

## عضدالدوله بویی و جاده «شیراز- فیروزآباد- سیراف» (۳۳۸-۳۷۲ هـ ق / ۹۸۲-۹۴۹ م.)

علیرضا محسنی ابوالخیری<sup>۱</sup>

مهران رضایی<sup>۲</sup>

### چکیده

عضدالدوله بویی که پس از مرگ عمویش علی عمادالدوله در سال ۳۳۸ هـ ق / ۹۴۹ م. پادشاه ایالت فارس و کرمان و یگانه سیاستگذار قلمرو آل بویه گردید، برای اعمال نفوذ در قلمرو وسیع خویش و بویژه دستگیری تجارت دریایی خلیج فارس، طرح امنیتی همه جانبه‌یی - از لحاظ مذهبی، اجتماعی و تجاری- را به اجرا گذاشت که حاصل آن رفاه حال رعیت، افزایش قدرت سلطنت و آبادانی سواحل خلیج فارس و رونق تجارت دریایی آن بود. راههای تجاری سواحل شمالی خلیج فارس بسبب نقششان، در این طرح امنیتی برجسته بود و بازسازی این جاده‌های کاروان‌رو برای تسهیل تجارت لازم بنظر میرسید. در میان این جاده‌های کاروان‌رو، جاده «شیراز- فیروزآباد - سیراف» توجه بیشتر عضدالدوله را به خود جلب کرد. اینکه چرا این جاده در طرح امنیتی عضدالدوله برجسته شد و وی به چه اقدامات تأمینی در این جاده دست زد، پرسشی است که پژوهش حاضر بر آن است که با روش بررسی تاریخی و تحلیل داده‌های موجود تاریخی، بدان پاسخ گوید.

### مقدمه

جاده‌های کاروان‌رو ایالت فارس و کرمان در طول تاریخ ساسانی و دوران اسلامی بعنوان شریانهای تجاری و اقتصادی ایران زمین مطرح بوده‌اند. این جاده‌ها، بنادر آباد خلیج فارس را به شهرهای شمالی سواحل خلیج فارس متصل میساختند و به این بنادر، امکان رشد میدادند. بعد از تأسیس سلسله ساسانی و احداث شهرهایی مهمی نظیر گور (فیروزآباد کنونی) و بیشاپور، ساخت جاده‌های کاروان‌رو که این دو پایتخت ساسانی را به بندرگاه‌هایی نظیر سیراف و توج متصل مینمود، ضرورت یافت.

در دوران اسلامی نیز با احداث شهر شیراز و توجه خلفای عباسی (بعنوان مقر والی فارس) و همچنین صفاریان به آن، این شهر رشد خود را آغاز نمود و در زمان آل بویه بعنوان مقر آل بویه (ابتدا علی عمادالدوله و سپس عضدالدوله) شناخته شد و اوج آبادانی خود را تجربه کرد و جانشین قطعی فیروزآباد گشت.

در زمان پادشاهی عضدالدوله، بندر سیراف از لحاظ تجاری به سبب افول تجارت بصره و امنیت پس کرانه‌یی حکومت عضدالدوله (و ثوقی، ۱۳۸۹: ۷۰ و ۸۸) چنان رشد کرد که جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری آن را «دروازه هندوستان» نامیدند. بر این اساس، لزوم ارتباط بین شیراز

### کلید واژگان

عضدالدوله؛ جاده «شیراز- فیروزآباد - سیراف»؛ امنیت؛ تجارت؛ خلیج فارس

۱. دانشجوی دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی (ره)

و انقلاب اسلامی؛ Alireza.mohseni390@gmail.com

۲. دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه تهران؛

soren.mehran@gmail.com

۳. «شهر توج در آغاز قرن ششم ویران شد و تاکنون محل آن پیدا نشده است ولی گویند آن شهر... در دوازده فرسخی شرق جنابه و در ساحل دریا واقع بوده است» (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۸۰).

وجود آتشکده‌های بیشماری که فعالیت‌های مذهبی خود را انجام میدادند (همانجا) و همچنین حضور دیگر فرقه‌های مذهبی در جامعه، نشان از تساهل مذهبی عضالدوله برای ایجاد امنیت مذهبی دارد. وی موجودیت مجوسان را با حمایت نظامی از آنها تأمین نمود و از لحاظ مذهبی، آنان را در جایگاه امنی قرار داد. علی سامی بنقل از تاریخ‌نویسان قرن چهارم هجری قمری / دهم میلادی آورده است، زمانی که عضالدوله در بغداد بود عده‌ی متعصب بر زرتشتیان شیراز شوریدند و عده‌ی از آنان را کشتند و خانه‌های آنها را ویران کردند، امیر عضالدوله بمحض اطلاع از این موضوع، عده‌ی را برای سرکوبی مهاجمان فرستاد و آنها را سخت تنبیه کرد (سامی، ۱۳۳۷: ۷۵۰).

درباره رفتار توأم با تسامح عضالدوله با مجوسها، همان بس که علی بن عباس مجوس طیب مخصوص او شد و وی اثر بزرگ طبی خود بنام *الملکی* را به عضالدوله تقدیم کرد (کرمر، ۱۳۷۵: ۱۳۴). دیگر اقلیت‌های مذهبی غیرمسلمان نیز زندگی مطلوبی داشتند. «مسیحیان در طبقه کاتبان بسیار نمایان بودند و بسیاری از مقام‌های اداری را در دست داشتند. عضالدوله وزیر مسیحی و کاتبی ریاضیدان بنام نصر بن هارون داشت» (همان: ۱۲۱). عضالدوله برای از بین بردن اختلافات مذهبی شیعه و سنی از طریق ایجاد رابطه خویشاوندی با خلفای عباسی کوشید. «کوشش عضالدوله برای وصول به این هدف در کوششی شکل‌گرفت که او برای یکی کردن خاندان هاشمی و آل بویه، راه مزاجت اختیار کرد، اما الطائع این طرح او را بی‌نتیجه گذاشت» (کرمر، ۱۳۷۵: ۸۱). «این کوشش در جهت آشتی مذهبی و برطرف کردن اختلافاتی بود که بارها و بارها موجب کشتار فجیع و نزاع‌های بی‌پایان در میان مردم ایران شده بود» (دانش‌پژوه، ۱۳۷۷: ۷۳).

