

بعد از مدتی استراحت در بالا دست بیلاق کالج به راه ادامه می دهیم به آبشار زیبا حرام او می رسیم . آبی به سر و صورت زده و سرازیری را دنبال می کنیم ([تصویرهای ۴۷ ، ۴۸](#)) .. خوب چون سرازیری است از این قسمت ها زودتر می گذریم!! . روستاهای زیادی را در دامنه های کوه می بینیم که با گذر از آنها به وازک و سپس به گلند رود می رسیم . این منطقه زمانی به خاطر معدن زغال سنگ که در زمان رضا شاه برپا بود رونق زیادی داشت و خانه های سنگ چین از آن دوران متعلق به ذوب آهن هنوز در آنجا در کنار بافت جدید دیده می شود ([تصویرهای ۴۹ ، ۵۰](#)) .. آبشار زیبا در دل جنگل یعنی آب پری استراحتگاه خوبی است . تخت و آلاچیق و چای و آش دوغ ه م بیاست و پذیرای شما ! از لوس تا این منطقه حدود ۸ ساعت راه پیمایی است . راه جنگلی با تمام زیبایی هایش را پشت سر گذاشته و ادامه می دهیم تا کم کم از لابه لای درختان دشت و در افق سواحل دریا پیدا می شود ([تصویرهای ۵۱ ، ۵۲ ، ۵۳ ، ۵۴ ، ۵۵](#)) . بعد از انتهای جنگل به روستای کا سگر محله و سپس توسکا و تاشکوه و سپس شهر رویان می رسیم . ([تصویرهای ۵۶ ، ۵۷ ، ۵۸](#)) .

اگر دریا موج نباشد می توانی خستگی راه را در پلاژ ساحلی نور ببرکنی و تنی به آب بزنی و خاطرات یک مسیر تاریخی را با یک پذیرایی از خودت با هندوانه کنار دوستان همراهت مرور کنی . شاید این توصیف آخر شما را نیز به پیمایش این مسیر که مادر بزرگ بچه تهرون !! من در کودکی طی کرده بود ترغیب کند . ([تصویرهای ۵۹](#))

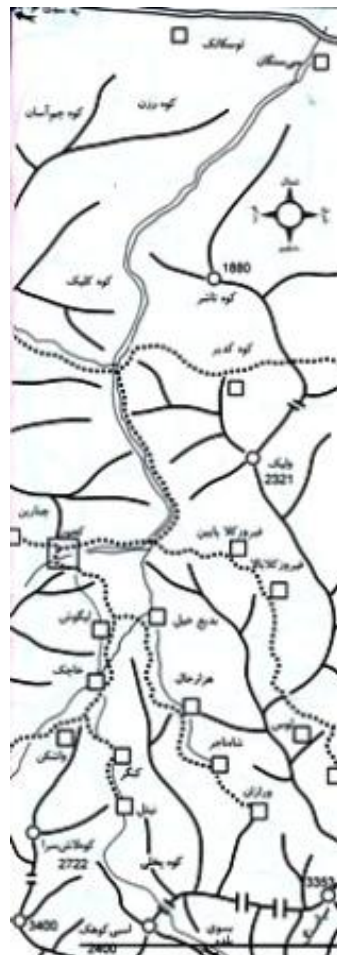
تصاویری که در ادامه آورده شده اند انتخاب شده از سه برنامه کوه پیمایی ذکر شده در متن است و همینطور برای تکمیل شدن گزارش تصاویری از صفحات وب نیز اقتباس شده است .

برای دانلود تصاویر برنامه سال ۸۶ " تا بلده " می توانید به سایت www.divsalar.ir مراجعه کنید ، به مرور تصاویر دیگر نیز روی سایت آپلود خواهد شد .

یازدهم الی پانزدهم خرداد سال نود و یک مجدداً این برنامه با تغییر مسیر از بلده به کجور و سپس سی سنگان اجرا می شود . منتظر اطلاعات بیشتر در www.divsalar.ir باشید .



