



شماره ۵ || سال دوم || پاییز ۱۳۹۷ ||

## از کُوار (شیراز) تا سواحل خلیج فارس؛ تحلیلی بر اهمیت بازرگانی پل کُوار و بند بهمن در دوره ساسانی و صدر اسلام

محمد اسماعیل اسمعیلی جلودار<sup>I</sup>

حمید پوردادود<sup>II</sup>

علی اعراب<sup>III</sup>

(صص: ۴۸-۳۱)  
تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۲/۰۷  
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۵/۲۴

### چکیده

در سراسر عصر ساسانی و همین‌طور دوران اسلامی، تجارت نقش بسیار پررنگی در اقتصاد و معیشت مردمان آن ادوار داشته است. در این میان بنا به دلایل سیاسی در اواخر عصر ساسانی، راه‌های دسترسی به خلیج پارس از اهمیت خاصی برخوردار می‌شود. شهرستان کوار با توجه به قرارگرفتن در مسیر تجاری استان فارس که از یک سو به خلیج پارس و از سوی دیگر به نواحی مرکزی این امپراطوری منتهی می‌شد، نقش پررنگی در طول تاریخ داشته و به سبب وجود رود سکان (قره‌آقاج) در جوار این شهرستان، عبور کاروان‌های تجاری در گرو احداث معبری بوده که این مهم را میسر کند. در مقاله پیش‌رو تلاش شده است تا با توسل به مطالعات باستان‌شناسانه و همچنین تحقیقات کتابخانه‌ای به بررسی منبع آبی شهر کوار، نقش پل کوار در ایجاد ارتباط با خلیج فارس و همچنین ریشه‌شناسی نام این شهر پرداخته شود. بقای پل کوار یکی از گزینه‌های احتمالی عبور کاروانیان بوده است. با بررسی متون جغرافیایی دسته اول از سده‌های آغاز اسلام و همچنین بررسی سازه فعلی پل می‌توان دریافت که این شهرستان با اتکا به این پل تاریخی، نقش بی‌بدیلی در ایجاد و دوام تجارت از دوره ساسانی تا دوران اسلامی داشته است. همچنین دوام و بقای این شهر در طول تاریخ در گرو آبی بوده که از بند بهمن به واسطه تأسیساتی خاص به این شهر می‌رسیده است. بر این اساس در پژوهش حاضر سعی شده تا با بررسی تأسیسات یادشده، چگونگی و عملکرد آن تبیین شود و همچنین علاوه بر شناخت پل کوار، با رویکرد فنون ساخت و کاربرد و عملکرد آن براساس منابع نوشتاری موجود، چشم‌انداز منطقه بررسی و در آخر با ارزیابی نتایج به دست آمده، گاه‌نگاری پیشنهادی آن بازگو شود. روش تحقیق توصیفی، تطبیقی و تحلیلی است.

**کلیدواژگان:** کُوار، پل کُوار، بند بهمن، راه، خلیج فارس.

I. استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران.

II. دانش‌آموخته باستان‌شناسی دانشگاه تهران (نویسنده مسئول).

III. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دانشگاه تهران.

## مقدمه

در اواخر دوره ساسانی، روابط سیاسی، تجارت را تحت تأثیر قرار داده بود. تا قبل از آن بیشترین کالاها در تجارت شرق به غرب از طریق جاده‌هایی که شاهراه‌های مهم تجارت بودند مبادله می‌شد. در اواخر دوره ساسانیان، جاده ابریشم به سبب جنگ‌های ایران و بیزانس، محدود و کم‌رونق شده بود. بنابراین خلیج فارس جایگزین این مسیر شده و به واسطه آن ارتباط تجاری با شرق و غرب امپراطوری دوام یافته بود. بدیهی است که اصلی‌ترین نیاز هر شهر، یک منبع دائمی آب است. به همین جهت مکان‌یابی شهرها تابعی است از عواملی که بدون شک اصلی‌ترین آن‌ها دسترسی به آب است. همچنین یکی از اصلی‌ترین نیاز حکومت‌ها در ارتباطات تجاری، سیاسی، نظامی و اجتماعی جوامع شهرنشین در ایجاد راه‌ها، ساخت پل‌هاست. این مهم خواه برای انتقال کالا و عبور نظامیان و خواه ارتباط بین جوامع به دو صورت درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای است. پرواضح است که وجود رودخانه‌ها به‌ویژه رودخانه‌های پرآب دائمی، دره‌ها و مسیل‌ها مانعی بزرگ بر سر راه این ارتباطات خواهد بود. بر این اساس شواهد مادی برجای مانده نشان از توجه به این‌گونه بناها بوده است که نمونه بارز آن، پل بردبریده، پل دختر و سایر پل‌های باستانی برجای مانده است. بقایای فراوان برجای مانده از پل‌ها و پل‌بندهای ساسانی نشان از توجه این سلسله به مسأله پل‌سازی داشته است که به جهت کارکرد چندمنظوره این نوع بناها در ایران باستان شامل کارکرد مهار و ذخیره آب و نیرودهی آن، ساخت آن‌ها عموماً به شکل پل بند بوده و در کنار آن، آسیاب‌ها نیز ساخته شده است که نمونه‌های بارز آن پل بند شادروان در شوشتر، پل بند دزفول و پای پل کرخه و موارد مشابه بسیار دیگر است. این امر در دوران اسلامی با ساخت سازه‌های نو و مرمت پل‌های قدیمی تداوم داشته است، به‌ویژه عنصر تجارت و بازرگانی یکی از دلایل مهم توجه به این سازه‌ها بوده است. در عهد اسلامی نیز حجم وسیعی از مبادلات تجاری به واسطه شهرهای مرکزی و جنوبی ایران شامل بنادر خلیج فارس که در رأس آن بندر سیراف قرار داشت، انجام می‌شده است که در این بین ایالت فارس به واسطه هم‌جواری با خلیج فارس نقش حیاتی در این مسیر تجاری داشته و بدون تردید هر کاروانی که قصد تجارت از راه دریا داشته، ناگزیر از عبور از این ولایت بوده است. بدون شک اصلی‌ترین عامل در ایجاد و بقای هر شهری از دیرباز قرارگرفتن در کنار راه و امکان دسترسی به دیگر نواحی بوده است. از جمله این شهرها می‌توان به کوار اشاره کرد. این شهر با قرارگرفتن در بین راه شیراز به خلیج فارس و فاصله چندصدمتری رودخانه سکان (قره‌آقاج فعلی) از دیرباز نقش اساسی در ایجاد ارتباط به جهات مختلف از جمله تجارت، مقاصد نظامی و... داشته است. به سبب عبور رودخانه سکان، این امکان بدون احداث پل به جهت عبور و مرور میسر نمی‌شده است. پل کوار به واسطه ایجاد دسترسی به دوسوی این رود نقش پررنگی در ایجاد و دوام ارتباط با خلیج فارس داشته است. شهرهای زیادی در استان فارس، حیات و بالندگی خود را به این رودخانه مدیون بوده‌اند. به عنوان مثال بند بهمن گویای وابستگی غیرقابل انکار شهر کوار به این رودخانه بوده است. این مقاله در پی آن است تا براساس متون جغرافیایی دست اول و با تمرکز بر پل تاریخی کوار در استان فارس، اهمیت این مسیر تجاری را بیش از پیش نشان دهد. در پژوهش حاضر تلاش شده است تا به پرسش‌هایی به شرح زیر توضیح داده شود ۱- اصلی‌ترین منبع آبی شهر کوار چگونه ارزیابی شده و انتقال آب به شهر کوار چه سازوکاری داشته است؟ ۲- نقش شهر کوار به عنوان یک شهر بین‌راهی در مسیر خلیج فارس و سیراف چگونه ارزیابی می‌شود و اصلی‌ترین شاهد این مهم که همانا پل تاریخی کوار بوده، در این میان چه اهمیتی داشته است؟

