

فصل نامه جندی شاپور، دانشگاه شهید چمران اهواز
سال یکم، شماره ۲، تابستان ۱۳۹۴

راه‌های تجاری ایالت فارس در دوره ساسانیان

مریم جهانبخشی^۱

تاریخ دریافت: ۹۳/۱۱/۱۲

تاریخ پذیرش: ۹۴/۱/۱۹

چکیده

در اواخر دوره ساسانی، روابط سیاسی، تجارت را تحت تأثیر قرار داده بود. بیش‌ترین کالاها در تجارت شرق به غرب از طریق چند جاده مبادله می‌شد که این جاده‌ها شاهراه‌های مهم تجارت بودند. در دوره ساسانیان، جاده ابریشم به سبب جنگ‌های ایران و بیزانس، محدود و کم‌رونق شده بود، بنابراین کالاها از خلیج فارس به طرف شرق و آفریقا حمل می‌شدند. شاهراه مهم ارتباطی و مواصلاتی مسیرهای تجاری زمینی و دریایی این دوره، ایالت فارس بوده است. ایالت فارس به عنوان ناحیه پس‌کران‌های خلیج فارس نقش بسیار مهمی در زمینه اقتصادی و شکوفایی تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان برعهده داشته است. این مقاله در پی آن است تا بر اساس متون جغرافیایی دست اول، نقش راه‌های تجاری متصل‌کننده شهرهای ایالت فارس را به بنادر و سواحل خلیج فارس و جایگاهشان در تجارت خلیج فارس در دوره ساسانیان را نشان دهد. **واژگان کلیدی:** تجارت، ایالت فارس، راه‌های تجاری، خلیج فارس، ساسانیان.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱. کارشناس ارشد تاریخ مطالعات خلیج فارس از دانشگاه شهید چمران اهواز maryamjahanbakhshi39@yahoo.com

مقدمه

ایالت فارس سرزمین گسترده‌ای است در جنوب ایران که از شرق به کرمان، از غرب نواحی خوزستان و سپاهان، از شمال بیابان خراسان و از جنوب دریای پارس احاطه کرده است. سرزمینی که مسکن قوم بزرگ پارس بوده موطن درخشان‌ترین تمدن‌های ایران باستان خصوصاً هخامنشیان و ساسانیان در پس کرانه‌های شمالی خلیج فارس بوده است. در سده سوم میلادی با ظهور امپراطوری ساسانی، حاکمیتی متمرکز در جنوب ایران با مرکزیت ایالت فارس برقرار شد. این ایالت به‌طور نمادین مهم‌ترین ایالت شاهنشاهی ساسانی بوده است، این مسأله از چگونگی قرار گرفتن نام این ایالت در کتیبه شاپور اول در کعبه زردشت روشن می‌شود که از فارس به‌عنوان اولین ایالت شاهنشاهی ساسانی نام برده و در رأس دیگر ایالات ایران قرار می‌گرفت. پس می‌توان نتیجه گرفت که دارای اهمیتی ویژه برای امپراطوری ساسانی بوده است.

اردشیر بابکان، سردودمان سلسله ساسانی که سودای پشاهی بر کل پارس را داشت، زمانی که پادشاه پارس شد، مبارزه خود را با اردوان پنجم، شاهنشاه اشکانی آغاز کرد. این دوران، که ده سال به طول انجامید، صرف تحکیم قدرتش در پارس، غلبه بر کدخدایان و فتح نواحی مجاور کرد که همه این‌ها اردوان را متوجه خطر کرد. اردشیر، اردوان، آخرین پادشاه اشکانی را در سال ۲۲۴ میلادی شکست داد و بین‌النهرین و بابل را فتح کرد.^۱ اردشیر ایجاد وحدت و تمرکز را در سراسر ایران برای مقابله با آشفستگی اوضاع کشور پس از سقوط اشکانیان و برقراری نظم در سراسر ایران لازم می‌دید و استقرار یک آیین رسمی و اتحاد بین دین و دولت را در وجود شخص فرمانروا، شرط لازم می‌دید.^۲ در بدو قیام علیه اشکانیان به ساحل دریای پارس آمد و مدت‌ها به تلاش برای تصرف نواحی پس‌کرانه‌های و تسلط بر این نواحی ادامه داد.^۳ از آنجایی که ساسانیان از محلی برخاسته بودند که نزدیک به خلیج فارس بود، به‌نظر می‌رسد که برای مقاصد تجاری به فکر استفاده از راه دریایی بودند و علایق سیاسی و اقتصادی آنان از آغاز تأسیس سلسله خود در بنیان‌گذاری و توسعه شهرهای این منطقه، گویای توجه آنان به اقتصاد دریایی است.^۴

ایالت پارس به پنج ولایت بزرگ تقسیم می‌شده که هر کدام «کوره» نامیده می‌شد و هرکدام از آن‌ها به رستاق‌هایی تقسیم می‌شده است. این کوره‌ها عبارت بودند از: کوره اصطخر، کوره شاپورخوره، کوره اردشیرخوره، کوره ارجان و کوره دارابگرد.^۵ کوره اصطخر تمام قسمت شمالی را شامل می‌گردید. این ولایت در دوره باستان، یزد و شهرهای حول و حوش آن و اراضی و قرائی که در امتداد حاشیه کویر لوت بود و شهرک‌هایی چون آباد، اقلید، بیضا و یزدخواست نیز جزء این کوره شامل می‌شدند. شهر اصطخر کرسی این ولایت محسوب می‌گردید. اسم

۱. دریایی، اردشیر چه زمانی بر استخر حکومت می‌کرد، ص ۲۴.

۲. زرین کوب، تاریخ ایران باستان (تاریخ سیاسی ساسانیان)، ص ۱۱.

۳. طبری، تاریخ الرسل و الملوک، ص ۵۸.

۴. تشکری، ایران به روایت چین باستان، ص ۳۴.

۵. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۳۸؛ قدامه بن جعفر، الخراج و صنایع الکتابه، ص ۱۳۷.

اصطخر را اعراب بر شهری نهادند که در زمان ساسانیان یونانیان آن را «پرسپولیس» می نامیدند. این شهر در کنار رود پلوار واقع بود.^۱ از نظر وسعت، اصطخر از همه ولایات بزرگتر بود و روزگاری پایتخت تمام سرزمین بود. اصطخری اینگونه شرح می دهد که: «اصطخر شهری است بزرگ چند اردشیرخه باشد به بزرگی و از شمار قدیمی ترین و مشهورترین شهرهای است پادشاهان در آنجا مقرر داشتند تا اینکه اردشیر محل حکومت را به جور منتقل داد...»^۲ مهم ترین شهرهای این ایالت سوی اصطخر عبارت بود از: بیضا، ابرقو، هرات، کته، رودان، اقلید، شهر بابک، مائین.^۳

در تریبی که ابن خردادبه نواحی فارس را برشمرده، اردشیر خره در رتبه سوم است که ناحیه کوچک قبادخره را هم جزء آن محسوب داشته است.^۴ اردشیر خره دومین ولایت بزرگ فارس به شمار می آمد.^۵ جور هم کرسی آن بود و هم مرکز شاهنشاهی ساسانی بوده است.^۶ اصطخری می گوید: «اصطخر مقرر قدرت حکومت فارس بود تا اینکه اردشیر آن را به جور منتقل کرد».^۷ جور را اردشیر بنا کرد، یعنی آنکه در محل این شهر قبلاً آب راکدی بود همچون دریاچه ای، اردشیر نذر کرده در همانجا که بر دشمنانش پیروز شود شهری برپا سازد و در آن آتشکده ای بنا کند. در این موضع پیروزمند شد و با فراست بسیار آبی را که در اینجا بود باگشودن ترعه ها خالی کرد و جور را بنا کرد.^۸ مقدسی ضمن شرح ولایت اردشیر خره از جور یاد می کند و چنین شرح می دهد: «جور شهر زیبای مطبوعی است که بسیار دلکش و آباد است. مرکز اصلی گل سرخ و فراورده های دوست داشتنی است».^۹

جور از نظر تجارت حائز اهمیت خاصی بود و از جهت تولید عطر شهرت داشت. اصطخری از زمره اقلام صادرات فارس می گوید: «گلاب از جور صادر می شود، زیرا آن نوع به خصوص خیلی مطلوب است و منحصرأ در جور به دست می آید».^{۱۰} و از جور جامه های بسیار صادر می شود.^{۱۱}

یکی از مهم ترین شهرهای ولایت اردشیر خره، شهر بندری سیراف بود. اصطخری می گوید: «بزرگ ترین شهر بعد از شیراز سیراف است».^۱ این شهر بندر گاه اصلی شهر جور و راحت ترین راه میان این شهر به ساحل بوده است.^۲

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ص ۲۹۶.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷

۳. همان، ص ۱۰۴.

۴. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۳۸.

۵. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۹۹.

۶. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ص ۲۶۷.

۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۰.

۸. طبری، تاریخ طبری، ص ۵۸۵؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۹۶.

۹. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۴۴

۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۳۳.

۱۱. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۵۹.

