

شناسایی و معرفی مسیر باستانی بیشاپور-فیروزآباد (اردشیرخره) در دوره‌ی ساسانی و قرون اولیه‌ی اسلامی

کمال‌الدین نیکنامی

استاد گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران

لیلا فاضل*

lilifazel@gmail.com

دانش‌آموخته‌ی کارشناسی‌ارشد باستان‌شناسی دانشگاه تهران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۸/۱۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۹/۲۸
(از ص ۱۱۷ تا ۱۳۴)

چکیده

راه‌ها، مهم‌ترین نمود توسعه‌ی جوامع هستند که موجب سودمند ساختن انرژی با جهت دادن به حرکت می‌باشد. توسعه‌ی راه‌ها بازتابی از افزایش پویایی نقاط است که خود به مرور زمان به کنش متقابل وسیع‌تری منجر می‌گردد. با تأسیس سلسله‌ی ساسانی یکی از قدرتمندترین دولت‌های ایرانی، به منصفه‌ی ظهور رسید. بازرگانی و تجارت از شریان‌های اصلی این سلسله بود. تمامی شهرهای فلات ایران در امر تولید و تجارت فعال بودند. دو شهر بیشاپور و اردشیرخره در ایالت فارس، در سده‌ی سوم م. و به فاصله‌ی ربع قرن از یکدیگر ساخته و پرداخته شده‌اند. وجود محور ارتباطی بین این دو شهر و مراکز دو کوره‌ی شاپور و اردشیر، امری است انکارناپذیر. با توجه به اهمیت راه‌ها، نگارندگان در سال ۱۳۸۵ به مطالعه‌ی محورهای ارتباطی این دو شهر پرداختند. شناسایی حوزه‌ی عبور این خط‌سیر، پراکنش آثار تاریخی موجود، مسافت و منازل راه و شناخت اهمیت این خط‌سیر از ابعاد مختلف، از سؤالات پژوهش بود. این محور در سه بخش شامل محور بیشاپور-کازرون، کازرون-فراشبند و فراشبند-فیروزآباد، مطالعه گردید. ارتباط دو شهر بیشاپور و فیروزآباد از طریق دو محور اصلی ممکن بود. این حرکت در کوتاه‌ترین شکل خود دارای بیست‌وپنج فرسنگ مسافت و هفت منزل و در طولانی‌ترین حالت دارای سی فرسنگ مسافت و نه منزل است. در راستای شناسایی این محور، هفت کاروانسرا، چهارده آتشکده، سه نقش‌برجسته، پنج کتیبه پهلوی ساسانی، بیست‌وشش آب‌انبار، تعدادی قبر یا مجموعه‌ی قبور، یک حوض سنگی، دو کانال آبرسانی صخره‌ای (آبدالان)، سه مسجد و امامزاده، چهل تل، بیست‌وسه قلعه، هشت محوطه، بخشی از جاده سنگ‌فرش، آثار جاده‌های سنگی باستانی، دو پل، سه ایستگاه ساده، دو آتشدان و چهار اثر با کاربرد نامعلوم، مطالعه شد. از دلایل اهمیت این مسیر را ارتباط با دریا، تأمین ارتباط مرکز دو کوره‌ی مهم در فارس و تأمین ارتباط مرکز سیاسی ساسانی در تیسفون با مرکز مذهبی آن‌ها در فارس، می‌توان برشمرد. این محور از اهمیت بالایی تجاری، مذهبی، نظامی و سیاسی، در دوره‌ی مورد مطالعه برخوردار است.

کلیدواژه‌گان: فارس، بیشاپور، فیروزآباد، دوره‌ی ساسانی.

۱. این مقاله برگرفته از پایان‌نامه‌ی کارشناسی‌ارشد نگارنده‌ی مسئول و به راهنمایی کمال‌الدین نیکنامی؛ با عنوان: «شناسایی و معرفی مسیر باستانی بیشاپور-فیروزآباد (اردشیرخره) در دوره‌ی ساسانی» است.

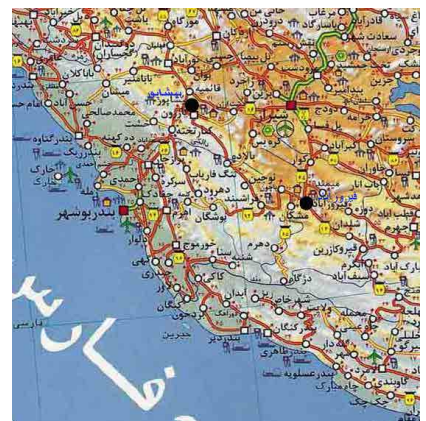
مقدمه

تأسیس سلسله ساسانی، در سده‌ی سوم م. همراه با تجدید حیات قدرت ملی بود. در این زمان تجارت بین شرق و غرب رونقی چشم‌گیر می‌یابد. ایران پل این ارتباط تجاری است. اعم جنگ‌های ایران و روم در این دوره، ریشه اقتصادی داشته و برای دستیابی به شاهراه‌های بزرگ بود (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۸۱-۸۲). نکته‌ای مهم در رونق تجاری فارس سیاست دستگاه ساسانی در عبور راه‌ها از مکان‌های مذهبی بود. اغلب آتشکده‌ها، روی تپه‌ها مقابل جلگه‌های وسیع و در مسیر جاده‌های قدیمی واقع شده‌اند (1961 Vondenberg). شبکه‌ای از راه‌ها در فارس شکل گرفته و شاهراه‌هایی از آن می‌گذشت؛ از جمله‌ی آن، راهی بود که استخر فارس را به تیسفون، مقر حکومتی ساسانیان متصل می‌نمود. دو شهر بزرگ اوایل ساسانی، شهر اردشیرخره و بیشاپور بر این خط‌سیر قرار داشتند. شناسایی حوزه‌های عبور خط‌سیر باستانی، منازل و مسافت‌ها راه و مطالعه اهمیت اقتصادی، مذهبی، نظامی و... این خط‌سیر، از مسایل مورد توجه در این پژوهش است. ویرانه‌های شهر اردشیرخره، مجاور شهر فیروزآباد، در جنوب‌غربی استان فارس و در ۱۲۰ کیلومتری شیراز قرار دارد. اردشیرخره در انتهای دشتی با کوه‌های مرتفع قرار داشت و از لحاظ سوق‌الجیشی دارای امتیاز بوده و از طریق چندین گذرگاه کوهستانی اطراف، به کرمان و خلیج فارس و به بین‌النهرین از طریق کازرون و به شیراز و اصطخر مرکز ایران جنوبی راه می‌یافت (هوف، ۱۳۶۶: ۷۶). کالای تجاری این شهر گلاب، عطریات و عرقیات بود. بندر سیراف از نواحی کوره اردشیرخره بود و مرکز این کوره کانونی جهت این بندر به‌شمار می‌رفت. ویرانه‌های شهر تاریخی بیشاپور در ۲۰ کیلومتری غرب شهر کازرون، در غرب استان فارس است. بیشاپور در کنار یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی کشور قدیمی ایران بود که از یک‌طرف به بین‌النهرین، شوش و تیسفون و از طرف دیگر به فیروزآباد و استخر، و راه چهارم به دریا مربوط می‌شد (کریمی، ۱۳۲۹: ۱۶). این شهر، مرکز تولید عطریات و داروها بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۵۹). بافندگی از صنایع مهم شهر بود (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۴۲). سکه‌هایی با نام بیشاپور و مرکزیت کوره‌ای مهم، بازگوکننده‌ی نقش تجاری این شهر در طول دوره‌ی مورد مطالعه است (گیرشمن، ۱۳۷۹: ۲۲-۲۹). بندر ریشهر (۱۲ کیلومتری بوشهر) از نواحی کوره شاپور بود. این بندر از طریق خط‌سیری قدیمی با کازرون و شیراز ارتباط می‌یافت و کالاهای تجاری از این طریق توزیع می‌گردید (Boucharlat & Salles, 1981: 66). بیشاپور در سال ۶۳۷ م، به تصرف عرب‌ها درآمد. در دوره‌ی قرن چهارم هـ.ق، مرکز مهم بافندگی فارس بود. در قرن پنجم هـ.ق. توسط حاکم «شبانکاره» آن‌جا ویران شد (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۱۳۴۰).

پیشینه‌ی پژوهش و جغرافیای تاریخی خط‌سیر بیشاپور-فیروزآباد

مصطفوی با انتشار مقاله‌ای، تحت عنوان: «اهمیت تاریخی سرزمین جرّه در فارس» خط‌سیر احتمالی از فیروزآباد به انتهای غربی فارس، در دوره‌ی ساسانی را چنین می‌آورد: «...فیروزآباد، فراشبند، دشت بارین، جرّه، بالاده، فامور، کازرون، شاپور، ممسنی» (مصطفوی، ۱۳۸۱).

طبری در شرحی از «مهرنرسی»، می‌نویسد: مهرنرسی از دهکده‌ی ابروان از روستای دشت بارین از ولایت اردشیرخره بود، وی در آن‌جا و هم در جرّه که از ولایت شاپور و به دشت بارین پیوسته بود، بناهای بلند و سه باغ وسیع ساخت (طبری، ۱۳۸۶: ۶۲۵).



▲ نقشه ۱. موقعیت دو نقطه بیشاپور و فیروزآباد نسبت به یکدیگر (آرشیو شخصی نگارندگان).

واندنبزرگ به دنبال شناسایی پنج آتشکده در دشت فراشبند، به مکان‌یابی آتشکده‌های ساخته شده توسط مهرنرسی می‌پردازد. وی همچنین موفق به شناسایی مسیر باستانی فیروزآباد به بندر سیراف شد (Vondenberg, 1961). هرتسفلد و گدار، هر یک به مطالعه‌ی تعدادی از آتشکده‌های این منطقه پرداخته‌اند (هرتسفلد، ۱۳۵۴؛ گدار، ۱۳۷۱). اصطخری و ابن‌حوقل، فاصله‌ی بین کازرون و جور را، شانزده فرسنگ می‌نویسند (اصطخری، ۱۳۷۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۵۵). طبری در شرح پیکارهای اردشیر و تاخت، وی به شکست پادشاه میسان به‌وجود مسیر ارتباطی اشاره کرده و می‌نویسد: «و بار دیگر از فارس از راه جره و کازرون عزیمت اهواز کرد...» (طبری، ۱۳۶۸: ۵۸۶). مهریار آثار موجود بر این خط‌سیر، از انتهای غربی فارس تا شهر بیشاپور را به اختصار می‌آورد (مهریار، ۱۳۷۸: ۵۱).

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع بنیادی و دارای ماهیت توصیفی-تحلیلی است. این پژوهش قابلیت تبدیل به طرحی کاربردی در زمینه‌ی گردشگری را دارد. گردآوری اطلاعات به دو شیوه‌ی میدانی و اسنادی صورت گرفته است. با توجه به این‌که اغلب راه‌ها و معابر کنونی با اندکی تغییر همان مسیرهای قدیمی است که ساختمان طبیعی این آب‌و‌خاک آن را الزام کرده است؛ محور کنونی به طول ۲۰۵ کیلومتر به‌عنوان زمینه‌ای جهت انجام این بررسی قرار گرفت. در همین حین، جاده‌های فرعی نیز به طول مجموع ۲۳۵ کیلومتر در همین راستا مطالعه گردید. در هر نقطه که محور اصلی کنونی با محورهای فرعی کنونی تلاقی می‌یابد به توضیح محور فرعی پرداخته و پس از آن، شرح محور کنونی را از سر می‌گیریم. هنگام تاریخ‌گذاری احتمالی بر اساس مطالعات سفالی، در پاره‌ای موارد ویژگی کلی سفال را در نظر داشته و در مواردی نیز تشابه ویژگی سفالینه با نواحی دیگر فارس به‌ویژه حاجی‌آباد (Azamoush, 1994) و قصرابونصر (Whitcomb, 1984) را در نظر گرفته‌ایم.