## پیشینه پژوهش

با توجه به اقلیم ایران و وجود رودخانه‌هایی در سراسر ایران در اکثر شهرهای این سرزمین، پل‌ها

و بندهایی از اعصار تاریخی تا به امروز ساخته شده است که مورد توجه محققین قرار گرفته است. از جمله این پژوهش‌ها می‌توان به پل بندهای ساسانی رودخانه کارون در دشت خوزستان (درخشی و عنایتی، ۱۳۹۰)، مقاله پل تاریخی دزفول (عصاره، ۱۳۹۳)، پل بند دزفول (اسماعیلی جلودار و نوری شادمهانی، ۱۳۹۰)، پل تاریخی لور در اندیمشک (اکبری و همکاران، ۱۳۹۴) و همین‌طور پل کشکان در مسیر راه‌های تاریخی لرستان (سجادی، ۱۳۸۱) اشاره کرد. همچنین درباره سازه‌های آبی خوزستان (ارجان) پژوهش‌هایی صورت گرفته است که یکی از آن‌ها پایان‌نامه است (رایگانی، ۱۳۹۴) و دیگری کتابی است به نام «کوار، زمرد فارس» (صداقت‌کیش، ۱۳۸۸) که به بررسی و معرفی شهر کوار و آثار این شهر پرداخته است. همچنین در مقاله‌ای (مهریار، ۱۳۸۷) به مطالعه بند بهمن پرداخته شده است.

### روش پژوهش

روش تحقیق در این پژوهش از نوع مشاهدات عینی، توصیف، تحلیل و مطالعه تطبیقی است که به دو روش میدانی که شامل بررسی باستان‌شناسانه محوطه و روش دوم کتابخانه‌ای است که با تطبیق و مقایسه به تاریخ‌گذاری نسبی پرداخته است.

### پیشینه تاریخی فارس و جایگاه آن در مطالعه حاضر

از آنجایی که ساسانیان از محلی برخاسته بودند که نزدیک به خلیج فارس بود، به نظر 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 بوده است (تشکری، ۱۳۵۶: ۳۴). از جمله بنادر مهم خلیج فارس در عهد ساسانی، بندر سیراف بوده که با جاده‌ای به فیروزآباد و سپس به شیراز می‌رسیده است (دریایی، ۱۳۸۳: ۱۰۲). در این زمان پارس به پنج ولایت بزرگ تقسیم می‌شده که هر کدام «کوره» نامیده می‌شد و هر کدام از آن‌ها به رستاق‌هایی تقسیم می‌شد. این کوره‌ها عبارت بودند از کوره اردشیرخره که شیراز کرسی و مرکز ولایت آن بود، کوره شاپورخره که کرسی آن شهر شاپور بوده، کوره ارجان که شهری به همین نام کرسی آن بود، کوره اصطخر که شهر قدیمی پرسپولیس، پایتخت فارس در عهد ساسانیان، کرسی آن بود و بالاخره کوره دارابجرد که شهری به همین نام کرسی آن بود (ابن‌الفقیه، ۱۳۷۹: ۱۹۷). از نظر وسعت، اصطخر از همه ولایات بزرگ‌تر و روزگاری پایتخت تمام سرزمین بود. اصطخری این‌گونه شرح می‌دهد که: «اصطخر شهری است بزرگ، چند اردشیرخره باشد به بزرگی و از شمار قدیمی‌ترین و مشهورترین شهرهای است که پادشاهان در آنجا مقرر داشتند تا اینکه اردشیر محل حکومت را به جور انتقال داد» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۱۷). لسترنج در اهمیت و بزرگی اردشیرخوره آورده است: «اردشیرخره دومین ولایت بزرگ فارس به شمار می‌آمد. جور هم کرسی آن بود و هم مرکز شاهنشاهی ساسانی بوده است» (لسترنج، ۱۳۳۷: ۲۶۷).

### معرفی محدوده مورد مطالعه

بخش کوار شامل دشتی به شکل مثلث کشیده به درازای ۳۵ و پهناي حد اکثر ۱۰ کیلومتر و ارتفاع متوسط آن ۱۴۸۰ متر از سطح دریا است. این بخش در فاصله ۴۵ کیلومتری جنوب شهرستان شیراز واقع شده است. از نظر موقعیت جغرافیایی بین ۲۹ درجه و ۲ دقیقه تا ۲۹ درجه و ۲۱ دقیقه عرض شمالی و ۵۲ درجه و ۳۷ دقیقه تا ۵۲ درجه و ۵۴ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است. از شمال غربی به بخش مرکزی شیراز، از جنوب به شهرستان فیروزآباد، از شرق به بخش خفر شهرستان جهرم و از شمال شرقی به بخش سروستان محدود می‌شود (بیات، ۱۳۸۸: ۱۲۱).