تساهل مذهبی می‌توانست نیروها و استعداد‌های فرقه‌ی و گروهی - که در اختلافات مذهبی بین فرق، به هدر میرفت - را در اختیار حکومت قرار دهد و این نیروها نه در جهت اهداف قومی، بلکه در جهت اهداف ملی بکار گماشته شوند.

برقراری امنیت اجتماعی برای بدست گرفتن تجارت نواحی شمالی ساحل خلیج فارس (یعنی ایالت کرمان، فارس و

و سیراف احساس شد و جاده‌هایی که شیراز را به سیراف متصل می‌ساختند، در تدابیر حکومتی عضالدوله جایگاه والایی یافتند. اهمیت بندر سیراف و شیراز، راه ارتباطی آبادی بین این دو را می‌طلبید و لزوم بسط تجارت بین این بندر و شهر، این ارتباط را ضروریتر میکرد. بدون شک این جاده‌ها مکمل تجارت دریایی خلیج فارس برای ارتباط با نواحی داخلی محسوب میشدند.

ارتباط بین شیراز و سیراف از دو مسیر میسر میگشت و این دو مسیر آنقدر مهم بود که در کتب جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری توصیف شده است. جاده «شیراز- فیروزآباد - سیراف» یکی از این دو مسیر بود که در مقایسه با مسیر دیگر برجسته‌تر بود. توصیف این جاده ارتباطی در زمان مورد نظر و علل اهمیت یافتن آن در دوره عضالدوله و تدابیر امنیتی وی در ارتباط با این جاده، موضوعاتی است که در این نوشتار به آنها پرداخته خواهد شد.

**عضالدوله و اهمیت راه «شیراز- فیروزآباد- سیراف»**  
تدبیر سیاسی عضالدوله بویی (۳۳۸-۳۷۲ هـ.ق / ۹۴۹-۹۸۲ م) در طول پادشاهی ۳۴ ساله خویش، بیانگر تلاش وی جهت ایجاد وحدت و امنیت در سرتاسر قلمرو آل بویه است. اقدامات این پادشاه در جهت ایجاد امنیت همه جانبه‌ی - مذهبی، اجتماعی و تجاری - صورت گرفت. در تفکر عضالدوله برقراری امنیت بعنوان زیربنای رونق تجاری، اجتماعی و اقتصادی در اولویت بود.

عضالدوله جهت برقراری نظم و آرامش، تساهل مذهبی در قبال اقلیت‌های مذهبی را در پیش گرفت.

ابن حوقل که کتاب خود را در سال ۳۶۷ هـ.ق / ۹۷۷ م تألیف کرده است در بیان آتشکده‌های فارس مینویسد: «اما آتشکده‌ها؛ جایی یا شهری نیست که آتشکده نداشته باشد و فرقه زرتشتیان بر فرقه‌های دیگر افزونی دارند و آتشکده‌هایی دارند که آن را بسیار بزرگ می‌شمارند» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۵) وی در جایی دیگر از آتشکده کاربان و جرّه و... بعنوان آتشکده‌های معروف یاد میکند (همان: ۴۳). حضور زرتشتیان و

امنیت اجتماعی مستمری را در این منطقه فراهم میکرد. عضالدوله این سیاست را نیز «در کوچ قومی اعراب از شام به تَوَجَّح» (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۲۶) برای جلوگیری از قدرت‌گیری قبایل بومی آنجا و ایجاد امنیت اجتماعی در جنوب غربی شیراز انجام داد. باید گفت تأمین امنیت اجتماعی نواحی شمالی خلیج فارس، تضمین‌کننده رونق مسیرهای تجاری ایالت کرمان و فارس بود و فعالیت تجار و بازرگانان را تضمین مینمود.

پرداختن به راهها و بازسازی شبکه راههای تجاری و امنیت این جاده‌ها در طرح امنیتی عضالدوله جهت تأمین امنیت و تسهیل تجارت در نظر گرفته شد. عضالدوله برای تسلط بر تجارت خلیج فارس به مسیرهای تجاری دریایی و زمینی ایمن نیاز داشت. با اقدامات نظامی گسترده در خلیج فارس، امنیت دریایی فراهم گردید و مسیر کرانه‌نوردی از سیراف تا هرمز امن شد.

عضالدوله سپاهی نیرومند از دیلم، ترک، عرب و دیگران سوار جَمَازها در خشکی و شذا و کشتیهای دریا از سیراف بسوی کرانه هرمز [در] کناره کرمان فرستاد که پس از گذشت از چند تنگه، بر ایشان [ایل جاشکی] شبیخون زده، کشت و سوخت و اسیر کرد، تا کسی از گروه غارتگران در آن بخشها نماند (ابن مسکویه، ۱۳۷۶: ۳۶۲).

جاده‌هایی که شیراز- پایتخت عضالدوله- را به خلیج فارس مرتبط میکردند، مهمترین جاده‌های تجاری بودند. جاده «شیراز- فیروز آباد- سیراف» بسبب رونق تجارت شیراز و موقعیت بندری سیراف و لزوم بسط روابط تجاری این دو برجسته بود. این جاده پیشینه باستانی داشت. در زمان ساسانیان این جاده، شهر گور (فیروزآباد کنونی)<sup>۲</sup>- مرکز اداری ایالت فارس- را به بندر سیراف مرتبط میکرد. وجود کاروانسراها، چهارطاقها و دیگر آثار مربوط به دوره ساسانی نظیر پل اردشیر، کاخ اردشیر بابکان، قلعه دختر و نقش رستم در کنار این جاده دیده هر تماشاگری را نوازش میدهد.

