فصلنامهٔ علمی مطالعات باستان‌شناسی پارسه
|| شمارهٔ ۱۹ || سال ششم || بهار ۱۴۰۱ ||
P. ISSN: 2645-5048 & E. ISSN: 2645-5706

به تموکن رفتند: مشاهداتی از بوشهر، برازجان و سفرهای زمینی بین خلیج‌فارس و پایتخت‌های هخامنشیان*

دنیل تی. پاتس[I]

نوع مقاله: پژوهشی؛ صص: ۷۳ - ۵۳
تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۲۲؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۲۱
شناسهٔ دیجیتال (DOI): 10.66224/PJAS.6.19.53

چکیده

در سال‌های اخیر محوطه‌های هخامنشی ناحیهٔ برازجان توجه زیادی را به خود جلب کرده است و شناسایی آن‌ها با تموکان ایلامی/تائوسی یونانی مورد اقبال قرار گرفته است. با این‌حال جدای از جذابیت معماری این محوطه‌ها، موقعیت آن‌ها در امتداد مسیری که بعدها به گذرگاه مهمی برای پیوند خلیج‌فارس به فلات ایران تبدیل شد، قابل‌توجه است. اگر بین سواحل خلیج‌فارس به شیراز و یا پایتخت‌های پیشین هخامنشی (پاسارگاد و تخت‌جمشید) سفر کنید، برازجان اولین مرحله برای مسافرانی است که در این مسیر حرکت می‌کنند. این پژوهش برخی از جنبه‌های ترابری سفر بین برازجان و ارتفاعات و همچنین تغییرات اقلیمی را که مسافران در بیشتر ایام سال تجربه می‌کنند بررسی می‌کند. دشواری‌های پیمایش مسیر با گزیده‌هایی از روایت‌های مسافران قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم م، نشان داده شده است. مزایای شروع یا پایان سفر در شیف، برخلاف بوشهر با ذکر نمونه‌های متعدد موردبحث قرار گرفته است. همچنین اهمیت قاطرها به‌عنوان حیوانات بارکش درطول مسیر موردتأکید قرار گرفته و درنهایت، پیامدهای شواهد ارائه‌شده برای زمینهٔ روبه‌رشد مطالعات عینی موردتأکید قرار می‌گیرد.

کلیدواژگان: خلیج‌فارس، برازجان، ایلامی، هخامنشی، تموکانی، مسافران.

*. مقالهٔ حاضر از سوی نویسنده به زبان انگلیسی نگارش و ارسال شده وخلاصهٔ آن به فارسی ترجمه گردیده است؛ جهت اطلاع از کامل مقاله به بخش انگلیسی مراجعه نمایید.

I. استاد باستان‌شناسی و تاریخ خاور نزدیک، مؤسسه مطالعات جهان باستان، دانشگاه نیویورک، نیویورک، امریکا.
daniel.potts@nyu.edu

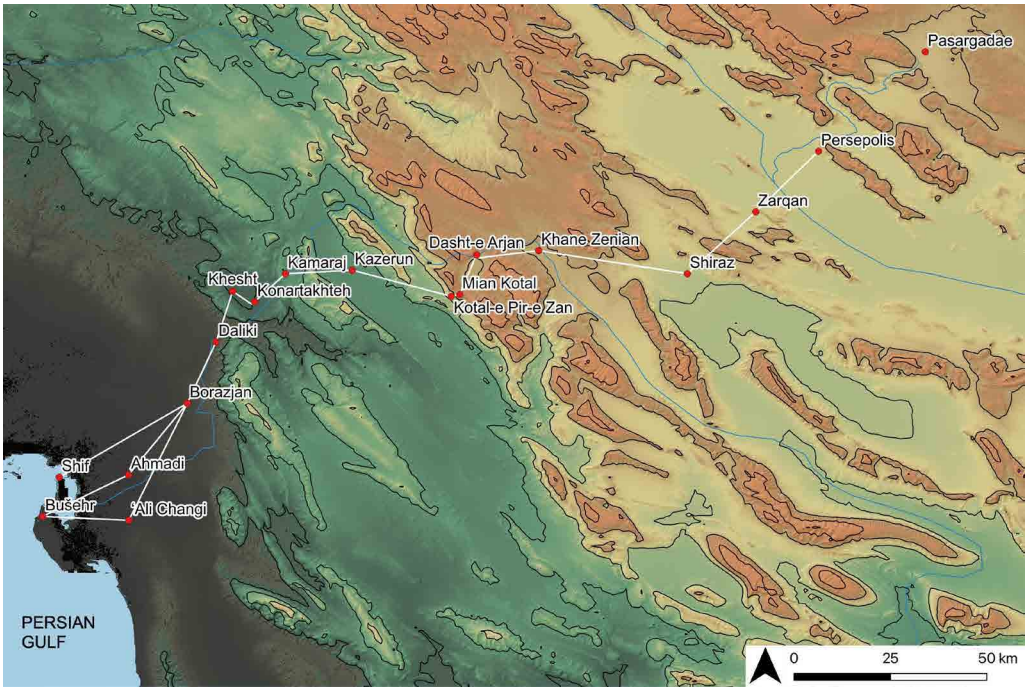
[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

مقدمه

«آر تی هالوک، توماکان» ایلامی و «تائوس» یونانی را پیش از کاوش و انتشار اولیهٔ مجموعه‌های معماری تاریخی نزدیک برازجان (سنگ‌سیاه، بردک‌سیاه و چرخاب) شناسایی کرده است؛ اگرچه «راولینسون» پیشنهاد کرده که «کاخ هخمنی تائوسه، که از استرابون نقل کرده است، احتمالاً در بخش امروزی دالکی بوده است، جایی‌که تپه‌ای زیبا، با قدمت و با ظاهری بزرگ وجود دارد»، اکثر پژوهشگران امروزه پذیرفته‌اند که «تموکن-تائوسه» (Tamukkan/Taocê) را باید یکی دانست. محوطه‌های برازجان به‌دلیل کاوش‌های محدود، کارکرد(ها) و گاه‌شماری این محوطه‌های مهم هنوز به‌درستی مشخص نشده است؛ اما داده‌های شمایل‌نگاری، معماری و کتیبه‌نگاری حاکی از فعالیت ساختمانی و استفادهٔ منظم از این منطقه از سلطنت «کوروش» تا «داریوش»، «خشایارشا» و احتمالاً فراتر از آن را می‌کند.

برازجان در مسیر اصلی ارتباط بوشهر به شیراز قرار دارد (تصویر ۱). همان‌طورکه «مکلین» در سال ۱۹۰۴ م.، اشاره کرد که «تنها مسیر مهم ازطریق برازجان و کازرون به شیراز است»، برای اکثر مسافران، برازجان یا آخرین توقف در مسیر از ارتفاعات به سواحل خلیج‌فارس بود، یا اولین ایستگاهی بود که در مسیر مقابل قرارداشت. از این‌رو مجموعهٔ برازجان در دورهٔ هخامنشیان پذیرای مسافرانی بوده است که پس از عبور از خلیج‌فارس یا بالا رفتن با کشتی و فرود در ساحل، اولین مرحلهٔ زمینی سفر خود به شمال را به پایان رسانده بودند؛ یا بالعکس، مجموعهٔ برازجان جایی بود که مسافران آخرین شب خود را قبل از طی کردن فاصلهٔ باقی‌مانده تا ساحل و سوار شدن به کشتی به‌مقصد جنوب بابل یا نقاط جنوب در آن سپری کردند.

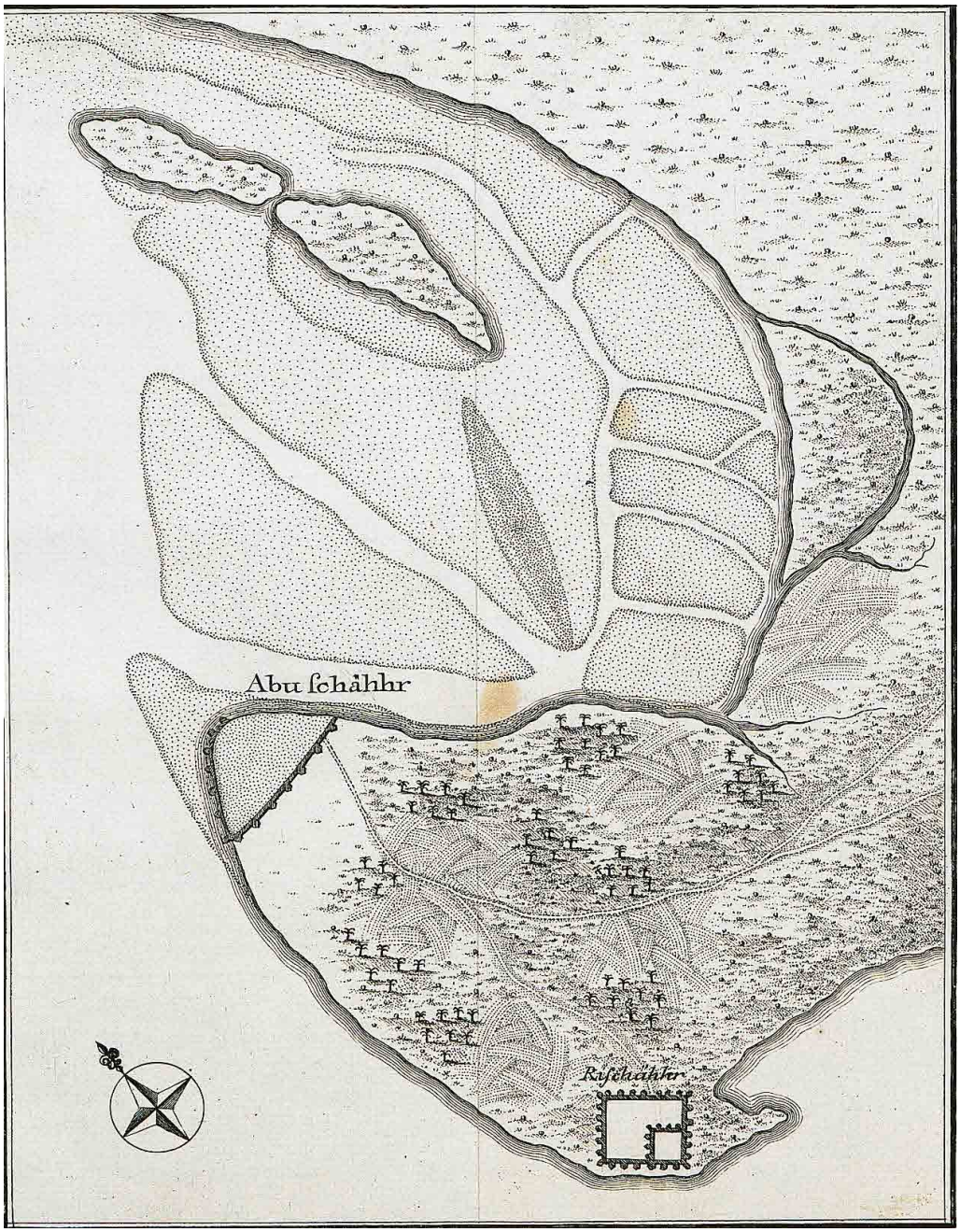


تصویر ۱. نقشه توقفگاه‌های اصلی در مسیر بین بوشهر و شیراز که تخت‌جمشید و پاسارگاد را نشان می‌دهد (با اجازهٔ دکتر آندریا اسکوئیتیری، مونیخ).

