

راههای دیرینه خوزستان

در ابتدا انگیزهٔ احداث راهها، دستیابی به نقاط دور دست کشور جهت تأمین اهداف نظامی بوده و در عین حال موجبات گسترش بازرگانی و حمل و نقل کالا و ارتباطات فرهنگی را فراهم آورده است. ویل دورانت مینویسد: «ایرانیان در کارهای حمل و نقل ابتکاری فراوانتر از کارهای صنعتی داشتند، و مهندسان ایرانی بفرمان داریوش اول شاهراههایی ساختند که پایتختها را بیکدیگر مربوط میکرد. درازی یکی از این راهها که از شوش تا ساردیس امتداد داشت هزار و پانصد میل و یا دوهزار و چهارصد کیلو متر بود»؛ میشود گفت راههایی که در قرون نخستین اسلام از آنها سخن بمیان آمده است، اغلب بازماندهٔ راههای باستانی ایران است که در ادوار مختلف بنا بر ضرورت مرمت و نگهداری شده است. اما ابراز این نظر در مورد راههای باستانی خوزستان حداقل در قسمت جلگه‌ای با توجه به تغییرات بسیاری که در زمینهای آبرفتی رودهای پرخروش همچون: کارون، کرخه و جراحی و... ایجاد شده است چندان مقرون به صحت نمیباشد. در میان دو دسته راه آبی و خشکی، راههای آبی خوزستان به سبب وجود رودهای پرآب و قابل کشتیرانی در منطقه از قدیمترین ازمه اهمیت بسزا داشته است. چنانکه استرابو یکی از نویسندگان بنام باستان نام چهار رود را از خوزستان برده مینویسد: اسکندر به رودهای بسیاری نیز گذشت که بر آن کشور روانند و به خلیج پارس میریزند. چه پس از رود «خواسپ» «کوبرات» می‌آید که سرچشمهٔ آن خاک مردم «اوکسی» است. باز در آنجا «آگرادات» میباشد که از روزگار سیروس و از آن شهریار بدین نام خوانده شده است. این رود به قسمتی از خاک پارس میگردد که «کوئیل پرسیس» خوانده میشود و در نزدیکی بازارگاد نهاده است. کرتیوس و آریان دو تن از تاریخ نویسان یونان، چون از رود شوش سخن میرانند آن را «اولو» مینامند و بطلمیوس

مینویسد که سرچشمه «اولو» در ماد بود و به دریا جدا از شط العرب میریخت. کرتیوس چون شهر او کسی‌ها را میستاید نام تازه دیگری را از رودهای خوزستان میبرد چنانکه میگوید: آن شهر در میانه سوزیان و پارس و در خاور پازی تیگر و در باختر اوروات بود.^۲

اینکه اسکندر مقدونی به کدام رود رهسپرده و یا به عرض گذشته است، در بحث فعلی ما نمی‌گنجد. اما آنچه آشکار است نویسنده‌گان مذکور در سخن از رودهای خوزستان جز رودهای کنونی را مقصود نبوده است، که در روزگار آنان جدای از هم ره به خلیج پارس سپرده، و از آن پس به مرور بستری دیگر گزیده‌اند.