مکران) و بنادر پراهمیتی نظیر سیراف و هرموز بری، لازم بنظر میرسید. در این نواحی، بلوچها، کوچها و جاشکیها امنیت را از بین برده بودند و اقدامات جاه‌طلبانه آنها اثرات زیانباری را بر تجارت خلیج فارس و قلمرو آل بویه وارد میساخت. تأمین امنیت اجتماعی در این نواحی، اقدامات نظامی گسترده‌یی را میطلبد. بنابراین، عضالدوله در اواخر سال ۳۵۹ هـ.ق / ۹۶۹ م. سردار خود گورگیر (سیرافی) را به جانب کرمان فرستاد. گورگیر در میان جیرفت و بم با سلیمان- که بلوچها و کوچهای یاغی را متحد کرده بود- روبرو شد و جنگهایی در گرفت که در خلال آن، سلیمان کشته شد. دیگر کوچها و بلوچهای متواری به رهبری ابوسعید بلوچ گرد هم آمدند و با هم پیمان بستند. عضالدوله، عابد بن علی را به کمک گورگیر فرستاد. جنگ در سال ۳۶۰ هـ.ق / ۹۷۰ م. روی داد و به شکست بلوچها انجامید. سپس عابد بن علی به تعقیب ایشان پرداخت و تا هرمز پیش رفت و آن را گرفت و بر ناحیه تیز و مکران مسلط شد و با آنها پیمان بست. سپس عابد متوجه فرمیان و جاشکیان شد که به راهزنی خشکی و دریایی مشغول بودند و بسیاری از آنان را کشت و برای مدتی آن بخشها آرام شد. پس از مدتی دوباره بلوچها پیمان خود را شکستند و آشوب و ناامنی برپا کردند. عضالدوله خود در ذیقعدة سال ۳۶۰ هـ.ق / اگوست ۹۷۱ م، به جانب کرمان رفت. در سیرجان بلوچان تحت رهبری علی بن محمد بارزی قرار داشتند. این گروه راههای تجاری کرمان و سیستان و خراسان را ناامن کرده بودند و شهرها را غارت میکردند. پس عابد بن علی به جانب آنان فرستاده شد و سرانجام در ربیع الاول ۳۶۰ هـ.ق / دسامبر ۹۷۱ م. آنها را شکست داد. عضالدوله بجای آنان مردان خوشه‌چین و کشاورز قرار داد تا آنجا را آباد کنند. سپس عابد بن علی بر ایل جاشکی، که در آن سوی تیز و مکران و کرانه‌های دریا تا مرز عمان ناامنی ایجاد کرده بودند، تاخت و آنجا را آرام نمود (ابن مسکویه، ۱۳۷۶: ۳۵۹-۳۶۲ / ۶).

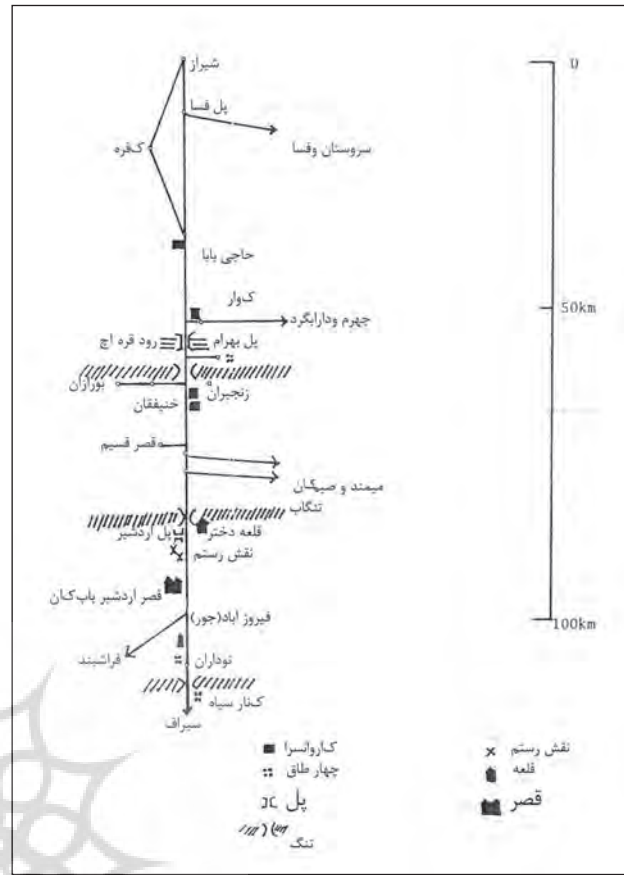
عضالدوله، سیاست کوچ اجباری قبایل را نیز در پیش گرفت. کوچ اجباری قبایل کوچ و بلوچ از سیرجان و جایگزین کردن مردان کشاورز و خوشه‌چین (همان: ۳۶۱)،

۲. این شهر بعد از ورود اسلام اهمیت خود را حفظ کرد و در زمان عضالدوله به دستور وی تغییر نام داد (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۶).

۱. نام چند ایل در مکران

ساختمانهایش استوار، جامعش زیبا، بازارهایش درست، مردمش دارا و نامش بلندآوازه است. درگاه چین اینجاست نه عمان؛ انبار فارس و خراسان است. باری من شگفت انگیزتر از خانه‌هایش ندیدم که بلند و با چوب ساج و آجر ساخته شده و یک خانه تا بیش از هزار درهم خریداری میشود. (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۳۶)

همچنین اصطخری، صاحب مسالک الممالک، مینویسد: سیراف فرضه بزرگ فارس است و بزرگترین شهر در آن دیار بعد از شیراز، سیراف است و آن در بزرگی نزدیک شیراز باشد و بنای خانه‌های ایشان اغلب از چوبی است که آنرا از زنگبار نقل میکنند و بیشترین آن به طبقه باشد و آن شهر بر کناره دریا است و خانه‌های آن به یکدیگر متصل و ملاصق با اهل بسیار و وسعت و واعت وافر. پیوسته در بناها به مبالغه و تأکید خرج کنند و هرکس جدی بلیغ مینماید. تا چنان که شنیده شد که یک مرد بازرگان بیشتر از سی هزار دینار به عمارت خانه خود خرج کرده است (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۴).