این واقعیتی است که سَلف ایلامی بوشهر، لیان، احتمالاً به‌عنوان دروازهٔ دریایی به ارتفاعات انشان عمل می‌کرده است و این تصور را وسوسه‌انگیز می‌کند که مسیر لیان به انشان یا تموکن به پارسا همیشه گذرگاه اصلی فارس به خلیج‌فارس بوده است. با این‌حال فلات ایران در برخی از دوره‌ها به‌وضوح

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

این‌گونه نبود؛ به‌عنوان نمونه، در دورهٔ صفویه، بندرعباس اصلی‌ترین بندر ورودی خلیج‌فارس برای کالاهایی بود که مقصد آن بازارهای فلات ایران بود. درواقع هنگامی‌که «کارستن نیبور» در سال ۱۷۶۵ م.، از بوشهر بازدید کرد (شکل ۲)، اظهار داشت که تا سال ۱۷۳۵ م.، که «نادرشاه» تصمیم گرفت آن‌را مقر نیروی دریایی بسیار تحسین‌شدهٔ خود قرار دهد، اما هرگز متوجه نشده بود که بوشهر روستایی بی‌اهمیت بوده است؛ هرچند این گفته کاملاً صحیح نیست. حیاط نیروی دریایی نادرشاه در شهر ریشهر، در شش کیلومتری جنوب بوشهر، پیش از آن در زمان شاه‌عباس اول یک اسکادران متشکل از ۱۰۰ فروند شناور را در ریشهر نگه‌داشته بود تا با آن‌ها به کشتی‌های بصره حمله کنند.



شکل ۲. نقشهٔ کارستن نیبور، «Grundris der Gegend um Abu schähhr» که به‌وضوح تمایز بین سکونتگاه بوشهر، در منتهی‌الیه شمال‌غربی شبه‌جزیره، و قلعه ریشهر، در جنوب را نشان می‌دهد (برداشت از: Niebuhr 1778: Tab. 16).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

با وجود نوسانات اهمیت منطقهٔ بوشهر و مناطق دورافتادهٔ آن درطول زمان، به‌نظر می‌رسد محققان در تشخیص اهمیت مجموعهٔ برازجان اتفاق‌نظر دارند. در اینجا قصد من این نیست که این بحث را به چالش بکشم، اما شایان توجه است که هیدروگرافی، اقلیم و محیط منطقهٔ برازجان و ضرورت‌های توپوگرافی سفر بین فلات ایران و سواحل چه معنایی برای جمعیت گذرای منطقه دارد؟ چه بوروکرات‌ها و مسافران سلطنتی که از آنجا عبور می‌کردند و چه کارگرانی که برای کار در پروژه‌های ساختمانی در دورهٔ هخامنشی آورده می‌شدند، در متون میخی گواهی شده‌اند. آن‌چه در ادامه می‌آید، به‌منظور آغاز گفت‌وگویی دربارهٔ برخی عوامل بحرانی و غالباً نادیده گرفته شده است که بر همهٔ کسانی که در دوران باستان در بوشهر و مناطق پس‌زمینی آن رفت‌وآمد می‌کردند و مسیری را که این بخش از ساحل را به فلات ایران پیوند می‌داد دنبال می‌کردند، تأثیر می‌گذاشت.

رسیدن به برازجان

اکثر پژوهشگران معتقدند که قدیمی‌ترین بقایای بنای تاریخی مجموعهٔ برازجان در زمان سلطنت کوروش ساخته شده است. به‌نظر می‌رسد کوروش، کمبوجیه، داریوش، خشایارشا و شاید دیگر شاهان و مقامات هخامنشی و هم‌چنین کارگران کار اجباری (بی‌جیره و مواجب)، از بابل به برازجان و یا ازطریق آن، همان‌طورکه کتیبه‌های بابلی نشان می‌دهند، به فلات ایران سفر کرده‌اند. به‌گواهی اسناد استحکامات تخت‌جمشید همان شرایط محیطی و اقلیمی را که مسافران قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی، تجربه کرده‌اند، می‌توان برای دورهٔ هخامنشی نیز فرض کرد؛ بنابراین دیدن آن‌چه مسافران در قرون اخیر درمورد سفرهای خود به منطقهٔ برازجان و ازطریق آن می‌گویند، آموزنده است.

بوشهر یا یکی از پیشینیان تاریخی آن (لیان، ریشهر) به‌طور سنتی نقطهٔ دریایی (نَه بندر) ورودی دشتستان و منطقهٔ برازجان بوده است. گرچه بوشهر درنهایت نقشی را که بندرعباس قبلاً از آن برخوردار بود برعهده گرفت، اما «بدون بندر، بلکه تنها یک جادهٔ باز بود» دشواری حتی نزدیک شدن به ساحل در نزدیکی بوشهر در مسیرهای کشتیرانی «هورسبورگ»، زمانی‌که او خاطرنشان کرده «کشتی درحال رسیدن است» تأکید شده است. بوشهر با باد شدید جنوبی، نباید در مسیر بیرونی لنگر بیندازد، جایی‌که هیچ پناهگاهی دربرابر چنین بادی وجود ندارد، و نقطهٔ کم‌عمق پهناور بین نقطهٔ روهیلا و مسیر، ساحلی را تشکیل می‌دهد. «شمال‌غرب مستقیماً به بوشهر می‌وزد، و هنگامی‌که باد جنوبی قوی باشد، شمال‌غربی با خشونت تقریباً مضاعف انتظار می‌رود؛ بنابراین مسیر بدی است، با هریک از این بادها» همان‌طورکه «بینینگ» در سال ۱۸۵۷ م.، اشاره کرد، «کشتی‌ها با هر اندازه بزرگ مجبورند در مسیر، در سه مایلی شهر بخوابند، زیرا صخره‌ها و سواحل شنی مانع از آن می‌شوند». این را که آیا این محدودیت‌ها در دورهٔ هخامنشی، زمانی‌که کشتی‌های بادبانی در خلیج‌فارس احتمالاً همگی نسبتاً کوچک بودند، وجود داشته یا خیر؟ به‌سختی می‌توان تشخیص داد؛ با این‌حال با توجه به موانع دریایی موجود در آب‌های اطراف بوشهر، فرود افراد و مواد ممکن است دشوار بوده است.

علاوه‌بر این نباید تصور کرد که در دورهٔ هخامنشی، شبه‌جزیرهٔ بوشهر لزوماً بارانداز و اسکلهٔ ارجح برای کالا، مسافران یا کارگرانی بود که به‌سمت سرزمین مقصد در نزدیکی برازجان و چه مکان‌های دورتر مانند پاسارگاد و تخت‌جمشید می‌رفتند. پیاده‌شدن افراد و پیاده کردن تدارکات احتمالاً در شمال به‌عنوان نمونه در شیف رخ‌داده باشد (به ادامه مراجعه کنید). مشکلات دسترسی از بوشهر به سرزمین مقصد بارها بیان شده است. «جیمز جاستینین موریر» که برای اولین‌بار در سال ۱۸۰۸م.، از بوشهر دیدن کرده است، خاطرنشان کرده که این شهر «در انتهای شبه‌جزیره‌ای واقع‌شده که از یک‌طرف توسط دریا و ازطرف دیگر توسط یک دهانه‌ای که به باتلاق‌های وسیع

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

ختم می‌شود، تشکیل شده است. در باریک‌ترین بخش این بلندترین نقطهٔ خشکی، دریاها در جزرومدهای اعتدال بهاری، گاهی اوقات به‌هم برخورد کرده و آن‌را تبدیل به جزیره کرده‌اند»؛ اگرچه او ادامه داده: «این اتفاق فقط یک‌بار درطول ۱۰سال قبل از دیدار ما رخ‌داد. پس از آن اتفاق فقط دو یا سه روز ادامه یافت». او جرأت کرد پیش‌بینی کند که پل زمینی که شبه‌جزیره و سرزمین اصلی را به‌هم پیوند می‌دهد، در آیندهٔ نزدیک تثبیت می‌شود؛ زیرا «تجاوز کنونی زمین به ورودی آن‌قدر مشهود است که تکرار چنین مواردی سرریز به‌زودی کاملاً غیرممکن خواهد بود». پیش‌بینی موریر مبنی‌بر این‌که پل زمینی پایدار به‌زودی به بوشهر و سرزمین اصلی می‌پیوندد، نابه‌هنگام بود و بسیاری از نویسندگان بر دشواری مداوم عبور از ماچله یا مسیر باتلاقی بین دماغه و سرزمین اصلی گواهی می‌دهند. شاید واضح‌ترین بیانیه وضعیت توسط زمین‌شناس «جی. ای. پیلیگریم» (G.E. Piligrim) که در سال ۱۹۰۸ م.، اشاره کرد که بوشهر شبه‌جزیره‌ای است به‌طول حدود ۱۲ مایل درعرض ۴ مایل که با نمک‌زاری از خشکی اصلی جدا شده که در مواقع خاصی از سال مطلقاً صعب‌العبور است و همیشه درمعرض خطر است. درصورت خروج از راه، کاروان‌ها تا زانو در گِل فرومی‌روند... شبه‌جزیره بوشهر درواقع یک صخرهٔ مرجانی مرتفع است که احتمالاً در زمان‌های گذشته، در منطقه‌ای که اکنون توسط باتلاق نمکی اشغال شده است، ازطریق دریا به‌طور کامل از سرزمین اصلی جدا بوده است.

همان‌طورکه روایات قرن ۱۹م.، نشان می‌دهند، قطعاً عبور از «ماچله» امکان‌پذیر بوده است؛ اگرچه در برخی اوقات سال سخت بود. «اسکات وارینگ» که در ۷ ژوئن ۱۸۰۲م. از این نقطه عبور کرده، نوشته: «ما باید از یک جناح دریا که تقریباً شن روان بود عبور می‌کردیم. کوچک‌ترین انحراف از مسیر معمولی، در فصول خاص، با نابودی قطعی همراه است». در سال ۱۸۵۹ م.، «میسون» نوشته است: «دریای دلگیر ماچله که بین بوشهر و چاهکوتاه امتداد دارد، با این‌حال هرچند بد بود، اما تا کیلومترها ظاهر دریاچه‌ای را نشان می‌داد که باد روی سطح آن به‌آرامی می‌وزید، سرانجام با خیال راحت از روی آن گذشتم». در گذشتهٔ دور، لیان و ریشهر هردو در انتهای جنوبی دماغه قرار داشتند؛ از این‌رو هیچ دلیل منطقی وجود ندارد که کالاها یا مسافرانی که عازم خشکی هستند، در بوشهر تخلیه شده باشند. مکان بسیار بهتری برای پیاده کردن اجناس و پیاده شدن مردم در شمال «شیف» وجود دارد، جایی‌که تنها کمی دورتر از برازجان است و باید به‌عنوان منطقهٔ باراندازی بالقوه نیز درنظر گرفته شود.