ولایت شاپور خُره، که معرب آن سابور خره است، منسوب به شاپوربن اردشیر بن بابک است.^۳ کوچک‌ترین کوره‌های ایالت فارس بود. کرسی این ولایت شهر شاپور بود و اصل این اسم بیشاپور است که غالباً شهرستان یعنی محل شهر یا کرسی و پایتخت نامیده می‌شد.^۴ اصطخری گوید: شهر شاپور از تاسیسات شاپور شاه است و به وسعت اصطخر می‌باشد. ولی بهرحال بر آن برتری دارد، رفاه بیشتری در آن حکمفرماست و اهالی آن ثروتمندترند. شاپور از لحاظ کیفیت آبادترین و سبز و خرم‌ترین ولایات فارس به حساب می‌آید.^۵ بزرگ‌ترین شهرهای ولایت شاپور: کازرون، نوبندگان و جره بوده‌اند.^۶

ارجان غربی‌ترین ولایات پنج‌گانه فارس در دوره ساسانیان بوده است و شهر ارجان کرسی آن ولایت غربی‌ترین مرز آن ولایت و در کنار رود طاب واقع است، در اینجا رودخانه طاب مرز میان ایالت فارس و خوزستان را تشکیل می‌دهد.^۷ قباد شهری را در شمال بین النهرین که آمد نامیده می‌شد را تسخیر کرد، اهالی آن را به اسارت گرفت و دستور داد در مرز فارس و اهواز شهری بنا کنند. آن را «رام قباد» نامید و مرکز ولایت را در آنجا قرار داد.^۸ ارجان نام قدیمی رستاقی بوده است که حتی در زمان اردشیر هم ذکر شده است. از آنجایی که محل آن بین فارس و سرزمین اهواز بوده،^۹ چنین استنباط می‌شود که تأسیس آن به دلایل نظامی بوده، به‌عنوان توقف‌گاهی در بین راه و محلی برای تأمین عبور از رودخانه طاب بوده است. اهمیت ارجان بعنوان نقطه تلاقی راه‌ها در ادوار بعدی بسیار آشکار می‌باشد. چرا که جاده‌هایی که از بصره، بغداد و واسط به جانب فارس کشیده می‌شوند در ارجان به هم می‌رسند.^{۱۰}

از میان رستاق‌های ولایت ارجان می‌توان به: ریشهر که در اصل نام آن ریواردشیر است اشاره کرد،^{۱۱} طبری می‌گوید که اردشیر شهری را به این نام بنا نهاده اما از وضع و موقع دقیق آن مطلبی دقیق‌تر به دست نمی‌دهد.^{۱۲} این شهر در زمان شاپور دوم مورد غارت اعراب قرار گرفت و بعدها به طور کامل بازسازی شد و از چنان آبادی و رونقی برخوردار شد که بعنوان حوزه اسقف نشین مسیحیان ایران قرار گرفت.^{۱۳}

شوشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

مجله علمی-تخصصی مطالعات تاریخی

۱. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۳
۲. وثوقی، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، ص ۸۱.
۳. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۴۱؛ مستوفی، نزهة القلوب، ص ۱۲۵.
۴. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۸۳.
۵. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۹۵ و ۱۱۰.
۶. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۲؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۳۳.
۷. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۹۰.
۸. طبری، تاریخ طبری، ج ۲، ص ۶۳۹؛ ابن الفقیه، ترجمه البلدان، ص ۱۳.
۹. طبری، تاریخ طبری، ج ۲، ص ۵۸۳.
۱۰. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۱۵۱.
۱۱. دینوری، اخبار الطوال، ص ۷۲.
۱۲. طبری، تاریخ طبری، ص ۵۸۴.
۱۳. مارکوات، ایران‌شهر بر مبنای جغرافیای موسی خورنی، ص ۶۳.

کوره دارابجرد

ولایت دارابجرد شرقی‌ترین ولایت از پنج ولایت فارس است، که بین ولایت اصطخر و اردشیر خره قرار گرفته است.^۱ این شهر را از تاسیسات شاه دارا می‌شمارند.^۲ از محصولات دارابجرد که در اثر فعالیت مردم ایجاد می‌شود اصطخری پارچه و روغن‌های خوشبو را ذکر می‌کند.^۳ از دارابجرد فرش‌های خوب مانند طبری به دست می‌آید. حوالی دارابجرد کوه‌های است از نمک سفید، زرد، سبز، سیاه و سرخ.^۴ بزرگ‌ترین شهر این ولایت مرکز آن نبود، بلکه پسا مرکز بود. شهری قدیمی که اصطخری وسعت آن را در حد شیراز می‌داند و از نظر اقتصادی اهمیت فراوان داشته است و نمایندگان تجارت خشکی پسایی در شمار برجسته‌ترین اهالی ذکر شده‌اند. در پسا انواع پارچه‌های جامه را می‌بافند و آن را به اطراف و اکناف جهان می‌فرستند.^۵ تاریخدانان و جغرافیدانان اسلامی چشم‌انداز گسترده از منابع اقتصادی ایالت فارس به دست داده‌اند در کتاب حدودالعالم من المشرق الی المغرب، مسالک و ممالک اصطخری و احسن التقاسیم مقدسی به تفصیل در این زمینه شرح داده‌اند: «در فارس همه گونه معدن یافت می‌شود: نقره، آهن، قلع، گوگرد، نفت، معدن جیوه، نمک و نمک‌زارهای طبیعی، معدن گل سفید و سیاه، نقره به مقدار اندک در ناحیه یزد، در مکانی به نام نائین وجود دارد. معدن مس در سردن هست و از آنجا مس به بصره و مناطق دیگر صادر می‌شود. آهن از کوه‌های اصطخر استخراج می‌شود.^۶ و در فارس معدن طلا وجود دارد.^۷ این ایالت را به خاطر قالی‌های آن بسیار یاد کرده‌اند. این قالی‌ها تا چین صادر می‌شدند و در آنجا کالای بسیار ارزشمندی به شمار می‌رفت.^۸ ایالت فارس در هر زمان به تهیه اقسام عطرها، مخصوصاً عطری که از گل سرخ در ولایت گور بعمل می‌آمد مشهور بوده است.^۹ ابن حوقل گفته است که گلاب فارس را به اصناف و اکناف جهان می‌بردند.^{۱۰} و در شاپور ده نوع عطر روغنی بعمل می‌آمد.^{۱۱} اهالی فارس در بهره‌برداری از منابع طبیعی خود همت و کوشش بسیار مبذول می‌داشتند. ابن الفقیه در این باب می‌گوید: فارسیان در کار ساختن و پرداختن آئینه‌های فلزی و سایر اشیای مصرفی که از آهن تهیه می‌شود ماهرترین و کارآمدترین اقوام‌اند.^{۱۲} در تمام متون جغرافیایی وصف فراوده‌های فارس شرح داده شد.

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۰۹.
۲. طبری، تاریخ طبری، ص ۴۸۶.
۳. همان، ص ۱۳۵.
۴. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۶۶.
۵. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۲-۱۱۳؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۲۹.
۶. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۳۵؛ حدود العالم من المشرق الی المغرب، ص ۱۳۲.
۷. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۶۷.
۸. حدودالعالم، ص ۱۳۰.
۹. همان، ص ۱۳۱.
۱۰. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۶۵.
۱۱. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۳۳؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۵۸.
۱۲. ابن فقیه، ترجمه مختصر البلدان، ص ۱۸.

نساجی فارس شهرت بسیار داشت و همه وقت معروف بود. پارچه‌های زربفت خاصی برای مصرف شاهان در هریک از شهرهای فارس ساخته می‌شد بهترین نوع این پارچه‌ها از توج صادر می‌شد. ^۱ همچنین در فارس انواع زیربافتی جبه‌های راه راه، فرش‌های بزرگ خوش بافت، چیت، لباس‌های فاخر، پرده و پیراهن‌های کتان، دیبا و انواع مختلف کتان‌های زربفت تولید و بافته می‌شد. ^۲ مهم‌تر از همه فارس و مراکز چون کنافه به خاطر مرواریدهایش مشهور بودند. ^۳ اصطخری در کتابش می‌نویسد که در ساحل خلیج فارس مروارید وجود دارد و سپس چنین ادامه می‌دهد: « و جز دریای پارس هیچ جای، معدن مروارید نگفته‌اند» ^۴

ایالت فارس در پس کرانه خلیج فارس قرار داشت که سواحل خلیج فارس را بصورت واحد اداری منظم در آورده است و بنابر موقعیت مناسب جغرافیایی‌اش برای بهره برداری مناسب از مبادلات بازرگانی و امکانات اقتصادی-تجاری دریای پارس توسعه یافته و دارای بنادر تجاری مهم که لنگرگاه ایالت فارس به شمار می‌آمده‌اند بود، معمولاً در هر دوره ای بندر یا جزیره ای مرکزیت خلیج فارس را در ساماندهی فعالیت‌های اقتصادی-تجاری را بر عهده داشته است و این مراکز ارتباط مستقیمی با تختگاه سیاسی حکومت‌های متمرکز از نواحی پس کرانه ای خلیج فارس به همراه داشته است که در دوره ساسانیان این بنادر و جزایر ایالت فارس بوده‌اند که مرکزیت تجاری و اقتصادی را بر عهده داشته‌اند. ^۵

مبادلات بازرگانی پدیده ای نیست که به یکباره شروع شده باشد، مهم‌ترین عامل در مبادلات بازرگانی و رشد و توسعه اقتصادی و تجاری، وجود شبکه راه‌های تجاری امن با تاسیسات مناسب برای کاروان‌های تجاری بود. اهمیت راه‌های ارتباطی در زندگی جمعی بشر امری بدیهی است و رشد و تعالی تمدن بشری با جاده‌ها ارتباط مستقیمی داشته است. بعد از شکل‌گیری و ظهور پادشاهی ساسانیان در منطقه فارس به اقتضای شرایط تاریخی و ملاحظات سیاسی و اقتصادی توجه به تجارت و راه‌های تجاری مورد اهتمام ویژه قرار گرفت و از همان ابتدای حکومتشان تجارت و بازرگانی نگاه ویژه ای را به خود معطوف کرده است. رونق تجاری بدون وجود راه‌هایی که فعالیت‌های تجاری در بستر آن انجام گیرد امکان‌پذیر نبود ازین طریق بود که پادشاهان ساسانی اهمیت فراوانی به راه‌های تجاری می‌دادند و برخی از این مسیرهای تجاری از جمله مسیر تجاری گور به سیراف در پناه امنیت حاصل از حاکمیت ساسانیان در ایالت فارس و سواحل خلیج فارس به اوج رونق و اهمیت خود رسیدن‌اند. این راه‌های تجاری در دوره‌های قبلی کمابیش

۱. حدودالعالم، ص ۱۳۲؛ ابن حوقل، صوره الارض، ص ۶۵

۲. همان، ص ۱۳۰؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۳۴؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۵۸. ابن حوقل، صوه الارض، ص ۶۶.

۳. حدودالعالم، ص ۱۳۲.

۴. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۳۴.

۵. پرهون، نقش و اهمیت سه بندر مهروبان، سینیز و جنبه در ساحل خلیج فارس، ج ۱ و ۲، ص ۱۲۹.