شناسایی و معرفی مسیر باستانی بیشاپور-فیروزآباد در دوره‌ی ساسانی بر اساس مطالعات میدانی

محور بیشاپور-کازرون: بخش نخست از محور کنونی بیشاپور-فیروزآباد، شامل مسیر بیشاپور-کازرون به طول ۲۰ کیلومتر است. با خروج از شهر بیشاپور و در حرکت به سمت جنوب، چشمه‌ی سراب دختران قرار دارد که راه قدیم، آن را دور زده و با کمی انحراف به سمت شرق از کنار چشمه عبور می‌کند. مقدسی این چشمه را «سروش‌شیر» می‌نامد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۶۲). روستای «دریس» در مسیر این جاده، طبق متون، مرکز مهم بافندگی قرون اولیه‌ی اسلامی است. دریس را اصطخری «دزبز» و مقدسی «دریز» می‌نویسد؛ بقایای دو بنا موسوم به مسجد «دوازده‌ستون» و مسجد «چهل‌ستون» (نقشه ۲) در روستای دریس به‌جاست. شواهد سفالی و معماری، شباهت بنای مسجد چهل‌ستون به بنای مسجد جامع بیشاپور و نیز سایر مساجد شبستانی قرون اولیه‌ی اسلامی، پیدایی قطعه‌ای گچبری از میان آوارهای مسجد دوازده‌ستون، مشابه گچبری‌های به‌دست آمده از شهر بیشاپور، نشان‌دهنده‌ی تاریخ قرون اولیه‌ی اسلامی است. «تل‌سنگر» در روستای «جام بزرگی»، «تل‌رشتان» و «تل‌گیری» در ابتدای شهر کازرون، همگی با سفال‌هایی

از دوره‌ی ساسانی و قرون اولیه‌ی اسلامی در مسیر جاده‌ی بیشاپور-کازرون واقع شده‌اند و ما را در اثبات عبور مسیر باستانی از این سو راهنمایی می‌نمایند (فاضل، ۱۳۸۶)؛ شهر کازرون در انتهای این بخش از مسیر است. این شهر از نواحی کوره شاپور بود. اواخر قرن چهارم م. فیروزشاه به آبادانی آن اقدام نمود؛ در زمان قباد، آبادتر و بزرگتر شد و جانشین بیشاپور گردید (اصطخری، ۱۳۷۳: ۸۹). این شهر دو آتشکده به نام‌های «جفته» و «کواذن» قرار داشت (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۴۳). در قرن چهارم هـ.ق. از مراکز بافندگی در فارس می‌گردد (لسترنج، ۱۳۳۷: ۲۸۸). قلعه‌دختر بر فراز ارتفاعات شمالی شهر کازرون و در بالای محلی موسوم به «تنگ تیکاب» واقع است. قسمت‌هایی از معماری خشتی این قلعه از زیر آوارها نمایان است. بقایای سازه‌هایی از خشت با ابعاد ۴۰ سانتی‌متر که از ویژگی‌های معماری اشکانی و ساسانی است و احتمال انتساب قلاع موسوم به دختر به آن‌ها و تعلق اغلب آن‌ها به دوره‌ی ساسانی (بویس، ۱۳۸۱: ۷۲۲-۷۲۷)، بازگوکننده‌ی تاریخ احتمالی بنا است. این قلعه، مشرف به دشت کازرون و مسیرهای آن است. قلعه به‌طور پیوسته و در جریان درگیری‌های محلی، مورد استفاده بوده است.

محور کازرون-فراشبند: محوری با طول تقریبی ۱۰۵ کیلومتر از شهر کازرون به سوی فراشبند امتداد می‌یابد. این مسیر در دو بخش شامل محور کازرون-بالاده، جره و بالاده، جره-فراشبند مطالعه گردید. بخش نخست این مسیر، یعنی محور کازرون-بالاده، جره خود شامل دو محور، محور جدید و محور قدیم است. این دو محور در روستای بالاده و جره، در مسیر جاده‌ی فعلی و ۶۰ کیلومتری جنوب کازرون با یکدیگر تلاقی می‌یابد.

محور کازرون-بالاده، جره (محور کنونی): محور کنونی کازرون-بالاده، جره با ده اثر شامل چهار محوطه، پنج تپه و سنگ‌مزاری با کتیبه‌ی پهلوی ساسانی به‌عنوان بخشی از یک جاده‌ی باستانی مطرح است.

محوطه‌ی «امام‌زاده زید سبز» و «دوازده‌گاوی» در روستای «مشتان» در مسیر جاده‌ی کنونی قرار دارد و سطح آن‌ها پوشیده از سفال‌هایی مربوط به اواخر دوره‌ی ساسانی و صدر اسلام است. سنگ‌مزاری با قدیمی‌ترین کتیبه پهلوی ساسانی، از این روستا به‌دست آمده است (نصرالله‌زاده، ۱۳۸۵). محوطه‌ی قبله در روستای «مهرنجان» در امتداد روستای مشتان قرار دارد. این محوطه شامل زمین‌های کشاورزی و پوشیده از سفال‌هایی مربوط به اواخر دوره‌ی ساسانی تا قرن هفتم هـ.ق. است (فاضل، ۱۳۸۶). تپه «بانگ» در روستای «بلیان» واقع شده؛ تپه‌ای است مرتفع با ساختاری منظم. «تل قلعه سیف‌آباد»، تپه «جعفری» و «تل خندق سیف‌آباد» و محوطه‌ی شهر «مزدکان» در روستای سیف‌آباد و در مسیر جاده قرار دارند. از تل قلعه سیف‌آباد و تپه جعفری، علاوه بر آثار معماری و سفالینه‌هایی با ویژگی سفال ساسانی، اشیاء دیگری شامل تعدادی گل‌مهر، بعضاً دارای کتیبه‌ی پهلوی ساسانی و سکه‌هایی نیز به‌صورت تصادفی به‌دست آمده است. این گل‌مهرها دارای نقوش متنوعی با نقش‌مایه‌های حیوانی، گیاهی، نشان‌های حکومتی، چهره‌ی پادشاه و کتیبه می‌باشند. این گل‌مهرها با بخشی از گل‌مهرهای به‌دست آمده از قصرابونصر قابل مقایسه است. مهرهایی با نقش‌مایه‌های مذکور را می‌توان به اصلاحات اقتصادی انوشیروان و نیمه‌ی دوم قرن ششم م. مربوط دانست (حصوری، ۱۳۸۱: ۱۵۳-۱۴۶). کشف تصادفی سکه‌هایی مربوط به اواخر ساسانی و نیز تعدادی سکه مربوط به صدر اسلام از تپه‌های فوق‌الذکر، تأییدی بر تاریخ تپه‌ها و کاربری تجاری آن‌ها در این برهه‌ی زمانی است. پیوستگی چند اثر اخیر در روستای سیف‌آباد و روستای مجاور

محور ارتباطی کنونی بیشاپور- فیروزآباد به طول تقریبی ۲۰۵ کیلومتر شامل:

- بیشاپور- کازرون
 - کازرون- فراتسبند
 - فراتسبند- فیروزآباد
- محور بهای ارتباط فرعی کنونی- بیشاپور- فیروزآباد به طول تقریبی ۲۳۵ کیلومتر شامل:
- محور قدیم کازرون- بالاده
 - محور بالاده- سرمشهد موسوم به چاه انجیر
 - محور جره- سرمشهد موسوم به داربلوط
 - محور قدیم سرمشهد- فراتسبند
 - محور خانیق- باچون
 - محور باچون- کنارسياه- فیروزآباد

▲ لوح ۱ (نگارندگان، ۱۳۸۶).

آن «بلیان» شامل: تپه بانگ، تل قلعه سیف‌آباد، تپه جعفری، تل خندق سیف‌آباد و به‌خصوص وجود محوطه‌ای شامل تپه‌های متعدد باستانی موسوم به شهر مزدکان در روستای سیف‌آباد و مطالعه‌ی کلی آن‌ها از لحاظ مکان و مسافت، تشابه سفالینه‌ها و نیز اشیاء به‌دست آمده از آن‌ها، وجود یک محوطه‌ی وسیع را تأیید می‌کند. این مطلب با توجه به حمایت قباد از مزدکان و گسترش شهر کازرون توسط وی (چنان‌چه برخی منابع ساخت کازرون را به وی نسبت می‌دهند) و فاصله‌ی اندک این محوطه از شهر کازرون، قابل تأمل است. ادامه‌ی مسیر از سیف‌آباد به بالاده، فاقد آثاری از دوره‌ی مورد مطالعه می‌باشد؛ البته شاخه‌ای از مسیر کنونی کازرون-بالاده جدا شده و به روستای دادین و سرمشهد می‌رود که در فرصتی دیگر به معرفی آن می‌پردازیم.

محور کازرون-جره، بالاده (محور قدیم): محور قدیم کازرون-بالاده، جره؛ موسوم به «پل آبگینه»، از شهر کازرون شروع شده که با طول تقریبی ۶۰ کیلومتر و در حرکت به‌سمت جنوب‌شرق و دریاچه «پیشان» به منطقه جره-بالاده منتهی می‌گردد. محور قدیم کازرون-بالاده خود به سه بخش تقسیم می‌شود؛ بخش اول، با طول ۱۲ کیلومتر از کازرون شروع شده تا روستای احمدآباد-پل آبگینه ادامه می‌یابد. بخش دوم، شامل پل آبگینه به «فامور» و بخش سوم، محور فامور به بالاده است.

محور کازرون-پل آبگینه: بخش اول، از کازرون به پل آبگینه به طول ۱۰-۱۲ کیلومتر دارای هشت اثر، شامل بخشی از جاده‌ی سنگ‌فرش، چهار تپه، یک قلعه و کاروانسرا (فاضل، ۱۳۹۰) و سنگ‌مزاری با کتیبه پهلوی ساسانی، موسوم به کتیبه‌ی «تیروگاه» است (نصرالله‌زاده، ۱۳۸۵: ۱۵۰). سفالینه‌های «قلعه‌دختر» نصیرآباد، قطعات متعلق به ظروف کوچک و بزرگ با خمیره‌ی سبز-نخودی، قرمز، آجری و به‌ندرت خاکستری و تزیینات نقوش کنده‌ی افقی و موج، نوارهای برجسته افقی و پوشش کرم و سیاه رنگ است (لوح ۷، طرح سفال‌های ۱-۳).

محور پل آبگینه-فامور: بخش دوم مسیر، قبل از پل آبگینه، دو شاخه شده و پس از طی حاشیه‌ی دریاچه‌ی پیشان در انتهای سرزمین فامور به یکدیگر می‌پیوندند.

مسیر حاشیه‌ی جنوبی دریاچه‌ی پیشان: شاخه‌ای از مسیر حاشیه‌ی جنوبی دریاچه‌ی پیشان یا فامور را می‌پیماید و شاخه‌ی دیگر، حاشیه‌ی شمالی آن را. آبادی‌های این بلوک در شمال و جنوب‌غربی دریاچه و در دامنه‌ی کوه‌های فامور واقع‌اند.