نقطهٔ باراندازی شیف

شیف با سه الی چهار ساعتی با کشتی بادبانی در شمال بوشهر واقع شده است. با قایق سواری از بوشهر، به‌جای عبور از ماچله یا برعکس، می‌توان از راهپیمایی خسته‌کننده و گل‌آلود در امتداد خط ساحلی شبه‌جزیره جلوگیری کرد. برای نمونه در سال ۱۸۹۰ م.، «کُنستبل» و «استیف» تأیید کردند که «بسیاری از تدارکات از داخل کشتی در این نقطه [شف] پیاده می‌شوند، و از آنجا برای شهر [بوشهر] ارسال می‌شوند، و بدین‌وسیله از مسیر طولانی و گل‌آلود «مشیله» رهایی می‌یابند. ازطریق مسیر زمینی فقط ۳۲ مایل تا برازجان طول راه است و در مقابل راه دیگر ۴۸ مایل است. به‌همین‌ترتیب، «ویلز» توضیح می‌دهد که بوشهر را با قایق از خور خلیج‌فارس ترک کرده است؛ «بنابراین از راهپیمایی وحشتناک گل و آب دشت ماچله، اجتناب کرده و مسیر شیراز را طی دو روز کوتاه کرده، پس از چهار ساعت پاروزنی و بادبانی در زیر آفتاب سوزان، به شیف رسیدیم. همان‌طورکه ویکز خاطرنشان کرده، هنگام سفر بین شیراز و بوشهر، به‌دلیل اینکه توانسته در شیف سوار قایق شود، از یک سفر ۲۰ مایلی در بخار آب مرداب نمکی در امان مانده است». در اوایل قرن بیستم میلادی، تمام کالاهایی که به مقصد مناطق داخلی بوشهر بارگیری می‌شوند، ازطریق شیف

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

که یک بندر کوچک، یا بهتر است بگوییم بارانداز (زیرا فقط دو خانه روبه‌پایین دارد)، به خشکی ارسال می‌شوند؛ ساعت‌ها با کشتی از بوشهر. جادهٔ شیف موردعلاقهٔ قاطرچیان است. از این مسیر به برازجان در یک‌روز می‌رسند، درحالی‌که ازطریق زمینی یا مسیر عادی، شهر برازجان از بوشهر دو روز راه است. محوطهٔ عظیم ساسانی شیف (BH5A) و قطعات سفالی هخامنشی-اشکانی که بین شیف و برازجان (BH2 & BH3) به‌دست آمده است، نظریهٔ استفاده از این منطقه و نزدیک شدن مسیر شیراز ازطریق شیف را در دوران پیش از اسلام به‌شدت تقویت می‌کند.

از شیف تا برازجان

شیف درحدود ۴۰٫۲ کیلومتری برازجان قرار دارد و معمولاً مسیر آن یک‌روزه است. «استک»، این مسیر را در اواسط فوریه ۱۸۸۲ م.، طی کرده است. او با ترک شیف خاطرنشان کرده که «جاده به‌طور اُریب از ساحل فاصله گرفته، دریا را در سمت چپ گذاشته و به کوه‌ها نزدیک می‌شود. در هوای معمولی، زمین خاک رس سفت مخلوط با ماسه است. اما باران چند روز اخیر، سطح را لغزنده و چسبناک کرده و آن‌را با آب پوشانده بود. پس از هفت ساعت سواری خسته‌کننده... ساعت نُه‌ونیم شب به برازجان رسیدیم». کارگران قرن ششم پیش‌ازمیلاد، که مجبور بودند کالاها را در این مسیر حمل کنند، چگونه کار می‌کردند؟ بدیهی است که برخی از وسایلی که آن‌ها می‌آوردند، برروی حیوانات بارکش، به‌ویژه قاطرها (به ادامه مراجعه کنید) حمل می‌شده است، اما هر وسیله‌ای که ممکن بود متناسب نباشد، با کولبری حمل می‌شد. استک در حین عبور از شیف به‌طرف برازجان در سال ۱۸۸۲ م.، اشاره کرد که در میان باتلاق که احتمالاً در اثر باران به‌وجود آمده بود، کالسکه‌ای زیبا با کمک ۲۶ مَرد که به‌طرز دردناکی آن را روی شانه‌های خود حمل می‌کردند، درحال عبور بود که شاهزادهٔ والی اصفهان از اروپا دستور خروج آن‌را داده بود. آن‌ها در مسیر خود چرخ‌ها و میله‌ها را برداشته بودند و در بدنهٔ کالسکه قرارگرفته داده بودند. این توصیف دیگری از کالسکه‌ای چهارچرخ را به یاد می‌آورد که توسط چهار اسب کشیده شده بود که «تروتر» در راه «کاماراج» با آن روبه‌رو شده بود. در آن کالسکه یک ژنرال ایرانی بود که سی سرباز آن را همراهی می‌کرد تا درصورتی‌که راندن کالسکه به جلو غیرممکن می‌شد، آماده بودند درصورت لزوم بکشند، هل‌دهند یا بلند کنند. استک که متعاقباً به‌طور گسترده در ایران سفر کرده، اظهار داشته که آشنایی بسیار گسترده‌ای با انواع جاده‌های ایرانی، در آب‌وهوای مختلف داشته است، اما چیزی بدتر از سواری بر پشت یک قاطر سرکش و در یک مسیر باتلاقی رسی نیست.

دشواری عبور از زمین‌های رسی بین برازجان و شیف توسط «لومسوریه» در سال ۱۸۸۹ م.، تأکید شده است. او نوشته ساعت شش از برازجان خارج شده و در ساعت ۱۲٫۳۰ به شیف رسیده است... باران سیل‌آسا در کوشاب بارید و دقیقاً تا شیف به‌طول انجامید. خلاصه، قاطرها مانند گربه روی یخ می‌لغزیدند. مسیر برفراز یک دشت سطحی مرده است و بسیار لغزنده است. چندین سال بعد ویکز توصیف حتی غم‌انگیزتری از منجلاب ارائه کرده: «راه متنوعی است، این بیابان مملو از سِله پوسته‌پوسته به‌سرعت به گستره‌ای از گل مرطوب تبدیل شد. اسب‌ها در ابتدا با عبور از چند حوض از منجلاب، به‌سرعت در تا مچ پا در لجن سیاه فرورفته، و جاده ناپدید شد... خیلی زود در افق، ردیفی از ماهورهای شنی کم‌ارتفاع که مملو از بته‌هایی بود که تکان می‌خورد و سپس خود شیف نمایان شد».

دماها

خاک رس گاهی لغزنده، تنها مانع در مرحلهٔ اول سفر از ساحل به ارتفاعات نبود. فصل سفر و دمای روزانه هم مهم بودند. استک که در [ماه] فِوریه سفر کرده، آب‌وهوای بوشهر را در ماه‌های زمستان

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

عالی، و در تابستان و پاییز منفور اعلام کرده است؛ هرچند «پاول» که در همان‌موقع سال در ۲۴ فوریه سال ۱۸۳۵ م. به ارتفاعات بالاتر رفته بوده چنین نگاشته: «تغییرات دما در... کوه‌ها بزرگ‌ترین و شاید ناگهانی‌ترین پدیده‌های جوی در جهان هستند. ما اغلب مجبور بودیم آب‌وهوای هند و ایسلند را در یک ساعت تحمل کنیم». نیم‌قرن قبل، در سال ۱۷۸۷ م.، «ویلیام فرانکلین» تجربهٔ مشابهی داشت و در ۱۹ مارس خاطرنشان کرده: «گرمای این سه روز آخر بیش از اندازه است؛ اما آن‌ها به من گفتند که به‌زودی به سرمای شدید تبدیل می‌شود، و در روز بیستم، در دالکی، در درهٔ پایین، تقریباً از گرما سوخته بودیم؛ درحالی‌که هوای بالای این کوه و در دشت خیشت، بسیار تند و نافذ است.»

یک ماه بعد سفر تقریباً غیرقابل تحمل شد. در سال ۱۸۰۸ م.، زمانی‌که موریر برای اولین‌بار این مسیر را طی کرد، او و خانواده‌اش در ۱۷ دسامبر بوشهر را ترک کردند و چیز منفی درمورد آب‌وهوا نگفتند؛ با این‌حال در سال ۱۸۱۱ م.، سفر مشابهی در ۲۷ مارس آغاز شد و این‌بار موریر گرما را شدید دید. در چنین شرایطی سفر زمینی فقط در شب امکان‌پذیر بود. در ۱۴ آوریل ۱۸۱۸ م.، زمانی‌که «جانسون» از چاهکوتاه به برازجان سفر کرد، خاطرنشان کرد: «ما سفر خود را کمی قبل از نیمه‌شب ازسر گرفتیم و حدود هشت صبح روز پانزدهم به برازجان رسیدیم». یک‌سال بعد، در ماه مارس، در سال ۱۸۱۹ م.، هنگامی‌که دوپره در این منطقه سفر می‌کرد، گرما چنان طاقت‌فرسا بود که خانوادهٔ او نیز سفر روزانهٔ خود را در نیمه‌شب آغاز کرد. «بیت» و برادرش در اواخر ماه مه ۱۸۸۱ م.، همین مسیر را طی کردند بین ساعت سه بعد ازظهر و ساعت نُه صبح؛ زیرا در اوایل روز، گرما بیش از حد بود.

یکی از واضح‌ترین توصیفات گرمای این منطقه، توسط مبلغ معروف کشیش «هنری مارتین» در دفتر خاطرات خود برای ۳۱ مه ۱۸۱۱ م.، نوشته شده است. هنگام طلوع خورشید، پس از گذشتن شبانه از مشیله، مارتین از «احمدی» در یک منزلی پیش از بوشهر وارد شد. او نوشته: «در ابتدا، گرما بیشتر از آن چیزی نبود که در هند احساس می‌کردیم، اما خیلی زود آن‌قدر شدید شد که کاملاً نگران‌کننده بود. وقتی دماسنج بالاتر از ۱۱۲ درجهٔ فارنهایت بود (۴۴ درجهٔ سانتی‌گراد). گرمای شدید به‌سرعت باعث شد ناتوان شوم. بالاخره کاملاً غیرقابل‌تحمل شد. خودم را در پتو و تمام پوشش گرمی که می‌توانستم به‌دست بیاورم پیچیدم تا از خودم دربرابر هوای بیرون دفاع کنم؛ به این معنی‌که رطوبت کمی بیشتر روی بدن باقی‌می‌ماند و سریع تبخیر نمی‌شد و مانند این بود که پوست در محافظت قرار می‌گرفت. اما دماسنج هم‌چنان درحال افزایش و رطوبت بدن کاملاً درحال فرسایش بود، بی‌قرار شده بودم و فکر کردم که دارم حواس خود را از دست می‌دهم. دماسنج سرانجام در ۱۲۶ درجهٔ فارنهایت ایستاد (۵۲ درجهٔ سانتی‌گراد). در این حالت خودم را جمع‌وجور کردم، و به این نتیجه رسیدم که اگرچه ممکن است یکی-دو روز دوام بیاورم، ولی مرگ اجتناب‌ناپذیر است. سروان ـــــ، که بیرون نشسته بود، با گفتن ساعت و درجهٔ دماسنج ادامه می‌داد و با شنیدن کاهش دما به ۱۲۰ درجه، ۱۱۸ درجه و غیره چه لذتی می‌بردم. سرانجام خورشید شدید خاموش شد، و من زنده از جسم مردهٔ خود بیرون خزیدم. "پِلی"، بی‌شک، تأیید کرد که گرمای این بخش از ساحل در زمان‌های خاصی از سال غیرقابل تحمل بود»، در زمانی نوشته: «از بوشهر تا دالکی... کل مسافت جاده ممکن است پنجاه مایل باشد، و... این خط اصلی تجارت به ایران است، با این‌حال او خاطرنشان کرده: گرمای این دشت برای چندماه از سال آن‌قدر شدید است که مردمی را می‌شناخته که در هنگام عبور از آن می‌مردند».

«پریس» هم‌چنین خاطرنشان کرده که «برازجان مکان زیبایی نیست. در تابستان به‌شدت گرم است، بادهای گرم مداوم و طوفان‌های شن آن‌را فرامی‌گیرد، آب آن شور و نامطلوب است، آب آشامیدنی را باید از بالای تپه‌ها با الاغ از فاصلهٔ ۱۰ مایلی آورد». مسئول تلگراف‌خانهٔ برازجان به

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

او گفته: «اینجا گرم‌ترین ایستگاه خط است... نُه ماه است که آب‌وهوا بسیار سخت است. جیوهٔ دماسنج اغلب روی ۱۲۰ درجهٔ فارنهایت است. دیوارهای اتاق آن‌قدر داغ است که [متصدی تلگراف] به‌سختی آن‌ها را لمس می‌کند و در حین کار، کف زمین را تا عمق چندین اینچ پر از آب کرده است».