برقرار بوده‌اند، اما به دلایل سیاسی و اقتصادی این دوره، برخی از این مسیرها اهمیت و رونق فراوانی یافته‌اند و مبدأ و مقصد راه‌های تجاری این زمان ایالت فارس، مرکز قدرت ساسانی بوده است.^۱ در خصوص راه‌های فارس کتاب‌های عربی و فارسی تفصیل فراوان داده‌اند و مسافت‌ها را عموماً با فرسنگ، مرحله و منزل تعیین نموده‌اند. راه‌های ایالت فارس همه از شیراز منشعب می‌شدند و به مهم‌ترین بنادر خلیج فارس که مقصد و منتهی تمام راه‌ها بودند ختم می‌شدند.^۲ راه‌های ایران در ادوار گذشته، علاوه بر اهمیت اقتصادی، از لحاظ کارکرد نظامی، سیاسی و دستیابی به نقاط دور کشور و مبادلات فرهنگی نیز بسیار مهم بوده است و به دلیل اهمیت راه‌های مملکتی در حیات اقتصادی ایران، همواره توجه خاصی از جانب حکمرانان به شبکه راه‌ها و وسایل ارتباطی مبذول می‌شد و با در هم آمیختگی کارکرد سیاسی - نظامی جاده‌ها با اهمیت تجاری آن‌ها به عمران و آبادی جاده‌ها و رشد تجارت کمک می‌کردند.^۳ بحث راه‌های ارتباطی ایالت فارس مورد توجه خاص جغرافی دانان مسلمان بوده است هرچند که آمار و ارقام و مسیر آن‌ها شاید به دلایلی چون: خرابی و زوال جاده‌ها، عادات و روش‌های مخصوص سفر، رونق آبادی‌های جدید، شرایط جوی... با یکدیگر تفاوت داشته باشد.^۴

اهمیت مسیرهای تجاری ایالت فارس به حدی بود که تجارت پررونق نواحی شرق و غرب ایران هم به این منطقه معطوف شده‌بود و این مرکز به عنوان یک نقطه ترازیتی در دوره باستان اهمیت فراوان یافته است و بسیاری از شهرهای ایالتی این ناحیه که در مسیر عبور جاده‌های تجاری اصلی قرار داشتند در تولید محصولات صنعتی، معدنی و کشاورزی سهم عمده ای داشتند و از تجارتنی، تولیدی نیز برخوردار بودند که این رونق به دلیل عبور مسیرهای تجاری از شهرها مختلف میسر گشته است.^۵ در مبحث زیر مسیر جاده‌های تجاری درون مرزی شهرهای بزرگ و مهم ایالت فارس برحسب کارکردی که در تجارت داخلی و خارجی داشته‌اند با استفاده از قدیمی‌ترین منابع و با در نظر داشتن انحرافات و اختلافات بررسی می‌شود. مبدأ یا منتهای این راه‌های داخلی اصطخر، مرکز ایالت فارس می‌باشد. که در بهترین حالت به سواحل و بنادر تجاری خلیج فارس منتهی می‌شدند.

راه ارجان-اصطخر

۱. رضوی، راه‌های تجاری در عهد ایلخانی، ص ۲۲. ۲۳.

۲. لسترنج، گای، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۳۱۷.

۳. میر احمدی، راه‌های ایران در قرون نخستین اسلامی، ص ۱۰۲. ۱۰۰.

۴. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۱.

۵. رضوی، راه‌های تجاری در عهد ایلخانی، ص ۲۳.

ارجان که دروازه خوزستان به فارس محسوب می‌شد، در دوره ساسانیان در کنار کوره‌های استخر، دارابگرد، اردشیر خوره و بیشاپور پنجمین کوره و غربی‌ترین ولایت پنج‌گانه ایالت فارس محسوب می‌شد. در کنار رودخانه طاب مرز خوزستان با فارس واقع بوده.^۱

راهی که از شیراز به ارجان می‌رفت بیش از همه راه‌های دیگر در کتاب‌های جغرافیایی شرح داده شده و در باره آن ۸ وصف جداگانه از جغرافی دانان مسلمان از جمله: ابن خردادبه، قدامه بن جعفر، ابن رسته، ابن فقیه، اصطخری، ابن حوقل، مقدسی و ابن بلخی رسیده که در پاره ای از منزلگاه‌های این راه بین کتاب‌های مراجع اختلاف است.^۲ اهمیت این جاده ضمن مبادلات اقتصادی بین ایالت فارس با خوزستان و در نهایت بزرگ راه تیسفون، در مقاصد سیاسی، نظامی و کشورگشایی نیز دارای اهمیت فراوان بوده است، بر اساس نوشته‌های تاریخی از جمله طبری و ابن اثیر اردشیر بابکان مؤسس سلسله ساسانی در کشورگشایی‌های خود به نواحی غربی از این راه عبور کرده است.^۳

این راه در ادامه مسیرش به طرف غرب و عراق از رامهرمز بطرف شوشتر بعد واسط و در ادامه مرتبط می‌شود با شاهراه بزرگ تیسفون.^۴ ابن خردادبه جغرافی دان قرن سوم هجری اولین گزارش از راه ارجان به اصطخر را داده و اینگونه شرح می‌دهد که:

«پنج فرسخ داسین، شش فرسخ بندک، شش فرسخ خان حماد، چهار فرسخ دخویه، هشت یا شش فرسخ نوبندجان، پنج فرسخ کرجان، هفت فرسخ خراخه، پنج فرسخ جوین، پنج فرسخ شیراز».^۵

ابن خردادبه فاصله ارجان تا داسین را پنج فرسخ ذکر کرده در صورتی که قدامه و اصطخری^۶ هفت فرسخ ذکر کردن‌اند.^۷ اصطخری در شرحی که از این جاده می‌دهد به ده عقارب که «هیر» هم نامیده می‌شود اشاره می‌کند که بین بندک و داسین (داسین) و در چهار فرسخی هرکدام از این مناطق قرار دارد و ابن رسته نیز این فاصله چهار فرسخی را تایید کرده است. و فاصله هیر تا ارجان را مانند اصطخری یازده فرسخ می‌داند.^۸ اختلاف دیگری در مسافت داسین و بندک است، چراکه ابن خردادبه و قدامه^۹ شش فرسخ ذکر می‌کنند ولی اصطخری فاصله این نواحی را از یکدیگر هشت فرسخ می‌داند.^{۱۰} احتمالاً جاده کوتاه‌تری وجود داشته که از هیر نمی‌گذشته.^{۱۱}

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۹۰.

۲. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۳۱۹.

۳. طبری، تاریخ طبری، ص ۵۸۳؛ ابن اثیر، اخبار ایران از الکامل، ص ۵۷.

۴. برای آگاهی از این مسیر نگاه کنید به: اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۹۴.

۵. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۳.

۶. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۷. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۲.

۸. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷؛ ابن رسته، الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۲.

۹. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۳؛ قدامه بن جعفر، الخراج، ص ۲۲۲.

۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۱۱. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۲.

مقدسی در فهرست منازل خود از بندک یاد می‌کند که: «بعد از دو منزل راه چاپاری از ارجان به زیتون بعد از یک روز سفر به حبس (زندان)، بعد از یک روز مسافرت به بندک می‌رسند».^۱ ابن حوقل فاصله بین بیدک تا خوبدان را سه فرسنگ می‌داند و هیچ توقفگاه دیگری بین این دو منزل ذکر نمی‌کند.^۲

ابن بلخی در فارسنامه به منازل دیگری اشاره می‌کند در حالت عکس مسیر توصیف شده: «ارجان تا فرزک* شش فرسخ، چهار فرسخ حبس، چهار فرسخ صاهه*، پنج فرسخ تا گنبد ملغان، شش فرسخ کشن، چهار فرسخ خوبدان، سه فرسخ نوبندجان، سه فرسخ کوسجان، چهار فرسخ تیرمردان، پنج فرسخ خراهر، پنج فرسخ خلار، پنج فرسخ جویم»^۳

توقفگاه بعدی خان حماد است که در ساحل شمالی رود زهره و جنوب باشت می‌توان آنرا جست، ابن خردادبه و قدامه^۴ مسافت آنرا از بندک شش فرسخ می‌دانند ولی به گفته ابن رسته و اصطخری خان حماد از بندک هشت فرسخ فاصله دارد.^۵ منزل بعدی در خوید است که در چهار فرسخی خان حماد قرار دارد، در این توقفگاه است که راه مقدسی به راه دیگران می‌پیوندد: «بندک تا گنبد دو برید یا یک برید از راه کرده، سپس تا زنگ دو برید، سپس تا دخوید یک مرحله».^۶ ابن رسته یک فهرست دیگر از توقفگاهها که کوتاه‌ترین راه بین ارجان و درخوید است را ارائه می‌دهد و اینگونه ذکر می‌کند: «ارجان تا سیربور* ده فرسخ، از سیربور تا سیبویه چهار فرسخ، از سیبویه-موردستان تا درخوید چهار فرسخ»^۷

قدامه گزارش یک راه طولانی را ذکر می‌کند: «از خان حماد تا امران نه فرسخ، از امران تا نوبندگان شش فرسخ».^۸ از آنجایی که امران پائین تر از خوبدان و در کنار رود امران قرار داشته پس این مسیر قدامه در جنوب جاده اصلی قرار داشته و از این نظر مسافت راه طولانی تر می‌شده است.^۹ در نوبندجان است که مسافت راههای گزارش شده یکسان تر می‌شود. توقفگاه بعدی کرجان است که کرکان و جرکان هم نامیده می‌شود ابن خردادبه مسافت آن را پنج فرسخ ذکر کرده ولی اصطخری مسافت آنرا تا نوبندجان شش فرسخ می‌داند.^{۱۰} خراهره توقفگاه بعدی است که ابن خردادبه مسافت آن را هفت فرسخ ذکر کرده و اصطخری

۱. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۳.

۲. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۵۴.

* اصطخری فرزک یا فردک را جزء کوره شاپور می‌داند، همان، ص ۱۰۲.

* صاهه یعنی چشمه

۳. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۲.

۴. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۳؛ قدامه، الخراج، ص ۲۷.

۵. ابن رسته، الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۲؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۶. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۳.

