

راه و رُباط

گرد آورده

محمد کریم پیرنیا کرامت الله افسر

از انتشارات

سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران

چاپخانه وزارت فرهنگ و هنر
سال ۱۳۵۰ خورشیدی
تهران





یادبود جشن

بزرگداشت و هزار و پنصدین سال بنیاداری

شاهنشاهی ایران

مهراد ۱۳۵۰ (سال گورش بزرگ)

راه و رُباط

گرد آورده

محمد کریم پیرنیا کرامت الله فسر

از انتشارات

سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران

فهرست مندرجات

باب اول - راه در پیش از اسلام

۵	سر آغاز
۱۰	فصل اول - ساختمان طبیعی فلات ایران
۱۷	فصل دوم - چگونگی راه در دوران پیش از اسلام
۲۴	فصل سوم - خط سیر مهاجرت آریاها بفلات ایران
۳۶	فصل چهارم - قلمرو حکومت ماد و راههای ارتباطی آن
	فصل پنجم - حیوانات و وسائلی که در دوران ماد از آنها
۳۹	استفاده میکردند
۴۶	فصل ششم - راه در دوره هخامنشی
۵۳	فصل هفتم - دو مسیر مهم لشگرکشی
۶۳	فصل هشتم - راه دریائی در زمان هخامنشیان
۷۳	فصل نهم - تأسیسات مربوط براه در زمان هخامنشیان
۷۶	فصل دهم - چگونگی راه در دوره اسکندر و سلوکیان

	فصل یازدهم - چگونگی راه و تأسیسات مربوط بآن در عهد . . .
۸۰	اشکانیان و ساسانیان
۸۵	فصل دوازدهم - راه ایریشم
۸۷	فصل سیزدهم - راههای خشکی و دریائی در زمان اشکانیان و ساسانیان .

باب دوم - راه در دوره اسلام

۹۴	فصل چهاردهم - مقدمه
۹۸	فصل پانزدهم - راههای دوره اسلامی
۱۱۷	فصل شانزدهم - رباط ، سابط ، خان ، کاروانسرا
۱۴۱	فصل هفدهم - میلها و مناره‌های راهنما
۱۵۷	فصل هیجدهم - وسائط نقلیه و وسائل سفر
۱۶۲	فصل نوزدهم - پلهای باستانی و معابر کوهستانی
۱۸۳	فصل بیستم - برید و چاپار
۱۸۹	یادآوری
۱۹۱	فهرست منابع
۱۹۳	فهرست نام کسان
۱۹۸	فهرست نام جاها

سر آغاز

بنام خدا

راه و ساختمانهای وابسته بآن از آغاز تاریخ تا کنون در این سرزمین اهمیت بسزائی داشته است .

مردم ایرانی نژاد که دسته دسته زادگاه خود را رها میکردند و با اسبان تیز تك و گردونه های روان بسوی سرزمین کنونی ایران و گوشه کنار آن رهسپار میشدند راههای هموار و آسایشگاههای ساخته و پرداخته میخواستند و شاید هم در میان راه باینگونه ساختمانها برخورد میکردند که مردم بومی این سرزمین ساخته بودند اینست که از آغاز ایرانی براه و وابسته های آن چشم داشته است .

وجود تعداد بسیاری از واژه ها و اصطلاحات مربوط براه و راهداری در زبان فارسی مانند کاروانسرا ، خان ، ساباط ، آب انبار ، پل و مانند آنها مینماید که زندگی مردم این کشور تاجه اندازه براه وابسته بوده است . راهداری و بدرقه کردن کاروان کاری گرامی بوده و حتی بعضی از راهداران چنان نیروئی بهم میزدند که مانند صفاریان و آل مظفر بیادشاهی و یا دست کم بسروری بخشهای بزرگی دست می یافتند .

در میان کتابهایی که از آغاز اسلام بزبان دولتی زمان یعنی عربی یا پارسی دری کهن نوشته شده بیش از همه آنها ئیست که راهداران برای راهنمایی مسافران و یا درباره راهها و خانها و رباطها و شهرها و آبادیهای کنار راه نوشته اند و بیشتر نویسندگان اینگونه کتابها خود راهدار یا صاحب برید بوده اند و نام مسالك بر کتاب خود مینهادند .

مطالب این کتاب نیز همه از کتب مسالك یا سفرنامه‌ها و جغرافیاهای تاریخی برداشته شده و نگارندگان کوشیده‌اند چکیده آنچه را که مربوط براه و تأسیسات آن بوده در این دفتر گرد آورند .

سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران که بفرمان خدایگان شاهنشاه آریامهر برای پاسداری آثار گرانبهای تمدن ایران بنیاد شده همراه با تلاشهای ارجدار خود برای نگهداری آثار مادی کوشیده است که جلوه‌های گوناگون تاریخ پرافتخار میهن را نیز گرد آورد و در واقع کارنامه تمدن ایران را بصورت کتاب و رساله تدوین و منتشر کند . و ابتکار اینکار پرارزش از جناب آقای دکتر مهران مدیرعامل دانشمند سازمان بوده است که از آغاز کار با دلبستگی بسیار از نویسندگان و صاحب نظران خواستند که هریک سهم خود در گردآوری این کارنامه بکوشند . نگارندگان نیز تا آنجا که توانائی داشته‌اند با گردآوری این کتاب کوشیده‌اند که در این تلاش ارجدار سهم ناچیزی داشته باشند ، امید است که تا اندازه‌ای کامیاب شده باشند .

نخست نام راه و راوند (راه و تأسیسات مربوط بآن) برای کتاب برگزیده شده بود (راوند در شهرهای مرکزی و جنوبی ایران درست در برابر Batiment routier و بهر بنائی که در بیرون شهر و بویژه در کنار راه ساخته شده باشد اطلاق میشود و یکی از آنها نیز آبادی معروف نزدیک کاشان است .)

ولی با تذکر استاد دانشمند جناب آقای دکتر صدیق که یکی از پاسداران زبان و ادب پارسی هستند و فرمودند نمیتوان اصطلاحی را باعتبار اینکه در بخش کوچکی از قلمرو پهناور زبان فارسی رایج است در نوشته بکاربرد مگر اینکه مرجعی صلاحیتدار آنرا تأیید کند .

با سپاسگزاری بسیار از نکته سنجی و تنبیه استادانه ایشان واژه رباط (که خود ریشه فارسی دارد و تا اندازه‌ای جای آنرا میگیرد) جایگزین راوند شد .

محمد کریم پیرنیا - کرامت الله افسر



نقشه پستی و بلندیهای ایران

باب اول

راه درپیش از اسلام

فصل اول

در ساختمان طبیعی فلات ایران

پیدایش راه در ایران و تأسیسات مربوط بآن سرگذشتی بسیار کهن دارد . راهها و معابر کنونی ایران که خاور را به باختر و شمال را به جنوب و کشور را به سرزمینهای بیرون از مرز آن پیوند میدهد کم و بیش با جزئی تغییر که علم و صنعت جدید در این اواخر در آن بوجود آورده همان مسیرهای قدیمی است که ساختمان طبیعی این آب و خاک آنرا الزام کرده و از همان روزگاری که سرزمین ایران مسکون گردیده مورد استفاده مردم آن واقع شده است . در واقع میتوان گفت طرح راهها و جاده های ایران قدیم و ایران کنونی طبق الگوئی است که طبیعت آب و خاک براهالی آن تحمیل کرده است منتهی هر چه بر میزان تمدن و درجه قدرت صنعتی مردمش افزوده شده توانسته اند با دستکاری و رفع دشواریهای این الگوی طبیعی راه خود را به هدفهای مقصود آسانتر و کوتاهتر سازند .

ساختمان طبیعی فلات ایران

برای تجسم بهتر این مسیرها و راههای طبیعی لازم است که قبلاً شمه ای درباره ساختمان طبیعی فلات ایران گفته شود . باید در نظر داشت که مقصود از فلات ایران سرزمین پهناور مرتفعی است که شامل ایران کنونی و کشور افغانستان و قسمتی

از بلوچستان که امروز جزو خاک پاکستان بشمار میرود، میباشد و از شمال غرب و مشرق به دونجد مرتفع دیگر یعنی آسیای صغیر و پامیر می پیوندد. فلات ایران مانند فلاتهای مزبور در دوران سوم زمین شناسی تشکیل یافته و زمان پیدایش چین خوردگیهای آن با چین خوردگیهای آلپ در اروپا و هیمالیا معاصر میباشد. طرز ایجاد این چین خوردگیها و طبیعت مختلف قشرهای طبقاتی آنها باعث تنوع خاک این سرزمین گشته کوهها و دشتها و بیابانها و دریاچه هائی را بوجود آورده است.^۱

فلات ایران سرزمین وسیع و مرتفعی است که اطراف آنرا رشته کوههائی بلندی فرا گرفته و درون آنرا از زمینهای اطراف جدا ساخته است. در شمال سلسله کوههای البرز مانند قوسی که انحنای آن رو بداخله است کناره های دریای مازندران^۲ را از قسمت های مرکزی مجزی کرده از طرف شمال غربی بکوههای آذربایجان متصل میشود و کوههای نامبرده نیز بوسیله دره رود ارس از ناحیه کوهستانی قفقاز جدا میشود. رشته کوههای البرز از سوی مشرق بکوههای خراسان و سپس به هندوکش پیوسته در گوشه شمال شرقی بفلات برجسته پامیر ارتباط می یابد. بدین طریق سلسله کوههای آذربایجان و البرز و خراسان و هندوکش ضلع شمالی نجد ایران را تشکیل داده آنرا از قفقاز و دریای مازندران و دشتهای پهناور خوارزم و ترکستان جدا میسازد. ضلع غربی و جنوبی این فلات از گوشه شمال غربی شروع شده و بصورت قوسی کوهستانی که آنرا یونانیان قدیم زاگرس نامیده اند متوجه جنوب غربی شده رشته های مختلف آن تمام سواحل خلیج فارس و دریای عمان را پوشانده از طریق بلوچستان به قسمتهای جنوبی کوهستان سلیمان منتهی میگردد.

این ضلع غربی و جنوبی حد فاصلی است میان نجد ایران و نجد آسیای صغیر و دشت نهرهای دجله و فرات و فرورفتگی خلیج فارس. کوههای سلیمان که تقریباً امتدادی شمالی و جنوبی دارد ضلع سوم و شرقی فلات ایران را تشکیل داده این سرزمین را از دشت پنجاب و دره رودخانه سند جدا میکند.

اگرچه این رشته های کوه مانند حصاری اطراف نجد داخلی ایران را فرا گرفته و چنین بنظر میرسد که بهمین علت راهی بدنیای خارج نداشته باشد ولی دیوارهای این حصار طبیعی بدون رخنه نبوده و داخله آنرا بصورت قلعه ای محصور و بدون در و روزن در نیاورده است درواقع دره های از این دیوارهای بلند جسیم

۱ - رجوع شود بصفحات ۹ و ۱۰ کتاب «تمدن ایرانی» ترجمه آقای دکتر عیسی بهنام.

۲ - دریای مازندران دریائی بسته و بزرگترین دریاچه جهان است که با سامی مختلف خوانده شده و میشود مانند دریای قزوین و دریای خزر منتسب بقوم خزر که زمانی در سواحل شمالی آن سکونت داشته اند. اروپائیان این دریا را کاسپین مینامند که از نام قوم کاسپی گرفته شده و احتمال دارد که نام قزوین هم از همین قوم گرفته شده باشد.

شکافهائی وجود دارد که گذشتن از آنها مشکل است ولی امکان‌ناپذیر نمیباشد.^۱

تاریخ این سرزمین نشان می‌دهد که ایران برای مهاجرین و مهاجمین عبورناپذیر نبوده برعکس برای آنها درحکم پلی بوده است.^۲ گروههای مختلف در طی اعصار گذشته از شرق بغرب یا بالعکس وارد این سرزمین شده یا از آن گذشته و رفته یا در آن رحل اقامت افکنده با بومیان آمیخته و فرهنگ آنرا پذیرفته‌اند.

رشته‌های این کوههای حصارمانند غالباً بموازات یکدیگر کشیده شده که میان آنها دشتهای کوچک و بزرگی بوجود آمده و همین دشتها است که از زمانهای بسیار کهن محل تجمع آدمی قرار گرفته است. راه دسترسی این جلگه‌های میان کوه با یکدیگر از سه طریق میسر میشود. گاهی منتهی‌الیه کوههای موازی یکدیگر نزدیک شده تشکیل پشته و گردنه‌ای را می‌دهد که با عبور از آن وارد جلگه دیگر میشوند مانند راه دشت همدان به جلگه کرمانشاه یا مرودشت به جلگه شیراز. در بعضی موارد ازستیغ کوهی بلند و پربرف دو رودخانه در دو جهت مختلف سرچشمه گرفته به طرف دامنه کوه سرازیر شده دره‌هایی کم و بیش عمیق در آن ایجاد میکنند

۱ - کتاب «تمدن ایرانی» صفحات ۱۰ و ۱۱ مقاله بونی فاسیو. ترجمه آقای دکتر عیسی بهنام.

۲ - از لحاظ تاریخی فلات ایران پیوسته محل عبور مردم و تژادهای مختلفی بوده است که ضمن حرکت خود از مشرق بمغرب آنرا اشغال کرده‌اند. در این قسمت از آسیا دریای خزر از طرفی و خلیج فارس از طرف دیگر قاره را دروسعی کمتر از ۷۰۰ کیلومتر تنگ کرده است که با صرف نظر کردن از زمینهای پست و بدآب و هوای سواحل این دو دریا نواحی فوق‌العاده کوهستانی وسعی که برای عبور آسان مهاجرین بین دو قسمت این قاره باقی میماند در حدود ۵۰۰ کیلومتر است. دشتهای ناشناخت سکاها که در شمال دریای گرگان *Merhyrcanienne* قرار دارد بجز برای اقامت صحرائشینان که از تمدن چندان بهره‌ای و با مردم متمدن دنیای قدیم رابطه‌ای نداشته‌اند استفاده‌ای از آن نمیشد. آنچه از خاطرات بشر در تاریخ بمعنی اخص باقی مانده از سرزمینی است در فلات ایران که میان کوههای البرز و نواحی کوهستانی سوزیان قرار گرفته است. اینجاست که میبایستی نمایندگان تژادهای مختلف با زبانها و تمدنها و مذاهب گوناگون با یکدیگر برخورد کرده باشند و در نتیجه افکار و اندیشه‌های جدیدی که بر اثر تماس و نفوذ متقابل این عناصر متمایز حاصل شده راه تحول و تکامل را پیموده است. بعد از خروج از این دالان تنگ فلات ایران مردم مهاجر فضای باز و آزادتری را در برابر خود می‌یافتند. از یک طرف می‌توانستند بدره فرات سرازیر شده بسواحل دریای مدیترانه برسند و یا از راه خشکی کنار ساحل بزرزمین مصر راه یابند. از سوی دیگر راههای آسیای صغیر در طرف مغرب بروی آنها باز میشد که می‌توانستند با گذشتن از تنگه‌های دریای اژه باروپا بروند. یا اینکه میتوانستند راه ماوراء قفقاز را برگزیده از طریق دروازه‌های متعدد قفقاز بدشتهای سارمات *Sarmat* داخل شوند بدین طریق راهها بزرگ تاریخی از مغرب ایران بسوی مصر و اروپای جنوبی و نواحی شمالی آن امتداد مییافت.

صفحه ۱۴۱ *Geographie Universille* جلد آسیای مقدم.

بطوریکه میتوان در امتداد مسیر يك رودخانه بطرف قله‌های کوه بالا رفت و سپس از قسمت علیای رودخانه دیگر بطرف پائین سرازیر شد بدینوسیله از جلگه‌ای که در این طرف کوه واقع شده بدستی که آن سوی آن قرار گرفته میتوان انتقال یافت مانند راهی که از طریق دره رودخانه کرج بالا رفته و از راه دره چالوس وارد مازندران میشوند. گاهی اوقات رودی نیرومند سینه کوهی را شکافته جلگه‌های دوطرف کوه را بیکدیگر مربوط میسازد مانند رودخانه‌های زاب پائین و بالا و رودخانه دیاله، در مغرب ایران. این دهلیزهای طبیعی راه دسترسی نقاط مختلفه داخلی نجد و راه داخل بخارج آنرا به سرزمینهای اطراف فراهم ساخته و چنانکه گذشت از طریق آنها اقوام خارجی بایران و یا برعکس آن بنقاط دوردست جهان دسترسی پیدا کرده‌اند و راه آمدوشد کاروانهای ملل شرقی دریای مدیترانه و مردم آسیای مرکزی و شرقی از همین طریق بوده است. قسمت اعظم نجد ایران را همین کوههای اطراف پوشانده فقط در ناحیه مرکزی و جنوب شرقی آن سرزمین نسبتاً صاف و کم ارتفاعی مرکب از شوره‌زارها و باطل‌آق‌هائی است بنام کویر نمک و کویر لوت که یکی از خشک‌ترین مناطق جهان محسوب میشود و از این لحاظ نظیر کویرهای خشک و سوزان آفریقا و صحرای عربستان و بیابان گبی در چین میباشد. این کویرهای داخلی در زمانهای بسیار قدیم که تاریخ آنرا بیاد ندارد دریای بزرگی بوده که در آن جانوران دریائی زندگی میکردند و بتدریج بر اثر عوامل طبیعی و خشک شدن تدریجی نجد ایران آبهای خود را ازدست داده بصورت کویرها و شوره‌زارها درآمده است و این امر از روی تحقیقات زمین‌شناسی که در کوههای اطراف و داخله کویر انجام گرفته به ثبوت رسیده است.

رشته کوههای شمالی در آذربایجان بواسطه بروز آتشفشانها (سهند و سیلان) نظم خود را ازدست داد. چین خوردگیهای آن مانند سایر کوهستانها بصورت رشته‌های موازی نیست رشته‌ای از آن بنام قراداغ بشکل قوسی است که تحدب آن بطرف داخل است و رودخانه ارس^۱ بموازات آن از شرق بغرب جریان یافته پس از اتصال با نهر کُر بدریای مازندران میریزد. شعب مختلفه این رود مانند آق‌چای مرکب از رود مرند و قتورچای و انداز آب از کوههای داخلی آذربایجان سرچشمه گرفته

۱ - رودخانه ارس را بعضی از مورخین یونان قدیم **Araxes** و گرنفون آنرا **Phasis** خوانده. ترکها و عربها آنرا **Ras** میگویند. ارمنیها بآن نام **Yerash** داده گرجیها آنرا **Rashki** میخوانند. سرچشمه این رود کوههای هزاربر که اطراف ازروم است و بدریای خزر میریزد. پایتخت قدیم دولت ارمنستان (از ۱۸۰ ق.م. تا ۵۰ م.) شهر **Artaxata** بوده که در جزیره‌ای داخل این رودخانه قرار داشته است. (رجوع شود بدایرة المعارف بریتانیا جلد دوم تحت عنوان **Aros**).

۲ - جغرافیای مفصل ایران، تألیف مسعودکیهان، جلد اول صفحه ۶۶.

و پس از قطع کوه قوس مانند قراداغ برودخانه ارس میریزد و از طریق دره همین رودهاست که راه ارتباطی شمال ایران بخاک قفقاز فراهم میشود (راه تبریز به جلفا از طریق مرند - راه تبریز با هروپل خداآفرین بر روی ارس).

کوههای البرز که دارای امتدادی شرقی و غربی است از سوی مغرب بوسیله کوههای طالش بکوههای آذربایجان و از طرف مشرق بجلال خراسان متصل میشود. رشته‌های این کوهستان اگرچه با یکدیگر موازی است ولی بواسطه عرض کم دره‌های آنها درهم فشرده و کم وسعت و عمیق میباشد. در اینجا هم باز راه داخله نجد بسواحل دریای مازندران بوسیله شکافهائی که دره رودخانه‌ها در کوهستان بوجود آورده است. سرچشمه این رودها همان کوهستان البرز است که بعضی از آنها در جهت شمال جریان یافته بدریای خزر میریزند و پاره‌ای از جهت مخالف جاری شده در حوضچه‌های داخلی فرو میروند. راههای تهران بسواحل دریای خزر که از طریق کرج و دره هراز و فیروزه کوه انجام میگیرد در امتداد مسیر این نوع رودخانه‌هاست. کوههای البرز در جنوب دشت گرگان بجلال خراسان می‌پیوندد. کوههای خراسان دارای امتدادی شمال غربی بجنوب شرقی^۱ است و فاصله رشته‌های مختلف آن مانند آلا داغ و بینالود و هزار مسجد و کته شمشیر و سیاه کوه و هشتادان نسبت بنواحی دیگر ایران وسیعتر میباشد و در میان آنها دشتهای حاصلخیز فراوان که غالباً رودخانه‌هائی در آنها جاری است دیده میشود مانند جلگه رودخانه اترک و شعب آن و رودخانه‌های کشف رود و جام و هری رود یا تجن. همین دره‌های باز و وسیع است که راه ارتباط ایران را با دشتهای خوارزم و ترکستان تأمین کرده و از همین طریق بوده است که اقوام آسیای مرکزی بداخله نجد ایران مهاجرت یا لشکر کشی کرده و راههای بازرگانی را دایر کرده‌اند.

در حصار شرقی یعنی کوهستان سلیمان که نجد را از دشت پنجاب و وادی سند جدا می‌سازد دارای دومعبر عمده ارتباطی است: یکی از راه دره کابل رود که به تنگه خیبر معروف است و دیگری بنام بولان که افغانستان را از طریق قندهار و کته به سرزمین هند ارتباط میدهد^۲.

عرض حصار غربی از نواحی کوهستانی دیگر بیشتر است بطوریکه يك حد

۱ - جغرافیای مفصل ایران، تألیف مسعود کیهان، جلد اول صفحه ۴۴.

۲ - دومعبر خیبر (Khyber Pass, Bolan Pass...) از اعصار بسیار قدیم مهمترین راه ارتباطی میان قاره هندوستان و فلات ایران و آسیای مرکزی بوده و بیشتر آمدورفت‌ها و تهاجمات که در طول تاریخ و قبل از آن انجام گرفته از طریق همین دومعبر بوده که دارای اهمیت سوق الجیشی فراوان است. از همین لحاظ انگلیسها پس از استیلای بر هندوستان سعی میکردند این دو گذرگاه را در اختیار خود داشته از آنها محافظت کامل بعمل آورند (برای اطلاع بیشتر رجوع شود به دایرة المعارف بریتانیا تحت عنوان دونام مذکوره در فوق).

آن جلگه بین النهرین وحد دیگرش کویرهای مرکزی است. امتداد این سلسله کوهها از سمت شمال غربی بطرف جنوب شرقی است ورشته‌های مختلف آن با نظم بیشتری بموازات یکدیگر کشیده شده و هرچه از جلگه بین النهرین بطرف داخله فلات پیش روییم بر بلندی آنها افزوده میشود چنانکه قبلاً نیز بیان داشتیم امتداد این حصار غربی که زاگرس نام دارد بطرف جنوب امتداد یافته تمام خاک فارس تا سواحل خلیج را پوشانده بکوههای غربی وجنوبی کرمان و سپس به جبال بلوچستان پیوسته برشته کوههای سلیمان متصل میگردد. سلسله کوههای فارس و کرمان نیز هرچه بطرف ساحل خلیج فارس و دریای عمان پیش میرود از ارتفاع آنها کاسته میشود بطوریکه مسافرانی که از جلگه بین النهرین یا خلیج فارس و دریای عمان داخل فلات ایران میشوند گوئی از پلکانی بالا میروند. کنت دو گوینو محقق فرانسوی در این باره چنین گوید:

هر مسافری که در ساحل خلیج فارس و یا دریای عمان قدم بخشی میگذارد و بطرف شمال میرود مشاهده مینماید که طبیعت اراضی آسیای مرکزی را شبیه به پلکان ساخته و هر دشتی بالای دشت دیگر و هر جلگه‌ای بالای جلگه پائین تر قرار گرفته و این صحراها و جلگه‌ها یکی بعد از دیگری بالا میرود تا بجائی میرسد که در روی زمین بلند بلندتر از آن بیابان و جلگه نیست و همین بیابان مرتفع که فلات آسیای مرکزی است مبداء اجداد اولیه ما بوده و سکنه اروپا بدو از آن سرزمین برخاستند و بسوی مغرب روی نهادند و رفتند تا باتت‌های خاک اروپا رسیدند. فواصلی که این دشتهای مختلف را از یکدیگر جدا نموده رشته‌های کوه‌است و مثلاً رشته کوه مرکزی ایران، دشت کرمان و فارس را از دشت اصفهان و عراق جدا کرده و رشته کوه غربی باعث جدائی دشت عراق از دشت بین النهرین شده و رشته البرز و هندوکش دشت مرکزی و افغانستان را از ترکستان جدا نموده است^۱.

کوههای غربی مانند سدی در برابر بادهای مرطوب و باران زائی که در فصول پائیز و زمستان از سمت مغرب و شمال غربی پیش می‌آیند ایستاده تقریباً تمام رطوبت آنرا بصورت باران و برف در دامنه‌های خود فرود می‌آورد بطوریکه کمتر حصه‌ای از آن بدشتهای خشک مرکزی نفوذ می‌یابد. از این رو کوهستان غربی منبع بزرگترین رودهای کشور است. رودهای سفیدرود که قسمت علیای آن به قزل‌اوزن معروف است و شعبات متعدد دجله مانند زاب بالا و زاب پائین دیاله و اروندرود و از همه مهمتر رودخانه‌های کرخه و کارون و آبدیز و زنده‌رود و تاپ و جراحی و مند و کر از برکت این کوهستان برافراشته بوجود آمده‌اند.

راه نفوذ داخله فلات از سوی غرب بخارج غالباً از طریق دره‌هایی است که

۱ - «سه سال در ایران» نوشته کنت دو گوینو. ترجمه ذبیح‌الله منصوری صفحه ۱۵۹.

این رودخانه‌ها بوجود آورده‌اند. راههای آذربایجان و کردستان به بین‌النهرین و نواحی شمال آن از طریق دره‌های رودخانه‌های زاب بالا و زاب پائین و دیاله و اروندرود انجام می‌گیرد و راه دسترسی فارس و کرمان بسواحل خلیج فارس و دریای عمان نیز از معابری است که دره‌های رودخانه‌ها در این نواحی بوجود آورده‌اند. همانطور که پیشتر بیان شد فلات ایران که به توصیف ساختمان طبیعی آن پرداختیم امروزه فقط يك اصطلاح جغرافیائی است و شامل ایران تنها نیست بلکه کشور افغانستان و بلوچستان و پاکستان نیز در محدوده آن قرار گرفته است ولی در عوض دشتهای کم ارتفاع رسوبی خوزستان در جنوب غربی و سواحل جنوبی دریای خزر (گیلان و مازندران و گرگان) که خارج از فلات است جزئی از خاک ایران محسوب میشود.

فصل دوم

چگونگی راه در دوران پیش از تاریخ

پیش از این گفتیم در عهدی که تاریخ آنرا بیاد ندارد در جای کویرهای مرکزی دریای بزرگی بوده که بتدریج خشک شده و بقایای آن هنوز بصورت دریاچه‌ها و شوره‌زارها خودنمایی میکند. تصور میرود در عهدی که هنوز رطوبت داخله فلات بیشتر از امروزه بوده حاشیه اطراف کویر را مراتع و جلگه‌هایی که در دهانه دره‌های کوهستانی قرار گرفته پوشانده و موجبات يك نوع زندگی فعال شبانی را فراهم کرده است و مردمی که مربوط بدوره حجر بوده‌اند وزندگی قبلی آنها در دره‌های کوهستان از راه شکار و سکونت در غار تأمین میشده از دره‌ها بطرف پائین سرازیر شده در این دشتهای خرم سکونت اختیار کرده پایه يك مدنیت مبتنی بر سکونت در ده را ریخته‌اند^۱.

بقایای این دهکده‌ها امروز بصورت تپه‌های باستانی در حول و حوش راههای کنونی و آبادیها مانند شاخصی قرار گرفته و همین امر میرساند که مسیر راههای بزرگ از اعصار بسیار کهن تا بحال چندان تغییر نکرده است. حفاریات و اکتشافاتی که در بعضی از این تپه‌های باستانی مانند تپه حصار نزدیک دامغان،

۱ - تاریخ ایران، تألیف گیرشمن صفحه ۷.

چشمه‌علی در ری، تپه سیلک نزدیک کاشان، تپه گیان نزدیک نهاوند، تل باکون حوالی تخت جمشید و بسیاری از تپه‌های دیگر که غالباً در کنار جاده‌های اصلی و فرعی شهرها و آبادیهای کنونی واقع شده بعمل آمده است مدلل میدارد که همه این اماکن که محل دهات و قصبات و شهرهای قدیمی است و سابقه آنها بچند هزار سال پیش از میلاد مسیح میرسد، مراکز اجتماعی منفرد و منزوی نبوده است. از آثار و اشیاء مکشوفه در این اطلال که منشاء و محل صدور غالب آنها معین شده است و همچنین از شباهتی که میان آثار هنری مکشوفه در این نقاط وجود دارد معلوم میگردد که از ازمینه بسیار قدیم راههای ارتباطی میان این آبادیها برقرار بوده و کاروانهای در مسیر آنها برفت و آمد و حمل کالاهای گوناگون و اخذ و اقتباس سبکهای هنری میپرداخته‌اند.

ضمن حفاریهایی که در تپه سیلک و تپه گیان و تپه حصار و شوش صورت گرفته اشیائی مانند صدف و عقیق و فیروزه و مهرها و حلقه‌هایی از سنگ بلور و سنگ لاجورد پیدا شده که میرساند این اشیاء از راههای دورتری بآنجاها حمل شده‌است. همچنین در سیلک مهرهای منقوش پیدا شده که از آن برای مهر کردن خمره‌های محتوی مال التجاره و یا تضمین عدل‌های کالا استفاده میشده است و همین امر ثابت میکند که در آن عهد باستان تجارت بحدی توسعه یافته و امتعه بنقاط بسیار دور فرستاده میشده که اختراع و استعمال مهر را ایجاب میکرد است.^۱

چیزهایی مانند صدف و دیوریت و آبسردین و مس و برتر و زروسیم که معمولاً از راه‌های دور آورده میشد پرارزش و قیمتی محسوب میشد و بهمین مناسبت محل استخراج آنها را مخفی نگاه میداشتند و حمل و نقل آنها هنگام عبور از میان سرزمینهای وسیع تحت نظر محافظین صورت میگرفته و برای این منظور هیئتهای مجهز نظامی با قوافل فرستاده میشد.^۲

لوحه‌ای که مربوط به دوره نارامسین است و در شوش پیدا شده بصورت نامه‌ایست که در آن روابط بازرگانی بین شهرهای دور را در هزاره سوم پیش از میلاد بیان میکند. ژرژ کنتو در کتاب خود موسوم به تمدنهای باستانی خاور نزدیک در فصلی که مربوط به بازرگانی است مینویسد: «قسمتهای مختلف آسیای باختری باستان دائماً با یکدیگر روابط داشته‌اند و بازرگانی تقریباً بهمانگونه که تا چهل سال پیش در خاورزمین مرسوم بوده یعنی از راههای کاروان‌رو و توسط نه‌رهای که بیشتر شهرهای بین‌النهرین را با یکدیگر متصل میساختند و سبب برتری جامعه‌های قدیم بوده‌اند انجام مییافت. در آن زمان ناامنی راهها از ناامنی در قرنهای اخیر بیشتر

۱ - ایران از آغاز تا اسلام، تألیف گیرشمن، ترجمه دکتر معین، صفحه ۲۶.

۲ - مقدمه کتاب کاروانسراهای ایران زبان فرانسه، تألیف ماکسیم سیرو.

نبوده بدرقه‌هائی همراه کاروانها میرفتند و يك حق عبور ممكن بود گذشتن از نواحی كاملاً خطرناك را تأمین کند

بازرگانی خاور نزدیک بدایره‌ای محدود نبود و مناسبات مرتب با کشورهای همسایه وجود داشته‌است و این امرگاهی از روی متنها و اغلب از اشیائی که در کاوشها بدست آمده‌اند و منشاء خارجی دارند به ثبوت میرسد. سپس در ضمن همین فصل گوید: «تجسّساتی که در بلوچستان و در شمال باختری سند بعمل آمد ما را با سرزمینی آشنا ساخت که مناسبات آن با خاور نزدیک و بخصوص با جنوب بین‌النهرین که بآن نزدیکتر است قابل بحث نیست. در سراسر بلوچستان تپه‌هائی هست که در آنها سرامیکی از نوع سرامیک عبید^۱ فراوان است و این ثابت میکند که در عین حال يك تمدن در این ساحت پر دامنه وجود داشته و ضمناً بوسیله این راه که بقایای مؤسّساتی باستانی در طول آن دیده میشود و مناسباتی هم در میان بوده است»^۲.

شواهد دیگری که وجود راههای معین را در این ازمنه بسیار قدیم مدلل میسازد، پیدا شدن آثار و تصاویری از حیوانات بارکش است که انسان موفق با هلی کردن آنها شده و آنها را بمنظور مسافرت و حمل و نقل کالا یا لشگرکشی در مسیر راههای معینی مورد استفاده قرار میداده است و قطارهای حیوانات بارکش و شاید ارا به‌های سبکی میان شهرهای کوچکی که حفریات باستانشناسی ما را به داخل کوچه‌های پریچ و خم آن رهبری کرده است رفت و آمد میکرده‌اند^۳.

نخستین و مهمترین حیواناتی که از این لحاظ با استخدام بشر درآمده است اسب و خر و گاو و شتر بوده است. اولین اسناد مصوری که شاهد بوجود اسب و اهلی ساختن آن در آسیا است نمونه‌ها و تصاویری است که از طبقات بسیار قدیمی شوش که زمان آنرا هزاره چهارم پیش از میلاد مسیح تخمین زده‌اند توسط هیئت علمی فرانسوی بریاست ژاك دومرگان بدست آمده و اکنون در موزه لوور نگهداری میشود و آنها عبارتست از^۴:

۱ - تصویر اسبی از نوع یابوهای چینی که بر روی استخوان کنده کاری شده است.

۱ - عبید - نام تلی است که آنرا محل شهر اور میدانند و اولین بار در بین‌النهرین مورد حفاری قرار گرفت و سفالهایی که از آنجا بدست آمده مشخص یکی از دورانه‌های پیش از تاریخ است و با مقایسه سفالهای مکشوفه در سایر نواحی با سفالهای عبید قدمت آنها را معین میکنند.

۲ - صفحه ۸۸ «تمدنهای باستانی خاور نزدیک»، تألیف ژرژ کنتنو، ترجمه علی اصغر سروش.

۳ - رجوع شود به کتاب «کاروانسراهای ایران» تألیف ماکسیم سیرو.

۴ - رجوع شود به کتاب L'attelage de Cheval de Sell تألیف De Noettes



گردونه‌های مکشوفه درشوش مربوط به هزارهٔ چهارم پیش از میلاد مسیح



گردونه سفالی مربوط به پیش از تاریخ مکشوفه در درهٔ رود سند

۲ - دواسب کوچک بصورت اسباب بازی از گل پخته که یکی کاملاً سالم است و سواری بر پشت آن قرار دارد. دیگری بدون سوار بوده ولی اثری از ران سوار به بدن اسب چسبیده است.

۳ - ظرف سفالی با نقوش سیاه رنگ که تصویر دوجیوان اسب مانند را که هیئت سرو کفل آنها مانند سرو کفل اسب است بر روی آن نقش کرده اند.

۴ - ضمن حفاریهای همین منطقه ارابه‌های گلی کوچک متعلق به هزاره چهارم بدست آمده است.

هنگام حفاری محل باستانی مهنجودارو Mohenjodaro در خاک پاکستان که در حاشیه جنوب شرقی فلات ایران واقع شده یک ارابه کوچک بشکل اسباب بازی



ظرفی بشکل اسب مربوط به قرون هفتم و هشتم پیش از میلاد مسیح مکشوفه درشوش درموزه ایران باستان

از سفال متعلق به هزاره سوم بدست آمده که دو گاو کوهاندار آنرا میکشند. این شیئی اکنون درموزه ملی پاکستان در شهر کراچی بمعرض تماشا گذاشته شده است. همچنین

HE ۵۲۳۰

از همین محل گاری دیگری بشکل اسباب بازی پیدا شده که طی شماره

T ۲۸۹ ۴۳۳۸/۵

درموزه باستانشناسی موهنجودارو ضبط شده است. این گاری دارای دو چرخ است که دو گاو نر بآن بسته شده و دو نفر در آن

نشسته و دستهای خود را روی زانو قرار داده اند کهنگی این شیئی نیز بهزاره سوم میرسد^۱. ابزار فلزی که مربوط به یراق اسب بوده و جزو برتزه‌های معروف لرستان دیده میشود و مربوط بهزاره دوم پیش از میلاد مسیح است وجود اسب و پرورش آنرا در نواحی کوهستانی مغرب ایران ثابت میکند. مسلماً این حیوان را بمنظور سواری و حمل و نقل در راهها و جاده‌هایی که آبادیهای آن زمان را بیکدیگر مربوط میکرد بکار میبردند^۲.

۱ - رجوع شود براهنمای پنجهزار سال هنر پاکستان .

۲ - ابزار برتزی یاد شده در بالا منتسب بقومی میباشد که به کاسی یا کاسو معروف بوده‌اند و در هزاره دوم پیش از میلاد در نواحی کوهستانی مغرب ایران میزیسته و به تربیت اسب می پرداخته‌اند و مدت چند قرن هم بر بین‌النهرین تسلط یافته حکومت کرده‌اند. برای اطلاع بیشتر از وضع کاسیها رجوع شود به کتاب تاریخ ماد، تألیف دیاکونف، ترجمه کریم - کشاورز از صفحه ۱۵۹ بعد .

فصل سوم

خط سیر مهاجرت آریاها بفلات ایران

دلیل دیگر بر وجود راههای منظم و معین درازمنه پیش از تاریخ مسیرهایی است که از طریق آنها مهاجرت‌های دسته‌جمعی صورت گرفته است. مهمترین این مهاجرت‌ها، مهاجرت اقوام آریائی است که در طول مسیرهای معینی انجام گرفته. زمان این مهاجرت‌ها به تحقیق معلوم نیست، ممکن است در دفعات مختلف و از چند طریق بعمل آمده باشد زمان مهاجرت اقوام آریائی که بعدها در تاریخ ایران صاحب نام و نشان شده‌اند بنابه تحقیق دانشمندان بین ۲۰۰۰ تا ۱۴۰۰ سال پیش از میلاد مسیح است.

از جمله مدارکی که از روی آنها میتوان مسیر آریاها را بفلات ایران تا حدی مشخص نمود دو کتاب مقدس این قوم اوستا و ودا میباشد که اولی بشاخه ایرانی این نژاد و دومی با شاخه هندی آن ارتباط دارد.

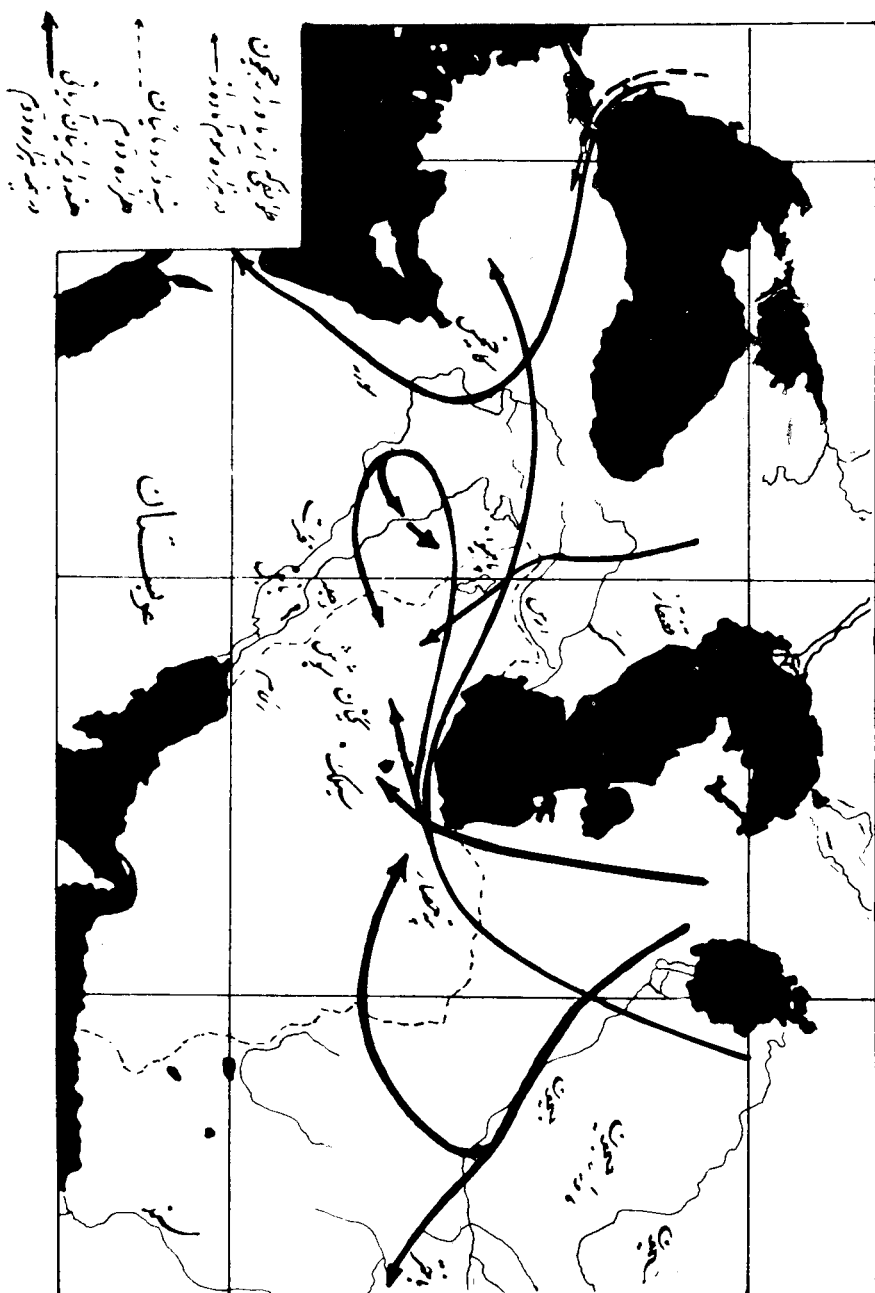
اوستا روایت میکند که قوم آریائی پیش از مهاجرت در سرزمین ایران وایج Airyanem Vaejo مسکن داشتند بعداً بواسطه بروز سرمای شدید اقامت در آنجا مشکل شده و مردم شروع به مهاجرت کردند. محققین ایران وایج را سرزمین فرغانه یا جائی بین ترکستان و سیبری جنوبی میدانند سپس محلهائی در اوستا ذکر گردیده که آریاها بدان وارد شده و اقامت گزیده‌اند.

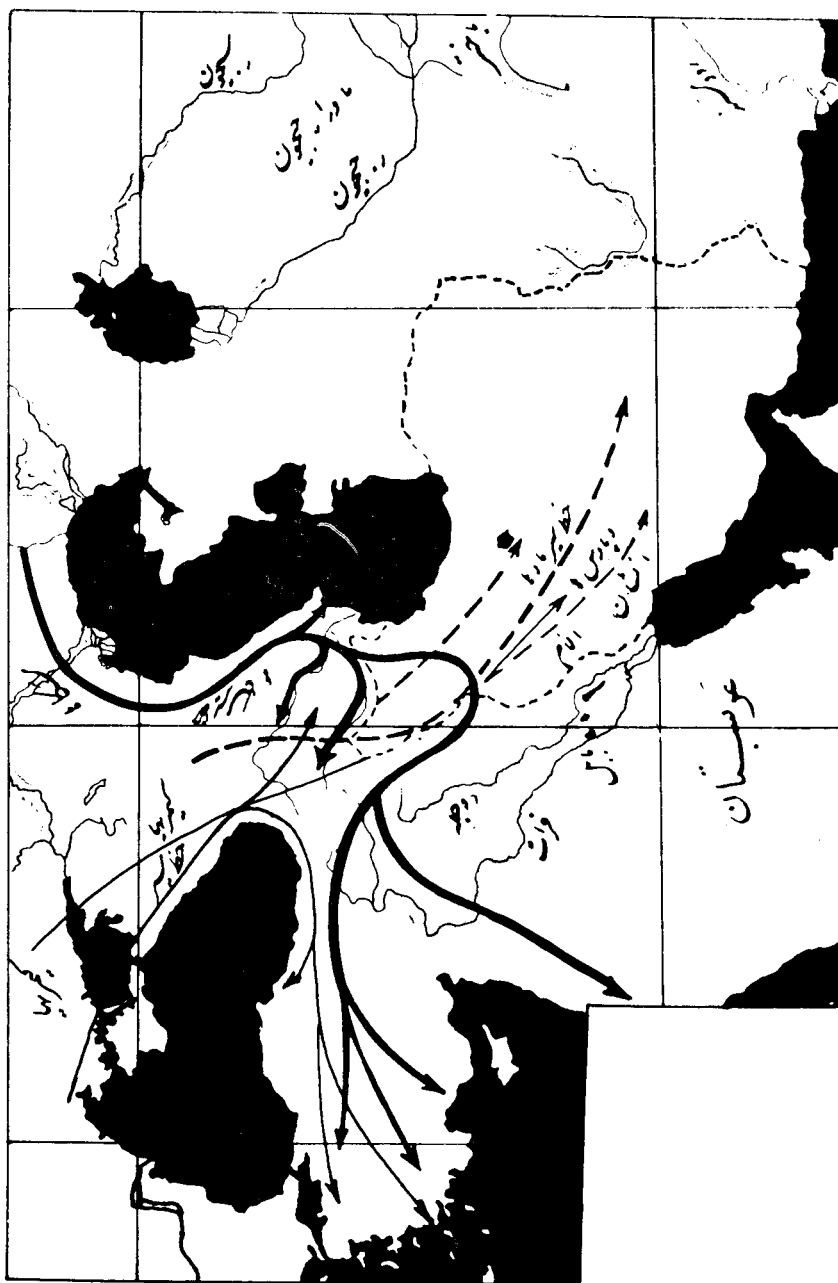
این امکنه عبارتند از: Sughdha سغد — Mouru مرو — Bakhdi بلخ — Nisaya ناحیه میمنه — Haraeva هری سابق وهرات کنونی — Vaakereta حوزه کابل — Khenta هیرگانی قدیم یا گرگان کنونی — Harahvaitie ارغنداب — Haetumant حوزه رودخانه هیرمند — Ragha ری .

در کتاب ودا از اسامی امکنه زیر یاد شده است :

Kabha (کابل) Sveti (سوات) Krumu (کرم) Gomati (گومال) Rasa (کونار) Sarawasti (ارغنداب) Sinabu (سند) فهرست این اسامی با نام رودخانه Gange ختم میشود که فقط یکبار در ودا از آن یاد شده است.^۱ از روی مطالب دو کتاب مقدس آریاها یعنی اوستا و ودا میتوان دریافت که زمانی شاید در حدود سه هزار سال پیش از میلاد مسیح یا کمتر درسزمینی که برای زیستن مساعد بوده و شاید در دشتهای جنوبی سیبری ویا ترکستان شمالی قرار داشته زندگی میکردند بعداً بعزت سرد شدن هوا یا ازدیاد جمعیت در مسیرهای معینی بطرف سرزمینهای گرمتر شروع به هجرت کرده ابتدا بخاک سغد وارد شده سپس از دره بلخاب که از شعبات رودخانه جیحون است گذشته وارد سرزمین باختر یا بلخ گردیده اند. پس از آن دسته ای از این قوم که بعدها آریاهای ایرانی را تشکیل داده اند از طریق مرو وهرات و سرخس و طوس و نیشابور و گرگان و شاهرود یعنی تقریباً در مسیر شاهراه کنونی وارد فلات ایران شده شمال شرقی ایران امروزی را اشغال کرده تا حوالی ری سکونت اختیار کرده اند. دسته دیگر از بلخ وارد دره کابل رود شده و دسته ای از آنها مسیر جنوب غربی را پیش گرفته وارد دره رود هلمند گردیده در دشتهای اطراف دریاچه هامون مستقر شدند . شاخه اصلی از دره رودخانه کابل یا رودخانه هائی که بموازات این رود در شمال و جنوب قرار گرفته مانند دره رودخانه های سوات و گومل و کونار که معابر طبیعی بین افغانستان و پاکستان کنونی است گذشته وارد دشت پهناور پنجاب گردیده جامعه آریاهای هندی را تشکیل دادند. چنانکه ملاحظه میشود آریانهای ایران از سمت مشرق از مسیر راهها و معابر طبیعی که الگوی آنها ساختمان طبیعی فلات ایران بوجود آورده است یعنی در همان مسیری که در اعصار پیش از تاریخ در هزاره های سوم و چهارم و پیش از آن محل عبور و مرور ساکنان فلات بنقاط داخلی و خارجی فلات بوده است طی طریق کرده در صفحات

۱ - سوات و کرم و کونار شهرها و دره رودخانه هائی هستند از شعب رود کابل و سند که در مشرق افغانستان واقع شده و از طریق آنها دسترسی به جلگه پنجاب و دره سند میسر میشود.
۲ - رجوع شود به صفحه ۲۱۳ کتاب ایران و افغانستان بزبان فرانسه، تألیف - Raymond Furon استاد سابق دانشگاههای تهران و کابل چاپ Payot همچنین رجوع شود به کتاب داستانهای قدیم، تألیف مشیرالدوله پیرنیا، صفحه ۱۴۲ .





شرقی و شمالی و در دشتهای و کوهپایه‌های دامنه‌های شرقی کوههای زاگرس مسکن گزیدند.

«آریانه‌ها بایران برای تاخت و تاز نیامده بودند بلکه میخواستند در این مملکت برقرار شوند و با این مقصود بهر جا که وارد میشدند پس از جنگ با بومیها قلعه‌ای بنا میکردند. درون قلعه را بدو قسمت تقسیم کرده قسمتی را بمساکن خانواده‌ها تخصیص میدادند و قسمت دیگر را بحشم. در این محوطه شبها آتشی با دو مقصود روشن میکردند: اولاً برای اینکه خانواده‌ها از آن سهمی برند و دیگر از این جهت که اگر بومیها شبیخون زدند پاسبانان آتش را تیزتر کنند تا مردان قلعه برای جنگ بیرون آمده دشمن را از اطراف قلعه برانند^۱. بعدها این قلعه مبدل بدهات و شهرها شد^۲. ورکه در داستان جمشید ذکر شده نمونه‌ای از این قلعه‌هاست. محققین تصور کرده‌اند که بنای شخره (شاهرود) و ری و غیره هم بدین منوال بوده^۳».

دروشته‌های مورخین قدیم غربی و منابع کلاسیک غربی ذکری از مهاجرت آریاها از طرف مشرق نیست و اولین بار است که در کتیبه‌های پادشاهان اخیر دولت آشور ذکری از اقوام ماد و پارسوا بمیان می‌آید. یعنی در کتیبه‌هایی که متعلق بزمان شلم نصر دوم معادل ۸۴۴ ق. م شمسی اداد - اداد نیرازی سوم در ۸۱۰ ق. م تیگلات پلسر چهارم در ۷۴۰ ق. م سارگن دوم در ۷۲۲ ق. م میباشد مشروحاً از این دوقوم سخن بمیان آمده که پادشاهان مذکور برای دفع آنها بسرزمین کوهستانی مغرب ایران یعنی جبال زاگرس لشگر کشی میکرده‌اند چون هردو در ذکر سلطنت مادیه‌ها مینویسد مادیه‌ها در ازمنه قدیم خود را آریان مینامیدند^۱.

بنابر این میتوان چنین استنباط نمود که آن دسته از آریانه‌ها که از طریق مشرق بداخله فلات ایران راه یافته و در نواحی جنوبی کوههای البرز و دامنه‌های شرقی کوهستان زاگرس سکنی گرفته بودند همان قوم ماد بوده‌اند.

چون راه نفوذ از دشتهای اطراف کوه دماوند و نواحی ری بدامنه‌های شرقی الوند کوه که مانند سدی مستحکم قسمت شرقی دامنه‌های کوه زاگرس را از قسمتهای غربی مجزا ساخته است نسبتاً آسان است قوم ماد از طریق راه ری - قزوین - زنجان - راه همدان - اراک - قم - راه ری - ساهه - همدان - تاکستان - همدان - ابهر - خرقان - همدان قسمت شرقی و مرکزی کوهستان

۱ - این کار ممکن است صورت ابتدائی و اولیه متارها باشد.

۲ - تصویر بازسازی شده شهر سیلک در کتاب ایران، دکتر گیرشمن یکی از این قلعه‌ها را مجسم میسازد، صفحه ۷۷، چاپ انگلیسی.

۱ - نقل عبارت از ایران باستان، تألیف حسن پیرنیا، صفحه ۱۵۸ کتاب اول چاپ جیبی.

۲ - رجوع شود به ایران باستان، تألیف حسن پیرنیا، صفحه ۱۶۸ کتاب اوون چاپ جیبی.

زاگرس ونواحی را که بعد از اسلام بعراق عجم موسوم شد اشغال کردند و در آنجا با قدرت دولت آشور و دولتهای کوچک ساکن در نواحی غربی کوهستان زاگرس مانند لولوبی - گوتی که تابع قدرت آشور بودند و همچنین از طرف جنوب شرقی با دولت نیرومند ایلام برخوردند. برای روشن شدن چگونگی این تماس میان این شعبه از نژاد آریا یعنی مادها و قدرتهای غربی لازم است وضع جغرافیائی این حدود کاملاً و دقیقاً مشخص شود^۱.

برجسته ترین و بارزترین قسمت کوهستان زاگرس سلسله کوه الوند است که از طرف جنوب شرقی به توده عظیم کوهستان بختیاری پیوسته و از سوی شمال غربی بگره کوهستان جنوب غربی دریاچه رضائیه که نقطه مرزی سه کشور ایران و عراق و ترکیه را تشکیل داده می پیوندد و در جنوب و جنوب غربی این سد عظیم (یعنی کوه الوند) رشته های کوه های، دیگری که احیاناً ارتفاع بعضی از آنها مانند کوه های غربی بروجرد - کوه بیستون و کوه شاهو در جنوب غربی سندج بیش از ارتفاع الوند است بصورت سلسله های موازی یکدیگر قرار گرفته و هر چه بطرف جلگه رسوبی بین النهرین نزدیکتر میشود از ارتفاع آنها کاسته میگردد. در بین این رشته های موازی که جهت عمومی آنها شمال غربی - جنوب شرقی است دشتهای و دره های قرار دارد که از اعصار بسیار قدیم در آنها مردمی زندگی میکرده اند، مهمترین این دشتهای میان کوهی جلگه های ماهیدشت و کرمانشاه میباشد. در خط شمال شرقی یا مشرق کوه الوند وضع جغرافیائی و مساکن انسانی تا حدی با قسمت غربی و جنوب غربی آن فرق دارد. در طرف شمال حوضه دریاچه رضائیه است که بزرگترین محل تجمع ساکنین ناحیه زاگرس بوده و فقط توسط یک سلسله کوه های نسبتاً کم ارتفاع که در شمال از بیجار تا اراک در جنوب کشیده شده از دشت پهناور همدان جدا میشود. راه های متعددی آمدم و رفت را با سهولت بین همدان و نواحی باز تهران و نواحی قزوین و زنجان که در طرف مشرق واقع شده تأمین میکند چنانچه از جنوب بشمال شرقی حرکت کنیم راهها عبارتند از راه اراک به قم - راه اراک به ساوه - راه همدان به ساوه - راه همدان به ابره تا کستان - راه همدان - خرقان - زنجان. بهترین این راهها راه ساوه به همدان است که لازم نیست از معابر کوهستانی بگذرد.

برعکس راه های شرقی عبور بسمت نواحی غربی رشته الوند آسان نیست. بهترین و تنها راه مستقیم که از وسط کوهها عبور کرده به جلگه بین النهرین سرازیر میشود همان راه قدیمی خراسان است که همدان را از طریق کرمانشاه و شاه آباد غرب - سرپل ذهاب و قصر شیرین و خاذه قین به بغداد متصل میسازد. راه دیگری

۱ - رجوع شود به مقاله دکتر کابلریانک در جلد پنجم مجله ایران بزبان انگلیسی از انتشارات مؤسسه ایرانشناسی بریتانیا.

راکه از طرف مغرب الوند میتوان انتخاب کرد ولی از لحاظ سهولت پیاپی راه اولی نمیرسد راهی است که در سمت مشرق سنندج کوههای الوند را قطع کرده و در طرف غرب شهر سنندج مسیر ماریچی خود را از میان کوهها طی کرده از سمت شمال دریاچه مریوان وارد کردستان عراق میشود. راه نسبتاً سهلی از سوی جنوب همدان از طریق ملایر به دره بروجرد میروود ولی رشته عظیم کوههای غربی این شهر که از لحاظ مسدود کردن راه پیاپی الوند میرسد راه را بطرف خرم آباد سد مینماید.

راه وصول دشتهای حوضه دریاچه رضائیه که در شمالی ترین قسمت ناحیه زاگرس واقع شده بقسمتهای شمالی و غربی جلگه بین النهرین یا از طریق گردنه رواندوز است و با از راه طولانی تر دیگری که ابتدا متوجه جنوب شده از طریق دره زاب کوچک بسمت مغرب رفته به سردشت میرسد.

دسترسی بدشت همدان از سوی خاور و خشونت کوه الوند که مانند سدی راه مغرب را مسدود میکند و سهولتی که در نتیجه آن میتوان در جهتی از شمال غربی بسوی جنوب شرقی در جبهه داخلی این سد از حوضه دریاچه رضائیه بطرف اراک رفت و اشکال عبور از کوه الوند در جهت مغرب و چین خوردگیهایی که در ناحیه مغرب قرار دارد همه عوامل مهم جغرافیائی است که در تاریخ و تمدن ناحیه غرب ایران عمیقاً مؤثر بوده است^۱.

چنانکه قبلاً ذکر شد نام قوم ماد در کتیبههای پادشاهان آخری آشور ذکر شده است و این کتیبهها شرح لشگرکشیهای آن سلاطین است بداخله فلات ایران برای سرکوبی و منقاد ساختن در سمت شرق و مرکز کوهستان زاگرس قدرتی بوجود آورده بودند. آشوریها برای حمله بمادها معمولاً از طریق ذیل استفاده میکردند نخستین این راهها میبایستی طریقی باشد که ازدور آسور *Dur Assur* در سرزمین *Zamua* (قسمت جنوبی کردستان عراق) از روی رودخانه دیاله نزدیک مرز ایران و عراق گذشته و از حوالی روانسر گذشته وارد ماهیدشت میشود. راه دوم از زمینهای نسبتاً هموار مشرق سلیمانیه در سمت شمال دریاچه مریوان وارد ایران شده و با عبور از کوه الوند وارد جلگه همدان میشود یا اینکه متوجه جنوب شده از دره رودخانه وارد جلگه کرمانشاه میگردد.

نخستین راه یعنی راه دور آسور به روانسر از لحاظ پستی و بلندیهایی که در مسیر آن قرار گرفته مشکل تر بود و هر نوع مقاومت محلی ممکن است آنرا غیر قابل

۱ - روی همین اصل هیچ دهکده را در ناحیه غربی و جنوب غربی رشته کوههای الوند نمیتوان یافت که ریشه زبان مادری آن ترکی یا فارسی باشد چه راه نفوذ این دوزبان از سوی مشرق بوده است در صورتیکه عکس آن صادق نیست و در سوی شرق الوند میتوان محلهای کوچک کردزبان و یا زبانهایی که بآن مربوط است، یافت.