## کوار در متون تاریخی

همان‌طور که اشاره شد، کوره اردشیرخره برطبق متون از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. شهرهای این کوره نقش بسیار پررنگی در تجارت و در واقع مسیرهای تجاری داشته است. در ادامه با اتکا به متون و شواهد موجود به بررسی شهرهای این کوره با تأکید بر (کوار) و نقش این شهرها در تجارت در عهد ساسانی و اسلامی خواهیم پرداخت، از جمله ولایات مهم و بزرگ اردشیرخره کوار یا کول یا به‌گفته کارنامه اردشیربابکان گوار است. در کارنامه اردشیربابکان آمده است که: «اردشیر... خواسته و زر و سیم... به گوار (Guwar) گسیل کرد» (فره‌وشی، ۱۳۷۸: ۸۷). ابن‌خردادبه در قرن سوم ه.ق. در المسالك والممالك از این شهر نام برده است. وی در وصف کوره اردشیرخره این‌گونه می‌آورد: «... شیراز از کوره اردشیرخره است و روستاهایش؛ جور، میمند، خبر، صیمکان، برجان، کران، کرینجان، خواروستان، کیر، کیرزین، البزر، سمیران، توج، کارزین، سینیز، سیراف، کوار، رویحان و کام فیروز باشند» (ابن‌خردادبه، ۱۸۸۹: ۳۷). یعقوبی در قرن سوم ه.ق. از این شهر با عنوان کوار یاد کرده و گفته: کوار با ضمه حرف اول و تخفیف واو: بلدی است از نواحی فارس که میان آن و شیراز ده فرسخ فاصله است (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۱۲۴). در اهمیت و بزرگی این شهرک همین بس که برطبق گفته مقدسی در احسن‌التقاسیم «خراج در کوار دو سوم شیراز است، که رشید آن را پائین آورده است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۱). بدون شک شهری توان پرداخت چنین مالیاتی را داشته که از درآمد و وسعت بالایی برخوردار بوده است. در مورد کوار این توان و درآمد بی‌ارتباط با موقعیت و نقش بین‌راهی این شهر نیست، چراکه در سایه وجود کشاورزی پررونق که احداث بند بهمن گواه آن است، از صادرات این محصولات این میزان مالیات حاصل می‌شده است (مهریار، ۱۳۸۷: ۶۱). در بسیاری از متون از این شهر با نام‌های دیگر نیز یاد شده است؛ به‌عنوان مثال مقدسی در جریان شرح مسیر شیراز به گور می‌نویسد: «از شیراز گرفته تا کفره یک مرحله، سپس تا کول یک مرحله، سپس تا بومهان یک مرحله، سپس تا گور یک مرحله است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۴). وی در جای دیگر به ذکر شهرهای ناحیه فارس می‌پردازد و می‌نویسد «... کول: جامعی آبادان در میان بزازان و قصابان و نانوایان دارد که سوی دیگرش مانند میدانست. از نهر می‌آشامند و گلاب نیکو می‌سازند» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۴۴). اصطخری نیز در ذکر کوار به‌عنوان یک شهر بین‌راهی این‌گونه مسیر را شرح می‌دهد: «از شیراز تا کفره (کفری) پنج فرسنگ و از کفر تا بخر پنج فرسنگ و از بخر تا بنجمن پنج فرسنگ...» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۲۸). ابن‌حوقل در صورة الارض از همین راه یاد می‌کند و می‌نویسد: از شیراز بسیراف چنان است که از شیراز بیرون می‌شود و به کفر قریه‌ای در پنج فرسخی می‌رسد و از این ده تا قریه نخذ نیز ۵ فرسخ است و از نخذ تا شهر کوار مسافت یک تیر پرتاب و همین‌جا محل قسمت شدن آب شهر کوار است و از نخذ تا قریه بیجان ۴ فرسخ و از بیجان تا جور ۶ فرسخ و از آنجا تا دشت شوراب ۵ فرسخ و از آنجا تا خان آزاد مرد ۶ فرسخ است و از این محل در صحرائی به طول سه فرسخ پوشیده از نرگس مضعف (خودرو) قرار دارد و از خان آزاد مرد تا قریه کیرند ۶ فرسخ و از آنجا تا قریه می ۶ فرسخ و از می تا رأس‌العقبه ۶ فرسخ و در اینجا منزلی است بنام آذرکان، و از آذرکان تا خان برکاته ۴ فرسخ و از برکاته تا شهر سیراف در حدود ۷ فرسخ است و مجموعاً ۶ فرسخ می‌باشد (ابن‌حوقل، ۱۹۹۲: ۲۴۹). ابن‌حوقل نیز مانند یعقوبی این شهر را کوار نامیده است و فاصله این شهر تا شیراز را ده فرسخ می‌داند (ابن‌حوقل، همان: ۲۵۱). شهر کوار از دیرباز حیات خود را مدیون آبی است که از قریه نخذ (بخر) به این شهر می‌رسیده، اما سرچشمه اصلی این آب به بند بهمن که در ۶ کیلومتری این شهر است می‌رسد. به سبب اختلاف ارتفاع رود سکان و زمین‌های اطراف می‌بایست با اتکا به تأسیساتی، سطح آب را بالا آورده و بخشی از آب رودخانه را به سمت این بلوک هدایت کنند. در بررسی‌های صورت‌گرفته در کنار بند بهمن آثار سازه‌ای قدیمی رؤیت شد که می‌توان ادعا کرد به منظور آبرسانی به شهر کوار

ساخته شده است (تصاویر ۲ تا ۴). بعد از آبریز بند بهمن در سمت چپ رودخانه و با فاصله حدود ۳۰ متری از بند به آثار سازه‌ای از سنگ و گچ برمی‌خوریم که باقی‌مانده دیواره سازه انحرافی بوده که به وسیله آن بخشی از آب بند را منحرف کرده و به دیواره سمت چپ هدایت می‌کرده (تصویر ۲)، در همین دیواره نیز به وضوح آثاری از سنگ‌چین وجود دارد، این سنگ‌چین‌ها در حکم دیواره دیگر کانال انحرافی آب بوده که برای جلوگیری از فرسایش خاک کناره رود ساخته شده (تصاویر ۳ و ۴) و در واقع از سمت چپ بند بهمن به وسیله این سازه نهری مصنوعی به طول حدود ۳۰ متر ساخته شده که به وسیله آن آب را به کناره رود منحرف می‌کرده و آب منحرف شده را به وسیله قنات حدود یک کیلومتر از زیر تپه‌ماهورهای کنار بند منتقل کرده و بعد از پشت سر گذاشتن این تپه‌ها آب را بر زمین سوار کرده، به خفر می‌رساندند (تصویر ۶). در رابطه با چرایی حفر قنات باید گفت بند بهمن بالاجبار (بستر سنگی مناسب) در مکانی ساخته شده که تپه‌های زیادی آن را محاصره کرده است، به همین دلیل امکان حفر کانال روباز برای انتقال آب از بند به سمت شهر کوار وجود نداشته است. پس آب مورد نیاز را به وسیله قنات از این تپه‌ها عبور داده‌اند، با توجه به فرسایش این سازه می‌توان ادعا کرد که این سازه احتمالاً در طی قرون گذشته متروک شده، کما اینکه فسایی در عهد قاجار در فارسنامه ناصری به شرح بند بهمن پرداخته و در اینباره می‌نویسد: «... آب از بند بلند گشته آب را در چند چاه از قنات وسیعی انداخته بعد از مسافتی بر زمین سوار شده، دهات کوار را آب دهد...» (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ج ۲: ۱۶۱۰). همچنین فرصت شیرازی نیز در آثار العجم به ثبت بند بهمن پرداخته است. وی در اینباره می‌نویسد: «... بالجمله، از پشت بند بهمن، دو جدول بریده‌اند که آب از آن دو جدول به بلوک کوار می‌رود و به آن زراعت می‌نمایند و آن دو جدول یکی از قدیم است و دیگری حادث...» (فرصت شیرازی، ۱۳۷۷: ۲۹). پرواضح است که در این دوران استفاده‌ای از این سازه صورت نمی‌گرفته و به صورت مستقیم از پشت بند بهمن آب را انتقال می‌داده‌اند.