* مراد از سیربور شاید پلی بر روی شیرین رود باشد که در طول جغرافیائی بندک است.

۷. ابن رسته، الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۲.

۸. قدامه، الخراج، ص ۲۷.

۹. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۷.

۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

مسافت آن را فقط پنج فرسخ می‌داند.^۱ در شرحی که ابن خردادبه داده است از توقفگاه خلار* که منابع دیگر: قدامه، اصطخری و مقدسی ذکر کرده‌اند خبری نیست، قدامه مسافت را از خواره پنج فرسخ ذکر می‌کند اما مقدسی دو منزل چاپاری می‌داند.^۲ ابن رسته مسیر را از نوبندجان اینگونه شرح می‌دهد: «نوبندگان تا شاه دزدان "شاه اللصوص" چهار فرسخ، از نای مرغان تا کوراب ناهیمان پنج فرسخ، از کوراب ناهیمان تا دستگرد هشت فرسخ، واز دستگرد تا شیراز ده فرسخ».^۳ مجموع این فواصل سی و سه فرسخ می‌شود، در صورتی که ارقام شرح و توصیف منابع دیگر کمتر از این میزان است، ابن خردادبه رقم بیست و دو فرسخ را می‌دهد، قدامه بیست و چهار فرسخ و اصطخری بیست و پنج فرسخ ذکر کرده است.^۴ توقفگاه‌هایی که ابن رسته ذکر کرده است شناخته نشده‌اند و مثل اینکه این جاده از نواحی آباد و پررونقی نمی‌گذشته است.^۵ ابن فقیه مسافت شهر سوق الاهواز را تا ارجان که آغاز قلمرو فارس از سوی خوزستان است را سی و یک فرسخ ذکر کرده است.)

راه یزد- اصطخر

یزد در زمان قدیم «کته» نام داشت و چون نام یزد به شهر گذاشته شد نام کته را بر ولایت یزد اطلاق کردند و به آن حومه یزد گفتند.^۶ تمام ناحیه یزد در حوزه فارس و کوره اصطخر بوده است. ایالت فارس مرکز راههای مهم بوده است و راه یزد به اصطخر یکی دیگر از راههای مهم و معروف این ایالت بوده است که اهمیت آن به دلیل مرتبط ساختن شهرهای ایالت فارس به قهستان، نیشابور، دامغان و در نهایت از این ناحیه است که مرتبط می‌شود به جاده ابریشم و تجارت زمینی با چین.^۷ در همه شرح‌هایی که از این راه داده شده ذکر شده که این راه از اصطخر می‌گذرد. ابن خردادبه مجموع مسافت بین شیراز و انجیره که آخرین نقطه ایالت فارس قبل از ورود به کویر خراسان است را صد فرسخ می‌داند، اصطخری هشتاد فرسخ و مقدسی ده روز و دو منزل چاپاری توصیف می‌کند.^۸ ابن خردادبه راه شیراز به خراسان را به پنج منزل تقسیم کرده است: «شیراز تا زرقان شش فرسخ، پل الکوسجان دو فرسخ، اصطخر چهار فرسخ، برد سه فرسخ، جایگاهی که چاه دارد نه فرسخ، جه پنج فرسخ، الکرجار چهار فرسخ، کرکولان پنج فرسخ،

۱. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۴؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

*. خلر امروزی است در شمال غرب گویم.

۲. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۳.

۳. ابن رسته، الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۲.

۴. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۴؛ قدامه، الخراج، ص ۲۸؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۵. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۹.

۶. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۰۶.

۷. برای آگاهی بیشتر از این راه بنگرید به: ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۱. ۵۲؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۷۲۲. ۷۲۳.

۸. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۱. ۵۰؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

هندسک هفت فرسخ، مهرآباد سه فرسخ، ابرکوه سه فرسخ، مهاجر ده فرسخ، قصر الاسد پانزده فرسخ، قصر الجوز هفت فرسخ، قلعه پنج فرسخ، شهر یزد شش فرسخ، انجیره شش فرسخ، خزانه سیزده فرسخ، ساغند یازده فرسخ»^۱.

اما اعداد و ارقام آن در برابر شرح و گزارش اصطخری و مقدسی تفاوت دارد اصطخری حد فاصل اصطخر تا یزد را هفتاد و چهار فرسخ می‌داند.^۲ مقدسی جاده را از اصطخر به بعد شرح می‌دهد و مسافت این راه را با در نظر گرفتن اینکه فاصله شیراز- اصطخر را باید دو روز مسافت محسوب داشت، عدد ده روز و دو منزل چاپاری حاصل می‌گردد. ابن خردادبه در شرح مسافت‌ها و استراحتگاه‌ها به توقفگاه برد اشاره می‌کند که اصطخری و مقدسی قریه کهمند را نام می‌برند هرچند که این دو لفظ از نظر لغوی قرابت ندارند ولی احتمال دارد که این دو موضع یکی باشند.^۳ ابن خردادبه در شرحی که از این مسیر ذکر کرده است فاصله اصطخر- جه را هفده فرسخ ذکر کرد ولی اصطخری فاصله آن را دوازده فرسخ می‌داند. شوارتس در کتاب «جغرافیای تاریخی فارس» این تفاوت مسافت را در شرح ابن خردادبه و اصطخری اینگونه توضیح می‌دهد که: «چنین به نظر می‌آید که فاصله پنج فرسخی قبل از جه سهواً به آن افزوده شده باشد چنانکه اکنون توقفگاه دیگری با یک چاه که اسم آن ذکر نشده مطابقت می‌کند با استراحتگاه جه (به معنی چاه، مکان و جا) که با فرض یک راه دیگر در شرق رود پلور باز هم نمی‌توان این پنج فرسخ اضافی را توجیه کرد».^۴ ابن خردادبه توقفگاه بعدی را کرجار می‌نامد که همین خان کرگان امروزی در کنار رود پلور است و هندسک با هنشک فعلی مطابقت دارد.^۵ مجدداً ابن خردادبه از مکانی یاد می‌کند که در منابع بعدی اشاره ای به آن نشده و آن مهاجر است که تا ابرقوه ده فرسخ راه است. اصطخری ایستگاه بعدی را از ابرقوه تا قریه الاسد عربی که همان دهشیر است را سیزده فرسخ ذکر کرده و مقدسی مسافت آن را یک روز سفر می‌داند.^۶ هرگاه ابن خردادبه مسافت راه را زیاد ذکر کرده باید گفت راه تقریباً دورتری وجود داشته که ضرورت عبور از کویر بخاطر شرایط نامساعد جوی آن را پدید آورده است.^۷

استراحتگاه بعدی قریه الجوز (ده گردو) است که مقدسی به جای آن آرد را ذکر می‌کند که مسخ شده لفظ فارسی گردو است.^۸ گرچه در هیچ نقشه ای اثری از ده گردو نمی‌باشد ولی ابن خردادبه مسافت آن را هفت فرسخ و اصطخری آن را شش فرسخ ذکر کرده است. در ادامه راه ابن خردادبه از مکانی با نام قلعه یاد

۱. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۰، ۵۱.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۳. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۵.

۴. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۵.

۵. همان، ص ۲۳۶.

۶. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۷. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۶.

۸. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

می‌کند که اصطخری و مقدسی نام این قلعه را "قلعه مجوس" ذکر کرده‌اند در شش فرسخی ده جوز.^۱ ابن بلخی در فارسنامه در این نقطه به جای جدیدی اشاره می‌کند که تومره بست نامیده و در نه فرسخی یزد قرار دارد.^۲ شهر یزد که مرکز ولایت است اصطخری و مقدسی همان نام قدیم کته را ذکر کرده‌اند و فاصله آن را تا قلعه مجوس پنج فرسخ ذکر کرده‌اند.^۳ اصطخری به یکی از راه‌های فرعی که به طرف غرب یزد می‌رود اشاره می‌کند که از کته بطرف میبد ده فرسخ راه است، از میبد تا عقدا ده فرسخ، از عقدا تا ناین هم پانزده فرسخ راه است و از ناین تا سپاهان چهل و پنج فرسخ راه است.^۴ راه یزد در ادامه مسیر خود با انجیره که آخرین نقطه فارس قبل از ورود به کویر است می‌رسد و از آنجا به طرف ساغند و در ادامه به شاهراه بزرگ نیشابور و خراسان مرتبط می‌شود.^۵

اصطخر- دارابگرد- تارم

بین ولایت اصطخر و اردشیر خوره بطرف شرق ولایت دارابگرد قرار گرفته که سومین ولایت بزرگ فارس به شمار می‌رفته است.^۶ ولایتی با شکوه و سرشار از معادن و محصولات و ویژگی‌های نیکو بوده است.^۷ اداریسی دارابگرد را مرکز معاملات و داد و ستد و تجمع بازرگانان فارس می‌شمارد.^۸ فسا بزرگ‌ترین شهر این ولایت بوده و شاید به همین علت باشد که ابن خردادبه آن را در کنار پنج کوره اصلی ایالت فارس ذکر کرده است.^۹ اصطخری به اهمیت اقتصادی فسا اشاره می‌کند و از مردم این شهر در شمار برجسته‌ترین تاجران تجارت خشکی یاد می‌کند.^{۱۰}

مسیر تجاری این ولایت در آثار جغرافیایی: ابن خردادبه، ابن فقیه، اصطخری، ابن حوقل، مقدسی و ابن بلخی شرح داده شد، ابن خردادبه این مسیر را اینگونه شرح می‌دهد: «شیراز سه فرسخ، قریه بکار چهار فرسخ، قریه الرمان نه فرسخ، خورستان پنج فرسخ، کرم چهار فرسخ، شهر فسا چهار فرسخ، طمستان شش فرسخ، فستکان چهار فرسخ، فسا رود هشت فرسخ دارابگرد»^{۱۱}

۱. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۲. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۴.

۳. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵؛ احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۴. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷، ۱۱۸.

۵. برای آگاهی بیشتر از این مسیر نگاه کنید به: ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۰؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۰۱؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۷۲۳.

۶. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۰۱.

۷. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۳۱.

۸. به نقل از شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۱۳۵.

۹. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۷.

۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۲۱، ۱۲۲.