عبور سازد. این راه مجبور است که اقلاً یکبار از روی رودخانه دیاله عبور کند و چون عبور از روی رودخانه مستلزم بستن پل است و همین امر به ساکنین فلات فرصت میدهد تا خود را بهتر در مقابل حمله مهاجمین آماده سازند. با در نظر گرفتن این عوامل بیشتر احتمال دارد که آشوریها معمولاً از راه مریوان و سنندج برای نفوذ بایران غربی استفاده میکردند. اگرچه در طرف مغرب و جنوب غربی مادها با دولتهای نیرومندی مانند آشور و ایلام برخوردند و کوهستانهای غربی زاگرس را پناهگاه خود قرار دادند و پیشروی آنها بطرف مغرب متوقف گردید ولی از طرف شمال توانستند یا از طریق دره قزل اوزن یا دره زنجان چای بطرف آذربایجان بروند و در نواحی اطراف میانه مستقر شوند و دولتی که در کتیبههای آشوری **Zakirtu** نامیده شده و پادشاهان آشوری با آنجا لشگرکشی میکردند توسط دسته‌ای از اقوام مادی تشکیل یافته بود که در شرق زربینه رود در نواحی مراغه کنونی و میانه استقرار یافته بودند^۱.

دسته دیگر از آریاها که بداخله دره‌های شمالی کوهستان زاگرس راه یافته و نام آنها در کتیبههای آشوری آمده است پارسیها میباشند. در کتیبههای آشوری بکرات نام سرزمین پارسوا آمده است. اشاراتی که از زمان مشالما تر رسوم (۷۲۲-۷۲۷ ق. م.) شده نشان میدهد که این سرزمین میبایستی محلی در شمال غربی زاگرس باشد زیرا ذکر آنها با نام اقوام **Missi**, **Allabria**, **Mannean** توأم میباشد. سارگن دوم (۷۰۵-۷۲۲ ق. م.) در لشگرکشی ششم خود به کشور منائی پس از تسخیر چند شهر این کشور آنها را در تحت اداره پارسوا قرار میدهد. از روی این شواهد بایستی محل پارسوا در جایی که امروز دره‌های سلدوز و اشنو را تشکیل میدهد قرار داشته باشد بدین طریق درمی‌یابیم که آشوریها از طریق دره زاب علیا وارد حوضه رودخانه‌های جنوبی دریایچه رضائیه (دریاچه اورمیه یا چیچست قدیم) شده تا دولتهای کوچک این نواحی را مانند پارسوا و مانائی مغلوب کرده تحت اداره خود در آورند. آشوریها تا حوالی قافلانکوه که در کتیبه‌ها بنام گیزیل بوندا **Gizilbunda** خوانده شده است پیشروی کرده‌اند.

بعد از آغاز قرن هفتم پیش از میلاد بطور تحقیق پارسوا در قسمت جنوب غربی زاگرس قرار داشته است، سناخریب پارسوا را متحد اتران والی پی‌والام یافته است و میدانیم که تمام این دولتها در جلگه ماهی دشت و یا در نواحی جنوبی آن قرار داشته‌اند. کتیبه‌هایی که از آشور بانیپال باقی مانده پارسوا را به **Huban Nugash** ایلام و شهر هیدالو که محتملاً در قسمت اوسط دره کارون واقع بوده مرتبط میدانند.

۲ - صفحه ۱۵ مجله ایران منتشره از طرف مؤسسه ایرانشناسی بریتانیا مقاله مهاجرت ایرانیها به زاگرس، نوشته دکتر کایلیانک.

اگرچه این اشارات بوجود يك پارسوایی در جنوب غربی مبهم است و نمیتوان جای آنرا دقیقاً معین نمود ولی شکی باقی نمیماند که از زمان سلطنت سناخریب تا آشوربانی پال یعنی در مدت تقریباً يك قرن (قرن هفتم پیش از میلاد) در همسایگی ایلام سرزمینی بنام پارسوا قرار داشته است و ضمناً نام پارسوای سومی را میشنویم که همان پارس سرزمین ایرانیان هخامنشی در استان فارس باشد. از مطالبی که درباره قوم پارس و سرزمین آنها گفته شد میتوان دو نتیجه استنتاج نمود. یا اینکه قوم پارسوا در اواخر پادشاهی سارگن دوم یا اوائل سلطنت سناخریب از شمال غربی حرکت کرده اند. یا اینکه سه دولت یا سه قوم تحت نامهای پارسوا یا پارس در زاگرس میزیسته اند.

تا اینجا مطالبی که درباره مهاجرت مادها و پارسها بنواحی کوهستانی زاگرس ذکر گردید از مقاله آقای کایلیانگ در مجله ایران منتشره از طرف مؤسسه ایرانشناسی بریتانیا اقتباس شده است.

مؤلف مزبور سپس اضافه میکند که مهاجرت قومی از ناحیه سلدوز-اشنو بسمت جنوب شرقی از میان دره های پرپیچ و خم کوهستانی قسمت غربی جبال زاگرس که هر ناحیه از آن توسط بومیان غیر ایرانی یا اقوام ایرانی دیگر که بصورت زارع یا شبان زندگی میکردند اشغال شده و در آنجا پابرجا شده بودند بسرزمینی نزدیک مرزهای ایلام که آنها نیز میبایستی از چنگ قوم متمرکز دیگری بیرون آورد حتی خارج از حدود و توانائی قهرمانان ایرانی است که فردوسی در شاهنامه در وصف آنها سخن سرائی کرده است.^۱

بنابراین از روی شواهد موجود میتوان این فرضیه را پذیرفت که تقریباً در حدود يك زمان سه دسته پارسوایی یا پارسی در مغرب ایران میزیسته اند. یکی

۱ - این استنتاج آقای دکتر یانگ چندان با تواتر وقایع تاریخی ایران وفق نمیدهد و دلیلی که ارائه کرده اند قوی نمیشود چون اگر تصور کنیم که هنگام مهاجرت آریان از سوی مشرق به سرزمینهای خالی السکنه برخورد نکرده چنانکه آثار ماقبل تاریخ نشان میدهد در آن اعصار پهنه فلات ایران مسکون از اقوام مختلف بومی بوده لذا از میان تمام آن اقوام گذشته و بمهاجرت خود ادامه داده اند. علاوه بر این در اعصار تاریخی نیز مشاهده میکنیم که دسته ای از سکها بسیستان فعلی که قبلاً زرنک نامیده میشد وارد شدند و پس از اشغال آن سرزمین بنام آنها بسکستان معروف شد. همچنین در دوره بعد از اسلام در تاریخ ایران بکرات مشاهده میشود که اقوامی مانند سلجوقیان و ترکمانان از سرزمین دورتری مهاجرت کرده با تصرف ممالکی آنها را اشغال کرده در آنجا توطن جسته بحکومت پرداخته اند. بنابراین این امر بعید بنظر نمیرسد که دسته ای از آریاها بنام پارسها پس از مهاجرت از سرزمین اصلی در آنجا هائیکه اشارات تاریخی نشان میدهد یعنی ابتدا در جنوب دریایچه رضائیه بعدها در حوالی لرستان امروزی و سپس در فارس کنونی مسکن گزیده باشند.

در شمال غربی دیگری در حدود مرزهای ایلام و سومی در فارس .
 قبلاً گفتیم که مهاجرت آریاها (مادها و پارسیها) در طرف مغرب و جنوب غربی به قدرتهای بزرگی مانند آشور و ایلام برخوردند راجع براههایی که سرزمین آشور را به نواحی کوهستانی زاگرس و داخله ایران مربوط میسازد سخن گفتیم اما درباره راههای ارتباطی آنها با ایلام باید گفت از چند هزار سال پیش از میلاد مسیح در جنوب غربی ایران کنونی یعنی درخوزستان و لرستان و پشتکوه و دره های کوهستان بختیاری و قسمت کوهستانی شمال غربی فارس و سواحل شمالی خلیج فارس تا حدود بندربوشهر (این بندر در زمان ایلامیها Liyan نامیده میشد) دولتی بنام ایلام بوجود آمده که دارای تمدنی پیشرفته بوده و با دول همسایه مانند سومر و اکد و بعدها بابل و آشور سر رقابت داشته بزور آزمائیهای پی در پی پرداخته است .

حدود این مملکت را مورخین از طرف مغرب رود دجله و از سوی شمال راهی که از بابل بهمدان میرفته (یعنی شاهراه فعلی همدان به بغداد) از سمت مشرق قسمتی از فارس یعنی تا حوالی استخر و از سوی جنوب سواحل خلیج فارس تا حوالی بندربوشهر نوشته اند .

شهرهای مهم ایلام آنچه در کتب تاریخ و یا سنگ نبشته ها آمده عبارت است از شوش که یکی از قدیمترین شهرهای دنیای قدیم بوده و نزدیک یکی از شعبات رودخانه کرخه قرار داشته و پایتخت ایلام بشمار میرفته است . شهرهای مهم دیگر ایلام که تا بحال شناخته گردیده یکی شهر ماداکتو است که روی رودخانه کرخه قرار داشته است . دیگری خایدالو یا هایدالو که بعضی جای آنرا خرم آباد کنونی میدانند . شهر اهواز نیز یکی از شهرهای ایلامی بوده است . علاوه بر اینها درخوزستان و پشتکوه تعدادی تپه های ماقبل تاریخ وجود دارد که همه در حوزه تمدنی ایلام بوده و در بعضی از آنها مانند چغازنبیل و هفت تپه که حفاری شده آثار زیادی از دوره ایلام بدست آمده . پرواضح است که راههای ارتباطی که این شهرها را بهم مربوط میساخته همگی بشوش که پایتخت کشور بوده است منتهی میشده و همگی از مسیرهای طبیعی یعنی آنهایی که مانند شوش و اهواز و هفت تپه و چغازنبیل در جلگه واقع بوده مانند امروزه از کنار رودخانه عبور کرده و در نواحی کوهستانی از امتداد مسیر همان رودخانه ها وارد دره های کوهستانی شده بشهرها و نواحی کوهستانی می پیوسته است .

یکی از دلائلی که مدلل میسازد راهها در آن زمان در مسیر تقریباً راههای فعلی بوده قرار گرفتن شهرها و تپه های باستانی است نزدیک شهرهای کنونی مانند تردیکی شوش و هفت تپه به دزفول یا خایدالو در جای خرم آباد کنونی .
 دیگر اینکه حجاریهایی که از ایلامیان نزدیک فلیان بنام کورانگون و در



تصرف شهر ماداكتو از شهرهای ایلامی در کنار کرخه توسط آشور از کتاب پیر آمیه

اطراف جلگه مالا میر (ایذه کنونی)^۱ و همچنین حجاریهای دیگری که بجای حجاریهای ساسانیان در نقش رستم بجای مانده همگی نزدیک راههایی است که مراکز قدیم فارس

۱- جلگه کوچک ایذه یا مالا میر در دامنه‌های غربی کوهستان بختیاری واقع و از اطراف بوسیله کوههای مختلف محصور گشته و دره‌های عمیقی که در این کوهها وجود دارد راه ارتباطی آنرا به خارج تأمین مینماید. در همین دره‌هاست که حجاریهای ایلامی در روی بدنه کوه کنده شده است و آنها عبارتند از شکفت سلیمان در جنوب شرقی کل فره **Kul-i-Farah** در شمال غربی و شاهسوار و هنگ نوروژی در شمال غربی- رجوع شود به صفحه ۵۵۲- کتاب ایلام، تألیف پیر آمیه.

مانند استخراج از طریق جاده شیراز و کازرون و شاپور و فهلیان بخوزستان مربوط می‌سازد.

در جنگ قاطعی که میان آشور و ایلام در گرفت و سرانجام به تباهی و نابودی دولت اخیر گرائید آشور بانیپال تصمیم گرفت ضربت قاطع را برای ایلام فرود آورد بنابراین فرمانده قوای آشوری هدف خود را دوشهر عمده ایلام یعنی ماداکتو در طرف شمال و در کنار قسمت وسطی رودخانه کرخه و شهر شوش پایتخت آن کشور قرارداد. ابتدا بطرف شهر ماداکتو سرازیر شده آن شهر را فرو گرفت سپس یک‌عهده شهرهای دیگری را که همه در کنار کرخه قرار داشتند متصرف شد. سپس آشور بانیپال وارد شوش شده پادشاه دست‌نشانده خود را بر تخت مستقر کرد ولی دوباره ایلام بر ضد آشور بشوید و پادشاه دست‌نشانده مجبور بفرار گردید. آشور بانیپال مجدداً بایلام لشکر کشید و شهر ماداکتو را تسخیر کرد پس از عبور از رودخانه کرخه وارد شوش شد آنجا را بباد غارت داد و در تعقیب پادشاهان ایلام شهرهای دیگری را منجمله دوراوتناش (چغازنبیل فعلی) که يك شهر سلطنتی و توسط Utash-Gal تأسیس شده بود بتصرف آورده راه خود را ادامه داده بعد از گذشتن از رودخانه Idide (آبدیز فعلی) بشهر هیدالوکه میبایستی در حوالی شوشتر قرار داشته باشد رسیده بطرف مشرق پیش راند و بدامنه‌های کوهستان بختیاری رسید. اینجا مرز کشور پادشاهی پارسوماش بود پادشاه این کشور که کتیبه‌های آشور نام آنرا Kurash نوشته‌اند (همان کورش اول پسر جیش‌پش) بدولت پیروز مند آشور اظهار سرسپردگی کرده پسر خود را بنام اروکو Arukku بعنوان گروگان بآشور سپرد^۱ و^۲.

۱ - صفحه ۱۲۱ کتاب ایران، تألیف گیرشمن بزبان انگلیسی.
۲ - مداخله غیرعاقله ایلام در کار بابل که بر ضد آشور طغیان کرده بود خشم آشور بانیپال پادشاه آن کشور را (۶۳۰ - ۶۶۸) برانگیخت و در نتیجه حمله آشور بایلام شهر ماداکتو با وضع فجیعی تسخیر شد ولی شوش از این بلیه نجات یافت. شرح این لشکرکشی که در کنار رودخانه (کرخه) Ulai اتفاق افتاده بصورت حجاری نمایش داده شده است. و از روی این حجاری معلوم میشود که ماداکتو شهر بسیار آبادی بوده و تمام سواحل رودخانه کرخه پوشیده از نخلستان بوده است (رجوع شود به صفحه ۵۴۶ کتاب ایلام، تألیف پیر آمیه).

فصل چهارم

قلمرو حکومت ماد و راههای ارتباطی آن

تقریباً کمی پیش از اینکه ایلام بدست آشور از پای درآید و نام آن از صفحه تاریخ محو شود مآدها در پرتو اتحاد قبایل مختلف دولتی نیرومند تشکیل داده بودند که در برابر آشور قدرت برابری داشت بطوریکه نیم قرن از سقوط ایلام نگذشته بود که آشور بدست قوای متحده ماد و بابل راه اضمحلال پوئید و در سال ۶۱۰ پیش از میلاد مسیح نینوا پایتخت آشور سقوط کرد و مستملکات آن دولت میان ماد و بابل تقسیم شد.

چون بحث ما در اینجا مربوط بتاریخ سیاسی واجتماعی ماد نیست و فقط میخواهیم وضع راه را در آن روزگار کهن روشن سازیم همین قدر کافی است که قلمرو حکومتی ماد را در اوج قدرتش معین کنیم.

با قیام کورش کبیر در سال ۶۵۵ ق. م. و تصرف همدان دولت هخامنشی جانشین حکومت ماد گردید. ظن غالب آنست که قلمرو حکومتی ماد تقریباً همان باشد که قبل از سایر فتوحات بدست کوروش افتاد طبق روایات مورخین قدیم مانند هرودت و آنچه از سنگ نبشته های داریوش مستفاد میشود قلمرو دولت ماد باید بشرح زیر باشد:

۱ - سرزمین ماد شامل ایران مرکزی و غربی و آذربایجان.

۲ - پارس که دوشاخه ازخاندان هخامنشی در آن حکومت میکرده‌اند
وقسمتی ازاین سرزمین که میان فارس و خوزستان قرار دارد در آن زمان به اتران
یا انشان موسوم بوده است .

۳ - ارمنستان که مادها ظاهراً آنرا در سالهای آخر قرن هفتم پیش از میلاد
طی جنگهای آشور و ماد فتح کرده‌اند .

۴ - آشور شامل حران و بین‌النهرین شمالی .

۵ - ایلام - وضع این سرزمین بعد از نابودی آشور معلوم نیست شاید
قسمت کوهستانی آن جزو پارس و بقیه در دست بابل بوده است .

۶ - پارت و هیرکانیه (خراسان و گرگان) .

۷ - درنگیانا (سیستان کنونی) .

۸ - آریا (هرات) خوارزم و سغدیانا .

۹ - سکایان و کاسپیان که ظاهراً سکایان ساکن دره رودخانه کُر در خاک
قفقاز و کاسپی‌ها در سواحل دریای خزر سکونت داشته‌اند .

۱۰ - سرزمینهای جنوب شرقی مانند کرمان و بلوچستان^۱ .

چون پایتخت مادها شهر همدان (هگمتانه) بوده است راههایی که مراکز
این ایالات را به پایتخت متصل میکرده همه باین شهر منتهی میشده است و چون این
راهها تقریباً همان راههایی زمان هخامنشی است بعداً آنها را تحت عنوان راه شاهی
مفصلاً بیان خواهیم کرد .

چیزی که در اینجا ذکر آن لازم بنظر میرسد مهاجرت دیگری است که توسط
دسته‌ای دیگر از اقوام آریائی یعنی سکها در زمانی پیش از اضمحلال آشور بدست
مادها صورت گرفته است .

این قوم بنابر روایت هرودوت از طریق جبال قفقاز و بنابه گفته کتزیاس
از سواحل شرقی دریای خزر بکشور ماد هجوم آوردند مشیرالدوله درباره حمله
سکها بایران مینویسد :

«راجع باین تاخت و تاز سکها در ماد و آسیای صغیر باید عقیده داشت که
آنها از طرف قفقازیه آمده بودند یعنی از پشت کوههای قفقاز بطرف جنوب متوجه
شده و از دربند گذشته به قفقازیه و آنذربایجان کنونی حمله کرده‌اند زیرا هرودوت
در این باب چنین گوید (کتاب ۱ بند ۱۰۴) مسافت بین دریاچه متوئید Meotide
و رود فازیس و کل‌خیند برای پیاده‌رو سالم سی روز است فاصله بین کل‌خیند
و ماد زیاد نیست و بین این دو مملکت فقط مردم ساس‌پیر سکنی دارند ولی سکها

۱ - برای توضیح بیشتر رجوع شود بتاریخ ماد فصل پنجم ، تألیف دیاکوف ، ترجمه
کریم کشاورز .

این راه کوتاه را گذاشته از راه بالاتر و دورتری آمدند . چنانکه کوههای قفقاز را از طرف راست خود داشتند دریاچه متوئید، دریای آرزو امروزی و رود فازیس ریون کنونی و کل خیند لازستان قرون بعد یا گرجستان غربی است . بنابراین هرودوت می خواهد بگوید که راه کوتاه سکاها از کنار دریای آرزو به ولایت باطوم کنونی و از آنجا بآذربایجان بود ولی آنها راه خودشان را دور کرده از کنار دریای خزر گذشتند . . . تجاوز مردمان شمالی بایران در قرون بعد از تنگ های قفقاز مانند دربند در کنار دریای خزر و تنگ داریال واقع در گرجستان بود . از این بیان هرودوت معلوم میشود که در آن زمان هم مردمان شمالی از همین تنگ ها میگذشته اند و راه دیگر ولو اینکه تردید کمتر بود اختیار نمیشد شاید از این جهت که بموانع طبیعی بر میخورده اند . در اینجا بی مناسبت نیست گفته شود که بعضی از محققین احتمال داده اند که سکاها از دهستان ، گرگان ، طبرستان ، و گیلان بطرف آذربایجان گذشته اند . کتیراس هم چنین گوید: اگر این روایت صحیح باشد باید گفت که سکاها از دو طرف بایران حمله کرده اند^۱ .

بدین طریق سکاها وارد ماد شده با آن دولت جنگیده و آنرا مغلوب کردند و مدت ۲۸ سال سرزمین ماد را زیر سلطه خود آوردند تا اینکه در زمان هوخستر آن پادشاه رؤسای آنها را در ضیافتی جمیعاً کشت و ماد را از زیر یوغ آنها نجات داد .

فصل پنجم

حیوانات و وسائلی که در دوران ماد از آنها استفاده میکردند

حیوانات و وسائلی که در طی طریق در زمان مادها از آن استفاده میکردند و سایر تأسیسات مربوط براه چارپایانیکه در دوران پیش از تاریخ وعصر مادها اهلی گردیده در طی طریق و در لشگرکشی‌ها از آنها استفاده میکردند مهمتر از همه اسب است. پیشتر نیز گفتیم که وجود اسب و استفاده از آن از روی نقوش سفالهای سیلک وشوش و برترهای لرستان و مجسمه‌های گلی که از این حیوان در حفاریهای شوش و دره سند بدست آمده کاملاً محقق میشود. از اینکه اسب مهمترین حیوان اهلی و بارکش و مرکب قوم آریائی است، تردیدی در آن نیست نام غالب اشخاص افسانه‌ای و تاریخی ایرانیان قدیم ترکیبی از اسم اسب میباشد مانند بیوراسب، گرشاسب و لهراسب و گشتاسب و ویشناسب *Aspacana* (در نوشته‌های هرودوت، *Presksespes*). *Apathenes*. همین امر میرساند که این مرکب چقدر نزد ایرانیان قدیم اهمیت داشته و آنرا گرامی میداشته‌اند.

دیاگونف نویسنده تاریخ ماد مینویسد: «این نکته جالب توجه است که اصطلاح «مسابقه اسب دوانی» که در رساله «کی‌کولی» از مردم می‌تانی محفوظ مانده هند و اروپائی یا صحیح‌تر بگوئیم هند و ایرانی (و اگر دقت بیشتری شود احتمالاً هندی است) این حقیقت و دیگر اینکه بسیاری از بزرگان هوریان در آن

زمان به نامهای هند و ایرانی نامیده میشدند، محققان را برآن داشت که پندارند عرابه اسبی را قبایل هند و ایرانی که با سیای مقدم هجوم کرده بودند با خود بآنجا آورده‌اند. این فرضیه را واقعه دیگری تأیید میکند باین معنی که در طی هزاره دوم قبل از میلاد شاخه هند و ایرانی نیز با اسبان و عرابه‌ها ظاهر شده و بتقریب در همان زمان تمدن قدیم در اویدی «موهنجودارو» منقرض گردید.

«ظاهراً در آغاز هزاره دوم قبل از میلاد اقوام هند و ایرانی است که اسب را اهلی کرده برای کشیدن عرابه‌ها بکار میبردند و با سرعت بیشتری از مسکن بدوی خویش بحرکت درآمده به اکناف پراکنده شدند. باید اذعان کرد که در آن زمان



سر سنجاق بشکل شتر دوکوهانه از برنزهای لرستان قرون هفتم و هشتم قبل از میلاد

آسیای میانه مسکن ایشان بود که قبایل هندی پیش از دیگران بحرکت درآمدند و برخی از شاخه‌های آن بعدها وارد ایران شدند و از آنجا با آسیای مقدم رفتند و توده اصلی آن در شمال غربی هند سکنی گزید ولی این میرساند که هندی زبانها میبایست با عرابه‌های خویش از طریق دره‌های زاب کوچک و دیاله به جلگه‌های بین‌النهرین سرازیر شده باشند»^۱.

علاوه بر این چارپای خوش اندام نجیب اشتر نیز در نواحی صحرائی مورد استفاده قرار میگرفته. گذشته از اینکه نام پیامبر باستانی ایران زرتوشترا Zarathustra آمیخته با نام این حیوان است در روی برترهای لرستان و حجاریه‌های تخت جمشید تصویر آن نموده شده است^۲. روایتی از هرودوت میرساند که در زمان مادها در مسافرت مخصوصاً در جنگها از وجود شتر استفاده میکردند. مورخ مزبور در مورد جنگ کوروش با لیدی (۵۴۶ ق. م) که در دشتهای شرقی سارا پایتخت آن دولت اتفاق افتاده، مینویسد: «این دشت وسیع برای عملیات سواره نظام قوی و ممتاز لیدی بسیار مناسب بود و کوروش چون میدانست که سواره نظام ایران بخوبی سواره نظام لیدی نیست، به پیشنهاد هارپاگ مادی تدبیری کرد که برای پارسیها مفید افتاد توضیح آنکه امر کرد شترهای نبه را پیش صف واداشتند. در نتیجه اسبهای لیدی از هیکل و بوی آنها رم کرده اطاعت سواران خود را نکردند و لیدیهای رشید مجبور شدند که پیاده جنگ کنند. در این حال لیدیها پافشرده جنگی بسیار خونین کردند ولی بالاخره برتری با ایرانیها گردید و پارسیها با حملات شدید لیدیها را از جای کردند»^۳.

در شاهنامه فردوسی نیز اشارات زیادی درباره استفاده از شتر در جنگها و مسافرتهاى سریع و بارکشی در اعصار قدیم شده است. از جمله در داستان سیاوش:

هیونی ز تردیدک افراسیاب	چو آتش بیاید بهنگام خواب
یکی نامه سوی سیاوش بمهر	نوشته بکردار گردان سپهر
که تا تو برفتی نیم شادمان	از اندیشه بیغم نیم یکزمان
ولیکن من اندر خور رای تو	بتوران بجستم همی جای تو
گر آنجا که هستی خوش و خرم است	چنان چون بیاید دلت بیغم است
بدان پادشاهی همی بازگرد	سر بد سگال اندر آور بگرد
سیاوش سپه برگرفت و برفت	بدان سو که فرمود سالار تفت
صد اشتر ز گنج و درم بار کرد	چهل را همی بار دینار کرد

۱ - صفحات ۱۶۳ و ۱۶۴ تاریخ ماد نوشته دیاکوف، ترجمه کریم کشاورز.

۲ - رجوع شود به تصویر شماره

۳ - صفحه ۲۷۷ کتاب دوم ایران باستان، تألیف مشیرالدوله، چاپ جیبی.

هزار اشتر بختی سرخ موی	بنه بر نهادند با رنگ و بوی
از ایران و توران گزیده سوار	برفتند شمشیرزن ده هزار
به پیش سپاه اندرون خواسته	عماری و خوبان آراسته
زیاقوت و زگوهر شاهوار	چه ازطوق و زتاج و زگوشوار
چه مشک و چه کافور و عود و عیبر	چه دیبا و چه سختیهای حریر
زمصری و چینی و از پارسی	همی رفت با او شتر بار سی ^۱

علاوه بر اسب و شتر چارپایان دیگر مانند گاو و استر و خر نیز در مسافرت بکار میرفته است درباره گاو و اسب و شتر در اوستا بکرات سخن رفته است از جمله در بهرام پشت درباره این سه حیوان چنین آمده است :

«آنگاه پیروزی اهورا داده از پیش برنده دومین بار به کالبد گاو نر زیبای زرین گوش شاخ ثلاثی درآمده که بر روی شاخها نیروی خوب ساخته شده پیروزی خوش پیکر اهورا داده آرمیده بود اینچنین آمد فرنیك مزدا داده را آورد. فر مزدا داده بهی بخش را همچنین نیرو را این چنین است آن دلیرترین»^۲.

«آنگاه پیروزی اهورا داده از پیش برنده برای سومین بار به کالبد اسب سرخ زیبای زرین گوش زین ثلاثی درآمد در پیشاپیش نیروی خوب ساخته شده پیروزی خوش پیکر اهورا داده آرمیده بود»^۳.

«آنگاه پیروزی اهورا داده از پیش برنده برای چهارمین بار به پیکر شتر تنومند بارکش آموخته رام راهوار از جلو رونده با مردم درآمده»^۴.

اما در مورد گردونه و ارابه در روی اشیاء مکشوفه در حجاریه‌های آشوری که نمایش جنگ آنها با اقوام مادی است. بشکل مجسمه‌های کوچک کلی مکشوفه در شوش و دره رودخانه سند در حجاریه‌های تخت جمشید ذکری که از گردونه در اوستا و تورات کتاب مقدس یهود رفته همه دلائلی است بر وجود گردونه و استفاده از آن در ادوار پیش از تاریخ و عصر مادی.

اینک چند نقل قول از اوستا و تورات در این باره :

«آنگاه اهورامزدا گفت اگر مردم با شایسته‌ترین ستایش و نیایش و با آنچه که از روی راستی بهترین است ستایش بجا آورند با جایگزین شدن آنچنان آئین پیروزی اهورا داده بسوی کشورهای آریائی - نه سپاه فرامی‌آید نه سختی، نه

۱ - صفحه ۱۱۲ جلد سوم شاهنامه چاپ مسکو.

۲ - صفحه ۹ کتاب گزارش بهرام یشت، تألیف سرگرد اورنگ.

۳ - صفحه ۳۱ کتاب گزارش بهرام یشت، تألیف سرگرد اورنگ.

۴ - صفحه ۳۱ کتاب گزارش بهرام یشت، تألیف سرگرد اورنگ.

گرمی، نه فریب، نه گردونه جنگی، نه درفش برافراشته»^۱.
در کتاب مقدس یهود در مورد محاصره نینوا توسط مادها آمده: (کتاب
ناخوم باب دوم).

«خداوند عظمت یعقوب را مثل عظمت اسرائیل بازمی آورد و تاراج کنندگان
ایشان را تاراج میکند. سرجباران او سرخ شده مردان جنگی بقرمز ملبس (عرا به‌ها)
در روز تهیه او از فولاد لامع است و نیزه‌ها متحرک می‌باشد . . . دروازه‌های شهرها
گشاده قصر گداخته می‌گردد . . . و نینوا از روزی که بوجود آمده مانند برکه
آب می‌بود. اما اهلش فرار می‌کنند و اگر چه صدا می‌زنند بایستید لکن احدی ملتفت
نمیشود. نقره را غارت کنید و طلا را به یغما برید زیرا اندوخته‌های او و کثرت
هرگونه متاعش را انتهای نیست. او خالی و ویران و خراب است دلش گداخته
زانوهایش لرزان در همه کمرها درد شدید می‌باشد و رنگ و روهای همه پریده
است . . . وای بر شهر خونریز که تماشا از دروغ و قتل مملو است و غارت از آن
دور نمیشود و آواز تازیانه‌ها صدای غرغر چرخها جهیدن اسبان و جستن عرا به‌ها . . .
سواران هجوم می‌آورند»^۱.

پل - در ادوار پیش از تاریخ و دوره مادی شواهد بازمانده‌ای از پل
در دست نیست ولی تردیدی نیست که اقوام و مردمان باستان در طی سفرهای خود
و لشگرکشی‌ها برودخانه بر می‌خوردند مخصوصاً در نواحی شمالی و کوهستانی غربی
که ناگزیر بودند از روی چنین رودها عبور کنند احتمال دارد که از وسائل اولیه
مانند تهیه کلاک^۲ (چنانچه هنوز در میان عشایر مغرب ایران و ایلات بختیاری متداول
است و تصاویری از این نوع وسیله نقلیه در حجاریهای آشوری باقی مانده) و انداختن
تنه‌های درخت در عرض نهرها و یا منشعب و قابل عبور کردن رودها استفاده می‌کردند.
در اوستا کلمه پرتو *Pereto* که ریشه واژه پل است بکار رفته در آنجا که گوید:
«آن بدکار کورنما در این گذرگاه (پرتو) زمین هرآینه زرتشت سپیتامه
را خشنود نساخت با آنکه دوست پیام‌آور همراه با پیشرفت. آنکه او را بی‌گمان
تبه‌کاری و پلیدی همچنین سخت رنج می‌دهد»^۱.

از گفته هرودوت در مورد جنگ کوروش با کرزوس پادشاه لیدی معلوم
میشود تا قبل از حکومت هخامنشی در آسیای صغیر بر روی رودخانه پل وجود

۱ - بهرام یشت صفحه ۱۱۹، تألیف سرگرد اورنگ.

۱ - صفحه ۱۸۱ جلد اول ایران باستان، تألیف مشیرالدوله، چاپ جیبی.

۲ - رجوع شود به تصویر شماره اقتباس از کتاب راههای غرب ایران، تألیف
سراورل اشتاین.

۱ - صفحه ۱۳۴ کتاب گوهرهای نهفته یا رازهای از آویستا، نوشته م. اورنگ.



طرز عبور از روی رودخانه صیمره با مشکهای بادکرده

نداشته و این اقدام در زمان شاهنشاهی هخامنشی یعنی هنگام تأسیس راههای شاهی انجام گرفته است. مورخ مذکور گوید: (کتاب ۱ بند ۷۵) که عبور از رود هالیس برای قشون لیدی مشکل بود چه در آن زمان پلهائی که حالا روی این رود است وجود نداشت (از این سخن معلوم میشود که پلها در زمان هخامنشی ساخته شده بود) در این موقع طالس یونانی که از اهل میلت بود کمکی بزرگ پیدایش لیدی کرد توضیح آنکه بدستور او مجرائی کنده قسمتی از آب رود را در آن داخل کردند و چون سطح آب رود پائین آمد عبور ممکن شد. . . .^۲

همین مورخ در جای دیگر در مورد تسخیر بابل توسط کوروش هنگام عبور از رود گیندس Gyndes (دیاله امروزی) مینویسد: «وقتیکه شاه برود گیندس رسید و میخواست از آن عبور کند یکی از اسبهای مقدس او خود را بآب انداخت که بشنا از آن بگذرد ولی آب اسب را برد این قضیه باعث خشم شاه گردید و او قسم یاد کرد که از آب این رود چندان بکاهد که زنی هم بتواند از آن بگذرد بی اینکه

۲ - ایران باستان کتاب دوم، چاپ جیبی، صفحه ۲۷۵.

زانو ترکند با این مقصود بامر او ۳۶۰ نهرکنده آب رود را باین نهرها انداختند و در مجرای اصلی سطح آب زیاد پائین آمد تمام تابستان آن سال صرف این کار شد و کوروش در بهار سال دیگر بطرف بابل حرکت کرده وارد جلگه‌ها گردید^۱.

بنابر مطالب فوق یکی از طرق عبور از رودخانه این بوده است که در محل مناسبی رودخانه را بنهرهای کوچکترین تقسیم میکرده بدینوسیله آنرا قابل عبور میساخته‌اند.

هرودوت در جای دیگر درباره نبرد کوروش با ماساژتها^۲ سخن از ساختن پل بر روی رود آراکس^۳ بمیان آورده گوید: پس از آن کوروش با قشون خود تا رود آراکس براند بعد پلی روی رود مزبور ساخت و بر کشتیها برجهایی گذارد که پر از مردان جنگی بود^۴.

-
- ۱ - ایران باستان کتاب دوم چاپ جیبی صفحه ۳۹۲ .
 - ۲ - ایران باستان کتاب دوم چاپ جیبی .
 - ۳ - ایران باستان کتاب دوم چاپ جیبی .
 - ۴ - ایران باستان کتاب دوم صفحه ۴۴۸ .

فصل ششم

راه در دوره هخامنشی

از وضع راهها در زمان پادشاهی کوروش اطلاعات زیادی جز آنچه بعنوان شاهد برای دوران ماد آورده شد در دست نداریم. تردیدی نیست راههای زمان این پادشاه همان راههای دوره مادهاست بانضمام طرقي که در نتیجه تسخير کشورهای ديگر مانند آسيای صغیر و بين النهرين و قسمتهای شرقی فلات ایران بدان افزوده شده است. ممکن است کوروش کبير در بهبود وضع طرق و شوارع واحداث راههای تازه اقدام کرده باشد ولی مورخين چيز زيادی در اين باره ذکر نکرده اند.

در ایام سلطنت کبوجیه فرزند وجانشين کوروش سخنی درباره راه گفته نشده جز آنکه در سفر لشگر کشی بمصر کبوجیه بجای اتخاذ راه دریائی از صحرای بی آب و علف سینا گذشت و درین مورد شیوخ عرب ساکن آن حوالی در راهنمایی و رساندن آب به لشگریان او کمکهای شایانی انجام دادند.

باید گفت اقدامات مهم درباره اصلاح و تنظیم راهها و کشف واحداث راههای جدید و تأسیسات دیگر مربوط بآن در زمان پادشاهی داریوش بزرگ صورت گرفته است چه در زمان این شهریار شاهنشاهی هخامنشی به منتهی وسعت خود

رسیده و بزرگترین دولتی بوده است که تا آن تاریخ در جهان بوجود آمده بود.^۱ برای رفع احتیاجات اداری و سیاسی و اقتصادی و امنیت چنین کشور پهناوری راههای خوب از اهم ضروریات بوده است چنانچه راههای مجهز و سهل العبوری وجود نداشت اداره کشوری که از کناره های سیر دریا (سیحون) تا حوالی کارتاژ در آفریقا و از سواحل دریای سیاه تا کناره های رود سند گسترده شده بود. غیر ممکن مینمود. مورخین قدیم یونان همگی خوبی راههای این دوره را ستوده اند و هرودوت به تفصیل از وضع راهها و تجهیزات آنها در دوره هخامنشی سخن گفته و گرنفون که شخصاً قسمتی از این راهها را پیموده نوشته های هرودوت را تأیید کرده است. اینک عین گفته هرودوت را درباره راههای دوره هخامنشی نقل میکنیم:

«اکنون شرح درست جاده مورد بحث بقرار زیر است: ایستگاههای شاهی و کاروانسراهای شاهی و کاروانسراهای باشکوه در تمام طول راه وجود دارد و در سرتاسر آن در جاهائی که راه از محل های غیر مسکون عبور میکند خالی از خطر است درلیدی و فریگیه در یک مسافت نود و چهار پرسنگ و نیم بیست ایستگاه یافت میشود. بعد از خروج از فرنگیه باید از رود هالیس گذشت و در اینجا دروازهائی وجود دارد که قبل از عبور از رود باید از درون آنها گذشت. پادگانی نیرومند این پست را نگهبانی میکند. بعد از گذشتن از این دروازه ها و دخول در کاپادوکیه بیست و هشت ایستگاه و یکصد و چهار پرسنگ شخص را بمرزهای کیلیکیه میرساند که از آنجا جاده ازدو دروازه دیگر که هر یک از آنها دارای پستهای نگهبانی است میگذرد. با پشت سر نهادن این دروازه ها شخص راه را ادامه از داخل کیلیکیه عبور میکند و در مسافت پانزده فرسنگ و نیم سه ایستگاه وجود دارد. مرز میان کیلیکیه و ارمنستان رودخانه فرات است که باید از آن با قایق گذشت. در ارمنستان عده استراحتگاه ها پانزده و مسافت راه پنجاه و شش پرسنگ و نیم است در اینجا مکانی است که پادگانی در آن مستقر شده است.

در این ناحیه چهار رودخانه وجود دارد که از آنها میبایستی توسط قایق عبور کرد. نخستین این رودها دجله است و دومی و سومی نیز همین نام را دارند اگرچه رودخانه های مختلفی بوده حتی از یک محل هم سرچشمه نمیگیرند.^۲ زیرا آن رودخانه ای که من آنرا رودخانه نخستین نامیدم ازدو رودخانه

۱ - داریوش در کتیبه لوحه های زرین و سیمین که در شالوده های آیدانه تخت جمشید بیادگار نهاده است، درباره پهناوری کشور خویش گوید: «اینست کشوری که من دارم از سکا های آن طرف سغد تا جبهه از هند تا سارد که اهورامزدا بزرگترین خدایان بمن داده است» صفحه ۲۲۵ تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، تألیف امستد چاپ انگلیسی.

۲ - آنچه در اینجا هرودوت بیان میکند درباره دورودخانه زاب صادق است.

تشکیل شده و سرچشمه آن در ارمنستان است در صورتیکه رودخانه دیگری که بعد قرار دارد از کشور مادها میآید. چهارمین رودخانه گیندس^۳ Gyndes است و این رودخانه ایست که کوروش با کندن ۳۶۰ نهر آنرا به شعبه‌هائی تقسیم کرد. با خروج از ارمنستان و داخل شدن در کشورماتی‌یان Matienian به چهار ایستگاه برمیخورید. بعد از گذشتن از این ایستگاه‌ها شخص وارد کیسیه Cissia میشود که با طی چهل و دو پرسنگ و نیم و یازده ایستگاه به رود قابل کشتی‌رانی دیگری بنام Choaspes (کرخه) میرسند که در سواحل آن شهر شوش بنا گردیده است بنابراین عده ایستگاه‌هائی که میان سارد و شوش قرار گرفته به ۱۱۱ میرسد.

پس اگر جاده شاهی درست اندازه‌گیری شود و هر پرسنگی را مساوی سی فرلانگ بدانیم تمام مسافت از سارد تا کاخ ممنون (چون اینطور نامیده میشود) بالغ بر ۴۵۰ پرسنگ میشود که ۱۶۶ میل خواهد بود^۱.

بنابراین مسافرتی که با سرعت هیجده میل در روز انجام گیرد. تمام مسافرت درست نود روز طول میکشد.

گذشته از این شاهراه اصلی که شهر سارد و سواحل آسیای صغیر را در کنار دریای اثره بشوش مهمترین پایتخت هخامنشیان می‌پیوست راههای دیگر وجود داشت که کرسی ایالات و کشورهای تابعه را بنواحی مختلفه شاهنشاهی متصل میکرد است که مطابق گفته دمرگان به شرح زیر بوده است:

۱ - از تخت جمشید پنج راه بشوش، پری‌تکان (فریدن اصفهان) کرمان، بادر دیلمان و هرموز در کنار خلیج فارس میرفت.

۲ - از همدان یا هگمتان پنج راه بشوش، بابل، ری، گترک و آذربایجان کنونی متصل میشد.

۳ - از شوش سه راه به بابل، همدان، تخت جمشید و شعبه‌هائی هم از بعضی از این راهها تا اصفهان و بندر دیلمان در کنار خلیج فارس امتداد داشت.

۴ - از ری (رگ Rages) پنج راه با آذربایجان - همدان - شهر صد دروازه (هیکاتم پیلس) در جنوب غربی دامغان و مازندران و پری‌تکان میرفته.

۵ - از ولایت دامغان کنونی یا کومش قدیم سه راه به استرآباد (زادراکرت) و ری و خراسان می‌پیوست.

۶ - از کرمان پنج راه به تخت جمشید، پاسارگاد، هرموز، تپاله (کنار

۱ - منظور رودخانه دیاله است که قسمت علیای آن از خاک ایران سرچشمه گرفته و کردستان را مشروب میسازد و سیروان خوانده میشود.

۲ - این تخمین معمولی یونانیان است در حقیقت پرسنگ قدیم مانند فرسخ کنونی اصولاً اندازه زمانی است یعنی مسافتی که شخص در یک ساعت طی میکند.

رود سند) و باختر امتداد می‌یافت. علاوه بر راههای نامبرده طرق دیگری نقاط
بیشمار کشور پهناور هخامنشی را بهم وصل میکرد. مانند:

راه سارد به بندر سینوپ در کنار دریای سیاه — راه نینوا به سارد — راه
بابل به سوریه و نینوا و شوش و گرا (در ساحل القطیف کنونی) — راههای فنیقیه
بمصر و آسیای صغیر و کیلیکیه و آسیای صغیر و نینوا و بابل و شوش.

پایتختهای هخامنشی^۱

چون گفته شد که راههای عمده از پایتختها میگذشته و آنها را بهم متصل
میکرده بی‌مناسبت نخواهد بود که ذکر هم از پایتختها بشود. نخستین پایتخت
هخامنشیها شهر پاسارگاد بود که در دشت مرغاب فارس قرار گرفته و کوروش آنجا را
مرکز خود قرار داده قصور عالی به بنا نهاد ولی از زمان داریوش بعد فقط جنبه
تشریفاتی داشت. این شهر در کنار جاده بزرگ شمالی و جنوبی فلات که از هگمتانه
به خلیج فارس میرفت قرار داشت جلگه مرغاب با کوههای نسبتاً بلندی محصور
گشته در طرف مشرق تپه‌های کوتاهی قرار دارد که از پای آنها رودخانه مادی
(Median River) که همان قسمت علیای رود پلوار باشد با پیچ و خم از میان دشت
عبور کرده و از سوی جنوب غربی وارد تنگه پرپیچ و خم (تنگ بولاغی) میشود
در اینجا جاده‌ای که در میان کوه بریده‌اند دیده میشود بعضی از محدثین تهیه این راه
و کندن کوه را در این ناحیه بدوره هخامنشی نسبت میدهند ولی چون تاورنیه سیاح
معروف فرانسوی که از این ناحیه گذشته آنرا از اقدامات امام‌قلیخان حکمران فارس
و سردار معروف ایران در زمان شاه عباس کبیر میدانند میتوان گفت در زمان هخامنشیان
این راه دائر شده و در زمان صفویه به تعریض آن دست زده‌اند.

شهر هگمتانه یا اکباتان یونانیها و همدان امروزی در آخرین دامنه‌های
شرقی کوه اورونت (Orontes) یا الوند که قله گرانیته آن با ارتفاع بیش از دوازده
هزار پا از سطح دریا سربلک کشیده قرار گرفته. چنانکه در قسمت جغرافیای طبیعی
فلات ایران گفته شد کوه الوند قسمتی از سلسله جبال است که تقریباً غیر قابل عبور
است و در جهتی شمال و جنوبی گسترده شده و تنها بوسیله گردنه مرتفعی (گردنه
اسدآباد) به جلگه بابل راه می‌یافته. همدان در تابستان دارای هوای مطبوعی است
چه ارتفاع آن از سطح دریا ۶۲۸۰ پا میباشد. کوه الوند آفتاب غروبگاهی را از دیده
پنهان ساخته بر فهای ذوب شده آنرا بصورت جویبارهای خروشان بیابان می‌فرستد

۱ - درباره مطالبی که راجع به پایتختهای هخامنشی ذکر شده رجوع شود بکتاب
شاهنشاهی هخامنشی، تألیف امستد.

تا باغها و بوستانهای زیبا و مزارع حاصلخیز و دشتهای وسیعی را که در پائین شهر قرار گرفته آبیاری کنند از قدیم الایام در زمینهای هموار دورتر از شهر گلههای بزرگ گوسفند و بز و اسبان معروف نیسائی بچرا مشغول میشدند. در زمستان بورانهای شدید زوزه میکشید و سردی هوا تا بیست درجه زیر صفر میرسید، ارتفاع یرف در سطح زمین دو تا سه پا بالا میآید و گردنهها را با ارتفاع بیست پا پرمی سازد. شهر هگمتانه برجاده نسبتاً سهل العبوری که مغرب را به فلات مرتبط میساخت مسلط و مشرف بوده است اهمیت مداوم این جاده همچنان از وضع با رونق جانشین این شهر که امروز بنام همدان خوانده میشود مشهود است.

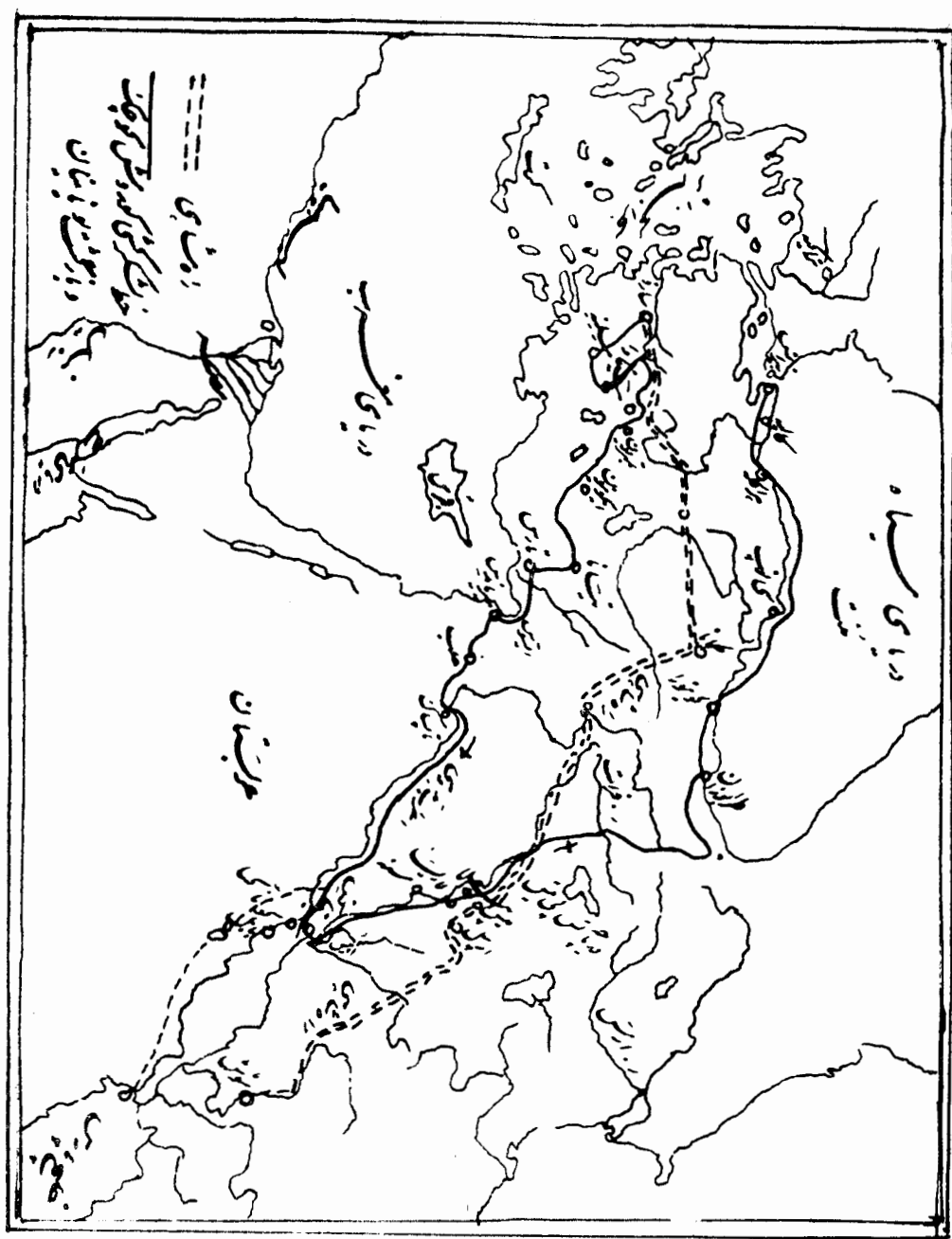
از هگمتانه جاده بزرگ در جهت شمال شرقی بطرف قزوین ادامه مییافت و سپس متوجه مشرق شده بشهر رگه میرسید.

شهر رگه را یونانیها Rages میخواندند. این شهر اگرچه در زمان هخامنشیان پایتخت نبود ولی یکی از شهرهای مهم سرزمین ماد بشمار میرفت و از مراکز عمده راهها بود. رگه بعدها به ری موسوم شد که به فاصله کمی در جنوب پایتخت فعلی ایران یعنی تهران قرار گرفته است. شهر رگه زمان هخامنشی نیز به نوبه خود جانشین مسکنی ماقبل تاریخ است که در پناه دماغه منفرد کوهی شرقی و غربی قرار داشته. سلسله کوههای البرز با جهت شرقی و غربی که اغلب ارتفاع آن بالغ بر ده هزار پا میشود شهر رگه را از وزش بادهای سرد شمالی زمستان حفظ میکرد. قله دماوند که مرتفعترین قسمت البرز است در شمال شرق رگه واقع شده و ارتفاع آن به بیست هزار پا میرسد. سلسله البرز جلو بادهای بارانزای شمالی را سد میکند ولی در عوض آب برفها را بطرف ریگزار کویر سرازیر میسازد. تپههایی که در حاشیه دشت کویر قرار گرفته حکایت از زندگانی مردم پیش از تاریخ این ناحیه میکند. چنانکه گفته شد رگه مانند هگمتانه همیشه مرکز راههای مهم بوده است. از اینجا جاده دیگری بطرف مغرب میرفت. از قزوین راه فرعی دیگر جدا شده بدریای گریان میرسید جاده اصلی از قزوین بسوی آذربایجان رفته وارد دشتهای پیرامون دریاچه اورمیه (دریاچه رضائیه) و از آنجا از تنگ رواندور گذشته وارد آشور میشد. این قسمت جاده از ماد کوچک عبور میکرد که هنوز بنام ماد آتروپاتنه یا آذربایگان نامیده نشده بود. کمی دورتر از سمت مشرق رگه متوجه شمال شده پس از عبور از دربند خزر از زیر دماوند عبور میکرد، بعد بسوی مشرق رفته داخل سرزمین پارت شده از باکتریا (بلخ) گذشته در جهت شمال شرقی وارد آسیای مرکزی و یا از سوی جنوب شرقی به هند میرسید.

موقع شوش از لحاظ مرکزیت بهتر از هگمتانه و تخت جمشید و سرزمین پارس و ماد هردو نزدیک بوده است و راه آسانی از سوی مغرب که از میان دشت وسیعی میگذشته آنها را به بابل متصل میساخت راهی که به هگمتانه میرفت متوجه

شمال شده از قسمت‌های علیای کرخه و سرزمین خوزی‌ها می‌گذشت. راه دیگر از طرف جنوب شرقی در تابستان از نواحی کوهستانی گذشته به پاسارگاد و تخت جمشید می‌رسید و هنگام زمستان از راه طولانی‌تری از حاشیه خلیج فارس عبور کرده به دوشهر مزبور می‌پیوست. قسمت عمده ثروت شوش از راه تجارت با خلیج فارس تأمین میشد در آن زمان فاصله شوش به خلیج کمتر از امروز بود. در قرن پنجم و چهارم پیش از میلاد مسیح چهار رودخانه بزرگ این ناحیه یعنی - فرات - دجله - کرخه و کارون مانند امروز تشکیل رودی بنام شط العرب نداده بلکه هر يك جداگانه داخل دریاچه بزرگ با طلاق مانندی میشد و جزایری در حد فاصله میان دریاچه و خلیج قرار داشته است.

تخت جمشید که قصور عالی‌ه آن بوسیله داریوش کبیر پی‌ریزی شد ساختمان آن تقریباً تا اواخر دوره هخامنشی ادامه داشت. شاهان هخامنشی از این پایتخت فقط در مواقع رسمی مانند عید نوروز استفاده میکردند و مقابر خانوادگی آنها در این محل یا حوالی آن قرار داشت.



فصل نهم

دومسیر مهم لشگر کشی

چون دومسیر لشگر کشی کوروش کوچك واسكندر كه در زمان هخامنشیان صورت گرفته وضع راههای آن زمان و نقاط سر راه را مشخص میسازد بذكر آنها میپردازیم :

۱ - مسیر لشگر کشی کوروش کوچك

کوروش پسر داریوش دوم كه از طرف پدر و برادر خود اردشیر دوم حكومت آسیای صغیر و ولایات یونانی نشین مغرب را داشت به قصد تصاحب تاج و تخت سلطنت با سربازان یونانی كه بمزدوری گرفته بود از مركز حكومت خود سارد عازم داخله ایران گردید از جمله یونانیانی كه سربازان او را تشكيل میدادند فیلسوف و نویسنده شهیر یونانی گزنفون است كه از شاگردان ممتاز سقراط حكیم بوده و درباره ایران دو كتاب معروف نوشته یکی موسوم به تربیت کوروش كه شرح زندگی و پادشاهی کوروش كبیر است و دیگری كتابی است بنام آناباسیس *Anabasis* كه بمعنی لشگر کشی داخلی است . و شرح سفر جنگی کوروش کوچك است . طبق روایت گزنفون کوروش از شهر سارد مركز خود درلیدی حرکت

کرده پس از بیست روز راه پیمائی برودخانه میآندر Meandre رسید. پهنای این رودخانه در حدود سی متر بوده و برآن پلی از قایق ساخته بودند. پس از عبور از پل و طی مسافت هشت پرسنگ که در یک روز انجام گرفت بمحلی موسوم به کولس Colosse وارد شد. بعد از الحاق هزار نفر یونانی سنگین اسلحه به سپاه او با طی بیست پرسنگ در مدت سه روز به سِلین رسید. در اینجا باز جمعی دیگر از سپاهیان یونانی باو پیوستند. کوروش در پارکی که در این محل واقع بود از سپاهیان خود سان دید. عده نفرات یونانی بالغ بر یازده هزار نفر سنگین اسلحه و دوهزار نفر سبک اسلحه بود و شماره غیر یونانیان به صد هزار نفر میرسید، بعد از پیمودن ده پرسنگ به پلت (Pletes) رسیدند و از آنجا دوازده پرسنگ را در مدت دو روز و این شهر آخرین آبادی ایالت میسیه بود پس از آن با طی سی پرسنگ به شهر Caystropedius که در کیلیکیه واقع بود درآمد و بعد از پیمودن ده پرسنگ پیموده شهری وارد شدند که آنرا بازار سرامیان Marche de Ceramians مینامیدند به شهر تیم بی ریم Timbirium و از آنجا بعد از ده پرسنگ بشهر Tyrieum رسیدند. در این محل کوروش دست به مانوری زد. سپس از آنجا سه روز راه رفته با طی بیست پرسنگ به ایکنیم Iconium (قونیه کنونی) که آخرین شهر فریگیه بود رسید. در اینجا نیز کوروش سه روز توقف کرده با طی سی پرسنگ از ولایت لوکاوانی Lycaonie گذشت. بعداً لشکریان کوروش از کاپادوکیه عبور کرده با پیمودن ۲۵ پرسنگ بشهر دانا که شهری پر جمعیت بود درآمدند. راه بین این محل و کیلیکیه بقدری تنگ است که فقط یک ارابه از آن میگذرد و اندک مقاومتی میتواند این راه را برای لشگری بزرگ غیر قابل عبور سازد.

از این محل نیز کوروش پس از طی مسافت ۲۵ پرسنگ بشهر تارس رسید در اینجا یونانیان متوجه شدند که کوروش عزم دارد با شاه جنگ کند لذا از رفتن با او امتناع ورزیدند ولی سردار بزرگ یونانیها آنها را راضی کرد که از کوروش متابعت کنند بنابراین دوباره سپاهیان براه افتادند و در مدت دو روز ده پرسنگ راه پیمائی کرده برود پاروس رسیدند و بعد از ۵ پرسنگ دیگر از رود پیراموس^۱ Pyramus نیز گذشتند. عرض این رودخانه یک استاد (۱۸۵ متر) بود پس از عبور از این رود پاترده پرسنگ را در دو روز پیموده به ایسوس Issus آخرین شهر کیلیکیه درآمدند. شهر ایسوس در کنار خلیج اسکندرون که بدریای مغرب (مدیترانه) اتصال دارد واقع بود. در این شهر کوروش مدتی توقف کرد و باز عده سپاهی یونانی بدو پیوستند.

گرنفون گوید: از ایسوس کوروش یک منزل طی کرده بدر بندهای کیلیکیه

۱ - این رودخانه که بخلیج اسکندرون میریزد اکنون به جیحان موسوم است.

و سوریه رسید اینجا دو دیوار است آنکه در اینطرف یعنی جلو کیلیکیه است بواسطه یکی از حکام شاه و کیلیکیها حفظ میشد و مدافع دیوار دیگری که آن طرف یعنی بسوی سوریه است چنانکه میگفتند شخص شاه بود. در وسط این دو تنگ رودی بنام کارسوس Karsus جاری است و مسافت بین این دو دیوار سه استاد (تقریباً پانصد و پنجاه ذرع) است عبور از این محل بسیار مشکل است زیرا دیوارها تا دریا فرود میآید و در هر کدام از دو دیوار مزبور دربندی باز میشود. مقصود گرنفون از دیوارها کوههای بلند است و برای فهم مطلب باید گفت که دو تنگه سوریه را از کیلیکیه جدا میکند یکی را که از دریای مغرب دورتر است دربند آمان Pyles Amanique و دیگری را دربند سوریه مینامیدند. تنگهای مذکور معبرهای بسیار باریکی است که چهار نفر کنار هم به سختی میتوانند از آن عبور کنند.