با توجه به این دماهای شدید، نگاهی می‌اندازیم به منابع تاریخی خط میخی که سفر در این مسیر را در دورهٔ هخامنشی ثبت کرده‌اند:

«تولینی» دربارهٔ فصلی بودن سفرهای بابلی‌ها به شوش بحث کرده و به نجیب‌زادگان، اعضاء خانوادهٔ بزرگان، مقامات معبد و غیره برای بازدید از شوش در اواخر زمستان (فوریه-مارس) یا اوایل بهار (مارس-آوریل) اشاره کرده است. با توجه به شروع هوای گرم در اواخر ماه مارس، که پیش از این مورد بحث قرار گرفت، این کاملاً قابل درک است. البته درمورد کارگران، آن‌ها مجبور بودند هر زمان که اربابانشان می‌خواستند به جهنم بروند. بدون پیش‌فرض جالب است بررسی کاملی از متونی که چنین سفرهایی را ثبت می‌کنند، داشته باشیم. اشاره داشته باشیم از متونی که حرکت کارگران را از بابل به تائوسه در ماه نوامبر ثبت کرده و هم‌چنین متون منتشرشدهٔ صفهٔ تخت‌جمشید که جیره‌بندی مسافران (کارگران، مقامات) را که از نقاط مختلف سفر خود را در ماه‌های ۱ (مارس-آوریل)، ۳ (مه-ژوئن)، ۴ (ژوئن-ژوئیه)، ۶ (اوت-سپتامبر) و ۹ (نوامبر دسامبر) آغاز کرده (میتورنا در ماد، باکابانا در نزدیکی شوش، راکان و ماتزیش در نزدیکی تخت‌جمشید، و خود تخت‌جمشید) و تا تموکن ثبت کرده‌اند. متون منتشرنشده شامل اشاره به سفر در این ماه‌ها و هم‌چنین در ماه‌های ۵ (؟) (تیر-مرداد)، ۷ (سپتامبر-مهر) و ۸ (مهر-آبان) است. بدیهی است که گرما به‌اندازهٔ امروز در همان منطقه وجود داشته و باید پروژه‌های ساختمانی یا کارهای مهم دیگر انجام شود، مسأله‌ای درنظر گرفته نمی‌شد، گرما بود؛ به‌هرحال کارگران معمولی مصرفی هستند.

بادهای فصلی

گرما تنها یکی از عوامل مؤثر بر سفر در این بخش از ساحل خلیج‌فارس بود. در اواخر مارس ۱۸۱۱م.، هنگامی‌که در بوشهر اردو زده بودند، موریر توضیح داده: «توده‌ای از باد که از سمت جنوب و شرق می‌وزید، با چنان وزش تند و چنان جریان هوای داغی را به‌همراه داشت که فکر می‌کردیم ممکن است پیش‌آهنگ تندباد سامون است که پیش‌تر توسط "شاردن" توصیف شده است. اما پس از پرس‌وجو، دریافتیم که پاییز عموماً فصل آن باد بوده، و پیامدهای آن، در خاطرهٔ ساکنان کنونی، هرگز به‌اندازهٔ موارد ذکرشده توسط آن سیاح، کشنده نبوده است. همان‌گونه‌که یکی از اهالی قدیمی دشتستان برای من توصیف کرده است، در این منطقه، به‌ویژه در دشتی‌ارجان [دشت ارژن] ویرانی‌های بزرگی به‌بار می‌آورد و به پوشش گیاهی آسیب می‌رساند. در شب، از حدود نیمه‌شب تا طلوع خورشید می‌وزد، در یک هرم، گرم می‌وزد و پس از آن، باد سرد جایگزین آن می‌شود. حدود شش‌سال پیش یک سام درطول ماه‌های تابستان آغاز به وزیدن کرد، آن‌قدرکه تمام بوته‌های ذرت که نزدیک به رسیدن بود، سوخت و هیچ حیوانی از آن نخورد، یا هیچ‌کس دانه‌های آن‌را لمس نکرد... باز هم از روز بیست‌وسوم تا بیست‌وششم [اسفند] باد شدیدی از سمت جنوب‌شرقی همراه با گرمای خفقان‌آوری شروع به وزیدن کرد و تا ظهر روز بعد با همان شدت به وزش خود ادامه داد، که ناگهان با همان شدت از نقطهٔ مقابل ما به‌سمت شمال‌غرب منحرف شد. در تمام این‌مدت، ابرهای گردوغباری که برخاسته بودند و به هر قسمت از چادرهای ما وارد شدند، آسایش ما را کاملاً از بین بردند. جنگ ایران و انگلیس به بوشهر رسید، شب‌ها در آن فصل از سال سرد بود و از بادهای شدیدی که کشور را غبارآلود کرده بود و طوفان باران پس از آن کشور را دربر گرفته بود، ناراحتی زیادی احساس می‌شد».

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

دالکی

هر مسافری که از برازجان به‌سمت شیراز، پاسارگاد و تخت‌جمشید می‌رفت، باید با «دالکی» که یکی از گرم‌ترین نقاط ایران به‌شمار می‌رفت، مبارزه می‌کرد؛ همان‌طورکه «مارتین» آن را در سال ۱۸۱۱م.، توصیف کرده است: «ما به پای کوه‌ها رسیدیم، به جایی‌که به‌نظر می‌رسید یکی از زخم‌های طبیعت را کشف کرده‌ایم. بوی خفه‌کنندهٔ تند نفت، چیزی بیش از گنداب عادی را در محل خبر می‌داد. رودخانه‌ای را دیدیم که گفتنِ آن‌چه در آن جاری بود به‌نظر دشوار می‌رسید، آب بود یا روغن سبز، به‌سختی تکان می‌خورد و سنگ‌هایی که در بستر می‌کشید، رنگی مایل به خاکستری باقی می‌گذاشت، گویی‌که تماس ناپاک آن جذام را به آن‌ها بخشیده است. محل اردوگاه ما در این روز باغ درختان خرما بود؛ جایی‌که هوا، هنگام طلوع آفتاب، ده‌برابر گرم‌تر از هوای محیط بود... ساعت نُه شب، ما اردو زدیم. زمین و هوا آن‌قدر داغ بود که نمی‌توانستم بدون حولهٔ خیس دور صورت و گردنم سفر کنم». برای «ویلیام اوزلی»، آن‌قدر گرما نبود که باعث اظهارنظر او شود؛ بلکه جو مضر بود. او نوشته: «این محل اردوگاه سیزده مایل و سه‌ربع از برازجان فاصله داشت. درطول پنج یا شش مایل گذشته، ما متوجه شدیم که هوا از بوی گوگرد و نفت که از زمین تراوش می‌کرد، حالت کریه به خود گرفته بود».

«ویکس» در پایان قرن در مسیر از دالکی به برازجان، خاطرنشان کرده: «جاده توسط رودخانه‌هایی قطع می‌شود که در آن حوض‌های کثیفی که با گل‌های سیاه و کمانی پوشیده شده‌اند و بوی عجیب‌وغریبی از آن بیرون می‌آید... جوی‌هایی از مسیر ما عبور می‌کنند که آب گرمی از چشمه‌های گوگرد داغ و دیگر منابع معدنی دارند». با همین وضع مشابه، در سال ۱۹۱۰ م.، «بردلی-بیرت» خاطرنشان کرده: «جریان‌های آبی که از مسیر عبور می‌کنند، هیچ طراوتی نمی‌دهند. آهسته جریان دارند و مملو از تفالهٔ گوگرد سبز است و به‌همراه خنک شدن هوا، آن را با بخارهای بدبو پر می‌کند و با گرمای خورشید تقریباً خفه می‌شوند». «مور» در مسیر بوشهر در اوایل ماه مه خاطرنشان کرده که مهمانی او ساعت چهار صبح شروع شد: «اکنون که در جادهٔ برازجان می‌خزیم، بوی بد گوگرد حال مرا به‌هم می‌زند. هرازچندگاهی مجبور می‌شویم استخرهایی از آب سیاه روغنی را که رگه‌های سبزرنگی دارد، دور بزنیم. با طلوع خورشید، گرما ناخوشایند می‌شود... سرانجام برازجان در میان نخل‌هایش نمایان می‌شود. ما باید اینجا استراحت کنیم و سپس شب به جلو به‌سمت بوشهر حرکت کنیم، از گرما اجتناب کنیم... ساعت از هشت گذشته و بسیار روشن است... وقتی به‌سمت شیف حرکت می‌کنیم، جایی‌که قرار است با قایق از خلیج به‌سمت بوشهر برویم».

عبور از کوه‌ها

اندکی پس از عبور از اراضی کم‌ارتفاع بین ساحل و دالکی، صعود به فلات ایران با رشته‌ای از گردنه‌های کوهستانی وحشتناک آغاز شد. توصیف مختصر «مارکهام» از مسیر آموزنده است و ارزش نقل‌قول کامل را دارد: «برای ۵۶ مایل [حدود ۹۰ کیلومتر] جاده از سطح زمینی که بین دامنهٔ تپه‌ها و دریا قرار دارد، می‌گذرد. از روستای دولوکی [دالکی] صعود از سطح دشت به ارتفاعات آغاز می‌شود و از چهار پلهٔ متمایز تشکیل شده است که دشت‌های هموار بین آن‌ها قرار دارد. "گام‌ها" از چهار کوتال یا پاس مجزا تشکیل شده است:

(i) کوتل مالو.....۱۸۰۰ فوت [۵۴۸٫۶۴ متر]
(ii) کوتل کامارج.....۲۸۰۰ فوت [۸۵۳٫۴۴ متر]
(iii) کوتل دختر.....۴۵۰۰ فوت [۱۳۷۱٫۶۰ متر]
(IV) میان کوتل و کوتل پیرزن.....۷٫۶۵۰ فوت [۲۳۳۱٫۷۲ متر]

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

آخرین نقطه، بلندترین نقطهٔ بین بوشهر و شیراز است. در این کشور کوهستانی، به‌اصطلاح "جاده" صرفاً یک مسیر قاطررو باریک است که ازمیان صخره‌های تیز، بسترهای سیلابی پر از صخره‌ها و در امتداد پرتگاه‌ها می‌پیچد. گردنه‌ها بیش‌ازحد شیب‌دار و خطرناک هستند و راه نیز همیشه کوتاه‌ترین و پرشیب‌ترین مسیر را طی می‌کند. ناگفته نماند که این مسیر برای تفنگ‌داران صحرایی نیز صعب‌العبور است؛ هرچند با نیروی قاطرها هیچ مشکلی پیش نمی‌آید. سواره‌نظام سبک‌اسلحه سوار بر اسب‌های باهوش درصورت لزوم می‌توانستند به‌صورت تک‌تک عبور کند، هرچند نمی‌توان به‌طور کلی گفت که این جاده برای سواره‌نظام مناسب باشد».

«میسون» در تشریح سفر خود در سال ۱۸۵۹ م.، اشاره کرده که: «همهٔ کاروان‌های شیراز از دالکی شروع می‌شوند و با ورود به گذرگاه‌های مخوف از این نقطه، حیوانات به‌خوبی بررسی می‌شوند، تجهیزات آن‌ها تنظیم شده، بارها متعادل و مرتب شده‌اند. حیوانات مورد بحث عمدتاً قاطرها بودند، حیواناتی دیگری که در این مسیر استفاده می‌شد، الاغ‌ها یا یابوها هستند که برای مسافران فردی استفاده می‌شد».