(شکل شاه) نقش برجسته ای که شکل ناصرالدین شاه را روی صخره ای در جاده هراز به عنوان یاد بود حکاکی کرده اند و روبروی دومین خروجی اضطراری تونل وانا از سمت تهران واقع شده است. [بازگشت ۱](#)



نقشه مسیر کوه پیمایی بین تهران (فشم) به مازندران (سی سنگان) [بازگشت ۳](#)



ابتدای مسیر کوه پیمایی بعد از آبادی گرمابدر و شروع جاده شنی در طلوع خورشید. [بازگشته ۵](#)



جاده شني به طول ۱۱ كيلومتر و مناظر كوه ها و چمنزار هاي اطراف كه ما را به گردنه يونزار مي رساند. . [بازگشت ۷](#)



یخچال طبیعی در تنگه خاتون بار گاه که باید روی آن رد شد و از پشت آن پیس از گذراندن تنگه وارد دشت لار شد .
[بازگشت ۹](#)



ابتدای دشت لار و در افق قله دو خواهران و چپکرو و رودخانه لار نمایان می شوند. . [بازگشت ۱۱](#)



مناظري از زیبایی های دشت لار و چادر های عشایر و قله اسبی لک . [بعدي ۱](#)



منظري از زيبايي هاي دشت لار و چادر هاي عشاير و قله اسبي لك . [بازگشت ۱۳](#)



آبشار سفید آب در قسمت شرقی دشت لار. محلی مناسب برای استراحت و صرف ناهار. [بازگشت ۱۷](#)



دره ای در زیرکوههای سرخک قرار گرفته و سنگ چین هایی که برای نگهداری دام از آن استفاده می شود که مناسب چادر زدن برای شب مانی در شب اول است. [بازگشت ۱۹](#)



نقاب برفي که با گذر از آن به « گردنه لئبود » مي رسيم و قلل سمت غرب که در افق ديده مي شوند. بازگشت ۲۱



یال پاکبود که در پشت قله چپکرو (قله کوه به سمت چپ خمیده است)
دیده می شود و زیر پا مسیری به شکل مار که باید کنار رودخانه یالرود طی کرد تا ما را به روستای یالرود برساند.

[بازگشت ۲۳](#)



پایین یال پاکبود زیر قلعه چپکرو کاروانسرای دوره صفویه زیر خاک پنهان شده است و در حال تخریب است. [بازگشت ۲۵](#)



رودخانه یالرود و گوسفند سرایی که سمت دیگر رودخانه قرار گرفته و باید از رودخانه عبور کرد تا بتوان ادامه مسیر داد.

[بازگشت ۲۷](#)