کورش پس از عبور از دربند سوریه بشهر میریاند **Myriandre** که در خاک فینیقیه بود رسید و در آنجا هفت روز اقامت کرد سپس هفت پرسنگ راه پیموده به خالوس **Chalus** آمد. از اینجا نیز پنج روز سی پرسنگ طی کرده بر چشمه رود داردس **Dardes** وارد شد و بعد از آتش زدن کاخ والی سوریه که در اینجا قراردادش با طی پانزده پرسنگ در مدت سه روز بشهر پرثروت تاپساک **Tapsaque** که در کنار فرات قراردادش رسید عرض فرات در این حدود ۷۴۰ متر است. بعد از مدتی توقف لشکریان کورش با اسب از آب گذشتند زیرا سرداری که محافظ این محل بود قبلاً تمام کشتیها را سوزانده بود تا در کار کورش وقفه حاصل شود. طبق نوشته گرنفون اهالی گفته بودند که از اینجا هیچوقت کسی نمیتوانست بدون کشتی بگذرد و عبور کورش را بدون کشتی از رود دلیل بر بلندی اقبال او میدانستند. بعد کورش در داخل سوریه حرکت کرده با طی پنجاه پرسنگ در مدت نه روز به آراکس رسید و از اینجا داخل عربستان شد در حالیکه فرات را طرف راست خود داشت. در مدت پنج روز سی و پنج پرسنگ راه دریا بانهای بی آب و علف پیموده بشهر بزرگ کورست **Corsothe** رسید. این شهر در کنار رود ماس کاس **Mascas** قرار دارد که رود همه طرف آنرا احاطه کرده است. سه روز در اینجا توقف کرد بعداً نود پرسنگ راه را در مدت ۱۳ روز پیموده بشهر **Pyles** وارد شد. در تمام این مدت رود فرات طرف راست لشکریان کورش قرار داشت. سکنه این نواحی از معادن سنگهای بزرگ استخراج کرده برای فروش به بابل میبردند. و از این راه معاش خود را تأمین میکردند. . . . در آن طرف فرات در مقابل اردوگاه کورش شهر بزرگی بنام کارماند قرار داشت. سپاهیان پوستهای چادر خود را بصورت کیسه دوخته و در آن یونجه انباشته از آن برای عبور از رودخانه استفاده میکردند و از شهر مذکور شراب و خرما که در آن حدود فراوان است میآوردند. . . . از این

محل ببعده کوروش داخل خاك بابل شده بود . جنگ کوروش با اردشیر در محلی بنام کوناکسا Cunaxa واقع شد. این محل دریازده پرسنگی شمال بابل قرار داشت و تصور می‌رود نزدیک خرابه‌هایی بوده که به کومیش Kumisch موسوم است و اکنون این محل را خان اسکندریه می‌گویند. این جنگ که در سال ۴۰۱ ق. م. اتفاق افتاد به پیروزی اردشیر تمام شد و کوروش بقتل رسید .

مسیر بازگشت سپاهیان یونانی

بعد از کشته شدن کوروش چون موضوع منازعه منتفی شده بود اردشیر به تعقیب جدی یونانیان پرداخت . آنها با تحمل مشقات و تلفات بسیار راه شمال را پیش گرفته بوطن خود بازگشتند .

یونانیان پس از طی مسافتی که در مدت سه روز انجام گرفت بدیوار ماد رسیدند . گرنفون گوید این دیوار را از آجر و قیر ساخته بودند. پهنای دیوار بیست پا و ارتفاع آن چند پا و طولش بیست پرسنگ بوده است . این دیوار را در زمان بخت النصر برای حفظ بابل از طرف شمال ساخته بودند. یونانیها بعد از طی هشت پرسنگ و عبور از روی دونه‌ر از شعبات دجله که بر آنها دوپل زده بودند بدجله رسیدند و فاصله ۱۵ استادی (هراستادی بین ۴۷ تا ۱۹۲ متر بوده) دجله بشهر بزرگ سی‌تاس Sitas وارد شدند بعد از روی پل دجله که از ۳۷ کشتی ترکیب یافته بود گذشته کنار رودخانه را گرفته با پیمودن بیست پرسنگ در چهار روز به رود فیس کوس Phycus (ادرنه امروزی) رسیدند. گرنفون گوید در این محل شهر بزرگی بنام Opis (شهری که در زمان سلوکیه انطاکیه نام داشت) وجود دارد و در آنجا به برادر طبیعی اردشیر (یعنی برادر صلبی از مادری که زن غیر عتدی دارد) برخوردند که از همدان لشکریانی برای کمک شاه آورده بود . سپس یونانیها بعد از سی پرسنگ به آبادی‌هایی رسیدند که جزء املاک پروشات ملکه مادر بود و از آنجا نیز از میان صحاری بی‌سکنه بیست پرسنگ پیموده به محاذی شهری موسوم به سنا Caena که در آن طرف رود دجله بود رسیدند. اهالی این شهر با پوست از روی آب گذشته برای یونانیان نان و پنیر و شراب آوردند . در حوالی همین محل سردار یونانیان کل‌آرخ گرفتار و نزد اردشیر فرستاده شد و فرمان او بقتل رسید و یونانیان وحشت زده شده نمیدانستند چه روشی اتخاذ کنند . یکی از آنان بنام گرنفون که همان نویسنده معروف باشد آنها را تهییج و ترغیب برفتن کرد و خطاب به یونانیان گفت :

«ما باید بکوشیم تا بیونان برگردیم زیرا می‌ترسیم که اگر در جاهائی

رحل اقامت افکنیم که نعم فراوان و بیکاری و زیستن با زنان بلند قامت و زیبایی ماد و پارس یا دختران آنها مارا به ناز و نعمت عادت دهد راه وطن را فراموش کنیم. پس باید به یونان برگردیم و یونانی‌ها بگوئیم که اگر آنها فقیراند میتوانند تمام مردم بی چیز را باین جاها آورده آنها را غنی کنند. ای سربازان بدانید که همه این مال و منال و ثروت در انتظار فاتحین است».

سپس یونانیان گرنفون و چند نفر دیگر را بفرماندهی خود برگزیده حرکت کردند و اغلب در ضمن راه به حملات و شبیخون دسته‌ای از سپاهیان ایران مصادف میشدند. بعد از طی مسافتی بکنار دجله رسیدند. گرنفون گوید اینجا شهر بزرگی بود که آنرا لاریسا Larissa مینامیدند و سکنه آنرا مادها تشکیل میدادند، قطر دیوار شهر ۲۵ پا و ارتفاعش صد پا و محیطش دو پرسنگ بود. این دیوار از خشت ساخته شده ولی پایه‌اش به بلندی ۲۰ پا از سنگ تراشیده بنا گردیده . . . پس از شش پرسنگ دیگر شهر دیگری موسوم به مس پیل Mespila رسیدند. این شهر هم در سابق متعلق به مادها بود پایه دیوار آنرا از سنگ صیقلی با نقوش برجسته ساخته بودند، قطر آن پنجاه پا و ارتفاع آن نیز بهمان اندازه بود. روی این دیوار، دیوار دیگری ساخته‌اند که قطر آن ۲۵ پا و ارتفاعش صد پا است.

یونانیها باز از میان کوه و دشت مسافتی طی کردند و در عرض راه اغلب بوسیله لشکریان ایران و اهالی محل مزاحمت‌هایی برای آنها فراهم میشد و تلفاتی بهار می‌آوردند. بعداً داخل ناحیه کوهستانی کردوکهها Carduques شدند. محدّثین این ناحیه را با سرزمین کردستان منطبق میدانند. در این محل از طرفی کوهی بلند و از طرف دیگر رودی عمیق آنها را احاطه کرده بود بنابراین مجبور شدند برگشته از راهی بروند که بابل منتهی میشد. سرداران یونانی از بعضی از اسرا که گرفتار کرده بودند درباره راههای آن نواحی تحقیق کردند و آنها گفتند «راهی در طرف جنوب هست که به بابل و ماد میرود و قشون یونانی هنگام آمدن آنرا پیموده در طرف مشرق راهی است که بشوش و همدان منتهی میشود. در مغرب راهی است که به لیدیه و ولایت ینیان میرود و راه شمالی از کوهستانی میگذرد که سکنه آن کردوکه‌اند».

یونانیان بعد از اطلاع از احوال راهها تصمیم گرفتند که از کوههای کردوکه بگذرند چونکه اسیران بآنها گفته بودند که بعد از گذشتن از این کوهها به ارمنستان خواهند رسید.

شرحی که گرنفون در مورد عبور از ناحیه کوهستانی کردوکه‌ها که همه از کوه و دره و رودخانه تشکیل شده بود، میدهد شامل اسامی خاصی نیست که بتوان مسیر آنها را بدرستی مشخص کرد فقط در آخرین مرحله میگوید که برودخانه سان‌تری تس Centrites رسیدند که ولایت کردوکه‌ها را از ارمنستان جدا میسازد.

عرض این رودخانه را در حدود شصت ذرع نوشته‌اند بعضی از محدّثین آنرا رودخابور میدانند البته باید در نظر داشت این خابور غیر از آن رود خابوری است که وارد فرات میشود. یونانیان ولایت کردوکها را در مدت هفت روز طی کردند بعد از عبور از رود **Gentrite** پنج پرسنگ در جلگه‌های ارمنستان پیمودند و پس از گذشتن از سرچشمه‌های دجله بروند ل ب آس **Teleboas** رسیدند. این رود را بعضی با رود ازرائیاس پلوتارک و تاسیت یکی میدانند.

ازرائیاس هم باید همان ازرن قرون بعد باشد. این رودخانه رودی کوچک است و در حوالی آن ده‌های زیادی وجود دارد. این ناحیه را ارمنستان غربی مینامند. یونانیان در اینجا گرفتار سپاهیان ارمنستان شدند بعداً در مدت سه روز بطرف رود فرات روان شده از آن گذشتند. از اینجا بعد یونانیان از میان صحرائی پر برف گذشتند و پس از مسافتی زیاد بکنار رود فازیس **Phasis** (رود **Rion** کنونی که بدریای سیاه میریزد) رسیدند و پس از طی یازده پرسنگ که در دو روز انجام گرفت بسرزمین مردم خالیب **Chalybe** و تاوک **Taoque** و فازیسیتان **Phasians** داخل شدند. بعد از گذشتن از سرزمینهای این مردم بشهر پرجمعیتی بنام گیمنیاس **Gimnias** رسیدند. رئیس این ناحیه یونانیها را بسرزمین دشمنان خود راهنمایی و از آنها تقاضا کرد که آن ولایت را بسوزانند و غارت کنند. بعد از پنج روز یونانیها بکوه مقدسی برخوردند که تجس **Teches** نامیده میشد. پس از صعود از این کوه از فراز قله آن دریای سیاه را مشاهده کردند. بعداً ده روز راه رفته بولایت ماکرون‌ها **Macrons** درآمدند. از این ولایت نیز سه روز راه پیموده بکوههای کلخ **Colque** وارد شدند. پس از درهم شکستن کلخ‌ها هفت پرسنگ طی طریق کرده بشهر طربوزان رسیدند. از این شهر یکی از سرداران یونانیها در کشتی نشسته به بیزانس رفت تا برای بازگردانیدن سربازان خود به میهنشان کشتی تهیه کند. سپس یونانیها بواسطه تمام شدن آذوقه طرابوزان را ترک کرده به شهر **Gerasonte** درآمدند. این شهر را با **Keresunt** کنونی تطبیق میکنند و گویند نام لاتین گیللاس **Gerasus** یا **Keresunt** از اسم این شهر گرفته شده چه اولین بار لوسیوس لوکوس **Lucius Lucullus** سردار رومی درخت گیللاس را از این شهر بایتالیا برد.

یونانیان بعداً در مدت هشت روز راه پیمائی کرده بولایت همجوار **Tibarenien** آمدند و از آنجا به شهر یونانی مستعمره اهالی سینوپ **Sinope** وارد شدند و در این حوالی مدت پنجاه روز توقف کردند و برای بدست آوردن آذوقه اطراف پافلاگونه را غارت کردند. سپس اهالی سینوپ و هراکله **Heraclée** (ارکله کنونی) برای یونانیها کشتی تهیه کردند و آنها را سوار کشتی شده بطرف بی‌تی‌نیه **Bithynie** رفتند و با آن دسته از یونانیها که از راه خشکی رفته بودند در بندر

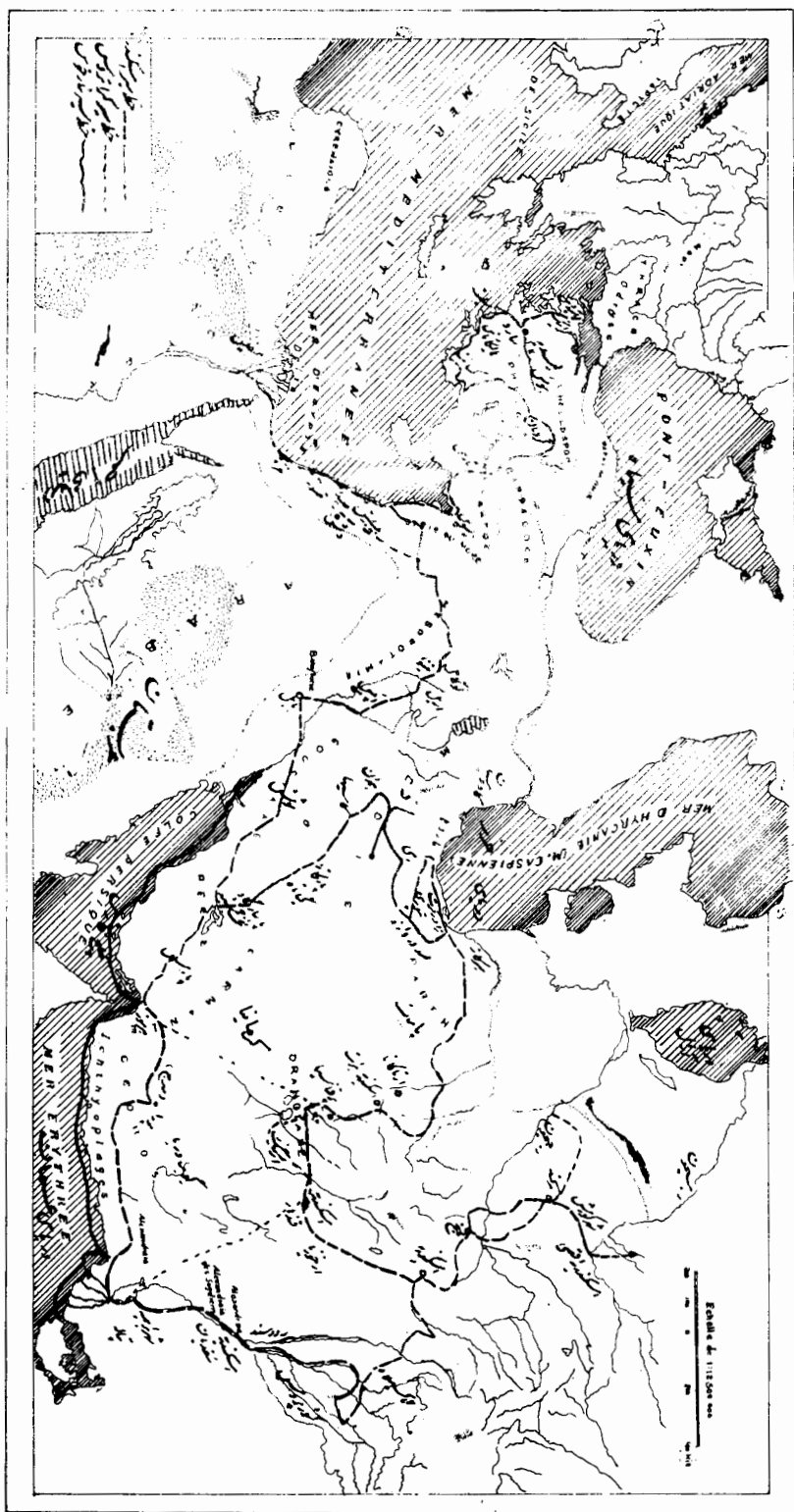
کالپه Galpe بهم رسیدند. چون در این نواحی دست بغارت اهالی زده بودند لشکریان فرناباد فرماندار ایرانی به آنها حمله کرده پانصد نفر از ایشان را کشت سپس یونانیها از این نواحی گذشته بشهر خریستوپولیس Chrystopolis واقع در کالسدون (Chalcedonie) (قاضی کوی) درآمدند و از آنجا به بیزانس رفتند و بدین طریق روایت گرنفون در مورد بازگشت ده هزار یونانی خاتمه میابد^۱.

۲ - مسیر لشکر کشی اسکندر کبیر

اسکندر پس از تدارکات جنگی وارد بندر سستوس Sestos واقع در کنار بوغار هلس پونت در قاره اروپا شد. اروپا را از آسیا دوتنگه بنام بوسفر (بین دریای سیاه و دریای مرمره) و داردانل (میان دریای مرمره و دریای اژه) جدا میسازد. تنگه داردانل را یونانیان قدیم هلس پونت Hellespont و دریای مرمره را پروتوپونتیه Protopontide و دریای سیاه را پونتوس Pontus مینامیدند. اسکندر پس از ورود به سستوس بیشتر لشکریان خود را بوسیله کشتی به بندر آیدوس که در مقابل سستوس در قاره آسیا واقع شده بود روانه کرد و خود با بقیه سپاه به الانت که بادیستانهای قهرمانی جنگهای تروا ارتباط داشت رفته و بر سر قبر یکی از پهلوانان قدیم یونان مراسمی بعمل آورد و از آنجا روانه دربند آخیانی شد. پس از آن بدشت آریس په Arispe که لشکرگاه مقدونی بود رفت و از آنجا براه افتاده پس از عبور از رود پراکتوس Practus وارد کلون Colones واقع در ناحیه لامپ ساگ گردید. مردمان این نواحی همه از ترس جان و مال خود تسلیم اسکندر شدند.

اسکندر پس از اطلاع از اینکه لشکریان ایران در سمت راست رود گرانیکوس که بدریای مرمره میریزد صف آرائی کرده اند بسرعت پیشرفته در آنجا اردو زد. در کنار این رود اولین نبرد مهم از سه نبردی که میان اسکندر و سپاهیان ایران در گرفت اتفاق افتاد و با وجود شجاعت و دلیری که سرداران و سربازان ایران بخرج دادند پیروزی از آن اسکندر شد و او بطرف داخله پیشرفت و تمام ولایت فریگیه مسخر وی گردید و پس از گرفتن شهر داس کی لیون Dascyion بطرف شهر سارد مرکز ایالت لیدییه رفت، در دوفرسنگی شهر فرماندار ایرانی شهر بنام Mithrene (مهرین) با بزرگان شهر باستقبال اسکندر رفته تمام خزائن شهر را تسلیم کرد. اسکندر از آنجا کمی پیشتر رفته در کنار رود هرموس اردو زد و کسی را برای تصرف ارگ شهر که بر بلندی واقع بود فرستاد. پس از تسخیر سارد اسکندر به شهر افسس

۱ - برای اطلاع بیشتر رجوع شود به ایران باستان کتاب چهارم، تألیف حسن پیرنیا از صفحه ۹۹۹ تا ۱۰۹۵.



رفت و آن شهر نیز باطاعت او درآمد. سپس رهسپار شهر میلِت که مرکز پادگان ایرانی بود شد و آنجا را در محاصره گرفت. بعد از مقاومت سخت اهالی میلِت بتصرف اسکندر درآمد. بعد از تسخیر این شهر اسکندر عازم تصرف ولایت کاریه گردید. پایتخت این ناحیه شهر هالیکارناس بود این شهر نیز پس از مقاومت دلیرانه اهالی بتصرف درآمد بعداً شهر هیپارنس Hyparnes بدون پایداری تسلیم شد. اسکندر از آنجا عازم لیکیه گردید و در اندک مدتی شهرهای کسانت Xante پی‌نارا Pinara و پاتارا Patara و سی شهر و قلعه کوچک دیگر این ولایت را بتصرف درآورد و از آنجا بشهر میلیاد رفت و چون اهالی شهر فازه لیت Phaselite اظهار انقیاد کردند، اسکندر بشهر آنها رفت. سپس از آنجا بسرزمین کوهستانی هرمریان Marmariens عازم شد و پس از تصرف آنجا روانه پامفیلیه و شهر پرگا Perga گردید. این شهر متعلق به پی‌سیدیان بود و راه آن از در بندی تنگ عبور میکرد بعداً از کنار دریاچه اسکانیوس Ascanius گذشته رهسپار ولایت فریگیه گردید. این اسکندر پس از تمشیت کارهای لیکیه و پامفیلیه عازم شهر سلن Celenes شد. این شهر پس از مقاومت تسلیم گردید. سپس اسکندر از شهر دیگری بنام گردیان Gordian گذشته از آنجا به ولایات پافلاگونه و کاپادوکیه رفت. بعداً از همان مسیری که کوروش کوچک گذشته بود عبور کرد.

این راه چنانکه قبلاً در مبحث لشکر کشی کوروش کوچک گفته شد از دربند کیلیکیه میگذشت. این دربند را در آن زمان پیل (Pylles) یا دروازه می‌گفتند این تنگ مانند سنگر هائی بود که بدست انسان ساخته شده باشد و دروازه‌ای برای آن ساخته بودند. اصولاً کیلیکیه یک ناحیه کوهستانی است که رشته‌های آن بساحل دریای مدیترانه نزدیک شده مانند قوسی آنها دور زده و بساحل دریا منتهی میشود و برای اینکه از داخله کیلیکیه به بیرون راه یابند باید از سه دربند تنگ صعب‌العبور بگذرند و یکی از معابر سه گانه همین دربند است. چون محافظین تنگ قبلاً آنجا را ترك کرده بودند اسکندر بدون مانع از آن عبور کرد و وارد شهر تارس کرسی^۱ کیلیکیه گردید. در اینجا اسکندر بواسطه آب‌تنی در رود Sydnus سخت مریض شد ولی پس از بهبودی دستور داد عده‌ای از لشکر یانش معابر کیلیکیه را که با سور

۱ - شهر تارس Tarsus که در دوره اسلام به طرطوس شهرت یافت یکی از شهرهای بسیار قدیمی است که نام آن در کتیبه‌های آشوری آمده و در زمان هخامنشیان از لحاظ بازرگانی و موقع نظامی آن اهمیت داشته است. این شهر در سال ۶۶۰ میلادی به تصرف مسلمین درآمد و یکقرن بعد هارون الرشید آنها را تجدید بنا کرده مرکز لشکر کشی مسلمین بسرزمین روم شرقی قرارداد. مأمون خلیفه عباسی در یکی از لشکر کشیهای مسلمین در این شهر بیمار شده در گذشت و در همان جا بخاک سپرده شد.

منتهی میشد بتصرف درآورند. بعد از شهر به مسافت يك روز راه حرکت کرده شهر آن خیالان Anchialon رسید. گویند این شهر را سارداناپال پادشاه آشور ساخته دیوار و پی‌ها مینمایند که این شهر محکم و بزرگ بوده، در اینجا مقبره سارداناپال هنوز نمایان است و مجسمه شخصی روی بنا مشاهده میشود که دودست خود را بهم میزند. در اینجا کتیبه ایست بزمان آسوری که گویند شعراست و مفادش چنین: «سارداناپال پسر آناسین داراکس Anacyndarax شهر آن خیالان و تارس را در يك روز بنا کرد. ای رهگذرها بخورید، بیاشامید و عیش کنید باقی همه خودنمائی است و بس ناپایدار»^۱.

اسکندر از آن خیالان به سل Soles رفت و از مردم آنجا باج گرفت بعداً از رود پیرام Pyrame که در کیلیکیه جاری است گذشته شهرهای مالوس Mallos و کاستابال Castabale وارد شد در بند سوریه را گرفته و ایسوس Issus را تصرف کرد. و در آنجا در انتظار داریوش بصف آرائی مشغول شد. ایسوس شهری بود از کیلیکیه که در کنار خلیج اسکندرون واقع بود و در شمال شرقی آن کوه و جنوب غربی آن دریا قرار داشت. در این محل جنگ تاریخی معروف میان داریوش و اسکندر رخ داد که بغیروزی اسکندر تمام شد. (۳۳۳ ق. م.) پس از این فتح اسکندر عازم سوریه شد و بتصرف شهرهای آن سرزمین مانند دمشق و جزیره آزاد اقدام کرد و سپس به مارات Marathe که یکی دیگر از شهرهای سوریه بود رفت. بعداً وارد فنیقیه شد و ابتدا شهر بیبلس Byblos را تصرف کرد و از آنجا بصیدا رفت این شهر بدون نزاع تسلیم شد ولی شهر صور مدت هفت ماه در برابر اسکندر ایستادگی کرد اما خیانت اهالی قبرس که بکمک اسکندر شتافتند باعث سقوط شهر گردید. صور در جزیره‌ای کنار ساحل قرار گرفته بود، بنابراین از لحاظ دفاعی موقعی ممتاز داشت. بعد از تسخیر صور اسکندر آهنگ بندر غزه کرد. این بندر قلعه بود در کنار دریای مدیترانه و فاصله ۱۵۰ میلی جنوب صور قرار داشت و از شهرهای مهم و آبادان فلسطین بشمار میرفت. این شهر نیز در برابر سپاهیان اسکندر سخت پایداری نمود از اینرو بعد از سقوط مورد قتل و غارت قرار گرفت.

پس از تسخیر غزه اسکندر وارد مصر شد و از طریق شهرهای پلوز Peluse و هلیوپولیس Helipolis وارد ممفیس پایتخت مصر گردید. از جمله کارهای اسکندر در مصر بنای شهر اسکندریه است. بعداً اسکندر از مصر به فنیقیه آمد و چون از جمع‌آوری لشکریان داریوش آگاه شد پس از یازده روز طی مسافت بکنار فرات رسید و در اینجا پلی ساخته از آن عبور کرد و در ظرف چهار روزه خود را بدجله رسانید و در حوالی گردون Gordovene از این رودخانه گذشت. این ناحیه در شمال

اریل واقع شده (پاییز سال ۳۳۱ ق. م.) سومین جنگ قاطع میان اسکندر و داریوش در محلی بنام گوگمل (یعنی خانه شتر) رخ داده است. این محل برود بومادوس Bumadus درنوزده پرسنگی اریل از طرف غرب و در پنج پرسنگی موصل از طرف شمال شرق واقع بوده. این جنگ سخت و موحش نیز سرانجام به پیروزی اسکندر منجر شد. اسکندر از اریل روانه بابل شد و در راه بشهر منس Menmes رسید. در این شهر غاری بود که از آن چشمه قیر جاری بود و بابلها از آن برای اندودخانه‌های خود استفاده میکردند. مازه فرماندار بابل اظهار انقیاد نمود بنابراین بابل بدون جنگ تسلیم اسکندر شد. بعد از مدتی توقف در بابل اسکندر عازم شوش گردید. پس از ۶ روز طی مسافت اسکندر وارد سرزمینی شد که کنت کورث آنرا ساتراپ Satrapene نوشته و دیودور آنرا سیت تاس Sittas میخواند و این نام مصحف سی تاکس است. اسکندر در اینجا نیز مدتی درنگ کرد و پس از بیست روز حرکت از بابل به شوش رسید و والی شوش با هدایا در کنار رود خواسب (کرخه) باستقبال اسکندر شناخت بدین طریق پایتخت دولت هخامنشی بدون هیچگونه مقاومتی با تمام خزائن در اختیار اسکندر قرار گرفت. اسکندر پس از چند روز توقف در شوش رهسپار پارس گردید. بعد از چهار روز راه پیمائی برود پاسی تیگریس Pasitigris (کارون) رسید.

«یونانیها نوشته اند که سرچشمه این رود در کوهستان اوگسیان Uxiens واقع است و طرفین این رود بمسافت پنجاه استاد (تقریباً ۹۲۵۰ ذرع) پراز جنگل است. این رود چون از بلندیها به پستیها میریزد آبشارهایی بوجود میآورد و بعد داخل جلگه شده ملایم حرکت میکند. در اینجا عمق آن بقدری است که قابل کشتی رانی است و پس از آن که ۶۰ استاد طی مسافت کرد بخلیج فارس میریزد. از توصیفی که کرده اند معلوم است که این رود، رود کارون است و نیز این اطلاع بدست میآید که پارسیها این رود را پس تیگره (یعنی پس دجله) مینامیده اند»^۱.

اسکندر با جمعی از سپاهیان خود داخل سرزمین اوگسیان گردید. محققین واژه اوگسیان را یونانی شده خوریان میدانند. از شوش تا تخت جمشید راه از سرزمین بزرگی که بلندی آن به پنجهزار پا میرسد، میگذرد و در میان شوش و تخت جمشید سلسله کوههای مرتفعی قرار گرفته که در بعضی جاها ارتفاع آنها بالغ بر ۱۴ هزار پا میشود. چون راه مزبور از معبر تنگی میگذرد که گذشتن از آن بسیار دشوار است و دره‌ها و پرتگاهها و رودهای بزرگ و کوچکی آنرا قطع میکند عبور از این راه مخصوصاً هنگام زمستان بسیار مشکل است ولی چون اسکندر میخواست هر چه زودتر خود را به تخت جمشید و خزائن سرشار آن برساند، این راه

سخت کوهستانی را انتخاب کرد. ولایت اوکسیان یا خوزیان در همسایگی شوش واقع شده و تا دربند پارس امتداد می‌یابد و بین آن و خوزستان معبری است تنگ. حاکم این ولایت در اینجا در مقابل اسکندر ایستادگی بخرج داد. اسکندر از راهی دیگر که باو نشان دادند داخل تنگ شده از آن عبور کرد و شهری را که مرکز این ولایت بود محصور و تصرف نمود. سپس لشکر خود را بدو بخش تقسیم کرده بخشی را تحت فرماندهی پارمین از راه جلگه رامهرمز و بهبهان کنونی بسوی پارس فرستاد و خود با سپاهیان سبک اسلحه از راه کوهستان حرکت کرده بعد از سه روز طی مسافت وارد پارس شد و روز پنجم به دربند پارس رسید و تا اینجا ۱۱۳ میل یا تقریباً ۳۱ پرسنگ راه پیموده بود. بعضی از مورخین این محل را دروازه پارس و برخی دروازه شوش نوشته‌اند. این معبر میبایستی در کوه گیلویه باشد شاید همان معبری است که به تنگ تکاب معروف است.^۱

این دربند نیز مانند سایر دربندهای مهم در زمان هخامنشیان دارای دروازه بوده است. آری‌برزن Arioborzane سردار دلیر ایرانی با ۲۵ هزار سپاهی دربند را اشغال و سر راه بر اسکندر گرفته بود بطوریکه اسکندر از گشودن آن عاجز آمد. لیکن فرد خائنی اسکندر را از کوره راهی به پشت معبر هدایت کرد آری‌برزن با تمام همراهانش محصور و جمعی کشته شدند. چون دیگرمانعی در سر راه اسکندر نبود یکسر بسوی تخت جمشید روان شد ولی چون خندقها و دره‌هایی در سر راه او قرار داشت فرمان داد تا سپاهیان با تآنی حرکت کنند. اسکندر تمام شب را راه‌پیمائی کرده در طلوعه صبح به رود کر رسید.

مورخین اسکندر نام این رود را آراکس نوشته‌اند. این رودخانه دارای شعبات متعدد است که از نواحی کوهستانی شمال فارس سرچشمه گرفته و بعد از عبور از جلگه مرو دشت به دریاچه نیریز یا بختگان میریزد. در کنار این رود چند دهکده قرار داشت اسکندر دستور داد تا دههای مزبور را خراب کرده پلی بسازند و پس از عبور از رود روانه شهر تخت جمشید گردید. اسکندر در تخت جمشید بر تخت شاهنشاهان هخامنشی بنشست و به عیش و بادیه‌گساری پرداخت و سرانجام پس از تاراج خزائن و اشیاء نفیس که در طی چند قرن در آنجا محفوظ نگاهداشته شده بود آن کاخ با عظمت و زیبا را بسوخت و مردم را از دم تیغ گذراند.

پس چون شنید که داریوش به ماد رفته عازم آن کشور شد. داریوش از هگمتانه زنان و باروبنه و تجمالاتی را که با خود داشت به دربند خزر (دروازه کاسپین) فرستاد. دربند خزر تنگی است که سرزمین ماد را از پارت جدا میکند در اینجا دیواری ساخته و دروازه‌ای بنا کرده بودند و در آن از آهن درست شده بود و همیشه مستحفظین

از آن پاسداری میکردند. این محل را بعضی از دانشمندان سر دره خوار میدانند. اسکندر در تعقیب داریوش از تخت جمشید حرکت کرده پس از کلی توقف در پاسارگاد به پاره تانک یا پاری تکان Paritaken درآمده آنجا را مسخر ساخت. این ولایت همان فریدن امروزی است و بطور کلی این اسم به تمام ناحیه اصفهان اطلاق میشده طبق روایت کنت کورث در آخر ولایت پاری تکانه شهری بنام تبس Tabas وجود داشته که در آنجا با اسکندر خبر رسید داریوش با استقبال او میآید لذا وی بطرف ماد روان شد و روز دوازدهم بدان سرزمین رسید. در اینجا باو خبر دادند که داریوش فرار کرده است. اسکندر بر سرعت خود افزود و در فاصله سه روز راه بهمدان دریافت که داریوش پنج روز پیش از همدان بیرون آمده است.

اسکندر بسر دار خود پارمن بن فرمان داد که از طریق ولایت کادوسیان بگرگان برود (ولایت کادوسیان همان گیلان امروزی میباشد) و خود با سرعت تمام در تعقیب داریوش بعد از یازده روز خود را به ری رساند. چون داریوش از دروازه دریای خزر گذشته بود اسکندر پنج روز در ری بماند و بلشکر خود استراحت داد. بعداً از آنجا حرکت کرد بطرف پارت راند و منزل اول را در دروازه دریای خزر قرارداد. روز دیگر از این دروازه گذشته داخل ولایتی آبادان و سرسبز گردید و چون شنید که بعداً میبایستی از بیابانی بی آب و علف بگذرد علوفه فراوان برگرفت. ضمناً شنید که بسوس حکمران بلخ چون نزدیک شدن اسکندر را احساس کرده داریوش را بقتل رسانیده. مطابق نوشته دیودور در تیر ماه ۳۳۰ ق. م. اسکندر بسر جسد بی جان یا نیمه جان داریوش رسید. این محل باید جائی بین سمنان و شاهرود باشد و مطابق نوشته های مورخین قدیم مخصوصاً کنت کورث احتمال قوی میرود که این محل در نزدیکی دامغان بوده و داریوش را متدوניהا در طرف جنوب شرقی سفیدکوه که آبهایش بدهات قومس میرود تقریباً در شمال حاجی آباد کنونی یافته اند.^۱

اسکندر دستور داد تا جنازه داریوش را با تشریفات که معمول ایرانیان بود به تخت جمشید برده در آرامگاه پادشاهان هخامنشی ب خاک سپارند. سپس بعزم تسخیر پارت و ممالک شرقی عازم شهر هکاتم پیلوس Hecatompylos یعنی شهر صد دروازه گردید. محل این شهر با وجود کاوشهای بسیار تا کنون درست معلوم نشده ولی از قرائن برمیآید که در جنوب غربی دامغان قرار داشته است.

اسکندر از معابر کوهستانی میان شهر صد دروازه و گرگان گذشته داخل سرزمین گرگان شد و بطرف شهر زاد را کرت Zadracarta (استرآباد قدیم و گرگان کنونی) رفت. سپس بمطیع کردن مردها پرداخت. مردها در همسایگی تیوریهها میزیستند. محققین مردها و تیوریهها را از بومیهای سرزمین مازندران و نواحی آن

میدانند که قبل از آمدن آریان‌ها بایران در آنجا ساکن بوده‌اند. این مردم را آمرد نیز گفته‌اند و بعضی معتقدند که نام شهر آمل از نام این مردم گرفته شده (آمرد - آملد - آمل). اسکندر بعد از سرکوبی مردها به زادراکرت برگشت و از آنجا حرکت کرده بشهر سوسیا^۱ Susia یکی از شهرهای ناحیه آریان (هرات) وارد شد و سپس در تفتیب بسوس روانه باختر گردید ولی چون حاکم ناحیه هرات در شهر آرتاکوان Artacoan (باید مصحف اردکان باشد) برضد اسکندر بشورید مجدداً بمسافت ۲۰ پارسنگ برگشته بشهر آرتاکوان وارد شد. پس از دفع شورشیان بطرف دریگیان (سیستان امروزی) رفته وارد پایتخت آن سرزمین شد.

اسکندر بکارهای این ناحیه تمشیتی داد بعداً بسوی ولایتی رفت که مورخین یونانی مردم آنجا را اورگت Evergetes نامیده‌اند و اسم اصلی آنها را بصورت‌های مختلف آریماسپ Arimaspes و اگر یاسپ Agriaspes و آداسپس Adaspes ذکر کرده‌اند. تصور می‌رود مسکن این مردم در حوالی گود زره بوده است. اهالی گدوزریا Godrosie که با بلوچستان کنونی تطبیق میشود از ورود اسکندر استقبال کردند. سپس از آنجا به رخیج عزیمت نمود. رخیج را داریوش در کتیبه‌های خود هرخواستیش نامیده و یونانیان آنرا آراخزیا نوشته‌اند و محققین آنرا با سرزمین قندهار کنونی منطبق می‌سازند. اسکندر از رخیج بطرف شمال افغانستان رفت از کابل گذشته پس از عبور از کوه‌های هندوکش به باختر (بلخ) وارد شد و چون بسوس در بهار سال ۱۳۲۸ ق. م. از این شهر فرار کرده بطرف سغد رفته بود اسکندر او را دنبال کرد و در تفتیب او به کنار رود آموییه رسید چون پلی وجود نداشت دستور داد مشکهائی را از یونجه و علف انباشته و بوسیله آنها سپاهیان خود را از روی آب عبور داد. در این موقع بسوس گرفتار شد و او را نزد اسکندر آوردند، اسکندر فرمان داد وی را بسزای خیانت و ناسپاسی که نسبت بشاه خود مرتکب شده بود بوضع بدی بقتل برسانند. اسکندر بعد از خاتمه کار بسوس وارد ولایت سغد شد و به پایتخت آن سرزمین یعنی شهر مرکند Maracande درآمد. مرکند را همین سمرقند کنونی میدانند. دیودور نوشته است دور دیوار این شهر هفتاد استاد یعنی تقریباً دوفرسنگ و ثلث بوده و ارگ دیوار نداشته است. چون مردم سغد برضد اسکندر سربشورش برداشتند پنج شهر از آن ناحیه را تسخیر و سرکوب کرد و بطرف شهر کوروش که بصورت قلعه محکمی در کنار رود سیحون قرار داشت رفت چون شهر ایستادگی کرده تسلیم نشد آنرا غارت و مردمش را قتل و عام کرد و شهر را ازینج و بن برفاکند. سپس فرمان داد در کنار رود سیحون شهری جدید بسازند و عده‌ای از اسرا و یونانیانی را که قدرت جنگ کردن نداشتند در آنجا متوطن ساخت و آنرا

۱ - احتمال دارد مقصود از سوسیا طوس و نواحی اطراف آن باشد.

اسکندریه نامید. بدین طریق شهر کوروش در کنار سیحون ویران شد و تردیک آن شهر اسکندریه برپا گردید. این شهر را یونانیان اسکندریه اقصی نامیده‌اند و محققین محل آنرا با ججید دوره‌های بعد تطبیق میکنند. اسکندر پس از فراغ از ویران کردن شهر کوروش و بنای اسکندریه با سکا‌هایی که در آن طرف این رود میزیستند روبرو شد و برای ترساندن آنها مدتی آنان را تعقیب کرد ولی چون از اینکار نتیجه‌ای نگرفت مراجعت کرد و در سال ۳۲۷ ق. م. بعزم تسخیر هندوستان مجدداً از هندوکش عبور نمود.

اسکندر عده‌ای از لشکریان خود را از طریق دره کابل بشهر پوسلاستیس (Charsadda Peucelasties) فرستاد و خود از سمت شمال دره کابل از نواحی که امروز معروف به باجور Bajour و سوات Swat و بونر Buner است بطرف دره رود سند سرازیر گردید و شهرها و قلاع بسیاری را تسخیر کرد و چون قبلاً سرداران او پلی بر روی سند بسته بودند در بهار سال ۳۲۶ از آن گذشته وارد پنجاب شد. این سرزمین از سه کشور تشکیل یافته بود یکی کشور آمبھی Ambhi (به یونانی Omphis) که بین رودخانه سند و رود هیداسپ Hydaspes (Jhelum Jehlam) واقع و مرکز آن شهر تاکاسیلا Takkasila (به یونانی تاکسیلا O. Taxila) بود. دیگری کشور پوروواراجه Pauravarajah (به یونانی Porus) که میان رود هیداسپ و رود Acesines (چناب Chenab) قرار داشت و سومی کشور ابھی سارا Abhisara بود که به یونانی آنرا Abisares نوشته‌اند میان رودخانه چناب و سرحدات کشمیر. این سه کشور با یکدیگر پیوسته سرخسومت داشتند. اسکندر از موقعیت استفاده کرده ابتدا با پروس جنگ کرده او را شکست داد و بعداً با او صلح کرده وی را متحد خود ساخت. بعداً دو کشور دیگر را بکمک پروس مطیع خود گردانید. اسکندر میخواست که باز فتوحات خود را دنبال کند بهمین قصد بطرف شرق رفته از رودخانه هیدرا ائس Hydraotes (رانی Rani) گذشت ولی بواسطه امتناع سپاهیان از پیشروی بیشتر مجبور به بازگشت گردید. اسکندر هنگام مراجعت در تابستان سال ۳۲۵ ق. م. بشهر پتاله Patala در قسمت سفالی رود سند رسید و از این محل دو طرف دلتای رود سند را مورد بررسی قرارداد و برای نخستین بار مقدونیه‌ها بساحل دریای هند رسیدند. اسکندر نئارخوس Nearchus دریاسالار خویش را مأمور کرد تا خلیج فارس را بررسی کرده او را از نتیجه آگاه سازد و خویشتن با قسمتی از لشکریان خط ساحلی را پیش گرفته از طریق بلوچستان و مکران مراجعت کرد و در طول خط ساحلی به راس مالان Ras Malan رسید و از این نقطه بمساحت ۱۵۰ میل بواسطه موانع طبیعی از داخله خشکی حرکت کرد تا بمحل پسنی Pasni رسید و در این راه دچار گرما و بی‌آبی شد بعداً دوباره با پیروی از خط

ساحلی راه آسانتر گردید. سپس بشهر پورا Pura که مهمترین شهر ولایت گذروزی (بلوچستان) بود وارد شد. پورا ممکن است همان فهرج پاپهره امروزی باشد و از آنجا وارد کرمان گردید. اسکندر درموقع مراجعت از هندوستان دسته‌ای از سپاهیان خود را بپرداری کراتروس Krateros مأمور کرد تا از راه قندهار و سیستان برگشته در کرمان باو ملحق شوند. کراتروس پس از عبور از قندهار و سیستان از محل کنونی نصرت‌آباد گذشته وارد دره گرگ که بصورت دربندی است شده از راه بیابان گذشته خود را بکرمان رسانید. این راه تنها مسیر قابل عبور کویر لوت است و بیشتر مهاجرتها و لشکرکشیها چه قبل و چه بعد از اسکندر که بین سیستان و نواحی شرقی آن و کرمان و بلوچستان انجام گرفته از همین راه بوده است. و در مسیر همین راه است که از اعصار بسیار قدیم برای هدایت مسافران و کاروانیان نشانه‌های راهنمایی بصورت برج و میل ساخته بودند که هنوز تعدادی از آنها مانند میل نادری و میل قاسم‌آباد و میل فرهاد برجای مانده است. در کرمان نثارخوس دریا سالار که قسمتی از دریای هند و دریای عمان را سیاحت کرده بود برای تقدیم گزارش بخدمت اسکندر رسید. در این مسافرت دریائی تمام کشتیهای او بسلامت تا مدخل خلیج فارس رسیده بودند. اسکندر بعد از استراحتی که بقشون خود در کرمان داد متوجه فارس گردید و در سال ۳۲۴ ق. م. مجدداً وارد شوش شد.

فصل هشتم

راه دریائی در زمان هخامنشیان

از شاهراه‌های آبی پیش از عهد هخامنشیان که واسطه بین مشرق و غرب بود دو رود فرات و دجله بوده است. این دورودخانه راه دریائی هند و دریای مغرب (مدیترانه) را بیکدیگر مربوط میساخته در زمان بخت النصر Nabuchodonosor (۵۶۱ - ۶۰۴ ق. م.) پادشاه کلدانه بندری بنام تره دن^۱ Teredon در کنار خلیج فارس وجود داشته که واسطه بازرگانی میان هندوستان و بندر صور ازبندر فنیقیه در ساحل دریای مغرب بوده است بدین طریق که کالای تجارتی از هندوستان باین بندر حمل میشده و از آنجا از طریق دره رود فرات تا خاک سوریه رفته و از آنجا از راه خشکی به فنیقیه و بنادر آن برده میشد. در دوره پیش از هخامنشیان اهمیت این راه بیش از راه دریائی دریای احمر و رود نیل بوده است. موقعی که ایرانیان بر سر کار آمدند راههای خشکی را بر راه آبی ترجیح داده و از رودخانه فرات بعنوان سد دفاعی استفاده کرده و بر روی آن سدهای آبیاری احداث کردند و بجای راه دریائی دریای هند و بحر^۲ احمر را دائر کردند و با حفر کانالی که این دریای

۱ - رجوع شود به جغرافیای عمومی جلد مربوط بآسیای مقدم صفحه ۱۴۹ .

۲ - ایران باستان - کتاب سوم صفحه ۶۲۹ .

اخیراً باد ریای مغرب می پیوست سفائن بازرگانی می توانستند مستقیماً از هندوستان بکشورهای کناره های دریای مغرب بروند. داریوش در ۵۱۲ ق. م. هند را گشود و از رود سند گذشت و هندوستان غربی را ضمیمه خاک ایران ساخت. ولایات سند و پنجاب که جزء کشور شاهنشاهی قرار گرفت از سرزمینهای زرخیز پر ثروت بشمار میرفت مخصوصاً از لحاظ کان زر بسیار غنی بود و از آن پس همه ساله طلای فراوان وارد ایران میشد. هردوت در این باره مینویسد:

«قسمت بزرگ آسیا بواسطه داریوش کشف شده و این در زمانی بود که او میخواست بداند رود سند در کجا بدریا میریزد. این رود پس از نیل یگانه رودی است که در آن بزمچه یافت میشود. در میان اشخاصی که داریوش از آنها انتظار اطلاعات صحیح داشت و برای کشف این موضوع فرستاد اسکولاکس نامی بود از اهل کاریاند. این هیئت از شهر کاسپایر از اراضی پاکتیا Paktya در روی رودخانه سند حرکت کردند و سپس سرازیر شده بطرف شرق و دریا رفتند. بعد فرستادگان بطرف مغرب رفته در ماه سیام بجائی رسیدند که پادشاه مصر سابقاً چنانکه گفتیم فنیقی ها را مأمور کرده بود دور افریقا بگردند. (هردوت بجز مصر جاهای دیگر افریقا را لیبیا گوید) پس از آنکه آنها لیبیا را دور زدند داریوش هندیها را باطاعت در آورد و از آن زمان از این دریا استفاده میکرد. بنابراین تحقیقات معلوم شد که آسیا باستانی قسمت شرقی آن به لیبیا شبیه است».

از گفته هردوت استنباط میشود که هیئتی که بریاست اسکولاکس مأمور تحقیقات در روی رود سند و دریاها شده بودند بعد از اینکه از رود سند وارد دریای هند شدند سواحل بلوچستان و مکران را پیموده از کناره های عربستان از باب المندب گذشته وارد دریای احمر گشته و پس از گذشتن از ترعه ای که بفرمان داریوش بین این دریا و رود نیل کنده بودند داخل دریای مدیترانه شده افریقا را دور زده اند. سابق بر این درباره درستی گفته های هردوت درباره این اقدام داریوش تردید داشتند و تصور میکردند نخستین کسی که به تحقیقات دریائی پرداخته اسکندر مقدونی بوده است ولی بعدها معلوم شد که اسکولاکس یونانی گزارش مسافرت خود را نوشته و ارسطو آنرا دیده و از آن استفاده کرده و اسکندر با زمینه قبلی که تحت تعلیم ارسطو یافته بود اقدام به تحقیقات دریانوردی کرده است.

گفتیم که داریوش فرمان داد تا دریای احمر را به رود نیل متصل سازند و سند این کار داریوش علاوه بر گفته هردوت^۲ کتیبه ایست که در نزدیکی کانال سوئز

۱ - کتاب سیاست ارسطو - کتاب هفتم فصل چهاردهم بند اول صفحه ۳۰۷ چاپ انگلیسی کتابخانه مدرن.

۲ - کتاب چهارم بند ۳۹ ترجمه دکتر هادی هدایتی.

کشف گردیده و در آن داریوش شرح اقدام خود را به چهار زبان مصری و پارسی باستان و ایلامی و آشوری نوشته است : ترجمه متن فارسی آن بشرح زیر است^۱ :

بند ۱ - خدای بزرگی (است) اهورمزدا که آن آسمان را آفرید . که این زمین را آفرید . که مردم را آفرید . که شادی مردم را قرارداد (آفرید) . که داریوش را شاه کرد که بداریوش شاه شهر یاری را که بزرگ (و) دارای اسبان خوب و مردان خوب است ارزانی فرمود .

۲ - من داریوش شاه بزرگ (هستم) شاه شاهان ، شاه کشورهای دارای همه گونه مردم ، شاه در این زمین بزرگ دور و دراز ، پسر و پستاسب هخامنشی .

۳ - داریوش شاه گوید من پارسی هستم از پارس مصر را گرفتم فرمان کندن این ترعه را دادم از رودخانه بنام نیل که در مصر جاری است تا دریائی که از پارس می رود . پس از آن این ترعه کنده شد چنانکه فرمان دادم و کشتیها از مصر از وسط ترعه بسوی پارس روانه شدند چنانکه مرا میل بود . . .

با حفر این کانال دریای مغرب مستقیماً بدریای هند راه یافت و در نتیجه شهر بابل که برکنار فرات شاهراه آبی قدیم قرار داشت اهمیت سابق خود را از دست داد و بعدها که اسکندر بر کشور پهناور ایران دست یافت بر آن شد که مجدداً این راه بازرگانی را دایر سازد . و بهمین منظور قصد داشت تا سد هایی را که در زمان هخامنشیان بر روی فرات و دجله بمنظور آبیاری ساخته بودند و مانع کشتی رانی سرتاسری میشد ویران سازد ولی عمر وی برای این خرابکاری دیگر وفا نکرد . این نکته را باید در نظر داشت اگر چه با حفر کانال میان نیل و دریای احمر راه های دریائی توسعه بیشتری یافت و از اهمیت راه آبی فرات تا حدی کاسته شد ولی با وجود براین این راه محل عبور و مرور سفائن بوده و تجارت داخلی از همین راه صورت می گرفته و بنادر متعددی در خلیج فارس با جوش و خروش بازرگانی وجود داشته اند که غالب بنادر کنونی خلیج جانشین آنها میباشند . مهمترین بنادر خلیج فارس در عهد هخامنشیان عبارت بود از دیلمون ، تاوکه ، گوگانه ، آپستانه ، هرمزی ی در سواحل فعلی ایران و بندر گرا در آن سوی خلیج یعنی در القطیف قرون بعد .

تصور می رود دیلمون بندر دیلم و آپستانه یکی از دو بندر پستانه در حوالی بندر لنگه و بندر عباس باشد . هرمزی ی که همان هرمز امروزی است . محل حقیقی دو بندر تاوکه و گوگانه هنوز به درستی معلوم نشده است . نام گوگانه بی شباهت به گناوبه نمیباشد .

همانطور که قبلاً گفته شد حوالی بندر بوشهر از مراکز تمدن قدیم بوده و حفاریاتی که در محل این شهر بعمل آمده ثابت کرده است که آنجا یکی از بنادر مهم

۱ - فرمانهای شاهشاهان هخامنشی تألیف نارمن شارپ صفحه ۹۸ .

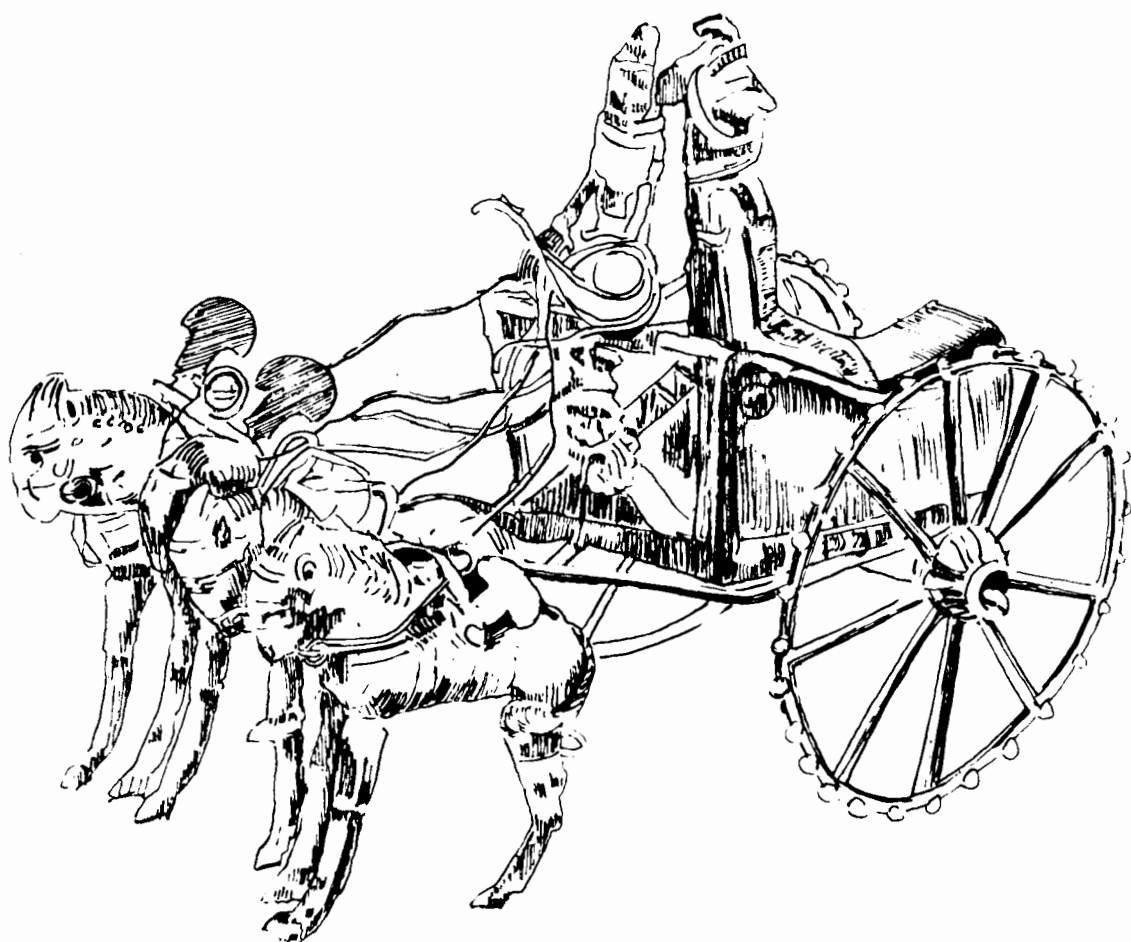
زمان ایلامیها قرار داشته و به لیان معروف بوده است .
بنادر دیگری که در دوران هخامنشی سرمتزل راههای دریائی محسوب
میشده و تابع آن دولت بوده‌اند ، درکنار دریای سیاه عبارت بود فازیس و آتن
درکلخید ، طرابوزان ، سرازونت ، سی‌سام ، هراکله (ارکله کنونی) درآسیای
صغیر- کالسدون (قاضی کوی) ویزانس دردوطرف بوغاز بوسفور- اسپتروپولیس
در نزدیکی مصب دانوب - درکنار دریای اژه یا بحرالجزائر. مشهورترین بنادر
عبارت بود از لامپساک - میلت - هالیکارناس . درکنار دریای مغرب یا مدیترانه
میریاندرس - آرادس - بیبلوس - بیروت - صیدا - صور- عکو (آکه یا آمه)
آسگالن در خاک فنیقیه - پلوز- مندس - گاسیون در ساحل مصر. مهمترین بندر
هندوستان پتاله بود که درکنار سند قرار داشت^۱.

فصل نهم

تأسیسات مربوط به راه در زمان هخامنشیان

از زمان هخامنشیان تا بحال آثاری که مربوط به راه باشد مانند کاروانسرا و پل و میل راهنمایی کشف نگردیده و مشهود نمیباشد ولی شك نیست که راههای مختلف و مجهز آن شاهنشاهی بزرگ خالی از این گونه تأسیسات نبوده علی الخصوص که مورخین قدیم از وجود چنین ساختمانهای سخن گفته اند . هردوت از خوبی راه و آسایشی که برای مسافران در طی طریق فراهم بوده ستایش کرده آسایشگاه و مهمانخانه های میاه راه راستات مَس نامیده است اصل فارسی این کلمه معلوم نیست شاید این واژه بمعنی Stathmos ایستگاه بوده است. و معمولاً فاصله این ستات مسها باندازه يك روز راه یا يك منزل در حدود چهار و پنج فرسنگ بوده است. همانطور که گفتیم آثاری از این منازل بین راه از دوره هخامنشی باقی نمانده ولی ممکن است بعدها بر اثر کاوشهای علمی و باستانشناسی نمونه هایی از این قبیل آثار مکشوف گردد. در مورد پلها و میلهای این دوره میتوان احتمال داد که بر اثر مرور زمان ویران شده و در دوره های بعد مانند دوره ساسانیان بر پایه آنها مجدداً پلهائی بنا کرده باشند .

چاپارخانه — از جمله اقداماتی که در زمان هخامنشیان مربوط به راه انجام گرفته تأسیس چاپارخانه و ایجاد دژهای نگهبانی در معبرهای مهم است . در چاپارخانه ها همیشه اسبان تازه نفس مجهزی آماده ساخته بمجردی که چاپاری نامه دولتی را



گنجینه جیحون گردونه‌ای که با چهار اسب کشیده میشود (قرون ۴-۶ ق. م) درموزه بریتانیا

از چاپارخانه قبلی با آنجا میرساند چاپار این محل نیز با اسب تازه نفس خود با سرعت حرکت کرده نامه را به چاپارخانه بعدی میداد بطوریکه شبانه روز چاپارهای دولتی در حرکت بودند. هردوت چاپارهای دولتی را آگ گاروی Aggarui مینامد و گوید که هیچ جنبنده‌ای از آن تندتر حرکت نمیکند. گرنفون تأسیس چاپارخانه‌ها را بکورش بزرگ نسبت میدهد و میگوید «چنانکه میگویند درنا نمیتواند سرعت چاپارها حرکت کند. اگر این گفته هم اغراق باشد مسلم است که کسی نمیتواند

بسرعت چاپارها مسافرت کند»^۱.

بی‌مناسبت نیست که در اینجا علاوه کنیم که در زمان هخامنشیان گذشته از چاپارها رساندن اخبار دولتی را بوسیله کم و زیاد کردن شعله آتشی که بر بلندیها و یا شاید بر فراز مناره‌ها میافروختند بمقصد میرساندند. هردوت گوید مردونیوس همینکه آتن را گرفت با آتش از راه جزایر سیکلاد خشایارشا را که در سارد بود آگاه ساخت .

درباره وسائط نقلیه و حیواناتی که در عهد هخامنشیان برای مسافرت از آنها استفاده میکردند یعنی اسب و گاو و ستر و استر و خر و گردونه در دوران ماد شواهدی ذکر کردیم که درباره دوره سلاطین هخامنشی نیز صادق میباشد. منتهی تعداد اینگونه وسائل و رواج آنها بمراتب بیشتر بوده است .

