



Re-identification of Historical and Archaeological of the Communication Routes of the Islamic City of JORJĀN in its Multiple Communication Network in Northeast of Iran

Jamileh Mansouri Jezabadi¹, Mohammad-ESmaeil Esmaeili Jelodar², Mohammad Mortezaee³

1. Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, University of Tehran. Tehran, Iran. Email: jamileh.mansouri@ut.ac.ir.

2. Corresponding author, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, University of Tehran. Tehran, Iran. Email: jelodar@ut.ac.ir.

3. Research Institute of Cultural Heritage and Tourism (RICHT) Tehran, Iran. Email: m_mortezaei2008@yahoo.com

Article Info	Abstract
Article Type:	JORJĀN was an economic, cultural, scientific and political hub in the district of Jorjan during the third, fourth and fifth centuries AH. The prosperity of trade made it one of the richest cities in Iran. Historical Written sources have spoken about the commercial connection of the city of Jorjan with Neyshābūr, Khwarezm, Ray, the cities of Tabarestan especially Tamisa and Amol, and even the cities of the Caspian province on the other side of the Caspian lake. During the first six centuries of the Islamic era, the city of JORJĀN was known as the economic hub of the JORJĀN region. Jorjan had established trade relations and cultural exchanges with important cities such as Neyshabur, Ray, Amol and Khwarezm by land and with the cities of the Khazar region and beyond by sea. Therefore, the main question of the research was considered as what were the transportation routes of the city of Jorjan, during its life, from the first centuries of Islam until the time of the Mongol attack that caused the destruction of this city? According to the identification of the possible location of one of the gates of the city wall by the authors during the research, can we find a meaningful connection between the roads leading to the city and this gate? This research has been done using written historical sources and archaeological evidence and with a library method and a descriptive and analytical approach. The researches led to the identification of the roads connecting the city of Jorjan with Neyshabur, Ray, the cities of Tabarestan, Khwarezm and the port of Abaskun and a large number of inter-road places and staging posts on these routes were also accurately located. According to the location of the possible gate discovered, the result of the research shows that this gate was used to connect the city of Jorjan and the port of Abaskun. Also, there is a weak possibility that this gate was accessed by the Bakrabad-Estarabad road or the roads leading to Khwarezm and Dehistan.
Article History:	
Received: 17, July, 2024	
In Revised Form: 15, October, 2024	
Accepted: 19, January, 2025	
Published Online: 10, March, 2025	
Keywords: JORJĀN, Roads, the gate of city, Neyshabur, Amol, Ray, Khwarezm	

Cite this The Author (s): Mansouri Jezabadi, J., Esmaeili Jelodar, M.E., Mortezaee, M., (2024-2025): Re-identification of Historical and Archaeological of the Communication Routes of the Islamic City of JORJĀN in its Multiple Communication Network in Northeast of Iran, Historical Sciences Studies, Vol.16, No 2, Serial No.38 – Autumn & Winter-(265-294).

<https://doi.org/10.22059/jhss.2025.379516.473729>



© The Author(s): Mansouri Jezabadi, J., Esmaeili Jelodar, M.E., Mortezaee, M., Publisher: University of Tehran

1. Introduction

JORJĀN was an economic, cultural, scientific and political hub in the district of Jorjan during the third, fourth and fifth centuries AH. The prosperity of trade made it one of the richest cities in Iran. Historical Written sources have spoken about the commercial connection of the city of Jorjan with Neyshābūr, Khwarezm, Ray, the cities of Tabarestan especially Tamisa and Amol, and even the cities of the Caspian province on the other side of the Caspian lake . Despite the geographical barriers around Jorjan district, such as the mountains located in the east and south, the Dehistan desert in the north and the Caspian Lake in the west, numerous transportation roads were formed that connected Jorjan to the mentioned cities. However, the roads that connected the city of Jorjan to important cities have not been investigated so far. Therefore, the question arises What were the transportation routes of the city of Jorjan, during its life, from the first centuries of Islam until the Mongol attack that destroyed this city? Mehryar conducted an archeological field survey around the city of Jorjan in 1361 SH and found evidence of the remains of a gate buried underground in the northern part of the city wall. However, due to the incompleteness of the documents left from Mehryar's report, the exact location of the gate is not known. The authors were able to find the possible location of a gate in the northwest of the city wall with the help of satellite images. Although we do not know whether these two gates are the same or not, another question that arises here is whether this gate was located at the beginning of an important road? Until now, no independent research has been presented about describing and explaining all the transportation routes of the district and the city of Jorjan. Most of the research done about the communication routes of Jorjan have focused on the connection between this city and Neyshabur, Especially through the route of Jorjan-Esfraïn-Neyshabur. In this research, in addition to introducing and identifying the communication routes between Jorjan and other cities such as Ray, Amol, and Khwarezm, other roads between Jorjan and Neyshābūr city have also been investigated and identified. According to the questions and objectives of this research, the approach of this article is descriptive and analytical. This research has been done by field and library methods. Part of the writing of this research is based on historical written sources and historical geography. After studying the written sources and extracting relevant content, the similarities and contradictions between the contents were examined to ensure accuracy. Due to the existence of many uncertainties in this regard, most of the cities and stations on the roads of these transportation routes were traced and located as much as possible. With the help of historical maps, Google Earth satellite images, contemporary geographical maps, and available data, the desired points were located on the map of Iran using GIS software. Based on the collected historical materials, the spatial relationship between them was investigated. In cases such as the relationship between Bastam and Jorjan, where the written sources from the first to seventh centuries AH did not provide sufficient information to the writers, the evidence available in newer sources has been used with caution and compared with older sources. The research results are presented in the form of a map with exact geographical location in the article. The results show that the city of Jorjan was considered an important point in the road network of the northeast of the country. The most important destinations of travelers from JORJĀN were the cities of Neyshabur, Amol and Ray. Passengers used the Jorjan-Amol route to travel to different cities of Tabarestan. After reaching Amol, they could continue to Gilan, Ray and Khazar region. To go to Ray, the Jorjan-Bastam route was used. A part of this road was located next to the Khormarud River. Places on the road between Jorjan-

Bastam cannot be precisely identified based on written sources before the 7th century. So, the description of Naser al-din shah in 1301 SH was used and to some extent, the connection between Bastam and Jorjan was made clear to us. The research shows that the passengers used to reach Bastam by crossing the Nodeh-Farsian-Tilabad crossing. Then they entered the intersection of the Khorasan Road. Passengers used to go to Ray City from Damghan and Semnan, or they went to Neyshabur through two different roads, Jajarm Road and Sabzevar Road. It is also possible that after reaching Tilabad, they directly went Jajarm from a side road. Another road that connected Jorjan to Neyshabur and is better known was the Jorjan - Dinarzari-Esfrain-Neyshabur route. It seems that the roads in Neyshabur province had formed a network of local roads. they connected the cities of this province such as Esfrain, Jajarm and Sabzevar. The trade and pilgrimage caravans of Khwarezm also used to come to Jorjan through Parou and Dehistan and if they wanted, they would travel from Jorjan to Ray. Abaskun port was considered one of the cities of Jorjan. The road connecting Jorjan to the port of Abaskun was important due to its commercial importance and providing access to other areas. According to what has been said and the location of the possible gate, two ways were probably connected with this gate. The first route was the Jorjan-Abaskun road, which was considered one of the important economic routes of Jorjan due to the importance of the Abaskun port in trade. After the destruction of Jorjan city due to the Mongol attack and the flooding of Abaskun Port, the commercial importance of this place was lost and no new Port was built at this place. As a result, Jorjan -Abaskun Road fell from prosperity. The second route leading to the gate is probably the same road that left Bakrabad and went to Astrabad. This road, i.e. Bakrabad- Astrabad route, was not identified due to lack of evidence.



بازشناسی تاریخی و باستان‌شناسی راه‌های ارتباطی شهر اسلامی جرجان در شبکه ارتباطی

چندگانه آن در شمال شرق ایران***

جمیله منصوری جزآبادی^۱، محمد اسماعیل اسماعیلی جلودار^۲، محمد مرتضایی^۳

jamileh.mansouri@ut.ac.ir

jelodar@ut.ac.ir

m_mortezayi2008@yahoo.com

۱. گروه باستان‌شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، تهران، ایران، رایانامه:

۲. نویسنده مسئول، گروه باستان‌شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، تهران، ایران، رایانامه:

۳. گروه باستان‌شناسی دوران اسلامی، پژوهشکده باستان‌شناسی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران، رایانامه:

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله:	در طول شش قرن نخست دوران اسلامی، شهر جرجان به‌عنوان قطب اقتصادی منطقه جرجان، شناخته می‌شد.
علمی - پژوهشی	جرجان با شهرهای مهمی چون نیشابور، ری، آمل و خوارزم از طریق خشکی و با شهرهای نواحی خزر و ورای آن از طریق دریا، روابط تجاری و مراودات فرهنگی برقرار کرده بود. لذا پرسش اصلی پژوهش چنین در نظر گرفته شد که راه‌های مواصلاتی شهر جرجان، در طول حیاتش، از سده‌های نخستین اسلامی تا زمان حمله مغول که سبب تخریب این شهر گردید، چه مسیرهایی بوده است؟ با توجه به شناسایی مکان احتمالی یکی از دروازه‌های حصار شهر توسط نگارندگان در جریان پژوهش، آیا بین جاده‌های منتهی به شهر و این دروازه ارتباط معناداری می‌توان یافت؟ این پژوهش با استفاده از منابع مکتوب تاریخی و شواهد باستان‌شناسی و با روش کتابخانه‌ای و رویکرد توصیفی و تحلیلی انجام شده است. تحقیقات انجام‌شده، به شناسایی جاده‌های پیونددهنده شهر جرجان با نیشابور، ری، شهرهای طبرستان، خوارزم و بندر آبسکون منجر شد و تعداد زیادی از اماکن بین راهی و ایستگاه‌های این مسیرها نیز به طور دقیق مکان‌یابی شد. با توجه به موقعیت دروازه‌ای احتمالی مکشوفه، نتیجه پژوهش انجام‌شده نشان می‌دهد، این دروازه برای ارتباط شهر جرجان و بندر آبسکون مورداستفاده قرار می‌گرفته است. همچنین احتمال ضعیفی وجود دارد که این دروازه با جاده بکرآباد- استرآباد یا جاده‌های منتهی به خوارزم و دهستان نیز دسترسی داشته است.
تاریخ بازنگری:	
۱۴۰۳/۰۴/۲۷	
تاریخ پذیرش:	
۱۴۰۳/۰۷/۲۴	
تاریخ انتشار:	
۱۴۰۳/۱۲/۲۰	
واژه‌های کلیدی:	
جرجان، راه‌ها، دروازه شهر، نیشابور، آمل، ری، خوارزم	

استناد: منصوری جزآبادی، جمیله؛ اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل؛ مرتضایی، محمد؛ (۱۴۰۳) بازشناسی تاریخی و باستان‌شناسی راه‌های ارتباطی شهر اسلامی جرجان در شبکه ارتباطی چندگانه آن در شمال شرق ایران، پژوهشهای علوم تاریخی، سال ۱۶، شماره ۲، پاییز و زمستان، شماره پیاپی ۳۸، (۲۶۵-۲۹۴).

<https://doi.org/10.22059/jhss.2025.379516.473729>



ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران

*** این مقاله برگرفته از رساله دکتری خانم جمیله منصوری جزآبادی با عنوان «چگونگی تأمین و بهره‌برداری از منابع آبی در راستای حیات شهر تاریخی جرجان از صدر اسلام تا حمله مغول» و به راهنمایی دکتر محمد اسماعیل اسماعیلی جلودار و مشاوره دکتر محمد مرتضایی در گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران است.