در آگهی‌های مکتوب که از جغرافی دانان اسلامی برجای مانده است، نام رودهای خوزستان ذکر نشده است. در سخن آنان نام شهر به رود اتلاق شده است چنانکه ابن سراویون بدون ذکر نام رود گوید: نهر جندی شاپور الذی علیه قنطرة الروم^۳. و یا ابن حوقل رود کارون را رود شوشتر نامیده^۴ و چون آن رود از اهواز میگذشته، ابوالفدا دجله اهوازش گفته است. چه به تعبیر او در بزرگی شبیه دجله (دیگلد = اروند) در عراق کنونی بوده است^۵. همه رودهای خوزستان قابل کشتیرانی بود. مقدسی گوید: کشتیها در اهواز در آمد و شد و گذشتن از آب هستند. در کارشان پایین شهر محل گرد آمدن شاخه‌ها به مقصد بصره بارگیری میکنند^۶. شکر عسکر و جندی شاپور و شوش، دیبا و دستنبوی شوشتر، ابریشم رامهرمز، پارچه‌های قلابدوزی نهرتیری و جندی شاپور، پرده‌های کاربصنا و دوشاب آسک از جمله صادرات خوزستان در آن زمان بوده است که به اقصی نقاط جهان حمل میشده است^۷. صادرات آنزمان خوزستان در سوق‌الاهواز معرب (هوجستان و اجار = خوزستان بازار) گرد میامد و از طریق رود کارون به خلیج فارس و از آنجا به دیگر نقاط جهان ارسال میگشت. «مجرای رود کارون چنانکه امروز هست نبوده است. مجرای اصلی این رود در دورانهای کهن نهر بهمنشیر بوده است، به معنی اردشیر نیک‌اندیش و گویا به نام اردشیر پادشاه هخامنشی نامگذاری شده بوده است و هم‌اکنون نیز مقداری از آبهای رود کارون از این راه داخل دریا میشود. در دوران عضدالدوله دیلمی به خاطر کوتاه کردن راه کشتی‌رانی، از دهانه دجله آبراه‌ای به

سوی کارون کنندند که هم‌اکنون به فم عضدی معروف است و از آن پس کارون از این راه به دجله پیوست.^۸ از قرار معلوم نهر دیگری که طولش بیشتر بود قبل از عضدالدوله و در نیمه اول قرن دهم م. احداث شده بود، زیرا قدامه که اندکی بعد از سال ۹۲۸ م. به تألیف کتاب خود اشتغال داشت و در ۹۴۸ - ۹۴۹ م (۳۳۷ هجری) قبل از جلوس عضدالدوله به سلطنت (۳۳۸ هجری) وفات یافت. از این نهر اسم می‌برد. قدامه این نهر را «نهرالجدید» می‌نامد و می‌گوید که از حصن مهدی تا بیان در امتداد نهر هشت فرسخ بود و حال آنکه از راه خشکی شش فرسخ بود.^۹ با کندن نهر عضدی به طول چهار فرسخ از کارون به دجله، کشتیها که کارون به سوی بصره رهسپار میشدند زاه طولانی و پرمخاطره پیشین را ترک کرده‌اند.

جغرافی‌دانان اسلامی مسافت‌های میان شهرها را به روز راه، مرحله، منزل راه و فرسخ راه مینگاشتند. یکی دیگر از واحدهای مسافت «سکه» بود و آن عبارت از مسافتی بود که هر پیک از یک قرارگاه پستی (دارالبرید) تا قرارگاه دیگر می‌پیمود. قدامه و هم ابن خردادبه عناوین مشبعی از کتاب خود را به برشمردن «سکک» میان راهها اختصاص داده‌اند. من باب مثال قدامه تعداد قرارگاههای پستی میان راه واسط تا ارجان (ارگان) را چنین برشمرده است:

«... ممایلی واسط الی سکه باذبین ثلث سکک، و من باذبین الی دیر مابنه آخر عمل کوره دجله ممایلی عمل الاهواز ثلث عشر سکه و من دیر مابنه الی نهرتیرین اربع سکک و من نهرتیرین الی سوق الاهواز ثلث سکک، و من سوق الاهواز الی البرجان آخر عمل الاهواز اربع عشر سکه و من البرجان الی سکه ارجان سکه»^{۱۰}. اینکه فاصله میان قرارگاههای پستی مقداری ثابت بوده و یا آنکه باتوجه به تراکم جمعیت و یا دیگر عوامل متغیر بوده است برنگارنده روشن نشده است، اما آنچه این معنی را آشکار می‌سازد همانا سنجش تعداد قرارگاههای پستی در یک مسافت معین، با تعداد قرارگاه پستی در مسافت مشابه، سپس مقایسه میان تعداد قرارگاههای هریک از راههای مورد نظر با طول همان راه با فرسنگ میباشد. البته فاکتورهای مورد نیاز در کتاب مؤلفین مذکور به آسانی قابل تحصیل میباشد.