این مسیر از انتهای بخش نخست جاده به‌سوی جنوب‌غرب رفته، از کنار آتشکده‌ی کازرون گذشته و از حاشیه‌ی دریاچه به‌سمت جنوب امتداد می‌یابد. میسر حاشیه‌ی جنوبی دریاچه دارای یک آتشکده و دو قلعه است. آتشکده‌ی کازرون در ابتدای این بخش از مسیر قرار دارد. برخی صاحب نظران آن را از ساخته‌های مهرنرسی می‌دانند (گدار، ۱۳۷۱: ۱۶۵-۱۵۷). در ادامه، قلعه‌ی «کوه خضر» بر فراز ارتفاعاتی به‌همین نام، که به شکل دماغه‌ای در دریاچه پیش‌رفته، جای گرفته است. «تل قلعه فامور» بر روی صخره‌ای در روستای فامور و اندکی قبل از پایان بلوک فامور قرار دارد. سطح قلعه، پوشیده از سفالینه‌هایی است که تاریخ آن‌ها اشکانی یا ساسانی به‌نظر می‌رسد (لوح ۷، طرح سفال‌های ۴-۵).

مسیر حاشیه‌ی شمالی دریاچه‌ی پیشان: شاخه‌ی شمالی دریاچه، بعد از کاروانسرای احمدآباد در امتداد به‌سمت جنوب‌شرق و با طی ۳-۴ کیلومتر به روستای «شهرنجان» می‌رسد. در روستای شهرنجان، دماغه‌ای از کوه‌های فامور به درون دریاچه امتداد می‌یابد. مسیری کوهستانی به طول ۲ کیلومتر ارتباط دو روستای شهرنجان و

مسیر کازرون - فراتسبند شامل:

- محور کنونی کازرون-بالاده-جره
- کازرون-بالاده-جره
- محور قدیم کازرون-بالاده-جره
- محور کنونی بالاده-جره - فراتسبند
- محور بالاده-جره - فراتسبند
- محور سرمشهد (از نواحی کنونی جره) - فراتسبند

▲ لوح ۲ (نگارندگان، ۱۳۸۶).

مسیر قدیم کازرون - بالاده - جره شامل:

- کازرون-پل آبگینه
- پل آبگینه - فامور
- فامور - بالاده
- شاخه جنوبی دریاچه پیشان
- شاخه شمالی دریاچه پیشان
- جاده تنکاب
- جاده اسلام آباد جروق

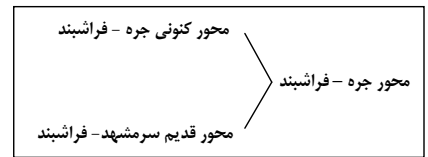
▲ لوح ۳ (نگارندگان، ۱۳۸۶).

پریشان را برقرار می‌کند و سپس ادامه‌ی مسیر در انتهای سرزمین فامور، بر شاخه‌ی جنوبی دریاچه منطبق می‌شود. آثار موجود بر این مسیر عبارتند از: سنگ‌مزاری با کتیبه‌ی پهلوی ساسانی از روستای احمدآباد-پل آبگینه (نصرالله‌زاده، ۱۳۸۵: ۱۰۴)، «قلعه لهراسپ شاه»، نقش برجسته‌ای در روستای شهرنجان، آب‌انباری باستانی در میانه‌ی مسیر کوهستانی شهرنجان-پریشان و تل موسوم به «قصر پریشان‌شاه» در روستای پریشان با پراکنش میزان قابل توجه سفالینه (لوح ۷، طرح سفال‌های ۶-۸). پس از عبور از روستای پریشان، آثار جاده‌ی سنگی قدیمی، در سطحی پایین‌تر از جاده‌ی کنونی دیده می‌شود. جاده‌ی قدیمی به موازات جاده‌ی کنونی است که از بین دریاچه و دامنه‌ی کوه‌های فامور عبور می‌کند (فاضل، ۱۳۹۰). در ادامه، قلعه‌ای در روستای «قلات نیلو» و در حاشیه‌ی دریاچه، با معماری صخره‌ای شامل اتاق‌هایی با سقف‌های دندانه‌ای در بدنه‌ی صخره و بناهایی از سنگ و گچ در سطح قلعه و دو برج مدور، واقع است. سفالینه‌ها اغلب ضخیم با خمیره‌ی آجری، سبز-خودی، به ندرت خاکستری، قرمز، تزیینات نقوش برجسته، نوارهای برآمده و تورفته‌ی افقی و پوشش سیاه، کرم و قهوه‌ای است (لوح ۷، طرح ۹-۱۰). امتداد جاده با تشکیل دو شاخه در ابتدای سرزمین «جروق» تا شهر بالاده ادامه می‌یابد.

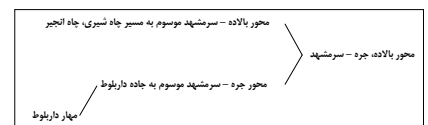
محور فامور-بالاده، جرّه: منابع جغرافیای تاریخی از سرزمین جروق با عنوان «جروق» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۹۷)، «مورق» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۴۶) و «جروز» (شوارتس، ۱۳۷۲: ۶۲-۶۳) یاد کرده‌اند.

مسیر فامور-بالاده، جرّه؛ موسوم به مسیر تنگاب: طول این مسیر ۳۰ کیلومتر است. قلعه‌ای به نام «پلک» بر فراز صخره‌ای مرتفع به‌همین نام در ابتدای جاده واقع شده و بر دشت اطراف و مسیرهای حاشیه دریاچه اشرف دارد. کاروانسرای سنگی از دوره‌ی ساسانی با مساحتی در حدود ۱۶۰۰ متر مربع و طاق‌های گهواره‌ای، در پایین قلعه پلک در انتهای سرزمین فامور و در دو منزلی بیشاپور قرار دارد (لوح ۷، طرح سفال‌های ۱۱-۱۳). در ادامه، «تل‌های خندق بسوج» به‌شکل هرمی ناقص با طول هر ضلع ۷۰ متر و «تل خندق اسلام‌آباد» جروق با پلانی مدور و میان‌تهی به قطر ۱۳۰ متر و خندقی در اطراف و تاریخی ساسانی-اسلامی قرار دارند (لوح ۷، طرح سفال‌های ۱۵-۱۴). در بررسی انجام شده، دوازده تل با عنوان «تل خندق» و یا با نام دیگر، اما ساختار مشابه تل خندق‌ها شناسایی گردید. این تپه‌ها، دارای ساختاری عظیم با توپوگرافی منظم و به‌شکل مربع و یا دایره‌اند. اغلب آن‌ها میان‌تهی‌اند و پیرامون آن‌ها را خندقی فراگرفته است. در کاربری این‌گونه تل‌ها به‌عنوان مکان‌هایی مذهبی (ترومپلمن، ۱۳۷۳) و یا تجاری اختلاف نظر وجود دارد. با توجه به مشاهده‌ی بخش‌هایی از معماری این‌گونه تل‌ها در جریان مطالعه‌ی اخیر، کاربری آن‌ها نظامی یا تجاری به‌نظر می‌رسد. آتشکده‌ی بالاده نیز در مسیر این جاده قرار دارد. کتیبه‌ی سنگ‌مزار «میدانک» (نصرالله‌زاده، ۱۳۸۵) و «تل دو قلات» بالاده (لوح ۷، طرح سفال‌های ۱۷-۱۶)، در انتها و حاشیه‌ی جاده می‌باشند که سپس با جاده‌ی کنونی تلاقی می‌یابد.

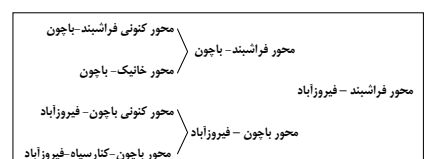
مسیر فامور-بالاده، جرّه؛ موسوم به جاده‌ی اسلام‌آباد-جروق: مسیر دیگر فامور-بالاده، جاده‌ی اسلام‌آباد-جروق است که از ابتدای جروق شروع شده و از مقابل قلعه پلک گذشته و در مسیر روستای «بیخک-جروق» به پیش می‌رود. آثار این مسیر شامل دو آب‌انبار و بقایای بنایی موسوم به طوبله‌بند با طاق بیز کند است (فاضل، ۱۳۸۶).



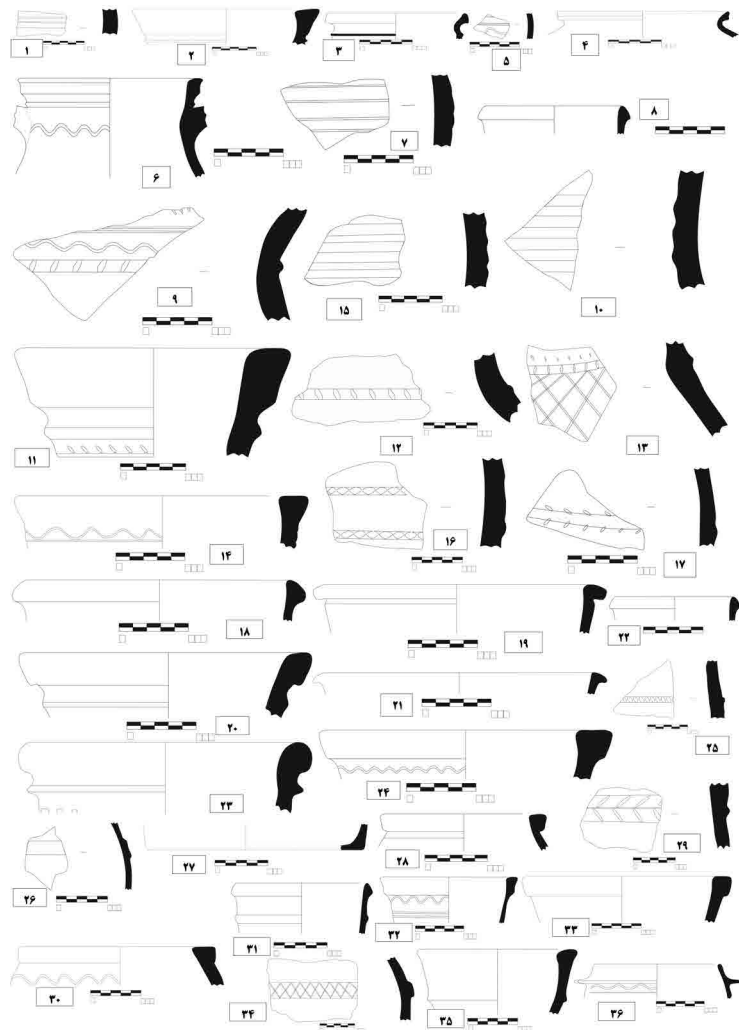
▲ لوح ۴ (نگارندگان، ۱۳۸۶).



▲ لوح ۵ (نگارندگان، ۱۳۸۶).



▲ لوح ۶ (نگارندگان، ۱۳۸۶).



► لوح ۷. طرح سفالینه‌های مسیر بیشاپور-فیروزآباد (نگارندگان، ۱۳۸۶).

وجود آب‌انبارها، تل‌هایی که کاربری تجاری یا نظامی داشته‌اند، آتشکده‌ی معروف جره و وجود سه قلعه در طول مسیرهای فوق‌الذکر از فامور به بالاده، دلیل عبور مسیر ارتباط باستانی فامور-بالاده از بخش مورد مطالعه است. جاده‌ی قدیم کازرون-بالاده نسبت به محور کنونی آن، از اهمیت بیشتری در دوره‌ی ساسانی برخوردار بوده است به‌گونه‌ای که می‌توان گفت شاهراه ارتباطی بیشاپور-فیروزآباد، از کازرون به بالاده با اندکی تغییر، در راستای محور ارتباطی قدیم این دو شهر بوده است. محور قدیم با طول ۶۰ کیلومتر و وجود سیزده تپه، هشت قلعه، دو آب‌انبار، یک نقش برجسته، دو کتیبه، دو آتشکده، دو کاروانسرا، بخش‌هایی از جاده‌ی سنگ‌فرش و جاده‌ی سنگی قدیمی با قوت بیشتری به عبور محور ارتباطی بیشاپور-فیروزآباد در دوره‌ی ساسانی، از محور قدیم کازرون-بالاده پاسخ می‌دهد. محور کنونی نیز در راستای محور قدیم و با اهمیت کمتری نسبت به آن، مورد استفاده بوده که با توجه به مدارک موجود در اواخر دوره‌ی ساسانی و صدر اسلام اهمیت بیشتری می‌یابد.