<https://doi.org/10.22059/jhss.2025.379516.473729>

۱. مقدمه

در قرون سوم، چهارم و پنجم هجری قمری شهر جرجان به‌عنوان قطب اقتصادی، فرهنگی، علمی و سیاسی در ناحیه جرجان از شهرت فراوانی برخوردار بود. باوجود موانع جغرافیایی پیرامون ناحیه جرجان نظیر کوهستان‌های واقع در شرق و جنوب، بیابان دهستان در شمال و دریاچه خزر در غرب، راه‌های مواصلاتی متعددی در ناحیه جرجان شکل‌گرفته بود و رونق بازرگانی و رفت‌وآمد کاروان‌ها، شهر جرجان را به یکی از ثروتمندترین شهرهای ایران بدل کرده بود. منابع مکتوب از ارتباط تجاری شهر جرجان با نیشابور، خوارزم، ری، شهرهای طبرستان و حتی شهرهای ولایت خزر در آن‌سوی دریاچه خزر سخن گفته‌اند. جیهانی، ابن رسته و ابن فقیه مؤلفان قرن سوم، ابن حوقل، مقدسی و اصطخری جغرافی‌نگاران قرن چهارم و ادیسی نویسنده قرن پنجم هجری قمری، مهم‌ترین افرادی هستند که معاصر با دوره رشد و رونق شهر به معرفی مسیرها و منزلگاه‌های آن پرداخته‌اند (جیهانی، ۱۳۶۸؛ ابن رسته، ۱۸۹۲؛ ابن فقیه، ۱۳۴۹؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶؛ مقدسی، ۱۳۶۱؛ اصطخری، ۱۳۴۰؛ ادیسی، ۱۴۲۳). یاقوت، جوینی و حمدالله مستوفی هم‌دوره با حمله مغول و اندکی پس‌ازآن، از جرجان و راه‌های آن سخن گفته‌اند (حموی بغدادی، ۱۳۸۳؛ جوینی، ۱۳۹۱؛ مستوفی، ۱۳۶۲). در مکتوبات پس از حمله مغول، نام جرجان حضور پررنگی در منابع مکتوب ندارد اما در منابعی همچون «تاریخ طبرستان»، «مطلع الشمس» و «سفرنامه ناصرالدین‌شاه» تداوم استفاده از بخش‌هایی از مسیرهای مواصلاتی مرتبط با آن هنوز به چشم می‌خورد (ابن اسفندیار، ۱۳۲۰؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۲؛ ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱). ناصرالدین‌شاه در «سفرنامه خراسان» شرح کاملی از سفرش به مشهد از طریق جاده بسطام- جاجرم- سنخواست و مسیر بین بسطام و جرجان ارائه کرده (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱: ۶۵-۱۰۷) و اعتمادالسلطنه که در این سفر ناصرالدین‌شاه را همراهی می‌کرد، در جلد سوم مطلع الشمس شاه‌راه نیشابور- ری را شرح داده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۲). درحالی‌که منابع تاریخی مکتوب به مرادفات گسترده تجاری و سیاسی شهر جرجان با شهرهای نیشابور، ری، آمل و خوارزم اشاره دارند، اغلب پژوهش‌های صورت گرفته در این مبحث، تنها به راه جرجان- نیشابور از طریق جاده اسفراین پرداخته‌اند. لسترنج علاوه بر اختصاص چند صفحه به ایالت گرگان، پس از معرفی هر منطقه مسیرهای مواصلاتی مرتبط با آن را نیز بر اساس منابع مکتوب جغرافیای تاریخی ذکر کرده است. به‌عنوان مثال پس از اشاره به طبرستان، از مسیر بین آمل و جرجان و منزلگاه‌های آن به‌اختصار یاد کرده است (لسترنج،

۱۳۷۷: ۴۰۰-۴۰۷). همچنین در نقشه‌های شماره ۵، ۸ و ۱۰ ارتباط شهر جرجان با خراسان و شهرهای مجاور را نشان داده است (همان: ۲۰۰ و ۳۷۷ و ۴۸۹). در کتاب «استرآباد و گرگان در بستر تاریخ، نگاهی به پنج هزار سال تاریخ منطقه» تألیف اسدالله معطوفی، ضمن مطالعه رویدادهای سیاسی و اجتماعی ناحیه جرجان، می‌توان ردپای بخش‌هایی از مسیرهای مواصلاتی شهر جرجان مرتبط با رویدادهای سیاسی را مشاهده کرد (معطوفی، ۱۳۷۴). تمرکز کتاب بر بیان رویدادهای سیاسی است و معرفی مسیرهای مواصلاتی مقصود نویسنده نبوده است. وحدتی در کتاب «پژوهش‌های باستان‌شناختی در شهر بلقیس» به راه باستانی جرجان- اسفراین- نیشابور و شاخه‌های آن اشاره کرده است (وحدتی، ۱۳۸۹: ۵۷-۶۱). ثنائی و غفرانی در جهت شناسایی مسیر حرکت امام رضا به طوس، در بخشی از مقاله خود با عنوان «راه‌های ایالات غرب خراسان به‌سوی نیشابور مقارن ورود امام رضا به خراسان» به معرفی مسیر جرجان- اسفراین- نیشابور پرداخته و جاجرم را بدون ارتباط با جاده جرجان- اسفراین - نیشابور دانسته‌اند (ثنائی و غفرانی، ۱۳۹۳: ۱۵۵ و ۱۶۵). دلبری و همکاران در مقاله «شاه‌راه خراسان و تأثیرات اقتصادی- اجتماعی آن در ولایت جوین (سده ۳- ۷ ه.ق)» به اهمیت جوین، جاجرم و یکی از مسیرهای منتهی به جرجان اشاره داشته‌اند (دلبری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۰۶). در مقاله «الگوهای روابط فضایی در رباط‌های مسیر تاریخی جرجان به نیشابور با بهره‌گیری از نحو فضا» تألیف زنجیریان و دیگران، مسیر جرجان- نیشابور با هدف بررسی معماری سه کاروانسرای برجای‌مانده از آن مورد مطالعه قرار گرفته است (زنجیریان و دیگران، ۱۴۰۲: ۸). در منابع یادشده، اغلب تمرکز بر ارتباط جرجان و نیشابور به‌ویژه از طریق مسیر اسفراین قرار گرفته است. تاکنون پژوهش مستقلی درباره توصیف و شرح تمامی راه‌های مواصلاتی ناحیه و شهر جرجان ارائه نشده است؛ بنابراین این مسئله مطرح می‌شود که راه‌های مواصلاتی شهر جرجان، در طول حیاتش، از سده‌های نخستین اسلامی تا زمان حمله مغول که سبب تخریب این شهر گردید، چه مسیرهایی بوده است؟ گزارش مهریار از بررسی میدانی باستان‌شناختی حصار شهر جرجان در سال ۱۳۶۱ و مطالعات نگارندگان، بیانگر احتمال وجود حداقل یک دروازه به‌جای مانده از حصار اصلی شهر در جهت شمال و شمال غرب شهر تاریخی جرجان است. با توجه به شناسایی مکان احتمالی یکی از این دروازه‌ها توسط نگارندگان در جریان پژوهش، آیا بین مسیرهای مواصلاتی شهر و دروازه احتمالی مکشوفه ارتباط معناداری می‌توان یافت؟ این مقاله به جهت آنکه برای اولین بار به معرفی تمامی راه‌های مواصلاتی منتهی به جرجان و

پیگیری منازل بین‌راهی آن‌ها می‌پردازد، دارای نوآوری است. ضمن آنکه با توجه به یافته‌های موجود، در پی شفاف‌سازی مسئله مبهم نقش شهر جاجرم در این شبکه ارتباطی است. همچنین برای اولین بار احتمال وجود دروازه شهر جرجان و ارتباط آن با راه‌های مواصلاتی این شهر را مطرح می‌سازد. تأکید این پژوهش، شناسایی مسیرهای ارتباطی شهر جرجان با مهم‌ترین شهرهای پیرامون آن یعنی نیشابور، ری و آمل و دیگر مسیرهای احتمالی مواصلاتی است. با توجه به ماهیت پژوهش، رویکرد مطالعه توصیفی - تحلیلی و روش پژوهش میدانی - کتابخانه‌ای است. در راستای دستیابی به این هدف، پس از شناسایی مسیرهای مرتبط با شهر جرجان و مقاصد آنها، منازل بین‌راهی این مسیرهای مواصلاتی پیگیری و تا حد امکان جانمایی شد. همچنین نقش جاجرم در مسیرهای مواصلاتی جرجان - نیشابور که تاکنون در ابهام وجود داشت، روشن گردید. سپس با توجه به یافته‌ها، محتمل‌ترین مقصد مرتبط با دروازه مورد بحث، بندر آبسکون شناسایی شد.

۲. روش بررسی

پس از مطالعه دقیق منابع مکتوب و استخراج نکات مرتبط، با تطبیق دادن مطالب با یکدیگر، تشابهات و تناقضات بین آن‌ها در جهت بررسی صحت مطالب مورد بررسی قرار گرفت. سپس با کمک نقشه‌های تاریخی، تصاویر ماهواره‌ای گوگل ارث، نقشه‌های جغرافیای امروزی و داده‌های موجود، نقاط مورد نظر در برنامه جی‌آی‌اس ردیابی و جانمایی شد و بر اساس مطالب گردآوری‌شده، ارتباط فضایی میان آن‌ها بررسی شد. در مواردی همچون نحوه ارتباط بسطام و جرجان که منابع قرون اول تا هفتم هجری قمری، اطلاعات کافی در اختیار نگارندگان قرار نمی‌داد، از شواهد موجود در منابع جدیدتر و مقایسه آن با منابع قدیمی با شرط احتیاط کمک گرفته شده است. برآیند پژوهش به شکل نقشه‌های با مکان دقیق جغرافیایی در متن مقاله ارائه شده است.

۳. شهر جرجان

محوطه باستانی شهر جرجان در نقطه به هم پیوستن رودخانه چهل چای و گرگان رود در سه کیلومتری غرب گنبد کاووس، از توابع استان گلستان قرار دارد. شهر تاریخی جرجان، مرکز ولایت جرجان محسوب می‌شد که از نظر موقعیت جغرافیایی از غرب به طبرستان، از شرق و جنوب به قلمرو خراسان و از شمال به سرزمین غزها، ترکستان و حدود خوارزم محدود می‌شد. دیگر شهرهای مهم ولایت جرجان، استرآباد، بندر آبسکون و رباط دهستان بودند (مقدسی، ۱/۱۳۶۱: ۷۲). شهر جرجان در دوره اسلامی به عنوان قطب فرهنگی، اقتصادی

و سیاسی ولایت جرجان شهرت داشت. در قرن سوم هجری، جرجان مهم‌ترین مرکز تجارتی مناطق شمال شرقی کشور و پایتخت حکومت زیاریان شناخته می‌شد و شهرت آن در دوره سلجوقیان به اوج رسید. هنرمندان شهر، تولیدات ارزشمندی از جنس سفال، آگینه و ابریشم به داخل و خارج از ایران صادر می‌کردند. تولیدات ابریشمی یکی از مهم‌ترین محصولات صادراتی شهر جرجان محسوب می‌شد (۵۴۳: ۲/۱۳۶۱).

۱-۳. ساختار کالبدی شهر جرجان در ارتباط با دروازه‌های آن

احتمالاً شهر جرجان اسلامی بر روی بقایای شهر ساسانی شکل گرفته است (مرتضایی، ۱۳۹۴: ۴۹)؛ با این حال از چگونگی ساختار شهر ساسانی اطلاعات قابل توجهی در دست نیست. مطالعات انجام‌شده بر روی استقرارهای ساسانی گبری قلعه، دشت قلعه و امثال آن‌ها، بیانگر وجود دو حصار حجیم داخلی و خارجی و خندقی در میان آن‌ها و ارگی در گوشه شهر به عنوان ساختار رایج شهرهای ساسانی در دشت جرجان هستند (sauer, 2014:82-93).

ساختار شهر جرجان در دوره اسلامی تا حدودی بر ما روشن شده است. مرکزیت شهر به شکل ارگ چندضلعی نامنتظم در محل اتصال رود چهل چای به گرگان رود قرار داشته است. خیابان‌های افقی و عمودی داخل حصار ارگ، به شکل خطوط منحنی در آن سوی دیوار حصار و خندق ارگ امتداد یافته و به همراه خیابان‌های احداث شده در جهت شمالی-جنوبی، سرتاسر شهر به شکل یک شبکه شطرنجی منظم درآمده بود (kiani, 1984: 24-27).

شهر جرجان، مجموعه‌ای منظم از خیابان‌ها، میدان‌ها و محلات بود. در کنار هر میدانی حداقل یک یا دو مسجد بنا شده بود (ابن سهمی، ۱۹۸۷: ۵۶ و ۵۷). مهم‌ترین خیابان شهر، خیابان «فرس» از محله «مسجد دینار» یکی از معروف‌ترین محلات شهر جرجان، عبور می‌کرد. سه کاروانسرای خان نعیم، خان الخوزیین، خان سعد در محله «مسجد دینار» و دو خان حمزه و خان القطرانی نیز در کنار خیابان فرس قرار داشتند (ابن سهمی، ۱۹۸۷: ۵۶-۴۸۰). رودخانه گرگان رود، شهر را به دو نیمه شمالی به نام بکرآباد و نیمه مرکزی معروف به شهرستان تقسیم می‌کرد و برای ارتباط دو نیمه شهر، پل‌های متعددی بر روی گرگان رود احداث شده بود. بیشتر ابریشم جرجان از محله بکرآباد به دست می‌آمد (ادریسی، ۱۴۲۳: ۲/۶۸۸؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲/۳۸۲؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/۵۲۵).

