

## بازشناسی راه بزرگ خراسان در استان مرکزی

اسماعیل شراهی<sup>۱</sup>

### چکیده

موضوع پژوهش حاضر، بازشناسی راه بزرگ خراسان و منزلگاه‌های آن در استان مرکزی است. با بهره‌برداری از متون تاریخی و جغرافیایی و بررسی‌ها و کاوش‌های باستان‌شناسی، هدف پژوهشگر پاسخگویی به این پرسش است که این شاهراه از کدام شهرهای استان گذر می‌کرده و جایگاه سیاسی و اقتصادی استان مرکزی در ادوار مختلف در رابطه با راه بزرگ خراسان چه بوده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که استان مرکزی و به خصوص نواحی شمالی این استان در محدوده‌های فعلی دو شهرستان ساوه و زرندیه نقش مهمی در این راه از پیش از اسلام تا دوره صفوی ایفاء می‌کردند. منزلگاه‌های دکان، سوسن‌نقین، داودآباد، مصدقان، روزه، دروذ، و بروه و مشکویه قبل و بعد از ساوه از جمله مهم‌ترین منزلگاه‌ها در مسیر راه بزرگ خراسان بودند که بر اساس فاصله‌های بیان شده در منابع باید همگی در استان مرکزی و در منطقه نوبران، دشت ساوه و حدفاصل ساوه و تهران فعلی قرار گرفته باشند. در این میان چهار روستا به نام‌های مصدقان، سوسن‌نقین، دکان و دروذ را می‌توان در منطقه نوبران ردیابی نمود. سوسن‌نقین به همان اسم در منطقه باقی است اما مصدقان، دکان و دروذ را می‌توان تحت عناوین مزلقان، دخان و دروزان که همگی در نزدیکی شهر نوبران و در مسیر راه همدان به ساوه قرار گرفته‌اند شناسایی کرد. این پژوهش با رویکرد توصیفی-تحلیلی و بر اساس مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی انجام شده است.

کلیدواژه: راه بزرگ خراسان؛ ساوه؛ مشکویه؛ کاروانسرا؛ دوره اسلامی؛ نوبران

۱. کارشناس ارشد باستان‌شناسی، اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان مرکزی؛

## مقدمه

راه خراسان بخش بزرگی از راهی است که امروزه به «راه ابریشم» یا «جاده ابریشم» مشهور شده است. راه ابریشم، نخستین بار در اواسط قرن نوزدهم از طرف جغرافی‌دان آلمانی، فردیناند فون ریشتهوفن<sup>۱</sup> نام‌گذاری شد و دلیل این نام‌گذاری را می‌توان عبور مهم‌ترین کالا، یعنی ابریشم چین از این راه دانست. اما از آنجا که بخش وسیعی از راه اصلی از خراسان بزرگ یعنی قومس تا آن سوی جیحون می‌گذشت، در منابع جغرافیایی اسلامی به درستی از آن به راه بزرگ خراسان یاد شده و به نظر می‌رسد که این نام به حقیقت تاریخی نزدیک‌تر باشد (قرچانلو و دیگران، ۱۳۹۱: ۸۰؛ باستانی پاریزی، ۱۳۸۰: ۲۰۰-۱۹۹).

هر چند بسیاری از پژوهشگران آغاز استفاده از راه بزرگ خراسان را به دوره اشکانی منتسب می‌کنند ولی برخی باستان‌شناسان، اولین بهره‌برداری از این راه را دوران پیش از تاریخ می‌دانند. اولین محقق که نظریه استفاده از راه خراسان را در دوره عبید مطرح کرد، خانم جورجینا هرمان<sup>۲</sup> بود. وی درباره قدیم‌ترین تجارت سنگ لاجورد گفته است که تجار در طی دوره‌های عبید جدید و اوروک در شمال بین‌النهرین و در دوره‌های جمدت نصر، سلسله‌های قدیم و آکاد در جنوب بین‌النهرین، از طریق جاده بزرگ خراسان، تمامی راه را ابتدا از شمال و بعدها از جنوب بین‌النهرین به بدخشان در افغانستان سفر می‌کردند (مجیدزاده، ۱۳۶۶: ۴).

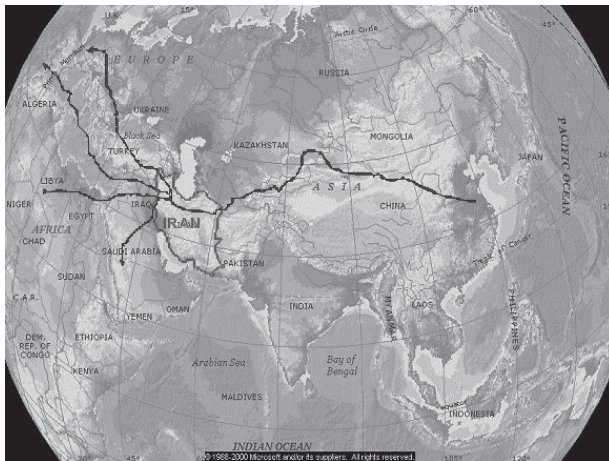
همانطور که از نتیجه‌گیری این باستان‌شناس برمی‌آید، سنگ لاجورد در هزاره چهارم و سوم قبل از میلاد از طریق جاده خراسان انتقال داده می‌شده است. این مطالعه بر اساس جابه‌جایی سنگ لاجورد بین افغانستان و بین‌النهرین و بر شناسایی مسیرهایی استوار است که از آن‌ها این سنگ به بین‌النهرین جنوبی و شمالی می‌رسیده است.