آثار تاریخی سرزمین جره: بخش جره-بالاده یکی از مراکز مهم فرهنگ و تمدن ساسانی و از مهم‌ترین نقاط موجود بر خط‌مسیر احتمالی جاده‌ی شاهی می‌باشد. در متون جغرافیای تاریخی با عنوان «خره» و «گره» آمده و از مراکز عمران و آبادانی

جدول ۱. جدول توصیفی سفالینه‌های مسیر بیشاپور-فیروزآباد (نگارندگان، ۱۳۸۶).

شماره	مکان	رنگ خمیره	پوشش درونی	پوشش بیرونی	چسباننده/اندازه/تراکم	پخت	مشخصات دیگر	مرجع
۱	قلعه دختر نصیرآباد	قرمز	کرم	گلی غلیظ	کافی / متوسط / زیاد	کافی	دارای تزیینات نوارهای برجسته افقی کمربندی	Azar noush, 1994; Whit comb, 1984
۲	قلعه دختر نصیرآباد	اجری	کرم	کرم	کافی / درشت / زیاد	کافی	دارای تزیینات نوارهای برجسته افقی به دور لبه	
۳	قلعه دختر نصیرآباد	سبز-نخودی	سیاه	سیاه	کافی / ریز / زیاد	کافی	دارای تزیینات کنده افقی به زیر لبه.	
۴	تل قلعه فامور	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / ریز / متوسط	کافی	-	
۵	تل قلعه فامور	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / ریز / زیاد	کافی	نقوش کنده افقی و موج	
۶	تل پریشان شاه	اجری	کرم	کرم	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی و نقوش کنده موج	
۷	تل پریشان شاه	قرمز	کرم	قرمز	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوارهای برجسته و شیارهای تورفته افقی	
۸	تل پریشان شاه	اجری	اجری	اجری	کافی / متوسط / زیاد	کافی	-	
۹	قالات نیلو	قرمز اجری	کرم	قرمز اجری	کافی / درشت / زیاد	کافی	نقوش کنده افقی و موج - نوار برجسته افقی با نقوش کنده ناخنی بر روی آن	
۱۰	قالات نیلو	قرمز	سیاه	گلی غلیظ	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوارهای برجسته افقی	
۱۱	قلعه پلک	قرمز	نارنجی	نارنجی	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی و نیز نقوش زده ناخنی به زیر لبه	
۱۲	قلعه پلک	قرمز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته کمربندی با نقوش کنده ناخنی بر روی آن	
۱۳	قلعه پلک	اجری	کرم	اجری	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی با نقوش کنده ناخنی بر روی آن - نقوش کنده لوزی	
۱۴	تل خندق بسوج	نخودی	قهوه‌ای	قهوه‌ای	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نقوش کنده موج و افقی	
۱۵	تل خندق اسلام آباد	اجری	اجری	اجری	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی	
۱۶	تل دو قلات بالاده	نخودی	سیاه	سیاه	کافی / متوسط / متوسط	کافی	نقوش برجسته زنجیره‌ای	
۱۷	تل دو قلات بالاده	قرمز	کرم	قرمز	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نقوش برجسته گندمی	
۱۸	تل چهارده	اجری	قرمز اخراپی	قرمز اخراپی	کافی / متوسط / زیاد	کافی	-	
۱۹	تل چهارده	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / متوسط / زیاد	کافی	-	
۲۰	تل چهارده	اجری	کرم	کرم	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی به زیر لبه	
۲۱	تل گبری منصورآباد	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / ریز / زیاد	کافی	-	
۲۲	تل گبری منصورآباد	اجری	کرم	کرم	کافی / ریز / زیاد	کافی	-	
۲۳	تل دو قلات نوجین	قرمز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	کافی / درشت / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی - نقوش کنده هندسی	
۲۴	محوطه داربلوط	قرمز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	کافی / درشت / زیاد	کافی	نقوش کنده موج به دور لبه	
۲۵	محوطه داربلوط	نخودی	نخودی	نخودی	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نقوش زده ناخنی به روی نوار برجسته افقی	
۲۶	محوطه داربلوط	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / ریز / بالا	کافی	نوار برجسته و پهن افقی کمربندی	
۲۷	قلعه خلیجی	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / متوسط / زیاد	کافی	-	1994; Azar noush, Whit comb, 1984
۲۸	تل خزینه	خاکستری	خاکستری	خاکستری	کافی / ریز / متوسط	کافی	-	
۲۹	تل خزینه	نارنجی	نارنجی	نارنجی	کافی / متوسط / متوسط	کافی	نقوش کنده ناخنی بر روی نوار برجسته افقی	
۳۰	محوطه چاه تیروکمان	نخودی	نخودی	نخودی	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نقوش کنده موج به زیر لبه	
۳۱	محوطه چاه تیر و کمان (چاتر کمون)	اجری	قهوه‌ای	قهوه‌ای	کافی / ریز / زیاد	کافی	نوار برجسته افقی به دور لبه	
۳۲	محوطه چاه تیرو کمون	نارنجی	قهوه‌ای تیره	قهوه‌ای تیره	کافی / ریز / زیاد	کافی	نقوش کنده موج و افقی به زیر لبه	
۳۳	تل رمه چر	اجری	اجری	اجری	کافی / متوسط / زیاد	کافی	نقوش کنده لوزی شکل بر روی نوار برجسته افقی کمربندی	
۳۴	تل رمه چر	نارنجی	قهوه‌ای تیره	قهوه‌ای تیره	کافی / ریز / زیاد	کافی	دارای تزیینات نقوش کنده موج و افقی	
۳۵	قلاع کوه پر	قرمز	اخراپی	اخراپی	کافی / متوسط / زیاد	کافی	-	
۳۶	قلاع کوه پر	اجری	اجری	اجری	کافی / ریز / متوسط	کافی	نقوش کنده افقی و موج	

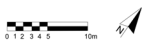
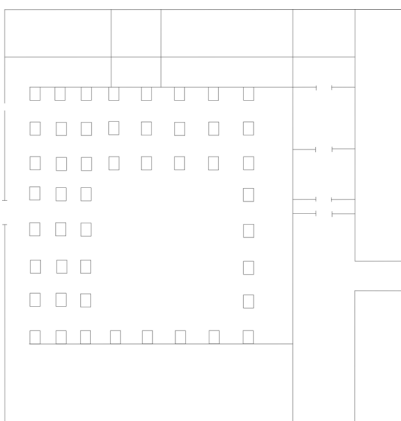
فارس معرفی می‌گردد. رودخانه‌ی جره با نام باستانی «جرسیق» یا «جرشیق» از میان این سرزمین گذشته و در شکل‌گیری فرهنگ‌های آن به‌خصوص در دوره‌ی ساسانی با توجه به نمادهای فرهنگی مقدس آنان، نقشی عمده ایفا نموده است. این رود علاوه بر جره، سرزمین «غندیجان» را نیز آبیاری می‌کند (مقدسی، ۱۳۶۲: ۶۴۶ و ۶۴۳؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۳۳، ۳۱۶ و ۳۶۴). از آثار مهم این خطه، آتشکده‌ی معروف جره، برفراز تپه‌ای است که در پای آن آثاری از یک شهر ساسانی-اسلامی وجود دارد. این آتشکده را منسوب به «داراب بن دارا» دانسته و در مقام مبالغه به آن سوگند می‌خوردند (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۴۳). سپس قبور صخره‌ای موسوم به «بالک زبری گیخ» و «بالک زیر جره» در دیواره‌ی دره‌ی رودخانه‌ی جره، کنده شده‌اند. بقایای اندکی از یک پل سنگی موسوم به «پل شکسته

جره» بر روی همین رودخانه و در فاصله‌ی اندک از جاده‌ی کنونی قرار دارد، قبور صخره‌ای «دره‌ی شیخ صالح» به اضافه‌ی سه برکه در روستای «قصرعلی»، تل موسوم به «قصر گل اندام» با معماری صخره‌ای، «کاروانسرای محمدآباد» با شواهد دوره‌ی اسلامی در فاصله‌ی ۱ کیلومتری جاده، «قلعه‌شکسته‌ی باغدشت» و محوطه موسوم به «تل چهارده» در مسیر جاده و در سرزمین جره واقع شده‌اند. محوطه‌ی تل چهارده مکان «اشفایقان» یا «اشپایگان» و مرکز بلوک جره حداقل تا دوره‌ی قاجار است (حسینی فسایی، ۱۳۷۸: ۱۲۶۷). در این محوطه تعدادی آسیاب دیده می‌شود که آب آن‌ها از طریق کانال‌هایی از رودخانه‌ی جره تأمین می‌گردیده است. تاریخ سفالینه‌های پراکنده در سطح این محوطه‌ی وسیع از دوره‌ی ساسانی تا قرن ۵ هـ.ق. متغیر است (لوح ۷، طرح سفال‌های ۱۸-۲۰). ویژگی کلی این محوطه و وجه تسمیه آن جهت شناخت محل آتشکده‌های مهرنرسی در سرزمین جره، قابل تأمل است.

محور جره، بالاده-فراشبند: بخش دوم مطالعه‌ی مسیر کازرون-فراشبند، شامل محور جره-فراشبند است.

دو مسیر از جره به سوی فراشبند امتداد می‌یابد؛ نخستین مسیر، ادامه‌ی محور کنونی است که با طی مسافت ۵۰ کیلومتر به شهر فراشبند می‌رسد. دومین مسیر از منطقه‌ی سرمشهد در ۳۰ کیلومتری جنوب غربی جره شروع شده و با طی ۳۵-۴۰ کیلومتر بر جاده‌ی کنونی منطبق می‌گردد.