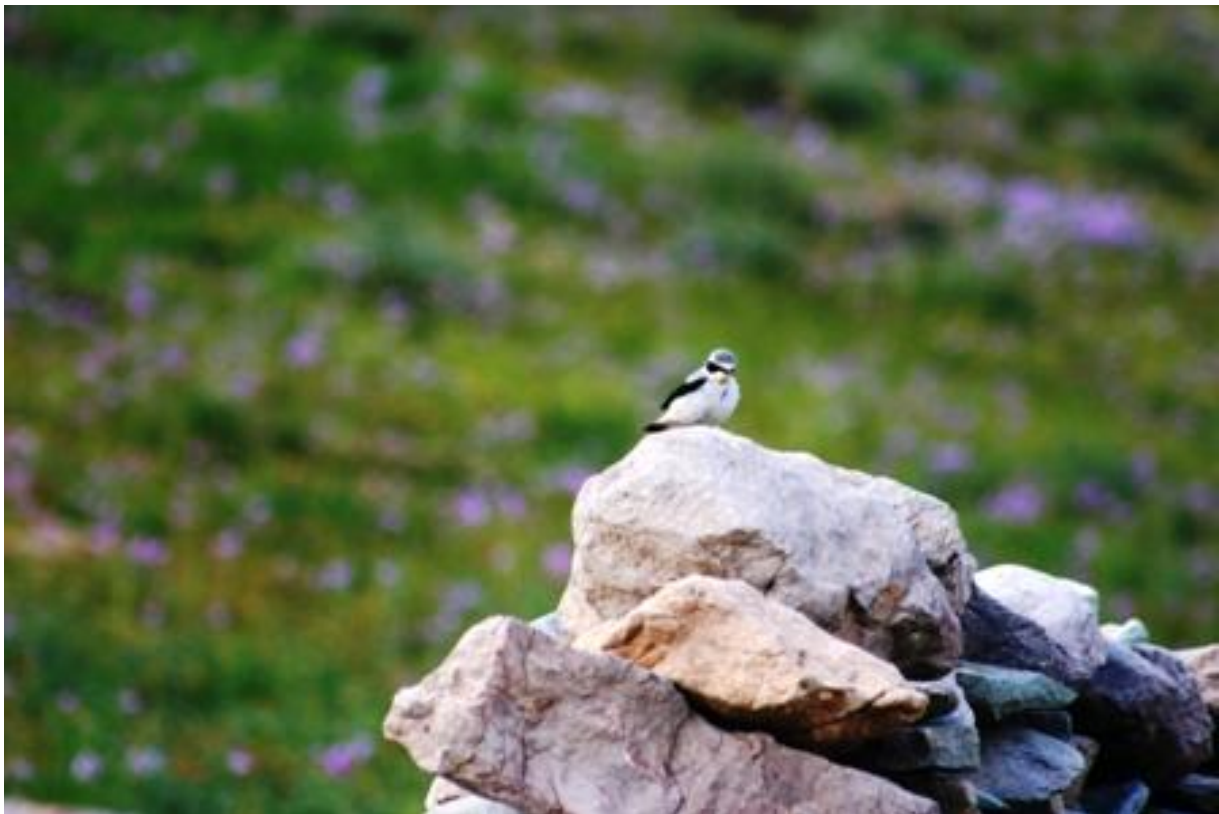


مناظر زیبا از دشت اطراف رودخانه از گیاهان و چمنزار ها که در بهار سر از خاک باران خورده بیرون آورده اند.

بعدي ۲



مناظر زیبا از دشت اطراف رودخانه از گیاهان و چمنزار ها که در بهار سر از خاک باران خورده بیرون آورده اند.
[بازگشت ۲۹](#)



پرندگان ساکن منطقه اطراف رودخانه لار و جوجه بلدرچینی که از لانه دور افتاده و در مسیر ما قرار گرفته بود.
[بازگشت ۳۳](#)



آبشاري زيبا در مسير با سنگ چيني ساخته شده از ساروج كه حكايث از قدمت ۴۰۰ ساله دارد. [بازگشت ۳۵](#)



باغات و رودخانه بلده [بازگشت ۳۷](#)