تصویر شماره ۱: نمایی از آثار باستانی و عوارض طبیعی جاده «شیراز - فیروزآباد- سیراف»؛

برگرفته از کتاب *Trading routes of zagros*, p.35

ساکنین بندر سیراف، تجارت‌پیشه بودند و بازرگانان بزرگی ساکن این شهر بودند که همه ثروت خود را از تجارت دریایی اندوخته بودند. آنان تجربه دریانوردی خود را به بنادر دیگر نیز انتقال میدادند و در گسترش تجارت دریایی خبره و ماهر بودند (همان: ۱۴۵). تاریخ وصاف الحضرة در ذکر احوال بنی قیصر از بازرگان سیرافی ثروتمندی نام میبرد که با هند داد و ستد تجاری داشته است (عبدالله شیرازی، بی تا: ۱۷۱). بندر سیراف در این زمان، پذیرای بازرگانان از اقصی نقاط چین و هند و شرق آفریقا بوده و «از قماشات و امتعه مثل عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبنوس و فلفل و صندل و داروها از آن مرتفع میشد» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۴۵). همچنین سیراف از مراکز اصلی ناوگان دریایی عضالدوله در خلیج فارس بود. ابن مسکویه در این زمینه مینویسد:

احمد معزالدوله بویی برای دفع شورش عمان در سال ۳۵۵ هـ ق / ۹۶۶ م سپاهیان خود را از بغداد روانه عمان کرد. آنان بسوی واسط حرکت کردند و بعد از آن به بندر اُبُلّه واقع در شمال بندر بصره وارد شدند. آنان با کشتیرانی

باید گفت «اهمیت اصلی این جاده برای تاریخ ساسانی بخصوص از نظر اقتصادی شایسته توجه مخصوص است زیرا بوسیله آن، ارتباط تجارت دریایی با داخل کشور تأمین میگشت» (مصطفوی، ۱۳۴۳: ۱۰۴). این میراث گرانبهای اقتصادی ساسانی به دوران اسلامی منتقل شد و همان نقشی را که در گذشته ایفا میکرد، حفظ نمود؛ بدین معنی که مرکز سیاسی و اداری ایالت فارس (شهر گور در ایران ساسانی و شیراز در ایران اسلامی) را به بندر سیراف و خلیج فارس متصل میساخت. بدون شک عناصر و تدابیر یکسانی نیز در هر دو زمان (ساسانی و عضالدوله) باعث آبادانی این جاده گردید.

بندر سیراف و شهر شیراز دو ایستگاه مهم این جاده بودند. توصیف جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری، بیانگر موقعیت والای تجارت سیراف است. مقدسی که خود از سیراف دیدن کرده است مینویسد:

عامل اساسی که ارتباط شیراز و سیراف را ضروری میکرد، لزوم بسط رابطه تجاری بین این شهر و بندر بود. نیاز بازارهای شیراز به کالاهای وارداتی بندر سیراف از یکسوی و نیاز بندر سیراف برای صدور کالاهای دریافتی خود به جانب ایالت جبال (شیراز و سپس اصفهان و ری و...) خط ارتباطی آبادی بین این دو را میطلبید و جاده مورد نظر، این مهم را تأمین مینمود. در واقع، ارتباط تجارت دریایی خلیج فارس با داخل کشور بوسیله این جاده برقرار میشد و حفظ امنیت این جاده‌ها تضمین‌کننده تجارت دریایی و نواحی داخلی کشور بود. همچنین این جاده از نظر نظامی مهم بود؛ چرا که انتقال نیروهای نظامی به جانب سیراف از آن صورت میگرفت (ابن مسکویه، ۱۳۷۶: ۲۴۸).

اهمیت جاده «شیراز- فیروزآباد سیراف» عضالدوله را بر آن داشت تا راهکارهایی را برای تأمین امنیت این جاده بکار بندد. بنای شهر نظامی «گرد فناخسرو» در نزدیکی این جاده کاروان‌رو می‌توانست باعث استقرار کامل امنیت در آن گردد. این شهر توسط عضالدوله در نیم فرسنگی جنوب شیراز، بیرون دروازه سلم ساخته شد. این منطقه در گام اول، شهری نظامی بود و عضالدوله سربازان دیلمی خود را در آن جای داد؛ چرا که کثرت سپاه مزاحم شیرازیان بود ولی بعد از چندی از لحاظ تجاری چنان آباد شد که شانزده هزار دینار از بازار آن به دیوان عضدی میرسید.<sup>۱</sup> «حفظ امنیت این جاده بر عهده سپاهیان دیلمی بود» (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۲۱). علاوه بر این، کوچ قبایل جاسی (جاسکی) از ایالت مکران به ایراهستان (ناحیه شمالی بندر سیراف) و برگزیدن لشکری ده هزار نفری از آنان باعث استقرار امنیت در این جاده شد. ابن بلخی که *فارسنامه* را در سال ۵۱۰ هـ.ق / ۱۱۱۶ م تألیف کرده است، ایراهستان را دارای مردمی پیاده‌رو و سلاح‌ور و دزد و همواره عاصی معرفی میکند و میافزاید: «اما به او [ایراهستان] بودند بر سبیل سپاهی و مقدم ایشان یکی بود (جایی) نام و بعد از آن عهد [پادشاهی عضالدوله] دوباره عاصی شدند» (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۳۹). بر این اساس، عضالدوله بعد از حمله به کرمان و ادامه لشکرکشی به مکران و مطیع کردن

در مسیر کرانه‌نوردی بعد از گذشتن از سینیز و ریشهر و نجیرم بسوی سیراف رهسپار شدند. چون به سیراف رسیدند، سپاه عضالدوله در کشتیها و شذاها که برای کمک به عمویش تهیه کرده بود بدیشان پیوست و بجانب عمان حرکت کردند» (ابن مسکویه، ۱۳۷۶: ۲۴۸).