راه پیش‌گفته به استناد منابع چینی، هشت هزار کیلومتر یا به قولی ۱۲ هزار کیلومتر طول داشته که سرزمین چین را به آسیای مرکزی، آسیای غربی و روم باستان ارتباط می‌داده است. این جاده در دوره اشکانی، از پایتخت امپراتوری هان، چانگ آن، و یالن جو در ایالت گن جو شروع می‌شده و پس از عبور از مناطق پست و سلسله کوه‌های جنوبی چین به تورفان امتداد پیدا می‌کرد. در محلی به نام یو.من.کوان این جاده به دو شاخه شمالی و جنوبی منشعب می‌شد. جاده جنوبی از لپ‌نور در امتداد سلسله کوه‌های آسیای مرکزی به آمودریا و یارکند می‌رسید و از آنجا پس از عبور از

1. Ferdinand von Richthofen  
2. Goorgina Herman

ارتفاعات پامیر به سرزمین کوشانیان باستان و ایران ختم می‌شد. راه شمالی از تورفان شروع شده، در امتداد سلسله کوه‌های شمالی به رودخانه جیحون می‌رسید و پس از عبور از کاشغر و پامیر به فرغانه و سرزمین سغدیان امتداد می‌یافت. راه مذکور از کاشغر به مرو به دو شاخه تبدیل می‌شد که یکی از آن‌ها از سمرقند و دیگری از بلخ عبور می‌کرد. شاخه غربی این جاده از مرو به مشهد و نیشابور و سپس در امتداد رشته‌کوه‌ها به ری، همدان، سلوکیه و تیسفون در ساحل رود دجله می‌رسید. در آنجا پس از عبور از فرات به انطاکیه و بنادر مدیترانه ختم می‌شد که مرکز مبادلات کالاهای امپراتوری روم بود (اسفندیاری فرد، ۱۳۷۶: ۷۰).

در طول این مسیرها از شرق به غرب آسیا، کاروانیان از شهرهای متعددی عبور می‌کردند. این شهرها شامل مرو، بلخ، سمرقند، بخارا، هرات، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، قزوین، ساوه، سراب، مرند، خوی، آنقره، تیسفون، هگمتانه (همدان)، انطاکیه استخر و بسیاری شهرهای دیگر بود (تصویر ۱).



تصویر ۱. مسیر راه بزرگ خراسان در ایران (منبع: [www.asrarnameh.com](http://www.asrarnameh.com))

راه پیش گفته در ایران در دوره اشکانی بنا بر برقراری روابط رسمی میان امپراتوری هان و دولت اشکانی رونق دو چندانی داشت. بعد از آن در دوره ساسانی تا دوره صفوی همچنان پابرجا بود و یکی از راه‌های کسب سود و منفعت و طریقی برای مبادله اندیشه‌ها و دانش‌های آن زمان به حساب می‌آمد.

در زمان صفوی، بعد از شاه‌عباس و در زمان شاهان دیگر به خصوص شاه‌عباس دوم، شاه سلیمان و شاه‌سلطان حسین صفوی، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها و انگلیسی‌ها با حضور در ایران و ایجاد

تجارخانه در شهرهای مختلف، تجارت ابریشم را در دست گرفتند. بعد از انحطاط دولت صفویه و حاکم شدن هرج و مرج در ایران، تجارت ابریشم نیز به مرور زمان اهمیت و جایگاه خود را از دست داد و خاطره آن به افسانه‌ها پیوست.

همان‌طور که پیشتر گفته شد، در مسیر راه بزرگ خراسان، شهرها و سکونتگاه‌هایی وجود داشته که نوشته‌های سفرنامه‌نویسان و منابع تاریخی پیش از اسلام و اسلامی به آن‌ها اشاره‌های فراوان و نقش آن‌ها را در مسیر این راه مشخص کرده‌اند. در این میان در محدوده فعلی استان مرکزی که در ادوار تاریخی ایران جزوی از سرزمین ماد و بعدها در دوره اسلامی جزوی از جبال و عراق عجم به حساب می‌آمد، در مسیر راه مورد بحث شهرها، دیه‌ها، منزلگاه‌ها، کاروانسراها و آثاری قرار گرفته که نقش برخی از آن‌ها را می‌توان از خلال متون تاریخی و جغرافیایی و جایگاه برخی دیگر به خصوص منزلگاه‌ها و آثار و ابنیه میان راه را می‌توان از طریق مطالعات و بررسی‌های باستان‌شناسی صورت گرفته، مشخص کرد. در مسیر راه یاد شده، دو شهر ساوه و مشکویه دارای اهمیت بوده که حدود و فواصل آن با منزلگاه‌ها و دیگر شهرهای واقع در مسیر راه خراسان را می‌توان از طریق منابع بررسی کرد. همچنین کاروانسراها و برخی آثار معماری حد فاصل این دو شهر و شهر ری - به عنوان نقطه ثقل راه خراسان - در بررسی میدانی بررسی و شناسایی شده که می‌توان نقش آن‌ها را در ارتباط با راه یاد شده و در پیوند با تاریخ راه بزرگ خراسان در قرون اولیه و میانی دوره اسلامی مطالعه کرد. هرچند در ارتباط با این راه چند مقاله به رشته تحریر درآمده ولی ره‌آورد این نوشته، شناخت آثار و ابنیه مرتبط با این راه و پیوند منطقی میان اشارات متون و بررسی‌های باستان‌شناسی برای نیل به هدفی مشخص یعنی شناخت مسیر راه بزرگ خراسان در استان مرکزی است.