مستوفی در قرن هشتم طول حصار شهر جرجان را هفت هزار گام برآورد کرده است (مستوفی، ۱۳۸۱: ۲۲۵). مهریار بقایای دیوار حصار در وجه شمالی شهر را به شکل یک

برجستگی به هم‌پیوسته با ارتفاع ۱/۵ متر و عرض تقریبی هفت متر با مقطعی مثلثی توصیف کرده است (مهریار، ۱۳۶۱: ۳)؛ بنابراین می‌توان دیواری به طول هفت هزار گام و با عرض هفت متر به دور شهر متصور شد. ابن سہمی اسامی تعدادی از دروازه‌های شهر شامل دروازه همدان، دروازه جدید، باب الخندق، باب رأس‌التل، باب الیہود، باب الطاق و دروازه خراسان را ذکر کرده (ابن سہمی، ۱۹۸۷: ۱۶-۴۱۱). مکان یا نوع ساختمان دروازه‌های شهر در منابع مکتوب ذکر نشده و تنها بر اساس مدارک تاریخی و باستان‌شناسی می‌توان درباره آن‌ها نظر داد. به‌عنوان مثال جهت‌گیری خیابان‌های اصلی افقی شهر به‌سوی گنبد قابوس و امکان بهره‌گیری از گنبد قابوس به‌عنوان میل راهنما، احتمال وجود دروازه‌ای در این راستا را مطرح می‌سازد. بیہقی در روایتی ذکر کرده مسیری که مسعود غزنوی برای رسیدن به شهر جرجان طی کرد، از کنار آرامگاه گنبد قابوس عبور می‌کرد. مسعود به هنگام اتراق در شهرک یا محله محمدآباد واقع در کنار گرگان رود، به اعدام دزدی بر دروازه شهر دستور داد (بیہقی، ۱۳۷۴/ ۲: ۶۷۳). بررسی میدانی حریم شهر جرجان در سال ۱۳۶۱ ه.ش، توسط مهندس مهریار، منجر به شناسایی یکی از دروازه‌های احتمالی شهر به شکل یک بریدگی به طول ۳۰ متر بر روی بقایای برجستگی حصار شمالی شهر گردید (مهریار، ۱۳۶۱: ۴). نگارندگان بر اساس توصیفات مهریار و شواهدی همچون امتداد شبکه معابر باستانی در بکرآباد، محدوده شمالی حصار را از طریق تصاویر ماهواره‌ای، موردبررسی قرار دادند. تخریب شدید بقایای آثار سطحی در این محدوده مانع از شناسایی محل دروازه مهریار گردید. در جریان این جست‌وجو، شواهدی از وجود یک بریدگی کوچک در بقایای حصار در جانب شمال‌غربی شهر شناسایی شد. بقایای اثرات راه‌های متصل به این بریدگی در داخل و خارج از حصار نیز قابل‌مشاهده بود. راه خروجی به سمت شمال‌غربی در یک خط مستقیم امتدادیافته و سپس در نزدیکی دیوار گرگان به‌موازات آن به سمت غرب تغییر مسیر می‌داد. با توجه به تفاوت در موقعیت مکانی و ابعاد این عارضه با توصیفات مهریار، نمی‌توان آن را همان دروازه شناسایی‌شده توسط مهریار معرفی کرد (تصویر شماره ۱).



تصویر شماره ۱- موقعیت دروازه شناسایی شده نسبت به شهر جرجان توسط نگارندگان و جانمایی آن بر روی نقشه شهر که توسط مهریار کشیده شده است. (kiani,1984:158)

Fig1: The location of the identified gate relative to the city of Gorgan drawing by the authors, and its placement on the city map drawn by Meharyar. (Kiani, 1984: 158)

۴. مسیرهای ارتباطی جرجان در دوره اسلامی

محدودیت‌های جغرافیایی پیرامون ناحیه جرجان، نقش مهمی در شکل‌گیری مناسبات ارتباطی آن داشته است. در سمت شرق و سراسر نواحی جنوبی ایالت جرجان، کوه‌ها و در شمال رود اترک همانند یک مرز طبیعی قرار دارند. بیابان ناحیه دهستان نیز ارتباط جرجان با شهرهای ناحیه دهستان و خوارزم را محدود می‌کرد. همچنین وجود صحرای قره‌قوم، سبب دشواری ارتباط با شهرهای بخارا، سمرقند و مرو شده بود. در دشت گرگان به واسطه جلگه و بی عارضه بودن زمین، تنها مانع برای عبور و مرور، رودخانه‌ها محسوب می‌شوند و برای عبور از آن‌ها، بایستی از نقاط معین و گذارهای مشخص عبور کرد (معینی، ۱۳۴۴: ۳۵۵). نوع خاک منطقه بیشتر از نوع «لسی» و از ویژگی‌های آب‌وهوای منطقه، بارش‌های مداوم و شدید است. در نتیجه در زمان بارندگی، این مناطق به زمین‌های گل‌ولای با چسبندگی زیاد بدل می‌شوند و تردد مسافران از زمین‌های لسی به دشواری انجام می‌گیرد. به همین علت در گذشته، در بعضی نقاط دشت دو راه زمستانی و تابستانی وجود داشت و راه تابستانی کوتاه‌تر از جاده‌های زمستانی بود (همان: ۳۵۵). به نظر می‌رسد این موانع جغرافیایی و اقلیمی مهم‌ترین عوامل شکل‌دهی به مسیرهای مواصلاتی جرجان بوده‌اند. در ادامه مسیرهای ارتباطی جرجان با مراکز مهم اداری و سیاسی منطقه همچون نیشابور، آمل، ری و خوارزم که برگرفته از تلفیق منابع متنی و مدارک باستان‌شناسی است، معرفی و مورد بحث قرار گرفته است.

۴-۱. مسیر ارتباطی جرجان و طبرستان

با توجه به موقعیت جغرافیایی نواحی جرجان و طبرستان، ارتباط با طبرستان از جهت نبود موانع جغرافیایی و امکان دسترسی به دیلمان، ولایات خزر و ماوراء آن، برای جرجان امتیاز

محسوب می‌شد. مرز میان جرجان و طبرستان، رباطی به نام «رباط الآخر» بود که بین استرآباد و تمیشه قرار داشت. تمیشه نیز اولین شهر طبرستان از جانب جرجان محسوب می‌شد (ابن رسته، ۱۸۹۲: ۱۴۹ و ۱۵۰). جیهانی در قرن سوم، برای دسترسی به جرجان از طبرستان، منازل آمل- هبله (شهر میله) - ترجی (در حدود قائم‌شهر امروز) - ساری- رسب - استرآباد- چرپادقان- جرجان را برشمرده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). ابن فقیه معاصر جیهانی، این مسیر را با جزییات و منزلگاه‌های متفاوت شرح می‌دهد: آمل- مامطیر (بارفروش سابق و بابل امروز)- ترنجی- ساری- لمراسک (۲) - نامیه (در حدود شهر گلوگاه)- تمیشه (در حدود کردکوی)- استرآباد- جرجان. ابن فقیه به وجود «رباط حفص» در هفت فرسخی شهر جرجان اشاره کرده است (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۴۷ و ۱۸۰). مقدسی در قرن چهارم، منازل این راه را آمل- مامطیر- ساریه- بارست- آبادان (۳) - طمیشه- استرآباد - جرجان دانسته و از وجود راهی که ساری را به ترنجی ارتباط می‌دهد، خبر داده است. او فاصله استرآباد تا جرجان را دو مرحله ذکر کرده و در جای دیگر از رباط حفص در یک مرحله جرجان نام برده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۱). به نظر می‌رسد بندر آبسکون نیز در استرآباد به راه جرجان- طبرستان مرتبط می‌شد (همان: ۵۵۲). اصطخری مؤلف قرن چهارم، مسیر را به شکل کامل شده‌ی آمل- میله- برجی - ساری- مارست- لمراسک- تمیشه- استرآباد- رباط حفص- جرجان ارائه می‌دهد ولی در نقشه تحت عنوان «صورت دیلم و طبرستان» در کتابش، ایستگاه مهران به جای مارست، بین ساری و لمراسک نوشته شده است. همچنین او می‌نویسد: «هر که بخواهد از استرآباد بیرون آید تا رباط «وذاره» یک مرحله و از رباط وذاره تا جرجان یک مرحله است.» (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۵ و ۱۶۸). مکان دقیق بارست یا مارست بر ما روشن نیست. متأسفانه به دلیل مشخص نبودن محل چرپادقان، رباط حفص و رباط وذاره نمی‌دانیم هر سه در یک مسیر قرار داشته‌اند یا حاکی از مسیرهای متفاوت هستند. اصطخری چنین ادامه می‌دهد: «... و هر که خواهد که بیرون آید از آمل تا مامطیر یک مرحله و از مامطیر تا ساری یک مرحله» (همان: ۱۷۵)؛ بنابراین او در شروع مسیر جرجان- طبرستان دو راه معرفی می‌کند. یکی آمل- مامطیر- ساری و دوم آمل- میله- ترنجی- ساری. ابن حوقل که در سال ۳۵۸ ه.ق از گرگان بازدید کرده است، ضمن اشاره به مسیر آمل- میله- ترنجی- ساری- بارست- آبادان- تمیشه- استرآباد- رباط حفص- جرجان، از دلیل دوگانگی ابتدای مسیر آمل- جرجان خبر داده است: «و کسی که بخواهد از آمل بیرون رود تا مامطیر و از آنجا تا ساریه یک منزل است و

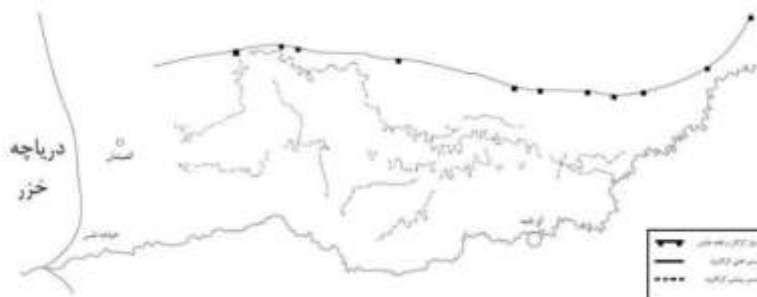
راه از تریجی نمی‌گذرد و این راه کوتاه‌تر است و سبب اینکه راه اول را یادکردم وجود دو منبر در آن بود.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۶). ادریسی در قرن پنجم، علاوه بر تکرار مسیر ابن حوقل به‌عنوان مسیر اول جرجان- طبرستان، مسیر دومی شامل آمل- میله- مامطیر- درش- عین رامس- نجران- استرآباد- جرجان را نیز مطرح کرده است (ادریسی، ۲/۱۴۲۳: ۶۸۶). او همچنین اشاره کرده که راهی از بکرآباد به‌سوی استرآباد خارج شده و سپس از طریق تمیشه به طبرستان می‌رفته است (همان: ۸۳۴). ابن اسفندیار در شعری سروده حسن بن حمزه علوی، منازل این مسیر را آمل- مامطیر- ساری- مهروان- نامنه- تمیشه- استرآباد- رباط- جرجان ثبت کرده است (ابن اسفندیار، ۱/۱۳۲۰: ۱۰۴-۱۰۵). در سال ۱۲۱۰ ه.ق، آغامحمدخان قاجار از مسیر فیروزکوه- ساری- استرآباد برای سرکوب ترکمانان دشت گرگان به این منطقه رفت (موسوی بجنوردی، ۱۳۷۴: ۴۷۸). این اشارات بیانگر تداوم حیات این مسیر در طول تاریخ، پس از افول جرجان است. این مسیر در نقشه شماره ۱ ترسیم‌شده است (نقشه شماره ۱).

ردیابی مسیر دومی که ادریسی ذکر کرده، به دلیل نامشخص بودن مکان نجران، عین رامس و درش دشوار است. نکته قابل توجه وجود مسیر بکرآباد- استرآباد است که ممکن است با دروازه شمال غربی جرجان در ارتباط باشد. بکرآباد در ساحل شمالی گرگان رود قرار داشته و عبور مسافران از رودخانه گرگان رود به دلیل عمق زیاد و دبی متغیر در طول سال، نیازمند وجود پل‌های مستحکم روی عرض رودخانه است اما به‌جز پل آق‌قلعه که به دوره صفوی نسبت داده شده، پل تاریخی دیگری در مسیر گرگان رود تا دریاچه خزر گزارش نشده است. تحقیقات هیئت مشترک ایران و بریتانیا در راستای مطالعه دیوار دفاعی گرگان، نشان می‌دهد گرگان رود در بازه زمانی عصر ساسانی تا حکومت ایلخانی در مسیر دیگری در مناطق شمالی‌تر، در حدود ۱۳ کیلومتری دیوار گرگان، به‌سوی دریاچه خزر جریان داشته، در زمان ایلخانی تغییر مسیر داده و در کانال فعلی جاری شده است (Sauer et.al, 2014: 30) (۴). (نقشه شماره ۲) تا زمانی که مسیر گرگان رود از نظر وجود بقایای اثر پل مورد بررسی باستان‌شناسی قرار نگیرد، نمی‌توان مسیر بکرآباد- استرآباد را تعیین مکان کرد. در جمع‌بندی کلی، می‌توان گفت یک مسیر ارتباطی از بکرآباد به استرآباد وجود داشته که احتمال دارد با دروازه مورد بحث در این پژوهش در ارتباط باشد.