فصل دهم

چگونگی راه در دوره اسکندر وسلوکیان

اسکندر که قصد داشت تمام دنیای متمدن آن روز را در زیر نگین فرمانروائی خود درآورد پس از دستیابی بر امپراطوری هخامنشی و درهم کوبیدن قدرت نظامی و سیاسی آن بسختی تحت تأثیر تمدن باشکوه و آداب و رسوم ایران قرار گرفته بسیاری از رسوم و آداب ایرانی را پذیرفت و علیرغم میل سرداران یونانی خود بسیاری از ایرانیان را در مقامات خود نگهداشت و چون نظر کلی او این بود که تمدن شرق و غرب را درهم آمیزد در کنار غالب شهرهای مسخره، کلنی نشینهای تأسیس کرد و یونانیانی که قدرت جنگ کردن نداشتند و مهاجرین تازه وارد از آن سرزمین را در آنها متوطن ساخت بیشتر این شهرها بنام اسکندریه شهرت یافت.

مهمترین این اسکندریه‌ها عبارت بودند از اسکندریه مصر - اسکندریه شوش در ملتقای رود دجله و اولی **Evley** (کرخه)، اسکندریه‌ای در کرمانیا، اسکندریه‌ای در آراخوزبا (قندهار کنونی)، اسکندریه‌ای نزدیک هرات کنونی یعنی در سرزمین آریانی قدیم، اسکندریه‌ای در مرغیان (مرو)، اسکندریه اقصی **Alexandreia Esxate** (محملاً خجند کنونی - لنین آباد) این شهرهای جدید که در کنار شهرهای قدیمی یا در محل آنها پس از ویرانی ساخته شده بود همه بر سر راههای قدیم هخامنشی مخصوصاً در نقاط مهم سوق الجیشی و مراکز بزرگ بازرگانی قرار گرفته ایالات

مختلفه را یکدیگر مربوط میساخت.^۱

اسکندر مانند پادشاهان هخامنشی برای استحکام امپراطوری خود ونبروی اقتصادی آن توجه خاصی بدایرنگاهداشتن راهها مبذول داشت. بویژه در توسعه شبکه کانال کشی داخلی و توسعه راههای دریائی کوشش بسیار نمود تا سه قاره آسیا و اروپا و آفریقا را با یکدیگر مرتبط سازد. اعزام نئآرخوس دریاسالار خود برای تحقیق درباره رود سند و خلیج فارس که تکرار و دنباله کار اسکولاکس دریاسالار داریوش بود و همچنین اقدام به بررسی سواحل عربستان و دریای خزر که اسکندر معتقد بود بدریای سیاه راه دارد همه ازاین هدف او سرچشمه می گرفت.

بکاربردن دریاچه حبانیه برای جمع آوری سیلابهای فرات طرحی بود که اسکندر برای تنظیم جریان فرات و کانالهای وابسته بآن پی ریزی کرد.^۲

این نکته را نیز باید گفت که هزاران بازرگان و پیشه ور یونانی در پی سود و کسب منال بدنبال لشکر اسکندر براه افتاده در شهرهای جدید و در واقع کلنی هائی که اسکندر از یونانیان تشکیل میداد ساکن میشدند و رشته های نوئی از کارهای بازرگانی و صنعتی در بلاد جدید بوجود می آوردند.^۳ و مراکز تجارتی آنها با شهرهای یونان روابط دیرین داشتند و بدین طریق مبادلات بازرگانی میان شرق و غرب توسعه و رواج کلی یافت. این توسعه اقتصادی بکشفیات جدید جغرافیائی که هنگام لشکر کشی ها صورت میگرفت کمک فراوان کرد و در پی آن هنر و زبان یونان در شرق زمین نفوذ کلی یافت.

چون اسکندر تمام مسکوکات محلی و ایالتی را برانداخته و از شمشهای طلا و نقره خزائن انباشته هخامنشی سکه واحدی انتشار داده بود همین امر به بهبود وضع معاملات بازرگانی و داد و ستدها کمک نموده وجود واژه های درهم و دینار که در زبان فارسی و زبانهای مردم خاور نزدیک و میانه باقی مانده بی شک یادگار همین عصر میباشد.

بعد از مرگ اسکندر کشور پهناور او دستخوش کشمکش سرداران و بازماندگانش شد و در نتیجه جنگها و کشمکشهای فراوان امپراطوری اسکندر سه بخش گردید و تقریباً آن قسمتی که شاهنشاهی هخامنشیان را تشکیل میداد باستانیای مصر نصیب یکی از سرداران او بنام سلوکوس گردید. سلوکوس وجانشینان او مدت بیش از یک قرن در ایران حکومت کردند که به سلوکیها معروف هستند. سلوکیان نیز مانند اسکندر سیاست شهر سازی او را دنبال کردند چنانکه مورخین نوشته اند

۱ - اشکانیان تألیف دیاگونو - ترجمه کریم کشاورز در صفحه ۳.

۲ - تاریخ ایران تا اوایل اسلام - تألیف گیرشمن چاپ انگلیسی صفحه ۲۱۸.

۳ - اشکانیان - تألیف دیاگونو - ترجمه کریم کشاورز صفحه ۴.

پادشاهان سلوکی بیش از شصت شهر در نواحی مختلفه قلمرو حکومت خود بنا نهادند که مهمترین آنها بدین قرار است :

۱ - در سوریه چهار شهر بنام انطاکیه - سلوکیه - لاودیسه - آپاما - انطاکیه و سلوکیه هر دو در کنار رود اُرنْتس بنا گردید. انطاکیه مهمترین شهر امپراطوری سلوکیه بود و پایتخت غربی آن دولت محسوب میشد، بعدها باندازه‌ای رونق یافت که با اسکندریه مصر و سلوکیه دجله که پایتخت شرقی سلوکیان بود برابری میکرد.

۲ - بین سوریه و فرات - از انطاکیه سوریه راهی از شهر سیروس Cyrrhos گذشته در کنار فرات بسلوکیه دیگر میرسد و این سلوکیه را پلی با شهر آپامای دیگر متصل میساخت، بهمین مناسبت این شهر را آپای پل مینامیدند. از این محل يك راه نظامی بطرف کارخمیش پایتخت سابق هیت‌ها میرفت. این شهر را بعدها یونانیها اورپس Europos نامیدند. از شهر پالمیرا (تدمر) راهی به دورا Doura که در کنار فرات قرار داشت میرفت. باز در اینجا شهری یونانی‌نشین بوجود آمد که آنرا Europos نامیدند. محل اورپس را امروز صالحیه مینامند.

۳ - در بین‌النهرین سلوکیان شهری احداث کردند که بعدها اُسرآن نامیده شد و در آخر به اِدس یا اورفا موسوم گردید. در همین ناحیه شهر دیگری ساخته شد که آنرا انطاکیه یا نی‌سیب (نصیبین) میگفتند. در ناحیه جنوبی بین‌النهرین آنجا که بخلیج فارس نزدیکتر است چند شهر بنام آپامه، مَسِن و سلوکیه اریتره و انطاکیه خاراکین بنا شده بود.

از تمام شهرهای کنار دجله، سلوکیه معروفتر بود که از حیث زیبایی و عظمت تمام شهرهای دیگر را تحت الشعاع قرار داده بود. چنانکه گفتیم این شهر پایتخت شرقی دولت سلوکیه بود و راهی که آنرا با انطاکیه سوریه وصل میکرد راه شاهی نام داشت. این شهر در محل شهر اُپیس قدیم یعنی جایی که دو رود دجله و فرات بیکدیگر نزدیک میشوند واقع بود. تیسفون که در نزدیکی این شهر قرار داشت و در زمان سلوکیان اردوگاهی بیش نبود بعدها با آن یکی شده پایتخت اشکانیان را بوجود آورد. چون این شهر بر سر راه فلات ایران و دریای مغرب قرار داشت و از طرف دیگر بوسیله دجله بخلیج فارس متصل میشد، بزرگترین شهر امپراطوری سلوکی گردید بطوریکه استرابون جمعیت آنرا ۶۰۰ هزار نفر نوشته آنرا بعد از اسکندریه مصر بزرگترین شهر آن زمان می‌شمارد.

۴ - مطابق نوشته استرابون سلوکیها در کشور ماد شهر رگه یاری را اورپس نامیدند. نزدیک دروازه دریای خزر شهری بنام آپاما و در سرحد فارس يك لاودیسه احداث کردند.

۵ - بنابه قول آپ بیان مورخ سلوکیان در کشور پارت سلوکیان شهرهائی بنام سوتیرا Soteira ، کالیوپ ، خاریس ، هکاتوم پیلِس (شهر صد دروازه) و آخه آ Achaea دائر کرده بودند^۱.

چنانکه ملاحظه میشود تمام این شهرهای جدید در کنار جاده‌های قدیم قرار داشته است، بنابراین مسیر جاده در این دوره نیز با گذشته فرق چندانی نداشته منتهی از اهمیت بعضی از مراکز قدیمی کاسته شده و بر رونق شهرهای جدید افزوده شده است. بطور کلی سلوکیان جاده‌های بزرگ را که سه قاره آسیا و اروپا و آفریقا را بیکدیگر پیوند میداد، در دست داشتند و همه این راهها از ایران میگذشت. سلوکیان جاده‌ها را وسیع‌تر کرده وضع آنها را مرتب ساختند. جاده‌هائی که از بحر احمر تا هند میرفت توسط پادگانهای نظامی محافظت میشد. در آن قسمتی که راهها از بیابانها میگذشت در فواصل معین آب انبارها و کاروانسراهای بنا کرده بودند. بنابراین سرعت ارتباطات و حمل و نقل بمنتهی حد خود رسید بطوریکه بجز عهد اختراع ماشین بخار سرعت سیر کاروانها در هیچ عهدهی پیاپی آن دوره نمیرسد. در این دوره راههای جدیدی در اطراف بحر خزر بوجود آمد و در خلیج فارس کشتیهائی بآب انداختند که ارتباط میان هند و دریای احمر و مغرب را تأمین میکرد^۲. و در خلیج فارس بیش از نه بندر دائر کرده بودند که از آن جمله انطاکیه‌ای بوده است در محل بندر سابق لیان دوره ایلامیها و بندر فعلی بوشهر^۳.

۱ - رجوع شود بکتاب هشتم ایران باستان از صفحات ۲۱۱۰ ببعد.

۲ - ایران از آغاز تا اسلام - تألیف گیرشمن - ترجمه دکتر محمد معین صفحه ۲۷۸.

۳ - صفحه ۲۶۲ همان کتاب.

فصل نازدهم

چگونگی راه و تأسیسات مربوط بآن در عهد اشکانیان و ساسانیان

در زمان اشکانیان و ساسانیان مسیر راه‌ها بهمان قرار سابق بود و تغییر چندانی در جهت آنها پیدا نشد جز اینکه بواسطه انتقال پایتخت از نواحی شرقی بمغرب مرکزیت راه نیز از نقطه‌ای بنقطه دیگر منتقل گردید. مرکز اولیه اشکانیان را شهر نسا در حوالی عشق‌آباد کنونی میدانند. در نتیجه کاوش‌های علمی دانشمندان شوروی در این محل باستانی آثاری مربوط بدوره اشکانیان بدست آمده است.^۱ چون اشکانیان قدرت بیشتری یافتند و قلمرو فرمانروائی خود را بسوی مغرب توسعه دادند. شهر صد دروازه (هیکاتوم پیلِس) را که محل آنرا نزدیک دامغان تصور میکنند به پایتختی برگزیدند. سپس پس از چیره شدن بر سلوکیان و بیرون راندن آنها از فلات ایران و تسلط بردشت پهناور بین‌النهرین تیسفون را که در ساحل چپ دجله مقابل شهر سلوکیه واقع بود مرکز خود قرار داده از سوی مغرب با دولت

۱ - شهر قدیمی نسا که یونانیان آنرا پارتا اونیسا Parthaunisa مینامیدند بصورت شهرکی در کنار قریه باقرآباد در ۱۸ کیلومتری شمال غربی عشق‌آباد واقع شده و برای اطلاع بیشتر از نتیجه حفاریهای شوروی در این شهر باستانی رجوع شود بکتاب اشکانیان تألیف دیاکونو - ترجمه کریم کشاورز صفحه ۶۳ .

روم که امپراطوری وسیعی تشکیل داده بود همسایه شدند. چون دولت روم بر تمام سرزمینهای ساحلی دریای مدیترانه و اروپای مرکزی و غربی تسلط یافته ثروت فراوانی گرد آورده بود زندگی تجملی در آن کشور رواج کلی یافت. محصولاتى مانند ابریشم و پارچه‌های ابریشمی و فرشهای گرانها و عطریات و بوهای خوش و احجار کریمه و فلزات قیمتی و سودمند چون زروسیم و فولاد چین و هند و ادویه و عاج خواهان بسیار پیدا کرد. راهی که این کالاها را از مشرق بمغرب میرساند ناگزیر از فلات ایران میگذشت بنابراین جاده‌های ایران و راه دریائی خلیج فارس و دریای احمر از نظر اقتصادی اهمیت شایانی کسب کرد نظر باینکه تجارت بین کشورهای مشرق و جنوب آسیا مانند چین و هند و کشورهای اطراف دریای مغرب که همه در زیر لوای امپراطوری روم قرار گرفته بودند از فلات ایران یا آبهای مجاور آن میگذشت قسمت اعظم جنگها و درگیریهای دولتهای اشکانی و ساسانی باروم ریشه اقتصادی داشت و بخاطر دست یافتن بر شاهراه‌های بزرگ بوده است.

دردوره اشکانی و سپس در عهد ساسانیان انحصار تجارت اشیاء مذکور در فوق مخصوصاً ابریشم دردست ایرانیان بود و رومیان هر چند میکوشیدند که راهی دیگر پیدا کرده و مستقیماً ابریشم را از چین وارد کنند موفق نمی‌شدند.

همانطور که پادشاهان اشکانی مانع بودند که میان رومیان با مردم چین ارتباط مستقیم برقرار شود در نواحی شرقی رود تاریم **Tarim** هم اقوامی میزیستند که از ارتباط مستقیم مردم چین با آسیای مرکزی و شهرهای ترکستان شرقی جلوگیری میکردند. بنابراین سالیان دراز چینیان با ساکنین دره نهر تاریم و رومیان با ایرانیان بر سر این قضیه در کشمکش بودند^۱.

دروقایع تاریخی چین گزارشی است از چترانستان عامل آن دولت که در حدود قرن دوم پیش از میلاد بر سرزمین ایران مسافرت کرده و تخم رز (انگور) و یونجه را از این کشور به چین برده است^۲ و نیز در سال ۹۷ ق. م. کانینگ Kan - Ying نامی توسط پان‌چاو سردار معروف چینی بایران و روم گسیل شد. این سفیر از شهر صد دروازه و همدان گذشته تا بابل رفته و در نظر داشته که تا خلیج عقبه در دریای احمر برود ولی موفق نشده است. از قرائن چنین برمیآید که دولت اشکانی نمیخواسته است چینی‌ها از راههای دریائی اطلاع حاصل کرده مستقیماً با رومیها ارتباط پیدا کنند و بعد از چندی باز سفیری دیگر آمده و مینویسد (تانس) یعنی رومیها میخواهند از راه ایران با چین تجارت کنند ولی (آنسیه) یعنی اشکانیان

۱ - تاریخ اکتشافات جغرافیائی - تألیف عباس اقبال صفحه ۲۵ .

۲ - کتاب اشکانیان - تألیف دیاکونوو صفحه ۷۴ .

مانع میشوند و میخواهند تجارت ابریشم بوسیله آنها بشود.^۱
 دامنه این رقابت بر سر تسلط بر راههای بازرگانی هیچگاه قطع نشد و تا آخر عهد ساسانیان همچنان ادامه داشت بطوریکه امپراتوران روم شرقی برای اینکه بی واسطه بازرگانان ایرانی ابریشم چین را بخرند از یکسوی بازرگانان نوبی و حبشی را بهزینه خود به هندوستان فرستادند و از سوی دیگر یاری مبلغین عیسوی که برای تبلیغ مردم به زمان امپراطوری ژوستینیان Justinien یکی از مبلغان مسیحی مقداری تخم نوغان را در عصای مجوف خود پنهان کرده با اروپا آورد و از آن تاریخ پرورش کرم ابریشم در اروپا متداول شد.^۲

از این رو بود که پادشاهان اشکانی و بعدها خلف آنها دولت ساسانی برای بهبود وضع جاده ها و انتظام طرق و شوارع اهتمام فراوان بخرج میدادند و برای تأمین هزینه نگهداری راهها مالیاتهایی از کالاهای بازرگانی میگرفتند که از منابع مهم درآمد دولت بوده است. راههایی را که از بیابانها و کنار کویرها میگذشت با چاههای آب و کاروانسراها و رباطها مجهز کرده بودند بر سر راه مهمی که از بیابان بین بین النهرین و شرق سوریه میگذشت نیز شهرهای مجهزی احداث نموده بودند مهمترین این شهرها پالمیرا (تدمر) و دورا و پترا بود. در این شهرها سراهائی وجود داشت که بازرگانان در آنها گرد میآمدند و بمبادله اجناس میپرداختند.^۳ از اسنادی که در شهر دورا کشف شده معلوم میشود در عهد اشکانیان برای حفاظت کاروانها دستگاه پلیس سواره وجود داشته و مردم آن دوره خدایان حامی کاروان را سوار بر شتر تصور میکردند. در ایستگاههای منازل راه مانند عهد هخامنشیان اسبان یدکی مجهز برای نقل و انتقال سریع وجود داشت و برای دایرنگاه داشتن آنها مراقبت کامل میشد. چنانکه وردان اشک نوزدهم برای عزل برادر خود گودرز دوم با استفاده از همین وسائل ۳۵۰ میل را در عرض دویز پیمود. اختراع نعل اسب را نیز منسوب باین دوره میدانند.

بدین طریق ایران در بازرگانی جهان متمدن آن روز بوظیفه میانجیگری خود ادامه میداد. کاروانهای بسیاری در جاده های آن پیوسته در حرکت بودند و مراکری برای متخصصان تجارت ترانزیت و دلالات امور حمل و نقل و رهبری کاروان و تشکیلات دریانوردی و حمل و نقل دریائی بوجود آمده بود. در زمان اشکانیان سفراء و نمایندگان ایران و چین بآمدورفت پرداختند و همین امر موجب روابط مستقیم میان این دو کشور بزرگ گردید. در قرن اول مسیحی کالای تجارتی

۱ - ایران باستان - کتاب نهم صفحه ۲۶۹۸ .

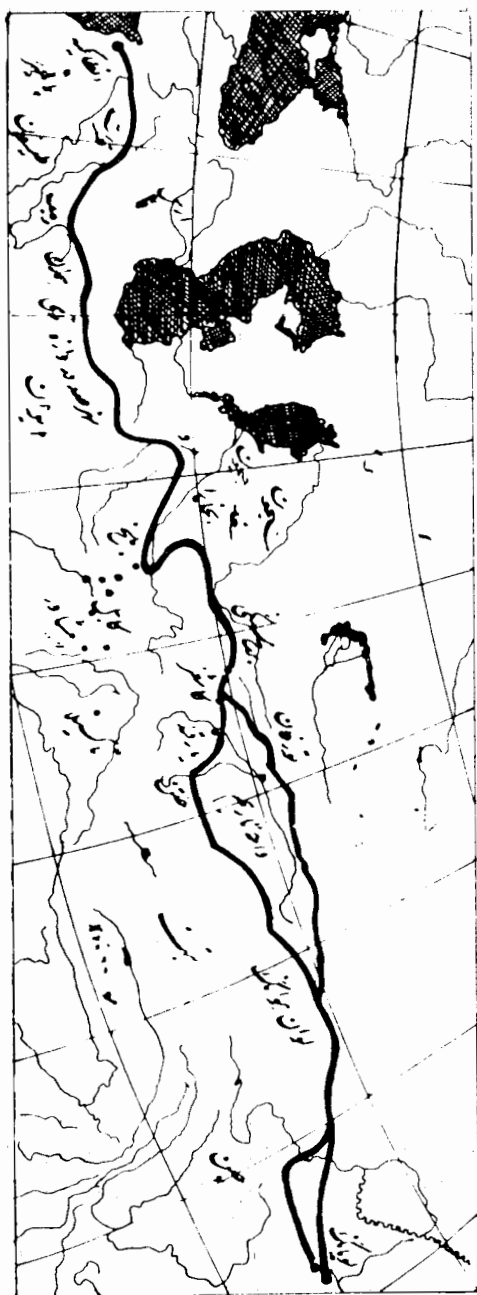
۲ - تاریخ اکتشافات جغرافیائی - تألیف عباس اقبال صفحه ۲۶ .

۳ - ایران تألیف گیرشمن ترجمه محمد معین صفحه ۳۳۹ .

پس از عبور از سرزمین ایران وارد کشور کوشان میشد^۱.
قسمتی از آنها از بامیر و ترکستان چین بسرحد چین حمل میگردید و قسمت
دیگر از طریق معابر هندو کش و طول دره کابل بسوی هند فرستاده میشد^۲.
راهی که از چین بایران و از ایران تا شهر انطاکیه بکناره دریای مدیترانه
میرفت بواسطه تجارت ابریشم براه ابریشم موسوم شده است. چون این راه
مهمترین شاهراه بازرگانی ایران در ادوار تاریخی اشکانی و ساسانی است در فصل
جداگانه ذیلاً آورده میشود.

۱ - کوشانها مردمی ایرانی نژاد و شعبه‌ای از یوئدچی‌ها یا تخارها بودند که بر اثر فشار
اقوام زردپوست هون از آسیای مرکزی بطرف غرب رانده شده بودند و با اتحاد سکها در قرن
اول میلادی بلخ را متصرف شده دولت وسیعی شامل افغانستان امروزی و قسمتی از هندوستان
و ترکستان روس و ترکستان چین تشکیل دادند. مرزهای شرقی و جنوبی این دولت برودگنگ
و دریای هند میرسید. روابط آنها با اشکانیان دوستانه بود ولی گاهی از ضعف آن دولت استفاده
کرده شهرهائی مانند مرو و هرات را گرفته و گاهی تاحدودگران پیش میآمدند. رجوع شود
بایران گیرشمن صفحه ۳۰۸.

۲ - تاریخ سیاسی پارت - تألیف نیلسون دوبواز ترجمه علی اصغر حکمت صفحه ۱۸۳.



نقشه راه ابریشم

فصل دوازدهم

راه ابریشم

راه ابریشم مهمترین شاهراه بازرگانی دزدنیای قدیم بوده است که از مرز کشور چین شروع شده و از روی فلات ایران عبور کرده داخل بین‌النهرین میشد و سپس بسوریه رفته به بندر انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) می‌پیوست. محل تلاقی کاروانهای تجارتی که از چین می‌آمدند با آنهایی که از طرف مغرب آمده بودند در محلی بوده که آنرا برج سنگی نامیده‌اند و محققین جای آنرا شهر تاش-کورگان (Tashkhurgan) کنونی در ساحل علیای رود یارقندی میدانند.

قبل از رسیدن به برج سنگی جاده ابریشم از وادی نهر تاریم عبور میکرد. در اطراف این وادی شهرها و واحه‌هایی بوجود آمده بود که مردم آن از قدیم واسطه مرافده و تجارت میان چین و فلات ایران و کشورهای غربی بوده‌اند. در طرف شمال رود تاریم که بدریاچه لب نور Lob-nor میریزد، شهرهای تورفان (کیوچه Kui - che کنونی) و قراشهر (به چینی Yen - Ki) کوچا و آق‌سو و کاشغر و در سمت جنوب شهرهای ختن (Yu - Tinn) و یارقند (So - Kiu) قرار داشت. بنابراین جاده ابریشم پس از خروج از شهر چینی تون‌هوانگ (Tun - Huang) تشکیل دوشاخه شمالی و جنوبی داده در شهر کاشغر این دوشاخه بهم پیوسته در محل برج سنگی دوباره یکی شد. طبق تحقیقات علمای زبان‌شناسی که در لهجه‌های مختلف مردم این

سرزمین بعمل آمده زبانهای هند و اروپائی در حدود قرن هفتم میلادی در شهرهای این نواحی مانند کوچا و قره شهر و کاشغر متداول بوده است و مردم آنجا با هندیها و ایرانیها و هیتها و ارمنیها و اسلاوها قرابت نژادی داشته‌اند. مورخین چینی نیز ذکر کرده‌اند که مردمی که در شمال شهر کوچا میزیسته‌اند دارای چشمهای آبی و موهای سرخ بوده‌اند. دولتهای کوچک پادشاهی که از این مردم در دره رود تاریم تشکیل یافته بود بواسطه اینکه در مسیر این شاهراه تجارتی مهم قرار گرفته بود اهمیت اقتصادی فراوانی داشت بهمین مناسبت چینی‌ها کوشش میکردند آنها را تحت تسلط خود در آورند. بطلمیوس وجود این راه را تأیید کرده از یکی از اسلاف خود نقل قول میکند که بازرگانی مقدونی در قرن اول میلادی از این راه عبور کرده و منازل مسیر خود را ذکر کرده است^۱.

راه ابریشم پس از گذشتن از کنار برج سنگی داخل فلات پامیر شده بشهر بلخ میرسد بعداً از شهرهای مرو و هرات و طوس گذشته بشهری می‌پیوست شهری یکی از مراکز مهم بازرگانی فلات ایران بود چه در اینجا راه بچند شاخه شده بنواحی مختلف میرفت و مخصوصاً از لحاظ تجارت ابریشم چه در دوران پیش از اسلام و چه در عهد اسلامی اهمیت بسزائی داشت بطوریکه دروازه‌ای که شاهراه اصلی داخل آن میشد به باب‌الصین یعنی دروازه چین شهرت یافته بود^۲.

بعد از ری این شاهراه تجارتی بهمدان میرسید و در مسیر راه کنونی ایران به بغداد از شهرهایی مانند حلوان و نصیبین گذشته بعد از عبور از روی فرات بشهر هیراپولیس و سپس به بندر انطاکیه در ساحل دریای مدیترانه میرفت . این بود مسیر اصلی شاهراه بازرگانی معروف به راه ابریشم .

۱ - کتاب امپراطوری استپها L'empire des Steppes تألیف رنه گروسه
Rene Grousset صفحه ۷۸ .
۲ - کتاب ری باستان - تألیف دکتر حسین کریمان صفحه ۲۴۱ .

فصل سیزدهم

راههای خشکی و دریائی در زمان اشکانیان و ساسانیان

در ادوار تاریخی پادشاهی اشکانیان و ساسانیان علاوه بر شاهراه بزرگ جاده ابریشم راههای دیگر نیز مراکز استانها و سایر شهرهای کشور را بیکدیگر متصل نمیکرده از جمله راهی از ری بطرف شمال غربی رفته پس از عبور از قزوین داخل شیز^۱ مهمترین شهر آذربایجان (ماد اثر و پاتن) میشد. از آنجا چند شاخه

۱ - شیز شهری است میان مراغه و زنجان و مرورد و دینور، دیوار این شهر دریاچه‌ای را احاطه کرده و در آن آتشکده‌ای وجود دارد که آتش زردشتیان از آن بسوی شرق و غرب فروزان است. بر بالای گنبد این آتشکده هلالی از نقره نصب شده که طلسم آن بشمار می‌رود و جمعی از امرا و فاتحین خواستند آنرا برچینند اما کوشش آنها بجائی نرسید. از شگفتیهای این خانه آنکه کانون آن از هفتصد سال پیش فروزان است و خاکستر در آن وجود ندارد و شعله آن هیچگاه خاموش نمیگردد. (نقل از ترجمه سفرنامه ابودلف در ایران مربوط باوائل قرن چهارم هجری صفحه ۳۸). شهر شیز یا گنزک که آنرا با تخت سلیمان آذربایجان منطبق میدانند محل یکی از آتشکده‌های معتبر بوده که تا مدتی بعد از اسلام نیز دائر بوده و از لحاظ مذهبی و تشریفاتی در دوران پیش از اسلام اهمیت فراوان داشته و پادشاهان بزیارت آن میشتافته‌اند. اخیراً باستان‌شناسان آلمانی حفاریات و تحقیقات مفصلی در آن بعمل آورده‌اند.

شده یکی از طریق آسیای صغیر^۱ به بنادر آن سرزمین در کنار دریای سیاه مانند طرابوزان و سینوپ می‌پیوست و شاخه‌های دیگر از طریق کردستان به بین‌النهرین و از دره‌های انهار فرعی ارس گذشته به قفقاز میرفته است باز راههای دیگر از ری جدا شده تقریباً در مسیر راههای کنونی بساحل دریای خزر وصل میشده راه دیگری از ری بطرف جنوب رفته از قم و کاشان گذشته بشهر گبای (اصفهان کنونی) رسیده از آنجا شعبه‌ای از آن از راه یزد بکرمان و از کرمان باز منشعب شده به سیستان و سواد و سواحل مکران می‌پیوست. رشته دیگر از این راه مستقیماً بطرف جنوب رفته باستخر میرسید و استخر خود مرکز راههای دیگری بود که بدارا بگرد و گور و بیشاپور ارغان (ارجان) و بنادر خلیج مانند هرموز و سیراف^۲ و گناوه اتصال می‌یافت.

مانند زمان مادها و هخامنشیان همدان در این دوره نیز از مراکز انشعاب راهها بود چون این شهر قدیمی در مسیر راه ابریشم و جاده بزرگ خراسان و بین‌النهرین قرار داشت. راهی از طریق نهاوند و بروجرد و شاپورخواست (خرم‌آباد فعلی) شهرهای خوزستان مانند شوش، دزفول، شوشتر، اهواز میرفت و از اهواز این راه چند شاخه شده یکی از طریق رامهرمز به ارغان و از آنجا به بیشاپور متصل میشد و از این طریق خوزستان شهرهای مختلفه پارس ارتباط می‌یافت و از طریق رود کارون به بنادر کنار شط مانند^۳ ابله و بنادر خلیج مانند ماهروی و گناوه و دبلم متصل میشد. راه دیگری، از میان جبال که حد فاصل اصفهان و خوزستان است گذشته باصفهان میرسید.

این راه از شهر ایذج میگذشت. ابودلف که در اوائل قرن چهارم هجری از این راه عبور کرده مینویسد میان اصفهان و اهواز پل ایذج قرار دارد. راه دریائی در زمان ساسانیان اهمیت بیشتری پیدا کرد، اردشیر بابکان

۱ - اصطلاح آسیای صغیر توسط جغرافی‌دانان یونان قدیم بکار نرفته نخستین بار در قرن پنجم میلادی اروسئوس Orosius آنرا استعمال کرده است، نام آناتولیا Anatulia برای قسمتی بکار میرفته که در مغرب رود هالیس قرار داشته و شامل کاپادوکیه و پنتوس بوده و اولین بار در آثار کنتانتین پرفیروژنی‌توس (قرن دهم میلادی) دیده شده است.

۲ - سیراف یکی از بنادر بسیار قدیم خلیج فارس بوده که مجاور یا در محل بندر طاهری کنونی قرار داشته است. این بندر تا دوره ایلخانیان مغول نیز دائر بوده و در تواریخ آن عهد مانند تاریخ و صاف ذکر آن بتفصیل رفته است. سابقاً از گذشته پیش از اسلام این بندر اطلاعی در دست نبود ولی چند سال است که هیئت حفاری ایران و انگلیس در محل آن بحفاری و تحقیقات باستانشناسی پرداخته‌اند و آثاری که مربوط به پیش از اسلام است نیز بدست آمده و میرساند که در آن عهد تجارت وسیعی با کشورهای آسیای جنوبی و شرقی مانند هندوستان و چین در جریان بوده است. رجوع شود بگزارشهای باستانشناسی این هیئت دریابگانی اداره کل باستانشناسی و فرهنگ عامه.

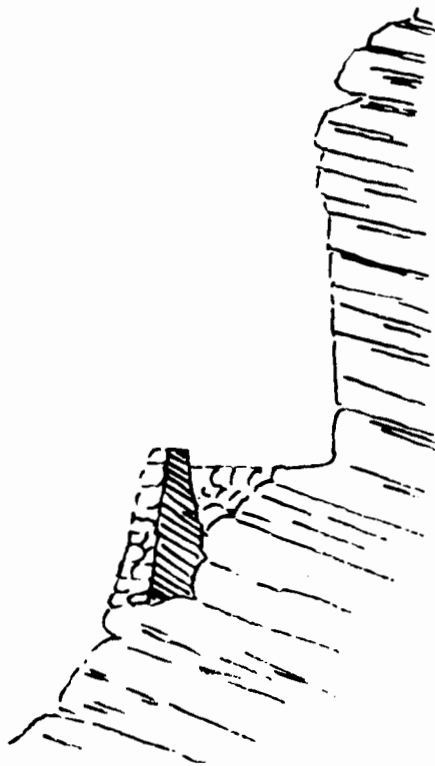


طاق گرا واقع در معبر زاگرس - نقاشی کُست

دژ ساسانی بنام قلعه کهنه سرپل ذهاب - نقاشی کُست



پس از تسلط و دست یافتن بر مسن و خارسن **Kharcene** که در جنوب بین النهرین واقع بود در آبادی بندرهای قدیمی واحداث بندرهای تازه کوشش فراوان کرد. در زمان ساسانیان ایرانیان و اعراب تابعه آن کشور نیروی دریائی بزرگی تأسیس کردند و کشتیهای ایران در تمام آبهای مشرق زمین به رفت و آمد پرداخته با کشتیهای رومی و حبشی رقابت میکردند و بر اثر نفوذی که ایرانیان در دریاها پیدا کردند شهرت روم در دریای مشرق متزلزل^۱ شده از بین رفت.



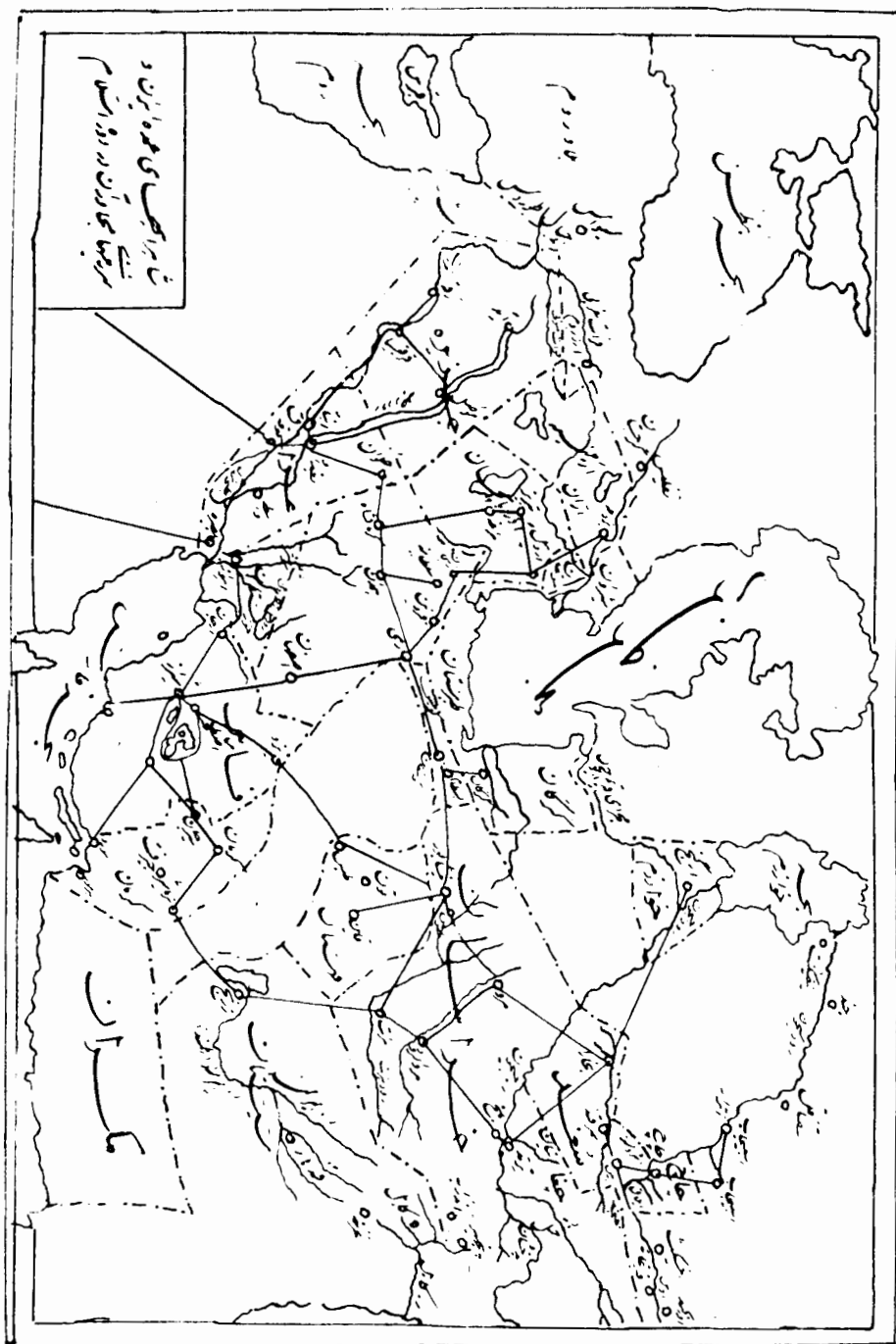
برش راه منسوب به دوره ساسانی در زاگرس نزدیک طاق گرا

۱ - ایران در زمان ساسانیان صفحه ۸۱.

تأسیسات مربوط براه دردوران اشکانی و ساسانی

آثاری مربوط به راه مانند پل و کاروانسرا و میل راهنمایی تابحال ازدوره اشکانی کشف نشده ولی ممکن است در تحقیقات آینده باستانشناسان آثاری از این قبیل بدست آید اما در مسیر راهها حجاریها و سنگ‌نشته‌هایی موجود است که دلالت میکند که در آن عهد مانند دوران هخامنشی به بهبود وضع جاده و دائرنگاهداشتن آنها توجه خاصی می‌نموده‌اند مهمترین این آثار نقوش برجسته‌ایست که نزدیک بیستون بر سر راه همدان و کرمانشاه و در تنگ سروک در کنار راه قدیم بیشابور به‌هواز قرار دارد. ولی ازدوره ساسانی آثار و ابنیه مختص براه مانند پل و کاروانسرا و دیر و دژ بسیار بجای مانده است، پلها و کاروانسراهای ساسانی را در فصلی جداگانه خواهیم آورد. در اینجا همین‌قدر اضافه میکنیم که بیشتر پلهای ساسانی در نواحی جنوب غربی و مغرب قرار دارند چه در این نواحی رودخانه‌هایی است که راه قدیم ناگزیر از گذشتن از آنها بوده است.

در جاده بزرگ خراسان که قسمت مهمی از راه ابریشم نیز از آن می‌گذشته در محل پاتاق که بین کرمانشاه و قصر شیرین واقع شده اثری از راه‌سازی دوره ساسانی مشهود است. در گردنه‌ای که بعد از قصبه کردند قرار دارد و ارتفاع آن به ۱۵۴۸ متر میرسد نزدیک دهکده سرخ دیزه ارتفاع گردنه بالغ به ۱۸۹۵ متر میشود و اینجا م‌قسم‌المیاه آبهای کرخه و شاخه‌های دجله است. سپس از این نقطه مرتفع جاده بطرف پائین سرازیر میشود. در اینجا معلوم است که در عهد ساسانی پاره‌ای از کوه را بریده و در راه اصلاحاتی بعمل آورده‌اند طاق گرا نیز در کنار همین جاده قرار گرفته است. رجوع شود بتصویر شماره ۱.



باب دوم

راه در دوره اسلام

فصل چهاردهم

مقدمه

اندك زمانی پس از آنكه تازیان ایران زمین را میدان تاخت و تاز خود کردند و بنام دین مبین اسلام (ولی نه چنانكه پیامبر بزرگوار خواسته بود) شهرهای آباد را ویران و کوشکهای زیبا را هامون ساختند. برای گسترش جهانگشائی و پایداری فرمانروائی خود ناچار همه پدیده‌های فرهیزش و فرآورده‌ها و ابزارهای فرمانروائی شاهانه ایران را بکار گرفتند بازمانده کوشکها بیمارستانها دبیرستانها دسکره‌ها و ساباط‌ها را از میان توده خاکستر آبادیهای سوخته کاویدند و بدست فرزندان کسانیکه در کشتارهای ستمکارانه جان سپرده بودند بازسازی کردند، یکی را سرای امیر و دیگری رامشکوی فرمانروائی خود ساختند.

ساباطها و رباطها و دسکره‌ها با نام ایرانی خود (درست همانگونه که پیشتر بکار گرفته میشدند) زندگی را از سر گرفتند و بندگان و چاووشان ایرانی باز کار خود را آغاز کردند. برید از نو جان گرفت و شاهراهها و جاده‌ها جنب و جوش خود را بازیافتند. اشتران و اسبان تازی بجای اشتران بختی و اسبان نسائی یا سایه بسایه آنان در شاهراهها برآه افتادند و بار و سوار خود را در ساباطها، کارباتها و کاروانسراهای میان راه فرود می‌آوردند و پس از آسایش کوتاهی باز براهنمائی میل‌ها و برجها و رادکانها راه خود را دنبال میکردند. شاهراهها و کوره راهها

همچنانکه بروزگار ساسانیان از کنار آبادیهای کوچک و بزرگ میگذشتند بی آنکه راه بگردانند زیر سم ستوران کوفته میشدند. در میان راههای ایران از روزگاران بسیار کهن دوشاهراه بزرگ مشهور بوده که تاکنون هم با جزئی تغییر مسیر و موقعیت و امتیاز خود را از دست نداده اند.

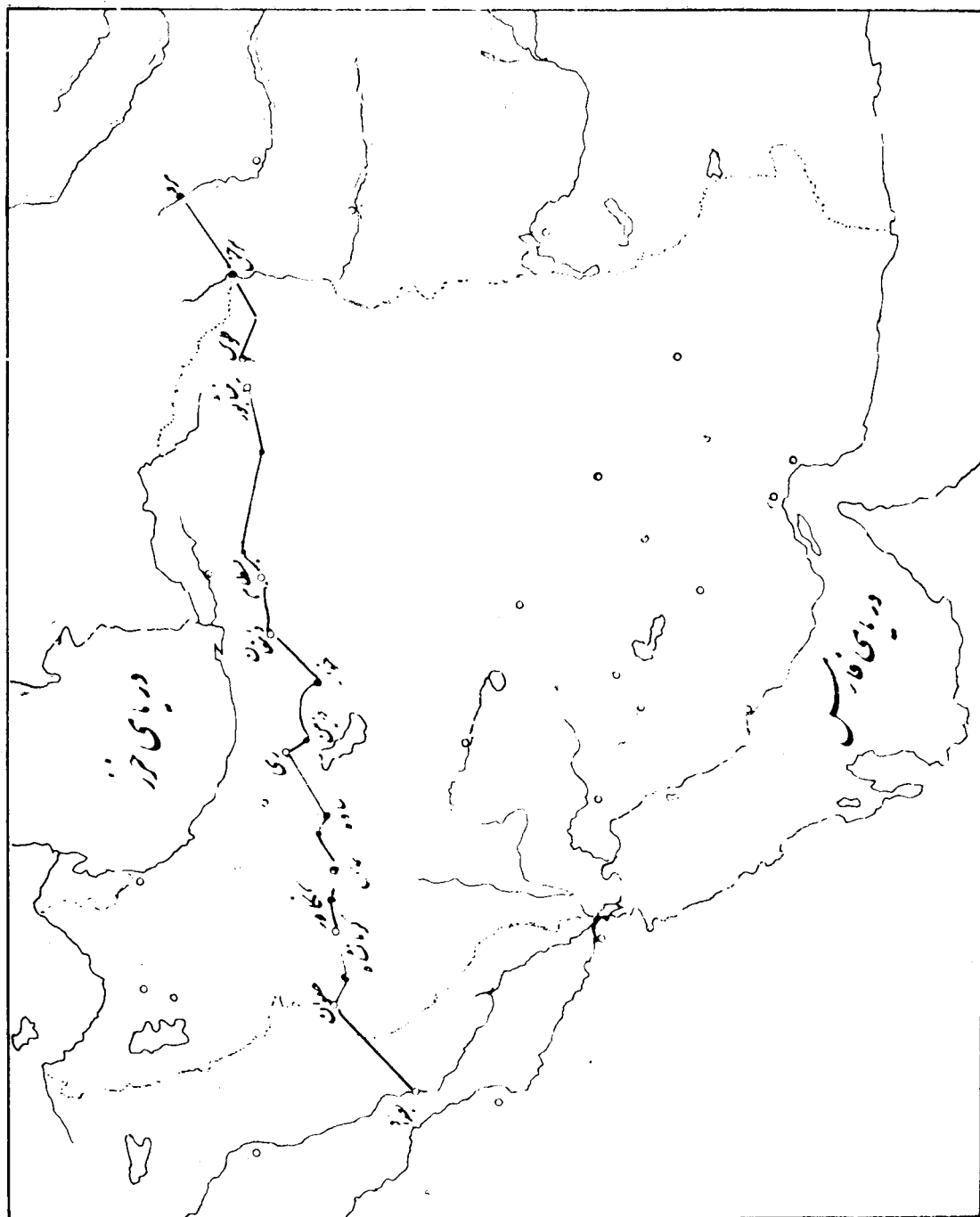
یکی شاهراه خراسان و دیگری شاهراه فارس اگرچه بر اثر ویرانی بعضی از شهرها یا فرو ریختن پلها و آب برد جاده ها، منزلگاههای آنها جایجا شده ولی مسیر اصلیشان تغییری نکرده است البته سرمنزله ها (یا باصطلاح فرنگیان) **Terminal** بر اثر تغییر محل پایتختها مرتباً در تغییر بوده گاهی تیسفون و گاه همدان و گاه بغداد و حتی مراغه و سلطانیه سرمنزل میشده است. ضمناً گاهی اوقات بنام مصالح خاص سیاسی و اقتصادی یا ناامنی و عدم اقتضای فصل یکی از این شاهراهها بجای دیگری مورد استفاده قرار می گرفته هر چند که تا پایه چشمگیری بدرازی راه افزوده نشده است.

روایتی است که مأمون خلیفه عباسی چون بر اثر اصرار ایرانیان دوستدار خاندان پاک پیامبر ناچار شد حضرت علی ابن موسی الرضا (ع) امام هشتم شیعیان را بخراسان فراخواند و ولایت عهد را بآنحضرت تفویض کند، بفرستاده خود سفارش کرد مبدا امام را از جبال و ری بگذرانی، راه اهواز و فارس را در پیش گیر و از دشت میان فارس سوی خراسان پیش آی^۱. مأمون از این ترس داشت که گذشتن موکب امام علیه السلام از جبال و ری که بیشتر مردم آن شیعه و ارادتمند فرزندان شیرمردان بودند پایه های خلافت ویرا سست کند و پیش از آنکه بخراسان برسد ایرانیان بآرزوی خود یعنی بازگرداندن شکوه شاهنشاهی ایران زیر فرمان نبیره پیامبر بزرگوار اسلام و شاهنشاه بزرگ ساسانی برسند ولی راه خوزستان و فارس که اغلب مردم آن سنی متعصب بودند این نگرانی را نداشت با وجود این ایرانیان کار خود را کردند و در نیشابور چون پروانه گرد شمع ولایت پرواز درآمدند و بیادگار این پیش آمد خجسته چنانکه پیش از آن نیز رسم بود سابط و میل راهنمای نیشابور را قدمگاه ساختند.

خوشبختانه مسیر راههای ایران و ساختمانهای وابسته بآنها در هر زمان توسط اشخاصی بصیر که اغلب خود صاحب برید یا بندار و راهنما بوده اند دقیقاً ضبط شده و گاهی نویسندگان و گردآورندگان کتب مسالك خود بیشتر راهها را سواره یا پیاده پیموده و از آبادیها و مردم شهرها و روستاهای کنار راه صورت برداشته اند برای اینکه وضع راهها و بخصوص مسیر دقیق آنها روشن شود نگارندگان کوشیده اند تا عین عبارت کتابهای مسالك را که اغلب آنها شاهکار نثر فارسی نیز هست نقل کنند

۱ - رجوع شود بکتاب عیون اخبار رضا.

وباین منظور ترجمه فارسی مسالك و ممالك اصطخری را که منتسب به خواجه نصیرالدین و ابن ساوجی نخجوانی است . (ولی نثر آن کهن ترمینماید) برای سده‌های نخستین هجری و نزهة القلوب حمدالله مستوفی قزوینی را برای سده‌های میانه برگزیده‌اند اگرچه بهتر بود که شاهراه خراسان و راههای شمالی ایران از مسالك ابن خردادبه نقل شود ولی چون متن آن عربی است و تقریباً نظیر آنرا اصطخری از کتاب ابوزید بلخی نقل کرده از اینکار صرف‌نظر شد .



فصل نهم

دوراه‌های دوره اسلامی

شاهراه خراسان

این شاهراه بزرگ که روزگاری تیسفون را بمر و می پیوسته پس از اسلام فقط سرمزل آن از تیسفون به بغداد منتقل شده و در خاک ایران درست مانند روزگار ساسانیان از دروازه فلات (میان قصر شیرین و ایلام کنونی) میگذشته و شهرهای بزرگی مانند همدان و ری و قومش را پشت سر می گذاشته و به نیشابور میرسیده و در خاک خراسان علاوه بر مرو به بلخ و هرات و سیستان نیز میرفته است. اینک مسیر آنرا عیناً از روی ترجمه مسالك اصطخری نقل میکنیم.

الف - در عراق عرب^۱

- ۱ - «از بغداد تا حلوان شش مرحله» .
- ۲ - «از بغداد تا کوفه چهار مرحله و از کوفه تا قادسیه یک مرحله» .
- ۳ - «از بغداد تا سامره سه مرحله دارند . . . و پهنای آن از سامره

۱ - صفحه ۸۱ مسالك وممالك اصطخری چاپ افشار .

برکنار دجله تا حدود شهر زور و آذربادگان پاترده مرحله .

ب - در دیار کوهستان (جبال)^۱

۱ - «ازهمدان تا اسدآباد نه فرسنگ و از اسدآباد تا قصر دزدان (قصراللموص . کنگاور) هفت فرسنگ و از آنجا تا ماذران چهار فرسنگ و از ماذران تا قنطره ابی النعمان پنج فرسنگ و از قنطره ابی النعمان تا دیه ابویوب چهار فرسنگ و از آنجا تا بیستون دوفرسنگ و از بیستون تا کرمانشاهان (قرماسین) هشت فرسنگ و از کرمانشاهان تا زبیدیه (زبیدی) هشت فرسنگ و از آنجا تا مرج کی قلعه ایست نه فرسنگ و از مرج تا حلوان ده فرسنگ» .

۲ - «ازهمدان تا ساوه سی فرسنگ و از ساوه تا ری سی فرسنگ» .

۳ - «ازهمدان تا بارسین (بارستان) ده فرسنگ و از بارسین تا اود هشت فرسنگ و از اود تا قزوین دو روز راه و میان همدان و قزوین هیچ شهر نیست . و از قزوین تا اوهر (ابهر) دوازده فرسنگ دارند. از اوهر تا زنگان پاترده فرسنگ و اگر خواهند از همدان برای سهرورد به زنگان آیند سی و اند فرسنگ» .

۴ - «ازهمدان به ماذران رود و از آنجا تا صحنه چهار فرسنگ و از صحنه تا دینور چهار فرسنگ» .

۵ - «ازهمدان به رامن هفت فرسنگ و از آنجا به وروگرد (بروجرد) یازده فرسنگ و از وروگرد تا کره (آستانه اراک) ده فرسنگ و از کره تا برج دوازده فرسنگ و از برج تا خونجان ده فرسنگ و از خونجان تا سپاهان سی فرسنگ بیابان» .

۶ - «ازهمدان تا رود راور هفت فرسنگ از رود راور تا نهاوند نه فرسنگ و از نهاوند تا لاشر ده فرسنگ و از لاشر تا شابرخواست دوازده فرسنگ و از شابرخواست تا لور (لر) سی فرسنگ هیچ آبادانی نیست . از لور تا اندامش دوفرسنگ و از پول (پل) اندامش تا جندی شاپور دوفرسنگ» .

۷ - «ازهمدان تا ساوه سی فرسنگ و از ساوه تا قم دوازده فرسنگ - از قم تا کاشان دوازده فرسنگ - از ری تا قزوین بیست و هفت فرسنگ از همدان تا دینور بیست و اند فرسنگ - از دینور تا شهر زور چهار مرحله - از حلوان تا شهر زور چهار مرحله - از دینور تا صیمره پنج مرحله - از دینور تا سروان چهار فرسنگ - از سروان تا صیمره یک روز راه - از دیه لور تا کره شش مرحله - از سپاهان تا کاشان سه مرحله» .

ج - ری

۱ - «ازری به قزوین چهارمرحله دارند و از قزوین باوهر دومرحله سبك و از ابهر به زنگان دو روز و اگر خواهد کسی ازری به زنگان رود و به قزوین نرود راه بردهی کند نزدیک ری کی آنرا یزدآباد خوانند از روستای دستیابی» .

۲ - «ازری به کستانه (قسطانه - شاید قسطنین کنونی) يك مرحله - از آنجا تا مشكویه يك مرحله و از مشكویه تا ساوه يك مرحله نه فرسنگ»

۳ - «ازری تا مامهن (مامهند) مرحله نه فرسنگ و از مامهند تا پلور مرحله و از پلور تا كلازك (كنازل) مرحله شش فرسنگ و از كلازك تا قلعه لارز مرحله و از آنجا تا فرست مرحله شش فرسنگ و از فرست تا آمل مرحله (و نیز - راه آمل ازری تا مردبار يك مرحله و از آنجا تا مامهر يك مرحله و از مامهر تا اشك يك مرحله و تا پلور يك مرحله و تا آمل دومرحله)» .

۴ - «ازری تا افرندین يك مرحله و از آنجا تا كهنده يك مرحله و از كهنده تاخوار يك مرحله و ازخوار تا دیه نمك يك مرحله و از دیه نمك تا راس الكلب (سنگسر) يك مرحله و از راس الكلب تا سمنان يك مرحله و تا علی آباد يك مرحله و تا جرمحوی يك مرحله و تا دامغان يك مرحله و از دامغان تا حداده يك مرحله و از حداده تا بدیش (بذش) يك مرحله و از بذش تا مورجان يك مرحله و از مورجان تا هفدر يك مرحله و از هفدر تا اسدآباد مرحله و اسدآباد از اعمال نیشابور است و دخل آن وقف است بر آئینه و رونده کی سه روز آنجا اقامت کند و اگر بیمار شود آنجا به نفقه بدهند . تا نيك شود» .

د - خراسان^۱

۱ - «از شهر نیشابور تا سرحد شاپور تا دیه کردان که در حد و دقوس باشد بنزدیک اسدآباد هفت منزل دارند و از دیه کردان تا دامغان پنج منزل و از نیشابور تا سرخس شش منزل و از سرخس تا مرو شش منزل و از مرو تا آمل برکنار جیحون شش منزل . از اول عمل نیشابور تا مقابله قوس سوی رود جیحون بیست و سه مرحله . از نیشابور تا اسفراین سرحد نیشابور پنج مرحله از نیشابور تا بوزگان چهار مرحله و از بوزگان تا پوشنگ چهار مرحله و از پوشنگ تا هری يك مرحله از هری (هرا) تا اسفرار سه مرحله و از اسفرار تا دزه دومرحله - سرحد هری است و از دزه تا سیستان هفت روزه راهست و از نیشابور تا قاین قصبه کوهستان نه فرسنگ و از قاین تا هری (هرا) هشت مرحله» .

۱ - مسالك وممالك اصطخری صفحه ۲۲۲ .

۲ - «از مرو تا هری دوازده مرحله و از مرو تا باورد شش مرحله و از مرو تا نسا چهار مرحله و از هری تا مرو و الرود دوازده مرحله و از بلخ تا کنار جیحون بر راه ترمذ دو روزه راه و از بلخ تا اندرابه نه مرحله و از بلخ تا بامیان ده مرحله و از بامیان تا غزنی هشت مرحله و از بلخ تا بدخشان سیزده مرحله و از بلخ تا کنار جیحون جائی که آنرا میله خوانند سه منزل» .

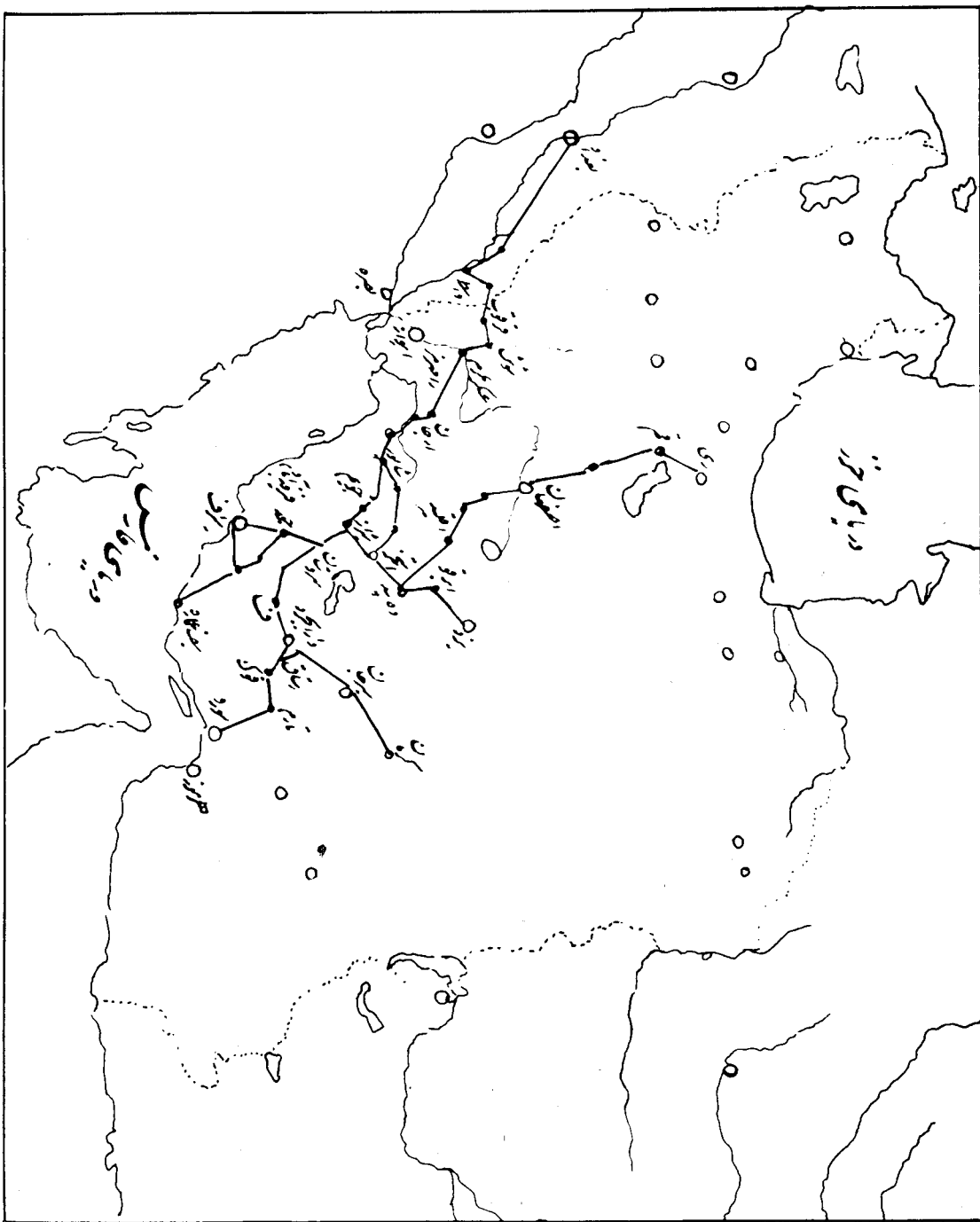
از این شاهراه بزرگ که از بغداد تا مرو و دیگر شهرهای نامدار خراسان کشیده شده بود شاخه‌هایی جدا میشد باستانهای بزرگی چون آذربایجان و اران و گیلان و دیلمان و طالش و طبرستان و گرگان و خوارزم میرسید و رشته‌ای از آنهم پس از گذشتن از دشت خشک کویر بشاهراه بزرگ دیگر یعنی شاهراه فارس می‌پیوست که شرح آنها در جای خود خواهد آمد .