### جایگاه ساوه و مشکویه در مسیر راه خراسان در پیش از اسلام و دوره اسلامی

شهر ساوه، یکی از مهم‌ترین شهرهای تاریخی ایران است که در دوره‌های مختلف - به خصوص در دوره اسلامی که این شهر، یکی از شهرهای ناحیه جبال و سپس عراق عجم به حساب آمد در مسیر شریان‌های تجاری و سیاسی ایران قرار داشته است. این شهر هیچ‌گاه پایتخت حکومتی نبوده اما به دلیل قرارگرفتن بر سر راه‌های اصفهان، ری و همدان و دارا بودن املاک و مراتع و بیلاق‌ها و قشلاق‌ها، مورد توجه سلاطین بوده است. شهر ساوه به دلیل موقعیت مناسبش در مرکز فلات ایران در خط سیر مأموران سیاسی، تجار و بازرگان داخلی و ممالک دیگر، مبلغان

مذاهب مختلف و جهانگردان قرار داشته و بسیاری از سفرنامه‌نویسان، مورخین و جغرافی‌دانان دوره اسلامی در گزارش‌ها، نوشته‌ها و یا سفرنامه‌های خود از این شهر، اوضاع اقتصادی، سیاسی و شهرسازی آن یاد کرده‌اند. بدون شک، این شهر در پیش از اسلام نیز مانند دوره اسلامی از اهمیت به‌سزایی در مسیر راه بزرگ خراسان برخوردار بوده است. جاده بزرگ خراسان از بابل شروع شده و از دیاله به داخل کوه‌ها در قصر شیرین امتداد پیدا می‌کند و سپس به طرف جنوب شرقی متمایل شده، از میان دروازه‌های زاگرس به شاه‌آباد می‌رسید و از آنجا به شمال شرقی از میان دشت‌های حاصلخیز قره‌سو و گاماسب به طرف کرمانشاه، بیستون، کنگاور به همدان می‌رود و از آنجا از ساوه و ری عبور می‌کرده و در مسیر جاده شرقی- غربی از سمنان عبور کرده و به مشهد می‌رسد. در اینجا شاخه‌هایی از آن جدا می‌شود و به جاهای مختلف می‌رود. بعضی از این راه‌ها به طرف جنوب شرقی کشیده شده و از آنجا داخل افغانستان می‌شود و از راه هرات به سوی هزاره‌جات<sup>۱</sup> و سپس از آنجا از طریق گذرگاه‌های خیبر، گومال<sup>۲</sup> یا بولان<sup>۳</sup>، داخل دشت سند می‌شود. مسیرهای جنوبی دیگری که از رشته‌کوه‌های شرقی به مکران کشیده شده‌اند با یک شاخه کناری به سیستان می‌رسد (مجیدزاده، ۱۳۶۶: ۵-۳).

با آنکه نوشته‌های بسیار سودمندی از مورخان و جغرافی‌دانان اسلامی و غیر اسلامی درباره سرزمین باستانی ساوه و نیز آوه به دست آمده است، شاید ارزش همگی آن‌ها در دیرین‌شناسی این سرزمین و ارتباطش با راه خراسان به اندازه یک کتیبه بسیار قدیمی موسوم به پئوتینگرایا<sup>۴</sup> نباشد. با شناخت و بررسی این سند مهم و معتبر، اطلاعات ارزشمندی درباره دیرینگی و وجه تسمیه نام سرزمین ساوه به دست آمده است. «لوحة پئوتینگرایا» به یونانی نوشته شده و مربوط به دوره سلوکی یعنی از زمان آنتیوخوس سوم (۲۲۳ تا ۱۸۷ ق.م) است، که هم‌زمان با اقتدار یابی دولت اشکانی در مشرق ایران زمین بوده و شامل اسامی بلاد و قرای مسالک ایران با ذکر مسافتات میان آن‌هاست. در قسمتی از این لوحه، در ضمن یاد کرد منازل و مراحل ایالت پهل / فهله (سرزمین‌های تحت نفوذ دولت ماد)، از ساوه هم نام برده شده است که ویلهلم توماشک عبارت آن را در فصل سوم کتاب خود با عنوان از «همدان تا کاشان» برشمرده است:

1. Hazarajat
2. Gomal
3. Bolan
4. Peotingraya

«از اکباتانیس<sup>۱</sup> به اناروس<sup>۲</sup>، از آنجا به سواکینه<sup>۳</sup>، از آنجا به ترمنتیکا<sup>۴</sup>، از آنجا به اورودیکاری<sup>۵</sup> و منازل بعدی راه کاشان...». اکباتانیس همان تلفظ یونانی هگمتان = همدان است و اناروس نیز دهکده انار یا اناردان و سواکینه یا سواکئنه تلفظ یونانی ساوه است و ترمنتیکا نیز قم است. بدین سان این لوحه یونانی-که ساوه بر روی آن به مثابه یکی از منازل عهد سلوکی ذکر شده است- یک سند معتبر و کتبی مربوط به (۲۰۰ ق.م) است که دست کم ۲۲۰۰ تا ۲۳۰۰ سال قدمت تاریخی را برای سرزمین ساوه به دست می دهد» (ذکایی ساوجی، ۱۳۸۶: ۳۶).

آنچه مطالب این لوح را تأیید می کند، راهنامه بسیار مهم «ایزدور خاراکسی» (مربوط به سده اول قبل یا بعد از میلاد) است. ایزدور خاراکسی (خواری، «خوار» ری باستان) ایستگاه‌های چاپاری یا مرحله‌ها و منزل‌های واقع بر جاده تجارتي، بین مدیترانه شرقی تا هندوستان را با ذکر مسافت یاد کرده است. بنابر قول او در حدود ۲۰۰۰ سال قبل، چهار جاده اصلی در یک چهار راه حیاتی و مهم که همان همدان باشد به هم می رسیده‌اند؛ آن جاده‌ها عبارتند از: جاده استخر-آرتخته، جاده خوزستان از طریق نهاوند، و جاده همدان به رگا (ری باستان)، جاده اخیر که شاخه شرقی شاهراه مزبور است با گذر از «سواکینا» (ساوه) به «ترمنتیکا» (قم) می رسد و این منزل مناسبی است بر روی جاده‌ای که از بیابان‌های ریبه یزد می رود. ملاحظه می شود که در راهنامه ایزدور خاراکسی نیز ساوه به عنوان یکی از ایستگاه‌ها و منازل پارتی مذکور و مطرح است (همان، ۱۳۱).