«در جاده‌های ایران و برای حفظ نظم، پستهای نگهبانی و علایم راه پیش‌بینی و منظور شده بود. علایم راهنمایی معمولاً به شکل گنبدی کوچک در کنار جاده‌ها تعبیه میشد»^{۱۱}. مقدسی گوید:

«در راههای خوزستان میان راه دبه‌ها بر سر هر فرسنگ خمهای آب نهند و از راه دور برای آنها آب برند»^{۱۲}. در راههای آن زمان و در فواصل معین کاروانسراهائی وجود داشت که به آنها خان و یا رباط می‌گفتند. و کاروانیان و مسافران در آنجا به استراحت میپرداختند»^{۱۳}.

راه خوزستان به عراق

از خوزستان به عراق دو راه عمده وجود داشت. یک راه از ارجان (ارگان = بهبهان) آغاز و از آنجا به آسک، دورق (شادگان)، باسیان، حصن مهدی، بیان (بر ساحل دجله غرب خرمشهر)، ایله و سرانجام به بصره میرسید^{۱۴}. راه دیگر از ارجان شروع سپس به سوق سنبل، رامهرمز، عسکر مکرّم، شوشتر، جندی شاپور، شوش، قرقوب، طیب و از آنجا به واسط (استان کنونی کوت) منتهی میشد^{۱۵}. در مسیر مذکور چند پل وجود داشت یکی در عسکر مکرّم و دیگری در شوشتر و آن پلها را به قایق به هم بسته بودند و مسافران از روی آن پلها می‌گذشتند^{۱۶}. و نیز ابن سراپیون به پلی اشاره دارد که بر روی رود جندی شاپور بسته بودند. او این پل را قنطرة الروم نامیده است^{۱۷} و بعضی دیگر پل زاب گفته‌اند. اما صحیح همان است که ابن سراپیون گفته است، چه سراغ داریم که شاپور اول ساسانی بسال ۲۶۰ میلادی در جنگ ادس رومیان را شکستی سخت داده‌اند. امپراتور والرین قیصر روم را به همراه هفتاد هزار سرباز رومی به اسارت آورده، آنان را در خوزستان و عراق جای داد. ثعالبی مینویسد بفرمان شاپور شهر جدید الاحداث جندی شاپور برای اسکان آنان بنا شد^{۱۸}. رومیان بعنوان متخصص و اهل فن به بنای سدها و پلها همت گماشته، ایالت پرثروت خوزستان از وجود آنان بهره گرفت^{۱۹}. هم از بناهای آنهاست شاذروان شوشتر که در جهان شهرت تمام داشته است.

راه خوزستان به اصفهان

این راه از اهواز شروع و از آنجا به المیانج، ایذج، رستاگرد، شلیل، اربهشت آباد، کریرکان، بابکان، الخان و سرانجام به اصفهان میرسید. طول این راه هشتاد و پنج فرسخ بود.^{۲۰}

ابودلف مسعرابن مهلهل سیاح و معدن شناس عرب در آغاز قرن چهارم هجری بر سر راه مذکور در ایذج (ایذه) از پلی منسوب به خره زاد مادر اردشیر بابکان یاد کرده و آن پل را از عجایب جهان شمرده است. او در وصف پل خره زاد مینویسد: بر روی رودخانه‌ای بنا شده که تنها به هنگام طغیان آب باران آب دارد و در آن هنگام پهنای آن به یکمزار زراع و عمق آن به صد و پنجاه زراع میرسد. ساختمان پل از پایین پی تا کف زمین با سرب و آهن انجام شده، دارای یک طاق و بسیار محکم است و از شگفتیهای هنر معماری بشمار میرود. سپس ابودلف به تخریب آن پل به دست «مسمعی» نامی اشاره کرده گوید: خرابی آن پل موجب ناراحتی و زیان عابرین و مسافرین شده بود و کسی توانائی ترمیم آنرا نداشت و تا سالیان دراز این وضع ادامه داشت تا آنکه ابو عبدالله محمدبن احمد قمی معروف به شیخ وزیر آل بویه هنرمندان را گرد آورد و به ترمیم آن پرداخت و هزینه ساختمان مجدد آن سیصد و پنجاه هزار دینار تمام شد.^{۲۱}