شاهراه بزرگ فارس :

شاهراه بزرگ فارس که پایتختهای بزرگ شاهنشاهان هخامنشی و ساسانی را بهم می‌پیوسته همیشه اهمیت خاصی داشته و پس از شکست نظامی ایران هم اهمیت خود را از دست نداده است. تاریخ یزد تألیف جعفری آورده است که چون یزدگرد از تازیان شکست خورد برای گردآوری سپاه بسرزمین نیاکان خود روی آورد و چون در اینکار کامور نشد از راه اصطخر رهسپار خراسان و مرو شد و گنجینه‌های خود را در کته (شهر کهن ناحیه یزد و بزرگترین شهر اصطخر خوره) پنهان کرد و چون امیر مبارزالدین محمد مظفر باروی یزد را نو میکرد و آنرا گسترش میداد یکی از این گنجها را که در زیر گنبدی کهن نهاده بود یافت و بیرون آورد و گنبد همچنان ویران بماند .

شاید این روایت از پیوند نامهای یزد و یزدگرد ریشه گرفته باشد ولی چون ناامنی شاهراه خراسان را که آنروز گار پوشیده از سپاه پیروز بیگانه بود بنظر بیاوریم باسانی می‌پذیریم که برگزیدن این بیراهه آرام و آشنا با همه دوری و درازی کاری خردمندانه بوده است. بویژه آنکه مردم فارس هنوز یادگارهای زورمندی و توانائی اردشیر و شاپور و شکوه و استواری اصطخر و گور را فراموش نکرده بودند و کارنامه‌های شاهنشاهی را بفرزندان خود گزارش میکردند و نیز در آنجا که از شاهراه خراسان سخن میرفت گفتیم که مأمون خلیفه عباسی برای آوردن امام هشتم بایران همین راه را برگزید .

شاهراه فارس‌کننده درختی‌کشن بود که شاخه‌های آن تا استانهای همسایه کشیده میشد و بخشهای بزرگ و ناموری چون سیراف و کرمان و مکران و حتی سیستان و سند را با جهان آباد آنروز پیوند میداد و راه بزرگ دریائی روزگار



باستان نیز سایه بسایه کرانه‌های جنوبی آن میگذشت و دریای پارس را بروم و چین و هند می‌پیوست .

پارس نه تنها خاستگاه دوشاهنشاهی بزرگ ایران بود بلکه بارکده سرزمینهای زرخیز همسایه خود نیز بود. دارائی و توانگری مردم سیراف و سودهای کلانی که از بازرگانی دریا داشتند هنوز زباترد است، دریای گوه‌رزی پارس هنوز پراز گوه‌ر است. نیشکر خوزستان اگرچه روزگاری دراز خوشیده بود خوشبختانه باز قند مکرر داده و آب آتش‌زای آن بوستان ایران زمین را خرم کرده است .

وجود رباطها و برجها و میل‌های بیشمار در کنار این شاهراه بزرگ خود نمودار ارزش آنست و روزی که سفالهای سرزمینهای خاوری ایران چون برزنگ و دشت بلوچستان و سیستان (که خوشبختانه بتازگی بدست باستانشناسان ایرانی و بیگانه بدست آمده) در کنار پدیده‌های دست ساز مردم باختری ایران زمین نهاده شود . پایداری و ارجمندی این شاهراه بزرگ بیش از آنچه امروز می‌پنداریم هویدا خواهد شد و شاید راه جهان‌سپاری آریان باستان و خاستگاه و رهایشگاه نخستین آنان بهتر نموده و پرده از این راز بزرگ برگرفته شود و اینک شاهراه پارس را از عراق که در روزگار مسلمانی سرمزل راهها بود پی‌سپرمیشویم و همچنانکه شاهراه خراسان را از مسالك اصطخری در این دفتر آوردیم شاهراه پارس را نیز از آن کتاب می‌آوریم :

الف - درخوزستان^۱

۱ - «از پارس تا عراق دو راهست یکی بر راه بصره و دیگری بر راه واسط . راه بصره . از ارغان به آسك آیند دو مرحله سبك از آنجا برده‌ی که آنرا زیدان (در نسخه‌ای دیران) خوانند يك مرحله و از زیدان به دورق به خان مردویه کاروانسرائی باشد از آنجا به باسیان کی شهری خوشست رودی در میانه میرود و از باسیان تا حصن مهدی دو مرحله و این هر دو جای در آب باید رفت . و از حصن مهدی تا بیان دو مرحله و از دورق تا باسیان در آب روند آسانتر از خشک باشد و این آخر حد خوزستان است .»

۲ - «و بیان در کناره دجله است . اگر خواهند در آب سوی ابله روند و اگر خواهند برخشک بروند . و چون برابر ابله رسند بگذرند .»

۳ - «اما راه واسط از ارغان به بازار سنبل آیند يك مرحله از آنجا به رامهرمز (در نسخه‌ای رامز) دو مرحله . و از نیره تا کازرون شش فرسنگ و از

۱ - مسالك وممالك اصطخری چاپ افشار صفحه ۹۳ .

کازرون تا دزیز چهارفرسنگ و از دزیز تا سرعتبه (گریوه) چهارفرسنگ و از سرگریوه تا توج شهری است چهارفرسنگ و از توج تا جنبه دوازده فرسنگ جمله چهل و چهار فرسنگ .»

۴ - راه کرمان - «از شیراز تا اصطخر دوازده فرسنگ از اصطخر تا دیه زیاد آباد کی از شمار خوزستان است هشت فرسنگ و از زیاد آباد تا رصدگاه کلودر (کلودر) هشت فرسنگ و از کلودر تا چوپانان دهی است و آنجا دریاچه ای است شش فرسنگ و از چوپانان تا ده عبدالرحمن شش فرسنگ و از عبدالرحمن تا دیه مورد (قریه آلاس) شهری باشد و آن را بودندجان خوانند شش فرسنگ و از دیه مورد تا صاهک (چاهک) الکبری هشت فرسنگ و از صاهک تا رباط سرمغان هشت فرسنگ و از سرمغان تا رباط پشت خم نه فرسنگ و از آنجا تا سیرگان کرمان نه فرسنگ و رباط سرمغان از حد مکران است .»

۵ - راه خراسان «از شیراز تا زرقان شش فرسنگ و از زرقان تا اصطخر شش فرسنگ و از اصطخر تا بیرقریه چهارفرسنگ و از بیرقریه تا کهمند (درنسخه ای کهند) هشت فرسنگ و از کهمند تا ده بید هشت فرسنگ و از ده بید تا ابرقو دوازده فرسنگ و از ابرقو تا دیه شیر سیزده فرسنگ و از دیه شیر تا به جوز شش فرسنگ و از دیه جوز تا به قلعه مجوس - کی دهی است شش فرسنگ و از قلعه مجوس تا شهرکته پنج فرسنگ و از بید تا به جایگاهی که آبخیزه (شاید انجیره) نام دارد شش فرسنگ و از انجیزه تا کتبه هفت فرسنگ و این آخرین اعمال پارس است و جمله این هشتاد و هفت فرسنگ است .»

۶ - راه اصفهان - «از شیراز تا هزار نه فرسنگ و از هزار تا مابین تا کنساک رصدگاه است شش فرسنگ و از کنساک تا دیه کنار (درنسخه ای کنار) چهار فرسنگ و از کنار تا قصر اعین هفت فرسنگ و از قصر اعین تا اصطخران - دهی باشد هفت فرسنگ و از اصطخران تا خان اويس هفت فرسنگ و از خان اويس تا دیه کوژ هفت فرسخ و از کوژ تا کره هشت فرسنگ و از کره تا خان لنجان هفت فرسنگ و از خان لنجان تا سپاهان نه فرسنگ و حد پارس تا خان اويس باشد کی پیش از این خان اويس گفتم . و از شیراز تا آنجا چهل و سه فرسنگ بود و از شیراز تا صفاهان هفتاد و دو فرسنگ .»

راه تارم (جنوبی کرمان)

۷ - «از شیراز تا دیه خان سم از روستای کهرگان هفت فرسنگ و از آنجا تا خورستان شهرکی باشد هفت فرسنگ و از خورستان تا رباط چهار فرسنگ و از رباط کرم تا پسا پنج فرسنگ و از پسا (فسا) تا شهر طمستان (درنسخه ای طمیسان)

چهار فرسنگ و از طمیسان تا حومه فستجان شش فرسنگ و از فستجان تا شهر دارکان چهار فرسنگ. دارکان تا مرز جان چهار فرسنگ و از مرز جان تا سنان چهار فرسنگ از سنان تا داربگرد يك فرسنگ از داربگرد تا رم مهدی (بعضی نسخه هازم) پنج فرسنگ از رم تا روستا شهرکی باشد پنج فرسنگ. از روستای تا فرل (در نسخه ای فرخ) هشت فرسنگ از فرج تا تارم چهارده فرسنگ. جمله از شیراز تا تارم هشتاد و دو فرسنگ.

راه خوزستان (از ارغان)

۸ - «از شیراز بشهر جویم پنج فرسنگ از جویم تا دیه خلان چهار فرسنگ از خلان تا خاراه پنج فرسنگ و از خاراه تا کرکان پنج فرسنگ و از خوروان تا درخید چهار فرسنگ و از درخید تا خان حماد چهار فرسنگ و از خان حماد تا بندك هشت فرسنگ و از بندك تا دیه عتارب کی هیر گویند چهار فرسنگ و از هیر تا راسین چهار فرسنگ و از راسین تا ارجان و از ارجان تا بازار سنیل شش فرسنگ و حدآن پول تکان است از ارجان تا بالای آن جمله این از شیراز تا ارجان شصت فرسنگ باشد.

راههای استانهای بزرگ :

الف - راه آذربایجان و اران :

در سده های نخستین هجری دوشهر بزرگ و نامدار آذربایجان اردبیل و مراغه از دو راه شاهراه بزرگ خراسان می پیوستند. راه مراغه از دینور در استان کوهستان (عمل جبال) جدا میشده و پس از گذشتن از مراغه، ارمی (رضائیه)، سلماس (شاهپور) و خوی تا نشوی (نخجوان) دبیل پایتخت ارمیه امر و زمیرفته است. اصطخری راه میان دینور و مراغه را در یکجا سی و در جای دیگر شصت فرسنگ دانسته و از ارمی تا سلماس چهارده فرسنگ و از سلماس تا خوی هفت فرسنگ و از خوی تا نشوی (نخجوان) سه مرحله و از نشوی تا دبیل چهار مرحله. راه اردبیل از زنگان (زنجان) از شاهراه بزرگ جدا میشده و پس از گذشتن از توٹ سواران و خونه و پل سپیدرود بار دبیل می پیوسته و راه میان اردبیل و مراغه بگفته اصطخری چنین بوده است :

«از اردبیل تا میانه هشت فرسنگ و از میانه تا خونه هفت فرسنگ و از خونه تا کولسره ده فرسنگ و از کولسره تا مراغه ده فرسنگ» و راه میان اردبیل و آمد چنین بوده است :

«از اردبیل تا مراغه چهل فرسنگ و از مراغه تا دیه خرقان (درمشق

غربی داخرقان - دهخوارقان یا آذرشهر کنونی) دومرحله واز آنجا به تبریز دو مرحله واز تبریز تا مرند دومرحله واز مرند تا سلماس دومرحله واز سلماس تا خوی هفت فرسنگ واز خوی تا برکری سی فرسنگ واز برکری تا درجیش دو روزه راه واز درجیش تا خللاط سه روزه واز خللاط تا بدلیس سه روزه واز بدلیس تا میافارقین تا آمد چهار روزه .»

از اردبیل که شهر بزرگ آذربایجان (در سده های نخستین هجری) بوده راهی به بردع میرفته واز آنجا بشهرهای نامی امروز چون دربند و تفلیس و دیبل میرسیده است .

۱ - «از بردع تا یونان هفت فرسنگ واز آنجا تا بیلتان هفت فرسنگ واز بیلتان تا ورثان هفت فرسنگ واز ورثان تا بلخاب هفت فرسنگ واز بلخاب تا برزند هفت فرسنگ واز برزند تا اردبیل پانزده فرسنگ .»

۲ - «از بردع تا برزنج هر ده فرسنگ واز آنجا برودکر بگذرد . تا شماخی چهارده فرسنگ . از شماخی تا سروان سه فرسنگ واز سروان تا ابخاز تاپول (پل) سمور دوازده واز جسر سمور تا دربند هشت فرسنگ .»

۳ - «از بردع تا گنجه نه فرسنگ واز گنجه تا شمکور چهار فرسنگ (در متن عربی ده فرسنگ) واز شمکور تا شهرخان یازده فرسنگ (در متن عربی بیست و یک فرسنگ) واز خان تا قلعه گندمان ده فرسنگ واز آنجا تا تفلیس دوازده فرسنگ .»

۴ - «از بردع تا تلخاطوس نه فرسنگ واز آنجا تا متریس سیزده فرسنگ واز متریس تا دوپیس دوازده فرسنگ واز دوپیس تا کتل کوی (شاید گیل کوی) شانزده فرسنگ واز گیل کوی تا سیسجان شانزده فرسنگ واز آنجا تا دیبل شانزده فرسنگ واین مسافت همه مملکت اشوط ابن سنباط است .»

ب - راه طبرستان و دیلم :

در میان شاهراه خراسان راهی از ری به آمل بوده که از آنجا بیشتر شهرهای نامور طبرستان و دیلم را بهم می پیوسته و نیز دوراه از گرگان بخراسان میرفته یکی بطوس و دیگری باسفراین و مسیر آنها چنانکه اصطخری گفته بشرح زیر است :

۱ - «از ری تا مامهن (در جای دیگر همین کتاب مامهر) مرحله - نه فرسنگ واز مامهر تا پلور مرحله واز پلور تا کلازک تا قلعه لازز مرحله (در نسخه ای راه آمل) از ری تا سردبار بدون نقطه یک مرحله . از آنجا تا مامهر یک مرحله واز مامهر تا اشک یک مرحله و تا پلور یک مرحله و تا آمل دومرحله واز آنجا تا فرست مرحله شش فرسنگ واز فرست تا آمل مرحله .»

۲ - «طبرستان تا گرگان - از آمل تا میله دوفر سنگ و از آنجا تا برجی یک مرحله و از آنجا تا ساری یک مرحله و از مارست تا لمراسک یک مرحله و از لمراسک تا تمیشه یک مرحله و از تمیشه تا استرآباد یک مرحله و از استرآباد تا رباط حفص یک مرحله و از آنجا تا گرگان یک مرحله (گرگان آن روزگار گنبد قابوس کنونی بوده است) و هر که خواهد که از استرآباد بیرون آید رباط و ذاره یک مرحله و از رباط و ذاره تا جرجان مرحله و هر که خواهد که بیرون آید از آمل تا مامطیر یک مرحله و از مامطیر تا ساری یک مرحله .»

۳ - آمل به دیلم «از آمل تا ناتل یک مرحله و از ناتل تا سالوس (چالوس) یک مرحله سبک و از سالوس تا کلار مرحله و از کلار تا دیلم مرحله و از آمل تا عین‌الهم مرحله سبک (در نسخه راه سالوس از آمل تا ناتل یک مرحله و از ناتل تا شالوس یک مرحله .)»

۴ - گرگان باسفراین «از گرگان تا دینار ژاری یک مرحله و از آنجا تا امروتلو یک مرحله و از آنجا تا اجغ یک مرحله و از اجغ تا سیداست مرحله و از سیداست تا اسفراین اسپراین یک مرحله .»

۵ - گرگان به طوس «از گرگان تا جهینه یک مرحله و از جهینه تا بسطام یک مرحله والله اعلم بالمعواب . . .»

ج - راه سیستان :

یکی از شاخه‌های بزرگ شاهراه خراسان راه سیستان است که پیش از این مسیر آنرا از طوس به سیستان گزارش داده‌ایم و در این راه‌های استانی سیستان را از اصطخری می‌آوریم .

۱ - سیستان تا هرات «نخستین مرحله کرکویه خوانند بر سه فرسنگی و از کرکویه با شتر چهار فرسنگ ولختی از آب هیرمند برین راه می‌آید و پول (پل) دارد از بستر تا جوین یک مرحله و از آنجا تا پول رود فره یک مرحله از پول تا فره یک مرحله و از فره تا ذره یک مرحله و ذره تا کوستان یک مرحله اینجا سرحد سیستان است . و از کوستان تا خاستان سرحد اسفرار یک مرحله و از اسفرار تا کاریزسری یک مرحله و از کاریزسری تا سیاه‌کوه یک مرحله .»

۲ - سیستان به بست «نخست مرحله را زانبوق خوانند و از زانبوق تا سروزن یک مرحله و تادیه حروی (در نسخه‌ای جروری) یک مرحله رود نیشک در این مرحله پیش‌آید کی‌پول از خشت پخته بر آن بسته‌اند که از پول حروی تا رباط دهک یک منزل و از آنجا تا رباط آب شور یک منزل و دیگر رباط کرودین و دیگر رباط قهستان و دیگر رباط عبدالله و از رباط عبدالله تا شهر بست یک منزل و از رباط

دهك تا يك فرسنگي بست همه بيابان است .»

۳ - بست به غزنه «از بست تا رباط فيروزقند يك منزل ونا رباط مغون يك منزل ونا رباط كبير يك منزل واز آنجا تا شهر رخج يك منزل ونا تكين آباد يك منزل واز آنجا بخرسانه يك منزل واز آنجا تا رباط سرباب سك منزل واز آنجا تا رباط اوقل يك منزل واز آنجا تا رباط جنگل آباد يك منزل تمام باشد واز آنجا تا ديه عزم يك منزل واز آنجا تا ديه خاست يك منزل واز آنجا تا ديه جومه يك منزل واز آنجا تا ديه خابسار يك منزل سرحد غزنی ونا ديه خشباجی يك منزل واز آنجا تا رباط هزار دهی بزرگ است واول سرحد غزنی يك منزل واز آنجا تا غزنه يك منزل وجمله شانزده مرحله دارد .»

۴ - سيستان به نالسی «از رخج برباط سنگين روند يك منزل آنكه برباط جنگلی آنكه برباط بره آنكه به اسفنجان جمله چهار مرحله .»

۵ - سيستان بكرمان «نخستين منزل خاوران دوم رباط دارك واز رباط دارك تا برين واز آنجا تا گاو ميشك آنكه رباط نالسی آنكه رباط قاضي آنكه رباط كرامخان آنكه سينج جمله هشت مرحله واین سينج شهری است از نواحی کرمان بر سرحد سيستان . عمروليث بنا کرده است واین جایگه را قنطره کرمان خوانند واز آنجا هيچ پول نيست ليكن چنين خوانند .»

۶ - راههای ديگر سيستان «از فره تا فرنين سه مرحله وبين نه تا قره يك منزل واز كسل تا سيستان سی فرسنگ وطاق بر راه كسل است . بر پنج فرسنگي خواش بريك فرسنگي راه بست نهاده است . (نه خواش كنونی) وميان خواش وقرنين يك منزل بود واز بست تا سروان دومرحله دارند بر راه داور . آنگاه از رود هيرمند بگذرند به يك منزلی سروان يك منزل بروند . تا درغش بر كنار هيرمند واز تل تا بعنين يك روز راه است وميان پنجوای وكهك يك فرسنگ بود از پنجوان تا اسفنجای سه منزل و قصر برابر این باشد و ميان هردو يك فرسنگ باشد و اسفنجای تا سيوی دومرحله والله اعلم .»

گذشته از راههای استانی که ياد شده در پايان شاهراه وخراسان وبيرون از خاك ايران كنونی شاخهائی از مرو وهرات جدا ميشده و شهرهای بزرگ ماوراءالنهر و خوارزم وسغد وكابل و بلخ و بدخشان را بهم می پیوسته كه در كتب مسالك به تفصيل از آنها ياد شده و چون نگارندگان اين كتابها بيشتر از مردم آنجا بودند دقيقتر از راههای ديگری بشرح آن پرداخته اند و چون كوشش براين بوده است كه رؤس مطالب را يادآور شويم از نقل آنها خودداري ميكنيم وكسانيكه از شاخه های اين شاهراه اطلاعاتی خواسته باشند ميتوانند بكتب رجوع كنند اكنون می پردازيم بشاخه های شاهراه بزرگ فارس .

از شاهراه فارس راهی بسیراف و کرانه‌های خلیج فارس میرفته که پیش از این یاد شد و دوراه باستان اصفهان داشته یکی راه مستقیم و دیگری از نائین که سرحد پارس و اصطخر خوره بوده میگذشته بهمچنین دو راه باستان کرمان داشته یکی راه مستقیم شیراز - سیرگان و دیگری از کته (شهرکهن تاحیه یزد) جدا میشده و از انار و رودان میگذشته و بکرمان میرسیده است و مسیر آن تقریباً شاهراه کنونی کرمان بوده است. اینک مسافت شهرهای کرمان را از مسالك اصطخری در اینجا میآوریم :

- ۱ - «از سیرگان تا کاهون دو مرحله دارند از کاهون تا حسنا باد دو فرسنگ و از حسنا باد تا رستاق رستاق دو مرحله .»
- ۲ - «و از سیرگان تا رودان تا بیمند چهار فرسنگ و از بیمند به کردکان دو فرسنگ و کردکان تا اناس يك مرحله و از آنجا تا رودان يك مرحله . . .»
- ۳ - «و از سیرگان تا رباط سمرقان دو مرحله گران .»
- ۴ - «وبه راه بم از سیرگان به شامات (در نسخه ای شجات) رود يك مرحله و از آنجا تا بهار يك مرحله و تا خناب يك مرحله و تا کوغون يك فرسنگ و تا رائین يك مرحله و تا سروستان (در نسخه های دیگر شورستان - شارستان) يك مرحله و تا دارجین يك مرحله و تا بم يك مرحله .»
- ۵ - «راه جیرفت از سیرگان تا سروستان به راه بم بروند و از آنجا به دست راست بازگردند تا دیه گوز يك مرحله و از آنجا به جیرفت يك مرحله و از ناجت تا خیر يك مرحله و از خیر تا کوه نقره يك مرحله و از کوه نقره تا دریا يك مرحله و از آنجا تا جیرفت يك مرحله .»
- ۶ - «و از سیرگان تا رزند و از سیرگان تا بردسیر (اصطخری بر شیر) دو مرحله و از بردسیر یعنی واشیر تا خیزرود يك مرحله و از رزند تا بیانان يك مرحله گران .»
- ۷ - «مسافت راه بم تا بیابان نخست به نرماشیر آید يك مرحله و از نرماشیر به فهرج يك مرحله - برکنار بیابان است و از بم تا جیرفت يك مرحله .»
- ۸ - «راه جیرفت سوی پارس = از جیرفت تا مغون تا ولاشگرد يك مرحله و از ولاشگرد تا سورقان تا مرزتان تا جیروقان يك فرسنگ از جیروقان تا کاشیستان يك مرحله و تا روبین يك مرحله و تا تارم يك مرحله .»
- ۹ - «و مسافت راه از جیرفت تا هرموز اینست = نخست از جیرفت به ولاشگرد رود و از آنجا به دست چپ بازگردد تا کومین يك مرحله و از کومین تا نهر زنگان يك مرحله و از آنجا تا منوجان يك مرحله و از منوجان تا هرموز تا شهر و کناردریا يك مرحله و از شهر و تاروبست سه مرحله و از آنجا تا تارم سه مرحله .»

پایان راه کرمان از بیم به دشت مکران میافتاده و از آنجا تبر و کیز در سرحد مکران میگذشته و به قزلبور میرسیده و شهرهای ناحیه سند چون منصوره و یک قندابیل و برون و مولتان می پیوسته است .

راههای پیوندی :

در میان استانهای بزرگ پارس خراسان کرمان و شبستان و کوهستان و اصفهان بیابانهای پهناوری است که گهگاه در گوشه و کنار آن آبادیهای کوچک بچشم میخورد . اگرچه تا سده های چهارم و پنجم هجری مانند امروزی کسره خشک و بی آب و گیاه نبوده گاهی دریاچه ساوه گسترش می یافته و با پیوستن بشورابها و دریاچه های نمک و پارگین ها از ورامین تا نائین و مید کشیده میشده و درختان تاغ و جفته و گز و بوته های خار آدور تا اندازه ای از برخاستن ریگ و روان شدن آن پیش گیری میکردند است با اینهمه هرگز شهر و آبادی قابل توجهی که بتواند مردمی را در خود گرد آورد در میان دشت برپا نشده تنها بر کران این پهنه چند شهر کوچک چون بندری برکناره دریای ریگ خود نمائی میکرده است .

گذشته از چرای شتران و فراهم کردن هیزم (که بدبختانه راه گسترش کویر را فراهم کرده است) از گوشه و کنار این دشت برای نزدیکی راه و پیوند استانهای بزرگ بهره گیری میشده است .

راههای دشتی تا آنجا که مسیر بوده در کنار آبادیهای کوچک میگذشته و پس از آن کاروانها ناچار بوده اند از آب انبارها و برکه هایی که با آب باران پر میشده استفاده کنند و از این رو شماره سباطها و رباطها در این دشت چشمگیر بوده است .

بر کران این بیابان شهرهایی چون سنج (میان سیستان و کرمان) نائین و یزد - عقدا و اردستان و خبیص - زاور - نرماشیر - قم - کاشان - دزه - خوار - سمنان - دامغان و نائین و جندق و سنابانک و گرمه نهاده و راههای سپاهان - ری و کرمان - سیستان و کرمان - خراسان (از خبیص و زاور) یزد - خراسان و نائین - خراسان و راه شور استانهای بزرگ را بهم می پیوسته و چون میان بر و تردیک بوده بیشتر کاروانها آنها را بر راههایی که از آبادیها میگذشته برتری میدادند . و با اینکه همیشه کمینگاه دزدان بوده بامید بهره زودتر و راه نزدیکتر دل بدریای ریگ روان میزدند و در هر زمان که دولت نیرومند بر سر کار بوده راهداران و پهلوانان گماشته میشدند تا کاروانها را بدرقه کنند و از میان این پهلوانان و راهداران گهگاه مردان نامی چون پهلوان مظفر نیای شاهان مظفری برمیخاستند .

اینک مسیر این راهها را جداگانه از اصطخری میآوریم :

الف - راه ری باصفهان :

« از ری تا دزه يك مرحله - و در این مرحله همه آبادانی است الا دو فرسنگ و از دزه تا دیر گجین يك مرحله و چون بمیان بیابان رسید در این مرحله کرکس کوه و سیاه کوه برابر باشد و دیر گجین منزل گاهی است و چاه آب دارد لیکن شور باشد و آب باران خورند و دوباره بیرون دیر ساخته اند و از دیر تا کاج بیابان است يك مرحله و حوضها ساخته اند از بهر آب باران و آب چاه شور بود و از کاج تا قم يك منزل بیابان است تا دو فرسنگ قم آنجا دهی هست و این دو فرسنگ هم بیابان بود و از قم تا ده گبران يك مرحله آبادانی و مردم باشد و از آنجا تا قاشان دو مرحله آبادان برکنار بیابان و رباط بدره حصنی دارد و قرب پنجاه خانه بود و کشاورزی دارند و از بدره تا رباط علی ابن رستم يك مرحله گران بیابان است و حدود بیابان کرکس کوه پیوندد و در این رباط رجاله باشند - به نوبت راه نگاهدارند و حوضی دارند کی از دهی دیگر بآن نزدیک آب روان شود و بحوض آید و از آنجا به دانجی يك مرحله دیهی بزرگ است و آبادان و از آنجا به سپاهان يك مرحله سبک باشد . و چون از ری به سپاهان روند کرکس کوه بردست چپ ماند و سیاه کوه بردست راست و سیاه کوه همه ماوای دزدان است و از دیر گجین تا سیاه کوه پنج فرسنگ و از سیاه کوه تا کرکس کوه نه فرسنگ دارند. و از کرکس کوه تا دزه هفت فرسنگ . »

ب - راه نائین تا خراسان :

« از نائین تا مزرعه ای که برکنار بیابان است يك مرحله چشمه آب روان دارد و بر آن کشت کنند و دو یا سه تن در این مزرعه باشند و از آنجا تا جرمة چهار مرحله . بر هر دو فرسنگ گنبدی و بر که ای آب باشد و از جرمة تا نوخانی چهار مرحله به هر سه یا چهار فرسنگ گنبدی و بر که ای آب باشد و از نوخانی تا رباط خوران يك مرحله و از رباط تا آتشگاهان دهی باشد يك مرحله سبک و از آنجا تا طبس يك مرحله و اگر خواهند از نوخانی به دسکروان روند يك مرحله و از آنجا تا بن يك مرحله و از آنجا تا ترشیز دو مرحله و از آنجا تا نشابور پنج مرحله و راهها به دیه کرمی جمله شود بر سه فرسنگی طبس - دهی بزرگ است . مردمی هزار در این دیه باشند . »

ج - راه شور :

« شور نام آبی است در بیابان و سر این راه از دیه بیره برخیزد بر سر بیابان از حدود کرمان از این دیه به چشمه مغول آیند يك مرحله و باین منزل هیچ عمارت

نیست . از آنجا به غمر سرخ آید يك مرحله و در این مرحله مغاکی هست از گل سرخ عظیم و از آنجا به «جاء بر» و گنبدی چند هست و جاء آب و از آنجا بحوضی روند کی آب باران درو گرد آید يك مرحله و از آنجا بآب شور يك مرحله گنبدی چند ساخته اند برین چشمه شور و از آنجا به کری يك مرحله و در این مرحله به چهار فرسنگی کری بر که آب باران هست و در این بیابان شور چون از خراسان بکرمان شوند سوی دست راست بردو فرسنگی درختستانی هست گویند آنجا درخت باشد بر صورت مردم .»

د - راه زاور :

«سراین راه از دید زوار خیزد در حد کرمان و از آنجا به در کوجری يك مرحله و در این جایگاه آبی ضعیف می رود . از آنجا تا شور دوازده يك مرحله و از آنجا تا رباط ویران يك مرحله و این جایگاه ازدزد خالی نباشد و تا دیر بردان از این جا يك مرحله و از آنجا تا حوض آب باران يك مرحله و از آنجا تا رباط تا بند يك مرحله خانه بیستی باشد در این رباط و آسیابی کوچک دارند و آب چشمه دارند و بر آن کشاورزی کنند و درخت خرما دارند و پیش از آنکه به نایند رسند بردو فرسنگی چشمه آبست و درختان خرما لیکن آنجا کسی ننشیند و دزدان در آن گنبد کها ماوی دارند و خرما ی این درختان مردمان نایند بر گیرند . و از آنجا به چاه شك روند و به هردو فرسنگ گنبدی و حوض آب باشد و آب این چاه شك آبی خوش است و از چاه شك تا خور يك مرحله و از خور تا خوست دومرله و از خوست تا کری سه مرحله .»

ه - راه خبیص :

«خبیص شهر یست بر کنار این بیابان و آب روان دارد و درخت خرما از آنجا به دروازق يك مرحله و در این منزل چندان کی چشم کار کند ویرانه است و هیچ آب ندارد و از آنجا يك مرحله تا «شور رود» وادی فراخ است از باران برای زمینهای شور آب افتد و سیلها در این وادی رود و از آنجا تا باریك کوهی کوچک است يك مرحله و از آنجا تا نیمه يك مرحله و از آنجا تا حوض باران يك مرحله و از آنجا تا رباط دومرله و در این رباط چشمه آب روان است و تنی دو در این رباط باشند و کشاورزی کنند و از آنجا تا کور کور يك مرحله دهی آبادان است از حد کوهستان و از کور کور تا خوست دومرله و در این راه خبیص چون از رباط چشمه آب روان بردارند و دو فرسنگ سوی خراسان بروند مقدار چهار فرسنگ سنگهای سیاه خرد باشد و از بارسك تا گور حاجی سنگهای خرد است بهری سپید چون کافور

وبهری سبز چون آبگینه .»

و - راه یزد بخراسان :

«از یزد تا آنجیزه يك مرحله و دارین منزل چشمه هست و حوض آب باران هست لیکن مردم نباشد و از آنجیزه تا خزانه (خرانه ؟) يك مرحله بیابانست لیکن درخزانه مردمی دویست باشند و چهارپا و کشاورزی دارند و از خزانه تا تل سیاه سپید يك مرحله بیابان باشد و در این منزل مردم نبود و حوض باران آب دارد و از تل سیاه سپید تا ساغند يك مرحله و ساغند دهی است قرب چهارصد خانه و چشمه آب دارد و از ساغند تا پشت بادام تا رباط محمد يك مرحله بیابان است و در این رباط مردمی سی باشند و چشمه های آب و کشاورزی دارند و از رباط محمد تا ریگ يك مرحله و در این منزل حوضی آب هست کاروانسرای لیکن نیست و ریگ رنگی است مقدار دوفرسنگ و از ریگ تا مهلب يك مرحله بیابان و رباط حوران از گچ و سنگ ساخته اند و تنی سه چهار آنجا مقیم اند کی نگاه دارند و آنجا چشمه آب است و از رباط حوران تا زاد آخرت يك مرحله و در زاد آخرت چاه آب و کاروانسرای هست لیکن مردم نباشد و از زاد آخرت تا بستاداران يك مرحله دهی باشد کی مردمی سیصد در این دیه باشند و آب کاریز دارند و کشاورزی کنند. و از بستاداران تا دیه بن يك مرحله دهی آبادان است و در این دیه مردمی پانصد باشند و کشاورزی و آب روان دارند و از بن تا زاویه يك مرحله بیابان . و در این منزل کاروانسرای و چاه آب هست لیکن مردم نی و از آنجا تا رباط ریگن تا استلشت يك مرحله و استلشت يك منزلی است و حوض آب باران دارد و کاروانسرای بی مردم دارد و از استلشت تا ترشیز يك مرحله . و ترشیز از حدود پشت باشد کی نواحی نشابور است و در این راه بر هر دو فرسنگ خان و حوض آب ساخته اند و راه بیابان بر پی یکدیگر نهاده است . چنان کی راه سپاهان و پس راه ری و پس راه نائین و پس راه خراسان و پس راه شور و پس راه زاور و پس راه خبیص و پس راه نوکی راه کرمان است .»

ز - راه نو :

«از نرماشیر به دارستان روند يك مرحله و چاهیست و درخت خرما دارد بر سر بیابان و از آن گذشته هیچ عمارت نیست و از اینجا به چشمه سر آب يك مرحله و از سر آب تا دیه سلم چهار مرحله بیابان . گویند کی این دیه از شمار کرمان است. و از آنجا تا هری ده روز راه . و اگر خواهند از نرماشیر بر سینج روند پنج مرحله و از سینج به دیه سلم پنج روزه راه و اما راه شیستان از نرماشیر به سینج روند پنج

روزه وازسینج به سیستان هفت مرحله»

راههای دریائی :

دریای بزرگی که از خاور آفریقا آغاز شده و در جنوب آسیا تا چین می‌رود و امروز بخش کوچکی از آنرا خلیج فارس می‌نامیم در آغاز اسلام و پیش از آن دریای پارس خوانده میشده و بندرگاهها و کرانه‌های آن از لحاظ بازرگانی دریا همیشه اهمیت خاصی داشته‌است . اصطخری حدود این دریا را چنین تعریف میکند : «وآغاز آن قلم‌گیریم و جانب شرقی یاد کنیم کی بحدود دیار عرب در می‌گردد چنان‌کی یاد کردیم تا عمان .

آنکه پهنای دجله گوئیم تا به ساحل رسیم بماه‌ی رویان و جنوبا و سوی پارس شویم بسیراف همچنین تا ساحل هرموز کی از پس کرمان است تا دیبل و تا ساحل مولتان و آن سرحد سند باشد و مولتان حد مسلمانی سیری شود . آنگاه بساحل هندوستان رسیم تا ساحل تبت . آنگاه به زمین چین رسیم .»

راه دریائی ایران در کنار کرانه‌های شمالی خلیج فارس از آبادان که حصارکی کوچک بوده و پاسبانان در رباطی برای حفاظت کاروانهای کشتی‌گماشته شده بودند آغاز میشده و از ماه‌ی رویان که بارکده (فرشه‌گاه) ارغان بوده می‌گذشته است در میان آبادان و ماه‌ی رویان آب‌های خوزستان «به دورق گرد می‌آمده» و پس از گذشتن از حصن مهدی و باسیان بماه‌ی رویان بدریا میریخته است .

راه دریائی در جنوب استان فارس نخست از سینیز بارکده فارس و سپس به نجیرم و زمانه میان جنباه (گناوه) و نجیزم (که همه مرغزارها و دیهای گرمسیر بوده) می‌گذشته و بسیراف میرسیده است .

سیراف منطقه‌ای گرم و بی‌آب (آب شیرین) بوده و بازرگانان دریا که اغلب بسیار دارا و دارای خانه‌های چند اشکوبه و پرشکوه بوده‌اند در آنجا می‌نشستند و آب شیرین برای نوشیدن از جاهای دوردست می‌آوردند و کشت و ورز نداشتند . لیکن نظارت بر کار بازرگانی دریا و بارسالاری کشتی‌ها آنان را چنان بی‌نیاز می‌کرده که زبانتزد مردم جهان آنروز وسده‌های پس از آن بوده‌اند .

کشتی از کنار پشته‌ها و بیابانهای ساحلی می‌گذشته و بدژی استوار بنام حصن ابن عماره میرسیده که در پارس جائی بدان استواری نبوده است و گویند اشاره قرآن مجید در این آیه که می‌فرماید «وکان والهم ملک یا خذ کل سفینه غصبا» بمردم این دژ می‌باشد و از آنجا بندرگاه نامبردار هرموز که بارکده کرمان و سخت گرمسیر ولی دارای نخلستانها و آبادیهای بزرگ بوده میرسیده و از دیبل بندرگاه سند و زمین می‌گذشته و بچین می‌پیوسته است . در خلیج فارس گذشته از بندرگاهها

و بارکده‌های ناموری که پیش از این گفته شد آبخوست‌ها و جزیره‌های بزرگ و کوچکی چون جزایر بحرین و لافت و اوال و خارك نیز بوده و هریک از آنها از لحاظ فراورده‌های دریائی چون مروارید و صدف و ماهی و میگو ارزش داشته و همیشه شاخه‌هایی از این شاهراه دریائی جدا میشده باین سرزمینها میرسیده است جز شاهراه دریائی پارس در کرانه‌های شمالی ایران مردم بندرگاهها و آبخوست‌های کوچک و بزرگی در دریای خزر با ناوچه‌ها و کشتیهای کوچک در راههای آبی رفت و آمد میکردند و بسوداگری میپرداختند که نامورترین آنها راه ابسکون به دهستان در کرانه‌های گرگان و راه دربند و باکوان (باکو) به جزیره سیاه کوه و آبخوست و بیشه زارهای میان آب بوده که مردم آنجا چهارپایان خود را در آنجا رها میکردند تا پروار شوند.

راههای ایران در سده‌های میانه هجری

چنانکه پیش از این یاد شد از روزگار باستان تا کنون شاهراه‌های ایران چندان تغییر مسیر نیافته و گاهی مترلگاهها بعلل طبیعی یا اجتماعی از آبادی و اعتبار افتاده و در تردیکی آنها آبادی یا شهر دیگری پدید آمده و ناچار راه را بسوی خود گردانده است. (مانند تهران کنونی بجای ری و مشهد بجای طوس) در نیمه دوم سده هفتم هجری با حمله مغول بیشتر شهرهای بزرگ و ناموران روزگار ویران شد و مردم آن کشته و پراکنده شدند ولی زمانی نگذشت تا فرزندان جهانگشایان خونخوار برای فرمانروائی باین کشور پهناور ناچار شدند شهرهائی را برای پایتختی خود برگزینند و آبادیهای بزرگی را که بدست نیاکانشان تباہ و ویران شده بود از نو بیارایند.

نخست شهر مراغه در آذربایجان که پیش از آنهم آباد و نامور بود برای پایتختی برگزیده شد و سپس تبریز و سلطانیه جای آنرا گرفت و ناچار سرخانه و مرکز شاهراه خراسان از شهرهائی چون ری و نیشابور و بغداد باین سه شهر منتقل شد. برای پرهیز از درازی سخن فاصله شهرها را از سرخانه سلطانیه پایتخت الجایتو ایخان شیعی ایران از زبان حمدالله مستوفی و از کتاب تره‌القلوب وی در اینجا می‌آوریم:

«... و از سلطانیه تا دیگر بلاد عراق عجم مسافت برین موجبست: ابهر نه فرسنگ — ری پنجاه فرسنگ — اصفهان صد و شش فرسنگ — اسدآباد سی و هفت فرسنگ — ری پنجاه فرسنگ — زنجان پنج فرسنگ — ساوه چهل و دو فرسنگ — سجاس پنج فرسنگ — قزوین نوزده فرسنگ — قم پنجاه و چهار

فرسنگ - کاشان هفتاد و چهار فرسنگ - همدان سی فرسنگ - یزد صد و چهل و پنج فرسنگ .

تا دیگر بلاد مشهوره ایران زمین برین صورت :

بغداد صد و هیجده فرسنگ - گواشیر (کرمان) دویست و سه فرسنگ - نیشابور (خراسان) صد و هفتاد و هشت فرسنگ - هری (بخراسان) دویست و پنجاه و یک فرسنگ - بلخ (بخراسان) سیصد و چهار فرسنگ - مرو (بخراسان) دویست و پنجاه و شش فرسنگ - جرجان (بمازندران) صد و چهل و پنج فرسنگ - دامغان (بقومس) صد و ده فرسنگ - لاهیجان (بجیلان) چهل و چهار فرسنگ - تبریز (بآذربایجان) چهل و شش فرسنگ - قراباغ و اران هفتاد و دو فرسنگ - شیراز صد و هفتاد و شش فرسنگ .»

فصل شانزدهم

رباط - ساباط - خان - کاروانسرا

شاید درهمه کتابهایی که درباره تاریخ و جغرافیای ایران نوشته شده و درهمه سفرنامه‌های جهانگردان از توجه ایرانیان براه و ساختمانهای پیوسته بآن و همچنین راهداری و پست منظم از روزگاران بسیار کهن سخن رفته باشد و نیز وجود واژه‌هایی چون ساباط و رباط و برید در زبانهای زنده و مرده جهان که از گویشهای کهن ایرانی گرفته شده مؤید این نظر است که پهناوری سرزمین و دوری شهرها و آبادیهای ایران و کشورهای همسایه ایرانی را ناچار میکرده است که راههای پاکیزه و امن داشته باشد و منزل و منزل و آبادی و آبادی آسایشگاه بسازد و نیز برای اینکه کاروانها دریابان راه خود را بیابند برجها و میل‌هایی برافرازد که از دور مانند برج دریائی رهسپاران را راهنمایی کند.

در میان نام ساختمانهایی که بیرون از شهر و در کنار جاده‌ها بگوش میخورد نام کهن کربات یا کارباط که باکرا و کاروان پیوستگی تمام دارد این واقعیت را می‌رساند که کاروانهای ایرانی و غیر ایرانی حتی در دشتهای دراز و پهناور بی‌سرو سامان نبوده‌اند و به آسانی و آسودگی کالا و مسافر را از خاور بباختر و از شمال بجنوب می‌برده‌اند.

هر چند میل‌های راهنمایی که در سراسر ایران زمین و بخصوص دریابانها



کاروانسرای سنج زردیک سیزوار



وجنگها وجود دارند امروز اغلب تبدیل بآرامگاه شده ولی از نام میل که میتوان آنرا بمیان راه تعبیر کرد ونام ویژه آنها چون رادگان یا رایگان واسکت ولاجیم ویا قدمگاه بخوبی برمیآید که نخست اینگونه بناها برای راهنمایی یا آسودن مسافران ساخته شده ولی پس از آن گاهی تبدیل بآرامگاه بانی خود یا بزرگی که درآن نزدیک یا درحین سفر درگذشته شده اند .

مثلاً میدانیم که قدمگاه نیشابور پیش از آنکه حضرت علی ابن موسی الرضا (ع) بطوس تشریف فرما شود میل راهنمایی بیش نبوده و شاید درکنار خود ساباط یا رباطی داشته ولی پس از مسافرت آنحضرت وبیاد اجتماع پرشور وعظیمی که از پیروان ودوستان خاندان پیغمبر دربیرون آن برپای شده نام قدمگاه یا باصطلاح امروز بنای یادبود بخود گرفته وبهمن مناسبت بعدها درزمان شاهان شیعی ایران گسترش یافته و ایوانها و صفاها و رباطها و خانهائی برآن افزوده شده است . پادشاهان وزرگان ایران چه پیش از اسلام وجه بعد ازآن دربنیاد نهادن بناها وآثار خیر بخصوص دربیرون شهرها ودرکنار جاده ها کوشش واهتمام داشته اند وحتی پس ازهرتغییر اجتماعی که درایران رخ میداده وبراثران ویرانهائی بوجود میآمده بلافاصله پس ازفرونشستن آن نخست اینگونه بناها تعمیر وبازپیرائی میشده است . کما اینکه میل معروف بنادری ازقرنها پیش ازنادر وجود داشته و فقط نادرشاه آنرا تعمیر کرده ودراین کتاب نیز درباره آن سخن خواهد رفت .

دروزرگار اسلام بزرگان وپادشاهانی چند بساختن رباط ومیل وساباط وخان وکاروانسرا همت گماشته اند که چند تن آنها نظیر ملك (که گویا پادشاهی سلجوقی بوده) و ابوالحسن علی ابن ماه وشاه عباس صفوی ازجمله مشاهیر آنان هستند وهمانطور که کاروانسراهای کنونی ایران اغلب شاه عباسی خوانده میشود وتقریباً این نام برای کاروانسرا علم شده درقرن چهارم هم کثرت رباطهائی که بهمت ابوالحسن ماه برپا شده نام ماهی برای بیشتر رباطها علم بوده است ومتأسفانه اکنون يك رباط آن بنام رباط ماهی درخراسان برای ما بجای مانده است .

گاهی اشخاص نيك اندیش پیدا میشدند که حتی حاضرنبودند نام آنها برآثار خیرشان بماند . رباطی بسیارزیا درتزدیکی سبزوار هست که بنام قلعه خدا بنده مشهور شده وبا نظر دقیق بسبك معماری آن بیننده بتردید میافتد که چنین بنائی درزمان خدا بنده معروف الحایتوا یلخان شیعی مغول ساخته شده باشد ومیتوان پنداشت نکوکاری تنها برای اینکه بنده خوبی برای خدای خود باشد این رباط را ساخته است . درکتاب مسالك نام بسیاری ازرباطها وخانها آمده که سازنده اغلب آنها معلوم نیست و فقط بآبادی نزدیک آن نسبت داده شده مانند رباط ساغند - رباط پشت بادام - رباط سپید - خان لنجان . . . دراینجا نام چند رباط معروف را که



کاروانسرای اتابکی بین تهران و قم

در این کتابها ذکر شده میآوریم :

۱ - رباط مارنس - رباط بیابان - رباط بر - رباط نواحمد - رباط جنگی - رباط ماهی (پنج رباط) - رباط چشمه - رباط خدیس - رباط رازیك - رباط سعد - رباط سنگین - رباط عبدالله - رباط علی ابن رستم (یا ابن علی . . .) - رباط قاضی - رباط قهستان - رباط کبیر - رباط کرامخان - رباط کروان - رباط محمد - رباط ناسی - رباط ویران - رباط طاهر ابن علی - خان آزاد مرد - خان اوپس - خان حماد - خان روان - خان شیر - خان لنجان - خان مردویه - خان میم - دیر ایوب - دیر مردان - دیر فرمان (دهخوارقان) - دیر العاقول - دیر عمر - دیر گچین - دیر بوشنوده .

کاروانسراهای شاه عباسی معروف است که وزیر او برای اینکه شماره آنها مشخص باشد و شماره های درست مانند ده و صد و هزار آسان بر زبان میآید دستور میدهد یکی کمتر از هزار یعنی نهصد و نود و نه رباط سازند تا در شمارش آنها اندکی درنگ شود و آیندگان ارج اینکار بزرگ را بدانند .

آقای ماکسیم سیرو فرانسوی که سالها در ایران بکار معماری و باستانشناسی مشغول بوده و چند سالی هم استادی دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران را



کاروانسرای آوج

برعهده داشته‌کنایی ارجدار درباره کاروانسراها و رابطهای ایران گرد آورده و پژوهندگان میتوانند در این موارد بکتاب ایشان رجوع کنند .
نویسنده کتاب روزها در کاروانسراهای دورافتاده منزل کرده و همه جوانب و گوشه‌های آنها را با دقت بررسی نموده و از این جهت اثر وی میتواند یکی از منابع بسیار دقیق و سودمند باشد . و ما بهمین سبب از تکرار مطالب آن در این کتاب خودداری کرده‌ایم و تنها فهرست نام و نشان آنها را در پایان فصل میآوریم .

ویژگیهای ساختمانهای وابسته به راه

۱ - ساباط این واژه که تقریباً بهمه زبانهای خاوری و باختری و آرمی و ایرانی و فرنگی و تازی رفته در زبانهای ایرانی و منجمله فارسی ریشه کهن دارد . جزء اول آن سا بمعنای آسایش و جزء دومش پسوند بات نمودار ساختمان و بنا و آبادی و عمارت است و در آخر بسیاری از واژه‌ها چون رباط و کاربات و خرابات و جز اینها آمده و رویهمرفته بجای آسایشگاه و استراحتگاه امروز بکار میرفته‌است . ساباط بکلیه بناهاییکه بمنظور آسودن بپا میشده چه در شهر و چه در بیرون از آن اطلاق میشده . در شهرستانهای جنوبی ایران هنوز هم این واژه درست درجای خود بکار میرود .

در تاریخ یزد تألیف جعفری در چند جا آمده است که فلان امیر یا فلان خواجه در کنار خانه‌اش یا مسجد خود چند ساباط ساخت ولی امروز ساباط را بطور اخص برای بنای سرپوشیده کوچکی بکار میبرند که بر روی جاده‌های بیرون شهر و یا کنار آنها ساخته شده و منحصر است بچند تختگاه و یک آب‌انبار و گاهی يك یا دو اتاق كوچك كه تنها میتوان بمنظور رفع خستگی و اندکی آسودن پس از پیمودن راه خسته‌کننده آنرا مورد استفاده قرار داد .

در راه اصفهان - یزد میان یزد و اردکان و اردکان و نائین هنوز خوشبختانه دودستگاه از این ساباطها برجای مانده و آب‌انبارهایی پراز آب خنك دارد و پناهگاه بسیار خوبی برای مسافران این راه دراز و خشك و بیابانی است .

۲ - رباط رباط منحصرأً بساختمانهای کنار راه و بویژه بیرون از شهر و آبادی اطلاق میشود و از روزگاری بسیار کهن بزبان تازی راه یافته و حتی از آن فعل نیز ساخته‌اند و ارباط بمعنای منزل گرفتن و آسودن در میان راه بکار میرفته و شاید برخلاف آنچه در آغاز بنظر میآید ربط و ارتباط هم از این واژه آمده نه اینکه رباط مشتق از ربط باشد .

رباط علاوه بر حوض و آب‌انبار دارای اطاقهای متعددی است که گرداگرد



کاروانسرای جمال آباد در قافلانکوه از آثار شامعباس دوم صفوی

حیاطی را فرا گرفته و مسافران میتوانند يك یا چند شب در آن بیا ساینند .
۳ - کاربات کاربات چنانکه پیداست خانه کاروان است و پیش از اسلام بجای کاروانسرا بکار میرفته و آن نیز مانند رباط دارای اطاق و حوض و یا پایاب است و گاهی فقط دو یا سه اطاق دارد و نمونه آن در آبادیهای کنار شاهراه کهن فارس خودنمایی میکند .

۴ - کاروانسرا برباطهای بزرگ و جامع کاروانسرا میگویند چه در شهر و چه بیرون از آن باشد .

کاروانسرا علاوه بر اطاق و ایوان دارای باره بند و طویل و انبار است و اغلب ورودی آنرا بازار کوچکی بنام علافخانه تشکیل میدهد و بر روی سردر آن چند اطاق پاکیزه قرار گرفته که بکاروانسالار اختصاص دارد .

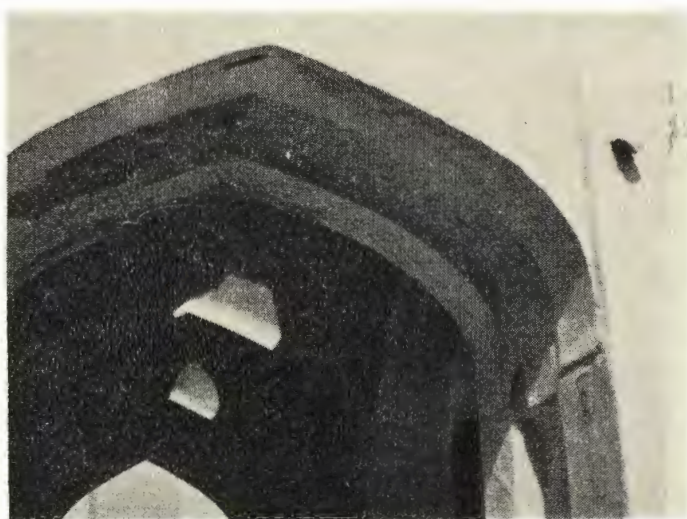
گاهی دردوسوی سردر کاروانسرا و رباط برجهایی جای گرفته که در مواقع ناامنی مورد استفاده مدافعان و راهداران قرار میگرفته است .

۵ - خان خان نیز همان کاروانسراست و این واژه در زبان تازی بطور مطلق بجای کاروانسرا بکار گرفته شده است .

۶ - آب انبار (امبار) آب انبار و منابع آب نوشیدنی در سراسر راههای ایران و در شهرهای این سرزمین بتعداد بسیار دیده میشود و بعضی از آنها که در شهرهای خشك و کم آب ساخته شده خود اثری بسیار زیبا و از لحاظ معماری شایان



آب انبار مجیدآباد - اردکان یزد



يك انبار تره آباد - اردكان يزد

توجه است .

يك آب‌انبارگاهی از سه قسمت تشکیل شده نخست تنوره یا خزینه که معمولاً روی قاعده‌ای مدور بنا شده و پوشش آنرا گنبدی بلند تشکیل میدهد که پاكار آن روی سطح زمین است .

خزینه بعضی از این آب‌انبارها (بخصوص آب‌انبارهای یزد و کاشان و کرمان) بسیار ژرف است و شعاع قاعده آن نیز گهگاه به ۸ - ۹ متر میرسد و برای اینکه آب آن خنک‌تر شود و کف آن تحمل فشار بسیار آب را داشته باشد بجای شفته چند پرده سرب‌گداخته زیر آن ریخته‌اند .

دوم بادگیر که به تناسب آب و هوا و شماره يك دو چهار یا شش است و پیرامون گنبد قرار گرفته و زیر آن شیاری در آب دارد که گاهی بتزديك کف خزینه می‌رسد .

بدنه بادگیرها که معمولاً چهار و گاهی هشت گوش است از روی زمین تا زیر شکافهای آن بسته است و با تیغه‌های عمودی بچند قسمت تقسیم شده کار این تیغه‌ها که بنام پره معروف است مکیدن هوای مطبوع بالا بدرون خزینه و بیرون راندن گرما از جهت مخالف است و بهمین جهت در بعضی اقلیمها که باد مطبوعی از يك جهت میوزد روزنهای بادگیر که با پره‌ها جدا شده مواجه با جهت باد و سوراخهای هواکش آن پشت بباد است (مانند میان‌کویر) و در برخی از شهرها از چهارسو پره و روزن دارد .

سوم گورو - راجینه یا پلکان و پاشیر - از این قسمت راهرو و پلکان پرشیبی است که پاشیر آب‌انبار (همکف خزینه) را بزمین می‌پیوندد و معمولاً سردر و درگاه زیبایی دارد که دوسوی آن دوسکو برای رفع خستگی تعبیه شده است .

گهگاه در پاگرد پلکان يك یا دو غرفه یا سرداب وجود دارد که تا چند سال پیش در آنها قهوه‌خانه دائر میکردند و برای کسیکه پلکان بلند و بی شمار آب‌انبار را با خستگی پشت سر گذاشته آسایشگاه مطبوع و حظ‌آوری بود .

۷ - حوض - برکه - پایاب - چاه . تأمین آب نوشیدنی برای مسافران و چهارپایان ایشان بویژه در مناطق خشك مسئله‌ای بسیار مهم و حیاتی بود که با ساختن حوضهایی جهت ذخیره آب باران یا کندن پایابها بمنظور دسترسی بآب روان کاریزهایی که احتمالاً از میان دست و تزديك راه میگذشت ، حل میشد .

در جاده‌های پیوندی کویر و دشت پهناور میانه ایران که کمتر بآب دسترسی پیدا میشد و اگر هم آبی باريك میگذشت چنان پرنمك و شور بود که نمیشد نام آبر را بر آن نهاد شماره برکه‌ها و چاهها و حوضهای آب باران بیش از همه جا بود و معمولاً هر دو فرسنگ یکبار و بویژه در جائی که رباط و آبادی نبود برکه‌های سرپوشیده یا

چاه خانه بچشم میخورد که هنوز هم در راههای میان یزد و خراسان و راه دشتی تهران - کاشان - اردستان برجای است و مورد استفاده قرار میگیرد .

بجز اینها ساختمانها و تأسیسات دیگری در کنار شاهراهها و کوره راههای ایران کهن وجود داشته که مهمترین آنها میل های راهنما ، دیدگاه ها و گهواره های دید (یکی از آنها در نزدیکی شیراز هنوز برجای است و بگهواره دیو تغییر نام داده) سهاره ها و جایگاه های راهداران و چاپارخانه میباشد که اکنون با وجود پستهای ژاندارمری و راهپائی نیازی بدانها نیست و متروک شده است .

میلها و مناره های راهنما چون دارای اهمیت بسیاری است جای ویژه ای از این کتاب را گرفته و در اینجا شایسته است از میل های دریائی که در کنار راه آبی خلیج فارس بتعداد زیاد وجود داشته سخنی بمیان آید .

در کتب مسالك و جغرافیه های تاریخی قدیم از چندین برج و میل دریائی در کنار راه آبی خلیج فارس و بویژه در کرانه های خوزستان و فارس یاد شده .



کاروانسرای سن سن بین قم و کاشان

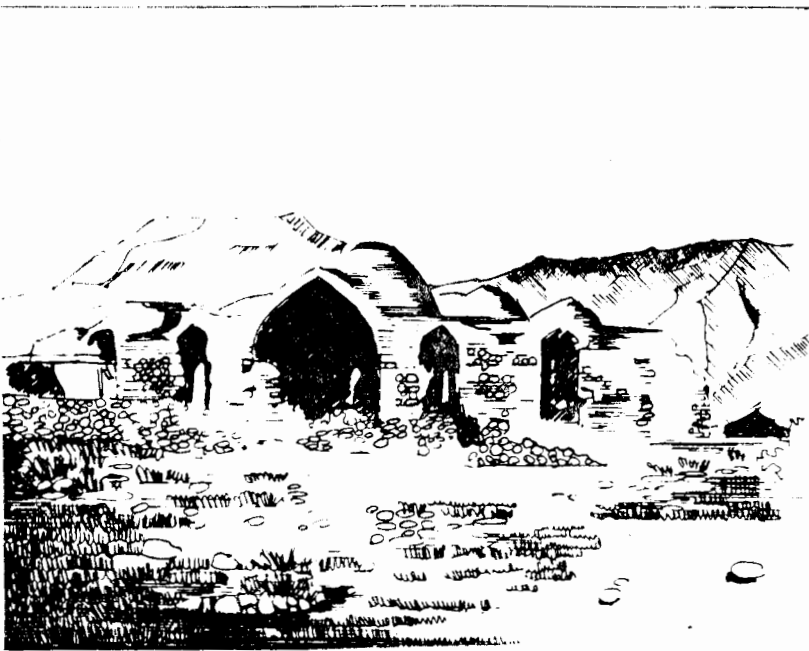
این برجها نام خشاب و خشابه و خشبات دارند. اصطخری یکی از آنها را

چنین شرح میدهد:

درجائیکه آب دریا درهم شده و جزرومد و آشوب زیاد دارد پایه‌های چوبی در دریا کوبیده و بر روی آن برجی ساخته‌اند و شبها و روزهاییکه هوا ابری و تاریک است برای راهنمایی کشتیبانان بر فراز آن آتش میافروزند. بیشتر پژوهندگان نام خشاب را مشتق از خشب (چوب) و خشبات را جمع آن و این هردو را تازی میدانند در صورتیکه واژه‌های بسیاری حتی در زبان فارسی کنونی از ریشه بخش نخست آن یعنی خشه و هم پساوند آن بات هست و بکار میرود.