به نظر می رسد ساوه همین جایگاه را در دوره ساسانی و در مسیر این راه داشته است. در دوره اسلامی، عمده شناخت ما از جایگاه ساوه در مسیر راه بزرگ خراسان به نوشته‌های مورخان و جغرافی دانان قرن سوم و چهارم هـ.ق وابسته است. نخستین آن‌ها، ابن خردادبه است که در حدود سال ۲۷۰ هـ.ق درباره این راه نوشته است. ابن خردادبه در *مسالك الممالک* ضمن بیان منازل از طریق همدان تا ری، از ساوه هم نام برده است:

«از همدان تا دَرَنوا پنج فرسخ، از آنجا تا بوزنجر د پنج فرسخ، از آنجا تا زَره چهار فرسخ، از آنجا تا آساوره چهار فرسخ، از آنجا تا بوسته و روزه سه فرسخ، از آنجا تا داودآباد چهار فرسخ، از آنجا تا سوسنقین سه فرسخ، از آنجا تا دُرود چهار فرسخ، آن‌گاه تا ساوه پنج فرسخ،

1. Ekbatanis
2. Enaroos
3. Sevacina
4. Termentika
5. Orodicari

از آنجا تا مشکویه نه فرسخ، از آنجا تا قسطانه هشت فرسخ، از آنجا تا ری هفت فرسخ...»  
(ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۳۰۰).

پس از ابن خردادبه، ابن رسته به سال ۲۹۰ هـ.ق نیز مانند وی به ذکر مسافت شهر ساوه با شهرهای اطراف می‌پردازد (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۷). ابن فقیه همدانی هم‌زمان با ابن رسته، زمانی که از قم نام می‌برد، از ساوه نیز به عنوان روستای جبال یاد کرده است (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۰۰). قدامة بن جعفر در کتاب *الخراج*، ضمن بیان تقریبی همان مسافت ابن خردادبه، از ساوه نام برده است (قدامة بن جعفر، ۱۳۷۰: ۲۰۰). نویسنده *حدود العالم من المشرق الى المغرب* که کتاب خود را در سال ۳۷۲ هـ.ق نوشته است، ساوه و آوه را شهرک‌هایی انبوه و آبادان و با نعمت بسیار و راه حجاج خراسان می‌داند (حدود العالم...، ۱۳۶۲: ۳۹۲). نویسنده *اشکال العالم* در نیمه دوم قرن چهارم، مسافت ساوه تا ری را ده فرسنگ نوشته و در بیان ویژگی‌های شهر کاشان می‌نویسد: «در ساوه کوه کمتر است» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). اصطخری در *المسالك و الممالک* می‌آورد:

«از همدان تا ساوه سی فرسنگ و از ساوه تا قم دوازده فرسنگ و...» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۹۹). ابن حوقل (۳۶۷ هـ.ق) با تصویر نقشه‌ای از ایالت جبال و قرار دادن ساوه و آوه در این نقشه می‌نویسد: «ساوه شهر بزرگی در سر راه حجاج خراسان است. بازارها و خانه‌های نیکو دارد. به خاطر شترها و شتربانانش مورد توجه مسافران خراسان بوده است...» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۲). مقدسی (۳۷۵ هـ.ق) به برج و باروها، حمام‌های زیبا و یک مسجد جامع نزدیک جاده اصلی در فاصله‌ای دور از بازار شهر اشاره کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۸۵).

همانطور که از اشارات متون تاریخی سده‌های اولیه دوره اسلامی بر می‌آید، شهر ساوه دارای جایگاه ویژه‌ای در میان راه خراسان بوده است. این نوشته‌ها با بیان فواصل، مراحل و میزان فرسخ‌های میان دو منزل، امکان بررسی دقیق‌تر منزلگاه‌ها و حدود و موقعیت نسبی آن‌ها را نسبت به شهر ساوه نشان داده و به پژوهشگر باستان‌شناس این امکان را می‌دهد تا با یک شناخت اولیه، نسبت به شناخت بهتر از این منزلگاه‌ها قدم بردارد که امروز باید به عنوان محوطه‌های باستانی باقی مانده باشند. بعضی از این منابع همچنین در بیان راه‌ها به جزئیات شکل زمین پرداخته و با ارائه اطلاعات بیشتر، امکان بررسی دقیق‌تر موقعیت مکانی برخی منزلگاه‌ها را فراهم می‌کنند. جامع‌ترین جزئیات از منزلگاه‌های بین همدان تا ساوه و ساوه تا ری را ابن رسته در *اعلاق نفیسه* می‌آورد. وی در این باره می‌نویسد:

«از همدان تا بوزنجر دُنه فرسخ است و راه از زمین همواری می‌گذرد تا به بوزنجر دمی‌رسد. از بوزنجر تا طَرزه که به صورت قریه کوچکی است، هشت فرسخ است. از طَرزه تا روزه هفت فرسخ است و راه از میان شوره‌زاری می‌گذرد تا به دره‌ای که در میان دو کوه است، می‌رسد و پس از عبور از آبادی‌های بسیار و گذشتن از رودخانه به روزه می‌رسد. از روزه تا سوسن‌نقین هفت فرسخ است که راهش در میان کوه‌ها قرار گرفته و پس از سه فرسخ به قریه داوود آباد می‌رسد. پس از آنجا تا سوسن‌نقین که آن نیز قریه‌ای است و دروازه‌ای آهنین دارد، می‌رسد. از سوسن‌نقین تا ساوه هشت فرسخ است، و راهش پر از فراز و نشیب است تا به قریه‌ای می‌رسد که به آن دروژ می‌گویند. سپس راه در میان کوه‌ها پیش می‌رود تا به ساوه می‌رسد. از ساوه تا مشکویه هشت فرسخ است. راه در زمین همواری است که در طرف راستش تپه‌های خاکی واقع شده و در طرف چپ آن قریه‌های فراوانی وجود دارد تا به مشکویه می‌رسد... از مشکویه تا قسطنانه هشت فرسخ است تا به خشک‌رود می‌رسد که روی آن پلی است که از گچ و آجر ساخته شده دارای طاق‌هایی است و در دو طرف پل چهار ستون است که با گچ و آجر ساخته شده و نصب گردیده است. سپس راه از پل که گذشت در طرف چپ آن کوه‌های دماوند قرار گرفته و در طرف راست آن کشتزارها و آبادی‌های ری از دور پیداست تا به قسطنان می‌رسد، و از قسطنان تا ری هفت فرسخ است که در طرف راست آن کشتزارهای ری است و در طرف چپ آن آبادی‌ها و روستاهای متصلی به هم قرار دارند تا به خشک‌رود می‌رسند» (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۶).

این نوشته با بیان نحوه عبور راه‌ها از مسیرهای کوهستانی و یا دشتی و برخی عوارض شاخص چون رود شور و دماوند و غیره، امکان شناخت بهتر از موقعیت منزلگاه‌ها و نیز ترسیم یک مسیر فرضی که از منطقه نوبران شروع و با عبور از شمال شرق دشت ساوه، ارتفاعات گردنه رنگرز، دشت زرنند به رودشور و سپس ریمی رسیده را امکان‌پذیر می‌سازد. مقدسی در کتاب *احسن‌التقسیم* در ذکر مراحل میان ری در ذکر مسافت‌های دکان تاری، می‌آورد:

«از ری تا قسطنان یک مرحله، سپس تا وبروه یک مرحله، سپس تا ساوه یک مرحله، سپس تا سوسن‌نقین یک مرحله، سپس تا مصدقان یک مرحله، سپس تا روزه یک مرحله، سپس تا دکان یک مرحله است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۹).

این متون از منازلی به نام دکان، سوسن‌نقین، داودآباد، مصدقان، درود، وبروه و مشکویه قبل و بعد از ساوه در مسیر راه بزرگ خراسان یاد می‌کنند که بر اساس فاصله‌های بیان شده باید همگی در استان مرکزی و در منطقه نوبران، دشت ساوه و حدفاصل ساوه و تهران فعلی، قرار گرفته باشند.

در این میان، چهار جایگاه به نام‌های مصدقان، سوسن‌نقین، دکان و دروذ را می‌توان در منطقه نوبران مورد پی‌جویی قرار داد. سوسن‌نقین به همان اسم در منطقه باقی است و اما مصدقان، دکان و دروذ را می‌توان مزلقان، دخان و دروزان دانست که همگی در نزدیکی شهر نوبران و در مسیر راه قرار گرفته‌اند. البته در یک بررسی باستان‌شناسی، موقعیت چهار منزلگاه یاد شده در قالب چهار محوطه باستانی مربوط به قرون اولیه اسلامی را می‌توان در منطقه نوبران مورد پیگردی و تفحص قرار داد. با بررسی شواهد سطحی در دو محوطه سوسن‌نقین و مزلقان کهنه که در نزدیکی روستاهای سوسن‌نقین و مزلقان واقع شده‌اند می‌توان به وجود روستاهایی بزرگ با بناهایی آجری و کاربری احتمالی کاروانسرا و غیره مربوط به قرون اولیه دوره اسلامی پی برد.

موقعیت و بروه - که تنها مقدسی از آن حد فاصل ساوه و مشکویه یاد می‌کند- پوشیده است اما مشکویه، که در سطور پایین به آن پرداخته می‌شود، امروزه محوطه‌ای باستانی است که در نزدیکی شهر پرندک در دشت زرنند مورد بررسی و کاوش قرار گرفته است.

ابن حوقل به‌طور مستقیم از عبور حجاج و مسافران خراسانی از شهر ساوه و اهمیتی که مردم خراسان به شترها و ساربان‌های این ناحیه می‌داده، اشاره می‌کند که این خود تأکیدی بر نام‌گذاری درست راه بزرگ خراسان به جای راه ابریشم است (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۲).

بعد از منابع قرون اولیه، منابع و متون قرون میانی دوره اسلامی نیز از ساوه یاد کرده‌اند. به گفته این منابع، شهر ساوه، پس از حمله مغول دوباره رونق گرفت و در میانه راه بزرگ خراسان جایگاه اصلی خود را پیدا کرد. قزوینی از جغرافی‌نویسان مسلمان به تاریخ ۶۷۴ هـ.ق در کتاب *آثارالبلاد و اخبارالعباد* خود از ساوه به عنوان شهری در میان صحرا یاد می‌کند که دریاچه‌ای بوده و در شب تولد محمد بن عبدالله (ص) خشک شده است. همچنین می‌نویسد:

«اهل ساوه، خوش صورت و خوش آواز می‌باشند و شافعی مذهب‌اند و در آن شهر کاروانسرا و خانقاه و مدارس و بیمارستان بسیار است و طاق بسیار بزرگی با دو مناره در جامع آن ساخته شده که طاق بسیار عجیبی است. در آن مسجد جامع، کتابخانه بزرگی است منسوب به وزیر ابوطاهر خاتونی» (قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۵۷).