۱۱. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۲، ۵۳.

در مقایسه و بررسی اولین شرحی که از این مسیر داده شده با سایر منابع می‌بینیم که روستای بکار فقط از طرف ابن خردادبه ذکر شده است و در دیگر منابع اشاره ای به این روستا نشده، اقامتگاه بعدی که ابن خردادبه به آن اشاره کرده قریه الرمان است، با اولین منزلگاه سفر مقدسی یعنی قریه الرمان* برابر است که مسافت آنرا یک روز سفر ذکر کرده است.^۱ اصطخری در توصیف این راه اولین توقفگاه را روستای خان میم ذکر کرده در هفت فرسخی شیراز برابر با همان مسافتی است که ابن خردادبه تا قریه الرمان ذکر کرده است،^۲ پس با این حساب می‌توان گفت که این دو اسم می‌تواند مربوط به یک موضع باشد.^۳

ابن بلخی در قرن ششم با شرح این مسیر منزل اول را ماهلویه در شش فرسخی شیراز ذکر کرده است.^۴ توقفگاه بعدی خورستان است ابن خردادبه مسافت آنرا نه فرسخ ذکر کرده، در صورتی که اصطخری مسافت آنرا هفت فرسخ بیان کرده است.^۵

مقدسی به منزلگاه دیگری بنام سروستان اشاره می‌کند که در یک منزلی روستای قریه الرمان قرار دارد.^۶ ابن خردادبه مسافت فسا را چهار فرسخ می‌داند، در صورتی که اصطخری پنج فرسخ ذکر کرده^۷ و ابن حوقل و ابن بلخی هم این مسافت را تأیید کردن‌اند.^۸ طمستان که در اثر مقدسی طبستان آمده^۹ در چهار فرسخی فسا بوده، اما مقدسی در این نقطه از جایی بنام تیمارستان یاد می‌کند که در فاصله نیم روزی تا فسا قرار دارد.^{۱۰} پس می‌توان احتمال داد که این دو مکان منتهی نزدیک هم قرار داشته‌اند اما از یکدیگر جدا بوده‌اند.^{۱۱}

فستکان را که ابن خردادبه و اصطخری^{۱۲} در کنار جاده شیراز به دارابگرد ذکر کرده‌اند احتمالاً در حوالی اکبرآباد یا وکیل آباد قرار داشته باشد.^{۱۳}

فسا رود توقفگاه بعدی است که ابن خردادبه فقط آن را ذکر کرده است، اصطخری به نقطه دارکان اشاره می‌کند که مسافت این نقطه همان چهار فرسخی ذکر شده که ابن خردادبه برای فسا رود بیان کرده

* قریه الرمان یا ده انار در منطقه ماهلویه امروزی قرار دارد.

۱. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۵.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۳. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۴۶.

۴. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۲.

۵. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۶. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۵.

۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۸. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۵۳؛ ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۲.

۹. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۳۲.

۱۰. همان، ص ۶۷۴.

۱۱. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۱۳۹.

۱۲. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۳؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۱۳. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۱۴۲.

است.^۱ مقدسی شرح دیگری را از فسا تا دارابگرد می‌دهد: «فسا نیم روز سفر، تیمارستان یک روز سفر، جاده زندایا یک روز دارابگرد»^۲

اصطخری ادامه مسیر را به سوی تارم اینگونه شرح می‌دهد: «دارابگرد پنج فرسخ، رم مهدی پنج فرسخ، رستاق الرستاق هشت فرسخ، فرج چهارده فرسخ تارم».^۳ می‌بینیم که اصطخری در شرحی که از این مسیر داده فاصله رستاق الرستاق را هشت فرسخ ذکر کرده، از آنجایی که بین این دو مکان دو جاده جدا وجود داشته پس می‌توان گفت که علت زیاد شدن مسافت آن به این دلیل می‌باشد که جاده از رستاق الرستاق تا فرج دور زده است.^۴ مقدسی منزلگاه بعد از الرستاق را برک (فرج) نامیده و مسافت آن را تا تارم یک روز سفر ذکر کرده است.^۵

منابع مختلف ارقام جامعی را از این مسیر ذکر کرده‌اند: ابن خردادبه و ابن فقیه فاصله شیراز-فسا را سی فرسخ ذکر کرده اند در صورتی که مجموع تک تک فواصل ابن خردادبه بیست و پنج فرسخ می‌شود،^۶ اصطخری مسافت شیراز تا فسا را بیست و هفت فرسخ ذکر کرده که با مجموع تک تک فواصل مطابقت دارد.^۷ ابن خردادبه و ابن فقیه مجموع فواصل فسا تا دارابگرد را هیجده فرسخ ذکر کرده‌اند در صورتی که مجموع تک تک فواصل شرح داده شده ابن خردادبه بیست و یک فرسخ می‌باشد.^۸ اصطخری مسافت پنجاه فرسخی که برای شیراز تا دارابگرد ذکر کرده و مجموع مسافتی را که برای دارابگرد تا تارم ذکر کرده با واقعیت مطابقت دارد.^۹

اصطخر-اصفهان

از شیراز به اصفهان سه راه جدا از هم بوده، غربی‌ترین آن از طریق ارجان در جویم به بیضا- کورد و سمیرم می‌رفته راه میانی که به راه تابستانی و کوهستانی معروف بوده است از شیراز-مایین-کوشک زرد-یزدخواست به اصفهان می‌رسیده. شرقی‌ترین راه‌های سه گانه راه زمستانی و کاروانی بود که از دشت و جلگه‌ها می‌گذشت.^{۱۰}

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

۱. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.
۲. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۴.
۳. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶؛ ابن حوقل، صورة الارض، ص ۵۳.
۴. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۴۷.
۵. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۴.
۶. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۶؛ ابن فقیه، ترجمه البلدان، ص ۱۶.
۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.
۸. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۶؛ ابن فقیه، ترجمه البلدان، ص ۱۶.
۹. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.
۱۰. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۱۹.

از شیراز تا حدود اصفهان سه راه مابین و رون، راه سمیرم، راه اصطخر برقرار بوده.^۱ غربی‌ترین این راه‌ها در جویم است که از طریق ارجان بطرف راست منشعب می‌شد و به بیضا واقع در جلگه مرو دشت می‌رفت و از آنجا به مهر جاناواذ، کورد و کلار و سمیرم می‌رفت.^۲ این راه در اثر ابن خردادبه، مقدسی و ابن بلخی شرح داده شد^۳، ابن خردادبه مبدأ جاده را فارس ذکر می‌کند که مراد از فارس اصطخر بوده است.^۴ ابن خردادبه طول جاده را از اصطخر تا سمیرم نوزده فرسخ می‌داند: «از فارس تا کام فیروز پنج فرسخ، کورد پنج فرسخ، تجاب پنج فرسخ، سمارم پنج فرسخ»^۵

مقدسی فاصله فارس تا سمیرم را شش روز و دو منزل چپاری مسافت ذکر کرده است: «شیراز یک روز مسافت، نسا دو منزل، آش و بورد یک منزل، مهرگان آواز یک منزل، کورد و کلار یک منزل، زاب یک منزل سپس جعفر آباد تا سمیرم یک منزل».^۶

ابن بلخی در قرن شش این جاده را شرح داده است: «از شیراز تا سمیرم چهل و پنج فرسخ راه است، منزل اول از شیراز تا جویم پنج فرسخ، منزل دوم بیضا سه فرسخ، منزل سوم طور چهار فرسخ، منزل چهارم کام فیروز پنج فرسخ، منزل پنجم جرمق چهار فرسخ، منزل ششم کورد چهار فرسخ، منزل هفتم کلار پنج فرسخ، منزل هشتم دیه ترسان هفت فرسخ، منزل نهم سمیرم هشت فرسخ».^۷ چهارمین نقطه توقفگاه مقدسی (کورد) با دومین توقفگاه ابن خردادبه برابر می‌شود، یعنی اینکه در اثر ابن خردادبه افتادگی زیادی وجود دارد که غیر قابل توضیح می‌باشد. می‌توان احتمال داد که توقفگاه تجاب با زاب با یکدیگر تطبیق داشته باشند.^۸ جعفرآباد آخرین توقفگاه مقدسی قبل از رسیدن به سمارم است که ابن خردادبه اشاره ای به آن نکرده و این بلخی موضع دیگری بنام ترسان را ذکر کرده است.

راه تابستانی

راه کوهستانی و تابستانی مابین و رون از شیراز به یزدخواست که حد میان فارس و اصفهان بود می‌رفت و هیچ تماسی با سمیرم پیدا نمی‌کرد، مسافت آن پنجاه و دو فرسخ بود.^۹ این راه با اندک اختلاف در اسم منزلگاه‌ها توسط: قدامه؛ اصطخری، مقدسی، ابن بلخی و حمدالله مستوفی شرح داده شده است. قدامه شرح این راه را اینگونه می‌دهد: «از شیراز تا نساپور هفت فرسخ، نساپور تا مابین هفت فرسخ، مابین تا

۱. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۲. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۱۹؛ ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۳. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۸؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۷-۶۷۸؛ ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۴. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۰.

۵. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۸.

۶. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۷۸ این جاده در جهت معکوس وصف شده.

۷. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۸. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۱.