خشه بمعنای فروغ - روشنی - درخشش - رخش درهمه گویشهای کهن و کنونی ایران از روستائی گرفته تا دری امروز بوده و هست و بات (که اغلب با ط نوشته میشود) پساوندی است که بگونه‌های بسیار بواژه‌ها پیوسته و نام ساختمانها و آبادیها را ساخته است.

این مطلب را آقای امام شوشتری در فرهنگ بسیار ارجدار خود بنام فرهنگ واژه‌های فارسی در عربی با دلیل و برهان کافی محققانه شرح داده‌اند.



رباط خراب قلعه اولیش تاشان

خشب‌ات چون کربات و رباط و ساباط و خرابات اگر فارسی نباشد مسلماً ایرانی هست و معنای برج و ساختمان درخشنده و فروغ‌دهنده میدهد و خشاب هم چون سرداب و محراب (معرب مهربه) و گوراب و کاراب بهمان معنای خشبات و با ترکیبی دیگر است. علاوه بر خشاب و خشبات که برج راهنمای دریائی بوده و ناچار بر فراز آن آتش میافروختند برخی از میله‌های راهنما هم که در جنگ‌ها و دره‌های پرپیچ‌وخم جای داشته شبها و روزهای تاریک و مه‌گرفته روشن میشده‌است و هنوز داغ‌ورد این آتشها از زیر گنبد برونی برجهای رادکان و اخنجان زدوده نشده است (و گویا اخنجان هم با اخگر پیوند داشته است).

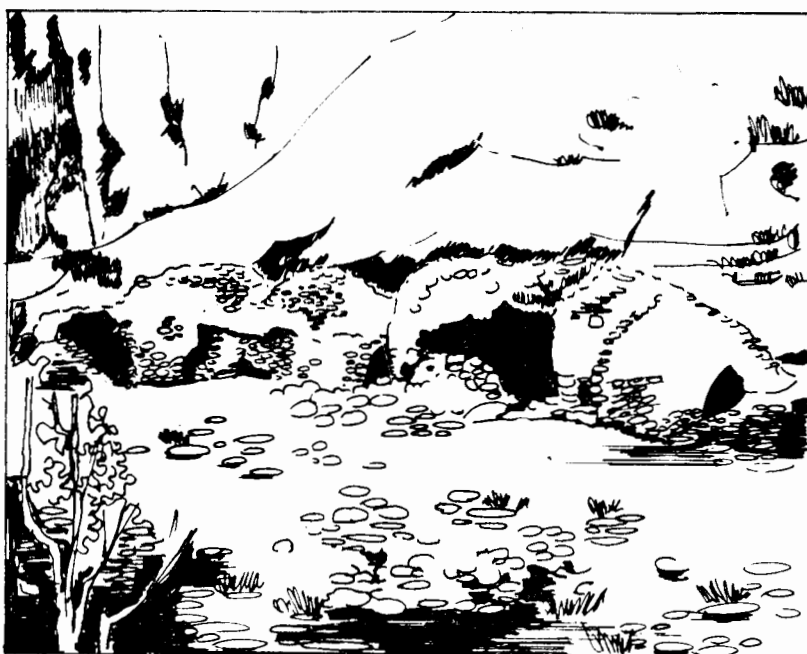
دژها و کوشکها و چهارطاقهائی که بر فراز تپه‌ها جای داشته با اینکه برای مقاصد جنگی یا دینی ساخته میشده در راه‌نمائی مسافران نیز نقش داشته علاوه بر این ستیغ کوهها، بریدگی و شکاف کفتها و گردنه و حتی تگ درختهای وحشی نیز در اینکار دخیل بوده‌اند.

میهمانخانه و دسکره

در کنار شهرهای نامی و آباد بویژه پایتختها کاروانسراهای بزرگ و زیبا و باشکوهی دیده میشود که بیشتر آنها میهمانخانه بوده است و پادشاهان و امیران و فرمانروایان میهمانان نامدار و گرامی خود را در آنجا پذیرائی میکردند. از جمله میهمانخانه بزرگ شاه‌عباسی در کاشان و کاروانسرای مادر شاه (جای میهمانسرای شاه‌عباسی) اصفهان و کاروانسرای وزیر در قزوین است که تا صد سال پیش دایر بوده و فلان‌دن و کست معمار و نقاش فرانسوی از آنها سخن رانده‌اند.

بیرون شهرهای آباد و بزرگ پیش از اسلام و آغاز اسلام دسکره‌هایی وجود داشته که پادشاهان و امیران بهمین منظور و گاهی هم برای خوشگذرانی و گذراندن اوقات فراغت و شکار خود میساختند. چند دستگاه از این کوشکها تاکنون برجای مانده ولی مورد استفاده آن تغییر کرده مثلاً دسکره‌های جبلیه کرمان (گنبدگیران) و هارونیه طوس (که میگویند مزار امام محمد غزالی است) و همچنین خواجه ربیع مشهد و زنگیان یزد بعدها تبدیل بآرامگاه و مصلی شده یا بعلت خشک شدن باغ و پردیس که معمولاً در پیرامون آنها بوده متروک مانده و روبویرانی رفته است.

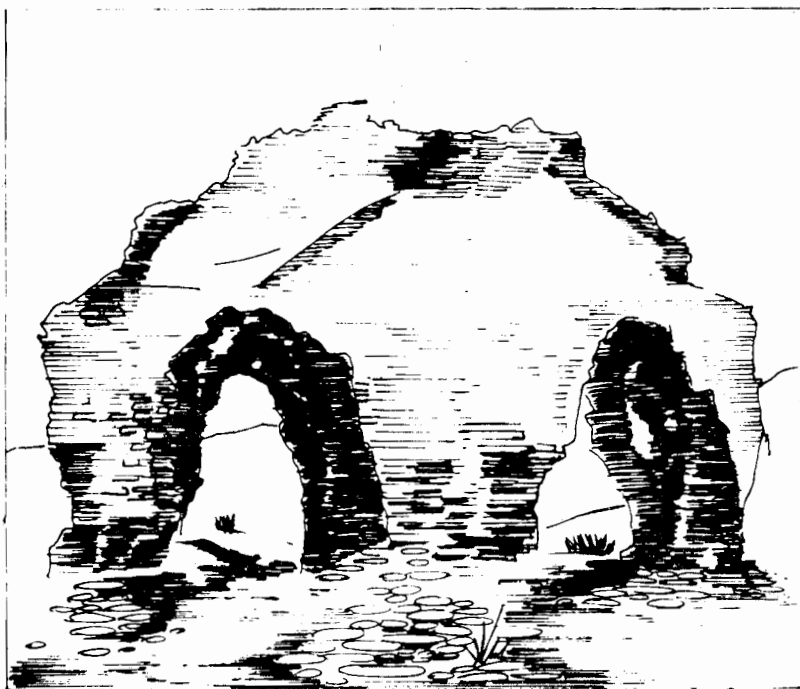
در کنار خانقاهها و پیوسته بدانها علاوه بر مسجد بناهایی بنام دارالسیاده دارالعرفا — دارالضیافه و غیره وجود داشته و بیشتر مسافران و رهگذران غریب و درویش که راه بجائی نداشتند در اینگونه اماکن مسکن میگزیدند و پذیرائی میشدند. سباطهای خانقاه میرشمس‌الدین یزد (میرشمس‌الدین محمد پسر میررکن‌الدین



رباط ویران نزدیک انتهای شرقی تنگ کمیون ده نو کهگیلویه

حسینی یزدی وزیر ابوسعید بوده است) و مجموعه بسیار جالب و خوش طرح بندرآباد یزد (مسجد و خانقاه شیخ تقی الدین دادا مزید پیراندایان - زراندایان) و بناهای مجاور خانقاه شیخ صفی الدین اردبیلی و مجموعه با ارزش افوشته نظیر و خانقاه مولانا زین الدین ابابکر تایبادی و خانقاه پیر بسطام و مزار شیخ جامی و مزار و خانقاه قطب الدین حیدر و مزار و خانقاه شاه نعمت الله ولی درماهان و خانقاه فرزندش شاه خلیل الله درتفت و صدها خانقاه دیگر که در گوشه و کنار ایران ناهزاره نخستین اسلام برپای بوده نمونه‌هایی از میهمانخانه‌های رایگان هستند .

دروقتنامه‌های کهن و درمیان برگهای تاریخ و دیوانهای خراج بسیار دیده میشود که درآمد فلان آبادی وقف بر آئینده و رونده و ابناء و غریبان است حتی برای درمان مسافران بیمار و گذران آنان تا بهبود کامل موقوفاتی برقرار میشده و کرایه و هزینه سفر درماندگان نیز تا رسیدن بشهر و دیار تأمین بوده است .



چهارطاقی نزدیک پل خیرآباد بر روی رودخانه خیرآباد در جنوب شرقی بهبهان

طرح رباط و کاروانسرا

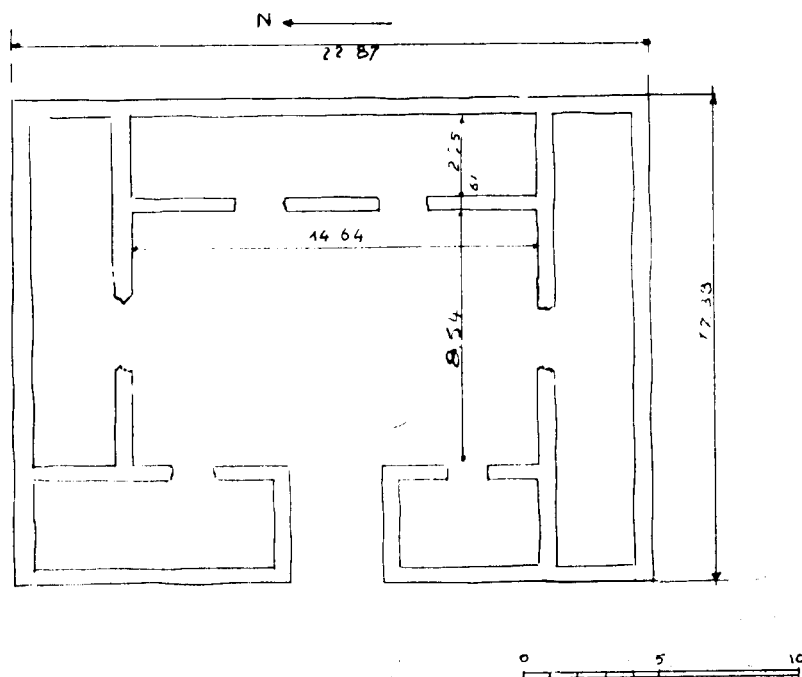
پیشتر گفتیم که ساده‌ترین شکل آسایشگاه‌های کنار راه همان ساباط است که بیشتر استراحتگاه است تا منزل.

ساباط دارای سه تا هفت دهانه سرپوشیده است که دوسوی آن تختگاه‌های کوچکی باندازه يك تخت یا نیمکت قرار دارد و اغلب دهانه میانی آن درگاه آب‌انباری است که آب خنك و گوارا دارد.

رباط و کاروانسرا گاهی بسیار ساده و منحصر بحیاط دور بسته است که حوض یا پایابی در وسط دارد. و آخیه و آخور ستوران در زیرسکو و ایوان پیشان اطاقها یا کنار صفه‌های بیرون است و در نقاط سردسیر بجای حیاط گنبد خانه‌ای در میان دارد و گاه علاوه بر اطاق و ایوان و حیاط دارای باره‌بند و انبار و بازار و بالاخانه و برج و بارو و علاف‌خانه است.

دردالان کاروانسراهای باشکوه چند حجره آراسته برای پذیرائی از مسافران نامدار و سرشناس ساخته شده و گاهی بالای سردر چند اطاق خوش منظر و مجلل دارد. درباره بند و اصطبل کاروانسرا صفه‌ها و تختگاههایی برای ستوربانان و خربندگان ساخته شده و در مدخل اصطبل اطاقهای پاکیزه‌تری هست که از یکسو به حیاط کاروانسرا و از سوی دیگر از میان رخنه یا روزنی درون باره‌بند را می‌نگرد و بنظر می‌آید که این اطاقها بصران یا باصلاح چاروا دارها اختصاص داشته است. در پایان این فصل از چند رباط و کاروانسرای معروف که تاکنون بجای مانده و نسبتاً سالم است یاد می‌کنیم:

۱ - رباط شرف در نزدیکی سرخس که بدستور مادر سنج در سده ششم هجری ساخته شده دارای دو حیاط تو در تو و حجرات متعدد است ولی اصطبل ندارد. منطقه رباط شرف دشتی خشک و بی‌آب است و بنیاد کنندگان رباط برای تأمین آب مصرفی مسافران با بستن کانه در روی کلمبوها و گنبد‌ها بامی شیب‌دار ساخته‌اند تا آب باران را به آب‌انبار سرپوشیده پائین رباط براند (و متأسفانه اکنون

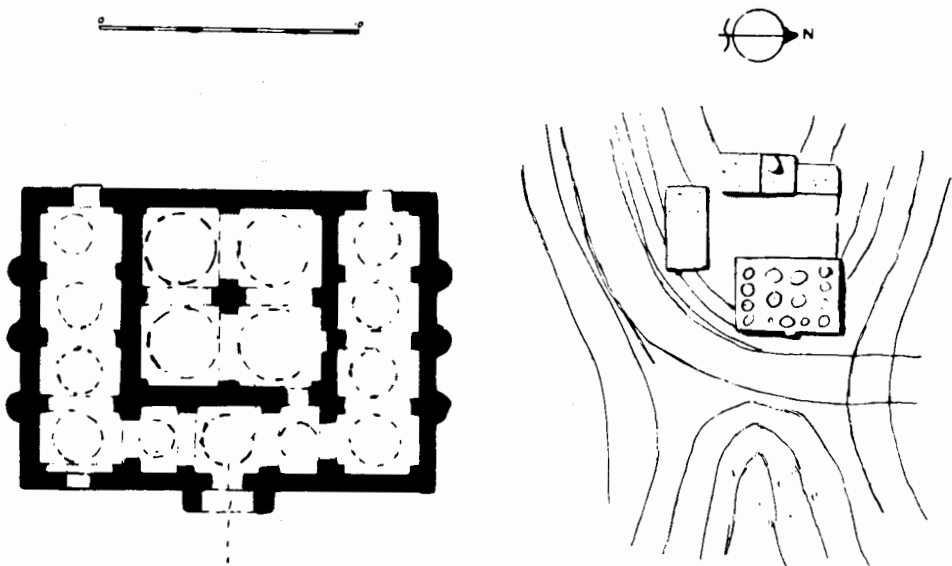


نقشه ساختمان قدیمی ساسانی دروازه گچ در کوهستانهای شمال غرب فارس

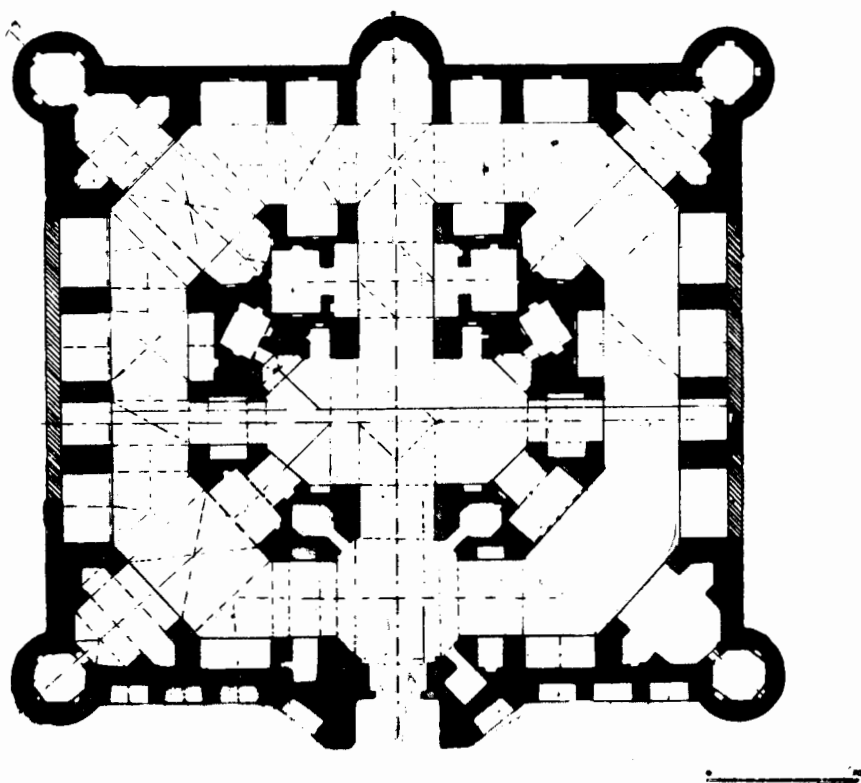
که کانه‌های بام ویران شده تأمین آب حتی برای تعمیر خود بنا هم میسر نیست).
بنای رباط شرف و آرایشهای گوناگون و نغز آن یکی از شاهکارهای معماری ایران است و شاید از لحاظ ظرافت و تنوع بی‌نظیر باشد. از تعمیرات و بازسازی‌هایی که در بنا و آرایش نمای آن معمول شده میتوان دانست که قرن‌ها مورد توجه ارباب خیر و هنردوستان و بزرگان بوده است.

۲- رباط سپنج در نزدیکی سبزوار قرار گرفته و هرچند که بزرگی رباط شرف نیست از لحاظ ظرافت و دقت و ریزه‌کاری در طرح و نماسازی و آرایش کمتر از آن نمیباشد بلکه سادگی نقشها امتیازی برای آن بشمار میآید.

نام دیگر این رباط قلعه خدا بنده است. اگرچه گنبد سلطانیه هم دارای آجر کاریها و گره‌سازیهای بسیار هنرمندانه و نغز است ولی معماری و آرایش این رباط بیشتر بکار قرن ششم میماند. گمان می‌رود که بانی آن خدا بنده دیگری بجز الحایتو باشد. مطلبی که نگارنده را در این اظهار نظر محق میدارد خالی بودن کتابهای تذهبات‌القلوب و تاریخ‌گزیده حمدالله مستوفی از ذکر آن است که از همه آثار خیر



نقشه کاروانسرای امامزاده هاشم در راه هراز

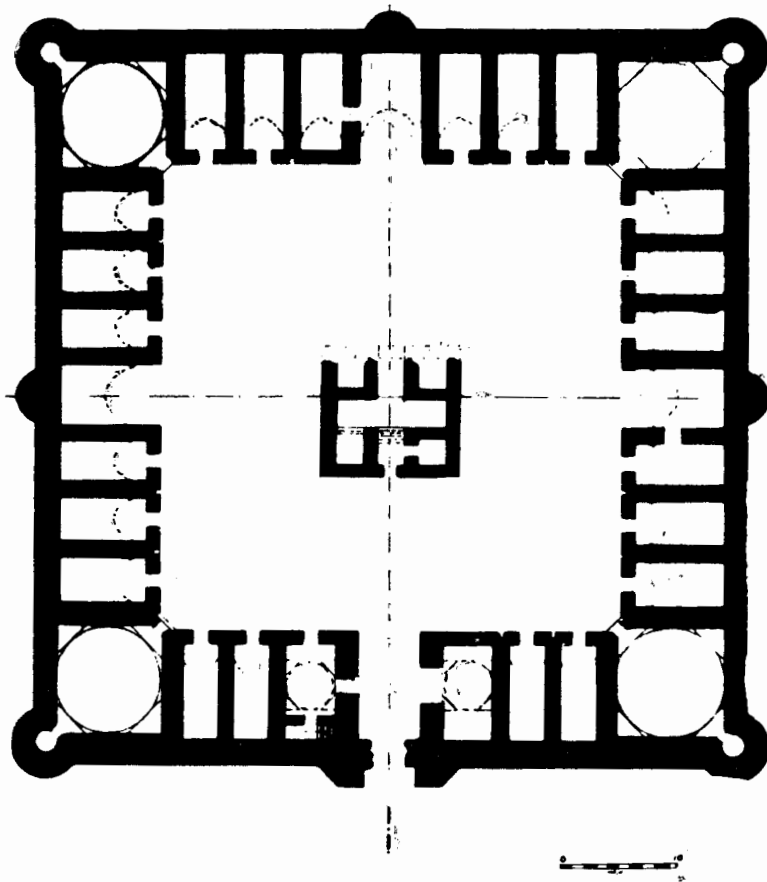


نقشه کاروانسرای شبلی از آثار صنویه دریای گردنه شبلی بر سر راه تبریز

الجایتو بتفصیل سخن رانده و نامی از این رباط نبرده است در صورتیکه حتماً معماری رباط سپنج پس از گنبد سلطانیه بر همه آثار آن روزگار برتری دارد .

۳ - از رباط ملك (درخاك شوروی) و رباطهای ماهی (که تنها یکی از چند آن را میشناسیم) و رباط سنگ بست و رباط کاشمر (وابسته بمیل کاشمر) جز آثاری خرد چیزی نمانده است و گر نه در روزگار آبادانی بسیار پر شکوه بوده است و بویژه رباط سنگ بست که گویا از وجوه صله شاهنامه وبهت ارسلان جاذب بنیاد شده و تنها از همین مجموعه بزرگ آرامگاه جاذب و مناره آن بصورت نیمه ویران برجای مانده است .

۴ - دیر گچین یا دیر الحص که از بناهای پیش از اسلام است و آثار معماری



نقشه کاروانسرای رباط کریم

پارتی (زمان ساسانیان) را دربردارد و در هر دوره‌ای تا زمان صفویه بخشهایی بر آن افزوده شده است .

این رباط در کنار جاده قدیم ری - اصفهان و نزدیک حسن آباد (میان طهران و قم) در دل دشت افتاده است .

۵ - رباط خرقان ساوه که نزدیک پل الویر در میان زرند (زاویه) و کبود کمر قرار دارد .

این رباط که با سنگ ساخته شده یکی از آثار نفیس معماری است و با وجودی

که در منطقه زمین لرزه واقع شده و مردم نادان سنگهای پای بست آنرا برای ساختن پل و آغل بیرون آورده اند هنوز چون کوه پای برجاست .

۶ - رباط کرمانشاهان (میان یزد و کرمان) - درباره این رباط میگویند گنجعلیخان فرمانروای کرمان برای ساختن مجموعه میدان و بازار و سرا و گرمابه و آب انبار خود در کرمان (که یکی از زیباترین مجموعه های شهری است) مردم را به بیگاری گرفته و در راه گردآوری هزینه ساختمان ستمگری و سنگدلی میکرده است.

مردم کرمان از دست وی بشاه عباس شکایت میبردند و شاه بزرگ برای اینکه بناحق و نادیده سردار گرامی خود را سیاست نکرده باشد تنها بکرمان میرود و در راه بازگشت بسردار مینویسد کارت را بسامان برسان . مردمی که هزینه ساختمان را باکراه و هراس و بیم پرداخته اند میروند و فراموش میشوند ولی این آثار میماند .

گنجعلیخان از اینکه از افتخار پذیرائی شاه بزرگ محروم شده سخت غمگین میشود و بی درنگ پای در رکاب میکند و درجائی که امروز بکرمانشاه آثار معروف است مشرف بر کاب بوسی حضرت ظل الهی میگردد و پیوش میخواهد شاه نیز ویرا گرامی میدارد و بآقاب کرمانشاه مفتخر میفرماید و میفرماید تا رباطی بیادبود عنایات شاهانه در آن ده بنیاد کند .

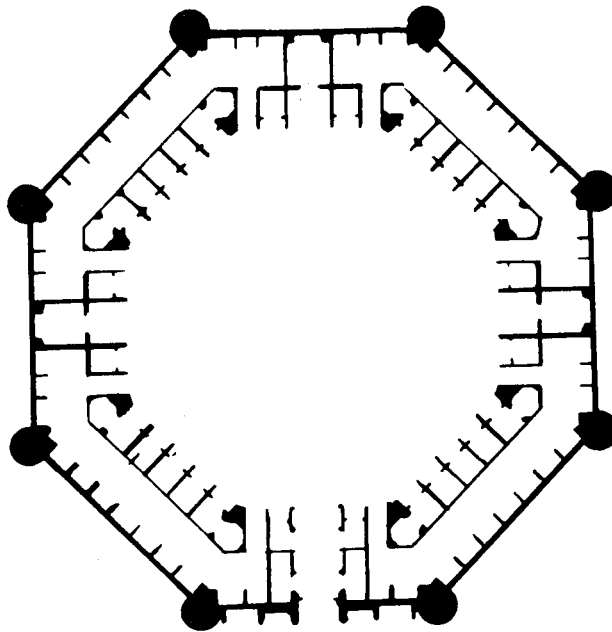
با اینکه رباطهای شاه عباسی هر يك در جای خود بسیار زیباست ولی رباط کرمانشاهان جای ویژه ای دارد و «در میان خوب رویان بخوبروئی مثل است» .

۷ - رباط یا غمیش - در فضایی که از شاهراه بزرگ فارس و راههای پیوندی کویر سخن میرفت قول اصطخری را آوردیم که راه یزد - طبس فارس را بخراسان می پیوسته و میان کته (یزد) و طبس رباطها و کاروانسراهای متعددی وجود داشته است .

یکی از آنها همین رباط یا غمیش نزدیک عقد است که در دل دشت افتاده و آثار چشمگیری از معماری روزگار ساسانی دارد . در کنار کویر بویژه نزدیک عقدا - نائین - اردستان - زواره - ساوه - کاشان و آبادیهای حاشیه کویر کرمان رباطها و ساباطهای بسیار کهن از پیش از اسلام بجای مانده که چون ریگ روان را مسیر آنها را بسته است چیزی نمانده تا یکباره تباه و فراموش شود در صورتیکه با اندك توجهی میتوانند سرچشمه درآمدهای چشمگیر جهانگردی باشند .

کرانه کویر اگر چه خشک و بی آب است ولی آرام و شاعرانه و گاهی روحانی است و گوشه گیران و خلوت نشینان را بخود میکشاند . چنانکه در روزگار ان گذشته هم اهل دل خانقاه خود را در همین گوشه ها بنیاد میکردند .

۸ - رباط بیستون - در روستای پائین بیستون آثاری از رباطها و کوشکهای پیش از اسلام و آغاز اسلام در زیر خانه ها و کلبه های روستائی بجای مانده که فقط



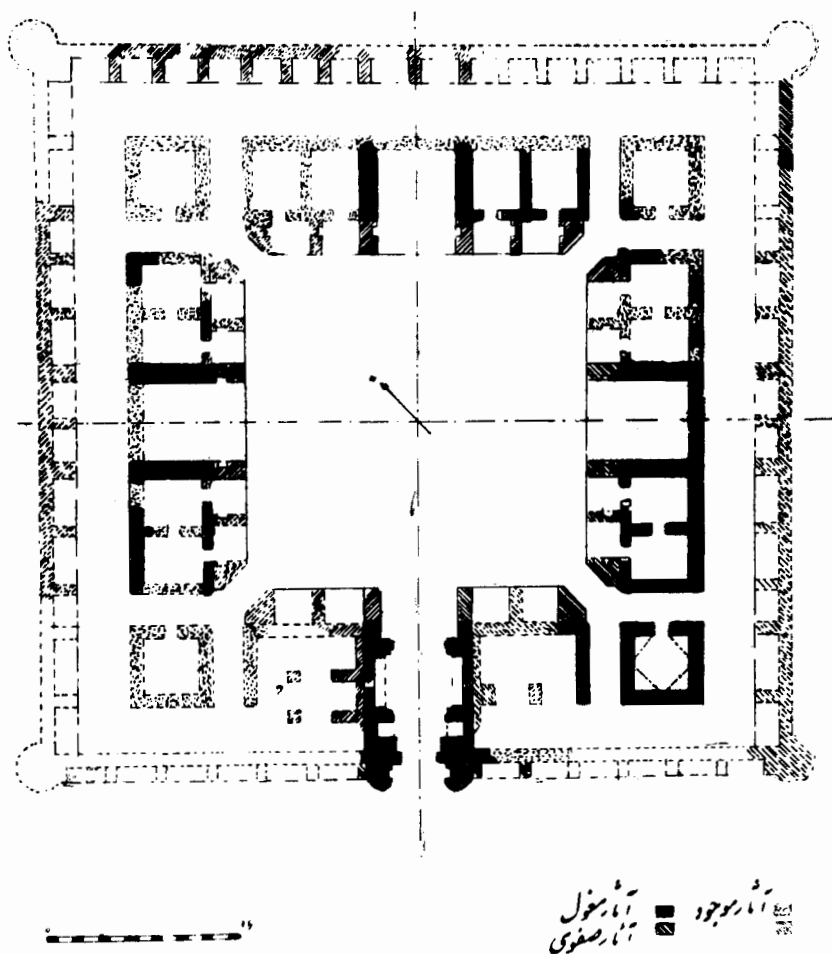
کاروانسرای ده بید

میتواند تماشاگاه جهانگردان باشد ولی يك کاروانسرای وسیع و مجلل و تقریباً سالم از زمان صفویه برجاست که بانی آن شیخعلیخان زنگنه بوده است و میتواند پس از بازپیرائی آسایشگاه جهانگردان باشد . و آنسوی کرمانشاه نیز کاروانسرائی نظیر آن درماه‌دشت افتاده است .

۹ - برسرراه اصفهان بشیراز یکی از زیباترین کاروانسراهای ایران بنام ماهیار افتاده که جا دارد هرچه زودتر بازپیرائی و مورد بهره‌برداری واقع شود .

۱۰ - کاروانسرای پاسنگان قم که اکنون پاسگاه است با اینکه دردوره انحطاط معماری ساخته شده یکی از کاروانسراهای زیبای ایران است .

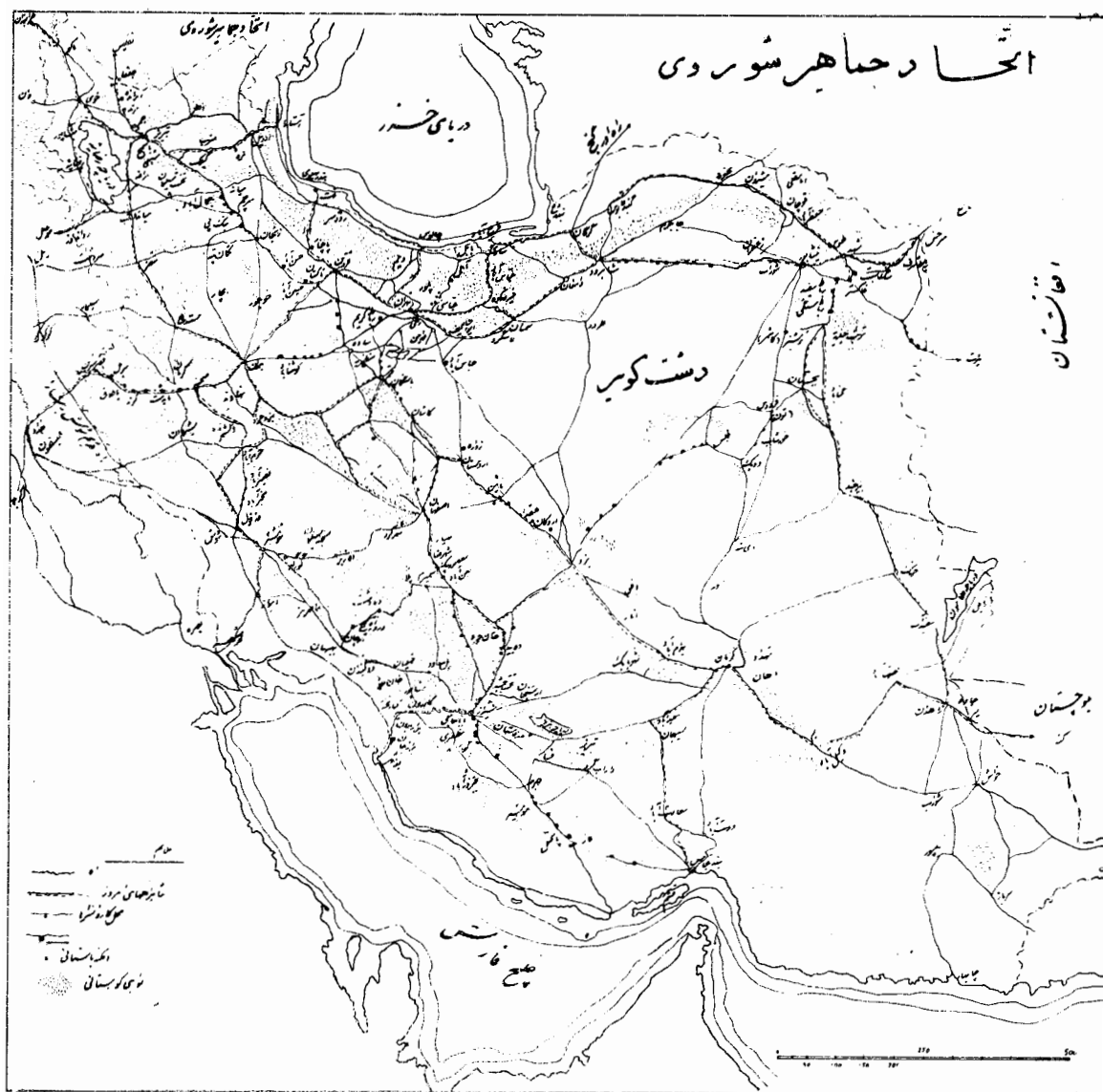
همانطور که قبلاً گفتیم رباطها و کاروانسراهای ایران بشماراست و هریك جداگانه درخور پژوهش و بررسی میباشد ولی چون آقای ماکسیم سیرو و بتفصیل



کاروانسرای ده بید

- از آنها یاد کرده ذکر همه آنها را در اینجا بيمورد و تکراری ميدانيم .
- | | |
|---------------------|-----------------------|
| ۱ - کاروانسرای نيره | ۱۹ - کاروانسرای نظنز |
| ۲ - « امامزاده هاشم | ۲۰ - « زواره |
| ۳ - « گامبوش | ۲۱ - « صفوی ده بید |
| ۴ - « پلوژ | ۲۲ - « صفوی امين آباد |

۵ - کاروانسرای میرزا عبدالله خان	۲۳ - کاروانسرای جمال آباد
۶ - « شبلی	۲۴ - « نیک پی
۷ - « عباسی	۲۵ - « جم تردیک تبریز
۸ - « دروازه گچ	۲۶ - « مادرشاه
۹ - خریط البیدا	۲۷ - « ده بید دوره قاجار
۱۰ - « رباط کریم	۲۸ - « اردکان
۱۱ - « قلعه سنگی	۲۹ - « اتابکی
۱۲ - « سرچم	۳۰ - « مشیری
۱۳ - « مهیار	۳۱ - « راهدار
۱۴ - « گیلک	۳۲ - « حوض سلطان دوره قاجار
۱۵ - « پاسنگان	۳۳ - « علی آباد
۱۶ - « یزدخواست	۳۴ - « منظریه
۱۷ - « شورجستان	۳۵ - « رباط زندان
۱۸ - « حوض سلطان	



فصل نهم

میلها و مناره‌های راهنما

در کنار راههای ایران بویژه در دل کویر و در میان انبوه درختان جنگلی ساختمانهای بلندی را می‌بینیم که از فرسنگها دورتر دیده میشوند . اینگونه ساختمانها چنانکه از نامشان پیداست نخست برای راهنمایی رهگذران و راه ساخته شده هرچند که امروز بیشتر آنها آرامگاه شده‌است . در مورد مناره‌های راهنما نیز چنین است . مثلاً مناره کج کاشان یا منار نزدیک آرامگاه ارسلان جاذب در سنگ‌بست خراسان بی‌آنکه پیوندی با مسجد یا بنای مذهبی دیگری داشته باشد درجائی برپا شده که راههایی چند بدانجا میرسیده و یا از کنار آنها میگذشته است .

منار پیش از اینکه با منطق ریاضی درست در جای خود یعنی بردوش درگاهها و تکیه‌های مسجد بنشیند و در برابر رانش طاق پاسنگ باشد در کنار ساختمانهای مذهبی هم بمنظور راهنمایی و بصورت نشان مسجد ساخته میشده و بیشتر بجای ماذنه و گلدسته بکار میرفته‌است . مناره دارالضیافه درست نشان‌دهنده و راهنمای میهمانخانه‌ای بوده است که درویشان و غریبان را بمیهمانی شام و ناهار میخوانده است و منار مسجد ساوه (که بدلائل گوناگون فنی و بگواهی طاقها و راقها و طرح خاص خود نخست بنائی غیر مذهبی بوده) گویا ساوه یا احتمالاً باجگاه را نشان



گنبد قابوس در گرگان



مرج رادکان کردکوی گرگان

میداده است .

در بعضی میله‌ها که هیچگونه شکی در راهنما بودن آنها نیست مانند میل نادری در سراسر ایران نظائر بسیاری داشته و برخلاف آنچه معروف است این میل را نادرشاه افشار نساخته بلکه آنرا تعمیر کرده است^۱.

سبک معماری میل نادری کاملاً رازی است و همان سبک شکوهمند و زیبایی است که دروزگار بوئیان و سلجوقیان و اتابکان معمول بوده و تعمیرات نادر نیز بخوبی مشخص است و با توجه به تهرنگ و پیرانه‌های پیرامون میل گمان می‌رود که در تعمیر از مصالح ساختمانهای دیگر استفاده شده . حمل آجر بوسیله خورجینه‌ای که برگرده گوسفندان بار کرده بودند افسانه بنظر می‌آید^۲.

بر فراز برخی از میله‌ها و مناره‌ها در شب و روزهای مه‌آلود و طوفانی و تاریک مانند برجهای دریائی آتش نیز می‌افروختند و آثار آتش در میله‌های اخنجان و رادکان در جای مناسب یعنی میان دو گنبد مؤید این نظریه است و برج نورآباد ممسنی فارس (که آن نیز در کنار شاهراه فارس بوده) با فروغ خود رهگذران را راهنمایی میکرده است و هنوز که هنوز است روشنی آن فراموش نشده تا آنجا که نام خود را بآبادی نورآباد داده است .

اگر کسی یکی دوبار از دشتهای پهناور ایران و بویژه از کوره راه یزد به طیس گذشته باشد با دیدن تپه‌های بزرگ ریگ روان که هر روز جای خود را عوض میکند درمی‌یابد که وجود میل و مناره در کنار جاده حتی از رباط و کاروانسرا هم لازمتر بوده است .

در جنگلهای نیز بزودی رهگذر راه خود را گم میکند تاریکی و انبوه درختان مانع از آن است که مسافر موقعیت خود را درک کند و راهی را که مقصود اوست بیابد . همین امروز هم تنها نشانه و راهنما در جنگلهای شمال شرقی ایران برج رادکان کردکوی است که در جای مناسبی بر روی تپه بنا شده و رهگذر را از راه دور بسوی خود راه می‌نماید .

در محور جاده گرگان (گنبد قابوس کنونی) بر روی تپه‌ای برجی است که امروز بنام آق امام معروف است . موقعیت این برج و بسیاری از برجهای مانند آن که همه نام امامزاده دارند مینماید که نخست بمنظور راهنمایی ساخته شده و هیچ

۱ - سخنرانی آقای دکتر مستوفی درباره کویر .

۲ - افسانه است که نادرشاه چون رهسپار هندوستان شد فرمود تا برای گوسفندان خورجینهای کوچکی بسازند و در هر خورجین دو قالب آجر بگذارند . مردم از این کار در شگفت شدند و سپس دانستند که این آجرها برای ساختمان میل حمل شده است .



برج رسکت در دودانکه مازندران



برج لاجیم درسوادکوه مازندران

بعید نیست که بعداً بآرامگاه بزرگی تبدیل شده باشد. چنانکه مقبره آل رسول (یکی از همین برجها) اصولاً معماری پارتی دارد و پیش از اسلام یا در آغاز اسلام ساخته شده و پس از آنکه بصورت مقبره هم درآمده خوشبختانه در معماری آن دخل و تصرفی نشده است.

گاهی پیش آمد خوب یا بد (مانند جنگ و صلح و مانند آن) سبب میشده که موقعیت خاصی به بعضی از میلیها داده و آنرا از صورت يك راهنمای ساده بیرون آورد مانند قدمگاه نشابور که بمناسبت گذشتن امام هشتم (ع) از آنجا و گرد آمدن دوستداران خاندان پیامبر (ص) در پیرامون آن بصورت مکان مقدس و بنای یادبود درآمده و رباطها و ساباطهای چندی گرداگرد آن ساخته شده و گرنه بقعه اصلی با معماری ویژه ای که دارد تنها يك میل راهنماست و با برجهای همانند خود (بویره در خراسان) مانند برج رادکان خراسان و میل اخنجان و میل کشمار (یا کاشمر) همطرح می باشد.

پیرامون میلیها هر جا که مناسب بوده رباطها و ساباطها و آب انبارهایی نیز مساخته اند و گاهی میل خود نشانی از وجود چنین تأسیساتی بوده که برای آسایش مسافران ساخته میشده چنانکه سنگ بست خود رباط بزرگ و آبادی بوده و ساختمان میل و آرامگاه ارسلان جاذب تردید آن بوده است.

اختصاص قسمتی از رباطها و یا اصل بنای میل بآرامگاه در ایران موارد بسیاری دارد مانند آرامگاهی که در رباط شرف سرخس هست و معلوم است که مدتها پس از ساختمان رباط یکی از حجرات آنرا با دخل و تصرف بآرامگاهی تبدیل کرده اند و اغلب بانیان میل علاوه بر اقدام بر این کار نیک میسپردند که پس از درگذشت در میان همان بقعه ای که ساخته اند بخاک سپرده شوند. چنانکه میلیهای رسکت و لاجیم (که از نامشان پیداست با راه پیوندی دارند) آرامگاه نیز هستند.

در میان نام میلیها بیش از همه بنام رادکان بر میخوریم که دوتا از معروفترین آنها یکی در خراسان و دیگری در گروگان هنوز پیاپی هستند و جزو آثار بسیار زیبایی معماری رازی (سبك معمول زمان دیلمیان و سلجوقیان و پیش از حمله مغول) بشمار میروند.

راد و رد در پهلوی بمعنای نظم و ترتیب و رده آمده رادکان درست درجاده ها همان کار را میکند که از نامش بر می آید. شاخص است که مسافرا راهنمایی میکند. و برهه پیمائی او نظم و ترتیب میدهد هر چند که این واژه با راه همبستگی بسیار دارد و در بعضی از کتب مسالك بصورت رایگان هم آورده شده است. با وجود این وجود این برجها در دشتها و جنگلهائی که بیشتر جایگاه پرورش اسب بوده و منطقه نسا که بخاطر داشتن اسبهای خوش اندام و نیرومند نامبردار شده است.

این گمان را پیش می‌آورد که شاید با واژه دتیک و رینک (کره اسب) نیز بی‌ارتباط نباشد و ممکن است رادکانها گذشته از راهنمایی جایگاه دیده‌بانی ستور سالاران نیز باشند.

وجود تعداد بیشماری از آرامگاهها درست در کنار شاهراهها و بر فراز تپه‌هایی که بخوبی از دور نمایان هستند و همچنین قبلی نبودن جهت بیشتر آنها خود نشان‌دهنده این است که اگر روزگاری این بناها با آرامگاه اختصاص یافته و یابانی در آنها بخاک سپرده شده در آغاز بمنظور راهنمایی رهگذران ساخته شده‌اند.

راههای پرپیچ و خم کوهستانی و جاده‌هایی که از میان ریگزارهای روان و دشتهای فراخ پر نشیب و فراز و جنگلهای انبوه و تاریک می‌گذرد بنای تعداد بیشماری میل را اجتناب‌ناپذیر می‌کرده است هر چند که بعضی از آنها علاوه بر خاصیت اصلی در موارد دیگر هم مورد استفاده قرار گرفته باشند.

در آثار پیش از اسلام نیز به تعداد زیادی چهارطاق یا کپه بر می‌خوریم که در کنار آبادیها و بیشتر بر فراز تپه‌های مجاور بنا شده‌اند. بنازگی معمول شده‌است تا چهارطاق کهنه‌ای را درجائی دور افتاده می‌بینند بی‌آنکه دودلی بخود راه دهند. نام آتشکده بر آن می‌گذارند در صورتیکه موقعیت اغلب آنها و همچنین طرح و نقشه آنها خود نشان می‌دهند که آتشکده نبوده‌اند.

اگر بن‌تخته یکی از شهرهای کهن مثلاً شهر یزد بنگریم چند کپه و چهارطاق را می‌بینیم که اکنون بنام‌های گوناگون مانند امامزاده و مصلی و هشتی مانند آن خوانده میشوند ولی ردیف آنها درست مسیر راههای کهن را نشان می‌دهند.

۱- در آتشور یزد و در کنار خیابان پهلوی (در امتداد شمالی آن) بقعه‌ایست که اینک بنام سیدفتح معروف است و ضریح و قبر دارد و امروز مسلماً مقبره است ولی بهیچوجه مواجه با قبله نیست.

۲- در پشت تکیه مسجد جامع کبیر کریاس و چهارطاقی است (که اگر چه چهار گوش است بدان هشتی می‌گویند). این چهارطاق که نسبت بقبله انحراف کلی دارد بشهادت تاریخ یزد جعفری گنبدی قدیمی بوده (بین المسجدين - میان مسجد گر شاسب که اکنون ویران شده و مسجد سید رکن الدین یعنی گنبدخانه و پیش‌طاق بزرگ گنبدی قدیم بود در پیش آن درگاهی ساخت)

۳- در مدخل باغ دولت‌آباد (دری که برودخانه باز میشد) چهارطاقی است که باروی باغ را بدان بسته‌اند ولی از جهت و وضع اضلاع آن بخوبی پیداست که ربطی بسایر مستحذات باغ ندارد.

ردیف این سه گنبد امتداد راه فارس - خراسان را نشان می‌دهد و جای



برج رادکان درخراسان



ميل خسروگرد نزديك سبزوار

چند آتشکده را در این شهر که تا آغاز سده پنجم قصبه‌ای بیش نبوده^۱ میشناسیم یکی در کنار مسجد جامع کبیر (که طاقی نیز از آن مانده است) و در شمال مسجد گرشاسب (شبهستان ویرانی که در کنار تکیه هست) و نزدیک چهارطاقی که فعلاً^۲ در پشت تکیه قرار گرفته و کریاس مسجد است.

(نام محله تل خاکستر که به پیرامون جامع کبیر اطلاق میشد وجود یک آتشکده معتبر را در این مکان تأیید میکند). و دیگری در مصلائی جدید که در کتبه مصلی هم به «هذا المعبد» معرفی شده.

معمولاً در پیش آتشکده‌ها و بغستانهای دیگر محلی برای شستشو تعبیه میشده که زائران پیش از درآمدن بمکان مقدس خود را بشویند و جامه سفید و پاکیزه دربر کنند.

این جایها که نام پادیاو داشته پس از اسلام نیز بنام متوضی مورد استفاده طهارت و وضوی پیش از نماز قرار گرفته و طرح پادیاو نیز با نام ایرانی خود بفرنگ رفته و ساختمان آن در کنار طاقها و کلیساهای اسپانیا و ایتالیا و دیگر کشورهای باختری با نام پاتیو یا پاتیو معمول شده (و بتازگی از فرنگ بازگشته و مانند یک پدیده باختری باز در معماری ایران درآمد است)^۳.

در پای چهارطاق مصلائی یزد هنوز پادیاو بزرگی هست و در پیش آتشکده تل خاکستر نیز آثار پادیاو بچشم میخورد.

ضمناً بد نیست بدانیم که به بقعه‌های آرامگاهی کپه (بروزن همه و پایای یک نقطه) می‌گفتند (تاریخ مستوفی بافتی) که بمعنای جای کپیدن (بر روی زمین پهن شدن با اصطلاح نعش شد) باشد. و چهارطاقهای دیگر را در یزد گمبه (گنبد) یا کلمبوك (کلمبه) می‌گویند.

ایرانیان پس از اسلام برای نگهداری آتشکده‌ها و یادگارهای نیاکان خود بسیار کوشیده‌اند و هر جا که نمیتوانستند چون در شهرها و آبادیهای فارس و آتشکده‌ها و بغستانهای ناهید و بهرام را بصورت اصلی خود حفظ کنند ناچار آنها را برنگ مسلمانان درمیآوردند.

بسیاری از امامزاده‌ها را می‌بینیم که اصولاً برای آرامگاه مسلمان ساخته نشده‌اند و با قبله بهیچوجه مواجه نیستند و گاهی انحراف ضریح نسبت باضلاع آنها نزدیک نیم قائمه است و همین چند مسجد معروف مانند مسجد گناباد و نی‌ریز و یزدخواست و شهرستانک و بیдахوید که محراب آنها کاملاً مایل در دیوار مواجه

۱ - شهر معروف ناحیه یزد از اصطخر حوزه کته بوده و قصبه یزد در آغاز سده پنجم بدست فرزندان ابو جعفر کاکویه آباد شده - تاریخ جعفری .

۲ - پاك و صافی شو و آنکه بخرابات درآی که صفائی ندهد آب شراب آلوده .



میل قاسم آباد مکران

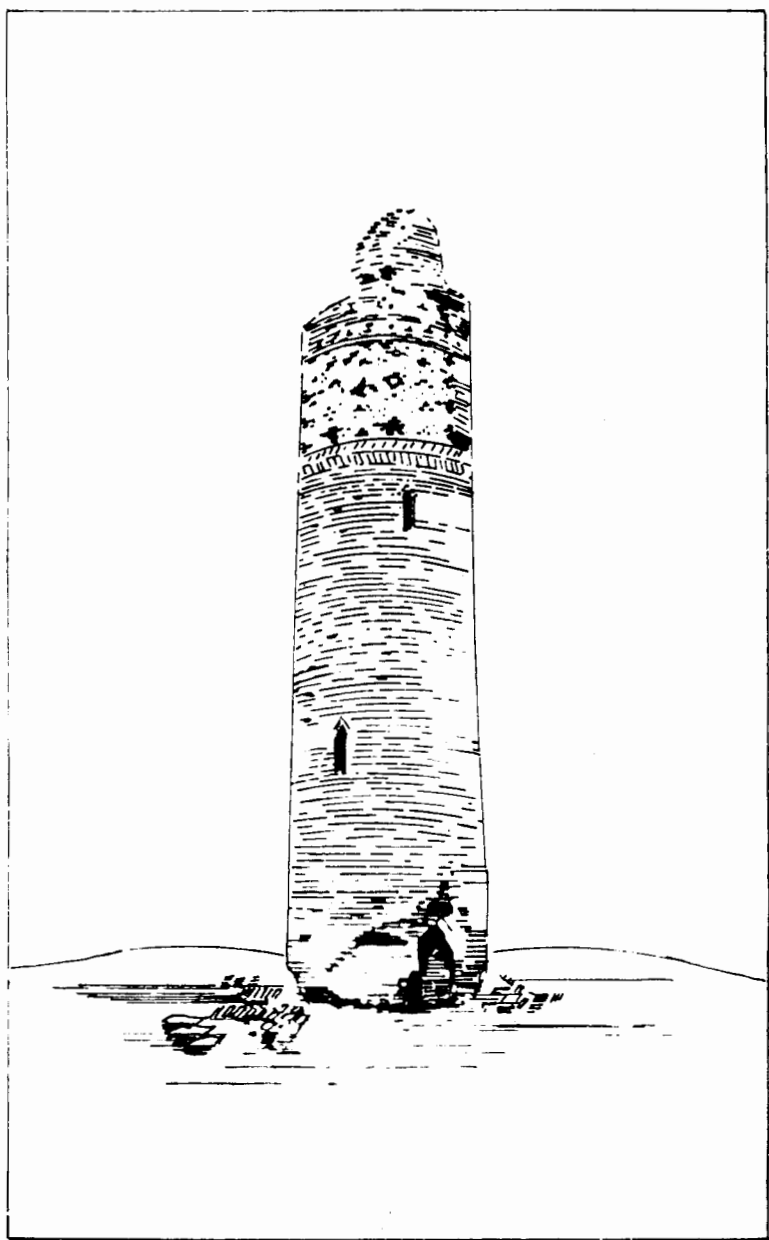
قبله تعبیه شده و با کمال وضوح پیداست که اینگونه بناها در اصل اسلامی نبوده‌اند و ایرانیان پس از مسلمانی معبد‌ها و مکانهای مقدس نیاکان خود را با جزئی تغییر و تعمیر و یا بازپیرائی بصورت مسجد و آرامگاه بزرگان دین و مقدسان درآورده‌اند. دسکره ماسپدان در ایلام را بآرامگاه محمد مهدی خلیفه عباسی اختصاص دادند و هارون الرشید را در بقعه باغ سناباد بخاک سپردند (ولی نه موازی با اضلاع آن و ناچار رو بقبله) و سپس برای استوار کردن موقعیت بقعه آنرا ببارگاه پیشوای هشتم شیعیان تبدیل کردند که باتکاء ارادت ایرانیان بخاندان پاك پیامبر همیشه آراسته و برپای بماند و اگر ویران کارانی چون سبکتکین و ترکان غز و مانند آنها آنهمه گستاخی داشتند که گنبد آنرا فرو ریزند فرزندان ایشان ناچار شدند بار دیگر بارگاه را آراسته‌تر بازپیرائی کنند و چنین است چند بقعه معروف دیگر چون آستانه سهل ابن علی در اراك و بسیاری از بقاع نزدیک کاشان و یزد و کرمان و خراسان و آذربایجان و دیگر استانهای ایران که در این جا محل ذکر همه آنها نیست، کوشش میشود تنها از بناهایی یاد شود که بگمان ما وبگواهی طرح و موقعیت خود با راه و راهداری پیوندی داشته‌اند.

ساوه که یکی از سرخانه‌ها و منزلگاههای نامدار شاهراه خراسان و میان همدان و ری بوده از لحاظ راهداری موقعیت خاصی داشته است و گویا با جگاہ و گمرکخانه بوده، میگویند نام آن نیز از ساو (باژ) گرفته شده.

طرح مسجد بزرگ این شهر تا حد زیادی این مطلب را تأیید میکند و آقای سیروگردآورنده کتاب کاروانسراهای ایران شرح کافی در این مورد داده‌است. از این که بگذریم وجود چند برج آرامگاهی که درست در امتداد جاده قدیم همدان-ری قرار گرفته (وردیف آنها مسیر راه را نشان میدهد)، بیننده را باین اندیشه میاندازد که آرامگاههای همانند آنها در کنار جاده کرانه دریای خزر و راههای کویری که استانهای پیرامون کویر را بهم می‌پیوسته نیز روزگاری میل راهنما بوده‌اند. نزدیک ساوه (و امروز پیوسته بشهر) امامزاده اسحق قرار گرفته که ساختمان آن مربوط به چند دوره و بیچند سبک معماری است و شالوده آن بمعماري پارتی (سبک معمول زمان اشکانیان و ساسانیان) بیشتر میماند.

درست در مسیر راه و نزدیک آوه يك برج دیگر بر فراز تپه‌ای ساخته شده که از لحاظ طرح و نقشه مانند آنست که از روی امامزاده اسحق گرده برداری شده است. و همچنین اگر راه قدیم را بسوی همدان دنبال کنیم نظیر این برجها را باز خواهیم دید.

در کنار جاده ری - آمل (تقریباً جاده هراز امروز) بسیاری از اینگونه میله‌ها را می‌بینیم که بیشتر آنها مسلماً برای آرامگاه ساخته نشده است و نسبت بقبله



میل نادری

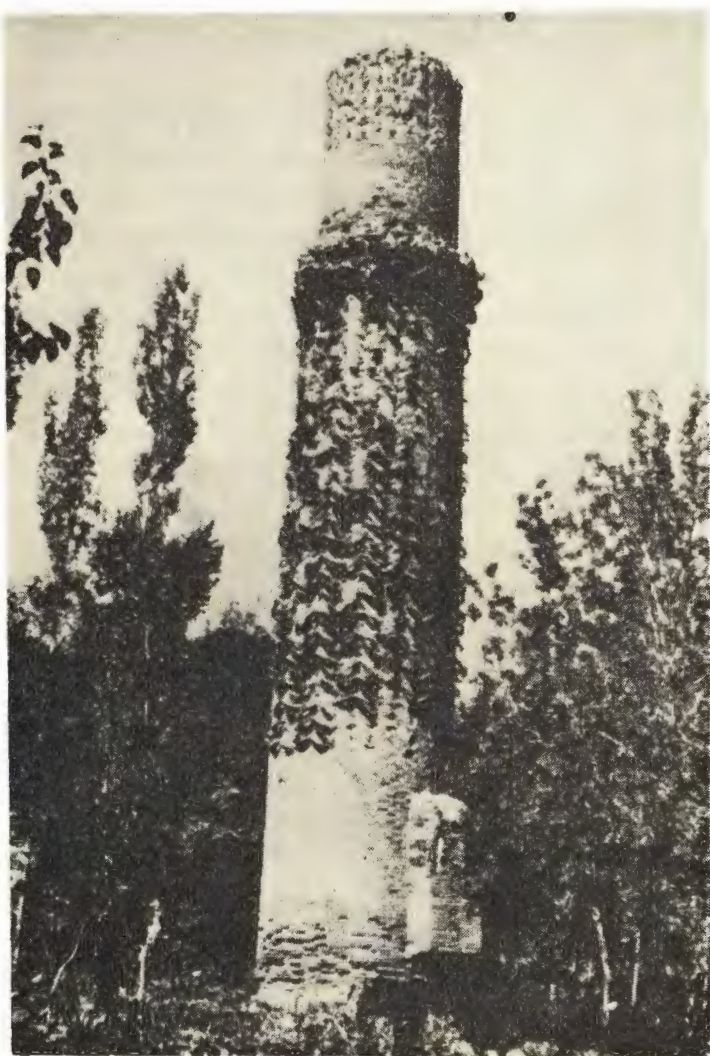
انحراف کلی دارد. به‌همچنین از لاهیجان تا گرگان (گنبد قابوس) در کنار شاهراه کرانه مرتباً برجها و میل‌هایی را می‌بینیم که امروز همه آنها بامامزاده معروفند و هویت هیچیک از آنان (بجز یحیی ابن زید) دقیقاً معلوم نیست هرچند که ممکن است در هر یک از آنها یکی از سادات حسنی آسوده باشند.

در میان این برجها امامزاده هاشم رشت (که بعداً تغییر کلی یافته و بناهایی اخیراً بر آن افزوده شده) درست درجائی است که باید میل راهنما باشد. بر فراز تپه در کنار پیچ جاده و درجائیکه مسیر راه عوض میشود.

در جای دیگر درباره میل‌های دریائی سخن رفت و برج‌هایی را که بنام خشابه و خشبات معروف بوده (و گمان کرده‌اند از خشب تازی بمعنای چوب گرفته شده با اینکه هردو واژه گویش‌های ایرانی و بمعنای مانور دهنده و گنبد و بنای رخشنده است). نظیر این برجها در کنار پارگین‌ها (پارچین) و دریاچه‌های دوون نجد ایران نیز هست و از آنجمله برج پارچین و رامین است که روزگاری در کنار پارگین متصل به دریاچه ساوه برپای شده است.