ابوالفداء (۷۲۱ هـ.ق) نیز از ساوه به عنوان گنبدی در میان کوه‌های اطرافش یاد می‌کند و آن را از اعمال ری می‌داند (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۹۷). بعد از وی باید از البغدادی، نویسنده عرب به سال ۷۳۹ هـ.ق نام ببریم که از ساوه به عنوان شهری نیکو از ایالت جبال، مابین ری و همدان نام می‌برد و اهالی ساوه را سنی شافعی و اهالی آوه را شیعه دوازده امامی معرفی می‌کند (البغدادی، ۱۳۷۳: ۶۸۶).

مستوفی هم در کتاب *نزهة القلوب* (۷۴۰ هـ.ق) بنای شهر ساوه را به طالع جوزا می‌داند و از وضعیت باروی این شهر خبر می‌دهد، در این باب می‌نویسد:

«در این عهد خرابی به حال باروی او راه یافته است و صاحب سعید، خواجه ظهیرالدین علی بن ملک شرف‌الدین ساوجی آن را عمارت کرد و شرف و فرش آجر ساخت. هوای ساوه را رو به گرمی مایل و منبع آب شهر از رودخانهٔ مزدلقان و قنوات است» (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۶۳).

از دیگر منزلگاه‌هایی که مسیر راه خراسان، به خصوص در قرون اولیهٔ اسلامی از آن یاد شده، منزلگاهی به نام «مشکویه» یا «مسکویه» است که حد فاصل ساوه و ری قرار می‌گیرد. این منزلگاه و جایگاهش در مسیر راه خراسان از همگان پوشیده بود تا اینکه در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ در محوطه‌ای به نام قلعه مشکوی یا مشکین‌تپه که بزرگترین محوطهٔ باستانی در دشت زرنند و ۱/۵ کیلومتری شهر پرندک (رحیم‌آباد) به حساب می‌آید، گمانه‌زنی‌ها و کاوش باستان‌شناسی صورت گرفت که مشخص کرد این محوطه بر اساس بررسی بُعد فواصل برشمرده شده میان منزلگاه‌ها در متون جغرافیایی، می‌تواند همان مشکویه‌ای باشد که در فاصلهٔ ۸ فرسخی ساوه و حد فاصل ری و ساوه قرار داشته است. اصل فارسی *مِسکویه*، *مُشکویه* است. این نام را تعدادی از نویسندگان از جمله دولتشاه سمرقندی در تذکره، یوستی در *نام‌نامه ایرانی* و سعید نفیسی و محمدتقی دانش‌پژوه در کتاب *جاویدان خرد* آورده‌اند. علاوه بر این، در فرهنگ‌ها واژهٔ مشکویه به معنی کوشک، آرامگاه، سراپردهٔ شاهان، کاخ، بت‌خانه و بالاخانه آمده است (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۶).

مشکویه در فاصلهٔ قرون سه و چهار هـ.ق به دلیل قرارگرفتن در مسیر راه بزرگ خراسان و عبور کاروانیان بسیار از آنجا، اهمیتی بسیار در نظر جغرافی‌نویسان آن روزگار یافت؛ به‌گونه‌ای که در بیشتر متون جغرافیایی آن زمان، حین اشاره به مسیر راه کاروانی بین همدان تا ری، به این شهر نیز اشاراتی کرده و به آن پرداخته‌اند. این شهر به گفتهٔ جغرافی‌نویسان در حد فاصل دو شهر بزرگ اسلامی ری و ساوه قرار داشته است. کاروانیانی که قصد عبور از همدان به طرف ری را داشتند، پس از همدان به ساوه، سپس به مشکویه و بعد از آن به ری می‌رسیدند (شیرزاده و شراهی، ۱۳۹۲: ۲۸۵).

قدیم‌ترین منبع که به این منزلگاه اشاره می‌کند کتاب *المسالک و الممالک* است. ابن خردادبه در این کتاب در بیان منزلگاه‌های بین همدان تازی دربارهٔ مشکویه می‌آورد: «...از ساوه به مشکویه نُه فرسخ، از مشکویه تا قسطنانه هشت فرسخ و از آنجا تا ری هفت فرسخ است. بنابراین مجموع راه ۱۶۷ فرسخ است» (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۰). بعد از آن، اصطخری در «*مسالک و الممالک*»، ابن رسته در «*اعلاق نفیسه*»، مقدسی در «*احسن التقاسیم*»، ابن حوقل در «*صورة الارض*»، قدامة بن جعفر در «*الخراج*» در

قرن چهارم هـ.ق از این مکان بین ساوه و ری یاد کرده و فواصل آن را برشمرده‌اند. این رسته به شرحی از وضعیت جغرافیایی و معماری مشکویه پرداخته و در این باب چنین آورده است: «در آنجا پسته به فراوانی است که به خوبی معروف است و از نظر بزرگی به اندازه بادام است و در این قریه، قصری است از بناهای پیشینیان و در آن تصاویری از چوب وجود دارد و سقف‌های آن با رنگ‌های الوان تزئین و نقاشی شده است. در قصر، باغچه‌ای است که در آن چشمه‌ای جاری است که از ریشه درختی می‌جوشد و در نهری که در باغ می‌ریزد، سپس به بیرون باغ می‌رود و زراعت‌های آنان را آبیاری می‌کند» (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۷).