نقشه شماره ۱- شبکه ارتباطی جرجان- طبرستان-ری (نگارندگان)

Map:1-The communication network of Gorgan-Tabarestan-Reey (by the authors).



نقشه شماره ۲- نقشه تغییر مسیر رودخانه جرجان در سمت غرب دشت جرجان، باز ترسیم از نگارندگان

(sauer,2014:31)

Map: 2 - Map of the diversion of the Gorgan River on the western side of the Gorgan plain, redrawn by the Authors (Sauer, 2014: 31).

۲-۴. مسیر ارتباطی جرجان و ری

یعقوبی فاصله ری تا جرجان را هفت منزل برآورد کرده است (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۳). در قرن سوم، بازرگانی که از سرزمین صقالیه و خزر به جرجان می‌آمدند، کالاهای خود را از طریق این شهر به ری و بغداد منتقل می‌کردند (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۰۸؛ ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۲۹). مناسب‌ترین راه برای کسی که از جرجان به قصد ری خارج می‌شد (و بالعکس)، عبور از گذرگاه‌های کوهستانی بسطام، رسیدن به ناحیه قومس و عبور از شاه‌راه خراسان بود. جبهانی دو مسیر جرجان- جبهینه- بسطام و جرجان - خرم‌آباد- رودآباد- مینو- بسطام برای رسیدن به قومس معرفی کرده و برای ادامه مسیر به شهری از ایستگاه‌های دامغان- جرمجوی- علی‌آباد- سمنان- راس‌الکلب (منطبق با لاسجرد)- قریه‌الملح

(مطابق با دهنمک) - خوار (مطابق با گرمسار) - کهدر - قوه‌د نام‌برده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). ابن رسته در قرن سوم، با ذکر جزییات فراوان، منازل دیگری برای همین مسیر بیان کرده است: ری - افریدون - الخوار - قصرالملح - رأس‌الکلب - سمنان - آخرین - رباط آهوان - قریه‌دایه - دامغان - حداده (مطابق با مهمان‌دوست) (ابن رسته، ۱۸۹۲: ۱۶۹). ابودلف مؤلف قرن چهارم، در سفرش از شهرری به جرجان از طریق شاه‌راه خراسان، درباره دشواری عبور از گذرگاه‌های کوهستانی بسطام سخن گفته است (ابودلف، ۱۳۵۴: ۳۰).

مقدسی، اصطخری و ابن حوقل شاه‌راه خراسان از ری تا دامغان را با اندکی اختلاف همان می‌دانند که جیهانی ثبت کرده بود (مقدسی ۱۳۶۱: ۵۵۰؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۴؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۶). مقدسی بقیه مسیر به‌سوی جرجان را حداده - بسطام - قریه - زردآباد - خرما رود - جهینه - جرجان ثبت کرده درحالی‌که ابن حوقل و اصطخری به‌اختصار بسطام - جهینه - جرجان نوشته‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۰؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۵؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۷). ادریسی از منزلی با نام ذهل بین جهینه و بسطام خبر داده (ادریسی، ۱۴۲۳/۲: ۶۸۹) و یاقوت مؤلف قرن هفتم، به وجود رودخانه خرما رود در مسیر بسطام - جرجان اشاره کرده است (حموی بغدادی، ۱۳۸۳/۲: ۱۱۲ و ۲۸۵). مستوفی این مسیر را به شکل بسطام - دیه‌کنج - دیه‌میلاباد - دیه - موسی‌آباد - جرجان ذکر کرده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۶). به‌جز رودخانه خرما رود، مکان هیچ‌کدام از منازل ذکرشده بین جرجان و بسطام مشخص نیست. ناصرالدین‌شاه در سفرش به مشهد در سال ۱۳۰۱ ه. ق، از مسیر بسطام - خرقان - کلاته‌خیج - تیلور (مطابق با تیل‌آباد) عبور کرد. او در سفرنامه‌اش، به وجود دره‌ای در شمال خوش بیلاق اشاره می‌کند و مجموع دره، دهنه و کوه‌های این منطقه را خرما رود نامیده و از راهی که این دره را به نوده فندرسک (نوده‌خاندوز امروزی) و گرگان متصل می‌کرده، سخن می‌گوید (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱: ۷۷). «آبی که در تیلور با آن زراعت می‌کنند می‌رود به سمت دهنه خرما رود و ... به فارسیان رسیده و از فارسیان به نوده فندرسک رفته، از آنجا به گرگان می‌رود.» (همان: ۸۱).

محتمل است برخی مسافران برای دسترسی به جرجان، از مسیر ری - طبرستان - جرجان استفاده کرده باشند، اما به دلیل نبود شواهد کافی، مطرح کردن آن به‌عنوان یک مسیر دسترسی از شهرری به جرجان باید با رعایت شرط احتیاط انجام شود. از منزلگاه‌های بین شهرری تا آمل می‌توان به برزیان، پوریان، نامهند یا مامهن، قلعه لارز، اسک، بلور نام برد (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۱؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۴؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۶).

مسیر ری- جرجان در نقشه شماره ۱ به همراه مسیر جرجان- طبرستان ارائه شده است (نقشه شماره ۱).

۳-۴. مسیرهای ارتباطی جرجان و نیشابور

مسافرانی که قصد تردد در مسیر جرجان- نیشابور را داشتند، با توجه به ارتفاعات منطقه، ناگزیر به عبور از گذرگاه‌های کوهستانی بودند. با عبور از این گذرگاه‌ها و ورود به قلمرو خراسان، راه‌های ارتباطی دو یا چند شاخه می‌شد و با شکل‌گیری شبکه‌ای از راه‌های محلی و اصلی، باعث شکل‌گیری مسیرهای متفاوتی برای دسترسی به نیشابور می‌گردید. اولین مسیر مواصلاتی نیشابور- جرجان که مختص برقراری ارتباط بین این دو شهر شکل گرفته بود، از شهر اسفراین می‌گذشت (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۴). جیهانی منازل این راه را بدین‌صورت ثبت کرده است: جرجان- دینارزاری (در حدود دهنه دشت) - املوتولو (۵) - آجغ (در نزدیکی رباط عشق) - شاداسب (۶) - اسفراین (رباط کهنه در شهر جوشقان در نزدیکی اسفراین فعلی) - معقلی (در محدوده روستای قره‌چاه)- راونیز (در حدود صفی‌آباد) - مشیقان (مشکان امروزی) - رباط کاریزگاه (۷) - نیشابور. جرجان تا دینارزاری دو منزل و بقیه ایستگاه‌ها از یکدیگر یک‌منزل فاصله داشتند (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). ابودلف برای رفتن از جرجان به طوس، از قصبه اسسقان (شقان یا شوقان امروزی) عبور کرد. این منطقه از نظر جغرافیایی بعد از منازل املوتولو و آجغ واقع شده است. مینورسکی در تعلیقات سفرنامه ابودلف، شوقان را از توابع جاجرم در شمال سنخواست معرفی کرده است. او به‌عنوان شاهد، مسیر حرکت ابن‌سینا از طوس به جرجان در سال ۴۰۳ ه.ق را ذکر می‌کند که شامل طوس- باورد- شقان- سیملقان- جاجرم- جرجان بوده است (ابودلف، ۱۳۵۴: ۸۳ و ۱۳۹). مقدسی با ذکر منازل ریوند و مهرگان، فاصله اسفراین تا نیشابور را ۵ مرحله ثبت کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۱۶). ابن حوقل و اصطخری از خان‌روان و مهرجان به‌عنوان منازل بین نیشابور و اسفراین طی ۵ مرحله و ۵ روز یادکرده‌اند (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۲۲ و ۲۲۳؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۷ و ۱۶۴). در کتاب حدودالعالم که در قرن چهارم توسط مؤلفی ناشناس به نگارش درآمده، دینارزاری دره‌ای به درازای سه روز راه و پهنای تنگ توصیف شده است (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۳۰). ادریسی از وجود منزلی به نام «جرحا» یا «جرح» در فاصله جرجان تا دینارزاری خبر داده است (ادریسی، ۱۴۲۳/۲: ۶۸۹). سلطان مسعود غزنوی در سال ۴۲۶ هجری قمری، با گذر از اسفراین و دینارساری از نیشابور به گرگان رفت. مسیری که او برای

رسیدن به شهر جرجان طی کرد، از کنار آرامگاه گنبد قابوس عبور می‌کرد (بی‌هقی، ۱۳۷۴/۲: ۶۷۲). مطابق شرح سفر حسن بن حمزه علوی در کتاب تاریخ طبرستان، رباط دینارزاری، امروتلو، اسفراین و معقلی بر سر راه گرگان - مشهد قرار داشته‌اند (ابن اسفندیار، ۱۳۲۰/۱: ۱۰۴-۱۰۵). دولتشاه سمرقندی مؤلف قرن نهم هجری، خرابه‌های رباط عشق در کنار دربند شقان و بر سر راه جرجان - خراسان را به دوره آل زیار و بازسازی آن را به امیر علی شیر نوایی نسبت داده است (دولتشاه سمرقندی، ۱۳۸۲: ۵۵ و ۵۴). ناصرالدین شاه و اعتمادالسلطنه، در سفر مشترک به مشهد، قدمت رباط قلی در حوالی سنخواست را با توجه به کتیبه سردر بنا، به اواسط دوره گورکانی نسبت داده‌اند. اعتمادالسلطنه به ترتیب از رباط دهنه گرگان - دهنه دشت - رباط قره‌بیل - رباط عشق و رباط قلی در مسیر گرگان به مشهد یادکرده، درحالی‌که ناصرالدین شاه به عبور مسافران در زمان آبادی شهر جرجان، از کاپوش از راه دشت آرمدلو و رفتن به رباط عشق، رباط قلی و سپس اسفراین سخن گفته است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۴-۱۲۶؛ ناصرالدین شاه، ۱۳۶۱: ۱۰۴ و ۱۰۵). پیگیری توصیفات این دو نفر بر روی نقشه دو راه متفاوت را برای رسیدن از جرجان به دینارزاری نشان می‌دهد: راه اول شرح داده‌شده توسط اعتمادالسلطنه منطبق بر جاده گالیکش - آق قمیش - رباط دینارزاری در قسمت شمالی‌تر منطقه و راه دوم بیان‌شده توسط ناصرالدین شاه مطابق با جاده فعلی رضوان - دوزین - گالیکش - مینودشت. وحدتی نیز در نقشه‌ای از این منطقه، ارتباط بین گنبد کاووس و دینارزاری را از طریق راه دوم به شکل خط‌چین ترسیم کرده است (وحدتی، ۱۳۸۹: ۷۱). متأسفانه در منابع مکتوب پیشین، راه پیونددهنده جرجان به دینارزاری، به‌وضوح شرح داده نشده است. نگارندگان با توجه به مطلب درج‌شده در کتاب حدودالعالم، مسیر اعتمادالسلطنه را معتبرتر می‌دانند.

وحدتی به دو شاخه شدن مسیر مواصلاتی جرجان - نیشابور از محل اسفراین پرداخته و دو راه اسفراین - ارغیان - نیشابور و اسفراین - مهرگان - خان روان - نیشابور را مطرح می‌سازد (وحدتی، ۱۳۸۹: ۵۹ - ۶۰). اگرچه راه اول تقریباً مکان‌یابی شده است اما راه دوم به دلیل نامشخص بودن مکان دقیق منزلگاه‌ها و تناقض در برخی مندرجات منابع مکتوب، امکان باز ترسیم آن درحال حاضر دشوار است (همان: ۶۱). پس از مرمت مسیر گرگان به خراسان و احیای رباط‌های آن توسط امیرعلی شیر نوایی در اواخر قرن نهم هجری، استرآباد و مشهد به‌عنوان نقاط مبدأ و مقصد این راه تعریف شدند (زنجیریان و دیگران، ۱۴۰۲:

۸. قابل توجه است در مطالب تاریخی مربوط به این مسیر، سخنی از ارتباط مستقیم با شهر جاجرم مطرح نشده است.