در پایان ناگزیر بیادآوری است که راهنما بودن برخی از این میل‌ها در آغاز مانع از این نیست که امامزاده و آرامگاه نیز باشد. چون در طول تاریخ مورد استفاده بسیاری از بناها بمتقاضی زمان تغییر میکند چنانکه در مورد مسجد نیریز و گناباد و بنای اصلی مسجد جامع اصفهان و مسجد ساوه و بارگاه حضرت رضا چنین شده است و مدرک تاریخی دارد. (اخبارالرضا) این دگرگونی تنها در بناهای پیش از اسلام ایران نیست بلکه در میان بناهای اسلامی و حتی آنها که برای آرامگاه شخص معروفی ساخته شده نیز بچشم می‌خورد.

یکی از برج‌های خرقان قزوین (در حصار ارمنی) پیش از آنکه شناخته شود بامامزاده بی‌بی زبیده و آن دگر بنام امامزاده دیگری معروف بود و ضریح و شجره‌نامه و کتیبه نیز داشت (که هنوز در محل محفوظ است) ولی پس از اینکه آقای استروناخ رئیس مؤسسه ایرانشناسی بریتانیا آنها را باز شناخت و معرفی کرد معلوم شد که نخست آرامگاه دوتن از امیران سلجوقی بوده و در نیمه دوم سده پنجم بدست معماران زنجان ساخته شده است. (یکی از آنها تکین ابن صدقه است و دیگری فرزند وی السیزین تکین که الشیرین تکین خوانده‌اند).



منارة شهر خوی

فصل هجدهم

وسائط نقلیه و وسائل سفر

آری‌نژادان از روزگار باستان با اسب و گردونه آشنا بوده‌اند و بداشتن اسبان تیز تک و گردونه‌های روان سمر شده‌اند .

نام فرس در زبان تازی بر باره‌ای نهاده شده که از سرزمین پارسیان آمده و اراپه را نیز میتوان سرپوشیده با محفه آریان معنی کرد (چون اپه یا ابه بمعنای گنبد و سرپوش و بنادر بسیاری از واژه‌های پیوسته دری و پهلوی و پارسی و اوستائی و همچنین زبانهای همسایگان ایران دیده میشود و ار هم بصورت اریه و بجای آریای معمول کنونی در گویشهای کهن ایران بکاررفته است) .

درباره گردونه‌های آری و شماره چرخهای آن در بحثی از همین کتاب سخن رفته و در اینجا بعضی از وسائط نقلیه‌ای که پس از اسلام هم در ایران معمول بوده یاد می‌شود .

وسائط نقلیه در قدیم بدو صورت بوده است : بی‌چرخ و با چرخ گردونه‌ها و گاریهای چرخدار بوسیله یوغ و قطعات اتصالیه دیگر بشانه و سینه اسب و بارکشان دیگر بسته میشده و گاهی دو و گاه سه و چهار چرخ و گاهی هم بیش از آن داشته‌است . معروفترین نوع گردونه گاری و اراپه بوده که علاوه بر بردن مسافر در بارکشی هم (بخصوص از گاری) مورد استفاده قرار میگرفته است . و تا چندی

پیش گاریهای پستی وسیله معمول و مطبوع مسافرت بوده است .
 دلیجان نیز تاجندی پیش در راههای ایران رفت و آمد میکرده و معروف است که دلیجان آبادی معروف میانراه اصفهان - همدان چون ایستگاه دلیجان بوده چنین نامی را بخود گرفته ولی دلیجان اسم تازه ای نیست و نام این آبادی بهمین صورت و صورتهای نزدیک باین در اغلب کتب مسالك و جغرافیاهاى قدیم آمده و اگر بپذیریم که نام این آبادی از وسیله نقلیه معروف یعنی دلیجان گرفته شده باشد (که بدشواری میتوان پذیرفت) باید بپذیریم که این وسیله هم از روزگار کهن در ایران معمول بوده و مانند بسیاری از چیزهاییکه وابسته براه و راهداری و مسافرت و پست و برید است از این کشور بجاهای دیگر رفته است .

نوع دیگر از وسائل نقلیه (یعنی آنها که بدون چرخ بوده اند) بشکلهای گوناگون معمول بوده و آنها را بر پشت اسب و اشتر و استر می بستند و برای بردن آنها از يك و دو و گاهی چهار اسب و بیشتر نیز استفاده میشده است .

در ادبیات فارسی انواع وسایل بی چرخ را محمل میگفته اند مانند اینها :

- « دلی از سنگ بیاید بسر راه وداع
 که تحمل کند آروز که محمل برود »
 « با ساربان بگویند احوال اشك چشم
 تا بر شتر نبندد محمل بروز باران »
 « ساربان تند مران ورنه چنان میگیریم
 که تو و ناقه و محمل همه در گل برود »
 « کدامین ماه را یارب در این محمل بود منزل
 که محمل می رود از شهر و شهری از پی محمل »

محملها بصورت سرباز و سر پوشیده هردو ساخته میشدند و بیشتر محملهای زنانه سر پوشیده و احیاناً دارای پرده بوده است .

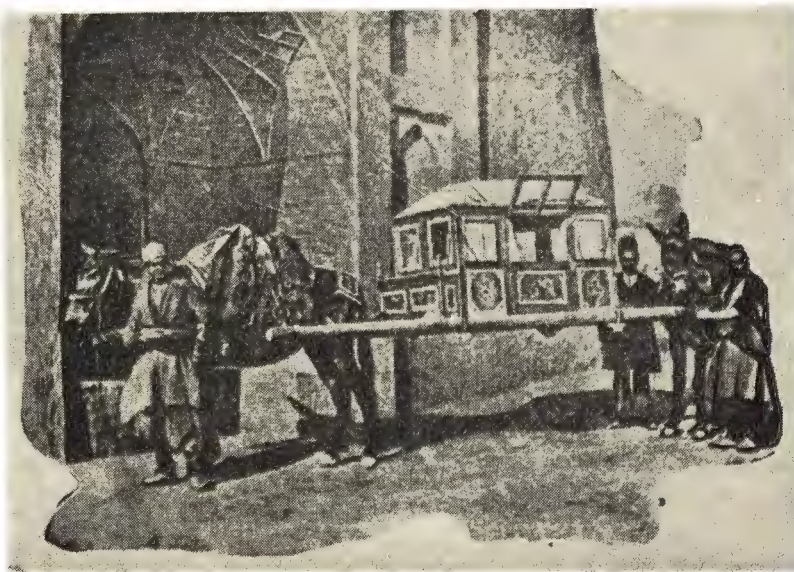
معروفترین انواع محملها اینها هستند :

۱ - کجاوه اطاقك كوچك سر پوشیده ایست و بیشتر برای بردن زنان بکار میرفته و چادر و پرده نیز داشته است .

(شکل کجاوه درست به پيله کرم ابریشم (کثر) میماند و شاید نام آنها از کثر بمعنای کرم ابریشم یا کچ و کثر بمعنای دختر و زن گرفته شده باشد) .

۲ - پالکی جعبه ایست باندازه تقریبی یکمتر مربع و بدنه آن به شبکه چوبی یا تخته گرفته شده و مانند کجاوه است ولی سر پوش ندارد .

کجاوه و پالکی هردو باید جفت باشد تا يك اسب یا بیشتر استر بتواند جفت آنها را با همسنگی بر پشت خود نگهدارد .



کجاوه و تخت روان - اقتباس از سفرنامه خراسان تا بختیاری هانری رنه دالمانی

قاطرچیان و مکاریان برای حفظ تعادل دولنگه کجاوه و پالکی مسافران را سبک و سنگین میکردند و کمبود بار یک طرف را با نهادن رختخواب و یا کودک پر میکردند .

۳ - عماری که بنظر میآید معرب آماره (خانه سفری) باشد نوعی از کجاوه بوده و گویا درست بر پشت ستور می‌بسته‌اند .

۴ - هودج نیز نوعی از عماری و دارای سرپوش و سایبان بوده است .

۵ - درسفر دریا از ناو و قایق و زورق و کلک استفاده میشده و گاهی هم با استفاده از مشکهای پر باد و چند پاره الوار تختگاهی میساخته‌اند و با پارو بر روی آب میرانده‌اند . و (هنوز هم درخوزستان معمول است) . زین و جهاز و رخت اسب و استر نیز دارای قطعات و آلات زیاد بوده که معروفترین آنها را یاد میکنیم :

نخست بر پشت اسب و استر و خر پارچه گلیم مانندای بنام جل میانداختند و بویژه درمواقع استراحت و برداشتن زین از روی آنها برای پیشگیری از چائیدن پشت ستوران را با جل می‌پوشاندند . پس از جل پاره نمد بنام نمدزین میانداختند که بار و سربار و زین به پشت آنان آسیبی نرساند و گاهی نمدزین تا روی سرین باره‌ها گسترده میشده زین را با پارچه و فلز و چرم و گاهی قالی و گلیم میساختند و درپیش زین برآمدگی کوچکی بنام قربوس بود که بآن قاچ زین هم میگفتند (مثل معروف : قاچ زین را بگیر اسبدوانی پیش کش) مربوط به همین است .

واژه قربوس با وجود شباهت زیادی که بترکی دارد واژه‌ای فارسی است معنای پوزه برجسته و هرمی شکل میدهد . ازدو بر زین دوتسمه چرمی آویزان میکردند که رکابهای آهنین بآنها بسته میشد و علاوه بر اینها اسب برگستوان - پاردم و ترك و پشه پران و دهانه و خورجین ترکی و آلات آرایشی نیز بوده است و شتر علاوه بر جهاز که بجای زین بر پشت او می‌نهادند مهار و آویزهای آرایشی داشته است . طوق و سینه ریز و پیشانی‌بند نیز در آرایش اسب و شتر بکار میرفته تکل چیزی بین جهاز شتر و زین اسب و معمولاً با بالش بر پشت ستور بویژه خر و استر می‌نهادند .

پالان را بر پشت ستوران بارکش مانند خرو یا بو و قاطر مینهادند . در کاروانها چند ستور بمنظورهای خاصی مورد استفاده قرار میگرفتند مثلاً شتر پیش‌آهنگ که در پیشاپیش کاروان براه میافتاده و استر آبدار با شتر آبدار که^۱ مطاره‌ها و مطهره‌ها و مشکهای آب را میکشیده و اخیراً معمول بوده است که قلیان را بر روی قاطر آبداری چاغ میکردند و آبدار دوشادوش بزرگ کاروان براه میافتاد و مسافر محترم با نشستن در کجاوه یا پالکی بکشیدن قلیان میپرداخت . مجلل‌ترین وسیله نقلیه

مجهز بوسائل زندگی و اساس مانند بستر و بالش و سایرین و مانند آنها که تا این اواخر نیز مورد استفاده اعیان و دولتمندان قرار میگرفت ، تخت روان بود که بوسیله چهار اسب برده میشد و گذشته از استفاده تجملی گاهی هم بجای آمبولانس کنونی برای بردن بیماران بکار میرفت .

تخت روان با چهار بازو در پشت و چهار درپیش روی گرده چهار اسب تیزرو که دوتای آنان درپیش تخت و دوتای دیگر در پشت بودند استوار میشد و اسبها چنان پرورش میافتند که همگام و آرام تخت را چنان ببرند که سوار آن بتواند بآرامی بخوابد یا با مصاحب خود چنانکه در خانه می نشست بنشیند و راههای دور و پرنشیب و فراز را با خوشی و رامش بی هیچ رنج پیماید .

از اسباب و آلات سفر در گذشته بجز از مفرش و یخدان ، صندوقها و جعبه های گوناگون نیز با خود میبردند که برخی از آنها مانند هزاربیشه برای ابزارهای شکستی مانند چراغ و فنجان و لاله و کاسه و قوری جاسازی شده بود و بعضی از این هزاربیشه ها باندازه ای هنرمندانه ساخته شده بود که میتوانست کلیه آلات سبك زندگانی بیرون از خانه را بخوبی در خود جای دهد و حتی جای قیچی و سوزن و ناخن گیر و خلال دندان هم فراموش نشده بود .

پیش آهنگ وقتی بر باطی میرسید یکی از اطاقها را برای کاروانسالار یا مسافر محترمی که همراه او بود آب و جارو میکرد و با رسیدن شتر یا استرآبداری اطاق فرش و آماده میشد . بخاری ایوان رباط را آتش میانداختند و دیگها بار میشد وقتی کاروان میرسید همه کارها آماده بود .

مسافران معمولاً آنچه را که در میان راه نیاز داشتند از علاف که در کنار درگاه رباط خانه و دکان داشت بقتد و بیشتر نسیه میخریدند و بعضی که بامید رسیدن پول نسیه میگرفتند و از پرداخت آن در میماندند علاف از ادامه سفرشان ممانعت میکرد چنین در ماندگانی را علاف گیر میگفتند و همچنان علاف گیر بودند تا کسی از آشنایان از راه برسد و وام ایشان را بپردازد و جانشان را آزاد کنند .

در آغاز مسافرت درسرخانه یا شهر مبداء بویژه در مسافرتها ی مذهبی مانند زیارت خانه خدا یا عتبات عالیات یا آستان قدس رضوی نخست مردی بنام چاووش علم یا توقی بدست میگرفت و با صدای رسا اشعاری دل انگیز میخواند و آتش شوق در دل مردم میافروخت که بار سفر بندند و در هر کوی و گذری مردی چند با چشم اشك آلود و دل از دست رفته در پی او میافتادند و بار سفر می بستند که گزارش آن از نگارنده بر نمیآید و چه خوب است که برای رفع خستگی (که مسلماً بر اثر مرور این صفحات حاصل شده) بآثار گرانبهای ادب فارسی بخصوص شاهکار شادروان صادق هدایت (در طلب آمرزش) پناه برند .

فصل نوزدهم

پلهای باستانی و معابر کوهستانی

راههای دور و درازی که در فصول پیش بذکر آنها پرداختیم در بعضی نواحی مخصوصاً در قسمت‌های شمالی و غربی کشور که تعداد رودخانه‌ها بیشتر است ناچار میبایستی رودها و نهرها را قطع کرده از روی آنها بگذرد بنابراین از همان اعصار قدیم ب فکر ایجاد پلهای موقت و دائم افتاده بودند و برای این منظور از قرار دادن قایقها و کشتیها در کنار یکدیگر و یا مشکهای انباشته از علف برای احداث پل استفاده میکردند. تا بحال اثر ساختمانی از پل که مربوط بدوران پیش از ساسانیان باشد پیدا نشده است جز سدی که کار پل را نیز انجام میداده اخیراً در محل درودزن بر روی رودخانه کر فارس پیدا شده را آنرا منتسب بعهد هخامنشی میدانند. ولی گذشته از شواهد تاریخی که قبلاً یاد گردید بسیار بعید بنظر میرسد که هخامنشیان با آن تمدن عالی و معماری پیشرفته از ساختن پل و قنطره^۱ عاجز بوده اند منتهی چون

۱ - قنطره برخلاف مشهور کلمه مرکب فارسی است و از کن بمعنای شیار و قنات و خندق و رود و تره بمعنای گذر (مانند وی - تر = گذر) ترکیب شده و بر روی هم برگذراگاه روی خندق و رود و گودال اطلاق میشود و اینکه میگویند مشتق از قنطار است و چون بر سر پل باج را بقنطار میگرفته اند چنین اصطلاحی رایج است. (میبدی در تفسیر معروف بخواجه عبدالله انصاری) بسیار ساختگی مینماید.



پل شکسته در سه کیلومتری خرم آباد

پلها بناهایی کی بیشتر از هر ساختمانی در معرض ویرانی است زودتر از بناهای دیگر از میان رفته و چون وجود آنها از ضروریات زندگی بوده است در اعصار بعد برجای آنها و شاید بر شالوده آنها پلهای جدیدی ساخته شده و احتمال فراوان میرود که پلهای ساسانی و اسلامی موجود بر اساس پلهای هخامنشی بنا گردیده باشد .

از دوره ساسانی نمونه‌هایی در نواحی غربی و جنوبی کشور بجای مانده که همه حکایت از کوشش فراوان شاهنشاهان ساسانی برای دایر نگاهداشتن راه‌ها میکنند علاوه بر این آثار بقایای بعضی از پلهای ساسانی در سرزمینهایی که سابق برای بخش‌های از شاهنشاهی ساسانی بوده و امروزه خارج از محدوده ایران است وجود دارد که ذکر و تصاویر آنها در سفرنامه‌های دانشمندان جهانگرد دیده میشود .

در مغرب و جنوب غربی که تعداد رودهای پر آب بیش از نواحی دیگر کشور است پلهای باستانی بیشتر بچشم می‌خورد مخصوصاً در سرزمین بارور خوزستان که بزرگترین رودهای ایران در آنجا جاری است پلهای عظیم باستانی که یادگاری شکوهمند از دوران شاهنشاهی ساسانی است وظیفه دو گانه پل و سد^۱ را ایفا میکردند . بعضی از مورخین یاد کرده‌اند که چون شاپور اول دومین شهریار ساسانی بر روی میان چیره گشت و والرین امپراطور روم با سارت او درآمد بسیاری از مهندسان و معماران رومی را بجزیران خسارتهائی که قبلاً^۲ وارد ساخته بودند بکار ساختن پلها و سدهای آن سامان گماشت که از آن جمله سد و پل شوشتر است ولی باید گفت اگر چه ممکن است رومیان در ساختن این پلها سهمی داشته باشند ولی بی گمان سبک معماری آنها ادامه و تکمیل سبک معماری دوره هخامنشی است چه در اینجا نیز مانند ساختمانهای سنگی عهد هخامنشی قطعه‌های بزرگ سنگ با بست‌های آهنین و بکار بردن سرب و مس بیکدیگر پیوند یافته است^۳ .

بر روی شاخه‌های رود صمیره و کرخه در نواحی غربی ایران مانند کشکان رود و آب زال در حوالی خرم‌آباد چند پل قدیمی دیده میشود که بقایای آنها حکایت از دوران حکومت ساسانیان میکند مانند پل دختر بر رود کشفان . پل خرابه گاو میشان در ۲۰ کیلومتری جاده شوشه خرم‌آباد و دزفول بر روی صمیره - پل شکسته در سه کیلومتری خرم‌آباد - پل تنگ - پل زال بر روی آب زال و غیره . قدیمترین پل مربوط بدوره ساسانی را باید پل ویرانی دانست که بر روی رودخانه فیروز آباد فارس در تنگ تنگاب وجود داشته و امروز جز پایه‌های شکسته

۱ - علاوه بر پل و سد شوشتر دو نمونه دیگر در فارس موجود است یکی بر قسمت سفلی رود کر معروف به بند امیر که آثار فناخسرو و عضدالدوله دیلمی است و دیگری سد معروف به بند بهمن که روی رودخانه قرا آقاج ساخته شده و سبک بنا نشان میدهد که از آثار دوره ساسانی است .

۲ - رجوع شود به صفحه ۲۳۷ کتاب معماری ایران - تألیف پوپ چاپ انگلیسی .



پل کشکان روی رودخانه کشکان در چهل و پنج کیلومتری شمال غرب خرم آباد

چیزی از آن باقی نمانده است. این پل باید یادگاری ازدوران بنیادگذار دودمان ساسانی اردشیر بابکان باشد.

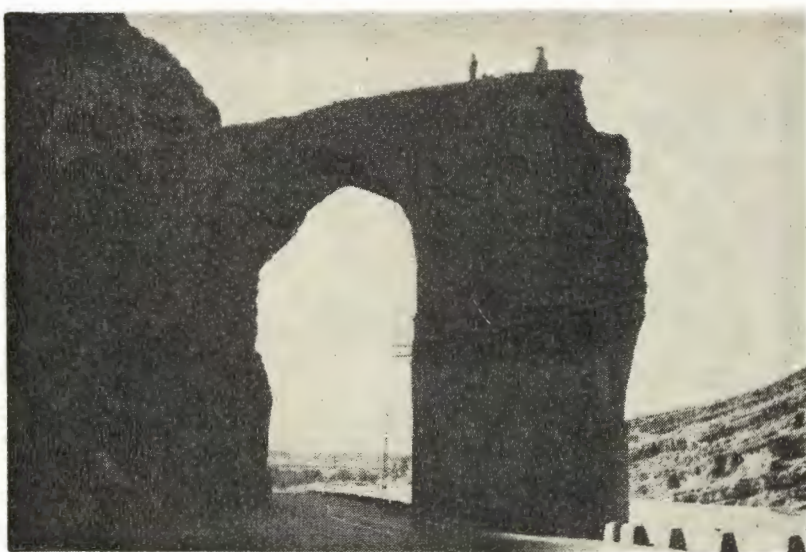
پلهای دیگر منتسب باین عهد عبارتند از ویرانه‌های پل برین بر روی رودخانه تنگ برین میان راه کوپون به باشت در کوهستان شمال غربی فارس و بقایای پل مورد در ساحل چپ رودخانه لاله در خاک ممسنی در شمال اردکان فارس بر سر راه قدیم کاروان‌رو میان فارس و خوزستان. این جاده همان شاهراه قدیمی است که اسکندر مقدونی برای رسیدن به تخت جمشید از آن گذشته است. شاید تنها پلی که بصورت اصلی از زمان ساسانیان برجای مانده پل کوار بر روی رودخانه قراآقاج باشد که دهانه میانین فرو ریخته و دو دهانه دیگر کاملاً استوار مانده (وشگفتاکه با وجود نزدیکی این پل با جاده جدید کسی تاکنون متوجه آن نشده است).

پل شهرستان بر روی زاینده‌رود نیز دارای اساس ساسانی است. پلهائی که در نقاط حساس و سوق الجیشی قرار داشته بویژه آنهایی که برمدخل تنگی واقع بود مجاور آن یا بر فراز تپه یا کوهی که پادگان مستقر در دژ ازپل و معبر آن پاسداری کند امروزه ویرانه‌های این قلاع قدیمی در مجاورت پلهای باستانی دیده میشوند از جمله قلعه دختر است در تنگ تنگاب فیروزآباد که برپل دختر مسلط بوده و از راهی که از استخر و شهرهای شمالی فارس بشهر گور (فیروزآباد) و سواحل خلیج میرفته حراست میکرد است و در دامنه همین تنگ است که گذشته ازپل و قلعه دختر چند صحنه از حجاریهای دوران ساسانی وجود دارد.

نمونه دیگر این نوع دژهای پاسداری قلعه دختر دیگری است که ازپل دختر قافلانکوه بر روی قزل اوزن حفاظت میکرده و بقایای آن هنوز برجای میباشد. چنانکه گفتیم چون پلهای بیشتر از سایر ابنیه در معرض خطرانی از قبیل سیل و فرسودگی بر اثر آمدورفت بسیار و بادهای سنگین و خرابی از طرف دشمن قرار داشتند زودتر از میان رفته ولی چون پایه غالب آنها بر روی صخره‌های طبیعی قرار داده شده بود در دوره‌های بعد باز بر روی پایه‌ها پلهای جدیدی ساخته شده است، شاید اکثر پلهای قدیمی که مربوط به بعد از اسلام مخصوصاً دوران پادشاهی سلاطین صفوی است از این قبیل باشد. قدیمترین پلهای بعد از اسلام یکی پل کشکان‌رود است که دارای پایه‌های ساسانی است ولی بموجب کتیبه‌ای که بر روی سنگ نقر گردید ابوالنجم بدرین حسویه از امرای کرد ساختمان آنرا در سال ۳۸۹ هجری قمری شروع کرده و در سال ۳۹۹ بی پایان رسانده است.^۱

دیگر پلی است بر روی رودخانه خیرات بهبهان که از سبک ساختمان معلوم

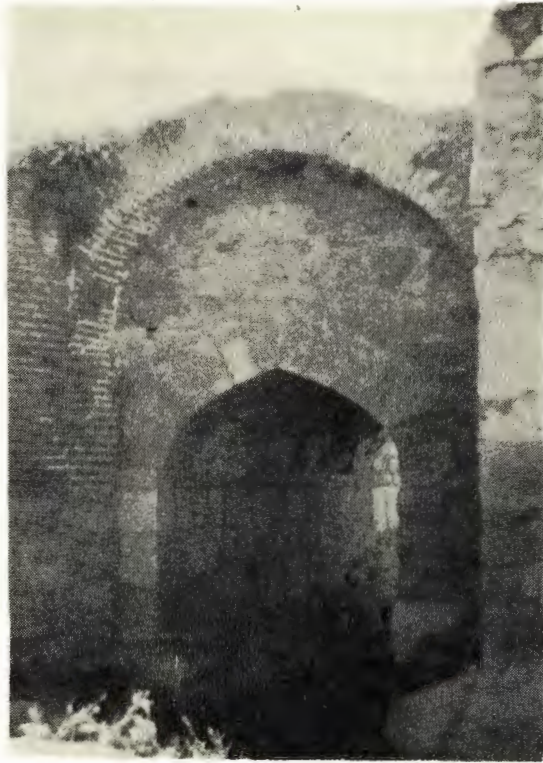
۱ - رجوع شود بکتاب راههای قدیم ایران - تألیف اورل اشتین بزبان انگلیسی.



پل سه کیلومتری جنوب ملاوی



پل نژديك خرم آباد معروف به پل كلات نژديك ممولان



پل سور از آثار دوره صفویه درمهاباد



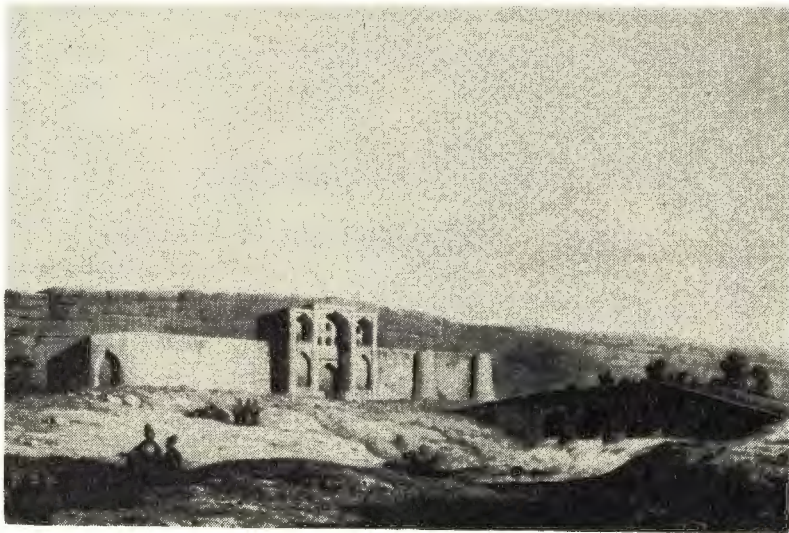
پل شهرچای در پانزده کیلومتری مشرق میانه از آثار دوره صفوی



پل شهرچای میانه



پل ساروق بین شهر شاهین دژ و تکاب



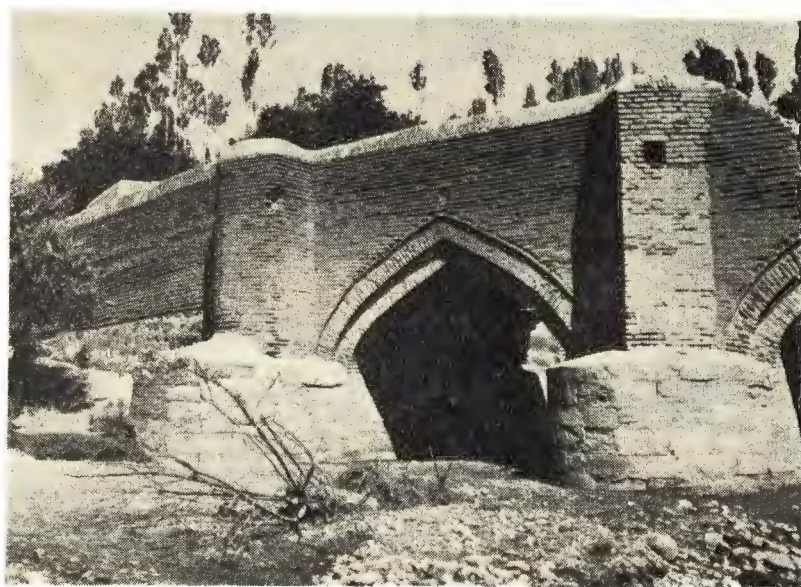
کاروانسرا و پل ایزدخواست - نقاشی کُست



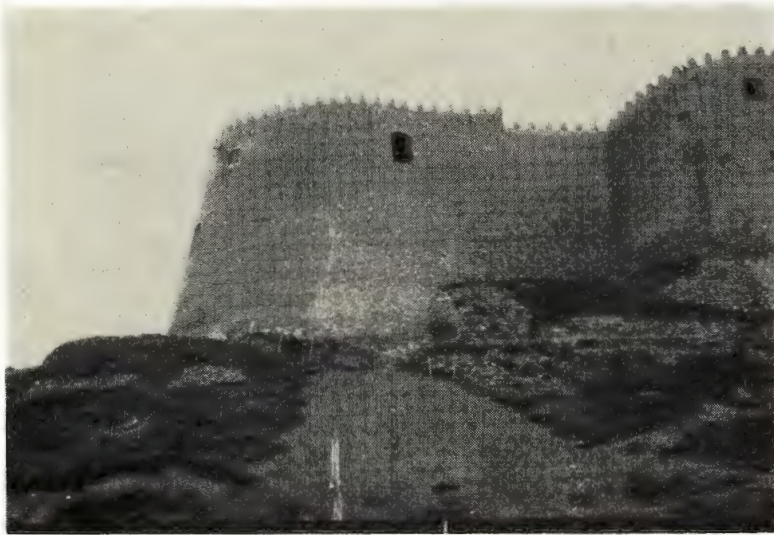
قلعه و پل ایزدخواست - نقاشی کُست



بلی برو دخانه سفیدرود - از سفرنامه آدام اوئترتوس به ایران و مسکو در سال ۱۶۹۶ میلادی



پل چيكان درچهل و پنج كيلومتري شمال شرق مراغه



قلعه فلک افلاک در خرم آباد



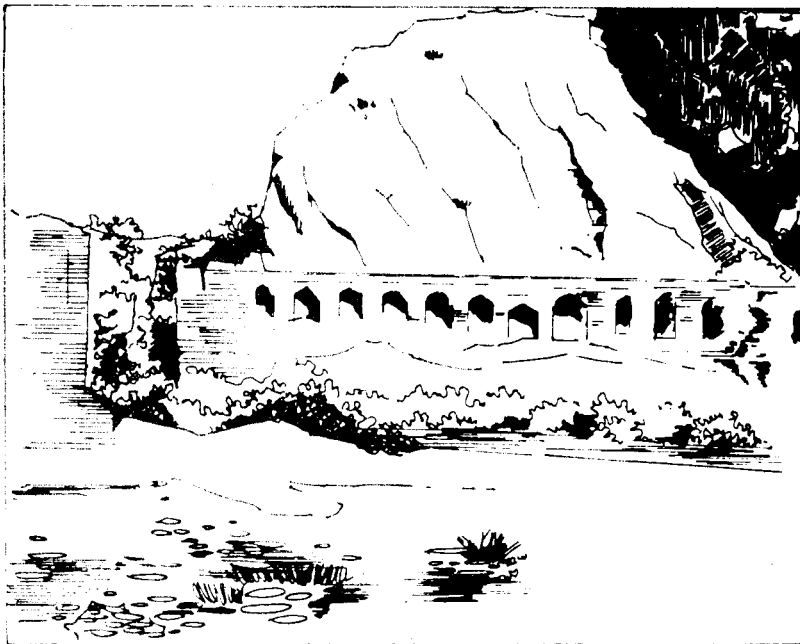
با بقایای پل مورد در ساحل چپ رودخانه لاله - درخاک ممسنی در شمال اردکان فارس بر سر راه
قدیم کاروان‌رو میان فارس و سوزیان

میشود اصل ساسانی داشته و بعد از اسلام تجدید بنا گردیده . این پل بر سر راه قدیم استخر و خوزستان قرار داشته است .

پل قدیمی معروف به پل خدا آفرین بر روی رودخانه ارس که آذربایجان را از طریق اهر بخاک شوروی متصل میسازد منسوب به دوره سلطنت سلطان محمد خدا بنده می باشد .

بر روی رود کشف رود بر سر راهی که بلوک طوس را بشهرهای هرات و بلخ متصل میکرده پلی قدیمی وجود داشته که معروف است بدستور دختر فردوسی از پول نیلهائی که سلطان محمود بعد از پشیمانی از رفتار ناهنجار خود با فردوسی بیاداش سرودن شاهنامه برای شاعر طوس فرستاده بود ساخته شده است .

از دوران صفویه پلهای دائر فراوانی بجای مانده است که اهم آنها دو پل زیبای باشکوه پل الله وردیخان یا سی و سه پل و پل خواجوست بر روی زاینده رود اصفهان . پل الله وردیخان از ساخته های الله وردیخان سردار مشهور شاه عباس کبیر است . پل خواجو در زمان شاه عباس ثانی بنا گردیده چون از این دو پل در تمام کتب معتبری



پل برین بر روی رودخانه تنگ برین که میان راه کوپون به باشت واقع شده



خوابهای بل خیر آباد از ساحل چپ رودخانه واقع بر روی رودخانه خیر آباد بهمان صفحه ۷۲
کتاب استاین

که راجع بآثار هنری ایران نوشته شده از نظر معماری و هنری توصیف گردیده در اینجا فقط بذکر آنها اکتفا میگردد .

پل كوچك ولی بسیار مستحکمی بر روی رودخانه کُر در جلگه مرو دشت بر سر راه شیراز باصفهان بنام پل خان قرار دارد که از کارهای خیر امامتلیخان فرزند الله وردیخان سردار شاه عباس کبیر و حکمران فارس و فاتح هرموز میباشد . پلهای دیگری که مربوط بدوره صفویه میباشد عبارتند از پل مور بر روی رودخانه مهاباد که اصل آن ازدوره تیموری است . پل ساروق بر روی شاخه‌ای از زربنه رود بین شهرستان شاهین دژ و تکاب — پل میانه بر قزل اوزن — پل چیکان در ۲۵ کیلومتری شمال شرق مراغه — پل سرخ یا پل سمیان بر سر راه اردبیل بگرمی — پل پنج چشمه یعنوییه داخل شهرستان اردبیل بر روی رودخانه بالغ رود . پل کهنه کرمانشاه بر روی رودخانه قراسو .

معابر کوهستانی — در شرح راههای فلات ایران دریافتیم جاده در مسیر خود از نواحی کوهستانی بدو طریق سلسله جبال را پیموده از دشتی وارد دشت دیگر و یا از دره‌ای بدره دیگر راه می‌یافته‌اند زمانی که کوه مانند سدی شدید جلو راه را می‌بندد . راه درجائی که ارتفاع کوه کمتر است در امتدادی مارپیچی شکل از کوه بالا رفته تا به بلندترین نقطه آن میرسد . سپس با امتدادی مارپیچی شکل دیگر سرازیر شده بدشت یا دره آن طرف وارد میشود چنین معبر پیچاپیچی را که اغلب بسیار هولناک و پرخطر است بنامهای مختلف گردنه و گریوه و گدوک و گدوک میخوانند که تعداد آنها در نواحی کوهستانی ایران بیشمار است و اغلب با سم دهکده یا شهر یا محل مشخصی که مجاور آن قرار گرفته خوانده میشود . مانند گردنه فیروزکوه — گردنه امامزاده هاشم — گردنه ملاعلی — گدوک — کندوان بر سر راههایی که داخله فلات را بساحل دریای خزر متصل میسازد . گردنه حیران بین آستارا و اردبیل — گردنه شبلی — بر سر راه میانه به تبریز — گردنه اسدآباد بین همدان و کرمانشاه — کنلهای پیرزن — دختر و ملو بر سر راه شیراز و بوشهر .

گاهی اوقات طبیعت وسیله دیگری را برای عبور از کوهستانها فراهم ساخته بدین طریق که عامل طبیعی مانند رودخانه کوهی را از هم شکافته و راهی تنگ از میان آن تعبیه کرده و زمانی دو رشته کوه که مانند دو قوس دشتی را فرا گرفته‌اند . درجائی بقدری بهم نزدیک شده که مجالی برای عبور انسان از میان آنها فراهم آمده است . زمانی دیگر رشته کوهی بقدری بدریا نزدیک میشود که فقط حاشیه باریکی برای عبور باقی میباشد .

چنین معابر باریک کم عرض را باسامی تنگ و دربند و دروازه میخوانند در مسیر راههای ایران از این گونه معابر فراوان است که بعضی از آنها بواسطه اهمیت



دهانه تنگ سربل ذهاب و حجاریهای دامنه کوه - نقاشی گُست



دهانه تنگ چوگان و رودخانه شاپور فارس - نقاشی گُست



تنگ رودخانه صیمره از طرف تنگ پل

سوق الجیشی خود در تاریخ شهرت بسیار یافته‌اند و ما در شرح راههای قدیم بذكر آنها پرداخته و یاد کردیم که در دوران هخامنشی بر در این دربندهای مهم دروازه‌های آهنین نصب کرده برای حفاظت آنها دژهایی ساخته و پادگانهایی گماشته بودند مانند دربند کاپادوکیه و دربند کیلیکیه و دربند فارس و دربند خزر .

فصل نهم

بیرید و چاپار

پیش از این گفتیم که شهریاران هخامنشی برای اداره پادشاهی پهناور خود دستگاه مرتب و منظم و سریعی بوجود آورده بودند که در اسرع وقت فرمانهای شاهنشاه را بدورترین نقاط کشور میبردند و اخبار سراسر مملکت را بسمع دولت میرساندند و مورخان یونان باستان چون هردوت و گرنفون خوبی این دستگاه خبرگزاری را ستوده‌اند، از قرائن چنین مستفاد میشود که این سنت نیکو که بشهادت تاریخ مبتکران ایرانیان میباشد، در ادوار تاریخی بعد و در زمان اخلاف هخامنشیان اشکانیان و ساسانیان همچنان برقرار بوده است و بعدها که دولت خلفای اسلام برگردید حکومت ساسانی طرح‌ریزی شد این وسیله سودمند را برای اداره و انتظام سرزمینهای قلمرو خلافت خود بکار بستند از اصطلاح فارسی این دستگاه در دوران پیش از اسلام اطلاعی در دست نیست و جز واژه‌ای که هردوت از آن یاد واصل پارسی باستان آن معلوم نیست، اطلاعی در دست نمی‌باشد.

در دوره اسلامی این رسم تحت عنوان برید متداول شد. دانشمندان اروپائی^۱ اصل این کلمه را مشتق از واژه وردس... Veredes لاتین و بیردس... Beredes

۱ - رجوع شود بدایرة المعارف اسلامی بزبان انگلیسی صفحه ۱۰۴۵ .

یونانی میدانند و درعین حال متذکر میگردند که معلوم نیست منشأ این واژه از کجاست و احتمال داده اند که ممکن است آسوری باشد. در اصطلاح مسلمین این کلمه به دستگاهی اطلاق میشد که وظیفه پست و کارهای جاسوسی را انجام میداده و درعین حال بقاصدانی که مأمور این کار بودند گفته میشد. چنین تشکیلاتی چنانکه گفتیم در حکومتهای پیش از اسلام ایران وجود داشته است. این نکته گاهلاً روشن است که خلفای اسلامی بدستکاری مشاوران و وزیران ایرانی خود آنرا از نو متداول ساخته اند و این امر از اصلاحات فارسی مربوط به برید که تماماً فارسی است نیز محقق میگردد. آغاز برقراری برید در اسلام از زمان بنی امیه است و ظاهراً عبدالملک بن مروان برای تنظیم و اداره حکومت خود بنحومؤثری از این وسیله استفاده کرده است. در زمان خلفای اسلامی که اساس حکومت بر بنیاد قواعد و رسوم ساسانی ریخته شده بود برید اهمیت شایانی یافت و همیشه یکی از بزرگان عالیه در و خواجه سرایان معتمد خلیفه عهده دار این وظیفه میشده چنانچه در زمان هارون - الرشید جعفر برمکی دیوان برید را اداره میکرد و این دیوان تا آنجا توسعه یافت که متجاوز از ۹۳۰ مرکز برید در قسمتهای مختلفه کشور وجود داشت. این مراکز بریدی را در کشورهای اسلامی خارج از ایران سکه و در مصر آنها را مرکز البرید و در ایران رباط میخواندند.

بعد از استقرار دولتهای مستقل در صحنه پهناور فلات ایران این راه و رسم مملکت داری از نو زنده شد. در حکومت آل سامان در زمان سلطنت امیر نصر بن احمد سامانی وزیر دانشمند و با تدبیر او ابو عبدالله محمد بن احمد جیهانی که از فضایل عهد خود بود کتاب بسیار پر ارزش خویش را در علم جغرافیا و معرفت کشورها و راهها و آداب ملل بنام المسالك والممالك تألیف کرد، تا مبنای کار صاحبان برید شود ولی افسوس که اصل این کتاب با ارزش از میان رفته است. فقط نویسندگان و جغرافی دانان بعد، از آن استفاده و نقل قول کرده اند.

در زمان سامانیان در شمار دیوانهای حکومتی دیوان برید هم یکی از اهم مناصب دولتی بوده است.^۱

در بعضی از تواریخ ذکر شده است که پادشاهان بویه پس از چیرگی بر خلافت عباسی دستگاه برید را از دربار خلیفه برچیدند تا وی از اخبار مملکت اطلاع نیابد و این کار را بخود اختصاص دادند. داستان دل مشغولی صاحب بن عباد و خارج نشدن او از حجره بخاطر اینکه منهی او در بخارا هنوز موفق نشده بود رازی را بگشاید ولی بعداً کامیاب شد و صاحب را در جریان گذاشت مشهور همه هست.^۲

۱ - تاریخ عمومی و ایرانی - تألیف عباس اقبال صفحہ ۲۵۰ .

۲ - عقد العلی .

را خبر بوده است و آن کس را مالش فرموده تا دیگران بدانسته‌اند که پادشاه بیدار است»^۱.

اطلاعاتی که امروز از وضع برید و چگونگی اداره آن در دست است مرهون نوشته‌های پرارزش دونفر از جغرافی‌دانان و نویسندگان اسلام بنام ابن خردادبه و قدامه بن جعفر است^۲. ابوالقاسم عبدالله بن احمد خردادبه که در نیمه دوم قرن سوم هجری میزیسته اصلاً از ایرانیان زردشتی مذهب بوده که پدر او بدست برمکیان اسلام آورده بود. ابن خردادبه از ندیمان معتمد خلیفه عباسی (۲۵۶ - ۲۷۹) و مدتی در ولایت جبال (نواحی کوهستانی غربی و مرکزی ایران) مأمور پست و انتظام بوده و کتابهای بسیاری تألیف کرده که مشهورترین آنها کتاب المسالك والممالك است در فاصله دقیق شهرهای کشورهای اسلامی و مقدار باج و خراج هر يك.

قدامه بن جعفر که در اوائل قرن چهارم وفات کرده کتاب مشهور او کتاب الخراج است که در آن از جغرافیای کشورهای اسلامی و راهها و خراج شهر سخن رانده است^۳. طبق روایت این نویسندگان فاصله مراکز بریدی در ایران معمولاً دو فرسخ و در کشورهای غربی اسلام چهار فرسخ بوده است و بریدها برای طی مسافت در ایران معمولاً از استر و اسب و در کشورهای عربی از شتر و برای فرستادن خبرهای سریع گاهی از کبوتر قصد استفاده میکرده‌اند. این بریدها همه مأمورین دولت و دارای مواجب و مشاخره بودند، کارهای دولتی را انجام میدادند اما گاهی اوقات نامه‌های خصوصی را نیز بمقتصد می‌رسانده‌اند. در حکومت‌های اسلامی رئیس پستخانه را صاحب البرید می‌گفتند که در تحت نظر صاحب دیوان البرید کار میکرده و این صاحبان برید بنوبه خود مسئول بودند که تمام اخبار و اطلاعات مربوط بامور سیاسی و قضائی و اقتصادی و آنچه به امنیت مملکت و منافع دولت بستگی داشت بمرکز حکومت برسانند. این رسم و اعزام بریدهای دولتی در دورانهای بعد نیز برقرار بوده منتهی با ضعف و شدت دولتها در کار آن فتور و یا رونق حاصل میشد. در عهد ایلخانان که وضع حکومت ثباتی پیدا کرده و کارها نظم و نسق یافته بود و بازرگانان و سفرای ممالك مختلفه بایران آمدورفت میکردند باز امنیت راهها برقرار گردید و مراکز بریدی از نو برپا شد منتهی با اسمی دیگر، در این ایام این مراکز را بامخانه میخواندند^۴.

در دوران صفویه بجای برید و بامخانه، چاپار و چاپارخانه متداول شد.

۱ - سیاستنامه چاپ اقبال صفحه ۷۵.

۲ - تاریخ اکتشافات جغرافیائی - تألیف عباس اقبال صفحه ۳۰.

۳ - کتاب تاریخ اکتشافات جغرافیائی - تألیف عباس اقبال صفحه ۳۳.

۴ - رجوع شود بتاریخ مغول - تألیف اقبال صفحه ۲۹۱.



جاده سنگ فرش قدیم درمازندران

تاورنیه سیاح و بازرگان معروف فرانسوی که در عهد صفویه بایران بکرات سفر کرده در این مورد گوید: «چون صحبت از طرق و شوارع بمیان آمد بی مناسبت نخواهد بود که از یک مسئله هم مذاکره بکنیم که جز در ایران امروز در هیچ جای شرق زمین معمول نیست و آن مسئله چاپارهای ایران است. اینها اشخاصی هستند که مراسلات شاه را برای حکام ولایات میبرند و بالعکس.»

تاورنیه در جای دیگر مینویسد برای امنیت طرق و شوارع هم در ایران اهتمام مینمایند. در فاصله‌های معین مستحفظین که موسوم براهدار هستند گماشته‌اند که باندک صدای دزد بکمر می‌رسند و بدقت از عابرین می‌پرسند که بکجا می‌روند، از کجا می‌آیند، کمال مراقبت و هوشیاری را در کار خود دارند و اگر کسی از عهد جواب بر نیاید و تفریرش محل سوءظن باشد او را گرفته نزد حاکم ولایت می‌برند

و در آنهم بدقت از حال او تحقیقات بعمل می‌آورند^۱.
این رسم چاپار تا پیش از ایجاد پستخانه بطرز جدید همچنان برقرار بود
و هر شهری چاپارخانه‌ای داشت و اصطلاح انجام دادن کاری چپری که هنوز در میان
فارسی‌زبانان متداول است حکایت از سرعت عمل چاپاران میکند.

۱ - کتاب تاورنیه ترجمه ابوتراب نوری (نظم الدوله) صفحه ۹۰۰.

یادآوری

۱ - در آن دوران کهن که مردم فلات شکاف کوهها را مأوای خود قرار داده درغارها بسر میبردند همینکه براز کشاورزی پی برده دریافتند که از راه کاشتن دانه ها میتوان به تکثیر آنها پرداخت و محصول مطمئن تری برای اعاشه خود بدست آورد کم کم ازغارها سرازیر شده دردشت پای کوه مسکن برای خود ساختند و بدین طریق پایه دهکده های نخستین ریخته شد ولی باوجود زندگی درده مسکن اولیه یعنی غارهایی را که برفراز آنها قرارداداشت فراموش نکردند بلکه هنگام سرما و گرمای شدید یا هجوم دشمن بآنجا پناه می جستند. شاید مراسم مذهبی خود را نیز در آن شکفته ها انجام میدادند. از همین رو است که در کوههای پیرامون تپه های باستانی و دهکده های قدیمی يك چند غار قدیمی بچشم میخورد. تعداد این قبیل غارها که مسکن اولیه مردم فلات بوده است در ایران بیشمار و تا بحال تعدادی از آنها بوسیله محققین مورد بررسی قرار گرفته است. بعضی از این اشکفته ها از همان اعصار قدیم جنبه تقدس یافته مورد احترام مردم واقع شده مانند اماکن مقدسه بزیارت آنها میشتافتند. جنبه تقدس این مغاره ها باندازه ای قوی بوده که پاره ای از آنها الهام بخش انبیاء و عرفا گشته است مشهورترین اشکفته های باستانی ایران که غالباً نزدیک راههای قدیم قرار گرفته عبارتند از غار کرفتو^۱ در کوههای حوالی سقز کردستان و دو غار کمر بندی^۲ و هوتو در کوههای هزار جریب مازندران و غار بیستون نزدیک بیستون و غار شاپور در تنگ چوگان کازرون.

- ۱ - برای اطلاع بیشتر از غار کرفتو رجوع شود بکتاب راههای قدیم ایران - تألیف اورل اشتین .
- ۲ - رجوع شود بکتاب هفت غار - تألیف کارلتن کون .

تجارت کالای گرانبهای ادویه هندوستان و جزایر جاوه و سوماترا در قرون وسطی در نزد اروپائیان برای ادویه موسوم شده بود .

۲ - راه دریائی قدیم که هندوستان و کشورهای جنوب شرقی آسیا را از طریق خلیج فارس یا دریای احمر بممالک مغرب زمین مربوط میساخت بعلت تجارت کالای گرانبهای ادویه هندوستان و جزایر جاده و سوماترا در قرون وسطی در نزد اروپائیان برای ادویه موسوم شده بود .

۳ - راهی که در روزگار باستان از حوالی کوههای آلتائی شروع شده و پس از گذشتن از ماوراءالنهر از طریق شهرهای سمرقند و مرو در خراسان بشاهراه ابریشم می پیوست بسبب حمل طلا بجاده طلا معروف بوده است^۱ .

۱ - رجوع شود بفرهنگ باستانشناسی فنون صفحه ۲۱۹ .

Dictionaire Archeologique des Techniques.

فہرست منابع

- ۱ - تمدن ایرانی ترجمہ دکتر عیسیٰ بہنام
- ۲ - جغرافیای عمومی - آسیای مقدم زبان فرانسه
- ۳ - دایرةالمعارف بریتانیا زبان انگلیسی
- ۴ - جغرافیای مفصل ایران مسعودکیهان
- ۵ - سہ سال در ایران تألیف کنت گومیتو ترجمہ منصوری
- ۶ - تاریخ ایران تألیف گیرشمن ترجمہ دکتر محمد معین
- ۷ - کاروانسراهای ایران تألیف ماکسیم سیرو
- ۸ - تمدنهای باستانی خاور نزدیک تألیف ژرژ کنتنو ترجمہ علی اصغر سروش
- ۹ -
- ۱۰ - راهنمای پنچہزار سال ہنر پاکستان
- ۱۱ - تاریخ ماد تألیف دیاکونف ترجمہ کریم کشاورز
- ۱۲ - ایران و افغانستان تألیف ریموند فورن
- ۱۳ - ایران باستان تألیف حسن پیرنیا (مشیرالدوله)
- ۱۴ - مجلہ ایران از انتشارات مؤسسہ ایرانشناسی بریتانیا
- ۱۵ - کتاب الام تألیف پیر آمیہ زبان فرانسه
- ۱۶ - شاہنامہ فردوسی چاپ مسکو
- ۱۷ - گزارش بہرام یشت تألیف سرگرد اورنگ
- ۱۸ - راههای غرب ایران تألیف اورل اشتین
- ۱۹ - گوہرهای نہفتہ تألیف سرگرد اورنگ
- ۲۰ - تاریخ شاہنشاهی ہخامنشی تألیف آمستد

- ۲۱- سیاست ارسطو
 چاپ انگلیسی
 ترجمه دکترهادی هدایتی
 ۲۲- هردوت
 ۲۳- فرمانهای شاهنشاهان هخامنشی
 تألیف نارمن شارپ
 ۲۴- اشکانیان
 تألیف دیاکونو - ترجمه کریم کشاورز
 ۲۵- تاریخ اکتشافات جغرافیائی
 تألیف عباس اقبال
 ۲۶- تاریخ سیاسی پارت
 تألیف نیلسون دوبواز ترجمه علی اصغر حکمت
 ۲۷- امپراطوری استپها
 تألیف رنه گروسه
 ۲۸- ری باستان
 تألیف حسین کریمیان
 ۲۹- سفرنامه ابودلف درایران
 ۳۰- ایران درزمان ساسانیان
 تألیف کریستین سن ترجمه رشید یاسمی
 ۳۱- جلد چهارم تحقیقات باستانشناسی
 تألیف دمرگان
 ۳۲- کتاب اخبارالبرضا
 ۳۳- مسالك وممالك اصطخری
 چاپ افشار
 ۳۴- تاریخ یزد
 تألیف جعفری
 ۳۵- معماری ایران
 تألیف پوپ
 ۳۶- ایران پیش از ایرانیان
 مادها - هخامنشیان
 ۳۷- پارتها - ساسانیان
 ۳۸- سرزمینهای خلافت شرقی
 ۳۹- دایرةالمعارف اسلامی
 ۴۰- سیاستنامه
 ۴۱- تاریخ مغول
 ۴۲- فرهنگ باستانشناسی فنون
 ۴۳- اطلس تاریخی
 ۴۴- جامع مفیدی
 ۴۵- تفسیر میبیدی معروف به تفسیر
 خواجه عبدالله انصاری
 ۴۶- سفرنامه ازخراسان تا بختیاری
 ۴۷- سفرنامه تاورنیه
 ۴۸- عقدالعلی
 تألیف دومن گیرشمن
 ۴۹- تألیف دومن گیرشمن
 ۵۰- تألیف لسترنج ترجمه عرفان
 ۵۱- تألیف خواجه نظام الملک
 ۵۲- تألیف عباس اقبال
 ۵۳- بزبان فرانسه
 ۵۴- بزبان فرانسه
 ۵۵- تألیف مستوفی بافقی
 ۵۶- تألیف هانری رنه دالمانی ترجمه فرهوشی

فهرست نام کسان

ارسلان جاذب ۱۴۱ - ۱۴۷
 ارسطو ۷۰
 اروکو ۳۵
 اروسیوس ۸۸
 استروناخ ۱۵۵
 اسکندر ۵۳ - ۵۹ - ۶۱ - ۶۲ - ۶۳ -
 ۶۴ - ۶۶ - ۶۷ - ۶۸ - ۷۱ -
 ۷۶ - ۷۷ - ۱۶۶
 استرابون ۷۸
 اسکولاکس ۷۰ - ۷۷
 اشك نوزدهم ۸۲
 اشوطابن سنباط ۱۰۶
 اصطخری - ۹۶ - ۹۸ - ۱۰۰ - ۱۰۳ -
 ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۰۷ - ۱۰۹ -
 ۱۱۰ - ۱۱۴ - ۱۲۸ - ۱۳۶
 افراسیاب ۴۱
 اقبال (عباس) ۸۱ - ۸۲ - ۸۴ - ۱۸۶
 الجایتو - ۱۱۵ - ۱۱۹ - ۱۳۳
 السیزین تکیین ۱۵۵

آ

آپ بیان ۷۹
 آدم اولیاریوس ۱۷۴
 آری برزن ۶۴
 آشور بانیپال ۳۱ - ۳۲
 آناسیس داراکس ۶۲

الف

ابن خردادبه ۹۶ - ۱۸۶
 ابن ساوجی نخجوانی ۹۶
 ابوالحسن علی بن ماه ۱۱۹
 ابوجعفر کاکویه ۱۵۱
 ابوزید بلخی ۹۶
 ابو عبدالله محمد بن احمد جیهانی ۱۸۴
 ابوسعید ۱۳۰
 ابودلف ۸۷ - ۸۸
 ابوالنجم بدر بن حسویه ۱۶۶
 اداد نیزاری ۲۸
 اردشیر ۵۶ - ۱۰۱

امامقلی خان ۱۷۹

الهوردیکان ۱۷۹

امام هشتم (ع) ۱۴۷ - ۱۰۱

امام شوشتری ۱۲۸

امام محمد غزلی ۱۲۹

امستد ۴۷ - ۴۹

امیر مبارزالدین محمد مظفری ۱۰۱

امیر نصر بن احمد سامانی ۱۸۴

اورل استین ۱۶۶ - ۱۸۹ - ۱۷۹

اورنگ ۴۲ - ۴۳

هورامزدا ۴۲ - ۴۸ - ۷۱ - ۸۸

ب

بخت النصر ۵۶ - ۶۹

بسوس ۶۵ - ۶۶

بطلمیوس ۸۶

بهرام ۱۵۱

بی بی زبیده ۱۵۵

بیوراسب ۳۹

پ

پان چاو ۸۱

پروس ۶۷

پروشات ۵۶

پلوتارک ۵۸

پوپ ۱۶۴

پیامبر (ص) ۱۴۷

پیئر آمیه ۳۴ - ۳۵

پیراندایان ۱۳۰

پیرسظام ۱۳۰

پیرنیا (حسن) ۵۸

ت

تاسیت ۵۸

تاورنیه ۴۹ - ۱۸۷

تکین بن صدقه ۱۵۵

تیگلات پلسر ۲۸

ج

جعفری ۱۰۱ - ۱۲۲ - ۱۵۱

جعفر برمکی ۱۸۴

چ

چران یستان ۸۱

چیش پش ۳۵

ح

حکمت (علی اصغر) ۸۳

حسنویه (ابوالجم بدر) ۱۶۶

حمدالله مستوفی ۹۶ - ۱۱۵ - ۱۶۶

خ

خدابنده (سلطان محمد) ۱۳۳ - ۱۷۷

خشایارشا ۷۵

خواجه عبدالله انصاری ۱۶۲

خواجه نصیرالدین ۹۶

خواجه نظام الملک ۱۸۵

د

داریوش ۴۶ - ۴۷ - ۴۹ - ۵۱ - ۷۰ -

۵۳ - ۶۲ - ۶۶ - ۷۱

دمرگان ۹۱

دوبواز (نیلسن) ۸۳
دیاکونف ۲۳ - ۳۷ - ۳۹ - ۴۱ - ۷۷ -
۸۰ - ۸۱
دیودور ۶۳ - ۶۵ - ۶۶

ر

رضا (حضرت) ۱۵۵
رنه گروسه ۸۶

ز

زرتوشترا ۴۱
زموآ ۳۰
زین الدین ابابکر تایبادی ۱۳۰

ژ

ژرژ کنتنو
ژوستین ۸۲

س

سارداناپال ۶۲
سارگن ۲۸ - ۳۱ - ۳۲
سبکتکین ۱۵۳
سراورل استاین ۴۳
سروش (علی اکبر) ۲۰
سقراط ۵۳
سلطان محمود غزنوی ۱۷۷
سلوکوس ۷۷
سناخریب ۳۱ - ۳۲
سنجر ۱۳۲
سهل بن علی ۱۵۳
سیاوش ۴۱

سیدرکن الدین ۱۴۸
سیرو (ماکسیم) ۱۲۱ - ۱۳۷ - ۱۵۳ -
۱۹ - ۲۰

ش

شاپور اول ۱۶۴
شاپور ۱۰۱
شاه عباس ۴۹ - ۱۱۹
شاه عباس کبیر ۱۳۶ - ۱۷۷ - ۱۷۹
شاه عباس دوم ۱۲۳ - ۱۷۷
شالمانزر ۳۱
شلم نصر ۲۸
شاه نعمت الله ولی ۱۳۰
شاه خلیل الله ۱۳۰
شیخ تقی الدین دادا ۱۳۰
شیخ جامی ۱۳۰
شیخ صفی الدین اردبیلی ۱۳۰
شیخ علیخان زنگنه ۱۳۷