بسبب موقعیت تجاری و نظامی «عضالدوله فنا خسرو شاهنشاه سیراف را مخیم عز و اقبال و مرکز رأیت سلطنت و جلال خود ساختی و از نتایج همت آسمان فرسای آن پادشاه بنایی فسیح ارکان، بلیغ بنیان فرموده و آن را فیل‌خانه عضدی گویند (همان: ۷۰).

شیراز از یک طرف، محل تلاقی کاروانهای تجاری داخلی بود و بازارهای آن پشتوانه‌ی برای فروش کالاهای وارداتی سیراف بشمار می‌آمد و از طرف دیگر، پایتخت سیاسی و اداری بود، بنابراین، ظرفیت تجاری و اجتماعی بالایی را میطلبید. شیراز در این زمان، شاهد اقدامات وسیع عمرانی عضالدوله بود. «عده زیادی از شهرها و نواحی اطراف به شیراز روی آوردند و جمعیت شیراز افزایش یافت و در نتیجه، بناها و ساختمانها افزایش پیدا کرد، بطوری که شیراز در این دوره چنان وسیع شد که قریب یک فرسنگ مربع وسعت داشت» (سامی، ۱۳۴۷: ۷۴). تراکم حجره‌ها و جمعیت زیاد بازار شیراز، مالیاتهای سنگین حجره‌ها، درآمد بالای تجار ثروتمند آشنا به فن تجارت و اقدام عضالدوله جهت وسعت دادن این شهر و افزودن بازارهای زیبا بر آن (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۴۰ - ۶۴۲) نشان از رشد تجاری روزافزون این شهر دارد. افرادی که از این شهر، از هر صنف خارج میشدند باید جواز میگرفتند (همانجا). بعبارت دیگر، آنان میبایست مورد قبول حکومت شیراز میبودند. این سیاست علاوه بر کسب درآمد برای حکومت شیراز و حفظ جمعیت آن شهر، امکان ایجاد امنیت بیشتر و نظارت بر تجارت در جاده «شیراز- فیروزآباد- سیراف» را فراهم مینمود. به اینصورت، حکومت شیراز می‌توانست بر فعالیت تجار و نوع کالاهای تجاری نظارت مستقیم داشته باشد و تجارت کنترل‌شده‌ی را در این جاده تجاری در پیش گیرد.

۱. برای آگاهی بیشتر رک: مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۲۴؛ زرکوب شیرازی، ۱۳۱۰: ۳۴؛ لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۶۹؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۲۰ - ۳۲۲



امنیت اقتصادی تجار و کاروانیان بود و بدین طریق مهمترین عامل تجارت یعنی امنیت سرمایه تاجر حفظ میشد.

امکان دسترسی شیراز به بندر سیراف از دو جاده «شیراز - فیروز آباد - سیراف» و دیگری «شیراز - دارابگرد - کاریان - سیراف» میسر میگشت.

#### ۱. جاده کاروانرو «شیراز - فیروز آباد - سیراف»

کتاب *مسالك الممالک و صورة الارض* این جاده را اینگونه توصیف میکنند: از شیراز تا دیه کفره پنج فرسخ راه بود. سپس مسافتی پنج فرسخی تا دیه بخر (نخذ) طی میشد. در این ایستگاه، جاده به یک دو راهی میرسد که یک راه شش فرسنگی به کوار ختم میشد و راه دوم چهار فرسخی دیگر به دیه بنجمن میرسید. از دیه بنجمن تا شهر گور شش فرسخ بود و برای رسیدن به ایستگاه بعد - دشت شوراب - پنج فرسنگ طی میشد. بعد از آن تا «خان آزاد مرد» شش فرسخ و سپس تا «دیه کیرند» شش فرسخ راه بود. پس از آن جاده در یک مسیر شش فرسخی به دیه (می) میرسید و بعد از طی چهار فرسخ دیگر به رأس العقبه (بدرکان) میرفت. از آنجا تا «خان برکانه» چهار فرسخ و از آن جا تا سیراف هفت فرسخ راه بود. جم که به کوههای شمالی سیراف اطلاق میشد، در مسیر هفت فرسخی خان برکانه تا سیراف واقع بود که مقدسی به آن اشاره میکند. کل مسافت این جاده، شصت فرسخ بوده است (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۵-۱۱۶؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۵۲). هویت امروزی این ایستگاهها بدین شرح است: ۱) دیه کفری (منطبق با روستای کفری؛ ۲) کوار منطبق با کوار؛ ۳) بیمجان (بنجمن) منطبق با روستای بورزکان یا خنیفکان؛ ۴) گور (منطبق با فیروزآباد؛ ۵) دشت شوراب (بیابشوراب) منطبق با کنار سیاه؛ ۶) خان آزاد مرد منطبق با آزادگان؛ ۷) قریه کیرند (منطبق با احمدآباد؛ ۸) قریه (می) منطبق با میان دشت؛ ۹) رأس العقبه (بدرکان) منطبق با دیزگاه؛ ۱۰) خان برکانه (برزه) منطبق با بارقان؛ ۱۱) جم منطبق با جم و در انتهای جاده، سیراف در کنار بندر طاهری امروزی.<sup>۲</sup>

جاشکیان (جاس)، این قوم (جاس) - که قومی دریانورد بودند و ابنبلخی آن را «جاب» مینامد - را بدنبال سیاست کوچ قبایل، از یک طرف برای امنیت نواحی ساحلی خلیج فارس در مکران و از طرف دیگر برای امنیت جاده «شیراز - فیروز آباد - سیراف»، به ناحیه ایراهستان کوچانید و از آنان لشکری ده هزار نفری برگزید. اما این قوم بعد از مرگ عضالدوله در سال ۳۷۲ هـ.ق / ۹۸۲ م. و ضعف آل بویه در جنگهای خانگی، طغیان در پیش گرفتند و عاصی شدند.