راه اهواز به فارس

راه مذکور از اهواز آغاز، سپس به ازم، عبیدین، رامهرمز، زط، دره نمک، دهلیزان، ارجان، سیبویه، درخید، خورآبادان، نویندگان، شاه‌اللموس (شاه دزدان)، نای مرغان، کورابناهیان، دستجرد و از آنجا به شیراز میرفت.^{۲۲}

جغرافیون اسلامی در طول راه اهواز به فارس از سه پل مهم یاد کرده‌اند. یکی بر دره نمک (وادی‌الملح) میان زط و دهلیزان، و دیگر پلی سنگی منسوب به خسروان بطول سیصد زراع که بر دره ارجان بسته شده بود.^{۲۳} و آن دیگر در ارجان بر روی رود طاب بسته بودند و به پل «نکان» معروف بود.^{۲۴} برخی نکان را بصورت زکان و ژکان و بعضی به گونه‌ای دیگر نوشته‌اند. به گمان این نام باید بصورت سکان نوشته شود، چه رودخانه‌ای

بنام سکان در فارس جاری است.^{۲۵}. بنظر میرسد پل مذکور نام خود را از آن رود به عاریت گرفته است.

راه خوزستان به جبال

استانهای اصفهان، لرستان، ایلام (مهرجان قذق + ماسبدان) از جمله استانهای

جبال به حساب میاید.

۱ - راه خوزستان به لرستان

راه مورد نظر از جندیشاپور شروع، از آنجا به پل اندامش (پل دزفول کنونی)، لور، شابرخواست، لاشتر، نهاوند، رود راور سپس به همدان میرسید. که همدان نیز خود از استان جبال بود. طول راه مذکور ۷۲ فرسخ بود.^{۲۶}

۲ - راه خوزستان به مهرجان قذق (صیمره + دره شهر)

در کتب جغرافیون اسلامی چنانکه باید ذکری از راه مذکور به میان نیامده است. به یقین راه خوزستان به لرستان در حدود ۵ کیلومتری قبل از پلدختر دوشاخه میشد (چنانکه امروز هست)، یکشاخه به چپ منحرف به «دره شهر» حاکم نشین مهرجانقذق (مهرگانکده) میرفت و از آنجا به ماسبدان منتهی می شد. آثار پلهای شکسته در مسیر پلدختر تا دره شهر مؤید این نظر است. راقم این سطور خود از راه پلدختر به دره شهر گذشته است، آثار راه قدیم که راه کنونی گاه از کنار آن میگذرد به دقت قابل تشخیص است. گرچه پلهای شکسته بر روی رودهای کشکان و صیمره در راه مورد نظر از ابنیه پیش از اسلام است، اما قراین نشان میدهد پس از اسلام نیز مورد استفاده قرار گرفته است.^{۲۷}

۳ - راه خوزستان به گلپایگان و کرج ابودلف

مقدسی به راهی اشاره دارد که از جندیشاپور آغاز و از آنجا به لور، دز،

رایگان، گلپایگان سپس به کرج ابودلف در شمال غربی اصفهان میرسد ۲۸.

