

# راههای خوزستان

در

## نخستین قرون اسلام

سید صفر رجیبی

در ابتدا انگیزهٔ احداث راهها، دستیابی به نقاط دور دست کشور به منظور تامین اهداف نظامی بوده و در عین حال موجبات گسترش بازرگانی و حمل و نقل کالا و ارتباطات فرهنگی را فراهم آورده است. ویل دورانت مینویسد: "ایرانیان در کارهای حمل و نقل ابتکاری فراوانتر از کارهای صنعتی داشتند، و مهندسان ایرانی بفرمان داریوش اول شاهراههایی ساختند که پایتختها را بیکدیگر مربوط میکرد. درازی یکی از این راهها که از شوش تا ساردیس امتداد داشت هزار و پانصد میل و یا دو هزار و چهارصد کیلومتر بود."<sup>۱</sup>

میشود گفت راههایی که در قرون نخستین اسلام از آنها سخن بمیان آمده است، اغلب بازماندهٔ راههای باستانی ایران است که در ادوار مختلف بنا بر ضرورت مرمت و نگهداری شده است. اما ابراز این نظر در مورد راههای باستانی خوزستان حداقل در قسمت جلگه‌ای با توجه به تغییرات بسیاری که در زمینهای آبرفتی رودهای پرخروش همچون: کارون، کرخه و جراحی، ...، ایجاد

شده است چندان مقرون به صحت نمیباشد.

در میان دو دسته راه آبی و خشکی، راههای آبی خوزستان به سبب وجود رودهای پر آب و قابل کشتیرانی در منطقه از قدیمترین از مننه اهمیت بسزا داشته است. چنانکه استرابو یکی از نویسندگان بنام باستان نام چهاررود را از خوزستان برده مینویسد: "اسکندر به رودهای بسیاری نیز گذشت که بر آن کشور روانند و به خلیج پارس میریزند. چه پس از رود "خواسپ" "کویرات" میاید که سر چشمه آن خاک مردم "اوکسی" است. باز در آنجا "آگرادات" میباشد که از روزگار سیروس و از آن شهریار بدین نام خوانده شده است. این رود به قسمتی از خاک پارس میگردد که "کوئیل پرسیس" خوانده میشود و در نزدیکی بازارگاد نهاده است. کرتیوس و آریان دو تن از تاریخ نویسان یونان، چون از رود شوش سخن میرانند آن را "اولو" می نامند و بطلمیوس می نویسد که سر چشمه "اولو" در ماد بود و به دریا جدا از شط العرب میریخت. کرتیوس چون شهر اوکسی‌ها را میستاید نام تازه دیگری را از رودهای خوزستان میبرد چنانکه میگوید: آن شهر در میانه سوزیان و پارس و در خاور پازی تیکگر و در باختر اوروات بود."<sup>۲</sup>

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

در آگهیهای مکتوب که از جغرافیادانان اسلامی بر جا مانده است، نام رودهای خوزستان ذکر نشده است. در

سخن آنان نام شهر به رود اتلاق شده است چنانکه ابن سرایون بدون ذکر نام رود گوید: نهر جندی سابور الذی علیه فطرة الروم.<sup>۳</sup> و یا ابن حوقل رود کارون را رود شوشتر نامیده<sup>۴</sup> و چون آن رود از اهواز میگذشته، ابوالفدا دجله اهوازش گفته است، چه به تعبیر او در بزرگی شبیه دجله (دیگلد = اروند) در عراق کنونی بوده است.<sup>۵</sup> همه رودهای خوزستان قابل کشتیرانی بود. مقدسی گوید: کشتیها در اهواز در آمد و شد و گذشتن از آب هستند و در کارشان محل گرد آمدن شاخه‌ها به مقصد بصره بارگیری میکنند.<sup>۶</sup> شکر عسکر و جندی شاپور و شوش، دیبا و دستنبوی شوشتر، ابریشم را مهرمز، پارچه‌های قلابدوزی نهرتیری و جندی شاپور، پرده‌های کاربصتا و دوشاب آسک از جمله صادرات خوزستان در آن زمان بوده است که به اقصی نقاط جهان حمل میشده است.<sup>۷</sup> صادرات خوزستان در سوق الاهواز معرب (هوجستان واجار = خوزستان بازار) گرد می‌آمد و از طریق رود کارون به خلیج فارس و از آنجا به دیگر نقاط جهان ارسال می‌گشت. «مجرای رود کارون چنانکه امروز هست نبوده است. مجرای اصلی این رود در دورانهای کهن نهر بهمنشیر بوده است، به معنی اردشیر نیک اندیش و گویا به نام اردشیر پادشاه هخامنشی نامگذاری شده بوده است و هم اکنون نیز مقداری از آبهای رود کارون از این راه داخل دریا میشود در دوران عضدالدوله دیلمی به خاطر کوتاه کردن راه کشتی‌رانی، از دهانه دجله آبراه‌ای به سوی کارون کردند که هم اکنون به فم عضدی معروف است و از آن پس کارون از این راه به دجله پیوست.<sup>۸</sup> از قرار معلوم نهر دیگری که طولش بیشتر بود قبل از عضدالدوله و در نیمه اول قرن دهم م. احداث شده بود، زیرا قدامه که اندکی بعد از سال