تأمین امنیت رفاهی و توجه به وجود رباط و کاروانسرا در این جاده ضروری بود. هر چند «بدون شک عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران متعلق به دوره صفویه است» (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۳) و کثرت و نوع معماری این کاروانسراها دلیل روشنی بر این ادعاست، ولی نباید از نظر دور داشت که این سنت، ادامه سنت پیشینیان و سلسلههای حکومتی قبل از صفویه است. از طرف دیگر، شاید کاروانسراهای منتسب به صفویه میراث سلسلههای پیش از آنان باشد که توسط شاهان صفوی به اوج رسیده است «حکومت‌های اوایل اسلام مانند آل بویه، سامانیان و آل زیاد به ایجاد بناهای عام‌المنفعه چون کاروانسراها و آب‌انبارها اهمیت فوق‌العاده میدادند» (همان: ۲).

آبادانی یک جاده تجاری به اعتماد تجار از امکانات رفاهی آن جاده بستگی خواهد داشت و بدون شک تدبیر عضالدوله برای تأمین رفاه کاروانها و کاروانیان و جلب اعتماد تجار نسبت به امنیت این جاده، ایجاد استراحتگاه و کاروانسرا بوده است. آبادانی این مسیر تجاری معلول وجود کاروانسراهای مجهز و دارای امکانات بود. روش توصیف این جاده تجاری توسط جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری (که به آن خواهیم پرداخت) و اصطلاح منزل یا ایستگاه، دلیلی روشن بر این ادعاست. کاروانسراهایی نظیر دروازه گچ و تنگ زنجیران<sup>۱</sup> (همان، ۲۱۷ و ۲۳۶) برای عضالدوله میراث گرانبهایی بوده‌اند که وی ارزش این میراث را شناخت و در جهت آبادانی آنها نهایت کوشش را بکار بست تا بتواند امنیت رفاهی این مسیر تجاری را تأمین کند. این تدبیر در حقیقت، ضامن

۱. این دو کاروانسرا در جاده شیراز تا فیروزآباد واقعند و بترتیب در زمان ساسانی و اوایل اسلام ساخته شده‌اند.

۲. برای آگاهی بیشتر ر.ک: kamioka and yajima, 1988; 27.

با این توصیف، در دیه بخر (نخذ) جاده به دو راه منشعب می‌شد که یک راه به کوار ختم می‌گشت و دیگری به بنجمنان میرفت و ادامه راه از بنجمنان به فیروزآباد بود و شهر کوار در مسیر اصلی جاده واقع نبود.

جدول شماره ۱: توصیف جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری از جاده «شیراز - فیروزآباد - سیراف» و هویت امروزی ایستگاههای آن (ترسیم: محسنی ابوالخیری)

اصطخری و ادیسی	ابن‌حوقل	مقدسی	هویت امروزی
شیراز	شیراز	شیراز	شیراز
دیه کفره	کفره	کفره	کفری
↓	↓	↓	↓
دیه بخر	نخذ	.....	.....
↓ ↓	↓ ↓	↓	↓
دیه بنجمنان کوارغلو	بیمجان کوار	کوار	کوار
↓	↓	↓	↓
جور	جور	بومهان	بودزکان
↓	↓	↓	↓
دشت شوراب	دشت شوراب	گور	فیروز آباد
↓	↓	↓	↓
خان آزادمرد	خان آزادمرد	بیابشوراب	کنارسیاه
↓	↓	↓	↓
دیه کیرند	قریه کیرند	.....	آزادگان
↓	↓	↓	↓
دیه می	قریه می	رایگان	احمدآباد
↓	↓	↓	↓
سرگریوه (بادرکان)	رأسالعقبه (آذرکان)	مه	میاندشت
↓	↓	↓	↓
خان برکانه	خان برکانه	کیرند	دیزگاه
↓	↓	↓	↓
سیراف	سیراف	برزه	بارقان
		↓	↓
		جم	جم
		↓	↓
		سیراف	سیراف

از «دیه بخر» نمی‌برد و مسافت کفره تا کوار را یک مرحله ذکر میکند و بومهان (بنجمنان) را بعد از کوار می‌آورد (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۷۳). گفتار مقدسی نشانگر تغییر جاده و بی‌اهمیت شدن دیه بخر (نخذ) و مطرود شدن دو راهی در این ایستگاه است. شاید مسافت چهار فرسخی دیه بخر تا بنجمنان در گفتار ابن‌حوقل و اصطخری راه میانبری بوده که باعث صرفه‌جویی در وقت می‌شده - چرا که این راه دو فرسخ نزدیکتر بود - ولی در زمان نگارش مقدسی بدلیل اهمیت بیشتر شهر کوار این جاده میانبر مطرود شده است و بازرگانان رفتن به شهر

بین توصیف مقدسی و دیگر جغرافی‌نویسان، اختلافاتی مشهود است.<sup>۱</sup> مقدسی که اثر گرانبهای خود را هشت سال بعد از ابن‌حوقل نوشته است (سال ۳۷۵ ه.ق / ۶۸۵ م.) نامی

۱. اولاً، مقدسی «دیه کیرند» را بعد از «دیه می» ذکر کرده است و «دیه رایگان» که تغییر یافته «آذرکان و باورکان» میباشد را قبل از دیه می (مه) ذکر کرده است که در مقایسه با گفتار اصطخری و ابن‌حوقل و ادیسی، بنظر میرسد وی در ضبط این دو ایستگاه دچار اشتباه شده و آن دو را جابجا بیان کرده است (ر.ک.: جدول شماره ۱). ثانیاً، «دیه بومهان» که منطبق با دیه «بیمجان» و «بنجمنان» در گفتار اصطخری و ادیسی و ابن‌حوقل است را بعد از «کوار» ذکر کرده است.

منزل سوم: خنیفان پنج فرسنگ. منزل چهارم: فیروزآباد پنج فرسنگ، منزل پنجم: صمکان، هشت فرسنگ، منزل ششم: لاغر، هشت فرسنگ، منزل هفتم: کران، هشت فرسنگ، منزل دهم: چهار منزل از کران تا سیراف. مجموعاً سی فرسنگ (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۴۰).