دلچسبی این قاطرها و پرخطر بودن گذرگاه های دالکی و دشت ارجان را بارها توصیف کرده‌اند؛ به‌ویژه بردلی-بیرت، چندین توصیف واضح از قاطرهایی که درحال حرکت بودند، به‌جا گذاشته است. وی در تشریح سفر شیراز به بوشهر خاطرنشان کرده: «یکی از ضروری‌ترین نکاتی که در تجهیز خود در جاده باید به‌خاطر بسپارید این است که حداقل در اولین قسمت از سفر برروی کوتل‌ها، تمام چمدان‌ها باید روی قاطرهای بسته‌به‌هم حمل شوند». درمورد سرعت آن‌ها، او نوشته: «سرعت قاطرها معادل یک راه رفتن آهسته است، فقط گاهی اوقات و با دشواری زیادی به یک چرخش ملایم ترغیب می‌شوند. با این‌حال آن‌ها زود ثابت می‌کنند که بدون تنبیه پای ثابتی هستند و این اولین چیز لازم در راهپیمایی بر فراز کوتل‌ها است». درواقع همان‌طورکه بردلی-بیرت مشاهده کرده، ازطریق غریزه با یافتن جای پای خود، از شیب‌ها بالا می‌روند. صعودی سخت و مصمم، آن‌ها برای دست‌وپنجه نرم کردن با دشواری‌های راه بهترین هستند. هر عاملی که باعث بی‌حوصلگی آن‌ها شده باشد، به‌سرعت بی‌حوصلگی و یا دلخوری پیش از این، در تحسین معمولی از آن‌ها و استقامت و استواری آن‌ها فراموش می‌شود. آن‌ها برروی سطح لغزندهٔ صخره بالا می‌روند و هرگز شکست نمی‌خورند و فقط اینجا و آنجا مکث می‌کنند تا خود را برای گام بعدی به‌سمت بالا آماده کنند.

بردلی-بیرت در توصیف صعود خود از اولین گذرگاه، یعنی کوتل مالو، نوشته است: «واقعاً برای بالا رفتن از مکان‌های لغزنده، به سبکی و چابکی خرگوش نیاز است. در بیشتر موارد، سواری بسیار شیب‌دار است، حتی اگر هیچ توجهی به قاطرهای کوچک و قبراق نداشته باشید که این‌قدر چابک مبارزه می‌کنند، و ساعت‌به‌ساعت به‌آرامی پیاده از آن مسیر به‌ظاهر بی‌پایان بالا می‌روند». او در ادامه نوشته: «یکی از شیب‌دارترین گردنه‌ها، مسیری پیچ‌درپیچ با پله‌های مستقیم و یکنواخت دارد که به‌شدت بی‌نظم و پیچیده است، اما پله‌ها در اثر استفادهٔ طولانی آن‌قدر لغزنده شده‌اند که قاطرچی‌ها از آن‌ها اجتناب می‌کنند، مسیر دیگری را کنار خود شکست می‌دهند، ناهموارتر و پرپیچ‌وخم‌تر، اما جای محکم‌تری برای قاطرها ایجاد می‌کنند. درنهایت توصیف شیب‌دارترین صعودی که بین بوشهر و شیراز قرار دارد... این جاده در یک مایل کمتر از ۱۲۰۰ فوت بالا می‌رود. راه پیچ‌درپیچ روی صخره‌های شیب‌دار، یک صعود فراتر از دیگری، به‌معنای واقعی کلمه پلکانی است که برروی یک صخرهٔ بسیار بزرگ بریده شده است. همه‌جا دیوارهای عظیم صخره‌ای صدها فوتی که مستقیم به‌سمت آسمان بالا می‌روند... نردبان صخره‌ای که برروی آن قاطرهای بی‌شماری عبور کرده‌اند، جای پایی عمیق دارند، صاف و منظم، گویی به‌دست انسان تراشیده شده‌اند... و پیچ‌درپیچ است. مسیری که فقط چند یارد جلوتر از آن قابل مشاهده است. یکی بی‌انتها از آن

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

بالا می‌رود... حتی قاطرهای کوچک هم بالاخره نشانه‌هایی از پریشانی را نشان می‌دهند و گاهی می‌ایستند تا دربرابر تلاشی جدید نفس تازه کنند».

توصیف بردلی-بیرت از توانایی قاطرها و چالش‌هایی که با آن‌ها روبه‌رو بودند توسط بسیاری از مسافران دیگر تأیید شده است؛ به‌عنوان مثال، «ویتربی» خاطرنشان کرده که: «آن‌ها در مسیر صعود کارهای شگفت‌انگیزی انجام می‌دادند، و اگرچه مدام درمعرض سقوط بودند، به‌نظر نمی‌رسید که به خودشان آسیب زیادی وارد کنند. در غیر این‌صورت با چمدان نیز آسیب می‌دید، وقتی قاطر سقوط می‌کرد، چمدان‌ها نیز می‌افتادند... شاید در برخی از مناطق جنگلی، الاغ‌ها از قاطرها قابل‌استفاده‌تر بودند. ردیف قاطرها به‌طور مداوم توسط درختان جدا می‌شدند، که الاغ‌ها معمولاً از زیر آن‌ها بدون برخورد رد می‌شدند». استک با تأکید بر باریک بودن مسیری که ازطریق کوتل کمرج به‌سمت شمال می‌رود، نوشته است: «از نیمهٔ راه، جاده تغییر می‌یابد، آن‌قدر باریک که یک قاطر بارکش، بار خود را به صخره‌های دو طرف می‌زند. این به‌معنای واقعی کلمه یک راه‌پله است، اما تمام آن ساخته طبیعت است. راه بین صخره‌های تیز آویزان در سمت چپ و یک درهٔ سیلابی در سمت راست محدود شده است. طرف مقابل بستر رودخانه با دیواری از صخرهٔ سیاه به‌ارتفاع ۳۰۰ فوت احاطه شده است که توسط آبکندهای عمیقی که توسط باران قرن‌ها فرسایش یافته است، شیاردار شده است. به‌جز یک استثنا، هیچ گذرگاه کوهستانی را در ایران به این سختی و شیب‌دار مانند کوتل کاماریج ندیده‌ام». با همین ترتیب، «تروتر» نیز مشاهده کرده که: »صخره‌ها از سنگ آهکی شکننده هستند، قاطرها مسیر را عمیقاً ساییده‌اند و آن را برای چرخ‌ها غیرقابل‌عبور کرده‌اند». «کلرک» درمورد پیمودن مسیر از جنوب کمرج به کنارتخته خاطرنشان کرده: «جاده‌ای سخت، باریک و با پیچ‌های کوتاه، بین توده‌های عظیم صخره و سنگ، یک اسب با بیشترین سختی فقط می‌تواند پاهایش را زیر خود نگه‌دارد. برای بیش از نیم‌ساعت، جاده به همان اندازهٔ سختی گردنه می‌تواند بد باشد و مدام سراشیبی است. قابل‌توجه است که حتی در تابستان رودخانه‌های خروشان می‌توانند در این مسیر خطر ایجاد کنند». بین کنارتخته و دالکی، جایی‌که باید از رودخانهٔ خشت عبور می‌کرد، کلرک خاطرنشان کرده: «آب در این فصل (خرداد) تا شکم اسب‌ها است، به‌دلیل جریان خروشان، این مسیر در زمستان مسیر خطرناکی است، هم انسان و هم گاو در آن فصل در عبور از جاده گم می‌شوند».

مزایای سفر ازطریق تموکن (Tamukkan)؟

اخیراً «فرانسیس ژانیس» پیشنهاد کرده که مسیر رودخانه‌ای و دریایی از بابل، ازطریق فرات و خلیج‌فارس، به تموکن-تائوسه (Tamukkan/Taocê)، جایگزین سریع‌تری برای سفر کاملاً زمینی از بابل به پاسارگاد یا تخت‌جمشید است (جدول ۱). حتی اگر از دشواری‌های مسیر عبوری از ساحل به ارتفاعات که قبلاً توضیح داده شد، بگذریم، تجربیات مسافران قرن نوزدهم میلادی، به‌وضوح نشان می‌دهد که زمان سفر از بوشهر به شیراز براساس شرایط بسیار متفاوت است.

برای مثال، در آوریل ۱۸۱۷م.، «جانسون» با یک قاطرچی قرارداد بست که از بوشهر به شیراز طی یازده روز، ازجمله توقف دوروزه در کازرون سفر کند. با این‌حال بار و همراه جانسون کم بود و فقط از یک افسر انگلیسی دیگر، دو خدمتکار و یک قاطرچی و همچنین شش قاطر تشکیل شده بود. در سال ۱۸۳۴ م.، «پاول» سفر دوهفته‌ای خود را (۱۶ تا ۲۹ فوریه) با چندین توقف درطول مسیر انجام داد. او شرح مفصلی از هر مرحله ارائه کرده و اشاره کرده که چند مایل در چند ساعت طی شده است (جدول ۲). با وجود این، همان‌طورکه پاول صریح اشاره کرده: »من تعداد ساعاتی را که گروه ما برای سفر در مسافت‌های فوق صرف کرد، ذکر کردم، اما این معیار برای مسافرت نیست؛ زیرا طول زمان کاملاً به تعداد قاطرها و کاروان بستگی دارد. با یک گروه کوچک، مانند گروهی که

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

جدول ۱. برنامهٔ سفر آینزورث از بوشهر به تخت‌جمشید.

Stage	*Halt*	*Miles*	*Kms*
1	‘Ali Changi	12	19.31
2	Borazjan	24	38.62
3	Daliki	12	19.31
4	Khesht	15	24.14
5	Kamaraj	11	17.70
6	Kazerun	21	33.80
7	Dasht-e Arjan	18	28.97
8	Khane Zenian	12	19.31
9	Bagh-e Shirgah	24	38.62
10	Shiraz	3	4.83
11	Zarghan	14	22.53
12	Persepolis	15	24.14
12		181	291.28

جدول ۲. مسیر پاول از بوشهر به شیراز.

Feb. 1834	*Stage*	*Halt*	*Miles*	*Kms*	*Hrs*	*Av. speed kms/hr*
16	1	Ahmadi	18	28.97	6	4.83
17	2	Daliki	12	19.31	5	3.86
18	3	Konartakhteh	12	19.31	9	2.15
19	4	Kamaraj	14	22.53	7	3.22
20	5	Kazerun	24	38.62	11	3.51
22	6	Kotal-e Pir-e zan	—	—	9	—
23	7	Dasht-e Arjan	11	17.70	5	3.54
24	8	Khane Zenian	10	16.10	5	3.22
29	9	Shiraz	24	38.62	10	3.86
			143	200.56	67	3.52

پاول با آن سفر کرده، مدت راهپیمای ۳ مایل/۴٫۸ کیلومتر در هر ساعت و میانگین راهپیمایی در روز ۲۰ مایل/۳۲٫۲ کیلومتر است. درواقع در سال ۱۸۸۱م.، بیت و برادرش به‌همراه دو قاطرچی و یک خدمتکار، تنها با استفاده از دو الاغ و دو قاطر، اما با چمدان کم و طی دو مرحلهٔ عادی در روز، به‌سرعت از بوشهر به شیراز تنها در پنج روز سفر کردند، سرعتی که شاید شبیه چاپارهای سریع‌السیر باشد تا مسافران عادی.