محور کنونی جره، بالاده-فراشبند: ادامه‌ی محور کنونی از جره با طول ۵۰ کیلومتر به شهر فراشبند امتداد می‌یابد. آثاری که ما را در اثبات عبور مسیر راهنمایی می‌کند، عبارتند از: چهار آب‌انبار، دو آتشکده، نه تپه، دو بنا موسوم به برج، یک قلعه، قبور سنگی پشته‌ای، کانال صخره‌ای عبور آب و بقایای یک ایستگاه با ساختار ساده. «برج منصورآباد» با آب‌انباری بیضی شکل، در حاشیه‌ی جاده، در واقع بقایای بنایی است که تنها دیوار مرتفعی از آن باقی است. بقایای چهارطاقی «دره گنجشکی» در ۶ کیلومتری غرب جاده قرار دارد. بنا دارای اتاقی مربع شکل به طول هر ضلع ۹ متر در وسط، اتاق‌هایی در پیرامون آن و دهلیزی در اطراف اتاق‌ها است (نقشه ۳). در مجاورت این چهارطاقی بقایای کاروانسرای با پلان چهارگوش و اتاق‌هایی در اطراف حیاط مرکزی دیده می‌شود (نقشه ۲)؛ سپس آب‌دالانی تراشیده شده در صخره، در مقابل «چشمه‌ی آب حسینی»، با تونلی به طول یک کیلومتر و پنجره‌هایی در فواصل متعدد که در ادامه به شکل جوی سنگی-ساروجی (سواره) درآمده و به سه برکه هدایت می‌شود و با قبور سنگی موجود در اطراف تشکیل مجموعه‌ای را می‌دهد، همچنین تل گبری در روستای منصورآباد به شکل هرمی ناقص با بقایای برجی در یک گوشه، خندقی در اطراف و پراکنش سفالینه‌های خاکستری (لوح ۷، طرح سفال‌های ۲۱-۲۲) و آتشکده‌ی گنبد با محوطه‌ای در اطراف، تل خندق گنبد با نقشه‌ی مربع و میان تهی که بقایای اندکی از یک برج در گوشه‌ای از آن نمایان است و قبور پشته‌ای روستای گنبد که می‌توان از مجموع آن‌ها با عنوان «شهر تاریخی گنبد» یاد نمود، مهم‌ترین دلایل جهت اثبات عبور جاده‌ای مهم از جره به فراشبند در راستای جاده کنونی است که «تل دو قلات نوجین» بر فراز قلعه‌ای مرتفع بر آن نظارت می‌کند. این اثر شامل دو قلعه با نام‌های پسر و دختر بر فراز دو قلعه مقابل یکدیگر می‌باشد. دامنه‌ی دید قلعه وسیع و دارای حداقل ۸ برج مدور است. قطعات سفالی اندکی در سطح قلعه پراکنده بود (لوح ۷، طرح



▲ نقشه ۲. مسجد چهل ستون
نگارندگان، (۱۳۸۶).

۲۳). آشکار بودن برج‌هایی در زاویه‌ی تل خندق و وجود خندقی در اطراف آن، کاربری تجاری یا نظامی را برای این تل و اتلال مشابه آن محتمل می‌سازد.

محور بالاده، جره - سرمشهد - فراشبند

محور بالاده جره - سرمشهد: سرزمین سرمشهد با نام باستانی «غندیجان» در هشت فرسنگی (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۵) غرب جره قرار دارد. کتیبه بزرگ کرتیر، موبد متنفذ دوره‌ی میانه‌ی ساسانی، بازگو کننده‌ی اهمیت مذهبی و به تبع آن رونق سیاسی و اقتصادی این منطقه است. این شهر در قرون اولیه‌ی اسلامی از شهرهای بزرگ پارس، در ردیف اصطخر و دارابگرد، دارای جامع و مرکز مهم بافندگی بوده است (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۴ و ۱۴۵). وجود مسیر ارتباطی جره - غندیجان با توجه به قراین موجود، امری است انکارناپذیر؛ اغلب منابع تعلق آن را به دشت بارین از نواحی کوره اردشیر، تأیید می‌نمایند (اصطخری، ۱۳۷۳؛ ابن خردادبه، ۱۳۶۸؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴).

دو مسیر از بالاده و جره به سوی این سرزمین می‌رود که عبارتند از:

الف - مسیر بالاده - سرمشهد، موسوم به جاده‌ی چاه شیرین -

چاهنجیر: نخست، مسیری که از بالاده به این سرزمین می‌آید، با طول ۴۰-۳۵ کیلومتر در ابتدا به جاده‌ی چاه شیرین و در ادامه به جاده‌ی چاهنجیر موسوم است. جاده‌ی چاه شیرین - چاهنجیر، در ادامه‌ی جاده‌ی تنگاب (که ذکر آن گذشت) پس از عبور از بالاده به سوی غرب آمده، پس از طی مسافت ۱۰ کیلومتر به پلی در روی رودخانه‌ی شور (از شعبات رودخانه‌ی جره) می‌رسد و از دهانه‌ی غربی پل که بر دامنه‌ی کوه «پرسیاه» تکیه دارد، خارج شده بعد از طی مسیر کوهستانی، رودخانه‌ی فصلی «شور عبدالعلی خانی» را پشت سر گذاشته و تا جاده‌ی ارتباطی کنونی دادین - سرمشهد ادامه می‌یابد، سپس به موازات جاده‌ی آسفالتی دادین - سرمشهد حرکت نموده به سرمشهد منتهی می‌گردد. آثار این مسیر شامل پل عظیم «جدول ترکی»، پنج آب انبار، قلعه‌ی کوه پرسپناه، بقایای یک چارطاقی و یک ایستگاه می‌باشد. پل شکسته‌ی جدول ترکی، ارتباط بین دو سرزمین جره و سرمشهد (غندیجان) را میسر می‌سازد. پایه‌های این پل از سنگ‌های تراش خورده و متعلق به دوره‌ی ساسانی است. قسمت‌های بالاتر پل از سنگ و ملاط گچ ساخته شده و تاریخ آن قرون اولیه‌ی اسلامی به نظر می‌رسد. ارتفاع باقی مانده از پل ۱۸۳۰ متر است. چارطاقی مزبور تا چندی پیش پابرجا بوده است. طبق تحقیقات محلی، به نظر می‌رسد که چارطاقی فوق همان است که نقشه‌ی آن توسط هرتسفلد (هرتسفلد، ۱۳۵۴: ۱۵۵) ارائه گردیده و اما مکان دقیق آن در منطقه‌ی جره معلوم نبوده و به اعتقاد مصطفوی، همان آتشکده‌ی «فراز مرا آور خدایا» است که مهرنرسی آن را برای خود در محیطی آرام ساخت (مصطفوی، ۱۳۷۵: ۱۲۰). گدار، نقشه‌ی مزبور را مربوط به یک کلیسا می‌داند (گدار، ۱۳۷۱: ۱۳۷ و ۱۵۷-۱۶۵). احتمالاً این آتشکده، همان آتشکده‌ی «شبرخشین» است که اصطخری آن را به سرزمین جره و بر در شاپور می‌نویسد (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۰۵)؛ اگرچه برخی منابع مانند شوارتس، شاپور را شهر تاریخی بیشاپور دانسته و آتشکده شبرخشین را بر دروازه‌ی شهر بیشاپور تصور نموده‌اند، اما مکان سرزمین جره در فارس شناخته شده و دارای فاصله‌ای قابل ملاحظه از شهر بیشاپور است. هم‌اکنون نیز این منطقه مرز لغزنده‌ی سرزمین کنونی جره و سرمشهد است. رودخانه‌ی «دادین» در فاصله‌ی اندکی از این چارطاقی جاری است که «خشین» نام داشته و دارای ریشه لغوی یکسان با

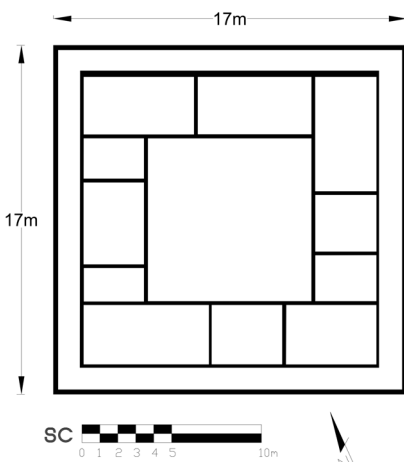
«شبرخشین» است. آب‌انبارهای موجود در مسیر، دارای نقشه‌ی بیضی و چند پله است. کف آب‌انبارها قیراندود و بدنه‌ی آن ساروج است. قلعه‌ی کوه پرسپاه یا چاه‌شیرین بر فراز ارتفاعاتی به‌همین نام، بر دشت مقابل خود که راه چاه‌شیرین-چاه‌انجیر از آن می‌گذشته، نظارت داشته است؛ سطح قلعه پوشیده از سفالینه‌های تاریخی است.

ب- مسیر جره-سرمشهد، موسوم به جاده‌ی داربلوط: جاده‌ی داربلوط را می‌توان جاده‌ای ارابه‌رو دانست که با طول ۳۵ کیلومتر از جره به سرمشهد امتداد می‌یابد. آثار این مسیر عبارتند از: بقایای پل شکسته جره بر روی رودخانه‌ی جره، کاروانسرای محمدآباد و سپس محوطه‌ی داربلوط که در ۱۷ کیلومتری محور مورد بحث و در دامنه‌ی ارتفاعات موسوم به گچ داربلوط، قرار دارد. مساحت این محوطه حدود ۳۵ هکتار و پوشیده از اتلال باستانی است. سفال‌های این محوطه با خمیره‌ی خاکستری و قرمز و نخودی و نقوش کنده (نخل)، نقوش برجسته کمربندی و پوشش قهوه‌ای و سیاه تعلق این محوطه را به دوره ساسانی و به‌خصوص قرون اولیه‌ی اسلامی محتمل می‌نماید (لوح ۷، طرح سفال‌های ۲۴-۲۶). در ادامه نیز دو برکه و دو آب‌انبار در حاشیه‌ی جاده‌ی داربلوط، معرف عبور مسیری باستانی از آن‌جا می‌باشند. این جاده نیز اندکی قبل از ورود به سرزمین سرمشهد به جاده‌ی آسفالت کنونی، موسوم به جاده‌ی دادین-سرمشهد، ملحق شده و به مسیر خود تا سرمشهد ادامه می‌دهد.

در نقطه‌ای موسوم به «مهار داربلوط»، در ۱۵ کیلومتری ابتدای جاده‌ی داربلوط، شاخه‌ای از جاده با نام «جاده‌ی حسین‌آباد» جدا شده، با حرکت در جهت غرب و قلعه‌ی تیر، به انتهای سرزمین سرمشهد می‌رود. از آثار موجود در این مسیر، از نقطه‌ی مهار داربلوط تا کاروانسرای «تل سامان»، دو آب‌انبار می‌باشد که احتمالاً تعداد آن بیش از این بوده و بر اثر فعالیت‌های کشاورزی از بین رفته است.

از میان مسیرهای منتهی به سرمشهد، مسیر جره-مهار داربلوط، تل سامان-سرمشهد، آسان‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر دستیابی به ویرانه‌های تل سامان است. بخشی از این محور از میان تپه‌ها مهورها گذشته، فاقد موانع کوهستانی و جاده‌ای ارابه‌رو است. جاده‌ی چاه‌شیرین-چاه‌انجیر نیز با وجود داشتن موانع کوهستانی، دارای آثاری جهت عبور مسیری مهم است. به‌نظر می‌رسد مسیر چاه‌شیرین-چاه‌انجیر بیشتر مورد استفاده‌ی مسافرانی بوده که از بیشاپور و بالاده، قصد عزیمت به غندیجان را داشته‌اند و مسیر داربلوط را کاروان‌هایی که از فراشبند و جره و از سوی اردشیرخره قصد عزیمت به این منطقه را داشتند، انتخاب می‌نمودند.

محور سرمشهد (غندیجان) -فراشبند: مسیری دیگری که از سرزمین کنونی جره به سوی فراشبند سرازیر می‌گردد، جاده‌ای است خاکی که از سرمشهد شروع شده و در امتداد به سمت جنوب از کنار ویرانه‌های شهر قدیم سرمشهد (محوطه‌ی موسوم به تل سامان) و نیز قلعه‌ی معروف «تیر»، می‌گذرد و با طول ۴۰-۳۵ کیلومتر به شهر فراشبند و جاده‌ی کنونی کارزون-فراشبند ملحق می‌گردد. سیزده اثر در این مسیر، ما را در عبور محور باستانی سرمشهد-فراشبند راهنمایی می‌کند که عبارتند از: ویرانه‌های شهر تاریخی سرمشهد در حاشیه مسیر، سه آب‌انبار کنار یکدیگر، بقایای بناهایی عظیم که تنها پی آن‌ها باقی مانده، قلعه‌ی «مراتع بن بیشه»، تعداد زیادی قبور پشته‌سنگی، امامزاده «خنک‌سوار» و آب‌انبارهای اطراف آن، آتشدان موسوم به «گره‌سر»، چارطاقی «دشت قنات باغ»، بقایای رباطی با طول هر ضلع ۲۳ متر و خندق‌ی در اطراف (نقشه



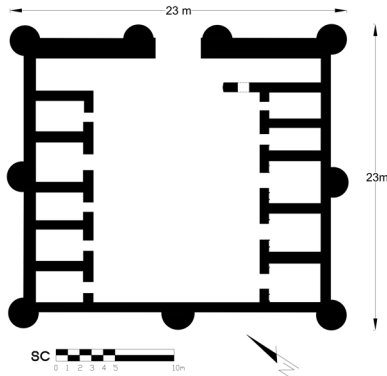
▲ نقشه ۳. چارطاقی دره گنجشکی (نگارندگان، ۱۳۸۶).