تصویر ۱. بند بهمن رودخانه به همراه تکه‌ای باقی‌مانده از سنگ‌چین سازه در مقابل آن (نگارندگان، ۱۳۹۶).

این شیوه آبرسانی در دیگر نقاط ایران از سده‌های آغازین اسلامی نیز مرسوم بوده است؛ بدین صورت که ابتدا آب را با ساخت یک بند از سطح زمین‌های اطراف بالاتر آورده و سپس با احداث یک کانال بخشی از آب را به سمت شهر و یا زمین‌های زراعی هدایت می‌کرده‌اند، در صورتی که در این مسیر موانعی از جمله تپه‌ماهور نیز وجود داشته است و بالاچار به سامانه قنات



تصویر ۲. بخش دیگری از باقی مانده سازه به همراه بخشی از سنگ چین دیواره (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۳. بخش دیگری از سنگ چین دیواره (نگارندگان، ۱۳۹۶).

متوصل می‌شده‌اند و آب را در بخشی از مسیر به وسیله قنات منتقل می‌کرده‌اند تا در نهایت به زمین‌های زراعی و محدوده مصرفی برسانند. ابراهیم رایگانی در رساله دکتری خود تعدادی از این سازه‌های جانبی و تأسیساتی بندها را در منطقه ارجان شناسایی کرده است که در زیر به آن‌ها پرداخته شده است.



تصویر ۴. نمایی دیگر از سنگ‌چین سازه که به جهت جلوگیری از فرسایش دیواره ساخته شده است (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۵. مکان حفر قنات که به علت ساخت کانال جدید و تسطیح، آثار قنات کاملاً از بین رفته است (نگارندگان، ۱۳۹۶).



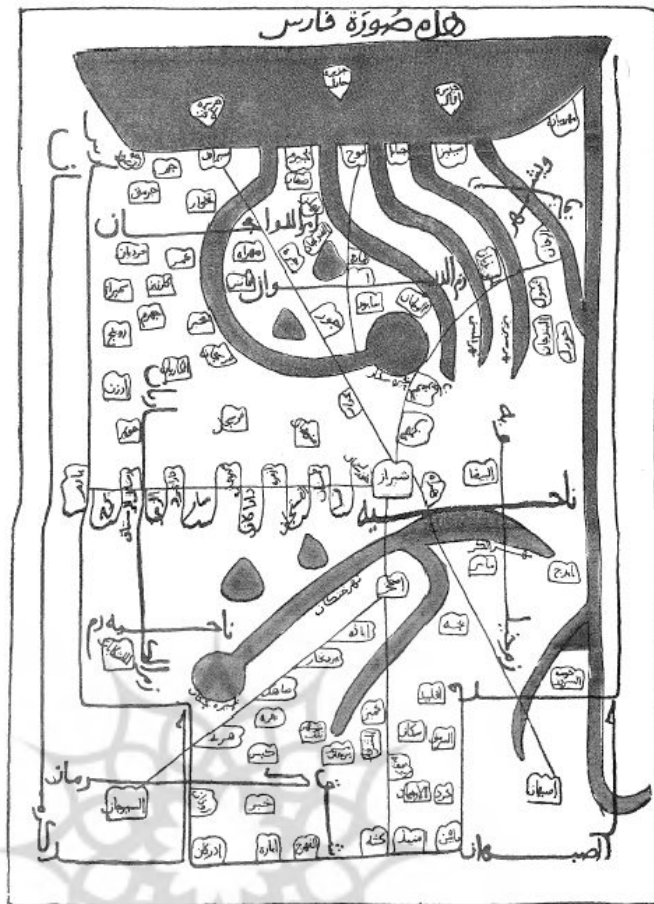
تصویر ۶. انتهای قنات (مظهر) و ابتدای کانال روبازی که به وسیله آن آب به خفر می‌رسیده است (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۷. دیواره سنگ و ساروجی جهت هدایت آب از بند به قنات گرمز (رایگانی، ۱۳۹۴: ۲۰۱)؛ کانال انتقال آب از بند به قنات گرمز در ارجان (همان: ۲۰۲).

همان‌طور که اشاره شد، از این شهر با نام‌های دیگری نیز نام برده شده است. در حدود العالم نیز در توضیح نهر سکان آمده «این رود در فارس است و از کوه‌های آبادی رویجان سرچشمه می‌گیرد و مایل می‌شود به سمت شهر کور. سپس بین نجیرم و سیراف به دریای بزرگ می‌ریزد (حدود العالم من المشرق الی المغرب: ۵۹). این بلخی در سده ۶ ه.ق. این‌گونه از شهر کوار در مسیر شیراز تا سیراف یاد می‌کند: «از شیراز تا کفره، پنج فرسنگ. منزل دوم: کوار، پنج فرسنگ منزل سوم: خنیفقان، پنج فرسنگ منزل چهارم: فیروزآباد، پنج فرسنگ منزل پنجم: صمکان، هشت فرسنگ منزل ششم: هبرک هفت فرسنگ منزل هفتم: کارزین، پنج فرسنگ منزل هشتم، لاغر، هشت فرسنگ منزل نهم: کران، هشت فرسنگ منزل دهم: چهار منزل، از کران تا سیراف سی فرسنگ» (ابن بلخی،





نقشه ۱. نقشه ولایت فارس با ترسیم موقعیت کوار در قرن ۴ ه.ق. (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۴۹).