یکی از بهترین اشارات به نقش و جایگاه مشکویه در مسیر راه بزرگ خراسان را قدمه بن جعفر در *الخراج* دارد. وی در ذکر مسافت راه مورد بحث، بین خراسان تا ری به چاپارخانه‌هایی اشاره می‌کند که از بغداد تا ری قرار داشته و مشکویه نیز در میان آن‌ها قرار گرفته است. این چاپارخانه‌ها به شرح ذیل است:

«از مدینه‌الاسلام (بغداد) تا دسکره هفت چاپار، از دسکره تا جلولا چهار چاپار، از جلولا الوقیعه تا شهر حلوان ۱۰ چاپار، از حلوان تا نصیرآباد - که پایان ناحیه است - نه چاپار، از نصیرآباد تا قرماسین شش چاپار، از قرماسین تا خنداذ - که پایان ناحیه دینور است - ۱۰ چاپار، از خنداذ تا شهر همدان سه چاپار، از شهر همدان تا مشکویه - که پایان ناحیه همدان و مجاور ری است - ۲۱ چاپار» (قدمه بن جعفر، ۱۳۷۰: ۱۰۰).

بارتولد در تذکره *جغرافیای تاریخی ایران* از دو مسیر از ری به همدان نام می‌برد و در این باب می‌آورد: «یکی از دو راه، راهی بود که به طور قوسی از شهر ساوه می‌گذشت و شصت و یک فرسنگ طول داشت. از نقاط جالب توجه این راه «قریه مشکویه» است که در هشت فرسخی ساوه و پانزده فرسخی ری قرار داشته است (بارتولد، ۱۳۰۸: ۱۸۵).

بعد از منابع قرن چهارم هـ.ق، متون دوره‌های بعد تا قرن هشتم از مشکویه یاد کرده‌اند (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۱۲). بعد از این تاریخ، منابع و متون دوره اسلامی هیچ یادی از این مکان نکرده‌اند. به نظر می‌رسد حمله مغول یا تغییر مسیر راه باعث از رونق افتادن این شهر شده باشد. یاقوت حموی در اوائل قرن هفتم از مشکویه به عنوان یک شهر یاد می‌کند و در این باب می‌آورد: «مشکویه شهری بین ری و ساوه است که یک مرحله تا ساوه فاصله دارد» (یاقوت حموی، ۱۸۷۰: ۵۴۳).

محوطه مشکین تپه، در نزدیکی شهر پرندک (رحیم‌آباد) در دشت زرنند، حد فاصل بزرگراه تهران - ساوه و راه آسفالت قدیم ساوه - تهران واقع شده است. ریل راه آهن از کنار این اثر عبور می‌کند.

چاه‌بنه‌های چند رشته‌قنات قدیمی خشک شده در کنار آن پیداست. این محوطه باستانی، اولین بار از طرف هوشنگ عظیم‌زاده، باستان‌شناس در سال ۱۳۵۴ شناسایی و با شماره ۱۳۶۱ در ۲۲ فروردین‌ماه ۱۳۵۶ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسید. وی وسعت محوطه را ۸۰ هکتار برآورده کرده است (عظیم‌زاده، ۱۳۵۴: ۹۸).

بعد از آن در سال ۱۳۸۶ محمدرضا نعمتی، باستان‌شناس در ارتباط با تعیین عرصه و حریم محوطه، اقدام و پس از انجام نقشه‌برداری وسعت آن را شامل یک محوطه دوره اشکانی و یک محوطه دوره اسلامی ۶۳ هکتار دانست (نعمتی، ۱۳۸۶: ۲۳۴).

اولین فصل کاوش باستان‌شناسی در مشکین‌تپه در تابستان ۱۳۸۷ به سرپرستی رضا نوری شادمهانی صورت گرفت. نامبرده پس از بررسی سیستماتیک محوطه در چند نقطه از آن با بازکردن چند ترانسه اقدام به کاوش کرد (نوری شادمهانی، ۱۳۸۷).

مشکین‌تپه در منابع و متون جغرافیایی و تاریخی به عنوان یک منزلگاه بین ساوه و ری و در مسیر جاده بزرگ خراسان یاد شده است. بررسی‌ها و کاوش‌های باستان‌شناسی در این مکان بنا به چند دلیل توانست انطباق موقعیت فعلی محوطه مشکین‌تپه را با مشکویه مورد بررسی و واکاوی قرار دهد: اول تشابه اسمی نام مشکویه با مشکین‌تپه است و دیگر آنکه موقعیت مکانی و جغرافیایی‌ای که در منابع آمده با موقعیت فعلی محوطه مشکین‌تپه کاملاً منطبق است. تمامی منابع، متفق‌القول مشکویه را بین ساوه و ری دانسته و فاصله آن را با ساوه هشت فرسخ معادل ۵۲ کیلومتر و تا ری ۱۵ فرسخ معادل ۹۷ کیلومتر دانسته که همان فاصله امروزی آن تا ساوه و ری است.

ابن رسته در *اعلاق‌نفسیه* از پسته خوب این مکان نام می‌برد. امروزه نیز در اطراف مشکین‌تپه مزارع فراوان پسته وجود دارد و پسته آن یکی از مرغوب‌ترین پسته‌های ایران است. سوی آن‌ها، محوطه مشکین‌تپه یک محوطه بزرگ با بارو و برج است و بر اساس وسعت می‌تواند در زمان خودش در حد یک روستای بزرگ و یا یک شهر کوچک در اندازه آوه تلقی شود. هرچند تنها یاقوت در *معجم‌البلدان* به شهر بودن مشکویه اشاره کرده ولی به طور قطع این مکان که بارها از آن در مسیر راه یاد شده، باید جایگاه ویژه‌ای حداقل در قالب یک روستای بزرگ داشته باشد. همان‌طور که ابن رسته اشاره می‌کند در مسیر ساوه به مشکویه روستاهای زیادی وجود داشته است و به یقین مشکویه، جایگاهی متمایز از یک روستا داشته که دلیل انتخاب آن به عنوان یک منزلگاه شده است. مشکویه از دو محوطه کنار هم مربوط به دوره اشکانی و دوره اسلامی تشکیل شده که وجود محوطه دوره اشکانی، می‌تواند سابقه استفاده از مشکویه در مسیر راه بزرگ خراسان را به پیش از