۴). این بنا مشابه رباط «دارزین» (Shokoohy, 1980: 6, 14)، بناهای اموی و عباسی در سوریه و بین‌النهرین و تاریخ ساسانی و صدر اسلام است. سپس قلعه‌ی خلجی که وظیفه کنترل جاده و دشت «پهناپهن» فراشبند با آثار بسیاری از دوره‌ی ساسانی را به عهده داشته است، تل «خزینه» به شکل دایره‌ای با قطر ۱۰۰ متر و خندقی در اطراف، در دشت پهناپهن قرار دارد (لوح ۷، طرح سفال‌های ۲۸-۲۹). امتداد جاده از کنار تل خزینه در دشت پهناپهن شروع شده و با طول ۷ کیلومتر، در امتداد به سمت شرق، تا کنار آتشکده‌ی گنبد ادامه می‌یابد و به جاده‌ی کنونی پیوسته، پس از عبور از مجموعه تاریخی گنبد، به شهر فراشبند می‌رسد.

محور فراشبند-فیروزآباد: بخش سوم بررسی، مطالعه‌ی مسیرهایی است که از فراشبند به فیروزآباد منتهی می‌گردد. مطالعه‌ی این قسمت در دو بخش، شامل: مسیر فراشبند-باچون و باچون-فیروزآباد صورت گرفت. دو مسیر از فراشبند به سوی فیروزآباد امتداد می‌یابد؛ محور باستانی و محور کنونی. محور باستانی در انتهای شهرستان فراشبند و دشت باچون بر محور کنونی منطبق می‌گردد. دشت باچون چهارراهی است که تقاطع چند مسیر مهم در آن جا صورت می‌گیرد. قدیمی‌ترین سندی که در آن نام فراشبند آمده، سنگ‌قبری از دوره‌ی صفویه است (امیری، ۱۳۸۲: ۵۶ و ۵۳). با توجه به اهمیت این سرزمین، باید به دنبال نام باستانی آن بود. در پیشینه‌ی پژوهش به شرح اقدامات مهرنرسی در زادگاهش در دهکده‌ی «ابروان» از دشت «بارین»، اشاره شد. موقعیت جره در کوره شاپور هم‌اکنون مشخص است. در غرب جره و یک منزلی آن غندیجان باستان قرار دارد. نواحی دادین و کازرون در سوی شمال و شمال غرب جره و نواحی جروق و فامور در شرق جره واقع شده‌اند که در متون جغرافیای تاریخی از آن‌ها با همین نام یاد شده است. فراشبند در جنوب ناحیه‌ی جره و غندیجان واقع شده است که نام آن در متون جغرافیای تاریخی بر ما آشکار نیست. آن چه در این جا سؤال به نظر می‌رسد موقعیت کنونی دشت بارین از یک سو و نام باستانی فراشبند از سوی دیگر است. در این جا جلگه‌ی فراشبند با وجود آثار عظیم ساسانی و به خصوص هشت آتشکده، می‌تواند پاسخی مناسب به سؤال فوق، موقعیت مکانی دشت بارین و بالعکس باشد.

محور فراشبند-دشت باچون: از شهر فراشبند شروع شده در انطباق با جاده‌ی کنونی آثاری چون تل قلعه‌ی فراشبند، چارطاقی تل «جیران»، تل «عظیم جنگی»، چارطاقی معروف تل جنگی، تل «قلات زرگران»، چارطاقی «زایر حسنی»، «برچشمه»، آتشکده‌ی معروف «خرمایک» و تل «کیخسرو» و بنای موسوم به چارطاقی «کناردان هادی خان» را در بر گرفته به آتشکده‌ی تل «نقاره‌خانه» می‌رسد. تل نقاره‌خانه آتشکده و کاروانسرای با حداقل ۵۰ اتاق در تقاطع این جاده و جاده‌ی باستانی است که از سمت «بوشکان» (استان بوشهر) به فراشبند می‌رسد. تل قلات زرگران از سوی و تل کیخسرو (کیخا) از سوی دیگر، بر مجموعه‌ی فوق در دشت مرکزی فراشبند نظارت دارند. تعدادی از آتشکده‌های ساخته شده در دشت فراشبند مربوط به ساخت‌وسازهای مهرنرسی و دارای تاریخ دوره‌ی میانه‌ی ساسانی است. پیدایی سکه‌ای از خسرو انوشیروان در تل قلات زرگران (امیری، ۱۳۸۲: ۴۱۸) مربوط به اواخر دوره‌ی ساسانی، حیات این مجموعه را در مقاطع فوق تأیید می‌نماید.

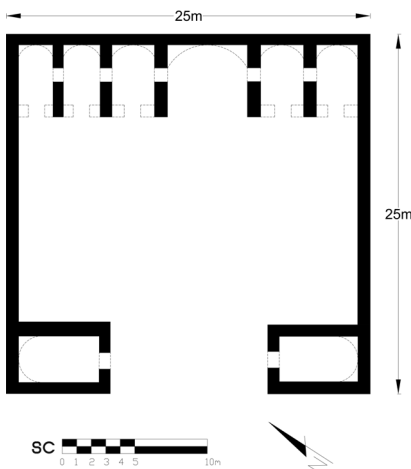
جاده‌ی مزبور سپس از گردنه‌ی موسوم به گردنه‌ی «بزن» که به سان دروازه‌ای است، در مسیر جاده‌ی کنونی، عبور می‌کند. پس از عبور از این گردنه، محور کنونی وارد دشت



▲ نقشه ۴. قلعه (رباط) قنات باغ (نگارندگان، ۱۳۸۶).

باچون می‌شود. آثار این قسمت شامل: محوطه‌ای به مساحت بالغ بر ۳۰ هکتار، موسوم به «چاه تیر و کمان» در دشت باچون است. این محوطه پوشیده از پی بناهایی با نظم بسیار و چند تپه عظیم موسوم به تل «قلعه»، تل «کلاغی» و تل «یتیم‌یال» است. عمده‌ی سفالینه‌های این محوطه با خمیره‌ی آجری، قرمز، خاکستری، نخودی و تزیینات نقوش افزوده‌ی موج و نقش‌کنده و پوشش قهوه‌ای، سیاه، قرمز و کرم مربوط به دوره‌ی ساسانی به‌نظر می‌رسد (لوح ۷، طرح سفال‌های ۳۰-۳۳). کاروانسرای باچون با نقشه‌ی مربع، و آب‌انباری بیضی‌شکل در کنار بنا (نقشه ۵)، دارای نقشه‌ای مشابه کاروانسرای تنگاب فیروزآباد است. چشمه‌ی «برم فرهاد» با آبدالان‌های صخره‌ای و تپه‌های موسوم به «چاربازار» در این دشت، حاکی از تقاطع چند مسیر مهم ارتباطی است. تپه‌های چاربازار، به‌صورت چهار تپه‌ی میان‌تهی با نقشه‌ی مربع است که به‌صورت قرینه در دو سوی جاده‌ی باستانی خانیک-باچون، واقع شده است. اطلاق کلمه‌ی «چاربازار» به این اتلال، قابل تأمل است. چاربازار، کلمه‌ی پهلوی ساسانی است که معرب شده‌ی آن «سوق» و به‌طور کلی مکانی تجاری می‌باشد (هرتسفلد، ۱۳۵۴: ۱۵۲).

محور خانیک-باچون: از روستای خانیک (در تقاطع با جاده‌ی آسفالتی کازرون-فراشبند) و ۱۰ کیلومتری فراشبند آغاز می‌شود و با طی مسافت ۳۵ کیلومتر و به‌موازات جاده‌ی فعلی و فاصله‌ای که دیواره‌ی کوهستانی حاشیه‌ی جاده‌ی مابین آن‌ها ایجاد نموده، به دشت باچون و جاده‌ی آسفالتی فعلی ملحق می‌گردد. آثار موجود بر این مسیر به‌ترتیب عبارتند از: تل «قلعه خوشاب» در مسیر جاده‌ی باستانی خانیک-باچون با سفال‌هایی از دوره‌ی ساسانی قرار دارد. منار سنگی خوشاب به‌صورت یک میل راهنما بر روی تلی مرتفع در روستای خوشاب جای داشته است. این منار اندکی قبل توسط افراد سودجو به کلی تخریب گردیده و تنها تصویری از آن باقی‌ست. با توجه به تشابه آن به پایه‌ی آتشدان سنگی «گره‌سر»، این منار نیز پایه‌ی آتشدانی بوده که بخش بالایی آن در زمانی قبل‌تر از آن جدا و مفقود گردیده است. وجه تسمیه این روستا به «خوشاب» و به معنی «مجمهر» و محل افروختن آتش، قابل تأمل است؛ سپس روستای جانی‌آباد، در مسیر جاده، دارای دو تل موسوم به تل «خندق» است. تل‌های مزبور دارای نقشه‌ی مربع، میان‌تهی با بقایای خندقی در اطراف است. قلعه‌دختر یا «کل‌اوسی» بر فراز ارتفاعات موسوم به کل (نقشه ۶)، با نقشه‌ی مربع، چهار برج در چهار گوشه و چاهی کنده شده در صخره در میان قلعه، مشرف به آثار ذکر شده در این دو روستا و جاده‌ی باستانی است. در مقابل قلعه، رودخانه‌ی «آب نیلو» و در پشت آن رودخانه‌ی فصلی «بالوغ لو» (دارای ماهی) قلعه را در گردشی از آب که متناسب نام آن است، محصور نموده‌اند. پس از آن، تل «عظیم رمه‌چر» با انبوه سفالینه در یک کیلومتری است. سفالینه‌های این تپه دارای خمیره‌ی نارنجی، خاکستری تیره، قرمز و تزیینات نقوش کنده و برجسته با پوشش قرمز و سیاه است (لوح ۷، طرح سفال‌های ۳۳-۳۴). در امتداد به‌سمت جنوب و در حاشیه‌ی جاده، رباط یا قلعه‌ی دشت «کوهک» که تنها، پی آن به‌جاست. آب‌انباری بیضی‌شکل در مقابل ورودی بنا قرار دارد. نقشه‌ی بنا مانند قلعه‌ی سیراف است و تاریخ آن ساسانی-اسلامی است (نقشه ۷). در مقابل قلعه‌ی دشت کوهک و بر فراز کوه «پر»، دو قلعه با فاصله‌ی ۷۰۰ متر از یکدیگر قرار دارد. این قلاع به‌وسیله‌ی صخره‌ای طولی (یال) و دیوار سنگی ساخته شده بر این یال، به یکدیگر متصل می‌شوند. این قلاع وظیفه‌ی کنترل جاده و دشت اطراف خود، به‌نام کوهک و آثار آن را برعهده داشته‌اند.



▲ نقشه ۵. کاروانسرای باچون (نگارندگان، ۱۳۸۶).