۹. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

گردنه کیسا سه فرسخ، از آن گردنه تا خوشکان هفت فرسخ، از خوشکان تا قصر این پنج فرسخ، از قصر این تا اصطخران هفت فرسخ، از اصطخران تا خارش شش فرسخ^۱ اولین توقفگاهی که قدامه از آن به نام نیسابور یاد کرده اصطخری^۲ آن مکان را هزار ذکر کرد، که فاصله آن تا شیراز نه فرسخ است و مقدسی از آن با عنوان آزارسابور نام می‌برد به فاصله یک روز مسافرت تا شیراز.^۳ ابن بلخی گزارشی که از این مسیر در قرن شش می‌دهد منزل اول را دیه گرگ، که از نواحی شیراز است می‌داند که در شش فرسخی آن قرار دارد.^۴

ماین که امروز به آن ماین می‌گویند جایی است معروف در یک منزلی آزارسابور، مقدسی بصورت کوتاه درباره آن گفته است که: «ماین در کنار جاده اصفهان قرار دارد و ناحیه ای است آباد و میوه‌های بسیار دارد»^۵

ابن بلخی بعد از توقفگاهی که در کنار پل رود کر است منزل سوم را ماین ذکر می‌کند.^۶ توقفگاه بعدی گردنه کیسا است، اصطخری^۷ از آن بعنوان رصدگاه و مرکز نگهبانی برای جلوگیری از حملات مختلف اشاره می‌کند که در شش فرسخی ماین قرار دارد در صورتی که قدامه مسافت آنرا سه فرسخ ذکر کرده است. ابن حوقل در توصیف خود از این جاده نام آنرا کسنا آورده است.^۸ مقدسی در توصیف خود به این مسیر اشاره نمی‌کند.^۹ اصطخری مسیر دیگری را ذکر می‌کند «از کسنا تا دیه کنار چهار فرسخ، از کنار تا هفت فرسخ...»^{۱۰} راهی که قدامه ذکر می‌کند از ماین بطرف شمال از رود کر بالا رفته و از دشت رون که فقط این بلخی به آن اشاره کرد می‌گذشت^{۱۱} سپس با راهی که اصطخری از ده کنار ذکر می‌کند هر دو در کوشک زر که همان قصرعین است توأم می‌شوند.^{۱۲} برای اولین بار نام کوشک زر در فارسنامه ابن بلخی بصورت کوشک زر ذکر شده است.^{۱۳} قدامه فاصله قصر آیین تا خوشکان را پنج فرسخ گفته، اما اصطخری فاصله آن را از ده کنار هفت فرسخ ذکر کرده است. توقفگاه بعدی قدامه اصطخران است جایی که اصطخری آن را خان اویس ذکر کرده و فاصله آن را هفت فرسخ می‌داند^{۱۴} و ابن حوقل و مقدسی آن را خان روشن ضبط کر

۱. قدامه، الخراج، ص ۳۰، ۳۱.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.

۳. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۸ در حالت عکس مسیر.

۴. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۵. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۵۰.

۶. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.

۸. ابن حوقل، صورة الارض، ص ۵۴.

۹. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۸.

۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.

۱۱. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۱۲. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۰۲.

۱۳. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶.

۱۴. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.

دهاند و مقدسی فاصله آن را دو روز چاپاری ذکر می‌کند.^۱ اصطخری مجموع فاصله بین شیراز و خان روشن را چهل و سه فرسخ می‌داند اما مجموع تک تک فواصل چهل و چهار فرسخ می‌شود.^۲

راه زمستانی

شرقی‌ترین راهی که از دشت‌ها و جلگه‌ها می‌گذشت راه زمستانی و کاروانی بود که بطرف شمال شرقی اصطخر می‌رفت، از آنجا به ده بید می‌رسید از ده بید به سمت راست راهی جدا می‌شود و بطرف ابرقو و یزد می‌رفت.^۳ و راه اصلی بطرف چپ از سرمق و آباده می‌گذشت و سپس در یزد خواست به راه تابستانی می‌پیوست و از آنجا به قومشه می‌رسید.^۴

مقدسی شرح این جاده را که با سمارم در هیچ جاده ای تماس پیدا نمی‌کند بلکه از یزد خواست می‌گذرد را اینگونه می‌دهد:

«اصطخر یک روز، قریه ابن بندار یک روز، کماهنگ یک روز، ده خلاف یک روز، لاه و کره یک روز، سرمسه یک روز، سروستان یک روز، ازکاس یک روز، روزکان یک روز تا قومشه»^۵ این راه کاروانی اگرچه که طولانی تر است اما در فصل زمستان از ارزش و اهمیت فراوانی برخوردار است.^۶ مقدسی مسافت را از اصطخر تا کماهنگ دو روز مسافت می‌داند و ابن بلخی بعد از اصطخر به منزلگاه کمه اشاره می‌کند که در شش فرسخی آن قرار دارد^۷ و کماهنگ جایی که ابن بلخی آن را کمهنگ یاد کرد با مرغاب فعلی یکسان است.^۸ ده خلاف به معنای "روستای چراگاه" است ترجمه عربی کلمه فارسی "ده بید" می‌باشد که تا امروز باقی مانده است.^۹ و ابن بلخی مسافت آن را هشت فرسخ ذکر کرده است.^{۱۰} در این نقطه است که مسیر به دو شاخه قسمت می‌شود: سمت راست که به ابرقو و یزد می‌رفت^{۱۱}، ولی راه اصلی به چپ پیچیده و از سرمق و روستای آباده می‌گذرد و در یزدخواست با جاده تابستانی مرتبط می‌شود.^{۱۲}

۱. ابن حوقل، صورة الارض، ص ۵۴؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۸.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۶.

۳. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۱.۵۰؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۴. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرقی خلافت، ص ۳۲۰.

۵. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۸.

۶. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۷. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۸. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۲.

۹. همان.

۱۰. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۰.

۱۱. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۱.۵۰؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۱۲. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرق خلافت، ص ۳۱۹.

اقامتگاه بعدی کره است که همین خانی کره امروزی است^۱ و بعد از آن سرمه یعنی سرمق است و ابن بلخی مسافت آن را هفت فرسخ ذکر کرده است.^۲ مقدسی در شرح مسیر راه به سروستان اشاره می‌کند ولی ابن بلخی به ده آباد اشاره دارد که مسافت آن را پنج فرسخ ذکر کرده است.^۳ یزدخواست شهری که در شمال سروستان است مقدسی بعضی از حروف آن را حذف کرده و بعضی را تغییر داده و بصورت "ازکاس" ضبط نموده است و اولین بار در کتاب فارسنامه ابن بلخی در مسافت هشت فرسخی شورشستان ذکر شده است.^۴ و یزدخواست نقطه تلاقی راه شرقی که به راه زمستانی و کاروانی معروف بوده با راه تابستانی بوده است.^۵ حمدالله مستوفی در قرن هشتم شرحی که از این مسیر داده فاصله قومه تا یزدخواست را بیست و شش فرسخ می‌داند و ذکر می‌کند که این راه در ادامه مسیرش در یزدخواست به کوشک زرد می‌رسد.^۶

راه اصطخر-شهر بابک

اصطخری از شهر بابک بعنوان یکی از بخش‌های کوره اصطخر یاد می‌کند.^۷ که در جنوب شرقی اصطخر قرار دارد و مقدسی موضع آن را در مسیر اصطخر به رودان ذکر کرده است.^۸ راه‌هایی که از اصطخر به شهر بابک و از آنجا به سیرجان یکی از دو کرسی کرمان می‌رفت دو مسیر را می‌پیمودند. مسیر اول از شمال دریاچه بنتگان به شهر بابک می‌رفت و دومین مسیر در امتداد ساحل جنوبی دریاچه به صاهک و از آنجا به شهر بابک می‌رفت، هر دو مسیر مورد شرح و وصف جغرافی نویسان عرب و ایرانی قرار گرفته بود ولی اسامی بعضی از منزلگاه‌های بین راه درست معلوم نیست و یا اینکه از این نقاط امروزه اثری باقی نمانده است.^۹

راه شمالی اصطخر- شهر بابک: این جاده توسط ابن خردادبه، قدامه، اصطخری و ابن بلخی شرح داده شد، ابن خردادبه اینگونه شرح می‌دهد: «اصطخر هفت فرسخ، حفر پنج فرسخ، تا دریا هفت فرسخ، اسبجان چهار فرسخ، قریه آلاس شش فرسخ، صاهک بزرگ نه فرسخ...»^{۱۰}

این جاده به صورت مستقیم از اصطخر به شرق نمی‌رفت، بلکه اول بطرف تخت جمشید در جهت جنوب غرب می‌رفت بعد به سوی جنوب شرقی ممتد بشود. موضع حفر شناخته نیست احتمال دارد که با قدمگاه

۱. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۲.

۲. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۱.

۳. همان، همانجا

۴. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرق خلافت، ص ۳۰۳.

۵. همان، ص ۳۲۰.

۶. مستوفی، نزهة القلوب، ص ۱۸۷.

۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۹۸.

۸. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۷.

۹. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرق خلافت، ص ۳۲۰.

۱۰. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۳ ادامه مسیر بطرف سیرجان است.

فعلی مطابق باشد.^۱ منظور ابن خردادبه از دریا، دریاچه طشت است که در شمال دریای نیریز است و آبادی بنام آباد طشت نیز در کنار همین دریاچه وجود دارد.^۲ اسبنجان در نیمه راه بین قوام علی و کوشک قرار داشته است، قریه آلاس (مورد) مرکز رستاق بودنجان است و در شمال شرق کوشک قرار دارد.^۳ قدامه شرح دیگری را از این راه می‌دهد: «از اصطخر تا زیاد آباد هشت فرسخ، از زیادآباد تا چوپانان چهار فرسخ، از چوپانان تا ده عبدالرحمان شش فرسخ، از ده عبدالرحمان تا ده آس هفت فرسخ، از ده آس تا صاهک شش فرسخ».^۴ این راه از رستاق ارسنجان عبور کرده چراکه زیادآباد در این رستاق قرار دارد.^۵ اصطخری بعد از زیاد آباد به توقفگاه ده کلودر که یک پست نگهبانی بوده اشاره می‌کند به فاصله هشت فرسخی بین زیادآباد و چوپانان.^۶ منزلگاه بعدی از طرف قدامه و اصطخری^۷ چوپانان ذکر شده و فاصله آن را شش فرسخ ذکر کرده‌اند. چوپانان در ولایت دارابگرد بود اردشیر بعد از به تخت نشستن برای خاموش کردن شورش این ناحیه از این مسیر به چوپانان رفت شهر را گشود و گروهی از مردم آنجا را کشت و به سوی کرمان رفت.^۸

منزلگاه بعدی در شرح ابن خردادبه اسبنجان است در چهار فرسخی دریای طشت، اما قدامه و اصطخری بجای این راه مسیر دیگری را ذکر می‌کنند که از روستا عبدالرحمان که همان آباد^۹ است می‌گذرد و این مسیر چند فرسخی طولانی تر می‌شود.^{۱۰} توقفگاه بعدی قریه آلاس* مرکز رستاق بودنجان است، اصطخری مسافت آن را از عبدالرحمان شش فرسخ ذکر کرده و مسافت این مکان تا صاهک را هشت فرسخ می‌داند.^{۱۱} در قریه آلاس رشته راههایی که قدامه و اصطخری شرح داده‌اند با مسیری که ابن خردادبه شرح داده است باهم تلاقی می‌کنند.^{۱۲}

راه جنوبی اصطخر به شهر بابک

۱. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۸.
۲. همان، ص ۳۶.
۳. همان، ص ۲۳۸.
۴. قدامه، الخراج، ص ۲۸.
۵. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۳۹.
۶. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۴.
۷. همان، ص ۱۱۵.
۸. طبری، تاریخ طبری، ص ۵۸۲.
۹. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۴۹.
۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.
- * آلاس در زبان عربی به درخت مورد می‌گویند.
۱۱. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.
۱۲. برای آگاهی از ادامه مسیر نگاه کنید به: ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۵۳؛ قدامه، الخراج، ص ۲۹؛ اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۵.