ازسوی دیگر، کاروان‌ها موضوعی کاملاً متفاوت بودند؛ همان‌طورکه «مکلین» در سال ۱۹۰۴م.، اشاره کرده: «در ماه‌های بهار چرای خوبی برای حمل‌ونقل حیوانات بین بوشهر و شیراز وجود دارد و کاروان‌ها در مراحل کوتاهی حرکت می‌کنند تا فرصتی برای تغذیهٔ حیوانات فراهم شود. راه آن‌قدر ناهموار و شیب‌دار است که کاروان‌های شتر در آن رفت‌وآمد نمی‌کنند. فاصلهٔ بین بوشهر و شیراز ازطریق جاده بیش از ۱۷۰ مایل نیست. شیف تا شیراز ممکن است ۱۵۰ یا ۱۵۵ مایل یا ۱۲ مرحله برای کالا باشد، اما مدت معمول حمل‌ونقل ۲۵ تا ۳۰ روز و در فصل چرا ۴۰ تا ۵۰ روز است. بین بوشهر/تموکن-تائوسه و شیراز/ تخت‌جمشید- پاسارگاد می‌توانند از پنج یا یازده روز تا بیش از هفت هفته متغیر باشد.

زمان موردنیاز برای سفر پایین‌دست از بابل به بوشهر را نیز باید به این مدت اضافه کرد. اگرچه نیبور مشاهده کرده که دجله به‌دلیل پیچ‌های زیاد رودخانه، برخلاف فرات، تقریباً هرگز برای سفر استفاده نمی‌شد، شواهد فراوان ثابت می‌کنند که همیشه این‌طور نبوده است؛ به‌عنوان نمونه، در ۱۰ ژانویه ۱۸۲۱ م.، افسر فرانسوی «کلود آگوست کورت» و چهار همراه با یک کشتی کوچک

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

تک‌بادبان از بغداد به‌سمت بصره رفتند که چهارده روز بعد به آنجا رسیدند. مشابه آن، در سال ۱۸۵۵م.، هنگامی‌که «آ. کلمان» وسایل اکتشافات خُرس‌آباد توسط «ویکتور پلیس» را از بغداد به بصره می‌برد، در آنجا قرار بود آن‌ها را برروی یک کشتی بخار فرانسوی به مقصد فرانسه بار کنند، او در کاروان کوچکی از روی دجله سفر کرد. این کاروان از چهار کَلَک بزرگ (قایق‌های چوبی که توسط پوست بز بادشده، پشتیبانی می‌شوند) و یک کشتی بزرگ‌تر تشکیل می‌شد. پس از خروج از بغداد در ۱۳ مه، بعد از شش یا هفت روز سفر، او به نقطه‌ای در جنوب کوت‌العماره در نیمه‌راه بصره رسید؛ برای مقایسه، کل سفر با کَلَک از دیارباکیر به بغداد بین ۱۰ تا ۲۵ تا ۳۰ روز طول می‌کشد، بسته به این که دجله چه‌قدر عمق دارد و در نتیجه سرعت جریان در زمان سفر چه‌قدر است. مدت سفرهای بعدی با کشتی بخار نیز بسیار متغیر بود. درمورد سفر در فرات، «آبراهام پارسونز» در سال ۱۷۷۴م.، سفری از بغداد به بصره را ثبت کرده است. دو روز (۱۹ ساعت) سفر زمینی از بغداد به حله سپری شد. ۱۵ کیلومتری بابل، از آنجا او با یک کشتی ۶۰ تنی که عمدتاً با نیروی پاروزنان کار می‌کرد، از حرکت خود در ۳ نوامبر تا رسیدن به بصره در ۱۱ نوامبر خبر داده است. در سال ۱۸۱۷م.، به‌گفتهٔ «هود»، کشتی‌های بادبانی تنها در دو روز از بصره به بوشهر رسیدند، درحالی‌که سفر برگشت ممکن بود شش روز طول بکشد؛ از این‌رو تخمین مدت‌زمان موردنیاز برای سفر از مرکز بابل، در امتداد دجله یا فرات و ازطریق خلیج‌فارس و یا بالعکس بسیار دشوار است. با این‌حال واضح به‌نظر می‌رسد که در برخی شرایط، مسیر رودخانه‌ای-دریایی از بابل به تخت‌جمشید تقریباً کندتر از مسیر زمینی بوده است.

علاوه‌بر این، عامل دیگری که بر طول مدت و پیشرفت آهسته رفتن این‌چنین سفری می‌افزاید، تعداد همراهان بود، خواه پادشاه و محافظانش یا گروهی از کارگران کار اجباری (بی‌جیره و مواجب). اگر عادات حاکمان بعدی را بپذیریم، نمی‌توان تصور کرد که کوروش، داریوش یا درواقع هر پادشاه دیگر هخامنشی با گروه کوچکی سفر کرده باشند. خواه به‌خاطر شأن و منزلت دربار و یا احتیاط و محافظت توسط محافظ معتبری که تعداد آن‌ها به صدها و نَه هزاران نفر می‌رسید. فرمانروایان هخامنشی به آرزوی بازتاب قدرت شاه بزرگ، احتمالاً با همراهان بسیاری متشکل از صدها، بلکه هزاران نفر و حتی بیشتر از حیوانات سفر کرده‌اند. برای مقایسه، جالب است که سه نمونه را درنظر بگیریم که نفرات مأموریت‌های سیاسی مهم در قرون ۱۷، ۱۸ و ۱۹م.، را نشان می‌دهد. در سال ۱۶۶۳م.، سفیر مغول که به دربار «شاه‌عباس دوم» اعزام شد، با او ۸۰۰۰ نفر همراه با ۸۰۰۰ حیوان بارکش و ۴۰۰۰ اسب عازم شدند. گروه بسیار ساده‌تری متشکل از ۹۲۲ نفر و هم‌چنین ۱۳۵ شتر، ۱۷۰ قاطر و ۹۰۰ اسب همراه با سفیر عثمانی که در سال ۱۷۴۰م.، به «ویَن» فرستاده شد. سرانجام در سال ۱۷۹۹م.، زمانی‌که سروان «جان‌ملکوم» سفارتی را در دربار «فتحعلی‌شاه» مسئول شد، همراهانش ۵۰۸ نفر، همراه با ۵۱۷ اسب، قاطر و شتر بودند. علاوه‌بر این، هنگام درنظر گرفتن اندازهٔ کاروان توشهٔ موردنیاز یک پادشاه، شایان ذکر است که به‌گفتهٔ شاردن، ۲۸۰ شتر فقط برای انتقال خیمهٔ «شاه‌سلیمان دوم» (۱۶۶۶-۱۶۹۴م.) در هنگام سفر موردنیاز بود.

با توجه به تنگی و شیب راه در برخی از گردنه‌های مسیر تموکن به پاسارگاد/تخت‌جمشید، تصور مسیری مطلوب برای رسیدن به پایتخت‌های کوهستانی ایران دشوار است. البته مسیر جایگزین طولانی‌تری (حدود ۲۰۰ مایل/۳۲۲ کیلومتر) ازطریق فیروزآباد و گردنهٔ هفت‌ملا وجود دارد. درواقع هنگامی‌که ارتش ایران در سال ۱۸۵۷م.، برای مقابله با نیروهای انگلیسی اعزام شده بودند، پس از نبرد خوشاب، به گردنه‌های جادهٔ فیروزآباد گریختند، احتمالاً به این دلیل که در سفر با توپخانه از شیراز به آن سمت آمده بودند. آن‌ها تقریباً به‌طور قطع هرگز نمی‌توانستند ازطریق مسیر شمالی‌تر حمل‌ونقل شوند؛ با این‌حال درمورد هخامنشیان، موقعیت مکان‌های برازجان مخالف استفاده از مسیر جایگزین فیروزآباد است؛ زیرا برازجان به‌خوبی در شمال‌غربی نزدیکی به ساحل از آن سمت

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

قرار دارد؛ بنابراین مگر این‌که مسافران قبل از حرکت به‌سمت شمال و شرق به‌سمت فیروزآباد، یک پیچ بزرگ به سمت جنوب انجام دهند، موقعیت مجموعهٔ برازجان قطعاً نشان می‌دهد که از مسیر شمالی‌تر به‌سمت ارتفاعات استفاده می‌شود.

نتیجه‌گیری

این پژوهش برخی از دشواری‌های سفر بین بوشهر، برازجان و پایتخت‌های هخامنشیان را به تصویر کشیده است؛ نظیر برخی از الزامات ترابری سفر در این مسیر و شناسایی برخی از پدیده‌های آب‌وهوایی که سفر را در بیشتر اوقات سال به یک تجربهٔ ناخوشایند تبدیل کرده است. این ملاحظات طبیعتاً باعث می‌شود که مجموعهٔ برازجان را با نگاهی جدید، نَه صرفاً نمونه‌های چشمگیر معماری یادبود هخامنشی، بلکه به‌عنوان مکان‌هایی که دسترسی به آن‌ها دشوار است، با گورستان‌های ناخوشایند و بالقوه برای افرادی که در طبقات بالای جامعه نیستند، درنظر بگیریم.

به این‌معنا، برخی از داده‌های ارائه‌شده در این پژوهش ممکن است به زمینهٔ روبه‌رشد مطالعات حسی در تاریخ معاصر و تاریخ باستان کمک کند. این مطالعات در سال‌های اخیر به‌عنوان ابزاری برای به‌دست آوردن درک عمیق‌تری از تجربیات زندگی گذشتهٔ ما شده است. بسیاری از مطالعات حسی برروی دید مانند مناظر، روشنایی طبیعی و تاریکی در ساختمان‌ها)، صدا مانند سروصدای جنگ تا صدای سکوت در استپ و برخی دیگر برروی بوها تمرکز می‌کنند، خواه بوی خوشی که توسط کُندر و سایر مواد معطر در کاخ‌ها و معابد تولید می‌شود، یا بوی تعفن مرگ‌ومیر و میدان جنگ. ناراحتی‌های حسی ناشی از شرایط بد آب‌وهوایی و محیطی و هم‌چنین تأثیر این عوامل بر استفاده از یک محوطهٔ باستانی خاص و ساکنان آن، کمتر تسکین یافته است. برای نمونه، مطالعهٔ «گوورت ون‌دریل» درمورد ارجاعات آب‌وهوا در منابع نوآشوری و نوبابلی، از سرما و اهمیت فصلی بیشتر به‌عنوان ملاحظاتی در زمان‌بندی لشکرکشی‌های آشوری‌ها استفاده می‌کند؛ اما به‌طرز عجیبی درمورد این موضوع، یعنی دما سکوت می‌کند. درواقع اظهارنظر درمورد گرمای شدید معمولاً به‌عنوان یک استعارهٔ ادبی درنظر گرفته می‌شود و توانایی مقاومت دربرابر آن نوعی فخرفروشی توسط کسانی است که با وجود دمای سوزان توانسته‌اند بر شرایط نامطلوب چیره شوند و حریف را شکست دهند. تصویر واضحی از این موضوع در گزارش ادبی لشکرکشی به ایلام توسط «نبوکدنصر اول» (۱۱۲۵-۱۱۰۴ پ.م.) ارائه شده است، که در ماه ژوئیه از پاسگاه شرقی بابلی دِر به راه افتاد: «با تابش گرما که مانند آتش سوزان می‌شد، جاده‌ها مانند شعله‌های برافروخته می‌سوختند... بهترین اسب‌های بزرگ از بین می‌رفتند، پاهای مرد قوی می‌لرزیدند. با این‌حال ماهیت نامعقول مبارزات، مزیت تاکتیکی را نیز به‌همراه داشت». نبوکدنصر که احساس می‌کرد مبارزات انتخابش در ماه تابستان غیرمنتظره تموز (ژوئن-ژوئیه) به‌دستور الهی تعیین شده است. زمان‌بندی او به‌دلیل گرمای طاقت‌فرسا و خشک‌شدن منابع آبی، یک راهپیمایی اجباری بد برای ارتش خود ایجاد کرد. اما این زمان‌بندی نامتعارف نبوکدنصر در هنگام رویارویی با نیروهای ایلامی نیز باعث شگفتی شد.