۹۲۸ م. به تالیف کتاب خود اشتغال داشت و در ۹۴۸-۹۴۹ م. (۳۳۷ هجری) قبل از جلوس عضدالدوله به سلطنت (۳۳۸ هجری) وفات یافت، از این نهر اسم می‌برد قدامه این نهر را "نهرالجدید" می‌نامد و میگوید که از حصن مهدی تایبان در امتداد نهر هشت فرسخ بود و حال آنکه از راه خشکی شش فرسخ بود.<sup>۹</sup> با کندن نهر عضدی به طول چهار فرسخ از کارون به دجله، گشتیها که از کارون به سوی بصره رهسپار میشدند راه طولانی و پر مخاطره پیشین را ترک کرده‌اند.

جغرافی دانان اسلامی مسافتهای میان شهرها را به روزراه، مرحله، منزل راه و فرسخ راه مینگاشتند. یکی دیگر از واحدهای مسافت "سکه" بود و آن عبارت از مسافتی بود که هر پیک از یک قرارگاه پستی (دارالبرید) تا قرارگاه دیگر می‌پیمود، قدامه و هم ابن خرداد به عناوین مشبعی از کتاب خود را به بر شمردن "سکک" میان راهها اختصاص داده‌اند. من باب مثال قدامه تعداد قرارگاههای پستی میان راه واسط تا ارجان (ارگان) را چنین بر شمرده است:

... ممایلی واسط الی سکه با ذبین ثلث سکک، و من با ذبین الی دیر مابنه آخر عمل کوره دجله ممایلی عمل اهواز ثلث عشرسکه و من دیر مابنه الی نهرتیرین اربع سکک و من نهرتیرین الی سوق الاهواز ثلث سکک، و من سوق الاهوازی البرجان آخر عمل الاهواز اربع عشرسکه و من البرجان الی سکه ارجان سکه. دراینکه فاصله میان قرارگاههای پستی مقداری ثابت بوده و یا آنکه با توجه به تراکم جمعیت متغیر بوده است برنگارنده این سطور روشن نشده است، اما آنچه این معنی را آشکار می‌سازد همانا سنجش تعداد قرارگاههای پستی در یک مسافت

معین، با تعداد قرارگاه پستی در مسافت مشابه، سپس مقایسه میان تعداد قرارگاه‌های هر یک از راه‌های موردنظر با طول همان راه به فرسنگ می‌باشد. البته فاکتورهای موردنیاز در کتاب مولفین مذکور به آسانی قابل تحصیل می‌باشد.

در جاده‌های ایران و برای حفظ نظم، پستهای نگهبانی و علایم راه پیش بینی و منظور شده بود. علایم راهنمایی معمولاً به شکل گنبدی کوچک در کنار جاده‌ها تعبیه میشد.<sup>۱۱</sup> مقدسی میگوید: در راه‌های خوزستان میان راه دیه‌ها بر سر هر فرسنگ خمهای آب نهند و از راه دور برای آنها آب برند.<sup>۱۲</sup> در راه‌های آن زمان و در فواصل معین کاروانسراهائی وجود داشت که به آنها خان و یا رباط گفتند. و کاروانیان و مسافران در آنجا به استراحت میپرداخته‌اند.<sup>۱۳</sup>

### ”راه خوزستان به عراق“

از خوزستان به عراق دو راه عمده وجود داشت. یک راه از ارجان (ارگان = بهبهان) آغاز و از آنجا به آسک، دورق (شادگان)، باسیان، حصن مهدی، بیان (بر ساحل دجله غربی خرمشهر)، ابله و سرانجام به بصره میرسید.<sup>۱۴</sup> راه دیگر از ارجان شروع سپس به سوق سنبل، رامهرمز، عسکر مکرم، شوشتر، جندیشاپور، شوش، قرقوب، طیب و از آنجا به واسط (استان کنونی کوت) منتهی میشد.<sup>۱۵</sup> در مسیر مذکور چند پل وجود داشت یکی در عسکر مکرم و دیگری در شوشتر و آن پلها را به قایق به هم بسته بودند و مسافران از روی آن پلها میگذشتند.<sup>۱۶</sup> و نیز ابن سراپیون به پلی اشاره دارد که بر روی رود جندیشاپور بسته بودند. او این پل را قنطره الروم نامیده است.<sup>۱۷</sup> و بعضی دیگر پل زاب