طریق دیگری که مسافران جرجان بری دسترسی به نیشابور برگزیده بودند، پیوستن به شاهراه خراسان بود. مسیر بین جرجان تا بسطام به‌طور مشترک، برای دسترسی جرجان به ری و نیشابور استفاده می‌شد. در مسیر اصلی شاهراه خراسان، منزلگاه حداده همانند یک سه‌راهی عمل می‌کرد. مسیری که از ری به این شهر می‌رسید، در منزلگاه حداده دو راه می‌شد. هر دو راه به نیشابور می‌رسید اما یکی در ناحیه سبزوار و دیگری در ناحیه جوبین امتداد یافته بود. فاصله نیشابور تا حداده از طریق سبزوار شامل نیشابور - بیشکند - سبزوار - حسین‌آباد - خسروجرد - نوق - بهمن‌آباد - اسدآباد - هفدر - مورجان - بدش (در حدود بدشت امروزی) - حداده می‌شد (ابن رسته، ۱۸۹۲: ۱۶۹). جیهانی فاصله بین نیشابور تا دامغان را با منازل اسدآباد - هفدر - مورخان پرکرده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). مقدسی از حداده - بدش - مرجان - هفدر - اسداواذ نام‌برده و به وجود راهی دیگر از جوبین به جرجان اشاره کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۱۳ و ۴۶۵). اصطخری و ابن حوقل ایستگاه‌های سبزوار - خسروگرد - بهمن‌آباد - مزینان - اسدآباد - هفدر - مورجان - بدیش (بدش) و حداده برشمرده‌اند (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۴ و ۲۲۲ و ۲۲۳؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۶ و ۱۸۶ و ۱۸۸)؛ اما در کتاب حدود العالم نام آزادوار (مرکز جوبین) و جاجرم به‌عنوان دو شهرک بر سر راه جرجان آمده است (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۸۹). یاقوت نیز به وجود جوبین در مسیر نیشابور - بسطام اذعان کرده است (حموی بغدادی، ۱۳۸۳: ۱/ ۱۱۲ و ۱۳۸۳: ۲/ ۲۸۵). جوینی نیز به عبور سردار مغولی به نام «یمه» در زمان حمله مغول، از مسیر نیشابور - جوبین - مازندران برای دستگیری سلطان محمد خوارزمشاه اشاره کرده است (جوینی، ۱۳۹۱: ۲۰۸ و ۲۰۹). مستوفی به دوراهی حداده - نیشابور پرداخته و مسیر حداده تا نیشابور از طریق جاجرم را چنین برشمرده است: حداده - بسطام - مغز - دیه سلطان - رباط سونج (۸) - جاجرم - آزادوار - دیه خوارشاه (۹)، بحرآباد (۱۰)، برزاتاباد، نوده، طاقان کوه، رباط بوزنگان (در دیه احمدآباد) - نیشابور (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۴). پیگیری مسیر ذکرشده مستوفی توسط نگارندگان منجر به شناسایی تعدادی از منزلگاه‌های مسیر بسطام - جاجرم - نیشابور گردید. در حال حاضر نام «طاقان کوه» به دو بخش از شهرستان تعلق دارد و نام یک شهر یا روستا نیست. منازل دیه احمدآباد، نوده و طاقان کوه سه منزلی هستند که امکان شناسایی آن‌ها فراهم نشد. آغامحمدخان پس از سرکوب ترکمانان دشت گرگان، از راه جاجرم و اسفراین وارد سبزوار شد و به‌سوی مشهد

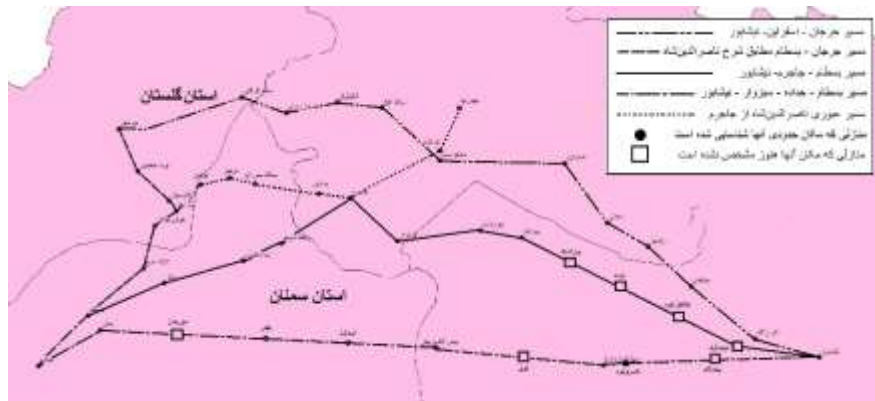
رفت (موسوی بجنوردی، ۱۳۷۴: ۴۷۸). اعتمادالسلطنه در جلد سوم کتاب مطلع الشمس، به منازل راه قدیم نیشابور - سبزوار - حداده اشاره کرده است. او اولین منزل را قریه در پای طاغن - کوه، منزل دوم را قریه سنگ کلیدر (محلی در چند کیلومتری جنوب روستای دهنه سنگ کلیدر فعلی)، سومین منزل قریه جسرآباد و حسین آباد و منزل چهارم را خسروجرد معرفی می کند. در ادامه مسیر او از البوق، بهمن آباد، اسدآباد، قهندز، میمل و بذش بین خسروجرد تا حداده، یاد کرده است. مطابق نظر اعتمادالسلطنه قریه البوق همان یحیی آباد در جنوب مهر، اسدآباد برابر با عباس آباد، قهندز در نزدیکی میاندشت و میمل همان میامی بوده است. حداده در نزدیکی ده ملا قرار داشته و هفدر برابر با روستای زیدر بوده است. همچنین گمان می کند مکان حدودی مرجان (همان مورخان یا مورجان در منابع پیشین) در غرب میامی بوده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۲: ۳/۷۰-۷۲).

بنا بر آنچه بیان شد، دو راه متفاوت برای رسیدن از بسطام به نیشابور وجود داشته است که به معنای وجود دو راه متفاوت برای دسترسی مسافران جرجان به نیشابور از طریق شاهراه خراسان است. لسترنج تفاوت دو راه سبزوار و جوین را چنین می داند که راه سبزوار کوتاه تر و راه چاپاری و راهی که از نواحی شمالی تر از منطقه جوین می گذشت، مسیری کاروان رو بوده است (لسترنج، ۱۳۷۷: ۴۱۷). ازجمله دلایل برتری مسیر جوین نسبت به راه سبزوار می توان به کثرت روستاهای مسیر و نزدیکی آن ها به راه، دسترسی آسان و ارزان مایحتاج مسافران و علوفه چارپایان، امنیت بیشتر مسیر، عدم نیاز به اقامت در کاروانسرا به دلیل دسترسی به روستاها و اسکان در آن ها با شرایط اقامت در بناهای عام المنفعه خیرات و درنتیجه هزینه کمتر برای کاروانیان ذکر کرد (دلبری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۰۶).

مطلب مبهم در اینجا، چگونگی ارتباط شهر جاجرم با جرجان است. لسترنج در نقشه ای، تنها مسیر ارتباطی بین جاجرم و جرجان را با گذر از بسطام ترسیم کرده است (لسترنج، ۱۳۷۷، نقشه ۵ و نقشه ۸)؛ اما وحدتی علاوه بر ترسیم خط مسیر جرجان - اسفراین - نیشابور، مسیری خط چین از نیشابور به جاجرم ترسیم کرده که به سوی سنخواست امتداد یافته است. او مسیر خط چین دیگری در مسیر رباط دینارزاری - رباط آرچه - گرمه - جاجرم ترسیم کرده است. متأسفانه نقشه مورد بحث، بدون راهنما است و در متن به این خطوط نیز اشاره نشده است (وحدتی، ۱۳۸۹: ۷۱ و ۷۲). ثنایی و غفرانی بیان می کنند، جاجرم در مسیر جرجان - اسفراین قرار نداشته است زیرا موقعیت جغرافیایی آن باعث «پرت شدن از مسیر اصلی» می شده است. ایشان بر روی نقشه، بدون در نظر گرفتن نقش بسطام،

جاجرم و جرجان را با یک خط مستقیم به هم متصل کرده‌اند (ثنایی و غفرانی، ۱۳۹۳: ۱۵۵ و ۱۶۵). دلبری و همکارانش معتقدند شاخه دوم شاهراه ری-خراسان از بسطام انحراف یافته، به آزادوار رسیده، وارد دشت جوین می‌شد و به نیشابور ختم می‌گردید (دلبری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۰۶). همچنین دلبری و همکارانش با استناد به ابن حوقل، از وجود مسیر جنوبی-شمالی خبر می‌دهند که از بیهق وارد دشت جوین می‌شده و در اول دشت به شاهراه خراسان متصل می‌شده است. سپس در آزادوار با انحنا به سمت شمال از شاهراه خراسان جدا شده به سمت ولایت جاجرم و سپس جرجان امتداد می‌یافته است (همان: ۱۰۵) در متن سفرنامه ابن حوقل در شرح «ذکر مسافت‌های خراسان» چندین مسیر گسترده شده در ولایت نیشابور شامل نیشابور-خسروگرد-سبزوار-بهمن‌آباد، نیشابور-خان روان-مهرجان-اسفراین و بهمن‌آباد-آزادوار-دیواره-مهرجان ثبت شده است و به‌طور مستقیم به مسیری که دلبری و همکارانش ذکر کرده‌اند، اشاره نشده است (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۸۹)؛ بنابراین اول آنکه به‌طور مشخص چنین راهی توسط ابن حوقل مطرح نشده است. دوم آنکه مطابق این متن می‌توان یک شبکه کوچک از راه‌های محلی در ولایت نیشابور بین شهرهای سبزوار، مهرجان، بهمن‌آباد، آزادوار و اسفراین تصور کرد. مسلماً با توجه به ارتباط آزادوار و جاجرم، دسترسی به جاجرم نیز از طریق این شبکه امکان‌پذیر بوده، همان‌طور که دسترسی به جرجان از طریق اسفراین نیز امکان داشته است؛ اما چون در متن ابن حوقل، به وجود یک راه تعریف شده از سبزوار برای دسترسی به جاجرم و سپس جرجان اشاره نشده، بهتر آن است که در پژوهش‌های مرتبط با شبکه‌های محلی ارتباطی ولایت نیشابور موردتحقیق واقع شود. عدم اشاره منابع مکتوب به قرارگیری جاجرم بر سر راه جرجان-اسفراین-نیشابور و توجه به امکان وجود یک شبکه ارتباطی محلی در این مناطق به‌منظور ارتباط بین شهرها، نشان می‌دهد عبارت «پرت شدن از مسیر» عبارت مناسبی برای تعریف جایگاه جاجرم نیست. آغامحمدخان قاجار، در سفرش به مشهد از راه کالپوش به جاجرم و سپس اسفراین رفت (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱: ۸۵). ناصرالدین‌شاه برای آنکه از بسطام به بجنورد برود از طریق نردین و کالپوش به جاجرم، سپس به سنخواست و از آنجا به بجنورد رفته است (همان: ۸۵-۱۰۷)؛ بنابراین حداقل در قرن دوازده و سیزده هجری قمری، راهی وجود داشته که از گرگان آغاز شده و جاجرم را به اسفراین پیوند می‌داده است. برآیند بیان تمامی این مسیرها، این است که باید قائل به وجود یک شبکه راه‌های محلی در منطقه باشیم که مسافران بسته به هدف سفر و مقصد خود، مسیر عبور را انتخاب و حرکت می‌کردند.

در نتیجه سه مسیر مشخص برای ارتباط جرجان- نیشابور تا زمان حمدالله مستوفی یعنی قرن هفتم هجری قمری وجود داشته است که شامل مسیر جرجان- اسفراین- نیشابور، مسیر جرجان- بسطام- نیشابور از طریق شاخه جنوبی جاده خراسان و مسیر جرجان- بسطام- جاجرم- نیشابور از طریق شاخه شمالی جاده خراسان می‌شود. وجود مسیر چهارم یعنی جرجان- جاجرم- نیشابور، مسیری که ناصرالدین‌شاه به آن اشاره کرده، نیز قابل توجه است که در حدود تیل‌آباد امروزی در میانه راه به مسیر جرجان- بسطام می‌پیوسته است و دسترسی مستقیم جاجرم به جرجان را فراهم می‌ساخته است. لازم به ذکر است اگرچه از وجود مسیر چهارم در قرن سیزدهم مطمئن هستیم اما نمی‌توان به‌طور قطع وجود چنین راهی در زمان حیات شهر جرجان را نیز مطرح کرد؛ بنابراین به‌عنوان یک احتمال قوی بر روی آن تأکید می‌شود.