۱۳۷۴: ۳۸۶). یاقوت حموی نیز در قرن ۶ ه.ق. با ذکر اعراب این شهر را «کوار» نامیده و در بیان فاصله آن با شیراز گفته بین این شهر و شیراز ده فرسخ فاصله است (حموی، ۱۹۹۵: ۴۸۶). برطبق گفته ابن بلخی و جنید شیرازی در تذکره، شیراز ۸ دروازه داشته که دروازه کوار نیز یکی از آن‌ها بوده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۴۰۶؛ جنید شیرازی، ۱۳۶۴: ۳۱۹). صفی‌الدین، عبدالمؤمن بن عبدالحق بغدادی نیز در قرن ۸ ه.ق. در ذکر دروازه‌های شیراز به دروازه کول اشاره دارد و می‌نویسد: «... دروازه کول: محله‌ای در شیراز...» (صفی‌الدین، ۱۴۱۲: ۱۱۸۸). یاقوت می‌نویسد: کول به ضمه اول و سکون دوم. دروازه کول: محله‌ای در شیراز... (حموی، ۱۹۹۵: ۴۹۵). ابن تغری نیز یکی از دروازه‌های شیراز را کول نامیده (ابن تغری بردی، ۱۳۹۲: ۲۲۹). شیروانی در بستان‌السیاحه می‌نویسد: «کوار بر وزن جوار بلوکی است به جهت آثار قرب چهل پاره قریه در اوست، و آب و هوایش نیکوست. در هفت فرسخی شیراز اتفاق افتاده و اطراف اکثر دهاتش گشاده است. گویند بهمن بن اسفندیار بر آب آن دیار بندی بسته تا آب بالا آمده و آن زمین قابل عمارت شده. اکنون اکثر آبش از قناتست. به اعتقاد راقم، هوای بلوک مرو دشت و کوار خوب‌تر از شهر شیراز است (شیروانی، ۱۲۵۳: ۴۷۰). ابن بلخی در اهمیت راه و شهر کوار می‌نویسد: «... تمام این راه‌ها که از شیراز شروع می‌شد از کوار گذشته به گور» یا «فیروزآباد» می‌رسید و در آنجا راه قدیم از سمت راست منشعب شده به سیراف می‌رفت». (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۴۵۹). همین‌طور حمدالله مستوفی از این شهر کلیدی در مسیر ارتباطی با خلیج فارس این‌گونه یاد می‌کند: «... تمام راه‌هایی که از شیراز شروع می‌شد از کوار گذشته به گور می‌رسید و از سمت راست منشعب می‌شد به سیراف» (مستوفی، ۱۳۸۹: ۳۱۸).

### شرح رود سکان (قره‌آقاج) براساس متون

در طول عهد اسلامی در متون مختلفی به شرح رود سکان پرداخته شده است. به عنوان مثال مقدسی در احسن التقاسیم به ذکر نهرهای فارس پرداخته، می‌نویسد: «... نهرهای مهم آن، نهر شیرین، نهر شادگان، نهر درخیده، نهر خوبدان، نهر رتین نهر اخشین، نهر سکان، نهر جرسیق، نهر کر، نهر فرو آب، نهر تیزه. اینها نهر رودخانه‌های بزرگ اینجا» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۶۴). ادریسی در جایی نیز به ذکر نهر سکان یا قره‌آقاج فعلی پرداخته و نوشته: «... نهر سکان از روستای رویجان در قریه شاذفری خارج می‌شود زمین‌های زراعی را آب می‌دهد... سپس به کوار می‌رسد آنجا را آب می‌دهد و...» (ادریسی، ۱۴۰۹، ج ۱: ۴۲۲). حافظ ابرو در توضیح رود سکان می‌نویسد: «منبع این رود از دیهی است که نام او جنزویه است و ناحیتی را که معروف به ماصرم است از اعمال شیراز، آب دهد و همچنین می‌رود تا کوار و خبر و صمکان و کازرین و قیر و ابرز و لاغر، این نواحی را آب دهد و بعضی از نواحی سیراف را آب دهد و آخر آن دیهی است نام او سکان و این نهر را بدان باز خوانند پس میان نجیرم و سیراف در دریا افتد، و در ولایت فارس هیچ رود از این پرفایده‌تر نیست» (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۴۲).

### معرفی پل کوار

این پل در جنوب شهر کوار و در مسیر قدیمی شیراز-فیروزآباد که به کرانه خلیج فارس منتهی می‌شد، در فاصله تقریبی ۵۰ متری شهر کوار و بر روی رودخانه قره‌آقاج (سکان، سکان) قرار دارد. طول سازه پل ۹۵ متر و با احتساب صفا سازی سمت جنوب ۱۱۵ متر است و ۱۰/۵۰ متر ارتفاع دارد و از شش دهانه به ابعاد مختلف تشکیل می‌شده که در گذر زمان و ناملایمت و در سایه بی‌توجهی‌های اخیر دو دهانه میانی این پل فرو ریخته. پایه‌ها در جهت بالادست و پایین دست دارای موج‌شکن‌های نوک‌تیز است که اشکال آن‌ها با توجه به شالوده صخره‌ای و بازسازی‌های صورت گرفته، متفاوت است. مصالح مورد استفاده، قطعات سنگ‌های طبیعی به اشکال و ابعاد مختلف و ملات ساروج است. در قسمت انتهایی جنوبی پل و میانه پایه، متکی به صخره کناره رودخانه و نیز روی اولین پایه انتهایی شمالی پل اتاقی قرار دارد که دسترسی به آن‌ها در مواقع کم‌آبی از روی صخره بستر رودخانه و توسط چند پله صورت می‌گیرد. می‌توان ادعا کرد که این اتاق‌ها جهت اطراق و استراحت یا اقامت محافظان پل مورد استفاده بوده است. بررسی‌های انجام شده گواه چندین دوره مرمت است که همگی حکایت از عمر طولانی این پل دارد و تماماً بر پیکره پل قابل مشاهده است. ظاهراً بنای اولیه آن به دوره ساسانی تعلق دارد که در دوره‌های بعد بازسازی شده است. در جهت جنوبی به علت وجود کوه در مقابل پل امکان عبور مستقیم پل وجود نداشته، به همین دلیل قسمتی از نیمه جنوبی پل را بالاجبار منحرف و با صفا سازی در قسمت پایانی مسیر عبور از پل را هموار کرده‌اند. عرض دهانه پل ۴ متر و عرض لبه‌هایی که در واقع حکم جان‌پناه را دارند در هر طرف ۳۰ سانتی‌متر و ارتفاع این جان‌پناه‌ها نیز در حال حاضر تقریباً ۴۰ سانتی‌متر است. از این پل در حال حاضر چهار دهانه باقی مانده که طول هر کدام از آن‌ها متفاوت است، به این دلیل که پایه‌های پل بر روی سطح صخره‌ای بستر رودخانه قرار گرفته است و در واقع مکان قرارگیری پایه‌های پل تابعی از وضع صخره‌های کف رودخانه بوده است. چنین ساختار و شالوده‌ای، سبب استحکام و ماندگاری زیاد پل کوار شده است. طول دهانه اول پل از سمت شمال ۴/۴۰ متر طول دهانه دوم ۴/۸۰ متر است، دو دهانه میانی پل فروریخته و طول دهانه بعدی که در واقع بزرگ‌ترین دهانه است برابر با ۶/۶۰ متر است. دهانه بعدی نیز ۴/۵۰ متر طول دارد. ارتفاع موج‌شکن‌ها در تمام دهانه‌ها تقریباً یکسان و به صورت مورب از بستر رودخانه بالا آمده و تقریباً هم‌ارتفاع طاق‌های پل هستند. ارتفاع این موج‌شکن‌ها