گرفته‌اند. اما صحیح همان است که ابن سراپیون گفته است، چه سراغ داریم که شاپور اول ساسانی بسال ۲۶۰ میلادی در جنگ ادس رومیان را شکستی سخت داده امپراتور والرین قیصر روم را به همراه هفتاد هزار سرباز رومی به اسارت آورده آنان را در خوزستان و عراق جای داد. ثعالبی مینویسد بفرمان شاپور شهر جدید الاحداث جندیشاپور برای اسکان آنان بنا شد.<sup>۱۸</sup> رومیان بعنوان متخصص و اهل فن به بنای سدها و پلها همت گماشته ایالت پر ثروت خوزستان از وجود آنان بهره گرفت. هم از بناهای آنهاست شادروان شوشتر که در جهان شهرت تمام داشته است.<sup>۱۹</sup>

### ”راه خوزستان به اصفهان“

این راه از اهواز شروع و از آنجا به المیانج، ایذج، رستاکرد، شلیل، اربهشت آباد، کریرکان، بابکان، الخان و سرانجام به اصفهان میرسید. طول این راه هشتاد و پنج فرسخ بود.<sup>۲۰</sup>

ابودلف مسعرا بن مهلهل سیاح و معدن شناس عرب در آغاز قرن چهارم هجری بر سر راه مذکور در ایذج (ایذه) از پلی منسوب به خره زاد مادر اردشیر بابکان یاد کرده و آن پل را از عجایب جهان شمرده است. او در وصف پل خره زاد مینویسد: بر روی رودخانه‌ای بنا شده که تنها به هنگام طغیان آب باران آب دارد و در آن هنگام پهنای آن به یکهزار زراع و عمق آن به صد و پنجاه زراع میرسد. ساختمان پل از پایین پی تا کف زمین با سرب و آهن انجام شده، دارای یک طاق و بسیار محکم است و از شگفتیهای هنر معماری بشمار میرود. سپس ابودلف به تخریب آن پل به دست مسمعی نامی اشاره کرده میگوید:

خرابی آن پل موجب ناراحتی و زیان عابرین و مسافرین شده بود و کسی توانائی ترمیم آنرا نداشت و تا سالیان دراز این وضع ادامه داشت تا آنکه ابو عبدالله محمد ابن احمد قمی معروف به شیخ وزیر آل بویه هنرمندان را گرد آورد و به ترمیم آن پرداخت و هزینه ساختمان مجدد آن سیصد و پنجاه هزار دینار تمام شد. ۲۱

۱. راه خوزستان به لرستان:  
راه مورد نظر از جندی شاپور شروع، از آنجا به پل اندامش (پل دزفول کنونی)، لور، شابرخواست، لاشتر، نهاوند، رودراور سپس به همدان میرسید. که همدان نیز خود از استان جبال بود. طول راه مذکور ۷۲ فرسخ بود. ۲۵

۲. راه خوزستان به مهرجانقذق (صیمره = دره شهر):

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

۳. راه خوزستان به گلپایگان و کرج ابودلف:  
مقدسی به راهی اشاره دارد که از جندی شاپور آغاز و از آنجا به لور، دز، رایگان، گلپایگان سپس به کرج ابودلف در شمال غربی اصفهان میرسید.

”راه اهواز به فارس“

راه مذکور از اهواز آغاز، سپس به ازم، عبدین، رامهرمز، زط، دره نمک، دهلیزان، ارجان، سیبویه، درخید، خورآبادان، نوبندگان، شاه الصوس (شاه دزدان)، نای مرغان، کورابناهیان، دستجرد و از آنجا به شیراز میرفت. ۲۲

جغرافیون اسلامی در طول راه اهواز به فارس از سه پل مهم یاد کرده اند. یکی بر دره نمک (وادی الطح) میان زط و دهلیزان، و دیگر پلی سنکی منسوب به خسروان بطول سیصد زراع که بر دره ارجان بسته شده بود و آن دیگر را در ارجان بر روی رود طاب بسته بودند و به پل ”نکان“ معروف بود. برخی نکان را بصورت زکان و ژکان و بعضی به گونه ای دیگر نوشته اند به گمان این نام باید بصورت سکان نوشته شود، چه رودخانه ای بنام سکان در فارس جاری است چنین بنظر میرسد پل مذکور نام خود را از آن رود به عاریت گرفته است.