ص

صاحب بن عباد ۱۸۴
صادق هدایت ۱۶۱

ط

طالس ۴۴

ع

عبدالملك بن مروان ۱۸۳
عبید ۱۲۰
عضدالدوله ۱۶۴
عمرو لیث ۱۰۸

علی بن موسی الرضا ۹۵ - ۱۱۶

غ

غز ۱۵۳

ف

فردوسی ۴۱ - ۱۷۷

فلاندن ۱۲۹

فناخسرو عضدالدله دیلمی ۱۶۴

ق

قدامه بن جعفر ۱۸۶

قطب الدین حیدر ۱۳۰

ک

کان یینگ ۸۱

کایلریانگ ۲۹

کراتروس ۶۸

کرزوس ۴۳

کریمخان (دکتر حسین) ۸۶

کشت ۸۹ - ۱۲۹ - ۱۷۳ - ۱۸۰

کتیریاس ۳۷

کشاوری (کریم) ۲۳ - ۳۷ - ۴۱

کل آرخ ۵۶

کنت دو گوینو ۱۵

کنت کورث ۶۳ - ۶۵

کنستانین پرفیروژنی توس ۸۸

کورث ۳۵ - ۳۶ - ۴۱ - ۴۳ - ۴۴

۴۵ - ۴۸ - ۴۹ - ۵۳ - ۵۴

۵۵ - ۵۶ - ۶۱ - ۶۶ - ۷۴

کون (کارلتن) ۱۸۹

کی کافی ۳۹

گ

گرنفون ۵۳ - ۵۴ - ۵۵ - ۵۶ - ۵۷ -

۵۹ - ۶۵ - ۷۴ - ۱۸۳

گرشاسب ۳۹ - ۱۴۸ - ۱۵۱

گشتاسب ۳۹

گنجعلیخان ۱۳۶

گودرز دوم ۸۲

گیرشمن ۱۷ - ۱۹ - ۳۵ - ۷۹

ل

لوسیوس لوکرس ۵۸

لهراسب ۳۹

م

مأمون ۹۵ - ۱۰۱

مازه ۶۳

مردونیوس ۷۵

مستوفی بافقی ۱۵۱

مسیح ۲۰ - ۲۱ - ۲۴ - ۳۳ - ۳۶

مشیرالدوله ۳۷ - ۴۱

معین (دکتر محمد) ۱۹ - ۷۹

ملکشاه سلجوقی ۱۸۵

ملک ۱۱۹

محمد مهدی خلیفه عباسی ۱۵۳

معمد (عباسی) ۱۸۶

میبدی ۱۶۲

میررکن الدین حسینی یزدی ۱۲۹ - ۱۴۸

میرزا عبدالله خان ۱۳۹

میرشمس الدین ۱۲۹

ن

تتآرخوس ۶۷ - ۶۸ - ۷۷

نادرشاه افشار ۱۴۴

ناهید ۱۵۱

نوری (ابوتراب نظم السلطنه) ۱۸۸

و

ویشناسب ۳۹ - ۷۱

ه

هارپاك ۴۱

هارون الرشید ۱۵۳ - ۱۸۴

هانری رنه ۱۵۹

هردوت ۳۶ - ۳۷ - ۴۱ - ۴۵ - ۴۷ -

۷۰ - ۷۳ - ۷۴ - ۷۵ - ۱۸۳

هوخستر ۳۸

ی

یحیی بن زید ۱۵۵

یزدگرد ۱۰۱

یعقوب ۴۳

فهرست نام جاها

آرامگاه محمد مهدی ۱۵۳	آ
آرتاکوان ۶۶	آبادان ۱۱۴
آریان ۶۶	آنجیره ۱۰۴ - ۱۱۳
آریا ۳۷	آنجوست ۱۱۵
آرادس ۷۲	آبدیز ۱۵ - ۳۴
آریماسب ۶۶	آب زال ۱۶۴
آریس به ۵۹	آشور ۱۴۸
آذرشهر ۱۰۶	آبیدوس ۵۹
آذربایجان ۱۱ - ۱۳ - ۱۴ - ۳۱ -	آپاما ۷۸
۳۶ - ۳۷ - ۳۸ - ۴۸ - ۵۰ -	آپستانه ۷۱
۸۷ - ۱۰۱ - ۱۵۰ - ۱۱۵ -	آتن ۷۲ - ۷۵
۱۱۶ - ۱۰۳ - ۱۷۷ - ۹۹	آپای پل ۷۸
آزوو (دریا) ۳۸	آخه آ ۷۹
آستان قدس رضوی ۱۶۱	آتشگان ۱۱۱
آستارا ۱۷۹	آداسیس ۶۶
آستانه سهل بن علی ۱۵۳ - ۹۹	آراخوزیا ۶۶ - ۷۶
آسگالن ۷۲	آراکس ۴۵ - ۵۵ - ۶۴
آسک ۱۰۳	آراد ۶۲
آسیا ۵۹ - ۷۹ - ۱۱۴	آرامگاه ارسلان جاذب ۱۴۱ - ۱۴۷

آسیای صغیر ۱۱ - ۳۷ - ۴۹ - ۵۳ -	ابهر (اوهر) ۲۸ - ۲۹ - ۹۹ - ۱۰۰ -
۸۸ - ۷۲	۱۱۵
آسیای مقدم ۴۰ - ۴۱ -	ابهی سارا ۶۷
آسیای میانه ۴۱ -	اپنیس ۵۶
آشور ۲۸ - ۲۹ - ۳۰ - ۳۱ - ۳۳ -	اترك ۱۴
۳۴ - ۳۵ - ۳۶ - ۳۷ - ۵۰ -	اتروپاتنه ۵۰
۶۱	ادرنه ۵۶
آفریقا ۱۳ - ۷۷ - ۷۹ - ۱۱۴ - ۴۷ -	ادس ۷۸
۷۰	اجغ ۱۰۷
آق سو ۸۵	اخنجان ۱۴۷
آق چای ۱۴	ارس ۱۱ - ۱۳ - ۱۴ - ۸۸
آکه ۷۲	اراك ۲۸ - ۳۰ - ۱۵۳
آگریاسب ۶۶	ارمنستان ۳۷ - ۴۷ - ۴۸ - ۵۷ - ۵۸
آلپ ۱۱	اروپا ۱۵ - ۵۹ - ۷۷ - ۷۹ - ۸۲
آلاس ۱۰۴	اروندروود ۱۵ - ۱۶
آلتائی ۱۹۰	ارومیه ۳۱
آمبهی ۶۷	اردکان ۶۶ - ۱۲۲ - ۱۳۹
آمد ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۰۷	اردکان یزد ۱۲۴ - ۱۲۵
آمویه ۶۶	ارمنستان ۱۱۰ - ۱۲۷ - ۱۳۶
آمه ۷۲	اردبیل ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۷۹
آمان ۵۵	ارتیره ۷۸
آناتولیا ۸۸	ارجان ۸۸ - ۱۰۵
آن خیالن ۶۲	ارغان ۸۸ - ۱۰۳ - ۱۰۵ - ۱۱۴
آوه ۱۵۳ - ۱۶۴ - ۱۶۶ - ۱۷۴ -	اران ۱۰۱ - ۱۰۵ - ۱۱۶
۱۷۹ - ۱۸۷ - ۱۸۶ - ۱۸	اربیل ۶۳
	ارکله ۵۸ - ۷۲
الف	ارجیش ۱۰۶
انجاز ۱۰۶ -	ارمی ۱۰۵
ابرقو ۱۰۴	اروتس ۷۸
آبله ۸۸ - ۱۰۳	ارغنداب ۲۵
ابوایوب ۹۹	ارزن ۵۸
	اژه ۵۹

الانت ۵۹	استخر ۳۳ - ۱۷۷
الویر ۱۳۵	استرآباد ۴۸ - ۶۵ - ۱۰۷
امامزاده هاشم ۱۳۳ - ۱۳۸	استیروپولیس ۷۲
امامزاده هاشم رشت ۱۵۵	اسرآن ۷۸
امامزاده اسحق ۱۵۳	اسدآباد ۹۹ - ۱۰۰ - ۱۱۵
امروثلو ۱۰۷	اسک ۱۰۰ - ۱۰۶
امین آباد ۱۳۸	اسپانیا ۱۵۱
اندرآب ۱۳	اسکانیوس ۶۱
انزان ۳۱ - ۳۷	اسکندرون ۵۴ - ۶۲
انطاکیه ۷۸ - ۸۳ - ۸۵ - ۸۶	اسکندریه ۵۶ - ۶۲ - ۶۷ - ۷۶
اندالمش ۹۹	اسفراین ۱۰۰ - ۱۰۶ - ۱۰۷
اندرابه ۱۰۱	اسفنجان ۱۰۸
انجیره ۱۰۴	استلشت ۱۱۳
انار ۱۰۹	اشنو ۳۱ - ۳۷
اناسی ۱۰۹	اصطخر ۱۰۱ - ۱۰۴
اوکسیان ۶۳	اصطخر خوره ۱۰۱ - ۱۰۹ - ۱۵۱
اورگت ۶۶	اصفهان ۴۸ - ۸۸ - ۱۰۴ - ۱۰۸ -
اورونت ۴۹	۱۱۰ - ۱۱۱ - ۱۱۵ - ۱۲۹ -
اورلی ۷۶	۱۳۴ - ۱۳۷ - ۱۵۵ - ۱۵۸ -
اورفا ۷۸	۱۷۹
اود ۹۹	افغانستان ۱۰ - ۱۴ - ۱۵ - ۱۶ - ۲۵ -
اوال ۱۱۵	۶۶ - ۸۳
اهواز ۳۳ - ۹۵	افس ۵۹
اهر ۱۷۷	افریدین ۱۰۰
ایذه ایذج ۳۴ - ۸۸	القطفیف ۴۹
ایتالیا ۱۵۱	افوشته نطنز ۱۳
ایران ۱۰ - ۱۱ - ۱۳ - ۱۴ - ۱۵ -	اکباتان ۴۹
۱۶ - ۱۷ - ۱۹ - ۲۰ - ۲۱ - ۲۳ -	اکه ۳۲
۲۴ - ۲۵ - ۲۹ - ۳۰ - ۳۲ -	البرز ۱۱ - ۱۴ - ۱۵ - ۵۰
۳۸ - ۴۱ - ۴۲ - ۴۳ - ۴۸ -	الوند ۲۸ - ۲۹ - ۳۰ - ۴۹
۴۹ - ۵۳ - ۵۷ - ۵۹ - ۶۶ -	الی بی ۳۱
۷۶ - ۷۹ - ۸۲ - ۹۴ - ۹۵ -	الام ۳۱

بختگان ۶۴	۱۲۲ - ۱۳۰ - ۱۳۷ - ۱۴۴ -
بدلیس ۱۰۶	۱۴۷
بدیش (بذش) ۱۰۰	ایکنیم ۵۴
بدخشان ۱۰۱ - ۱۰۸	ایسوس ۵۴ - ۶۲
بروجرد ۲۹ - ۳۰ - ۸۸	ایلام ۲۹ - ۳۱ - ۳۲ - ۳۳ - ۳۷ -
برج ۹۹	۹۸ - ۱۵۳
برکری ۱۰۶	
برذع ۱۰۶	ب
بازبد ۱۰۶	بابل ۳۶ - ۴۴ - ۴۸ - ۸۱ - ۴۹ -
برزج ۱۰۶	۵۰ - ۵۱ - ۵۷
برجی ۱۰۷	باب‌المنذب ۷۰
برین ۱۰۸	باب‌الصیمن ۸۶
بردسیر ۱۰۹	باجور ۶۷
برشیر ۱۰۹	باختر ۶۶
برون ۱۱۰	باکتریا ۵۰
برج رادکان ۱۴۳ - ۱۴۷ - ۱۴۹	باغ دولت‌آباد ۱۴۸
برج نرآباد ۱۴۴	باغ سناباد ۱۵۳
برج رسکت ۱۴۴	بارسین ۹۹
برج لاجیم ۱۴۶	بازار سنبل ۱۰۳ - ۱۰۵
برج پارچین ۱۵۵	بارسک ۱۱۲
برج‌های خرقان ۱۵۵	باسیان ۱۱۴
بریتانیا ۱۵۵	باکوان - باکو ۱۱۵
بست ۱۰۷ - ۱۰۸	بامیان ۱۰۱
بسطام ۱۰۷	باشت ۱۶۶ - ۱۷۷
بشتر ۱۰۷	بارگاه حضرت رضا (ع) ۱۵۵
بستاداران ۱۱۳	باقرآباد ۸۰
بصره ۱۰۳	بادی ۴۹
بغداد ۲۹ - ۳۳ - ۸۶ - ۹۵ - ۹۸ -	باورد ۱۰۰
۱۰۱ - ۱۱۶	بحرین ۱۱۵
بلوچستان ۱۱ - ۱۵ - ۱۶ - ۲۰ - ۳۷ -	بحر احمر ۶۹ - ۷۹
۶۶ - ۶۷ - ۶۸ - ۷۰ - ۱۰۲	بحرالجزائر ۷۲
بلخ ۵۰ - ۶۵ - ۶۶ - ۹۸ - ۱۰۸ -	بختیاری ۲۹ - ۳۳ - ۳۴ - ۳۵ - ۱۵۹

۱۷۷ - ۲۵ - ۱۰۱ - ۱۱۶

بلخاب ۲۵ - ۱۰۶

بم ۱۰۹ - ۱۱۰

بن ۱۱۱ - ۱۱۳

بندر دیلم ۷۱

بندر عباس ۷۱

بندر بوشهر ۷۱ - ۱۷۹

بندر طاهری ۸۸

بندك ۱۰۵

بندرآباد یزد ۱۳۰

بند امیر ۱۶۴

بندبهن ۱۶۴

بهمان ۶۴ - ۱۳۱ - ۱۴۶ - ۱۷۸

بهار ۱۰۹

بولان ۱۴

بوشهر ۳۳ - ۷۹ - ۱۷۹

بوسفر ۵۹

بوغاز بوسفور ۷۲

بوزگان ۱۰۰

بوذنجان ۱۰۴

بینالود ۱۴

بین النهرین ۱۵ - ۱۹ - ۲۰ - ۲۳ -

۲۹ - ۳۰ - ۳۷ - ۷۸ - ۸۰ -

۸۲ - ۸۵ - ۸۸ - ۸۹

بیستون ۱۳۶ - ۱۸۹ - ۲۹ - ۹۱ - ۹۹

بیداخوید ۱۵۱

بیجار ۲۹

بیزانس ۵۸ - ۵۹ - ۷۲

بی‌تی‌نیه ۵۸

بیلوس ۷۲

بیروت ۷۲

بیشابور ۸۸ - ۹۱

بیان ۱۰۳

بیرقریه ۱۰۴

بیلقان ۱۰۶

بیمند ۱۰۹

بیابانك ۱۱۰

بیره ۱۱۱

پ

پاسی تیگرس ۶۳

پاره تاك ۶۵

پاری تكان ۶۵

پاسیان ۱۰۳

پاراتا اونیس ۸۰

پاسنگان ۱۳۷ - ۱۳۹

پاطاق ۹۱

پالمیر ۷۸ - ۸۲

پارچین ۱۵۵

پتاله ۶۷ - ۷۲

پترا ۸۲

پسا ۱۰۴

پس تیگره ۶۳

پسنی ۶۷

پشته بادام ۱۳۱ - ۱۷۸

پل شکسته ۱۶۳ - ۱۶۴

پل گاومیشان ۱۶۴

پل تنگ ۱۶۴

پل زهاب ۱۷۹

پل پنج چشمه ۱۷۹

پل میانه ۱۷۹

پل زال

پل کشکان ۱۶۵

پل برین ۱۶۶ - ۱۷۷

تاریخ ۸۱ - ۸۶	پل مورد ۱۶۶ - ۱۷۶ - ۱۷۹
تارس ۵۴ - ۶۱	پل کوار ۱۶۶
تاپساک ۵۵	پل شهرستان ۱۶۶
تااوکه ۷۱	پل دختر ۱۶۶
تارم ۱۰۴	پل کلات ۱۶۸
تاش گورکان ۸۵	پل کهنه ۱۷۹
تاکستان ۲۸ - ۲۹	پل سیمان ۱۷۹
تاکاسیلا ۶۷	پل سرخ ۱۷۹
تاکسیلا ۶۷	پل سور ۱۶۹
تبریز ۱۴ - ۱۰۶ - ۱۱۵ - ۱۱۶ -	پل شهرچای ۱۷۰ - ۱۷۱
۱۳۴ - ۱۳۹ - ۱۷۹	پل ساروق ۱۷۲ - ۱۷۹
تجن ۱۴	پل ایزدخواست ۱۷۳
تخت جمشید ۱۹ - ۴۷ - ۴۸ - ۵۰ -	پل چیکان ۱۷۵ - ۱۷۹
۶۳ - ۶۴ - ۶۵	پل خد آفرین ۱۷۷
تخت سلیمان ۸۷	پل خواجو ۱۷۷
تبت ۱۱۴	پل الهوردیخان ۱۷۷
تدمر ۷۸ - ۸۲	پلوز ۶۲ - ۷۲
ترکیه ۲۹	پلور ۱۰۰ - ۱۰۶ - ۱۳۸
تره دن ۶۹	پوسلاستیس ۶۷
ترکستان ۱۱ - ۱۴ - ۱۵ - ۲۴	پورداراجه ۶۷
ترك آباد ۱۲۵	پوروس ۶۷
ترشیز ۱۱۱ - ۱۱۳	پورا ۶۸
تکاب ۱۷۲ - ۱۷۹	پول (پل) اندامش ۹۹
تفت ۱۳۰	پول تکان ۱۰۵
تنگ داریال ۳۸	پول سفیدرود ۱۰۵
تنگ بولاغی ۴۹	پول (پل) سمور ۱۰۶
تنگ برین ۱۷۷	پنجوای ۱۰۸
تنگاب ۱۶۴ - ۱۶۶	پهره ۶۸
تنگ سرپل زهاب ۱۷۹	پوسنگ ۱۰۰
تنگ چوگان ۱۷۹ - ۱۸۹	ت
تنگ رودخانه صیمره ۱۸۰	تاب ۱۵
تنگ پل ۱۸۰	

تل خاکستر ۱۵۱

تنگ سروک

تفلیس ۱۰۶

تکین آباد ۱۰۸

تل ۱۰۸

تل سیاه ۱۱۳

تل سیاه سفید ۱۱۳

تمیشه ۱۰۷

توران ۴۱

تورفان ۸۵

تون هوانک ۸۵

توج ۱۰۴

توت سواران ۱۰۵

تهران ۱۴ - ۲۹ - ۵۰ - ۱۱۵ - ۱۲۰ -

۱۲۷

تیز ۱۱۰

تیس ۶۵

تیسفون ۷۸ - ۸۰ - ۹۵ - ۹۸

تیمبی ریم ۵۴

ج

جابر ۱۱۲

جام ۱۴

جامع کبیر ۱۵۱

جاوه ۱۹۰

جبال ۹۵ - ۹۹ - ۱۰۵

جنابه ۱۰۴ - ۱۱۲ - ۱۱۴

جبلیه کرمان ۱۲۹

جرجان ۱۰۷

جرمه ۱۱۱

جرمجوی ۱۱۰

جراحی ۱۵

جم ۱۳۹

جمال آباد ۱۲۳ - ۱۳۹

جندی شاپور ۹۹

جندق ۱۱۰

جوز ۱۰۴

جویم ۱۰۵

جومه ۱۰۸

جوین ۱۰۷

جهینه ۱۰۷

جیحون ۲۵

جیرفت ۱۰۹

جیروقان ۱۰۹

چ

چالوس ۱۳ - ۱۰۷

چاهک ۱۰۴

چشمه علی ۱۹

چغازنبیل ۳۳ - ۳۵

چوپانان ۱۰۴

چین ۱۳ - ۲۰ - ۸۱ - ۸۲ - ۸۵ -

۱۰۲ - ۱۱۴

چیچست ۳۱

ح

حاجی آباد ۶۵

حبشه ۴۷

حداده ۱۰۰

حران ۳۷

حروی (جروی) ۱۰۷

حسن آباد ۱۰۹ - ۱۳۵

حصار ارمنی ۱۵۵

حصن ابن عماره ۱۱۴

حصن مهدی ۱۰۳ - ۱۱۴

خلوان ۸۶ - ۹۸ - ۹۹

حوص سلطان ۱۳۹

خ

خابور ۵۸

خارسن ۹۰

خاریس ۷۹

خاستان ۱۰۷

خاست ۱۰۸

خایسار ۱۰۸

خارک ۱۱۵

خایدالو ۳۳

خانقین ۲۹

خاوران ۱۰۸

خان آزادمرد ۱۲۱

خان مردویه ۱۰۳ - ۱۲۱

خان اوئیس ۱۰۴ - ۱۲۱

خان لنجان ۱۰۴ - ۱۱۹ - ۱۲۱

خان سم ۱۰۴

خان حماد ۱۰۵ - ۱۲۱

خان روان ۱۲۱

خان شیر ۱۲۱

خانقاه شیخ تقی الدین دادا ۱۳۰

خانقاه شیخ صفی الدین اردبیلی ۱۳۰

خانقاه پیربسطام ۱۳۰

خانقاه مولانا زین الدین ابابکر تایبادی ۱۳۰

خانقاه قطب الدین حیدر ۱۳۰

خانقاه شاه خلیل الله ۱۳۰

خانه خدا

خییص ۱۱۰ - ۱۱۲ - ۱۱۳

ختن ۸۵

خجند ۶۷ - ۷۶

خداآفرین ۱۴

خرقان ۲۸ - ۲۹ - ۱۳۵ - ۱۵۵ -

۱۰۵ - ۱۰۶

خریط البیداء ۱۳۹

خراسان ۱۱ - ۱۴ - ۲۹ - ۳۷ - ۸۸ -

۹۱ - ۹۵ - ۹۶ - ۹۸ - ۱۰۱ -

۱۰۴ - ۱۰۶ - ۱۱۰ - ۱۱۱ -

۱۱۲ - ۱۱۳ - ۱۱۶ - ۱۲۷ -

۱۳۶ - ۱۴۱ - ۱۴۷ - ۱۴۸ -

۱۵۳ - ۱۵۹ - ۱۹۰ -

خرم آباد ۳۰ - ۳۳ - ۸۸ - ۱۶۳ -

۱۶۴ - ۱۶۵ - ۱۶۷ - ۱۷۶ -

خراره ۱۰۵

خریستوپولیس ۵۹

خرسانه ۱۰۷

خسروگرد ۱۵۰

خزانه ۱۱۳

خلان ۱۰۵

خلاط ۱۰۶

خلیج فارس ۳۳ - ۵۱ - ۶۸ - ۶۹ -

۷۱ - ۷۸ - ۸۱ - ۱۰۹ - ۱۱۴ -

۱۲۷ - ۱۹۰ -

خلیج عقبه ۸۱

خزان ۱۰۶

ختاب ۱۰۹

خوارزم ۱۱ - ۱۴ - ۳۷ - ۱۰۱ - ۱۰۸ -

خوز ۱۴ - ۳۷ - ۵۰ - ۶۵ -

خوزستان ۱۶ - ۳۳ - ۳۵ - ۳۷ -

۶۴ - ۸۸ - ۱۰۳ - ۱۰۴ - ۱۲۷ -

۱۶۰ - ۱۶۴ - ۱۶۶ - ۱۷۷ -

دریند ۳۷ - ۱۱۵ - ۱۱۶
 دریای سیاه ۴۹ - ۵۸ - ۷۷ - ۸۸
 دریای احمر ۶۹ - ۷۰ - ۸۱ - ۱۹۰
 دریای هند ۶۹ - ۷۱ - ۸۳
 دریای مغرب ۷۰ - ۷۲ - ۷۸ - ۸۰ - ۸۵
 دریای اژه ۷۲
 دریای پارس ۱۰۲ - ۱۱۴
 دریای خزر ۷۷ - ۷۸ - ۸۸ - ۱۵۳ -
 ۱۷۹
 دره گرگ ۶۸
 درخید ۱۰۵
 دربند فارس ۱۸۲
 دربند خزر ۱۸۲
 دربند کاپادوکیه ۱۸۲
 دربند کلیکیه ۱۸۲
 دروازق ۱۱۲
 درغش ۱۰۸
 دروازه گچ ۱۳۹
 درودزن ۱۶۲
 دریاچه حبابیه ۷۷
 دز بز ۱۰۴
 دستبنی ۱۰۰
 دسکروان ۱۱۱
 دسکره ماسپدان ۱۵۳
 دزفول ۳۳ - ۸۸ - ۱۶۴
 دلیجان ۱۵۸
 دماوند ۲۸ - ۵۰
 دمشق ۶۲
 دوپیس ۱۰۶
 دورانتاش ۳۵
 دورآسور ۳۰
 دورا ۸۲

خواآسپ ۶۳
 خوریان ۶۳ - ۶۴
 خونجان ۹۹
 خوار ۱۰۰ - ۱۱۰
 خوروان ۱۰۵
 خوی ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۵۶
 خونه ۱۰۵
 خواش ۱۰۸
 خور ۱۱۲
 خوست ۱۱۲
 خواجه ربیع مشهد ۱۲۹
 خیابان پهلوی ۱۴۸
 خوشباجی ۱۰۸
 خیر ۱۰۹

د

دامغان ۱۷ - ۴۸ - ۶۲ - ۸۰ - ۱۰۰
 دانا ۵۴
 دارومین ۵۵
 داردانل ۵۹
 دانوب ۷۲
 دارابگرد ۸۸ - ۱۰۵
 دارکان ۱۰۵
 داور ۱۰۸
 دارستان ۱۱۳
 دانشگاه تهران ۱۲۱
 دانشکده هنرهای زیبا ۱۲۱
 دبیل ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۱۴
 دجله ۱۵ - ۳۳ - ۴۷ - ۵۱ - ۵۶ -
 ۵۸ - ۶۲ - ۶۹ - ۷۱ - ۹۱ -
 ۹۹ - ۱۱۴
 درنگیانا ۳۷

ذره ۱۰۰ - ۱۰۷ - ۱۱۰ - ۱۱۱

ر

رادکان ۱۴۳ - ۱۴۷ - ۱۴۹

رانپاس ۵۸

رامهرمز ۶۴ - ۸۸ - ۱۰۳

راس مالان ۶۷

رامن ۹۹

راس الكلب ۱۰۰

رامز ۱۰۳

رائین ۱۰۹

رانی ۶۷

راسین ۱۰۵

رباط پشت خم ۱۰۴

رباط کرم ۱۰۴

رباط حوض ۱۰۷

رباط وذاره ۱۰۷

رباط آبشور ۱۰۷

رباط کرو دین ۱۰۷ - ۲۱۱

رباط قهستان ۱۰۷ - ۱۲۱

رباط عبدالله ۱۰۷ - ۱۲۱

رباط دهک ۱۰۸

رباط فیروزقند ۱۰۸

رباط مغون ۱۰۸

رباط کبیر ۱۰۸ - ۱۲۱

رباط سراب ۱۰۸

رباط اوقل ۱۰۸

رباط جنگل آباد ۱۰۸

رباط هزار ۱۰۸

رباط سنگین ۱۰۸ - ۱۲۱

رباط بره ۱۰۸

رباط دارک ۱۰۸

دورق ۱۰۳

دورق گرد ۱۱۴

دودانگه ۱۴۵

دهستان ۳۸

ده عبدالرحمن ۱۰۴

ده بید ۱۰۴ - ۱۳۷ - ۱۳۸ - ۱۳۹

دهک ۱۰۷

ده غرم ۱۰۸

ده گبران ۱۱۱

ده سلیم ۱۱۳

دهخوارقان ۱۰۶

دیاله ۱۳ - ۱۵ - ۱۶ - ۳۱ - ۴۱ - ۴۴

دیلمان ۴۸ - ۱۰۱

دیلمون ۷۱

دیلم ۸۸ - ۱۰۶ - ۱۰۷

دینور ۸۷ - ۹۹ - ۱۰۵

دیه نمک ۱۰۰

دیه کردان ۱۰۰

دیران ۱۰۳

دیه شیر ۱۰۴

دینارزاری ۱۰۷

دیر گچین ۱۱۱ - ۱۲۱ - ۱۳۴

دیر بردان ۱۱۲

دیر ایوب ۱۲۱

دیر مردان ۱۲۱

دیر خرقان (دهخوارقان) ۱۲۱

دیر العاقول ۱۲۱

دیر عمر ۱۲۱

دیر یوشنوده ۱۲۱

ذ

ذریگیان ۶۶

رباط زندان ۱۳۹
 رخیج ۶۶ - ۱۰۸
 رستاق ۱۰۹
 رصدگاه کلوزر ۱۰۴
 رضائیه ۲۹ - ۳۰ - ۳۱ - ۳۲ - ۵۰ -
 ۱۰۵
 رگه ۵۰ - ۷۸
 رسکت ۱۴۷
 رشت ۱۵۵
 روانسر ۳۰
 رم ۱۰۹
 رواندوز ۳۰ - ۵۰
 رودان ۱۰۹
 رود گنگ ۸۳
 رود راور ۹۹
 روم ۱۰۲
 رم مهدی ۱۰۵
 روستا ۱۰۵
 رودکر ۱۰۶
 رود قره ۱۰۷
 رود نیشک ۱۰۷
 روئین ۱۰۹
 رودخانه کر ۱۶۲ - ۱۶۴ - ۱۷۹
 رود صیمره ۱۶۴
 رودخانه فیروزآباد ۱۶۴
 رودخانه قره اقاچ ۱۶۴ - ۱۶۶
 رودخانه کشکان ۱۶۵
 رودخانه لاله ۱۶۶ - ۱۷۶
 رودخانه خیرات ۱۶۶
 رودخانه ارس ۱۷۷
 رودخانه کشف رود ۱۷۷
 رودخانه خیرآباد ۱۷۸

رباط قاضی ۱۰۸ - ۱۲۱
 رباط کرامخان ۱۰۸ - ۱۲۱
 رباط سرمقان ۱۰۹
 رباط علی بن رستم ۱۱۱ - ۱۲۱
 رباط خوران ۱۱۱
 رباط ویران ۱۱۲
 رباط نابند ۱۱۲
 رباط محمد ۱۱۳ - ۱۲۱
 رباط خوران ۱۱۳
 رباط سفید ۱۱۹
 رباط بارنس ۱۲۱
 رباط بیابان ۱۲۱
 رباط پر ۱۲۱
 رباط نواحمد ۱۲۱
 رباط حنکی ۱۲۱
 رباط ماهی ۱۲۱
 رباط چشمه ۱۲۱
 رباط خدیس ۱۲۱
 رباط رازیك ۱۲۱
 رباط ناسی ۱۲۱
 رباط ویران ۱۲۱ - ۱۳۰
 رباط طاهر بن علی ۱۲۱
 رباط شرف ۱۳۲ - ۱۴۷
 رباط سپنج ۱۳۳ - ۱۳۴
 رباط ملك ۱۳۴
 رباط سنگ بست ۱۳۴
 رباط کاشمر ۱۳۴
 رباط خرقان ساوه ۱۳۵
 رباط کریم ۱۳۵
 رباط کرمانشاهان ۱۳۶
 رباط یاغمیش ۱۳۶
 رباط بیستون ۱۳۶

رودخانه بانع رود ۱۷۹

رودخانه قراسو ۱۷۹

رودخانه شاپور ۱۸۰

ریگ ۱۱۳

ریگن ۱۱۳

ریبون ۵۸

ری ۱۹ - ۲۵ - ۲۸ - ۴۸ - ۵۰ - ۶۵ -

۷۸ - ۸۶ - ۹۵ - ۹۸ - ۱۱۵ -

۱۳۵ - ۱۵۳

ز

زاب ۱۳ - ۱۵ - ۱۶ - ۳۱

زاب کوچک ۳۰ - ۴۱ - ۴۷

زادراکرت ۶۵ - ۶۶

زاگرس ۱۱ - ۱۵ - ۲۵ - ۲۸ - ۲۹ -

۳۰ - ۳۱ - ۳۲ - ۳۳ - ۸۹ - ۹۰

زاد آخرت ۱۱۳

زانبوق ۱۰۷

زاور ۱۱۰ - ۱۱۲

زاویه ۱۳۵

زاینده رود ۱۶۶

زبیدی (زبیدی) ۹۹

زرقان ۱۰۴

زرنه ۱۰۹ - ۱۳۵

زرنه رود ۳۱ - ۱۷۹

زمانه ۱۱۴

زنده رود ۱۵

زرنک ۳۲

زنجان ۲۸ - ۲۹ - ۸۷ - ۱۱۵

زنجان چای ۳۱

زنگان ۹۹ - ۱۰۰ - ۱۰۵ - ۱۰۹

زنگیان یزد ۱۲۹

زواره ۱۳۵

زیاد آباد ۱۰۴

زیدان ۱۰۴

س

سارد ۴۷ - ۴۸ - ۴۹ - ۵۳ - ۵۹ - ۷۵

ساری ۱۰۷

ساس پیر ۴۷

ساغند ۱۱۷ - ۱۱۹

سامره ۹۸

سان تری تس ۵۷ - ۵۸

ساوه ۲۸ - ۲۹ - ۹۹ - ۱۱۵ - ۱۳۵ -

۱۳۶ - ۱۴۱ - ۱۵۳ - ۱۵۵

ساتراپن ۶۳

سالوس ۱۰۷

سبزوار ۱۱۹ - ۱۳۳ - ۱۵۰

س تیرا ۷۸

سجاس ۱۱۵

سد شوشتر ۱۶۴

سردره خوار ۶۵

سرخ دیزه ۹۱

سروان ۹۹

سرعقبه ۱۰۴

سرمغان ۱۰۴

سرپل ذهاب ۲۹ - ۸۹

سردشت ۳۰

سرخس ۲۵ - ۱۰۰

سروبار ۱۰۶

سروزن ۱۰۷

سروستان ۱۰۹

سرچم ۱۳۹

سس تس ۵۹

سيراوت ۷۲
 سغد ۲۵ - ۴۷ - ۶۶ - ۱۰۸
 سفيدکوه ۶۵
 سفيدرود ۱۷۴
 سقر ۱۸۹
 سکستان ۳۲
 سليمانکوه ۱۱ - ۱۴ - ۱۵
 سلدوز ۳۱ - ۳۲
 سلن ۶۱
 سلوکیه ۷۸ - ۸۰
 سلطانيه ۹۵ - ۱۱۵
 سلماس ۱۰۵ - ۱۰۶
 سليمانيه ۳۰
 سمنان ۶۵ - ۱۰۰ - ۱۱۰
 سمرقند ۶۶ - ۱۹۰
 سند ۱۱ - ۱۴ - ۲۰ - ۲۱ - ۳۹ - ۴۷
 سنج ۱۱۰
 سنندج ۲۹
 سوات ۲۵ - ۶۷
 سومر ۳۳
 سوريه ۴۹ - ۶۹ - ۷۸ - ۶۲
 سوسيا ۶۶
 سوراقان ۱۰۹
 سوادکوه ۱۴۶
 سوريان ۱۷۶
 سوماترا ۱۹۰
 سهند ۱۳
 سهرورد ۹۹
 سيلان ۱۳
 سپاهکوه ۱۴ - ۱۱۱
 سيلک ۱۹ - ۳۹
 سيري ۲۴ - ۲۵
 سيردريا ۴۷
 سيحون ۴۷ - ۶۶ - ۶۷
 سينوپ ۴۹ - ۵۸ - ۸۸
 سيلين ۵۴
 سيدنوس ۶۱
 سيتاس ۶۳
 سيستان ۶۶ - ۱۰۰ - ۱۰۱ - ۱۰۲ -
 ۱۱۳ - ۱۱۴
 سي سام ۷۲
 سيکلاد ۷۵
 سيروس ۷۸
 سيراف ۸۸ - ۱۰۱ - ۱۰۲ - ۱۰۹ - ۱۱۴
 سيرگان ۱۰۴ - ۱۰۹
 سيسجان ۱۰۶
 سيداست ۱۰۷
 سينج ۱۰۸ - ۱۱۳ - ۱۱۴
 سيوی ۱۰۸
 سينيز ۱۱۴
 سي تاس ۵۶
 سيوسه پل ۱۷۷
 ش
 شابرخواست ۹۹
 شاپور ۳۵ - ۱۰۰
 شامات ۱۰۹
 شالوت ۱۰۷
 شاهپور ۱۰۵
 شاهرود ۲۸ - ۶۵
 شاه آباد ۲۹
 شاهو ۲۹
 شاهسوار ۳۴

سزاوت ۷۲
 سغد ۲۵ - ۴۷ - ۶۶ - ۱۰۸
 سفيدکوه ۶۵
 سفيدرود ۱۷۴
 سقر ۱۸۹
 سکستان ۳۲
 سليمانکوه ۱۱ - ۱۴ - ۱۵
 سلدوز ۳۱ - ۳۲
 سلن ۶۱
 سلوکیه ۷۸ - ۸۰
 سلطانيه ۹۵ - ۱۱۵
 سلماس ۱۰۵ - ۱۰۶
 سليمانيه ۳۰
 سمنان ۶۵ - ۱۰۰ - ۱۱۰
 سمرقند ۶۶ - ۱۹۰
 سند ۱۱ - ۱۴ - ۲۰ - ۲۱ - ۳۹ - ۴۷
 سنج ۱۱۰
 سنندج ۲۹
 سوات ۲۵ - ۶۷
 سومر ۳۳
 سوريه ۴۹ - ۶۹ - ۷۸ - ۶۲
 سوسيا ۶۶
 سوراقان ۱۰۹
 سوادکوه ۱۴۶
 سوريان ۱۷۶
 سوماترا ۱۹۰
 سهند ۱۳
 سهرورد ۹۹
 سيلان ۱۳
 سپاهکوه ۱۴ - ۱۱۱
 سيلک ۱۹ - ۳۹

طوس ۲۵ - ۸۶ - ۱۰۶ - ۱۰۷ - ۱۱۵ -

۱۱۹ - ۱۷۷

طهران ۱۳۵

طبرستان ۳۸ - ۱۰۱ - ۱۰۶ - ۱۰۷ -

طرابوزان ۵۸ - ۷۲ - ۸۸

طاق گرا ۸۹ - ۹۰ - ۹۱

طمستان ۱۰۴

طميسان ۱۰۴ - ۱۰۵

طاق ۱۰۸

طبس ۱۱۱ - ۱۳۶ - ۱۴۴

ع

عمان ۱۱ - ۱۵ - ۱۱۴

عربستان ۱۳ - ۷۰ - ۷۷

عراق ۱۵ - ۲۹ - ۱۰۳

عراق عجم ۲۹ - ۱۱۵

عراق عرب ۹۸

عقدا ۱۳۶ - ۱۱۰

علی آباد ۱۳۹ - ۱۰۰

عتبات ۱۶۱

عکو ۷۲

عشق آباد ۸۰

عقارب ۱۰۵

عين الهم ۱۰۷

عينين ۱۰۸

غ

غزه ۶۲

غزنی ۱۰۱ - ۱۰۸

غمر سرخ ۱۱۳

غار کرفتو ۱۸۹

شاهین دژ ۱۷۲ - ۱۷۹

شجات ۱۰۹

شخود ۲۸

شمکور ۱۰۶

شهاخی ۱۰۶

شوش ۱۹ - ۳۳ - ۳۵ - ۳۹ - ۴۸ -

۵۰ - ۵۱ - ۵۷ - ۶۴ - ۶۸ - ۸۸

شوشتر ۳۵ - ۸۸ - ۱۶۴

شورود ۱۱۲

شروان ۱۰۶

شوروی (خاک شوروی) ۱۳۴ - ۱۷۷

شورجستان ۱۳۹

شهر صدروازه ۷۹ - ۸۰ - ۸۱

شهرزور ۹۹

شهرگور ۱۶۶

شیراز ۱۲ - ۱۰۴ - ۱۰۵ - ۱۰۹ -

۱۱۶ - ۱۲۷ - ۱۳۷ - ۱۷۹

شیز ۸۷

ص

صور ۶۱ - ۶۲ - ۷۲

صیدا ۶۲ - ۷۲

صد دروازه ۶۵

صالحیه ۷۸

صحنه ۹۹

صیمره ۹۹ - ۱۶۴

صاهك ۱۰۴

صفایان ۱۰۴

ط

طالش ۱۴ - ۱۰۱

غار هوتو ۱۸۹
 غار کمر بندی ۱۸۹
 غار بیستون ۱۸۹
 غار شاپور ۱۸۹

فرل ۱۰۵
 فرخ ۱۰۵
 فیره ۱۰۷
 فئر ۱۱۰

ف

ق

فیروز کوه ۱۴ - ۱۷۹
 فهلیان ۳۳ - ۳۵
 فارس ۱۱ - ۱۵ - ۱۶ - ۳۲ - ۳۳ -
 ۳۴ - ۳۵ - ۴۹ - ۷۸ - ۹۵ -
 ۱۰۱ - ۱۰۸ - ۱۲۴ - ۱۲۷ -
 ۱۳۲ - ۱۳۶ - ۱۴۴ - ۱۴۸ -
 ۱۴۹ - ۱۵۱ - ۱۶۲ - ۱۶۴ -
 ۱۶۶ - ۱۷۷ - ۱۷۹ - ۱۸۰ -
 ۱۸۲
 فیروز آباد ۱۶۴ - ۱۶۵ - ۱۶۶
 فازیس ۳۷ - ۳۸ - ۵۸ - ۷۲
 فرنگیه ۴۷
 فرات ۴۷ - ۵۱ - ۵۵ - ۵۸ - ۶۲ -
 ۶۹ - ۷۱ - ۷۷ - ۸۶
 فریدن ۴۸ - ۶۵
 فنیقیه ۴۹ - ۵۴ - ۵۹ - ۶۱ - ۶۲ -
 ۶۹ - ۷۲
 فرنا باز ۵۹
 فازه لیت ۶۱
 فلسطین ۶۲
 فهرج ۶۸ - ۱۰۹
 فلات ایران ۷۸ - ۸۱ - ۸۵ - ۸۶
 فلات پامیر ۸۶
 فرست ۱۰۰ - ۱۰۶
 فسا ۱۰۴
 فستجان ۱۰۵

قفقاز ۱۱ - ۱۴ - ۳۷ - ۳۸ - ۸۸
 قراداغ ۱۳ - ۱۴
 قراباغ ۱۱۶
 قنورچای ۱۳
 قندهار ۱۴ - ۶۶ - ۶۸ - ۷۶
 قزوین ۲۸ - ۲۹ - ۵۰ - ۸۷ - ۹۹ -
 ۱۰۰ - ۱۱۵ - ۱۴۸ - ۱۵۵
 قزل آوزن ۱۵ - ۳۱ - ۱۶۶ - ۱۷۹
 قم ۲۸ - ۲۹ - ۸۸ - ۹۹ - ۱۱۰ -
 ۱۱۱ - ۱۱۵ - ۱۲۰ - ۱۲۷ - ۱۳۵
 قصر شیرین ۳۹ - ۹۱ - ۹۸
 قصر اللصوص ۹۹
 قصر امین ۱۰۴
 قلا فلا نکوه ۳۱ - ۱۲۳ - ۱۶۶
 قاضی کوی ۵۹
 قومی ۶۵ - ۹۸ - ۱۰۰ - ۱۱۶
 القطیف ۷۱
 قر اشهر ۸۵ - ۸۶
 قادیسیه ۹۸
 قنطره ابی النعمان ۹۹
 قنطره کرمان ۱۰۸
 قرماسین ۹۹
 قسطاته ۱۰۰
 قسطین ۱۰۰
 قاین ۱۰۰
 قلعه اولیش تاشان ۱۳۸

کشمیر ۶۷
 کلاه ۶۹
 کاریاند ۷۰
 کاسپابر ۷۰
 کلخید ۷۲
 کالسرون ۷۲
 کارخمیش ۷۸
 کالیوب ۷۸
 کوشان ۸۳ - ۹۹
 کوچا ۸۵ - ۸۶
 کاشغر ۸۵ - ۸۶
 کرمان ۸۸ - ۲۱۶ - ۱۳۶ - ۱۵۳ -
 ۱۵ - ۴۸ - ۶۸ - ۱۰۱ - ۱۰۴ -
 ۱۰۹
 کاشان ۸۸ - ۱۱۰ - ۱۱۶ - ۱۲۶ -
 ۱۲۷ - ۱۲۹ - ۱۳۶ - ۱۴۱ - ۱۵۳
 کردند ۹۱
 کرخه ۹۸ - ۱۶۴ - ۱۵ - ۳۵ - ۴۸ -
 ۶۳ - ۷۶ - ۹۱
 کنگاور ۹۹
 کره ۹۹ - ۱۰۴
 کشتانه ۱۰۰
 کلارک ۱۰۰ - ۱۰۶
 کنازل ۱۰۰
 کهنده ۱۰۰
 کته ۱۰۱ - ۱۰۴ - ۱۰۹ - ۱۳۶
 کوهستان ۱۰۰ - ۱۱۰
 کلوزر ۱۰۴
 کهمند ۱۰۴
 کهند ۱۰۴
 کشیه ۱۰۴
 کنسا ۱۰۴

قلعه مجوس ۱۰۴
 قلعه خدا بنده ۱۱۹ - ۱۳۳
 قلعه گندمان ۱۰۶
 قلعه دختر ۱۶۶
 قلعه ایزدخواست ۱۷۳
 قلعه سنگی ۱۳۹
 قلعه فلک الافلاک ۱۷۶
 قدمگاه ۱۴۷
 قصبه یزد ۱۵۱
 قاسم آباد ۱۵۲
 قرنبن ۱۰۸
 قره ۱۰۸
 قنابیل ۱۱۰
 قاسان ۱۱۱
 قلزم ۱۱۴

ک

کولس ۵۴
 کومیش ۵۶
 کارماند ۵۵
 کلخ ۵۸
 کالپه ۵۹
 کالسدون ۵۹
 کلون ۵۹
 کی لیون ۵۹
 کارپه ۶۱
 کسانت ۶۱
 کامتایال ۶۲
 کوه گیلویه ۶۴ - ۱۳۰
 کاسپین ۶۴
 کانال سوئر ۷۰
 کادرسیان ۶۵

کندوان ۱۷۹
 کوپون ۱۶۶ - ۱۷۷
 کاپادوکیه ۱۸۲ - ۴۷ - ۵۴ - ۶۱ - ۸۸
 کیلیه ۱۸۲ - ۴۷ - ۴۹ - ۷۴ - ۵۵ - ۶۱
 کردستان ۱۸۹ - ۳۰ - ۵۷ - ۸۸
 کازرون ۱۸۹ - ۳۵ - ۸۸ - ۱۰۳ - ۱۰۴
 کمیسیون ده نو ۱۳۰
 کرمانشاه ۱۳۷ - ۱۳۹ - ۱۲ - ۹۱ - ۲۹
 کرمانشاهان ۹۹
 کاروانسرای اتابکی ۱۲۰ - ۱۳۹
 کاروانسرای مادرشاه ۱۲۹ - ۱۳۹
 کاروانسرای سن سن ۱۲۷
 کاروانسرای وزیر ۱۲۹
 کاروانسرای امامزاده هاشم ۱۳۳
 کاروانسرای سنگی ۱۳۴ - ۱۳۹
 کاروانسرای پاسنگان ۱۳۷ - ۱۳۹
 کاروانسرای ده بید ۱۳۷ - ۱۳۸ - ۱۳۹
 کاروانسرای نیره ۱۳۸
 کاروانسرای نطنز ۱۳۸
 کاروانسرای کامپوشت ۱۳۸
 کاروانسرای پلور ۱۳۸
 کاروانسرای زواره ۱۳۸
 کاروانسرای امین آباد ۱۳۸
 کاروانسرای میرزا عبدالله خان ۱۳۹
 کاروانسرای عباسی ۱۳۹
 کاروانسرای جمال آباد ۱۳۹
 کاروانسرای نیک پی ۱۳۹
 کاروانسرای جم ۱۳۹
 کاروانسرای اردکان ۱۳۹
 کاروانسرای مشیری ۱۳۹
 کاروانسرای رابدار ۱۳۹

کنار ۱۰۴
 کنار ۱۰۴
 کوثر ۱۰۴
 کهرگان ۱۰۴
 کرکان ۱۰۵
 کولسره ۱۰۸
 کرکس کوه ۱۱۱
 کاج ۱۱۱
 کرمی ۱۱۱
 کری ۱۱۲
 کروی ۱۱۲
 کوکوز ۱۱۲
 کیل کومی ۱۰۶
 کلار ۱۰۷
 کرکومه ۱۰۷
 کوستان ۱۰۷
 کاریز سری ۱۰۷
 کسل ۱۰۸
 کهک ۱۰۸
 کاهون ۱۰۹
 کردگان ۱۰۹
 کوغون ۱۰۹
 کوه نقره ۱۰۹
 کشیستان ۱۰۹
 کیز ۱۱۰
 کاشمر ۱۳۴ - ۱۴۷
 کیبودکمر ۱۴۶
 کرمانشاهان (میان یزد و کرمان) ۱۳۶
 کویر ۱۳۶
 کردکوی ۱۴۳
 کشمار ۱۴۷
 کشکان ۱۶۴ - ۱۷۷

گرا نیکوس ۵۹	کاروانسرای رباط زندان ۱۳۹
گردیان ۶۱	کتل پیرزن ۱۷۹
گردون ۶۲	کتل ملو ۱۷۹
گوگمل ۶۳	کتل دختر ۱۸۰
گودرزه ۶۶	کرچ ۱۳
گدرو زیبا ۶۶ - ۶۸	کویلوت ۱۳ - ۶۸
گوگانه ۷۱	کویلر نمک ۱۳
گرم ۷۱	کُر ۱۳ - ۱۵ - ۳۷
گناوه ۷۱ - ۸۸ - ۱۱۴	کنه شمشیر ۱۴
گاسیون ۷۲	کابل ۲۵ - ۶۶ - ۶۷ - ۸۳ - ۱۰۸
گیوچه ۸۵	کرم ۲۵
گبای ۸۸	کوفار ۲۵
گور ۸۸ - ۱۰۱	کلخید ۳۷ - ۳۸
گریوه ۱۰۴	کارتاژ ۴۷
گنجه ۱۰۶	کیسبه ۴۸
گیل کوی ۱۰۶	کارسوس ۵۵
گنبد قابوس ۱۰۷ - ۱۲۴ - ۱۴۴ - ۱۵۵	کووست ۵۵
گاومیشک ۱۰۸	کوتاک ۵۶
گوز ۱۰۹	
گرمه ۱۱۰	گئ
گور حاجی ۱۱۲	گبی ۱۳
گواشیر ۱۱۶	گیلان ۱۶ - ۳۸ - ۶۵ - ۱۰۱
گنبد گبران ۱۲۹	گران ۱۶ - ۳۷ - ۳۸ - ۵۰ - ۶۵ -
گنبد سلطانیه ۱۳۳ - ۱۳۴	۸۳ - ۱۰۱ - ۱۴۲ - ۱۴۳ - ۱۵۵ -
گردنه شبلی ۱۳۴ - ۱۷۹	۱۴۴ - ۱۴۷ - ۱۰۶ - ۱۰۷
گمپوشت ۱۳۸	گومال ۲۵
گناباد ۱۵۱ - ۱۵۵	گیرنل بوندا ۳۱
گرمی ۱۷۹	گرجستان ۳۸
گردنه فیروزکوه ۱۷۹	گیندیس ۴۴ - ۴۸
گردنه امامزاده هاشم ۱۷۹	گنزک ۴۸ - ۸۷
گردنه ملاعلی ۱۷۹	گرا ۴۹
گدوک ۱۷۹	گیم تیاس ۵۸

گردنه حیران ۱۷۹
گردنه اسدآباد ۱۷۹

ل

لولوبی ۲۹
لوور ۲۰
لرستان ۳۲ - ۳۹ - ۴۰ - ۴۱
لیان ۳۳
لیدی ۴۱ - ۴۳ - ۴۷ - ۵۳ - ۵۷ - ۵۹
لوکارونی ۵۴
لاریسا ۵۷
لامپاسک ۵۹ - ۷۲
لیکیه ۶۱
لیبیا ۷۰
لیان ۷۲ - ۷۹
لنینآباد ۷۶
لاودیسه ۷۸
لب نور (دریاچه) ۸۵
لاشتر ۹۹
لور (لر) ۹۹
لارز ۱۰۰ - ۱۰۶
لراسک ۱۰۷
لافت ۱۱۵
لاهیجان ۱۱۶ - ۱۵۵

م

مامهر ۱۰۰ - ۱۰۶
مامهن (مامهند) ۱۰۰ - ۱۰۶
ماذران ۹۹
مارات ۶۲
مانین ۱۰۴

مارست ۱۰۷
ماسطیر ۱۰۷
ماوراءالنهر (ماورانه) ۱۰۸ - ۱۹۰
ماهان ۱۳۰
ماهدشت ۱۳۷
ماهیار ۱۳۷
مهیار ۱۳۷
مازندران ۱۴۵ - ۱۴۶ - ۱۸۷ - ۱۸۹ -
۱۱ - ۱۳ - ۱۴ - ۱۶ - ۱۵ - ۱۱۶
مهاباد ۱۶۹ - ۱۷۹
مرغاب ۵۹
میلیار ۶۱
مرمریان ۶۱
موصل ۶۳
منس ۶۳
مصر ۶۲ - ۷۰ - ۷۱ - ۷۲ - ۱۸۴
مایوس ۶۲
ممفیس ۶۲
مرکند ۶۶
مکران ۶۷ - ۷۰ - ۸۸ - ۱۰۱ - ۱۰۴ -
۱۱۰ - ۱۵۲
میلت ۷۲
میریاندرس ۷۲
مندس ۷۲
موزه بریتانیا ۷۴
مرغیانا ۷۶
مسین ۷۸ - ۹۱
ماهرویان ۸۸ - ۱۱۴
مرج کی ۹۹
مردیار ۱۰۰
میله ۱۰۱
مورجان ۱۰۰

مورد ۱۰۴	مسکو ۴۲ - ۱۷۴
مریزجان ۱۰۵	ماتی‌یان ۴۸
میانه ۱۰۵ - ۱۷۰ - ۱۷۹ - ۳۱	میاندر ۵۴
میافارقین ۱۰۶	میریاندر ۵۵
متریس ۱۰۶	میسیه ۵۴
مغون ۱۰۹	موریه ۵۵
مرزبان ۱۰۹	ماس‌گاس ۵۵
منوجان ۱۰۹	میس‌کوس ۵۶
منصوره ۱۱۰	مس‌پیلا ۵۷
مولتان ۱۱۰ - ۱۱۴	مرمره ۵۹
میبد ۱۱۰	مهرین ۵۹
مهل ۱۱۳	مجیدآباد ۱۲۴
مشهد ۱۱۵	میرشمس‌الدین یزد (بقعه) ۱۲۹
مرو ۲۵ - ۷۶ - ۸۶ - ۹۸ - ۱۰۰ -	مسجد شیخ تقی‌الدین دادا ۱۳۰
۱۰۱ - ۱۹۰	مزار شیخ جام ۱۳۰
مراغه ۳۱ - ۱۷۵ - ۱۷۹	مزار قطب‌الدین حیدر ۱۳۰
ماهیدشت ۲۹ - ۳۰	میل‌کاشمر ۱۳۶ - ۱۴۷
مرو دشت ۱۲ - ۱۴ - ۱۷۹	منظریه ۱۳۹
مدیترانه ۱۳ - ۵۵ - ۶۱ - ۶۲ - ۶۹ -	مناره کج ۱۴۱
۷۰ - ۷۲ - ۸۱ - ۸۳ - ۸۵ - ۸۶ -	مسجد ساوه ۱۴۱ - ۱۵۵
مرند ۱۳ - ۱۴ - ۱۰۶	ممسنی ۱۴۴ - ۱۶۶ - ۱۷۶
مند ۱۵	میل اخنجان ۱۴۷
ماکون (تل) ۱۹	میل‌کشمار ۱۴۷
موهنجودارو ۲۲	مسجد جامع کبیر ۱۴۸ - ۱۵۱
میمه ۲۵	مسجد سیدرکن‌الدین ۱۴۸
مرورود ۸۷ - ۱۰۱ - ۱۰۸ - ۱۱۶	مسجد گرشاسب ۱۴۸
ماد ۲۸ - ۳۰ - ۳۱ - ۳۲ - ۳۳ - ۳۶ -	میل خسروگرد ۱۵۰
۳۸ - ۵۰ - ۵۶ - ۵۷ - ۶۵	مسجد گناباد ۱۵۱ - ۱۵۵
ماد اتروپاتن ۸۷	میل قاسم‌آباد ۱۵۲
ماداکتو ۳۳ - ۳۵	میل نادری ۱۵۳
متوئید ۳۷	مسجد جامع نی‌ریز ۱۵۵
می‌تانی ۳۹	مسجد جامع اصفهان ۱۵۵

مناره شهرخوی ۱۵۶

ملاوی ۱۶۷

ممولان ۱۶۸

ن

ناتل ۱۰۷

ناجت ۱۰۷

ناحیه یزد ۱۵۱

ناسی ۱۰۸

نائین ۱۰۹ - ۱۱۰ - ۱۱۱ - ۱۲۲

نخجوان ۱۰۵

نخجیرم ۱۱۴

نسا ۸۰ - ۱۰۱ - ۱۴۷

نشابور - نیشابور ۲۵ - ۹۵ - ۹۸ -

۱۰۰ - ۱۱۱ - ۱۱۳ - ۱۱۵ -

۱۱۶ - ۱۱۹ - ۱۴۷

نشوی ۱۰۵

نهر تاریخ ۸۱ - ۸۵

نصرت آباد ۶۸

نصیبین ۷۸ - ۸۶

نی سبب ۷۸

نقش رستم ۳۴

نرماشیر ۱۰۹ - ۱۱۳

نوخانی ۱۱۱

نهایند ۸۸ - ۹۹

نینوا ۴۳ - ۴۹

نیل ۶۹ - ۷۱

نیره ۱۰۳

نیریز ۱۵۱ - ۱۵۵

و

واسط ۱۰۳

ور ۲۸

ورامین ۱۱۰ - ۱۵۵

ورثان ۱۰۶

وروگرد (بروجرد) ۹۹

ولاشگرد ۱۰۹

ه

هارونیه طوس ۱۲۹

هرات ۱۷۷ - ۲۵ - ۸۶ - ۹۸ - ۱۰۷ -

۱۰۸

هراز ۱۳۳ - ۱۲۵ - ۱۴

هزار ۱۰۴

هرمز - هرموز ۷۱ - ۸۸ - ۱۰۹ -

۴۸ - ۱۱۴

هزارجریب ۱۸۹

هرمزی ۷۱

هراکله ۷۲ - ۵۸

هرخواتیش ۶۶

هقندر ۱۰۰

هندوستان ۶۷ - ۶۸ - ۶۹ - ۷۰ - ۷۲ -

۱۱۴ - ۱۴۴ - ۱۹۰

هندوکش ۶۶ - ۶۷ - ۸۳ - ۱۱

هلیوپولیس ۶۱

همدان ۱۵۳ - ۱۵۸ - ۱۷۹ - ۱۲ - ۳۳ -

۴۹ - ۸۱ - ۸۶ - ۸۸ - ۹۱ -

۹۹ - ۹۵ - ۹۸ - ۱۱۶ - ۲۸ -

۲۹ - ۳۰ - ۳۶ - ۴۸ - ۶۵ -

هی پارس ۶۱

هیداسپ ۶۷

هیراپولیس ۸۶

هیدراتوس ۶۷

هیر ۱۰۵

هیکاتم پیلس ۴۸ - ۷۹ - ۸۰
هلس پونت ۵۹
هالیکارناس ۶۱ - ۷۲

ی

یاغمیش ۱۳۶
یارقندی ۸۵
یزد ۸۸ - ۱۰۴ - ۱۰۹ - ۱۱۰ - ۱۲۲ -
۱۲۶ - ۱۲۷ - ۱۳۶ - ۱۴۴ - ۱۴۸ -
۱۵۳
یزدآباد ۱۰۰ - ۱۱۳ - ۱۱۶
یزدخواست ۱۳۹ - ۱۵۱
یعقوبیه ۱۷۹
ین کی ۸۵
یوتین ۸۵
یونان ۵۷ - ۶۷ - ۱۰۶ - ۱۸۳

هیمالیا ۱۱
هزارمسجد ۱۴
هیریود ۱۴
هند ۱۴ - ۲۵ - ۴۰ - ۶۹ - ۷۰ -
۸۱ - ۸۳
هراه ۱۰۰ - ۱۰۲
هری ۲۵ - ۱۰۰ - ۱۰۱ - ۱۱۳
هیرگانی ۲۵ - ۲۷
هیرمند ۲۵ - ۱۰۸
هلمند ۲۵
هامون ۲۵
هبدالعر ۳۱ - ۳۵
هایدالو ۳۳
هفت تپه ۳۳
هنگ نوروزی ۳۴
هگمتانه ۳۷ - ۴۸ - ۴۹ - ۵۰ - ۶۴
هالیس ۴۴ - ۴۷ - ۸۸