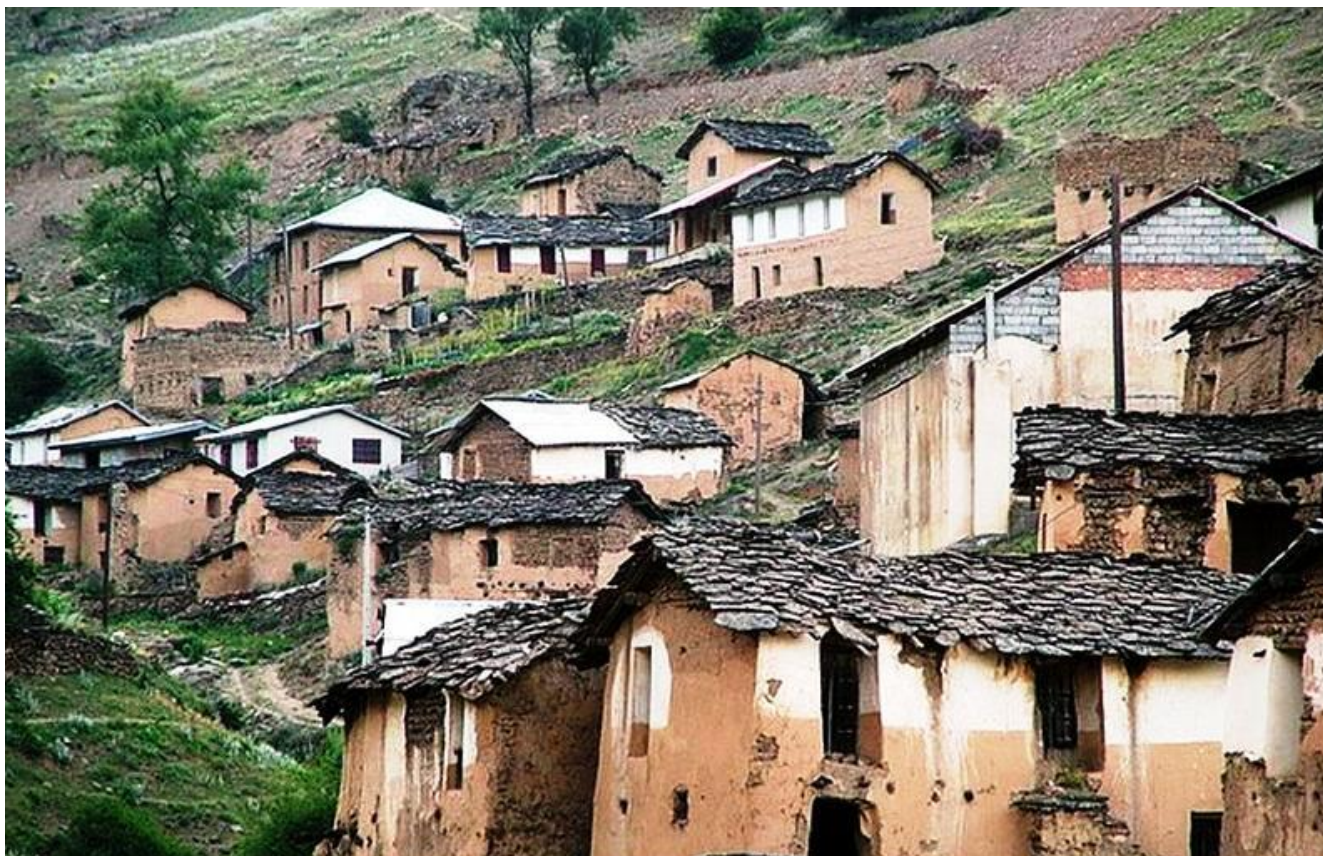
منزل نیما پوشیج که بعنوان موزه در روستای یوش در ۵ کیلومتری بلده قرار گرفته است. [بازگشت ۳۹](#)



بالاي جاده مارپیچی که ما را از بلده به سیاه سنگ می رساند و در افق مناظری از شهر بلده و کوههای البرز و در میان این کوهها روستای یالرود دیده می شود. [بازگشت ۴۱](#)



ابر هاي زير پايمان كه بر سر روستا هاي هلوپشته و لوس افراشته شده و امتداد آن تا دريا [بازگشت ۴۳](#)



لوس بیلاقی با خانه هایی که از سنگ برای سقف های آن استفاده شده است [بازگشت ۴۴](#)



روستای هلو پشته بیلاقی در آسمان [بازگشت ۴۶](#)



[بازگشت ۴۸](#) بیلاق کالج و آبشار «حرام او» در نزدیکی این روستا



« گلندرود » روستایی قدیمی با بافت جدید که در زمان رضا شاه معدن ذغال سنگی در آنجا بود که منبع درآمد بسیاری از ساکنان این منطقه بوده است.

[بازگشت ۵۰](#)



آبشار آب پری در دل جنگل از جاذبه های توریستی منطقه محسوب می شود و هر ساله بازدیدکنندگان زیادی را از اقصی نقاط ایران به خود جذب می کند.

بعدي ۲



جنگلهایی که در مسیر بین کالج و آبشار آب پری قرار گرفته اند و پدیده های طبیعی که در دل جنگل خودنمایی می کند.

بعدي ۴



جنگلهایی که در مسیر بین کالج و آبشار آب پری قرار گرفته اند و پدیده های طبیعی که در دل جنگل خودنمایی می کند.

[بازگشت ۵۵](#)



انتهای جنگل به روستای کا سگر محله و سپس توسکا و تاشکوه و نمایی دور از شهر رویان

بعدی ۵



و مجسمه ای از خروس در ورودی بازار روس های رویان
[بازگشت ۵۸](#)



نمایی از شهر نور در سواحل دریای مازندران [بازگشت ۵۹](#)