این جاده دریاچه نیریز را در جنوب دور می‌زند، از شیراز به طرف شرق پیچیده و به خرمه می‌رفت و از جنوب دریاچه بختگان به خیره می‌رسید.^۱ این راه را ابن خردادبه، ابن بلخی و مستوفی شرح داده‌اند. ابن خردادبه این جاده را اینگونه شرح می‌دهد: «شیراز هفت فرسخ، داریان دو فرسخ، خرمه چهار فرسخ، برانجان شش فرسخ، کند شش فرسخ، حیره پنج فرسخ، بئر عقبه هشت فرسخ، میسکانان هشت فرسخ، صاهک هفت فرسخ، سروشک هفت فرسخ، شهر بابک هشت فرسخ».^۲

مقدسی شرح دیگری می‌دهد: «شیراز تا داریان یک روز، خرمه یک روز، کث یک روز، خیر یک روز، نیریز یک روز»^۳

اولین توقفگاه داریان است که با داریان فعلی در خیرآباد تطبیق دارد.^۴ و مقدسی مسافت آنرا یک روز سفر تا شیراز می‌داند. ابن بلخی در شرحی که از این مسیر می‌دهد در مجموع هفت فرسخ تا شیراز است^۵ که با مسافتی که ابن خردادبه ذکر کرده یکسان می‌شود. مستوفی در قرن هشتم فاصله داریان تا شیراز را نه هفت فرسخ که هشت فرسخ بیان کرده است.^۶ دومین توقفگاه یعنی خرمه در شرح ابن خردادبه و مقدسی با هم مطابقت دارد ولی در میزان اختلاف مسافت آن در این دو شرح زیاد است، ابن خردادبه دو فرسخ ذکر کرده اما مقدسی یک روز سفر گفته است. در صورتی که اصطخری مسافت شیراز- خرمه را چهارده فرسخ ذکر کرده است^۷ و ابن بلخی^۸ مسافت آن را هفت فرسخ و مستوفی هشت فرسخ بیان کرده‌اند.^۹

مقدسی توقفگاه روز سوم سفر خود را کث نام می‌برد که با کنده که ابن خردادبه ذکر کرده یکی است^{۱۰} چرا که ابن بلخی نیز در شرح خود منزل سوم را همین نقطه معرفی کرده است.^{۱۱} توقفگاه بعدی حیر به احتمال "خیره" که با خیر امروزی مطابقت دارد. بئر عقبه استراحتگاه بعدی است که بین خیر و نیریز قرار دارد در فاصله ده فرسخی از هرکدام از این دو نقطه. میسکانان در شمال شرق نیریز است باز در این نقطه است که جاده به ولایت اصطخر یعنی صاهک بزرگ وارد می‌شود و در سمت سروشک در شمال شرق بطرف شهر بابک در نقطه شمالی تر مرز فارس و کرمان می‌رود.^{۱۲}

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
مجله علمی پژوهشی علوم انسانی

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرق خلافت، ص ۳۲۰.
۲. ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ص ۴۸.
۳. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۵.
۴. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۴۳.
۵. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۱.
۶. مستوفی، نزه القلوب، ص ۱۸۸.
۷. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.
۸. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۲.
۹. مستوفی، نزه القلوب، ص ۱۸۸.
۱۰. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۴۴.
۱۱. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۲.
۱۲. شوارتس، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۲۲۴.

راه اصطخر- گور- سیراف

تمام راه‌هایی که از شیراز شروع می‌شد از کوار گذشته به "گور" می‌رسید و از سمت راست منشعب می‌شد به سیراف.^۱ سیراف مهم‌ترین و پررونق‌ترین بندر ایالت فارس در دوره ساسانیان، بر اساس تقسیم بندی متون جغرافیایی عربی و فارسی نخستین سده‌های هجری چون ابن خردادبه، ابوالفدا، ابن فقیه، قدامه بن جعفر اصطخری و دیگر جغرافیایان یکی از بنادر و مراکز تجاری خلیج فارس بود که جایگاه بلند آوازه ای در ارتباطات بازرگانی درون منطقه ای و فرا منطقه ای خلیج فارس در دوران ساسانی داشت و مرکز مهمی برای دریانوردی با هند، چین و آفریقا محسوب می‌شد.^۲ در کتاب حدود العالم (۳۲۷ هجری) نوشته شده است که: «سیراف شهری بزرگ و گرم است و هوایی درست دارد و جای بازرگانی است و بارگاه پارس است»^۳ اصطخری درباره سیراف می‌گوید که: «در پارس فرضه بزرگ آن است شهری بزرگ از اعیان پارس و در آنجا کشت و کشاورزی نباشد»^۴ ابن حوقل می‌نویسد که: «از بزرگ‌ترین شهرهای اردشیر خوره سیراف است که شهر پرجمعیتی است و مردم آن پول‌های گزاف در ساختن بناها صرف می‌کنند»^۵

مقدسی در قرن چهارم بندر سیراف را چنین توصیف می‌کند: «سیراف قصبه اردشیر خوره است، سیراف در هنگام آبادانیش دروازه چین و خزانه پارس و خراسان بود و من شگفت انگیز و زیباتر از خانه‌هایش ندیده‌ام»^۶. از عوامل عمده این رشد و توسعه اقتصادی و تجاری، وجود راه‌های تجاری امن با تأسیسات مناسب برای کاروان‌های تجاری بود و از طریق این راه‌های سازمان یافته و مسیرهای تجاری مهم بود که مناطق پس کرانه ای ایالت فارس روابط دوجانبه ای با بنادر و سواحل داشتند و از این مسیرها به خراسان، کرمان و ماوراء النهر ارتباط می‌یافتند. این ارتباطات تجاری و بازرگانی در سایه امنیتی که در مسیر این راه‌ها حکمفرما شده سبب رونق بیش از پیش تجارت خلیج فارس و بازرگانی ایالت فارس بویژه بندر مهم آن، سیراف شده بود.^۷

بخش بزرگی از صادرات و واردات کالاهای مختلف فارس به این بندر بزرگ حمل می‌گردید که سبب گسترش و رونق تجارت سیراف گردیده و با توجه به این اصل که راه خوب و نزدیک یکی از مهم‌ترین وسایل افزایش بازرگانی است بهمین جهت یک جاده سنگ فرش با کوتاه‌ترین فاصله بین سیراف-جور- اصطخر ایجاد گردیده بود.^۸ که این بندر پرثروت و پررونق را از یک سو به خراسان-کاشان و خوزستان پیوند می‌داد و از سوی دیگر کالاهای گوناگون شهرهای آباد ایران را با هزاران کشتی که خود داشته و یا در این بندر لنگر

۱. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های شرق خلافت، ص ۳۱۸.

۲. خلیفه و اکبری، "از کران تا سیراف"، ج ۳، ص ۱۵۴.

۳. حدود العالم، ص ۱۳۱.

۴. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۳۶.

۵. ابن حوقل، صوره الارض، ص ۵۱.

۶. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ص ۶۳۶.

۷. خلیفه و اکبری، "از کران تا سیراف"، ص ۱۵۴.

۸. سمسار، سیراف، ص ۲۲۳.

می‌انداخته‌اند به نواحی شرق دور و افریقا می‌فرستاده است. گرچه در ابتدا انگیزه احداث راه‌ها دستیابی به نقاط دوردست کشور جهت اهداف نظامی و کشورگشایی، و در عین حال موجبات گسترش بازرگانی و حمل و نقل کالا را فراهم آورده است،^۱

اصطخری راه شیراز به سیراف را اینگونه شرح می‌دهد: «شیراز پنج فرسخ، ده کفر پنج فرسخ، ده بخر چهار فرسخ، ده بنجمان شش فرسخ، شهر جور پنج فرسخ، دشت شوراب شش فرسخ، دشت خان آزاد مرد شش فرسخ، ده کرند شش فرسخ، ده می‌شش فرسخ، تا ابتدای معبر بادرگان خان چهار فرسخ، برکانه حدود هفت فرسخ سیراف».^۲

مقدسی شرح این جاده را اینگونه ذکر می‌کند: «شیراز کفره یک منزل، سپس تا کول یک منزل، سپس تا بومهان یک منزل، سپس تا گور یک منزل، سپس تا بیابشوراب یک منزل، سپس تا مه و رایگان یک منزل، سپس تا کیرند یک منزل، سپس تا برزه یک منزل، سپس حجج تا سیراف یک منزل»^۳ اصطخری مجموع راه بین اصطخر تا سیراف را شصت فرسخ ذکر می‌کند^۴ و مقدسی مسافت آن را ده روز سفر ذکر کرده است.^۵ یک راه دیگری سیراف را به دارابگرد که یکی از دو شهر مهم فارس بود متصل می‌ساخت و فقط مقدسی شرحی از آن داده است: «از دارابگرد گرفته تا خسو یک مرحله، سپس تا کرب یک مرحله، سپس تا جویم ابو احمد یک مرحله، سپس تا کاریان یک مرحله، سپس تا پاراب یک مرحله، سپس تا کران یک مرحله، سپس تا سیراف یک مرحله است».^۶

ابن بلخی هم در قرن ششم مسیری را شرح می‌دهد که از اصطخر تا سیراف هشتاد و شش فرسخ است و اینگونه ذکر می‌کند که: «منزل اول کفره پنج فرسخ، منزل دوم کوار پنج فرسخ، منزل سوم خنیفقان پنج فرسخ، منزل چهارم فیروزآباد پنج فرسخ، منزل پنجم صمکان هشت فرسخ، منزل ششم هیرک هفت فرسخ، منزل هفتم کارزین پنج فرسخ، منزل هشتم لاغر هشت فرسخ، منزل نهم کران هشت فرسخ، منزل دهم چهار منزل است از کران تا سیراف سی فرسخ».^۷

۱. رجبی، راه‌های دیرینه خوزستان، ص ۲۹.