نقشه شماره ۳- مسیرهای ارتباطی بین جرجان و نیشابور (نگارندگان)

Map: 3- Communication routes between Gorgan and Nishabour (by the authors).

۴-۴. مسیر جرجان به بندر آبسکون و مقاصد مرتبط

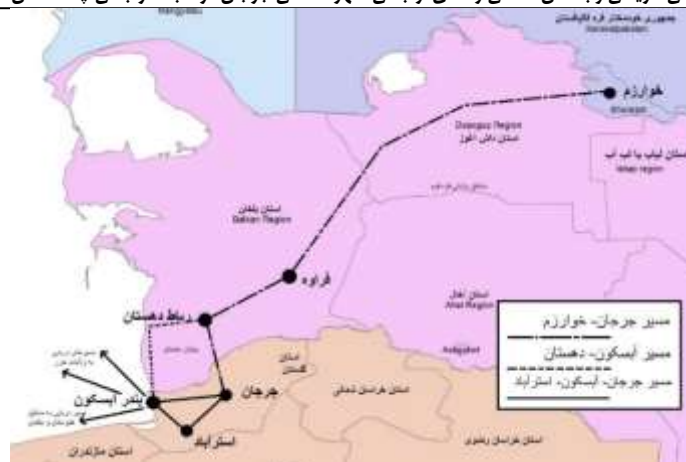
شهر بندری آبسکون، درگاه و بارانداز شهر جرجان، در سواحل دریای خزر، به‌عنوان بندر طراز اول سواحل دریای خزر مطرح بود. این بندر ارتباط خود را با ولایت خزر در آن‌سوی دریاچه خزر، از طریق خشکی حفظ کرده بود. از آبسکون تا ولایت خزر به سمت راست ساحل دریا سیصد فرسنگ و از آبسکون به سمت چپ تا ولایت خزر نیز سیصد فرسنگ برآورد می‌شد (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۵۲). ابن‌خردادبه، به وجود راهی از جرجان تا خلیج شمالی‌ترین شهر ولایت خزر، اشاره کرده است (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۰۱) که به‌احتمال بسیار از طریق بندر آبسکون انجام می‌شده است؛ زیرا فاصله بین شهر جرجان و بندر آبسکون یک

مرحله ذکرشده که حاکی از وجود یک راه مستقیم بین شهر جرجان و آبسکون است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۱). همچنین مقدسی اشاره می‌کند که «از آبسکون تا استرآباد یک مرحله، سپس تا ساریه چهار مرحله است» بنابراین یک مسیر خشکی در راستای آبسکون-استرآباد-ساری برای ارتباط جرجان تا طبرستان نیز وجود داشته است (همان: ۵۵۲). اصطخری وجود راهی بین استرآباد و آبسکون را تأیید کرده و از ارتباط بندر آبسکون با طبرستان، دیلمان و ولایت خزر از طریق سرزمین‌های جنوب دریاچه خزر سخن گفته است (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۳ و ۱۷۷). ناحیه دهستان نیز در شمال آبسکون و در پنجاه فرسنگی بندر بود که از طریق خشکی ۶ مرحله با یکدیگر فاصله داشته‌اند (همان: ۱۸۲ و ۱۷۷). فاصله آبسکون تا جرجان را سه روز یا به عبارتی ۲۴ فرسنگ ثبت کرده‌اند (ناصرخسرو، ۱۳۸۱: ۱۹۳؛ حموی بغدادی، ۱۳۸۳/۱: ۵۲ و ۸۶). بر طبق نوشته‌های یاقوت فاصله دهستان تا آبسکون، پنجاه فرسنگ بوده و ارتباط بندر آبسکون با سایر سواحل دریاچه خزر به شکلی بود که با شروع حرکت از آبسکون به سمت جنوب و سپس غرب، به ترتیب از طبرستان-دیلیم-شروان-باب‌الابواب-لان-خزر-رود اتل-سرزمین غزا عبور کرده و دوباره به آبسکون می‌رسیدند. (همان: ۱۹: ۵۴ و ۴۳۹) باوجود توصیفات پیشین از شهرت بندر آبسکون، بکران که اندکی پیش از حمله مغول و ویرانی آبسکون، کتابش را تألیف کرده، آبسکون را دیهی خرد بر ساحل و در نزدیکی دیوار گرگان معرفی کرده است (بکران، ۱۳۴۲: ۳۱ و ۸۲). جوینی که از ارتباط بین خوارزم و مازندران از طریق دهستان سخن گفته، اشاره‌ای به بندر آبسکون نکرده است (جوینی، ۱۳۹۱: ۴۹۹). معطوفی به فرار حسن بن قاسم علوی پس از شکست از سپاه سامانی، از جرجان به آمل از مسیر جرجان-بندر آبسکون-تمیشه از طریق خشکی اشاره کرده (معطوفی، ۱۳۷۴: ۸۴) و احتمالاً همان مسیری است که اصطخری از آن یاد کرده بود؛ بنابراین جرجان با بندر آبسکون از طریق یک جاده در ارتباط بوده و بندر آبسکون نیز با خوارزم از طریق دهستان و با طبرستان از طریق تمیشه در ارتباط بوده است. با توجه به فواصل بین جرجان، استرآباد و بندر آبسکون برای بازرگانان معقول‌تر بود که در صورت مساعد بودن شرایط اقلیمی، مسیر مستقیم از جرجان تا بندر آبسکون را برگزینند و در صورت نبود شرایط مناسب، از مسیر جرجان-استرآباد-ابسکون خود را به این بندر برسانند.

قرارگیری آبسکون در کنار ساحل، امکان تجارت دریایی ناحیه جرجان با دیگر سواحل دریای خزر از جمله طبرستان، نواحی خزر، باب‌الابواب و گیلان را فراهم ساخته بود (جیهانی،

۱۳۶۸: ۱۴۸). در قرن سوم، بازرگانان پس از پرداخت حق گمرک به حاکم ولایت خزر، طی هشت روز از طریق دریا به جرجان می‌رفتند (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۰۸ - ۱۴۱) و پس از ورود به دریای گرگان، در هر قسمتی از ساحل که تمایل داشتند، پیاده می‌شدند (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۲۹). بندر آبسکون یکی از مهم‌ترین مقاصد این تاجران بود. اصطخری به تجارت دریایی آبسکون با خزر، دربند، دیلمان اذعان کرده است (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۳). رونق تجارت دریایی در آبسکون چنان بود که بخشی از عواید ناحیه جرجان در زمان آل زیار (به‌طور دقیق‌تر در زمان وشمگیر بن زیار و بهستون بن وشمگیر زیار) ناشی از درآمد کشتی‌هایی بود که به این بندر رفت‌وآمد می‌کردند. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۵ و ۱۲۷) سواحل دهستان و بخشی از پیش‌آمدگی ساحل موسوم به دهستانان در حدود ناحیه دهستان، به دلیل عمق کم، مکان مناسبی برای لنگر انداختن و پناه گرفتن کشتی‌ها در زمان طوفان محسوب می‌شد (همان: ۱۲۹؛ حدود العالم، ۱۳۶۲: ۲۴؛ حموی بغدادی، ۱/۱۳۸۳: ۵۴ و ۴۳۹) به‌احتمال بسیار بندر آبسکون و سواحل دهستان از طریق دریا نیز با یکدیگر ارتباط نزدیکی داشته‌اند.

در جریان حمله مغول به خوارزم سد جیحون در جرجانیه شکسته شد و رودخانه جیحون به سمت دریای خزر تغییر مسیر داده، سبب افزایش حجم ناگهانی این دریاچه گردید. در نتیجه قسمت‌هایی از سواحل دریای خزر از جمله بندر آبسکون به زیر آب رفت (مستوفی، ۱۳۶۲: ۲۳۹). لسترنج به این موضوع اشاره کرده و بازگشت رود جیحون به مسیر قبلی را به زمانی پیش از قرن دهم هجری نسبت داده است (لسترنج، ۱۳۷۷: ۴۸۵ و ۴۸۶). به‌هر حال با زیر آب رفتن بندر آبسکون و ویرانی شدید جرجان، مسیر ارتباطی جرجان - آبسکون و راه‌های دریایی وابسته به آن نیز از رونق افتاد و به فراموشی سپرده شد. در حال حاضر به‌جز یک جاده محلی برای ارتباط شهرک‌های واقع در سمت شمال گرگان رود، مسیر مهمی در راستای جرجان - گمیشان (محدوده احتمالی بندر آبسکون) وجود ندارد. (نقشه شماره ۴)



نقشه شماره ۴- ارتباط جرجان با دهستان، خوارزم و آیسکون (نگارندگان)

Map: 4- Roads connecting of Gorgan with Dehestan, Kharazm and Abeskoun (by the authors)

۴-۵. مسیر جرجان - خوارزم

دسترسی به خوارزم عمدتاً از سمت خراسان، هم مسیر با رود جیحون انجام می‌گرفت و شهرهای مهمی چون مرو، بخارا و سمرقند را به خوارزم پیوند می‌داد. راه دسترسی از طوس به خوارزم از طریق نسا بود (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۳) و جرجان در راستای این مسیر قرار نداشت. دسترسی از جرجان به ناحیه خوارزم به دلیل وجود صحرای قره‌قوم و همچنین بیابان‌های ناحیه دهستان دشوار بود. با این حال جیهانی به وجود روابط تجاری بین جرجانیه و جرجان اشاره کرده و جرجانیه را محل تجارت غزان و رفت‌وآمد کاروان‌های جرجان، خزر و خراسان سخن گفته است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۲ و ۱۸۳) دمشق دلیل نامیدن شهر گرگانج یا جرجانیه به این نام را قافله‌های بسیاری ذکر کرده که از جرجان به این شهر می‌آمده‌اند (انصاری دمشقی، ۱۳۵۷: ۳۷۸). بنا بر آنچه جیهانی و دمشقی نوشته‌اند، با وجود موانع جغرافیایی، باید یک مسیر ارتباطی بین جرجان و خوارزم وجود داشته باشد. مهم‌ترین مکان‌های باستانی در محدوده جغرافیایی بین جرجان و خوارزم، شهر فراوه و رباط دهستان هستند. جیهانی از رباط دهستان به‌عنوان مکانی آباد و پر نعمت و از فراوه به‌عنوان محل استقرار نگهبانان مرزی در میان بیابان یاد کرده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۸ و ۱۷۰). مقدسی به راهی از جرجانیه تا فراوه اشاره کرده و منزلگاه‌های آن را چنین برشمرده است: جرجانیه - ارکوا - رباط باهان - رباط مهدی - رباط میان‌شاه - چاه حاکم - رباط بوسهل - رباط دوغاج - رباط جعفر - افراوه (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/۵۰۴). در جای دیگر او از وجود مسیر جرجان - رباط علی - رباط امیر - بیلیمک - دهستان خبر داده است (همان: ۵۵۱). این منازل برای ما شناخته‌شده

نیستند اما احتمالاً رباط و دیه‌های حاشیه بیابان دهستان و صحرای قره‌قوم بودند. اگر فرض کنیم ارتباط جرجان و خوارزم از طریق فراوه و دهستان فراهم می‌شده، ارتباط بین فراوه و دهستان نیز باید روشن شود. سخن اصطخری و ابن حوقل درباره آمدن ترکان از خوارزم به دهستان تأییدی بر وجود یک مسیر ارتباطی بین این دونقطه است (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۳؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۵) ابن حوقل از حرکت کاروان‌های تجاری و زیارتی از جرجانیه به سوی جرجان در اواخر قرن چهارم هجری قمری از طریق فراوه و در حاشیه بیابان دهستان سخن گفته است و در متن نقشه‌ای از خراسان در کتابش نوشته‌شده: «بیابان میان جرجان و فراوه که حاجیان خوارزم از آنجا روند اما نه از خود بیابان آن بلکه در سمت آن حرکت می‌کنند تا از آب‌های آن استفاده کنند و همه آن ریگزار و دارای چراگاه‌هاست.» (همان: ۲۰۶ و ۱۶۴) مؤلف کتاب حدود العالم، یکی از تأمین‌کننده‌های غله فراوه را دهستان ذکر کرده است (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۱۴۴). جوینی در بیان تنش‌های میان سلطان محمد خوارزمشاه و مغولان و فرار وی به مازندران از طریق راه دهستان اشاره کرده است. این مطلب نشان‌دهنده وجود راهی از خوارزم به دهستان و مناطق جنوبی سواحل دریای خزر در حدود سال‌های ۶۱۷-۶۱۸ هجری قمری است (جوینی، ۱۳۹۱: ۴۳۳ و ۴۹۹). بنا بر آنچه نقل شد، وجود راهی از خوارزم-فراوه-دهستان-جرجان اثبات شد اما نخستین کسی که به‌روشنی این مسیر را شرح داده، حمدالله مستوفی مؤلف قرن هشتم است. (۱۱) او فاصله بسطام تا جرجان را شامل منازل دیه کنج، دیه میلآباد، دیه موسی‌آباد ثبت کرده (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۵) و می‌نویسد:

«... از جرجان تا سرحد دو راه است که یکی به بیابان رود و یکی به دهستان. از جرجان تا بازرود نه فرسنگ، ازو تا دیه محمدآباد هفت فرسنگ، ازو تا دهستان هفت فرسنگ جمله باشد از جرجان تا دهستان ۲۳ فرسنگ ... از دهستان در بیابان می‌رود تا رباط گزینی، رباط ابوالعباس، رباط ابن طاهر، شهر فراوه، رباط خشت پخته، خوشابدان، رباط طغماج، کاروان‌گاه، رباط سرهنگ، منارگاه، سایل‌بلی، مشک‌مینی، رباط مریم، خوارزم نو، حلم نو، ازو تا اورگنج (جرجانیه) که دارالملک خوارزم است ...» (همان: ۱۷۶)

با آنکه لسترنج در متن کتابش به قرارگیری رباط دهستان بر سر راه خوارزم اشاره کرده و آخور یا آخر را شهری در غرب رباط ذکر کرده است اما در نقشه‌ای که از خوارزم ارائه داده است، مسیر جرجان-دهستان-خوارزم را از شهر آخر ترسیم کرده است (لسترنج، ۱۳۷۷: ۴۰۵ و ۴۰۶ و ۴۸۹) جنکوند نیز در نقشه‌اش تنها به ترسیم خطی که از ناحیه دهستان عبور می‌کند بسنده کرده و مکان رباط، آخر یا فراوه را مشخص نکرده است. جنکوند اغلب

بناهای حفاری شده در رباط دهستان را به قرن ۱۲ و ۱۳ میلادی یعنی قرون شش و هفت هجری قمری نسبت داده است. (Genequand and Northedge 2014: 1137) چنان‌که به نظر می‌رسد بعد از این تاریخ، محوطه رباط دهستان متروک شده است. این تاریخ هم‌زمان با ویرانی جرجان و بندر آبسکون بر اثر حمله مغول است لذا به نظر می‌رسد ویرانی این دو شهر یکی از عوامل مؤثر بر افول رونق نواحی دهستان و فراموشی برخی از راه‌های منطقه همچون دهستان - بندر آبسکون بوده است. (نقشه شماره ۴)

۵. نتیجه

شهر جرجان در مسیرهای مواصلاتی شمال شرق کشور، نقطه مهمی محسوب می‌شد. مطابق یافته‌ها، راه‌های دسترسی جرجان به شهرهای نیشابور، ری و آمل مسیرهای پررونق منطقه جرجان محسوب می‌شدند. مسافران می‌توانستند از مسیر جرجان - آمل به نواحی طبرستان سفر کرده و پس از رسیدن به آمل، به مقاصد دیگر همچون شهرری، گیلان و ولایات خزر ادامه مسیر بدهند. استفاده از بخشی از شاهراه خراسان و سپس طی مسیر بسطام - جرجان، راه ارتباطی ری - جرجان را مهیا ساخته بود. به‌طور قطع حداقل یکی از راه‌های دسترسی بسطام - جرجان از طریق دره خرما رود بوده است. دو مسیر از راه‌های منتهی به نیشابور نیز با همین گذرگاه در ارتباط بوده است. به‌طور کلی سه راه مشخص شامل جرجان - بسطام - نیشابور، جرجان - بسطام - جاجرم - نیشابور و جرجان - اسفراین - نیشابور برای ارتباط جرجان با نیشابور وجود داشته است. با توجه به شبکه راه‌های شکل گرفته در ولایت نیشابور مسافران جرجان انتخاب‌های متعددی برای گزینش مسیر سفر خود به‌سوی نیشابور داشته‌اند. همچنین این احتمال وجود دارد که پس از رسیدن به تیل‌آباد در میانه راه بسطام، از جاده فرعی مستقیماً خود را به جاجرم می‌رساندند. قافله‌های تجاری و زیارتی خوارزم نیز از طریق فراوه و دهستان به جرجان می‌آمدند و در صورت تمایل از مسیر جرجان - بسطام به مناطق داخلی ایران همچون شهرری سفر می‌کردند. اگرچه بندر آبسکون یکی از شهرهای وابسته به جرجان محسوب می‌شد و در منابع به‌عنوان یک مقصد اصلی مسافران معرفی نشده است اما راهی که جرجان را به بندر آبسکون متصل می‌ساخت، به سبب اهمیت تجاری و فراهم کردن امکان دسترسی به مناطق دیگر بسیار حائز اهمیت بود. با شناخت و بررسی مسیرهای مواصلاتی جرجان و تطبیق آن‌ها با مکان جغرافیایی دروازه واقع در وجه شمال غربی شهر جرجان، ارتباط دو مسیر را می‌توان با این دروازه در نظر گرفت. اول مسیری که از شهر

جرجان به آبسکون کشیده شده و با توجه به اهمیت بندر آبسکون در تجارت، این مسیر احتمالاً یکی از راههای مهم اقتصادی شهر جرجان بوده است. دوم مسیری که از بکرآباد به مقصد استرآباد خارج می‌شد و مسافران می‌توانستند از طریق این مسیر و پس از رسیدن به استرآباد به شهرهای نیشابور، ری و طبرستان دسترسی داشته باشند. این مسیر یعنی بکرآباد- تا استرآباد، به دلیل کمبود شواهد مورد شناسایی قرار نگرفت.

۷. پی‌نوشت‌ها

۱. این مقاله برگرفته از رساله دکتری خانم جمیله منصوری جز آبادی با عنوان «چگونگی تأمین و بهره‌برداری از منابع آبی در راستای حیات شهر تاریخی جرجان از صدر اسلام تا حمله مغول» نوشته و به راهنمایی دکتر محمد اسماعیل اسماعیلی جلودار و مشاوره دکتر محمد مرتضایی در حال انجام است.
۲. لمراسک باستانی در غرب لمراسک فعلی و بافاصله تقریبی یک کیلومتری شرق روستای ولمازو، در یک منطقه مزروعی به نام «شهرپند» واقع است (اظه‌ری لمراسکی، ۱۳۹۵: ۲۱).
۳. مقدسی، ابن حوقل و اد‌ریسی از منزلی به نام آبادان نام‌برده‌اند که مکان و نام فعلی بر ما روشن نیست. لسترنج به وجود شهرکی به نام «آباد» در نزدیکی خلیج «نیم مردان» یا خلیج آشوراده در جنوب‌شرقی دریای خزر و سه فرسنگی استرآباد اشاره کرده است (لسترنج، ۱۳۷۷: ۴۰۱). این احتمال وجود دارد که این آباد همان آبادان باشد. در حال حاضر شهر یا روستایی با این نام در این محدوده وجود ندارد. اظه‌ری با توجه به توصیفات اصطخری و ابن حوقل، احتمال می‌دهد آبادان همان لمراسک بوده است (اظه‌ری لمراسکی، ۱۳۹۵: ۲۲).
۴. سوئر و همکارانش در جریان بررسی دشت گرگان، ۴ مرحله تغییر مسیر برای گرگان رود قائل شده‌اند. مرحله چهارم یعنی مسیر فعلی جرجان رود، از کنار آق قلعه عبور می‌کند که در حدود ۱۳ کیلومتر با دیوار دفاعی گرگان فاصله دارد. رابطه پل و رودخانه در آق قلعه نشان می‌دهد که گرگان رود حداقل از دوره صفویه این مسیر را اشغال کرده است اما مرحله سوم تغییر مسیر گرگان رود که با استناد به تصاویر ماهواره‌ای مشخص شده است، نشان می‌دهد که رودخانه چندین کیلومتر قبل از رسیدن به آق قلعه، از مسیر دیگری در نزدیکی دیوار دفاعی گرگان جریان داشته است. از شواهد موجود چنین استنباط می‌شود که آب در رودخانه گرگان در مسیر منسوب به مرحله سوم، در زمانی بین دوره ساسانی و دوره ایلخانی جریان داشته است (Sauer & all, 2014: 30).
۵. کاروانسرا در حاشیه روستای قره‌بیل در ده کیلومتری روستای آرمودلو. مقدسی: املوتا (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۱) اصطخری: امروتلو (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۵) ناصرالدین‌شاه: رباط قره‌کز (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱: ۸۹)
۶. سنخواست امروزی. مقدسی: سیداست (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۵۱) اصطخری: سیداست (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۵) اعتمادالسلطنه: سنخاس، سنخاس، سنگ خواست (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۳ و ۱۲۴)، ناصرالدین‌شاه: سنخاس (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۶۱: ۱۰۰)
۷. وحدتی احتمال می‌دهد «رباط شاهزاده» در ۳۵ کیلومتری شرق رباط گز، همان رباط کاریز باشد (وحدتی، ۱۳۸۹: ۵۹). به نظر می‌رسد در حوالی روستای همت‌آباد امروزی قرار داشته اما در حال حاضر شواهدی از مکان دقیق آن در دست نیست.
۸. روستایی به نام مزج در حدود چهل کیلومتری بسطام قرار دارد. مردم روستا، روستای خود را به نام «مغز» می‌خوانند. فاصله ایستگاه مغز تا بسطام در حدود هفت فرسنگ بوده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۴). به نظر می‌رسد منزلگاه مغز در حوالی این روستا قرار داشته است. مطابق سخن مستوفی دیه سلطان‌آباد در فاصله سه فرسنگ از رباط‌سونج و هفت فرسنگی از منزل مغز قرار داشته است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۴). با توجه به این اندازه‌ها، دیه سلطان‌آباد در حوالی روستای ری‌آباد قرار داشته است. رباط‌سونج امروزه به رباط سپنج شهرت یافته و در روستای جهان‌آباد واقع شده است.
۹. دولت‌شاه از خدام‌شاه در جوین نام برده که به نظر می‌رسد همین مکان باشد (دولت‌شاه سمرقندی، ۱۳۸۲: ۲۷۷). در محدوده بین بحرآباد و آزادوار، روستایی به نام خدام‌شاه در ۳۸ کیلومتری جغتای قرار دارد. در مقاله‌ای با عنوان «نگاهی دیگر به وجه

تسمیه روستای خراشا در منطقه جاجرم» نوشته حسن ستایش چاپ‌شده در روزنامه اترک به طور کامل و به شکل مستند، به تفاوت دو مکان خراشای اسفراین و خدشاه جاجرم پرداخته شده است (ستایش، ۱۴۰۳).

۱۰. ایستگاه بحرآباد، مطابق با روستای متروکه بحرآباد در ولایت جوین است. اشاره مستقیم به مکان آن در منابع وجود ندارد. مستوفی بحرآباد را مقام سعد الدین حموی دانسته و از دفن «سعد الدین حموی جوینی» از عرفای قرن هفتم هجری (فو: ۶۵۰ هجری قمری) در روستای زادگاهش بحرآباد خبر داده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۴ و ۱۵۰). در حال حاضر این آرامگاه در مکان دور افتاده در کنار بقایای باستانی در کنار روستای متروکه بحرآباد به ثبت اداره میراث فرهنگی رسیده است.

۱۱. بقایای سکونتگاه‌های باستانی در فاصله بین جرجان تا رباط دهستان و خوارزم از طریق تصاویر ماهواره‌ای قابل مشاهده است اما با توجه به سیاست تغییر اسامی فارسی به ترکی و ترکمنی و شرایط باستان‌شناسی ترکمنستان، یافتن محل ایستگاه-های نامبرده ممکن ولی دشوار است و مستلزم صرف وقت و انجام پژوهش جامع و دقیق است.