۹/۴۰ متر از کف بستر رودخانه تا زیر طاق است که با احتساب ۱/۱۰ ضخامت گذرگاه پل می‌توان ارتفاع کل سازه را ۱۰/۵۰ دانست (تصاویر ۸ تا ۱۶). در ساخت پل به جهت مقابله با جریان آب و جلوگیری از آسیب به پایه میانی از حوضچه آرامش طبیعی که در بستر رودخانه قرار داشته، استفاده کرده‌اند و پایه میانی پل را بعد از این حوضچه ساخته‌اند و بدون شک در طول تاریخ چندین نوبت پل مورد مرمت قرار گرفته است که تماماً بر پیکره پل قابل مشاهده است، ولی تخته‌سنگ‌های پایه پل گویای معماری ساسانی است.



تصویر ۸. قسمتی از پل کوار به همراه شهر کوار در انتهای تصویر. تصویر از سمت جنوب (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۹. پل کوار از نمای شرقی، در سمت راست تصویر اتاقک نگهبانی شمالی دیده می‌شود (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۰. پل کوار از نمای جنوب غربی و مشرف بر اتاقک نگهدانی جنوبی (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۱. اتاقک نگهدانی جنوبی پل (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۲. نمایی از پل کوار. جان پناه‌ها با ملات ساروج ساخته شده است (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۳. نمای پل از سمت جنوب شرقی (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۴. اثر فعلی باقی مانده از پایه میانی پل (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۵. به علت قرارگیری صخره در سمت جنوب بالاجبار مسیر پل منحرف شده است (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۱۶. صفه در سمت جنوب پل که بالاجبار به جهت دور زدن صخره ساخته شده است (نگارندگان، ۱۳۹۶).

### ذکر پل کوار در متون

شهاب‌الدین عبدالله شیرازی در بیان وقایع فارس در دوره سلطنت هلاکو خان و شرح جنگ قاضی‌القضات شرف‌الدین برای سلطه بر شیراز که در سال ۶۶۳ ه.ق. در کوار و نزدیکی پل کوار رخ داده، این‌گونه از این پل یاد کرده: «...سید بالشکری به قصد تصرف شیراز از حدود شبانکاره در حرکت آمد. در آن وقت شحنگی شیراز به عهده باسطو بود و کلجه نایب دیوان اتابکی بود. پس از مشاورت بالشکری از مغول و مسلمان بیرون آمدند. نزدیک پل کوار دو سپاه بهم رسیدند...» این حادثه در رجب سال ۶۶۳ واقع شد...» (آیتی، ۱۳۴۶: ۱۱۱). زرکوب شیرازی نیز در قرن ۸ ه.ق. در شیرازنامه بعد از ذکر همین نبرد به پل کوار اشاره کرده است (زرکوب شیرازی، ۱۳۱۰: ۶۴). کاری سفرنامه‌نویس ایتالیایی نیز در اواخر عهد صفوی در جریان سفر به شیراز از پل کوار این‌گونه یاد کرده «...طی بیست میل راه در ظرف هفت ساعت، به کاروانسرای پل کور رسیدیم، دو میل آخر راه سنگ‌فرش بود. ضمن توقف و استراحت بارهای خیس شده فرش و اثاث را خشک کردیم و روز سه‌شنبه یک ساعت از شب گذشته دوباره به راه افتادیم. جاده کوهستانی بود، دوازده میل دیگر طی شد، به کاروانسرای بیگ آقا رسیدیم، همان مقدار دیگر راه رفتیم تا هنگام طلوع آفتاب به شیراز وارد شدیم (جملی‌کاری، ۱۳۴۸: ۱۷۷). حسن فسایی نیز در فارسنامه ناصری از این پل نام برده و بعد از ذکر شرح نبرد قاضی‌القضات شرف‌الدین با مغولان گفته این نبرد در کنار پل کوار که اکنون به پل فسا (در ادامه در خصوص این پل بحث خواهد شد) شهرت یافته، رخ داده است (فسایی، ۱۳۸۲، ج ۱: ۲۶۷).

### بحث و تحلیل

در ریشه‌شناسی نام این شهر باید گفت، در طول عهد اسلامی اکثر جغرافیانویسان هم‌پای هم از نام‌های کوار، کول و کور استفاده کرده‌اند. در حال حاضر نیز مردم محلی از هر سه نام استفاده می‌کنند. برای دستیابی به نام اولیه شهر باید به سراغ قدیمی‌ترین منبع موجود رفت که همانا کارنامه اردشیر بابکان است و در طی آن از این شهر با نام گوار یاد شده است. پس می‌توان ادعا کرد