نمونهٔ دیگر بسیار متأخر از گرمای تقریباً غیرقابل تحمل، از گزارش «استرابون» از همان ناحیه در خوزستان ظاهر می‌شود که به‌گفتهٔ وی، جوی گرم و سوزان داشت. گرمای شوش چنان شدید بود که وقتی خورشید داغ‌ترین بود، ظهر، مارمولک‌ها و مارها نتوانستند آن‌قدر سریع از خیابان‌های شهر عبور کنند تا از سوختنشان در وسط خیابان جلوگیری کنند. چنین زبانی ممکن است طنز به‌نظر برسد، اما فقط برای کسی که تابه‌حال به خوزستان سفر نکرده است. تابستان درواقع، دمای امروزه با میانگین ۴۶٫۴ درجهٔ سانتی‌گراد (۱۱۵٫۵۲ درجه فارنهایت) و میانگین حداقل ۳۲ درجهٔ سانتی‌گراد (۸۹٫۶ درجه فارنهایت) در ژوئیه است و نشان می‌دهد که توصیف گرمای تابستان خوزستان در گزارش‌های نبوکدنصر اول و استرابون اغراق‌آمیز نیست.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

«مارگارت میلر» در مقدمهٔ مطالعه کلاسیک خود درمورد آتن و ایران در قرن پنجم پیش‌ازمیلاد، می‌نویسد که: «تجربه نشان می‌دهد که حتی وحشی‌ترین تخیل نیز نمی‌تواند فراتر از دنیای آشنای تجربهٔ حسی قدم بگذارد». به این‌معنا که ما خودمان چیزی نداریم، تجربه در جسم قابل‌تصور است، من پیشنهاد می‌کنم که این ادعا نیاز به اصلاح دارد. برعکس، اگر بخواهیم تصوری از زندگی در گذشته داشته باشیم، ما می‌توانیم و باید از مجموعهٔ تجربیات حسی خود خارج شویم و درحالی‌که ممکن است نتوانیم با یک قاطر از شیف به شیراز سفر کنیم، یا با کشتی کوچکی در خلیج‌فارس بالا و پایین حرکت کنیم، می‌توانیم با بررسی دقیق ادبیات قدیم، به تجربهٔ کسانی که این کارها را انجام داده‌اند نزدیک‌تر شویم، سفرهای پیش‌موتوری و توصیف تجربی مکان‌های دوران باستان برای ما جالب هستند. توصیفات زیادی که از سفر بین سواحل خلیج‌فارس و شیراز ازطریق برازجان در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی باقی مانده است، مجموعه‌ای غنی از داده‌هایی را ارائه می‌دهد که به ما کمک می‌کند تا مقتضیات زندگی در آن منطقه در دورهٔ هخامنشی را بهتر درک کنیم؛ چه کارگران کار اجباری (بی‌جیره و مواجب) یا نجیب‌زادگان هخامنشی باشند؛ آن‌ها چشم‌انداز جدیدی به ما می‌دهند، دیدگاهی که مجموعهٔ برازجان را نَه به‌عنوان یادمان‌های بی‌بافت یا نمونه‌های آزاد از معماری و شمایل‌نگاری هخامنشی، بلکه به‌عنوان ساختمان‌هایی وابسته به محیطی می‌نگرد که می‌توانسته‌اند در بیشتر ایام سال به‌طرز وحشتناکی خشن باشند؛ محیطی که مسافران در آن زندگی می‌کردند، و چه از بابل، از راه دریا و چه از پاسارگاد و تخت‌جمشید، از راه خشکی، از آب‌وهوای خشک، آفتاب سوزان، بادهای خفقان‌آور یا سرمای یخبندان به آن پناه می‌بردند.

سپاسگزاری

نویسنده مایل است برای اطلاعات درمورد متون منتشرنشدهٔ استحکامات تخت‌جمشید و برای خواندن پیش‌نویس قبلی این پژوهش از راین کینگ (نیویورک) و برای تهیهٔ نقشه‌ای که در تصویر ۱ نشان‌داده شده است، از آندریا اسکویتیری (مونیخ) تشکر کند.

کتابنامه

- Anonymous, (1915). *Commonwealth Shipping Committee Report*. Vol. 74. London: H.M. Stationery Office.

- Anonymous, (1931). *Sailing Directions for the Persian Gulf including the Gulf of Omán and the Mekrán coast.* 2nd ed. Washington DC: United States Government Printing Office.

- Ainsworth, W. F., (1888). *A personal narrative of the Euphrates Expedition*. Vol. 2. London: Kegan Paul, Trench, & Co.

- Andrae, W., (1909). "Bericht über die Fahrt von Bagdad nach Assur in der Dampfbarkasse der Expedition". 16. bis 26. Juli 1909, *MDOG,* No. 42, Pp: 63-94.

- Axworthy, M., (2011). "Nader Shah and Persian naval expansion in the Persian Gulf, 1700-1747". *Journal of the Royal Asiatic Society,* No. 21, Pp: 31-39.

- Berghaus, H., (1832). *Geo-hydrographisches Memoir zur Erklärung und Erläuterung der reduzirten Karte vom Persischen Golf.* Gotha: Justus Perthes.

- Binning, R. M. B., (1857). *A journal of two years' travel in Persia.* Ceylon, etc., vol. 1. London: W.H. Allen and Co.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

- Bradley-Birt, F. B., (1910). *Persia: Through Persia from the Gulf to the Caspian*. Boston/Tokyo: J.B. Millet Company.

- Carter, R. A.; Challis, K.; Priestman, S. M. N. & Tofighian, H., (2006). "The Bushehr hinterland: Results of the first season of the Iranian-British Archaeological Survey of Bushehr Province, November-December 2004". *Iran,* No. 44, Pp: 63-103.

- Chardin, J., (1686). *Journal du Voyage du Chevalier Chardin en Perse & aux Indes Orientales…* . Amsterdam/Paris: Daniel Horthemels.

- Chardin, J., (1711). *Voyages de Mr. Le Chevalier Chardin, en Perse, et autres lieux de l'Orient*. vol. 6, Amsterdam: Jean Louis de Lorme.

- Clément, A., (1866). "Transport des antiquités niniviennes de Bagdad à Bassorah". *Mémoires de la Société de Géographie de Genève,* No. 5, Pp: 170-183.

- Clerk, C., (1861). "Notes in Persia, Khorassan, and Afghanistan". *Journal of the Royal Geographical Society,* No. 31, Pp: 37-65.

- Colburn, H. P., (2013). "Connectivity and communication in the Achaemenid Empire". *Journal of the Economic and Social History of the Orient,* No. 56, Pp: 29-52.

- Constable, C. G. & Stiffe, A. W., (1890). *The Persian Gulf Pilot, comprising the Persian Gulf, Gulf of Omán; and Makrán coast.* 3rd ed. London: Hydrographic Office, Admiralty.

- Cooley, J., (2006). *III. Middle Babylonian texts. A. Text from the reign of Nebuchadnezzar I. Pp. 160-164 in Chavalas, M. (ed.), Historical sources in translation: The ancient Near East.* Malden MA/Oxford: Wiley-Blackwell.

- Court, A., n.d. *Mémoires, Itinéraires du général Court, officier de la légion d'honneur, en Syrie, en Arabie, dans la Mésopotamie, dans le golfe Persique, en Perse et dans l'Assyrie, suivis de remarques sur la marche d'Alexandre en Asie, avec Carte explicative.* Paris: Musée Guimet (unpublished manuscript).

- Curzon, G. N., (1892). *Persia and the Persian question*. vol. 2. London: Longmans, Green, and Co.

- Driel, G. van., (1992). "Weather: Between the natural and the unnatural in first millennium cuneiform inscriptions". Pp. 39-52 in Meijer, D., ed. *Natural Phenomena: Their meaning, depiction and description in the Ancient Near East.* Amsterdam: Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Verhandelingen. Afd. Letterkunde. Nieuwe Reeks 152.

- Dupré, A., (1819). *Voyage en Perse, fait dans les années 1807, 1808 et 1809, en traversant la Natolie et la Mésopotamie*. 2 vols. Paris: J.G. Dentu.

- Floor, W., (1987). "The Iranian navy in the Gulf during the eighteenth century". *Iranian Studies,* No. 20, Pp: 31-53.

- Floor, W., (2004). "Borāzjān, a Rural Market Town in Bushire's Hinterland". *Iran,* No. 42, Pp: 179-200.

- Floor, W., (2008). "Who were the Niquelus?". Pp. 89-105 in Couto, D. and Loureiro, R.M., eds. *Revisiting Hormuz: Portuguese interactions in the Persian Gulf region in the Early Modern period.* Wiesbaden: Maritime Asia 19.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

- Floor, W., (2011a). *The Persian Gulf — Bandar Abbas, the natural trade gateway of southeast Iran.* Washington DC: Mage.

- Floor, W., (2011b). *The Persian Gulf — Links with the hinterland, Bushehr, Borazjan, Kazerun, Banu Ka'b & Bandar Abbas.* Washington DC: Mage.

- Floor, W., (2016a). *The Persian Gulf — Bushehr: City, state, and trade, 1797-1947*. Washington DC: Mage.

- Floor, W., (2016b). "Omani-Portuguese maritime activities (1500-1650 CE)". Pp. 117-140 in Al Salimi, A. and Staples, E., eds. *A Maritime History.* Hildesheim/Zürich/ New York: Studies on Ibadism and Oman 9.

- Foster, B. R., (1993). *Before the muses: An anthology of Akkadian literature*. vol. 2, Bethesda: CDL Press.

- Francklin, W., (1788). *Observations made on a Tour from Bengal to Persia, in the years 1786-7…* Calcutta: Stuart and Cooper.

- Gershevitch, I., (1969). "Amber at Persepolis". Pp: 167-251 in *Studia Classica et Orientalia Antonino Pagliaro oblata*, vol. 2. Rome: Università di Roma.

- Hallock, R. T., (1969). *Persepolis Fortification tablets*. Chicago: OIP 92.

- Hamilakis, Y., (2013). *Archaeology and the senses: Human experience, memory, and affect*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Hammer, J. von., (1832). *Geschichte des Osmanischen Reiches, grossentheils aus bisher unbenützten Handschriften und Archiven. Achter Band. Vom belgrader Frieden bis zum Frieden von Kainardsche. 1739-1774,* vol. 8. Pest: C.A. Hartleben's Verlag.

- Hawthorn, A. & Rendu Loisel, A.-C., (2019). *Distant impressions: The senses in the Ancient Near East.* University Park PA: Penn State University Press.

- Hazen, G., (1913). "Down the Tigris on a kelek". *Travel* (May), No. 16-20, Pp: 57-58.

- Henkelman, W. F. M., (2008). "From Gabae to Taoce: the geography of the central administrative province". Pp: 303-316 in Briant, P., Henkelman, W. F. M. and Stolper, M. W., eds. *L'archive des Fortifications de Persépolis: État des questions et perspectives de recherches.* Paris: Persika 12.

- Henkelman, W. F. M., (2011). "Parnakka's feast: šip in Pārsa and Elam". Pp: 89-166 in *Álvarez-Mon*, J. and Garrison, M.B., eds. Elam and Persia. Winona Lake IN: Eisenbrauns.

- Henkelman, W. F. M., (2012). "Tamukkan/Taḫ(u)makka". *Reallexikon der Assyriologie,* No. 13/5-6, Pp: 440-441.