سفالینه‌های این قلاع، اغلب دارای خمیره‌ی قرمز، نارنجی، نقوش کنده و افزوده است (لوح ۷، طرح سفال‌های ۳۵-۳۶). در ادامه‌ی مسیر به سمت باچون، محوطه‌ای با تعداد زیادی گور پشته‌ای در دو سوی جاده و یک آب‌انبار در مسیر قرار دارد. پس از آن در مسیر جاده‌ی باستانی خانیک-باچون و در ۲ کیلومتری جاده‌ی فعلی فراشبند-فیروزآباد، تل‌های موسوم به چاربازار، قرار دارد که ذکر آن رفت. کاروانسرای باچون در انتهای مسیر باستانی فوق‌الذکر و ۲۰۰ متری جاده‌ی کنونی فراشبند-باچون واقع است. اندکی بعد از کاروانسرای باچون، جاده‌ی باستانی خانیک-باچون و جاده‌ی کنونی بر یکدیگر منطبق می‌شود.

مسیر نخست فراشبند-باچون، اگرچه به دلیل وجود آثار برجسته‌ای از دوره‌ی ساسانی دارای اهمیتی بیشتر به نظر می‌رسد، اما آثار موجود در مسیر جاده‌ی باستانی خانیک-باچون نیز مؤید نقش آن به عنوان بخشی از یک مسیر اصلی است که بیشتر در امر تجارت و امور نظامی مورد استفاده بوده است. جاده‌ی نخست را می‌توان در امتداد جاده‌ی باستانی سرمشهد-فراشبند دانست و اهمیت آن را از لحاظ مذهبی و ارتباط با ساحل مورد مطالعه قرار دارد؛ اما جاده‌ی خانیک-باچون را می‌توان در ادامه‌ی مسیری دانست که از جره، هم‌سو با محور اصلی به سمت فراشبند امتداد می‌یابد.

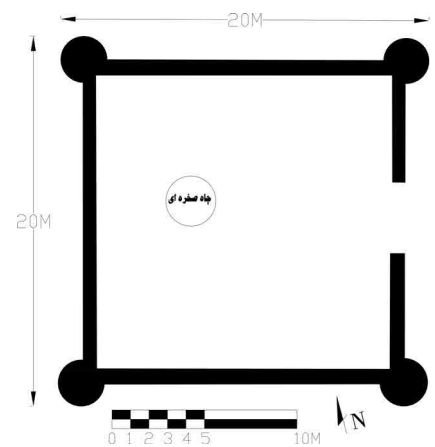
محور باچون-فیروزآباد: محور باچون-فیروزآباد، شامل دو مسیر است؛ مسیر نخست، در امتداد محور کنونی، از باچون به فیروزآباد؛ و مسیر دیگر، با طول حدود ۵۰ کیلومتر از باچون به کنارسیاه و از آن جا به فیروزآباد می‌رسد.

محور کنونی باچون-فیروزآباد: محور کنونی با طول ۳۶ کیلومتر دارای دو اثر، شامل لوح ناتمام نقش برجسته و تل «قلعه‌بابگان» و بقایای جاده‌ی باستانی در کوه‌های حاشیه‌ی جاده است. بخش عمده‌ی این مسیر از میان تنگه‌ای کوهستانی با دیوارهای بلند که رودخانه‌ای هم در آن جریان دارد، عبور می‌نماید. آثار جاده‌ای قدیمی، تقریباً در راستای جاده‌ی کنونی در کوهستان‌های اطراف دیده می‌شود (فاضل، ۱۳۸۹).

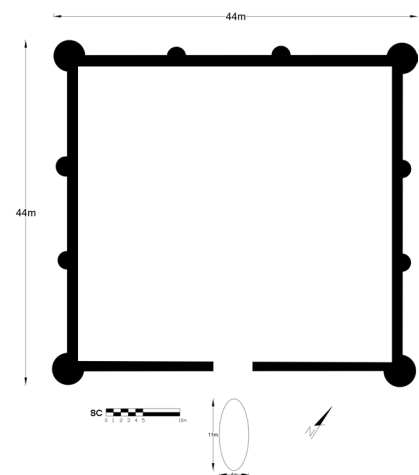
محور باچون-کنارسیاه-فیروزآباد: مطالعه‌ی بخش اول محور باچون-کنارسیاه-فیروزآباد، شامل محور باچون-کنارسیاه، به دلیل تخریب جاده توسط سیلاب‌های رودخانه‌ی شور محقق نشد. بخش دوم جاده از کنارسیاه به فیروزآباد با طول ۲۵-۲۰ کیلومتر دارای آثاری به ترتیب شامل: رباط کنارسیاه، آتشکده‌ی کنارسیاه، کاروانسرای کنارسیاه، آب‌انبار و تل «دولنگه» می‌باشد. آتشکده‌ی کنارسیاه بزرگ‌ترین مجموعه‌ی مذهبی دوره‌ی ساسانی در فارس است که در محل تلاقی این مسیر واقع شده است. اگرچه بخش دوم این مسیر یعنی، کنارسیاه-فیروزآباد منطبق با مسیر فیروزآباد-سیراف گردیده، اما برای کاروانیانی که از فراشبند راهی فیروزآباد می‌شدند، مسیر باچون-فیروزآباد کوتاه‌تر و در صورتی که قصد زیارت یا تجارت در نقطه‌ی کنارسیاه مورد توجه کاروانی نبوده باشد، مسیر قدیمی، منطبق با محور کنونی باچون-فیروزآباد را برای رسیدن به فیروزآباد انتخاب می‌نمود. بخشی از بررسی‌های واندنبرگ در سال ۱۹۶۱ م. مطالعه‌ی مسیر ارتباطی فیروزآباد-سیراف بود. بخش نخست این بررسی، شامل محور فیروزآباد-کنارسیاه، منطبق با بخش پایانی مسیر مور بحث می‌باشد (Vondenberg, 1961: 163-198).

نتیجه‌گیری

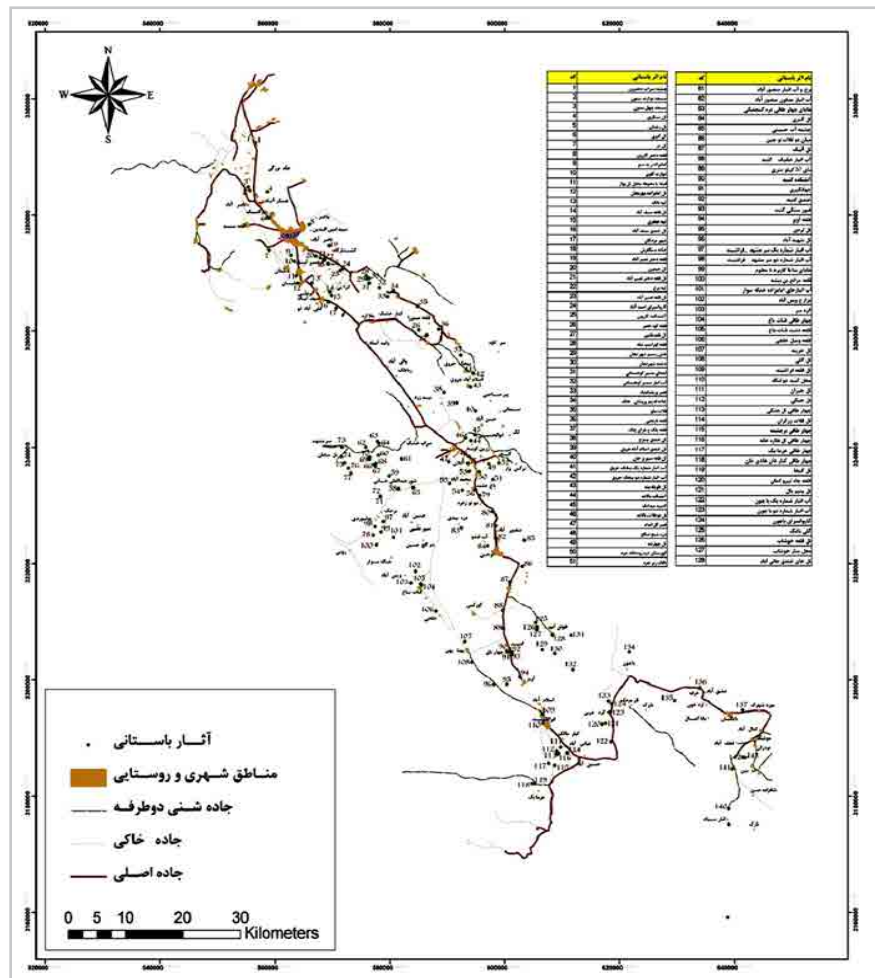
مسیر کنونی بیشاپور-فیروزآباد، شامل ۳ بخش به طول ۲۰۵ کیلومتر و محورهای فرعی



▲ نقشه ۶. قلعه‌دختر (کل اوسی)، نگارندگان، (۱۳۸۶).



▲ نقشه ۷. رباط دشت کوهک، نگارندگان، (۱۳۸۶).



نقشه ۸. پراکنش نقاط باستانی در راستای شناسایی محور بیشاپور - فیروزآباد در دوره ساسانی و قرون اولیه (نگارندگان، ۱۳۸۶).

کنونی به طول ۲۴۰ کیلومتر تأمین کننده‌ی ارتباط دو کوره و دو شهر مهم از دوره‌ی ساسانی و نیز قرون اولیه‌ی اسلامی بوده است. این حرکت در کوتاه‌ترین شکل خود دارای ۲۰۰ کیلومتر یا ۲۵ فرسنگ مسافت و حداقل ۷ منزل، شامل: بیشاپور، کازرون، فامور، بالاده؛ جره، خانیک، خوشاب و یا بالاده؛ جره، فراشبند، باچون و فیروزآباد، بوده است. در طولانی‌ترین شکل دارای ۲۴۰ کیلومتر یا ۳۰ فرسنگ مسافت و حداقل ۹ منزل، شامل: بیشاپور، کازرون، فامور و جره؛ بالاده و یا کازرون، جره؛ بالاده، غندیجان، فراشبند (احتمالاً محل آتشکده تل نقاره‌خانه)، باچون، کنارسیاه و فیروزآباد می‌باشد.

خطوط ارتباطی فوق، شامل هفت کاروانسرا، چهارده آتشکده، سه نقش برجسته، پنج کتیبه‌ی پهلوی ساسانی، بیست‌وشش آب‌انبار، ده قبر یا مجموعه‌ی قبور، یک حوض سنگی، دو کانال آبرسانی صخره‌ای، سه مسجد و امامزاده، چه تل، بیست‌وسه قلعه، هشت محوطه، بخشی از جاده سنگ‌فرش، آثار جاده‌های سنگی باستانی در دو نقطه، دو پل، سه ایستگاه ساده، دو آتشدان و چهار اثر با کاربرد نامعلوم می‌باشد.

تأمین ارتباط دو کوره و دو شهر مهم از دوره‌ی ساسانی و صدر اسلام، اساسی‌ترین وظیفه این شبکه‌ی ارتباطی بوده است. اهمیت شبکه‌ی ارتباطی فوق به‌لحاظ تأمین امنیت و رفاه مردمان از نکات مهم و کلیدی این بحث محسوب می‌گردد. وجود هر یک از آثار موجود در این خط‌سیر و در رأس آن‌ها وجود نقاط شهری همچون کازرون، فامور،

جروق، جره، غندیجان، دشت بارین و محوطه‌ی چاه تیروکمان، نیز وجود کاروانسراها، آتشکده‌ها و بیست‌وسه قلعه که بی‌شک وظیفه‌ی کنترل و حراست جاده‌ها را به عهده داشته‌اند، تضمینی بوده است جهت تأمین امنیت و رفاه کاروان‌های زیارتی، سیاحتی، تجاری، نظامی و ...