پانوشتها

- ۱ - ویل دورانت، کتاب اول تاریخ تمدن، مشرق زمین، گاهواره تمدن، ترجمه احمد آرام (تهران، اقبال، ۱۳۳۷) ص ۵۲۷.
- ۲ - کاروند کسروی، بکوشش یحیی ذکا، تهران، ۱۳۵۶، ص ۲۲۷ و ۲۲۶.
- ۳ - نگاه کنید به: ابن سربایون، عجایب الاقالیم السبله الی نهاية العماره، بکوشش مژیک، ۱۹۲۹-م، ص ۱۳۶.
- ۴ - رک: ابن حوقل، سفرنامه، ترجمه دکتر جعفر شمار، تهران، ۱۳۶۶، ص ۲۴.
- ۵ - نگاه کنید به: تقویم البلدان، عمادالدین ابوالفدا، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، ۱۳۴۹، ص ۷۸.
- ۶ - ابوعبدالله ابن احمد مقدسی، احسن التقاسیم... ترجمه دکتر علینقی منزوی، تهران، ۱۳۶۱، ص ۶۱۵ و ۶۱۴.
- ۷ - رک: لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، ۱۳۶۴، ص ۲۵۵ و بعد.
- ۸ - دکتر فرهوشی، بهرام، ارون رود، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، سال ۱۷، شماره ۱ و ۲، ص ۸۷.
- ۹ - بارتولد، تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، تهران، ۱۳۵۸، ص ۲۰۴.
- ۱۰ - قوامه بن جعفر، الخراج، بکوشش دخویه، لیدن، ۱۸۸۹، ص ۲۲۶.
- ۱۱ - دکتر میر احمدی، مریم، راههای ایران در قرون نخستین اسلام، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۴، شماره ۳، ص ۱۰۳.
- ۱۲ - نگاه کنید به: احسن التقاسیم... مقدسی، ص ۶۲۱.
- ۱۳ - از آنجمله است خان مزویه میان دورق (شادمان کنونی) و باسیان که مسافران در آنجا فرود می آمدند. (ابن حوقل، سفرنامه، ص ۳۰)
- ۱۴ - استخری، مسالک ممالک، لیدن، ۱۹۶۷-م، ص ۹۶ و نیز ابن حوقل سفرنامه، ص ۳۰.
- ۱۵ - ابن حوقل، سفرنامه، ص ۳۰.

- ۱۶ - لسترنج، جغرافیای تاریخی، ص ۲۵۵ و ۲۵۳.
- ۱۷ - ابن سرایون، عجایب الاقالیم، ص ۱۳۶.
- ۱۸ - ابی منصور ثمالی، تاریخ غرر السیر، چاپ اسدی، ۱۹۶۳، ص ۴۸۷ (متن عربی).
- ۱۹ - رک: رومن گیرشمن، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه دکتر معین، تهران ۱۳۴۴، ص ۳۵۰.
- ۲۰ - قوامه بن جعفر، الخراج، بکوشش دخویه، لیدن، ۱۸۸۳، ص ۱۹۷.
- ۲۱ - رک: ابودلف مسعرابن مهلهل خزر جی، سفرنامه ابودلف، ترجمه سعید ابوالفضل طباطبائی، تهران، ۱۳۵۴، ص ۹۳.
- ۲۲ - ابن رسته، الاعلاق النفسیه، ترجمه دکتر حسین قره چانلو، تهران، ۱۳۵۶، ص ۲۲۲ و ۲۲۱.
- ۲۳ - ابن خردادبه، المسالک والممالک، بکوشش دخویه، لیدن ۱۸۸۹ - م، ص ۴۳.
- ۲۴ - حمدالله مستوفی قزوینی، نزهة القلوب، بکوشش گای لسترانج، تهران، ۱۳۶۲، ص ۱۲۹.
- ۲۵ - نگاه کنید به: تقویم البلدان، ابوالفدا، ص ۷۹.
- ۲۶ - نگاه کنید به: آثار باستانی و تاریخی لرستان، حمید ایزدپناه، جلد اول، تهران، ۱۳۶۳، ص ۵۴.
- ۲۷ - برای آگاهی بیشتر از راههای لرستان و ایلام، رک: حمید ایزدپناه، همان کتاب، ص ۵۳ و بعد.
- ۲۸ - مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۶۲۵.

مصراعی فهلوی

رشیدالدین فضل الله همدانی در کتاب لطایف الحقایق (تصحیح غلامرضا طاهر، جلد اول، ص ۲۹۰، تهران - ۱۳۵۵) آورده است:

«..... هر که دانتر و از آن صنع واقفتر حیران تر باشد، شعر: نزدیکان را بیش بود حیرانی کایشان داند سیاست سلطانی و به زبان «فهلوی» نیز گفته اند که:

«هر که نزدیک خور بی سونه تویی»