که بعد از ورود اسلام و در جریان معرب‌سازی نام‌های ایرانی، گاف به کاف تبدیل شده و در نتیجه گوار نام صحیح‌تری برای این شهر است، کمالین که چند تن از جغرافیانویسان از جمله ادریسی، یعقوبی و... این شهر را گوار معرفی کرده‌اند. میان تمام جغرافیانویسان گویا یعقوبی،<sup>۴</sup> ابن حوقل و یاقوت درست‌ترین برداشت را از نام این شهر داشته و با نگاه به ریشه پارسی نام این شهر را با ذکر اعراب آورده‌اند. همین‌طور یاقوت حموی نیز با ذکر اعراب، این شهر را گول دانسته که بسیار به گوار نزدیک است. گفتیم که اصطخری در ذکر مسافت‌های شیراز تا گور از قریه‌ای به نام بخر نام می‌برد. همین‌طور ابن حوقل نیز از قریه‌ای به نام نخذ در این میان نام می‌برد، اصطخری در این‌باره می‌نویسد: «از بخر تا کوار فاصله پرتاب یک تیر است و این قریه مکان تقسیم آب کوار است» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۲۸). ابن حوقل نیز می‌نویسد از نخذ تا کوار فاصله پرتاب یک تیر است و مکان تقسیم آب کوار است (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۲۴۹). می‌توان دریافت هدف هردو کاتب یک مکان بوده است و تفاوت نام به معنای تفاوت این دو مکان از هم نیست. در ذکر اهمیت و کارکرد این قریه (بخر یا نخذ) می‌توان تأکید کرد که این قریه بر سر راه آبی بوده که از بند بهمن به واسطه یک قنات و بعد از آن کانال به شهر کوار می‌رسیده و در واقع این قریه وظیفه مدیریت آبی را داشته که از بند بهمن به شهر کوار و زمین‌های کشاورزی این شهر می‌رسیده است. جمشید صداقت‌کیش در کوار زمرد فارس می‌نویسد: «... شهر کوار در سال ۵۰۰ م. توسط قباد اول ساسانی بنیان گذاشته شد» (صداقت‌کیش، ۱۳۸۸: ۸۵). صداقت‌کیش در ادامه به معایب این ادعا اذعان دارد و می‌نویسد: «البته آثار کاخ‌های هخامنشی به جامانده در این شهرستان و تپه‌های باستانی پیش از تاریخ و همچنین بنای سد تاریخی بند بهمن نشان می‌دهد که بسیار بیشتر از زمان قباد ساسانی، منطقه کوار سکونتگاه و البته ناحیه‌ای آبادان و حاصل‌خیز بوده است که از منابع مهم تأمین غلات و میوه‌جات در ایران بوده است. البته به دلیل هم‌جواری با شهر گور، خاستگاه و نخستین پایتخت ساسانیان و قرار گرفتن در مسیر بندر سیراف به شمال از راه‌های اصلی ارتباطی ایران از لحاظ نظامی و اقتصادی بوده است (صداقت‌کیش، ۱۳۸۸: ۸۵). در کارنامه اردشیر بابکان آمده است که: «... اردشیر خواسته و زر و سیم به گوار گسیل کرد...» (کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۷۸)، پس می‌بایست بسیار پیش‌تر از قباد ساسانی این شهر پایه‌گذاری شده باشد. حتی می‌توان ادعا کرد که قبل از اردشیر نیز این شهر وجود داشته است، چراکه اگر این شهر قبل از اردشیر وجود نداشته، چگونه ممکن بوده که اردشیر خواسته و زر و سیم به این شهر بفرستد؟! به عبارت دیگر می‌بایست شهری با این نام برای دریافت این کمک شاهانه از قبل تأسیس شده باشد! حسن فسایی در فارس‌نامه بعد از ذکر جنگ قاضی‌القضات و مغولان می‌نویسد این جنگ در کنار پل کوار که همان پل فسا است رخ داده، اما با بررسی متون می‌توان به روشنی دریافت که فسایی در این مورد اشتباه کرده، چراکه برطبق گفته میرخواند در روضة‌الصفاء پل فسا در سه فرسخی شیراز قرار دارد: «... مقارن ورود او میرزا ابراهیم، از جانب امنای دولت از اصفهان به مهمان‌داری وارد بندرعباس شده از راه طارم و داراب و فسا چون نزدیک پل فسا سه فرسخی شیراز رسیدند... (هدایت، ۱۳۳۹: ۴۸۴). همچنین در آثار العجم می‌خوانیم: «... از شیراز حرکت نموده، سه فرسنگ آمده، به پلی رسیدم که آن را پل فسا می‌نامند. از این پل، راه منقسم می‌شود به دو راه: یک راه می‌رود به سمت فسا و وجه تسمیه آن به پل فسا از همین جهت است و یک راه دیگر می‌روند به سمت کوار» (فرصت‌شیرازی، ۱۳۷۷: ۲۶). در اقلیم پارس نیز آمده: «... بلوک کوار به مسافت نه فرسنگی (قریب ۵۴ کیلومتری) جنوب شرقی شیراز است و چون از شیراز به پل فسا بروند، راه به دو قسمت می‌شود؛ آنکه به جانب راست می‌رود جاده کوار و فیروزآباد و خفر و جهرم است، قریب ۱۴ کیلومتر که از پل فسا بگذرند به دوراهی مجدّدی می‌رسند از جانب چپ بسوی خفر و جهرم و از جانب راست بطرف کوار و فیروزآباد می‌روند» (مصطفوی، ۱۳۷۵: ۸۳). پل کوار در ۹ فرسنگی شیراز قرار دارد، در صورتی که برطبق متون، پل فسا

در ۳ فرسنگی شیراز و برسر دوراهی که یک راه آن به فسا می‌رود و راه دیگر به سمت کوار می‌رفت قرار داشته است. پس برخلاف ادعای فسایی، پل فسا نمی‌تواند پل کوار باشد.

### نتیجه‌گیری

از آنچه گفته شد، پیداست که شهر کوار از دیرباز به سبب نقش و اهمیت بین‌راهی که داشته مورد توجه بوده است. پل کوار و همچنین بند بهمن و سازه وابسته به آن از آنجاکه در ارتباط مستقیم با ایجاد و بقای شهر بوده‌اند، بدون تردید از قدمت یکسانی برخوردارند؛ چراکه اساساً شهر کوار شهر بین‌راهی بوده و به جهت ایجاد ارتباط با خلیج فارس ساخته شده و از آنجاکه عامل آب از اصلی‌ترین عوامل مورد نیاز هر شهر برای شکل‌گیری و بقاست، بدون شک بند بهمن و سازه وابسته به آن نیز از آغاز پایه‌گذاری و ایجاد شهر کوار ساخته شده است. در رابطه با تاریخ‌گذاری پل کوار باید گفت با توجه به تخته‌سنگ‌های تراش‌خورده پایه‌های پل می‌توان ادعا کرد که این پل در ابتدا در عصر ساسانی ساخته شده است. همچنین با نگاهی سطحی به سازه پل در قسمت موج‌شکن‌ها، آثار مرمت به وضوح دیده می‌شود و باتوجه به قدمت بسیار زیاد پل، بدون شک در طول تاریخ به کرات به سبب اهمیتی که داشته مورد توجه و مرمت قرار گرفته است.