منابع

- حدود/عالم، (۱۳۶۲)، به کوشش منوچهر ستوده، تهران، کتابخانه طهوری.
- ابن اسفندیار. (۱۳۲۰)، *تاریخ طبرستان*، تصحیح عباس اقبال آشتیانی، اهتمام محمد رضانی، جلد اول، تهران، کلاله خاور.
- ابن حوقل. (۱۳۶۶)، *سفرنامه ابن حوقل: ایران در صورۃ الارض*، ترجمه و توضیح جعفر شعار، چاپ دوم، تهران، امیرکبیر.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله. (۱۳۷۰)، *المسالک و الممالک*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران، مترجم.
- ابن رسته، ابی علی احمد بن عمر. (۱۸۹۲)، *الاعلاق النفیسه*، بیروت، لیدن، دار صادر
- ابن سهمی، ابوالقاسم حمزه بن یوسف بن ابراهیم. (۱۹۸۷)، *تاریخ جرجان*، زیر نظر محمد عبدالمعید خان، بیروت، عالم الکتب.
- ابن فقیه، احمد بن محمد بن اسحاق. (۱۳۴۹)، *البلدان*، مترجم ح. مسعود، محقق محمدرضا حکیمی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران
- ابودلف خزرجی، مسعر بن مهلهل. (۱۳۵۴)، *سفرنامه ابودلف در ایران*، تعلیقات ولادیمیر مینورسکی، ترجمه سید ابوالفضل طباطبائی، چاپ دوم، تهران، کتاب‌فروشی زوار.
- ادریسی، محمد بن محمد. (۱۴۲۳)، *نزهۃ المشتاق فی اختراق الآفاق*، جلد دوم، بیروت، عالم الکتب.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم. (۱۳۴۰)، *مسالک و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- اظهری لمراسکی، سید حسین. (۱۳۹۵)، «جغرافیای تاریخی کلباد»، *تاریخنامه خوارزمی دانشگاه خوارزمی*، سال سوم، تابستان ۱۳۹۵، صص ۵-۲۶.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن بن علی. (۱۳۶۲)، *مطلع الشمس*، تهران، فرهنگسرا.
- انصاری دمشقی، شمس‌الدین محمد بن ابی‌طالب. (۱۳۵۷)، *نخبه الدهر فی عجائب البر و البحر*، ترجمه سید حمید طبیبیان، تهران، بنیاد فرهنگستان‌های ایران و فرهنگستان ادب و هنر ایران.
- بکران، محمد بن نجیب. (۱۳۴۲)، *جهان‌نامه*، به کوشش محمدامین ریاحی، تهران، کتابخانه‌ی ابن‌سینا.
- بیهقی، ابوالفضل محمد بن حسین. (۱۳۷۴)، *تاریخ بیهقی*، مصحح خلیل خطیب رهبر، جلد دوم، چاپ چهارم. تهران، مهتاب.
- ثنائی، حمیدرضا و غفرانی، علی. (۱۳۹۳)، «راه‌های ایالات غرب خراسان به‌سوی نیشابور مقارن ورود امام رضا به خراسان»، *مطالعات اسلامی: تاریخ فرهنگ*، سال ۴۶، شماره پیاپی ۹۳، صص ۱۴۹-۱۷۱.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد. (۱۳۶۸)، *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، تعلیقات فیروز منصوری، تهران، به نشر و آستان قدس رضوی.
- جوینی، علاء‌الدین عطا‌الملک. (۱۳۹۱)، *تاریخ جهانگشای*، تصحیح محمد قزوینی، چاپ دوم، تهران، نگاه.
- حموی بغدادی، یاقوت. (۱۳۸۳)، *معجم البلدان*، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور.

دلبری، شهربانو و حسن آبادی، ابوالفضل و محمدی مطلق، حجت. (۱۳۹۸)، «شاهراه خراسان و تأثیرات اقتصادی- اجتماعی آن در ولایت جوین (سده ۳-۷ ه.ق)»، پژوهشنامه تاریخهای محلی/ایران، سال هفتم، شماره دوم، شماره پیاپی ۱۴، بهار و تابستان ۱۳۹۸، صص ۱۰۱-۱۱۲.

زنجیریان، پردیس و اندرودی، الهام و طالبیان، محمدحسن. (۱۴۰۲)، «الگوهای روابط فضایی در رباطهای مسیر تاریخی جرجان به نیشابور با بهره‌گیری از نحو فضا»، مطالعات معماری/ایران، سال ۱۲، شماره ۲۳، صص ۵-۲۸.

ستایش، حسن. (۱۴۰۳)، «نگاهی دیگر به وجه‌تسمیه روستای خراشا در منطقه جاجرم»، روزنامه/ترک. سال شانزدهم، شماره ۱۴۵۳، صص ۷-۶. تاریخ دسترسی (۱۴۰۳/۰۳/۰۴)

<https://www.atrakdaily.ir/fa/main/page/16951/7>

لسترنج، گای. (۱۳۷۷)، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، مترجم محمود عرفان، چاپ سوم، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.

مرتضائی، محمد. (۱۳۹۴)، «جرجان»، فصل‌نامه اختصاصی مطالعات فرهنگی میرداماد، سال اول، پیش‌شماره ۱، شماره صفحه ۴۵-۵۶.

مستوفی قزوینی، حمدالله. (۱۳۶۲)، *نزهة القلوب، المقالة الثالثة در وصف البلدان و ولايات و بقاع*، به اهتمام و تصحیح گای لسترنج، تهران، دنیای کتاب.

معطوفی، اسدالله. (۱۳۷۴)، *استرآباد و گرگان در بستر تاریخ*، نگاهی به پنج هزار سال تاریخ منطقه، مشهد، درخشش.

معینی، اسدالله. (۱۳۴۴)، *جغرافیا و جغرافیای تاریخی گرگان و دشت*، تهران، چاپخانه شرکت سهامی طبع کتاب.

مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد. (۱۳۶۱)، *احسن‌التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، جلد دوم، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان.

موسوی بجنوردی، کاظم. (۱۳۷۴)، «آقا محمدخان»، دایره المعارف بزرگ اسلامی، جلد اول، تهران، مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی.

مهریار، محمد و کبیری، احمد و خلعتبری و نیک‌خواه (۱۳۶۱)، *بررسی مقدماتی محدوده شهر قدیم جرجان بر اساس مطالعه و گمانه‌زنی*، پژوهشکده میراث فرهنگی، گزارش منتشرنشده.

ناصرالدین‌شاه قاجار (۱۳۶۱)، *سفرنامه خراسان*، تهران، بابک

ناصرخسرو، قبادیانی (۱۳۸۱)، *سفرنامه ناصرخسرو*، چاپ هفتم، تهران، زوار.

وحدتی، علی‌اکبر (۱۳۸۹)، *پژوهش‌های باستان‌شناختی در شهر بلقیس (اسفراین کهن)*، بجنورد، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان خراسان شمالی.

یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب (۱۳۵۶)، *البلدان*، مترجم محمدابراهیم آیتی بیرجندی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

Kiani, mohammad Yosef. 1984. the Islamic city of gurgan. Berlin, reamer.

Genequand, D and Northedge, A. 2014. Recherches archéologiques récentes sur le Ribāṭ et la ville médiévale de Dehistan (Mişriyān, sud-ouest du Turkménistan), IXe-XIIIe siècle de l'ère chrétienne. Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 158(3), 1129-1150.

Sauer, Eberhard. Omrani rekavandi, hamid. Wilkinson. Tony. nokandeh, jebrael. 2014. Persias imperial power in late antiquity: the great wall of gorgan and frontier landscapes of Sasanian iran. London, the british institute of Persian studies archaeological monographs series II.

Abu Dolf Khazraj, M. 1975. Abu Dolf's travelogue in Iran. comments by Vladimir Minorski, translated by Seyyed Abolfazl Tabatabai. 2nd edition. Tehran: Zovar Bookstore. [In Persian].

Ansari Dimashqi, SH. 1978. Nukhbat al-dahr fi ajaib al-barr wa-al-bahr. translated by Hamid Tabibian, Tehran: Iran Culture Foundation. [In Persian].

- Azhari Lemaraski, H. 2016. Historical Geography of Kolbad. History of Khwarazmi *Journal*, University of Khwarazmi, 5-26. [In Persian].
- Bakran, M. 1963. Jahan Nameh. by the efforted of Mohammad Amin Riahi. Tehran: Ibn Sina Library. [In Persian].
- Beyhaqi, A.M. 1995. Tarikh Beyhaqi. edited by Kh. Khatib Rahbar. volume 2. 4nd edition. Tehran: Mahtab. [In Persian].
- Delbari, Sh and Hasanabadi, A and Mohammadi Mutlaq, H. 2019. Khorasan highway and its economic-social effects in Jovin province (7th-3rd century AH). *Journal of Local History of Iran*, 101-112. [In Persian].
- Estakhri, A.I. 1961. Al-Masalek wa Al-Mamalek. Correction by Iraj Afshar, Tehran: Book Translation and Publishing Company. [In Persian].
- Etemad al-saltaneh, M.H. 1983. Matla al-Shams, Tehran: farhangsara. [In Persian].
- Hamawi Baqdadi, Y. 2004. Moajm al-boldan. Tehran: Cultural Heritage Organization. [In Persian]
- Hodud al-Alam. 1983. by the efforted of Manouchehr Sotoudeh. Tehran: Tahori Bookstore. [In Persian]
- Ibn Esfandiar, B. 1941. Tarikh Tabaristan. revised by Abbas Iqbal Ashtiani and Mohammad Ramezani. volume 1. Tehran: Kalale Khawar. [In Persian]
- Ibn Faqih, A. 1970. Al-Boldan. Translated by H. Masoud. scholar Mohammad Reza Hakimi. Tehran: Iran Culture Foundation. [In Persian].
- Ibn Hawqal. 1987. Ibn Hawqal's travelogue: Iran in the Surt al-Arz. translated and explained by Jafar Shear. 2nd edition. Tehran: Amir Kabir. [In Persian]
- Ibn Khurdadbah, A.O. 1991. Al-Masalek wa Al-Mamalek. Translated by Hosein Qaracheanlo. Tehran: motarjem. [In Persian].
- Ibn Rusta, A. 1892. Al-Alaq al-nafisa. Beirut, Leiden: Dar Sadhir. [In Arabic]
- Ibn Sahmi, A.H. 1987. Tarikh Jurjan. under the supervision of Muhammad Abd al-Ma'id Khan. Beirut; Alam al-Kotob. [In Arabic]
- Idrisi, M. 2002. Nazha al-Mushtaq fi Akhtaraq al-Afaq. Volume 2. Beirut: Alam al-Kotob. [In Arabic]
- Jihani, A. 1989. Ashkal al-alam. translated by Ali bin Abdulsalam Katib. Comments by Firoz Mansouri. Tehran: Astan Quds Razavi. [In Persian].
- Jovini, A.A. 2012. Tarikh Jahangoshai. Edited by Mohammad Qazvini, 2nd edition. Tehran: Negah. [In Persian]
- Lestrangle, G. 1998. Historical Geography of Eastern Caliphate Land. translated by Mahmoud Irfan, 3rd edition. Tehran: Scientific and Cultural. [In Persian].
- Maqdisi, A.M. 1982. Ahsan al-Taqaqim fi Maarfat al-Aqalim. Translated by Alinaghi Monzavi. Volume 2. Tehran: Moaalefan wa Motarjeman. [In Persian].
- Matofi, A. 1995. Astarabad and Gorgan in the context of history, a look at five thousand years of the region's history, Mashhad: Derakhsh. [In Persian]
- Mehriar, M and Kabiri, A and Khaltabari and Nikkhah. ۱۹۸۲. preliminary investigation of the area of the old city of Jurjan based on study and speculation. Tehran: Cultural Heritage Research Institute unpublished report. [In Persian].

- Moini, A. 1965. Historical Geography of Gorjan and Dasht. Tehran: The printing house of Tabab Kitab Joint Stock Company. [In Persian].
- Mortezaei, M. 2015. Jorjan. Mirdamad cultural studies quarterly, 45-56. [In Persian]
- Mostofi, H. 1983. Nozhat al-Qulob. by efforts of Lestrangle. Tehran: donyayeketab. [In Persian]
- Mousavi Bejnvardi, K. 1995. Agha Mohammad Khan. Big Islamic Encyclopedia. Volume 1. Tehran: Big Islamic Encyclopedia Center. [In Persian].
- Naser al-Din Shah Qajar. 1982. Khorasan travel book. Tehran: Babak. [In Persian].
- Naser Khosro. 2002. Nasser Khosro's travel book. 7th edition. Tehran: Zovar. [In Persian].
- Vahdati, A.A. 2010. archaeological researches in the city of Belqis (Old Esfrayn). Bojnord: North Khorasan Province Cultural Heritage, Handicrafts and Organization. [In Persian].
- Sanai, H and Ghofrani, A. 2014. The ways of the western states of Khorasan towards Neishabur, parallel to the arrival of Imam Reza in Khorasan. Islamic Studies: History of Culture. 149-171. [In Persian]
- Setayesh, H. 2024. Another look at the name of Kharasha village in Jajarm region. Atrak newspaper. No. 1453. pp. 6-7. [In Persian]. Access date (03/04/1403) <https://www.atrakdaily.ir/fa/main/page/16951/7>
- Yaqoubi, A. 1977. Al-Boldan. Translated by M.A Ayati birkandi, Tehran: Book Translation and Publishing Company. [In Persian].
- Zanjirian, P and Androudi, E and Talebian, M.H. 2023. Patterns of spatial relationships in the ligaments of the historical route of Jurjan to Neishabur using the syntax of space. Iranian Architectural Studies, 28-5. [In Persian].