رونق مذهبی این شبکه‌ی ارتباطی از دیگر نکات مورد توجه آن می‌باشد. وجود چهارده آتشکده که بی‌شک تعداد آن‌ها بیش از این بوده و در رأس آن‌ها بزرگ‌ترین مجموعه‌ی آتشگاهی فارس در کنار سیاه، مجموعه‌ی زیارتی آتشکده‌ی تل نقاره‌خانه و نیز آتشکده‌ی جره، قرارگیری تعدادی قلاع موسوم به «دختر» و منسوب به آن‌ها، وجود تعداد فراوان قبورسنگی و صخره‌ای ساسانی، نفر بزرگ‌ترین کتیبه‌ی پهلوی ساسانی از کرتیر با محتوایی مذهبی، همگی از مظاهر اهمیت مذهبی شبکه‌ی ارتباطی مذکور است که در راستای سیاست دولت ساسانی در عبور جاده‌های مهم از مراکز مذهبی و بالعکس تحقق پذیرفته است. این شبکه‌ی ارتباطی از رونق تجاری خاصی نیز برخوردار بوده است. نخستین دلیل این ادعا را می‌توان وجود مکان‌های مهم مذهبی دانست. وجود نقاط شهری پویا در امر تولید، اعم از تولیدات کشاورزی و نیز صنعتی چون تولید روغن‌ها و عطریات، به‌خصوص در بیشاپور و فیروزآباد و نیز رواج صنعت نساجی در نقاطی چون: بیشاپور، کازرون، غندیجان و تاحدودی فیروزآباد، از دیگر مظاهر رونق تجاری این خط‌سیر است. همچنین تولید بهترین عطریات دنیا در فیروزآباد و تولید روغن‌های گوناگون و داروهای گیاهی در بیشاپور از دلایل دیگر اهمیت نقاط موجود بر خط‌سیر مزبور در امر تولید است. در اواخر دوره‌ی ساسانی، به‌دلیل جنگ‌های میان ایران و روم، تجارت در جاده‌ی ابریشم محدود شده و تجارت در ساحل خلیج فارس رونق می‌یابد. فارس در این زمان مرکز تجارت راه دور و مرکز لجستیکی، عهده‌دار نظارت بر دریا به‌شمار می‌رفت. با ذکر این نکته که تجارت ایران و بیزانس نیز در اواخر این دوره در بین‌النهرین، به‌دلیل افزایش عمده‌ی عوارض گمرکی از سوی ساسانیان کاهش یافته بود، شهر بیشاپور به‌صورت کانونی در ارتباط با بندر بوشهر و شهر فیروزآباد کانون بندر مهم سیراف است؛ از این خط‌سیر علاوه‌بر تأمین ارتباط این دو کانون، شبکه‌ی وسیعی از راه‌ها به‌سمت دریا منشعب می‌شد. چنان‌چه وجود گل‌مهرها برای مهر و موم کردن کالاهای مربوط به تجارت دریایی را درست بدانیم (دریایی، ۱۳۸۲: ۱۱۰ و ۵۴)، کشف تعدادی گل‌مهر در مسیر، تأییدی است بر آن چه گذشت. تأمین ارتباط مرکز سیاسی ساسانی در تیسفون با مرکز مذهبی ساسانی در استخر و به بیانی دیگر ارتباط مرکز ایران جنوبی با مرز ایران در بین‌النهرین از دیگر وظایف این خط‌سیر بوده است. این نکته از نظر نظامی به‌دلیل ارتباط با مرز و درگیری‌های متعدد در نقاط مرزی بین‌النهرین، دارای اهمیت بسیار است. از سوی دیگر، ارتباط با دریا نه تنها از نظر تجاری که به‌لحاظ نظامی نیز به‌دلیل کنترل مرزهای آبی، به‌خصوص در اواخر دوره‌ی ساسانی که فارس به‌عنوان مرکز لجستیکی عهده‌دار نظارت بر دریا بوده، دارای اهمیت بسیار بوده است.

کلیده‌ی موارد ذکر شده در اهمیت خط‌سیر فوق، دلیلی بر اهمیت سیاسی آن نیز می‌باشد. چنین به‌نظر می‌رسد در اولین حمله‌ی موفق عرب‌ها به فارس، لشکر عرب با هدف فتح استخر، پس از فتح توج (در یک منزلی غندیجان) از این مسیر، ابتدا به فیروزآباد و سپس استخر دست‌یافته باشد (فسایی، ۱۳۸۲). خط‌سیر مورد مطالعه با فاصله‌ای از مسیر ارتباطی فیروزآباد-سیراف و چندی زودتر از آن، با گسترش و درخشش

شیراز و تغییر مسیرها، از رونق می‌افتد. شاید بتوان دلیلی را که واندنبرگ در از بین رفتن اهمیت جاده‌ی فیروزآباد-سیراف مطرح می‌نماید، در مورد این مسیر نیز صادق دانست. وی از بین رفتن اهمیت این جاده را خرابی‌های به‌بار آمده توسط شبانکاره در بندر سیراف و افت اهمیت این بندر می‌داند. این در حالی است که منابع جغرافیای تاریخی، دلیل از بین رفتن اهمیت شهر بیشاپور را عملکرد حاکم شبانکاره آن‌جا دانسته‌اند. آثار حیات این جاده تا قرون اولیه‌ی اسلامی و حداکثر قرن سوم هـ.ق. است. شواهدی چنان‌که بتوان رونق این خط‌سیر را در دوران میانه و متأخر اسلامی نیز تأیید نمود، وجود ندارد.

کتابنامه

- ابن بلخی، ۱۳۷۴، *فارسنامه*، توضیح و تحشیه: منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس شناسی.
- ابن حوقل، ۱۳۶۶، *ایران در صورۃ‌الارض* (سفرنامه)، به کوشش: جعفر شعار، تهران: امیر کبیر
- ابن خردادبه، ۱۳۶۸، *مسالک و ممالک*، ترجمه: علی بن عبدالسلام کاتب، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی
- استخری، ابواسحاق ابراهیم، ۱۳۷۳، *مسالک و ممالک*، ترجمه: محمد بن عبدالله تستری، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- امیری، سید رزاق، ۱۳۸۲، *تاریخ و فرهنگ مردم فراشنبند* (تحقیقی درباره‌ی ایل قشقایی)، شیراز: نوید.
- بویس، مری، ۱۳۸۱، «آناهیتا»، ترجمه زهرا (نیلوفر) باستی، مجموعه مقالات سروش پیرمغان (یادنامه‌ی جمشید سروشیان) به کوشش: کتیون مزداپور، تهران: ثریا، صص ۷۲۱-۷۴۱.
- پیرنیا، محمد کریم و افسر، کرامت‌الله، ۱۳۷۰، *راه و رباط*، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی و انتشارات آرمین.
- ترومپلمن، لئو، ۱۳۷۲، «قبور و آیین تدفین در دوره‌ی ساسانی»، ترجمه: مولود شادکام، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، *مجله‌ی باستان‌شناسی و تاریخ*، سال هشتم، شماره اول، صص ۳۷-۲۹.
- حسینی فسایی، حاج میرزا حسن، ۱۳۸۲، *فارسنامه ناصری*، تهران: امیر کبیر.
- حصوری، علی، ۱۳۸۱، «تاریخ‌گذاری مهرهای ساسانی»، مجموعه مقالات سروش پیرمغان (یادنامه‌ی جمشید سروشیان) به کوشش: کتیون مزداپور، تهران: ثریا، صص ۱۴۶-۱۵۳.
- دریایی، تورج، ۱۳۸۲، *شاهنشاهی ساسانی*، ترجمه: مهدی ثاقب‌فر، تهران، ققنوس.
- شورانس، پاول، ۱۳۷۲، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه: کی‌کوس جهان‌داری، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- طبری، محمدبن جریر، ۱۳۶۸، *تاریخ الرسل و الملوک (تاریخ طبری)*، ترجمه: ابوالقاسم پاینده، ج ۲، اساطیر.
- کریمی، بهمن، ۱۳۲۹، *راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران*، تهران: انتشارات اداره‌ی کل باستان‌شناسی.
- گدار، آندره، گدار، یداء، سیرو، ماکسیم، ۱۳۷۱، *آثار ایران*، ترجمه: ابوالقاسم سرومقدم،

- بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- گیرشمن، رومن، ۱۳۷۹، *بیشاپور*، ترجمه: اصغر کریمی، ج ۱، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور
- لسترنج، گای؛ ۱۳۳۷، *سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه: محمود عرفان، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- مصطفوی کاشانی، محمدتقی، ۱۳۸۱، «اهمیت تاریخی جره در سرزمین فارس»، *مجموعه مقالات در زمینه‌ی باستان‌شناسی (مجموعه مقالات محمدتقی مصطفوی کاشانی)*، گردآوری: مهدی صدیقی، ج ۱، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، صص ۲۲۹-۲۳۳.
- مصطفوی، محمدتقی، ۱۳۷۵، *اقلیم پارس*، تهران: اشاره.
- فاضل، لیلا، ۱۳۸۶، «بررسی باستان‌شناختی محور بیشاپور- فیروآباد در دوره‌ی ساسانی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، به راهنمایی: کمال‌الدین نیکنامی، دانشکده‌ی ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران (منتشر نشده).
- فاضل، لیلا، ۱۳۹۰، «نقش‌رستم شهرنجان»، *مجله‌ی باستان‌شناسی و تاریخ*، شماره ۲ (پیاپی ۴۸)، صص ۴۹-۵۵.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، ۱۳۶۱، *احسن‌التقاسیم فی معرفه‌الاقالیم*، ترجمه: علینقی منزوی، ج ۲، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- مهریار، محمد، ۱۳۷۹، «سیمای شهر بیشاپور در دوران اسلامی»، *مجموعه مقالات دومین کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم- کرمان*، به کوشش: باقر آیت‌الله زاده شیرازی، ج ۳، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی، صص ۱۳۸-۱۱.
- نصرالله‌زاده، سیروس، ۱۳۸۵، *کتیبه‌های پهلوی کازرون*، شیراز: کازرونیه.
- هرتسفلد، ارنست، ۱۳۵۴، *تاریخ باستانی ایران بر بنیاد باستان‌شناسی*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- هوف، دیتریش، ۱۳۶۶، «فیروزآباد»، ترجمه: کرامت‌الله افسر، *مجموعه مقالات شهرهای ایران*، به کوشش: محمدیوسف کیانی، ج ۲، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، صص ۱۱۷-۷۵.
- هوگی، هانس، ۱۳۵۶، *قلعه‌دختر- آتشکده*، ترجمه: فرزین فردانش، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور.

- Azarnoush, Massoud, 1994, "The sasanian manor house At Haji Abad", *Iran*, Firenez, Le leyyere Coll. Monografie di Mesopotamia.

-Bouchaiat, R & salles. J. f, 1981, "The History and Archaeology of the Gulf from the 5th Century B. C. to the 7th Century A. D. A Reviwe of the Evidence", *Proceedings of the Seminar for Arab Studies*

- Shokoohy, M., 1980, "Monuments of the Early Caliphate at Dārzīn in the Kirmān Region", *Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 1, pp. 3-20.

- Whitcomb, D., 1984, "Qasri-Abunasr, Old Shiraz", *Arabica Orientale, Mesopotamia et Iran Meridional de Larg du far andedebat dela period Islamique. Ed, Recherche sules civilization*, Paris.

- Vondenberg, L., 1961, "Recentes decouvertes de monuments", *Iranica antiqua I*, Leden, pp. 163-198.