سبب تغییر جاده بدلیل حیطة زمانی در نوشتار حاضر نمیگنجد و پرداختن به این موضوع نیازمند پژوهشی جداگانه است، ولی میتوان گفت: اولاً، امنیتی که با اقدامات عضالدوله در این جاده - توصیفی اصطخری - ایجاد شده بود بعد از مرگ او در سال ۳۷۲ هـ ق / ۹۸۲ م از بین رفت و منطقه ایراهستان- نواحی شمالی بندر سیراف- دچار ناامنی شد. ساکنان این ناحیه بسبب منازعات داخلی و ضعف آل بویه عاصی شده بودند و به «رهزنی و نابکاری میپرداختند» (همان: ۳۳۰). از اینرو جاده ارتباطی که باید از این ناامنیها دور باشد

کوار و سپس بنجمان (بومهان) و سپس فیروزآباد را پرنفتر میدیدند. بنابراین، تعیین هویت جغرافیایی امروزی «دیه بخر (نخد)» بدین شکل است: اگر پنج فرسنگ از دیه کفره بسمت جنوب بیاییم و از جانب دیگر چهار فرسنگ از دیه بنجمان بسمت شمال حرکت کنیم به مکان دیه بخر خواهیم رسید که راهی شش فرسخی از آن بسمت کوار میرفته است. بطور قطع این ایستگاه - که در آن جاده به دو مسیر منشعب میشد - دارای اهمیت چشمگیر بوده است.

ابن بلخی نویسنده قرن پنجم و اوایل قرن ششم هجری جاده ارتباطی شیراز به سیراف را- با عنوان از شیراز به سیراف به راه فیروزآباد- چنان توصیف میکند که نشان از جابجایی این جاده تجاری به جانب مشرق دارد. وی مینویسد:  
و از شیراز تا سیراف به راه فیروزآباد ۸۶ فرسنگ: منزل اول: کفره، پنج فرسنگ، منزل دوم: کوار، پنج فرسنگ،



تصویر شماره ۲: جاده‌های «شیراز- فیروزآباد - سیراف» و «شیراز- دارابگرد - کاریان - سیراف»؛ برگرفته از کتاب *Trading routes of zagros*



این جاده ارتباط بندر سیراف با شهر دارابگرد را تأمین میکرد. شهر دارابگرد مرکز کوره دارابگرد، یکی از ایستگاههای مهم جاده تجاری «شیراز- میناب بندر هرموز» و همچنین واسطه تجارت ایالت فارس با ایالت کرمان بود (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۵۳ و ۷۹-۸۰). دارابگرد از طریق رستاق به سیرجان و جیرفت بعنوان شهرهای مهم تجاری کرمان متصل بود و بدینوسیله واسطه تجاری ایالت فارس و کرمان بود و به همین سبب اهمیت ارتباطی خاصی داشت. بندر سیراف بدون شک نمیتوانست از صدور کالا به این شهر بی بهره باشد.

این جاده امکان حمل و نقل کالا از کرمان بسوی سیراف را نیز تأمین میکرد. این جاده را میتوان اتصال دهنده تجارت کوره اردشیر خوره (به مرکزیت شیراز و سیراف) و کوره دارابگرد به (مرکزیت شهر دارابگرد) و ایالت کرمان بحساب آورد. با این تعبیر، جاده «شیراز - دارابگرد - کاریان - سیراف» هر چند مسیر طولانیتری بین شیراز و سیراف را در برمیگیرد ولی برای تجار، امکان رابطه با کرمان و افزایش وسعت منطقه جغرافیایی تجارت را فراهم میکرد و در مواقع حساس تجاری (ناامنی در مسیر نخست) نیز این جاده جایگزین مناسبی برای مسیر پیشین بشمار میآمد.

### نتیجه گیری

عبدالدوله بویی بعد از رسیدن به پادشاهی در سال ۳۳۸ هـ.ق / ۹۴۹ م. بعنوان یک پادشاه پس کرانه‌یی-در جهت اعمال هر چه بیشتر نفوذ خود در سواحل خلیج فارس- ایالات مکران و کرمان و فارس- برآمد و طرح امنیتی فراگیری را برنامه ریزی نمود که بوسیله آن میتوانست امنیت تجاری، اجتماعی، مذهبی و اقتصادی را تأمین نماید. حمله او به کرمان در برابر تمرّد کوچها و بلوچها و سرکوبی آنها که محلّ سیاست امنیت منطقه‌یی شده بودند؛ توجه وی به امنیت دریایی در خلیج فارس بعنوان مهمترین منطقه تجارت مربوط به قلمرو شاهنشاهی در طول ساحل سیراف تا هرموز و فرستادن فرمانده نظامی خود به این نواحی؛ سیاست کوچ قبایل عرب از شام به توجّه برای جلوگیری از قدرت گیری قبایل بومی در آن؛ پیش گرفتن تساهل مذهبی با پیرامون زرتشتیان و مسیحیان و دیگر اقلیتهای مذهبی؛ کوچاندن قبایل جاتی از

به جانب شرق جابجا شد. ثانیاً، از آنجایی که مسیر جاده تجاری وابسته به مکان جغرافیایی کانون تجارت است و تغییر و جابجایی در کانون تجارت باعث جابجاشدن جاده تجاری خواهد شد، محدودشدن تجارت دریایی سیراف بسبب ظهور سلسله بنی قیصر کیش (همانجا) و رشد تجارت جزیره کیش، در جابجایی جاده تجاری به جانب کیش نقش اساسی داشت. ثالثاً، جاده جدید، امکان حمل و نقل کالا هم بسوی سیراف و هم به جانب کیش را برای بازرگانان مسیر میساخت و لاغّر مکان این تقسیم جاده بسوی سیراف و کیش بشمار میرفت.