۲. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۳. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۳. ۶۷۴.

۴. اصطخری، مسالک و ممالک، ص ۱۱۷.

۵. مقدسی، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، ص ۶۷۳. ۶۷۴.

۶. همانجا.

۷. ابن بلخی، فارسنامه، ص ۱۶۳.

مسیری که مقدسی ذکر کرده است از فاریاب به کران سر راهی که ابن بلخی ذکر کرده است می‌رفت و به سیراف منتهی می‌شد. کران محل اتصال دو مسیر تجاری مهم از اصطخر به سیراف محسوب می‌شد نخست مسیری که از دارابگرد به کران می‌رفت و دیگری مسیری است که از دشت لاغر به کران می‌رسید و از این شهر به سیراف منتهی می‌شد و منطقه ای مهم در پشتیبانی بندر سیراف و دیگر شهرهای ایالت فارس در امر تجارت و بازرگانی بوده است.^۱ آثار این راه مهم بازرگانی و تجاری که بواسطه آن تمام کاروان‌های تجاری از نواحی داخلی ایران به بندر مهم آن زمان یعنی سیراف می‌رفته‌اند و بارگیری می‌کرده‌اند با بقایایی از کاروانسرا هنوز وجود دارد در سال ۱۳۳۸ پرفسور واندنبرگ ضمن مسافرتش به استان فارس گزارش خود را به نقل از محمد تقی مصطفوی مؤلف کتاب اقلیم پارس چنین نوشته است: «توانستیم جاده ای از عهد ساسانی را که مستقیماً از فیروزآباد به خلیج فارس می‌رفت و از کنار سیاه، دهرام و میان دشت و دزگاه و جم به طرف بندر سیراف امتداد داشت طی نمائی‌ام. این راه به طول ۲۵۰ کیلومتر بوده و فقط به وسیله قاطر می‌توان به دان رسید هنوز در برخی از محله‌های آن سنگ فرش قدیمی که در صخره کوهستان تراشیده شده است وجود دارد و از وسط کوهستان‌ها گذشته و دره‌های کنار سیاه و دهرام و میان دشت و جم را قطع می‌کند. این جاده تا قرن چهارم هجری و تا سقوط بندر سیراف راه تجارتی بوده است اهمیت اصلی این جاده برای تاریخ عهد ساسانی خصوصاً از نظر اقتصادی شایسته توجه مخصوص است زیرا به وسیله آن رتباط تجارت از راه دریا با داخل کشور تأمین می‌گشت^۲» جاده دیگر عهد ساسانی یعنی مسیر فیروزآباد دارابگرد هم از جمله آثاری بوده است که پرفسور واندنبرگ درباره آن چنین می‌نویسد: جاده دیگری از عهد ساسانی از فیروزآباد به طرف فسا و دارابگرد می‌رفت و از طریق میمند و آسمانگرد می‌گذشت در طول این جاده هنوز بقایای ابنیه عهد ساسانی بر پا است.^۳

نتیجه‌گیری

مبادلات بازرگانی پدیده‌ای نیست که به یکباره شروع شده باشد، مهم‌ترین عامل در مبادلات بازرگانی و رشد و توسعه اقتصادی و تجاری، وجود شبکه راه‌های تجاری امن با تاسیسات مناسب برای کاروان‌های تجاری بود. اهمیت راه‌های ارتباطی در زندگی جمعی بشر امری بدیهی است و رشد و تعالی تمدن بشری با جاده‌ها ارتباط مستقیمی داشته است. بعد از شکل‌گیری و ظهور پادشاهی ساسانیان در منطقه فارس به اقتضای شرایط تاریخی و ملاحظات سیاسی و اقتصادی توجه به تجارت و راه‌های تجاری مورد اهتمام ویژه قرار گرفت و از همان ابتدای حکومتشان تجارت و بازرگانی نگاه ویژه‌ای را به خود معطوف کرده است. رونق تجاری بدون وجود راه‌هایی که فعالیت‌های تجاری در بستر آن انجام گیرد امکان‌پذیر نبود ازین راه

۱. خلیفه، "از کران تا سیراف"، ص ۱۶۰.

۲. مصطفوی، اقلیم پارس، ص ۱۰۴.

۳. همان، ص ۱۰۶.

بود که پادشاهان ساسانی اهمیت فراوانی به راه‌های تجاری می‌دادند و برخی از این مسیرهای تجاری از جمله مسیر تجاری گور به سیراف در پناه امنیت حاصل از حاکمیت ساسانیان در ایالت فارس و سواحل خلیج فارس به اوج رونق و اهمیت خود رسیدند. ایالت فارس در پس کرانه خلیج فارس قرار دارد، که سواحل خلیج فارس را بصورت واحد اداری منظم در آورده است و بنا بر موقعیت مناسب جغرافیایی اش برای بهره برداری مناسب از مبادلات بازرگانی و امکانات اقتصادی-تجاری دریای فارس توسعه یافته و دارای بنادر تجاری مهم که لنگرگاه ایالت فارس به شمار می‌آمده‌اند. اهمیت مسیرهای تجاری ایالت فارس به حدی بود که تجارت پروتق نواحی شرق و غرب ایران هم به این منطقه معطوف شده بود و این مرکز به عنوان یک نقطه ترانزیتی در دوره باستان اهمیت فراوان یافته است و بسیاری از شهرهای ایالتی این ناحیه که در مسیر عبور جاده‌های تجاری اصلی قرار داشتند در تولید محصولات صنعتی، معدنی و کشاورزی سهم عمده ای داشتند و از تجاری، تولیدی نیز برخوردار بودند که این رونق به دلیل عبور مسیرهای تجاری از شهرها مختلف میسر گشته است. با وجود تغییر مراکز قدرت در طول تاریخ ایران، اهمیت راه‌ها نیز تغییر کرده است، با این حال مسیر شاهراه‌ها تقریباً ثابت مانده و امروز هم اساس طرح شبکه راه‌های ایران است.

فهرست منابع و مآخذ

- ابن اثیر، عزالدین علی، *اخبار ایران از الکامل*، ترجمه محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۹
- ابن بلخی، *فارسانامه*، به اهتمام گای لسترنج و آلن نیکلسون، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- ابن حوقل، *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- ابن خردادبه، *مسالك و ممالک*، لیدن: نشر بریل، ۱۹۶۷.
- ابن رسته، *الاعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۵.
- ابن فقیه، محمدبن اسحاق، *ترجمه مختصر البلدان*، ترجمه ح. مسعود، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۹.
- اصطخری، ابواسحاق، *مسالك و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸.
- تشکری، عباس، *ایران به روایت چین باستان*، تهران: موسسه روابط بین المللی، ۱۳۵۶.
- *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: انتشارات طهوری، ۱۳۶۱.
- خلیفه، مجتبی، علی اکبری، "از کران تا سیراف"، پژوهشنامه خلیج فارس، به کوشش عبدال رسول خیر اندیش و مجتبی تبریز نیا، تهران: خانه کتاب، ۱۳۹۱، چاپ اول، ج ۳.
- دریایی، تورج، «اردشیر چه زمانی بر استخر حکومت می‌کرد»، *ناگفته‌های امپراتوری ساسانی*، ترجمه آهنگ حقانی و محمود فاضلی، تهران: کتاب پارسه، ۱۳۹۱.

- دریایی، تورج، *سقوط ساسانیان*، ترجمه منصوره اتحادیه-فرحناز امیرخانی، تهران: انتشارات تاریخ ایران، ۱۳۸۳.
- دینوری، ابوحنیفه، *اخبار الطوال*، ترجمه محمود مهدوی دامغانی، تهران: نشر نی، ۱۳۸۳.
- رجبی، صفر، «راه‌های دیرینه خوزستان»، *مجله آینده*، ۱۳۷۰.
- رضوی، ابوالفضل، «راه‌های تجاری در عهد ایلخانی»، *کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*، شماره ۱۳۷، تهران: ۱۳۸۸.
- زرین کوب، عبدالحسین، *تاریخ ایران باستان (تاریخ سیاسی ساسانیان)*، تهران: سمت، ۱۳۸۶.
- سمسار، محمدحسن، *سیراف*، تهران: نشر انجمن آثار ملی، ۱۳۵۷.
- شوارتس، پاول، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۲.
- طبری، ابوجعفر محمد، *تاریخ الرسل و الملوک*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: نشر اساطیر، ج ۲، ۱۳۵۲.
- قدامه ابن جعفر، *الخراج و صناعه الكتابه*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: نشر البرز، ۱۳۷۰.
- لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۳۷.
- مستوفی، حمدالله، *نزهة القلوب*، تصحیح و تحشیه گای لسترنج، تهران: نشر اساطیر، ۱۳۸۹.
- مسعودی، *مروج الذهب و معادن الجواهر*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ج ۱، مصطفوی، محمد تقی، *اقلیم پارس*، تهران: چاپ تابان، ۱۳۴۳.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، بخش دوم، تهران: شرکت مولفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱.
- میر احمدی، مریم، «راه‌های ایران در قرون نخستین اسلامی»، *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۶۸.
- وثوقی، محمداقرا، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۴.
- هون، حسن، «نقش و اهمیت سه بندر مهربان، سینیز و جنبه در ساحل خلیج فارس»، *پژوهشنامه خلیج فارس*، به کوشش عبدال رسول خیر اندیش و مجتبی تبریز نیا، تهران: خانه کتاب، ۱۳۹۱، چاپ اول، ج ۱ و ۲.