”راه خوزستان به جبال“

استانهای اصفهان، لرستان، ایلام (مهرجان قذق + ماسبدان) از جمله استانهای جبال به شمار میآید.

- ۱ - ویل دورانت، کتاب اول تاریخ تمدن، مشرق زمین گاهواره تمدن ترجمه احمد آرام (تهران، اقبال، ۱۳۳۴) ص ۵۲۷.
- ۲ - کاروند کسروی، به کوشش یحیی ذکاء تهران، ۱۳۵۶، ص ۲۲۷، و ۲۲۶.
- ۳ - رک : ابن سربایون، عجایب الاقالیم السبعه الی نهایته العماره، به کوشش مژیک، ۱۹۲۹ م، ص ۱۳۶.
- ۴ - ابن حوقل، سفرنامه، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۶، ص ۲۴.
- ۵ - ابوالفدا عمادالدین اسماعیل، تقویم البلدان، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، ۱۳۴۹، ص ۷۸.
- ۶ - ابوعبدالله احمد ابن محمد مقدسی، احسن التقاسیم... ترجمه دکتر علیقتی منزوی، تهران، ۱۳۶۱، ص ۶۱۵ و ۶۱۴.
- ۷ - رک : لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، ۱۳۶۴، ص ۲۵۵ و بعد.
- ۸ - اروند رود، دکتر بهرام فره‌وشی، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، سال ۱۷، شماره ۱ و ۲، ص ۸۷.
- ۹ - بار تولد، تذکره جغرافیای تاریخی، ایران، ترجمه حمزه سردادور، تهران، ۱۳۵۸، ص ۲۰۴.
- ۱۰ - قوامه بن جعفر، الخراج، به کوشش دخویه، لیدن، ۱۸۸۹.
- ۱۱ - دکتر میراحمدی، مریم، راههای ایران در قرون نخستین اسلام، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۴، شماره ۳، ص ۱۰۳.
- ۱۲ - مقدسی احسن التقاسیم...، ص ۶۲۱.
- ۱۳ - از آن جمله است خان مزدویه میان دورق (شادگان کنونی) و باسیان که مسافران در آنجا فرود می‌آیند. (ابن حوقل، سفرنامه، ترجمه دکتر جعفر شعار، ص ۳۰).
- ۱۴ - اصطخری، مسالك والممالك، لیدن، ۱۹۶۷ م. ص ۹۶ و نیز ابن حوقل، سفرنامه، ص ۳۰.
- ۱۵ - ابن حوقل، سفرنامه، ص ۳۰.
- ۱۶ - لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ص ۲۵۵.
- ۱۷ - ابن سربایون، عجایب آلاقالیم السبعه...، ص ۱۳۶.
- ۱۸ - ابی منصور ثعالبی، تاریخ غرر السیر، چاپ اسدی ۱۹۶۳، ص ۴۸۷ (متن عربی).
- ۱۹ - رک : رومن گیرشمن، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه دکتر محمد معین، تهران! ۱۳۴۴، ص ۳۵۰۶ و نیز لوی واندربرگ، باستانشناسی ایران باستان، ترجمه عیسی بهنام، ۱۳۴۸، ص ۶۷.
- ۲۰ - قوامه بن جعفر، الخراج، به کوشش دخویه، لیدن، ۱۸۸۹.
- ۲۱ - رک : سفرنامه ابودلف، ترجمه سیدابوالفضل طباطبایی، تهران، ۱۳۵۴، ص ۹۳.
- ۲۲ - ابن رسته، الاعلاق النفیسه، ترجمه قره‌چانلو، تهران، ۱۳۶۵، ص ۲۲۲ و ۲۲۱.
- ۲۳ - ابن خرداد به، مسالك والممالك، به کوشش دخویه، لیدن، ۱۸۸۹ م، ص ۴۳.
- ۲۴ - حمداله مستوفی، نرّه القلوب، به کوشش لسترنج، تهران، ۱۳۶۲، ص ۱۲۹.
- ۲۵ - نگاه کنید به آثار باستانی و تاریخی لرستان، حمید ایزدپناه، ج ۱، تهران ۱۳۶۳، ص ۵۴.

### توضیح :

تصاویر تعدادی از طرح های بناهای تاریخی تخت فولاد اصفهان که در پایان برخی از مقالات مشاهده می‌شود کار آقای مهندس علیرضا خواجویی می‌باشد.