### ۲. جاده کاروانرو «شیراز- دارابگرد - کاریان - سیراف»

جاده «شیراز- دارابگرد - کاریان - سیراف» در کتب دو تن از جغرافی نویسان قرن چهارم هجری یعنی ابن حوقل و مقدسی توصیف شده است؛ البته ابن حوقل تنها جاده شیراز تا دارابگرد را توصیف نموده، ولی مقدسی تمام جاده را به تصویر کشیده است. ابن حوقل مینویسد: «از شیراز راهی بسوی چپ آغاز میشود و در آن شهرهای خوزستان [سروستان]، فسا، طمستان، فسنجان، ازبراه، دراکان، مریزجان، خیار، دارابگرد، رستاق و برج تارم قرار دارد» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۳).

مقدسی در توصیف خود از این جاده مینگارد: «از شیراز به سروستان سپس به فسا، سپس به دارابگرد، سپس از دارابگرد گرفته تا خسو<sup>۱</sup> یک مرحله، بعد تا کرب یک مرحله سپس تا جویم ابو احمد<sup>۲</sup> یک مرحله، سپس تا کاریان یک مرحله، سپس تا پاراب یک مرحله، سپس تا کران یک مرحله سپس تا سیراف یک مرحله<sup>۳</sup> (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۷۴). شهر دارابگرد و کاریان (محل آتشکده آذر فرنبغ دوره ساسانی)- که از ایستگاههای مهم این جاده محسوب میشدند- و همچنین بقایای ابنیه عهد ساسانی از جمله «چهارطاقهای کراته و زاغ» (مصطفوی، ۱۳۴۳: ۱۰۴) در طول این جاده، هویت ساسانی این جاده را نیز نشان میدهد.

۱. همان کسوی امروزی  
۲. در جنوب خاوری جهرم  
۳. ر.ک: تصویر شماره ۲

#### منابع فارسی

- ابن بلخی، *فارسانامه*؛ تصحیح منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی، چ ۱، ۱۳۷۴.
- ابن حوقل، *محمد بن حوقل؛ صورة الارض*، بیروت: مکتبه‌الاحیاء، ۱۳۴۵.
- ابن مسکویه، *احمد بن محمد؛ تجارب الامم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران: انتشارات توس، ج ۶، چ ۱، ۱۳۷۶.
- اصطخری، *ابراهیم؛ ممالک و مسالک*، بکوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات ادبی و تاریخی، ۱۳۷۳.
- دانش پژوه، *منوچهر؛ شیراز*، تهران: انتشارات هیرمند، چ ۱، ۱۳۷۷.
- زرکوب شیرازی، *احمد بن ابی‌الخیر؛ شیرازنامه*، تصحیح بهمن کریمی، شیراز: کتابخانه‌های احمدی و معرفت، ۱۳۱۰.
- سامی، *علی؛ شهر سعدی و حافظ*، شیراز: کانون دانش پارس، چ ۱، ۱۳۳۷، چ ۲، ۱۳۴۷.
- عبدالله شیرازی، *فضل الله؛ تاریخ وصاف الحضرة*، تهران: بی‌تا.
- فقیهی، *علی اصغر، شاهنشاهی عضالدوله*، تهران: مطبوعاتی اسماعیلیان، ۱۳۴۷.
- کرمر، *جوئل. ل؛ احیای فرهنگی در عهد آل‌بویه*، ترجمه محمد سعید حنایی کاشانی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۵.
- کیانی، *محمد یوسف و کلایس و لفزام؛ کاروانسراهای ایران*، تهران: سازمان میراث فرهنگی، چ ۱، ۱۳۷۳.
- لسترنج، *گی؛ جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چ ۳، ۱۳۷۷.
- مصطفوی، *محمدتقی؛ اقلیم پارس*، تهران: انجمن آثار ملی، چ ۱، ۱۳۴۳.
- مقدسی، *ابن احمد؛ احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران: انتشارات کومش، چ ۲، ۱۳۸۵.
- وثوقی، *محمد باقر؛ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: انتشارات سمت، چ ۱، ۱۳۸۴.
- \_\_\_\_\_؛ *علل و عوامل جابجایی کانونهای تجاری در خلیج فارس*، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام، چ ۱، ۱۳۸۹.

#### منبع انگلیسی

- Kamioka and Yajima, *Carvan Routes across the Zagros Moutions in Iran*, Tokyo, 1988.

ایالت مکران به نواحی شمالی بندر سیراف، همه و همه برای اجرای این طرح امنیتی بکار گرفته شد.

پرداختن به راهها و بازسازی شبکه راههای تجاری و مسیرهای کاروان‌رو در این طرح امنیتی فراگیر جایگاه والایی داشت و عضالدوله به این شریانهای تجاری و اجتماعی توجهی خاص مبذول داشت. در میان این راهها، آنهایی که شیراز را به سیراف متصل میساختند- به سبب اهمیت تجاری و نظامی و اداری بندر سیراف و شهر شیراز- ارزشی دوچندان داشتند. جاده «شیراز - فیروز آباد- سیراف» که کانون تجارت خلیج فارس و اقیانوس هند (یعنی بندر سیراف) را به شهر شیراز (پایتخت قلمرو شاهنشاهی) مرتبط میساخت، بسبب مسافتی کمتر از مسیر دیگر (شیراز - دارابگرد- کاریان - سیراف) و سیر جاده در یک مسیر مستقیم و هویت باستانی آن، مورد توجه اکید عضالدوله قرار گرفت و وی با انجام اقدامات رفاهی و امنیتی تضمین‌کننده حیات آن گردید.

باید گفت ایجاد امنیت این مسیر کاروان‌رو، جزیی از طرح امنیتی فراگیر عضالدوله در قلمرو شاهنشاهی بود و امنیت این شریان تجاری، امنیت تجاری و اقتصادی شیراز و قلمرو شاهنشاهی را تضمین مینمود. از طرف دیگر، افول این مسیر بعد از عضالدوله -که ابن بلخی در *فارسانامه* به آن اشاره میکند- نشان از تأثیر اقدامات عضالدوله بر حیات و آبادانی این جاده دارد. پرداختن به علت و دلایل افول این مسیر تجاری- هر چند تا حد زیادی با افول بندر سیراف مرتبط است- انجام پژوهشی نوین را میطلبد.