- Henkelman, W. F. M., (2017). "Imperial signature and imperial paradigm: Achaemenid administrative structure and system across and beyond the Iranian plateau". Pp. 45-256 in Jacobs, B., Henkelman, W.F.M. and Stolper, M.W., eds. *Die Verwaltung im Achämenidenreich: Imperiale Muster und Strukturen / Administration in the Achaemenid Empire: Tracing the Imperial signature.* Wiesbaden: CLeO 17.

- Heude, W., (1819). *A voyage up the Persian Gulf, and a journey overland from India to England, in 1817.* London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

- Hinz, W., (1975). *Altiranisches Sprachgut der Nebenüberlieferungen*. Wiesbaden: Göttinger Orientforschungen III. Reihe: Iranica 3.

- Horsburgh, J., (1817). *India Directory, or Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports, compiled chiefly from the original journals at the East India House, and from observations and remarks, made during twenty-one years experience navigating in those seas,* vol. 1, 2nd ed. London: Printed for the Author.

- Irvine, J. E., (1983). "Sugarcane". Pp: 361-382 in *Symposium on Potential Productivity of Field Crops under Different Environments.* Manila: International Rice Research Institute.

- Joannès, F., (2020). "Les soutiens de Cambyse en Babylonie, de 539 à 522 av. è.c.". *Journal of Ancient Egyptian Interconnections,* No. 26, Pp: 75-87.

- Johnson, J., (1818). *A journey from India to England, through Persia, Georgia, Russia, Poland, and Prussia, in the year 1817.* London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.

- Kaye, J. W., (1856). *The life and correspondence of Major-General Sir John Malcolm, G.C.B., late Envoy to Persia, and Governor of Bombay; from unpublished letters and journals.* vol. 1, London: Smith, Elder, and Co.

- Le Baron Bowen, R., (1949). "Arab dhows of eastern Arabia". *The American Neptune,* No. 9, Pp: 87-132.

- Le Messurier, A., (1889). *From London to Bokhara and a ride through Persia*. London: Richard Bentley and Son.

- Lockhart, L., (1935). *Nadir Shah*. Doctoral dissertation. University of London.

- MacGregor, C. M., (1871). *Central Asia*. Part IV. A contribution towards the better knowledge of the topography, ethnology, resources, & history of Persia. Calcutta: Office of the Superintendent of Government Printing.

- MacGregor, (1878). *Routes in Asia Section IV; being a compilation from all available sources of routes in Persia and Balochistan.* Calcutta: Office of the Superintendent of Government Printing.

- MacGregor, C. M., (1887). *Routes in Persia.* Simla: Government Central Branch Press.

- Maclean, H. W., (1904). *Report on the Condition and Prospects of British Trade in Persia.* London: Eyre and Spottiswoode.

- Maresca, G., (2020). *The Achaemenid parasol: Background, diffusion and legacy*. Mantua: Universitas Studiorum – Casa Editrice.

- Markham, C. J., (1889). "Narrative of a journey through Persia en route to England". *The Journal of the United Service Institution of India,* No. 18, Pp: 212-248.

- Mason, G. N. P., (1878). "Travels in Persia". *Colburn's United Service Magazine, and Naval and Military Journal 1878/3,* No. 137-160, Pp: 273-300.

- Mayrhofer, M., (1973). *Onomastica Persepolitana. Das altiranische Namengut der Persepolis-Täfelchen.* Vienna: Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

Wissenschaften, philosophis-historische Klasse 286 = Veröffentlichungen der Iranischen Kommission 1.

- McMahon, A., (2013). "Space, sound, and light: Toward a sensory experience of ancient monumental architecture". *American Journal of Archaeology,* No. 117/2, Pp: 163-179.

- Metzler, D., (1977). "Ptolemaios' Geographie und die Topographie der Persepolis Fortification Tablets". Pp: 1057-1060 in Voigt, W., ed. XIX. *Deutscher Orientalistentag vom 28.* September bis 4. Oktober 1975 in Freiburg im Breisgau. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag.

- Miller, M. C., (2004). *Athens and Persia in the Fifth Century BC: A study in cultural receptivity.* Cambridge: Cambridge University Press.

- Moore, B. B., (1915). *From Moscow to the Persian Gulf: Being the Journal of a Disenchanted Traveller in Turkestan and Persia.* New York/London: G.P. Putnam's Sons.

- Morier, J., 1812, *A journey through Persia, Armenia, and Asia Minor, to Constantinople, in the years 1808 and 1809*…London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.

- Morier, J., (1818). *A second journey through Persia, Armenia, and Asia Minor, to Constantinople, between the years 1810 and 1816*… London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.

- Nadali, D. & Pinnock, F., (2020). *Sensing the past: Detecting the use of the five senses in ancient Near Eastern contexts*. Wiesbaden: Harrassowitz.

- Napier, G. S. F., (1900). *Military Report on Southern Persia compiled in the Intelligence Branch, Department of the Quarter Master General in India.* Simla: Government Central Printing Office.

- Niebuhr, C., (1778). *Reisebeschreibung nach Arabien und andern umliegenden Ländern.* vol. 2, Copenhagen: Nicolaus Möller.

- Ouseley, W., (1819). *Travels in various countries of the East; more particularly Persia…in 1810, 1811, and 1812…* . vol. 1. London: Rodwell and Martin.

- Outram, J., (1860). *Lieut.-General Sir James Outram's Persian Campaign in 1857; comprising General Orders and Despatches relating to the military operations in Persia, from the landing at Bushire to the Treaty of Peace*…London: Smith, Elder and Co.

- Parsons, A., (1808). *Travels in Asia and Africa…* London: Longman, Hurst, Rees, and Orme.

- Pelly, L., (1864). "Remarks on a recent Journey from Bushire to Shirauz". *Transactions of the Bombay Geographical Society,* No. 17, Pp: 141-174.

- Pilgrim, G. E., (1908). *The geology of the Persian Gulf and the adjoining portions of Persia and Arabia.* Calcutta: Memoirs of the Geological Survey of India 34/4.

- Potts, D. T., (2003). "Anshan, Liyan, and Magan circa 2000 BCE". Pp: 156-159 in Miller, N. F. and Abdi, K., eds. *Yeki bud, yeki nabud: Essays on the archaeology of Iran in honor of William M.* Sumner. Los Angeles: Cotsen Institute of Archaeology.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

- Potts, D. T., (2019). "Urdalika, Ardericca and Dāliki". Pp: 102-112 in Karlsson, M., ed. *The rod and measuring rope: Festschrift for Olof Pedersén.* Wiesbaden: Harrassowitz.

- Potts, D. T., (2020). "'Un coup terrible de la fortune:' A. Clément and the Qurna disaster of 1855". Pp: 235-244 in Finkel, I.L. and Simpson, St J., eds. in *context: The Reade Festschrift*. Oxford: Archaeopress.

- Potts, D. T., (2021). "Some thoughts on the Indian lands of the Achaemenid Empire". Pp: 337-348 in Daryaee, T. and Rollinger, R., eds. *Iran and his histories: From the beginnings through the Achaemenid Empire.* Wiesbaden: Classica et Orientalia 29.

- Powell, T. S., (1835). *Personal narrative of a journey through part of Persia, in 1833-34, in a letter from Lieutenant T.S. Powell, of His Majesty's 40th Regiment; A.D.C. to the Right Hon.* the Earl of Clare, Governor of Bombay and its Dependencies, &c. London: C. Roworth and Sons.

- Preece, J. R., (1879). "Telegraphs in Persia". *Journal of the Society of Telegraph Engineers,* No. 8, Pp: 403-412.

- Rawlinson, H. C., (1857). "Observations on the Geography of Southern Persia, with reference to the pending Military Operations". *Proceedings of the Royal Geographical Society,* No. 1, Pp: 280-299.

- Rawlinson, H. C., (1880). "Notes on Capt. Durand's Report upon the Islands of Bahrein". *Journal of the Royal Asiatic Society* NS, No. 12/2, Pp: 201-227.

- Rendu Loisel, A.-C., (2016). *Les chants du monde: Le paysage sonore de l'ancienne Mésopotamie.* Toulouse: Presses Universitaires du Midi.

- Ritter, C., (1838). *Die Erdkunde von Asien.* Band VI. Erste Abtheilung. Drittes Buch. West-Asien. Iranische Welt. Berlin: G. Reimer.

- Sargent, J., (1836). *A Memoir of the Rev.* Henry Martyn, B. D., 3rd ed. Boston: Perkins and Marvin.

- Scott Waring, E., (1807). *A tour to Sheeraz, by the route of Kazroon and Feerozabad…* London: T. Cadell and W. Davies.

- Smith, M. M., (2007). *Sensing the past: Seeing, hearing, smelling, tasting, and touching in history.* Berkeley/London: University of California Press.

- Smith, M. M., (2015). *The smell of battle, the taste of siege: A sensory history of the Civil War.* New York: Oxford University Press.

- Stack, E., (1882). *Six months in Persia,* vol. 1. London: Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington.

- Sykes, P. M., (1902). *Ten thousand miles in Persia, or eight years in Irān.* London: John Murray.

- Tavernier, J., (2006). "Iranian toponyms in the Elamite Fortification Archive". *Beiträge zur Namenforschung,* No. 41, Pp: 371-397.

- Tavernier, J., (2007). *Iranica in the Achaemenid period (ca. 550-330 B.C.): Lexicon of Old Iranian proper names and loanwords, attested in non-Iranian texts*. Leuven/ Paris/Dudley MA: Orientalia Lovaniensia Analecta 158.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]

- Thévenot, J. de., (1665). *Relation d'un Voyage fait au Levant*… Paris: Chez Thomas Iolly.

- Tolini, G., (2008). *Les travailleurs babyloniens et le palais de Taokè.* Arta 2008.002.

- Tolini, G., (2011). "La Babylonie et l'Iran: Les relations d'une province avec le coeur de l'Empire achéménide (539-331 avant notre ère)". Unpubl. PhD diss., Université Paris I — Panthéon-Sorbonne, École doctorale d'Histoire.

- Tomaschek, W., (1890). *Topographische Erläuterung der Küstenfahrt Nearchs vom Indus bis zum Euphrat.* Venna: Sitzungsberichte der Kais. Akademie der Wissenschaften in Wien, phil.-hist. Cl. 121.

- Toner, J., (2016). *A cultural history of the senses in Antiquity.* London: Bloomsbury.

- Van Buylaere, G., (2009). "I feared the snow and turned back". Pp: 295-306, in Luukko, M., Svärd, S. and Mattila, R., eds. Of god(s), *trees, kings, scholars: Neo-Assyrian and related studies in honour of Simo Parpola.* Helsinki: Studia Orientalia 106.

- Weeks, E. L., (1896). *From the Black Sea through Persia and India*. New York: Harper & Brothers.

- Whately, C., (2021). *A sensory history of ancient warfare: Reconstructing the physical experience of war in the Classical world.* Barnsley/Philadelphia: Pen and Sword Military.

- Wills, C. J., (1891). *In the Land of the Lion and Sun, or Modern Persia. Being Experiences of Life in Persia from 1866 to 1881,* new ed. London/New York/Melbourne: Ward, Lock and Co.

- Witherby, H. F., (1903). "An ornithological journey in Fars, south-west Persia". *The Ibis 8th ser*. No. 3, Pp: 501-571.

- Yate, A. C., (1917). "Travel Memories". *Scottish Geographical Journal,* No. 33/4, Pp: 163-174.

- Zehbari, Z., (2020). *The Borazjan Monuments: A Synthesis of Past and Recent Works.* Arta 020.002.

- Zorzi, N., (2019). "Rude remarks not fit to smell": Negative value judgments relating to sensory perceptions in ancient Mesopotamia. Pp: 217-252 in Schellenberg, A. and Krüger, T., eds. *Sounding sensory profiles in the Ancient Near East.* Atlanta: SBL Ancient Monographs Series 25.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.53]