### پی‌نوشت

۱. ابن بلخی در این مورد می‌نویسد: «... گوار یا کوار شهریست در ده فرسخی شیراز و در سمت چپ رود سکان قرار دارد (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۴۱۰).
۲. برطبق گفته مردم محلی تا چندی پیش کاروانسرای در شهر کوار و در فاصله کمتر از یک کیلومتری پل و در مجاورت جاده فعلی کوار به فیروزآباد وجود داشته که بر اثر ساخت و سازهای یکی دو دهه اخیر این بنا به صورت کامل محو شده است.
- ۳.
۴. گفتیم که یعقوبی نیز با ذکر اعراب این شهر را گوار ثبت کرده است.

### کتابنامه

- آیتی، عبدالمحمد (۱۳۴۶). تحریر تاریخ و صاف. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ.
- ابن الفقیه، ابوبکر احمد بن محمد بن اسحاق همدانی (۱۳۷۹). مختصر البلدان. (بخش مربوط به ایران)، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن بلخی (۱۳۷۴). فارسنامه. تصحیح: منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.
- ابن تغری بردی اتابکی، یوسف (۱۳۹۲). النجوم الزاهرة فی ملوک مصر و القاهرة. قاهره: وزارة الثقافة و الارشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة.
- ابن حوقل نصیبی، ابی قاسم (۱۹۹۲). صورة الارض. بیروت: منشورات دارالمکتب حیاة.
- ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله (۱۸۸۹). المسالك و الممالک. ترجمه سعید خاکرند، بیروت: دارصادر.
- ادریسی، محمد بن محمد (۱۴۰۹). نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق. بیروت: عالم الکتب.
- اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل؛ و نوری شادمهانی، رضا (۱۳۹۰). «فناوری ساخت پل بند دزفول و مهار آب رودخانه دز در دوره ساسانی». همایش ملی باستان‌شناسی و معماری سازه‌های آبی دزفول، دزفول: دانشگاه آزاد اسلامی واحد دزفول.
- اصطخری، ابواسحاق (۱۳۶۸). مسالك و ممالک. به اهتمام: ایرج افشار، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- اکبری، حسن؛ مرادسلطان، محمد شریف؛ میراسکندری، سید محمود؛ و کرمی، حمیدرضا



- (۱۳۹۴). «سازه‌آبی لوراندیمشک، یادگاری برج‌مانده از دوران ایلخانی». مجله باغ‌نظر. دوره ۱۲. شماره پیاپی ۳۳. صص: ۶۸-۵۹.
- درختی، حسن؛ و عنایتی، علیرضا (۱۳۹۰). «پژوهشی پیرامون پل بندهای ساسانی رود کارون در دشت خوزستان». همایش ملی باستان‌شناسی و معماری سازه‌های آبی دزفول، دزفول: دانشگاه آزاد اسلامی واحد دزفول.
- بیات، مقصود (۱۳۸۸). «سنجش توسعه یافتگی روستاهای بخش کوار شهرستان شیراز با استفاده از روش تحلیل خوشه‌ای». جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی. شماره ۳۳. صص: ۱۳۱-۱۱۳.
- تشکری، عباس (۱۳۵۶). ایران به روایت چین باستان. تهران: موسسه روابط بین‌المللی.
- جملی‌کاری، جووانی فرانچسکو (۱۳۴۸). سفرنامه کاری. ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز: اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی.
- جنیدشیرازی، جنید بن محمود (۱۳۶۴). تذکره هزارمزار. تصحیح: عبدالوهاب نورانی وصال، تهران: کتابخانه احمدی.
- حافظ ابرو، عبدالله بن لطف‌الله (۱۳۷۵). جغرافیای حافظ ابرو. مصحح: صادق سجادی، تهران: مرکز پژوهشی میراث مکتوب.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب (بی‌نا)، (۱۳۶۲). به‌کوشش: منوچهر ستوده، تهران: انتشارات طهوری.
- حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۹۹۵). معجم البلدان. بیروت دارصادر.
- رایگانی، ابراهیم (۱۳۹۴). «بررسی اقتصاد کشاورزی منطقه ارجان در دوره ساسانی و سده‌های نخست اسلامی براساس متون و داده‌های باستان‌شناسی». رساله دکتری باستان‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس.
- دریایی، تورج (۱۳۸۳). شاهنشاهی ساسانی. تهران: انتشارات ققنوس.
- زرکوب شیرازی، ابوالعباس (۱۳۱۰). شیرازنامه. تصحیح: بهمن کریمی، طهران: کتابخانه‌های احمدی و معرفت شیرازی.
- سجادی، علی (۱۳۸۱). «پل کشکان در مسیر راه‌های تاریخی لرستان». مجله اثر. شماره ۳۵. صص: ۲۶۸-۲۴۴.
- شیروانی، زین‌العابدین بن اسکندر (۱۲۵۳). بستان‌السیاحه. تهران: سنایی.
- صداقت‌کیش، جمشید (۱۳۸۸). کوار زمرد فارس. شیراز: انتشارات تخت جمشید.
- صفی‌الدین، عبدالمؤمن ابن عبدالحق بغدادی (۱۴۱۲). مرآة الإطلاع علی أسماء الأمکنه و البقاع. تصحیح: بجاوی، بیروت: دارالجيل.
- عصاره، مهدی (۱۳۹۳). «پل تاریخی دزفول». مجله رشد آموزش تاریخ. شماره ۵۷. صص: ۵۲-۵۶.
- فرصت شیرازی، محمدنصیر (۱۳۷۷). آثار عجم. تهران: امیرکبیر.
- فسایی، حسن بن حسن (۱۳۸۲). فارسنامه ناصری. تهران: امیرکبیر.
- کارنامه اردشیر بابکان (۱۳۷۸). ترجمه بهرام فره‌وشی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مقدسی، محمد بن احمد (۱۳۶۱). أحسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه علی نقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
- لسترنج، گای (۱۳۳۷). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- مستوفی، حمدالله (۱۳۸۹). نزهة القلوب. تصحیح و تحشیه: گای لسترنج، تهران: نشر اساطیر.
- مصطفوی، محمدتقی (۱۳۷۵). اقلیم پارس. تهران: نشر اشاره.

- مهریار، محمد (۱۳۸۷). «بند بهمن (کوار) شیراز». مجله گلستان هنر ویژه نامه هنر و معماری. شماره ۱۲. صص: ۶۶-۵۹.
- هدایت، رضاقلی خان (۱۳۳۹). تاریخ روضه‌الصفای ناصری. تصحیح: جمشید کیان‌فر، تهران: کتاب‌فروشی‌های مرکزی، خیام و پیروز.
- یعقوبی، احمد بن اسحاق (۱۳۵۶). البلدان. ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