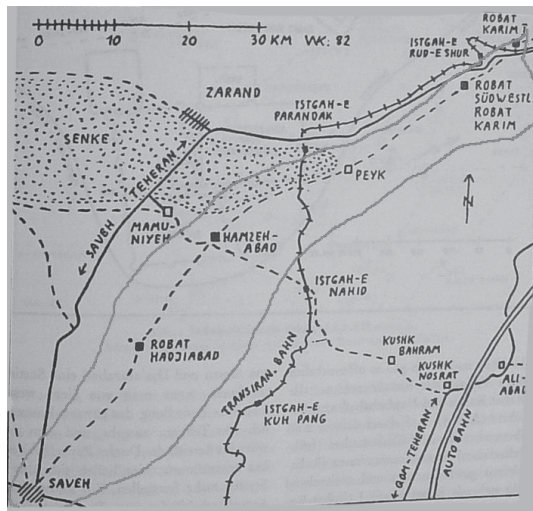
اسلام منتسب کند. شواهد موجود از جمله قطعات سفال با نقوش مختلف، جوش کوره و غیره نشان از تولید سفال در این مکان و مناسبات تجاری این شهر با دیگر شهرها از جمله ری داشته و اوج سکونت در محوطه را در سده‌های ۳ تا ۱۰ یعنی دوره آل‌بویه تا صفوی نشان می‌دهد (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۱۱۳) و این چند سده، مقارن با اوج راه بزرگ خراسان در منطقه در دوره اسلامی بوده است. بررسی‌های باستان‌شناسی و آثار مرتبط با راه بزرگ خراسان در حدود ساوه تا قبل از بررسی‌های میدانی باستانی، اطلاعات ما از راه بزرگ خراسان و اهمیت ساوه و منزلگاه‌هایی چون دخان، روده، سوسن‌نقین و یا مشکویه در محدوده ساوه قدیم به منابع و متون تاریخی و اشاره جغرافی‌دانان، سفرنامه‌نویسان و مورخین محدود بود ولی امروزه با یک شناخت اولیه - که به برکت همین منابع حاصل شده - قدم‌هایی برای شناخت کامل‌تر و جامع‌تر از راه خراسان و منزلگاهش با بررسی شواهد برجای مانده از جمله محوطه‌ها و تپه‌های باستانی، برج‌ها و میل‌ها و کاروانسراها و غیره برداشته شده است.

به طور قطع منزلگاه‌ها، کاروانسراها، میل‌های راهنما، تأسیسات نگهداری، چاپارخانه‌ها و غیره، جزو لاینفک راه‌ها در گذشته بوده است. راه بزرگ خراسان نیز از این امر مستثنی نبوده و باید برای این راه بزرگ و مهم نیز چنین عناصر مرتبطی را لحاظ کرد. در محدوده مورد مطالعه ما یعنی حوزه ساوه تاریخی برای راه خراسان باید به دنبال شواهدی بود و اینجا شناخت و تبیین مسیر و سپس پیمایش و جستجوی عناصری مرتبط و وظیفه باستان‌شناس است.

با یک بررسی سطحی و مطالعه دقیق داده‌های سفالی در محوطه‌های باستانی پیش از تاریخ ناحیه ساوه در حوزه دشت ساوه و مناطق نوبران، می‌توان به ارتباط این ناحیه با مناطقی چون دشت قزوین و دشت تهران پی برد. به طور قطع در پیش از تاریخ ایران، بین مناطق مختلف ارتباطات فرهنگی وجود داشته و مهم‌ترین عنصر ارتباط و جابجا شدن فرهنگ‌ها راه بوده است. حداقل بر اساس داده‌های سفالی می‌توان ارتباط وسیعی بین ناحیه ساوه، دشت قزوین و دشت تهران در عصر مفرغ (هزاره سوم و دوم ق.م) برقرار کرد و از وجود راهی میان این دو ناحیه که شاید بخشی از راه خراسان بزرگ بوده پرده برداشت.

در دوره تاریخی می‌توان محوطه‌های باستانی زیادی در مسیر راهی که حداقل منابع و متون تاریخی به آن اشاره می‌کنند و به درستی راه بزرگ خراسان نامیده شده، بررسی کرد. به یقین بسیاری از این محوطه‌ها روزی منزلگاه‌ها، چاپارخانه‌ها و یا پاسگاه‌هایی بزرگ در مسیر هم‌مدان تا ساوه و ساوه تاریخی بوده‌اند. تراکم این محوطه‌ها در منطقه نوبران بیشتر است و بسیاری از

این محوطه‌ها از جمله تپه شاهسون‌کندی، تپه‌های رازین، تپه‌های روستای پیمان و تپه دخان را می‌توان به عنوان پاسگاه‌ها و یا منزلگاه‌هایی در مسیر راه پیش‌گفته دانست. بر خلاف دوره پیش از تاریخ و دوره تاریخی در دوره اسلامی، شواهد و عناصر مرتبط با این راه در قالب میل‌ها، کاروانسراها، منزلگاه‌ها و غیره، بهتر باقی مانده است. بر این اساس، برقراری ارتباط میان منزلگاه‌ها و تبیین مسیر راه در ناحیه ساوه در این دوره راحت‌تر است. اولین گام برای شناخت عناصر معماری و شواهد سکونتی مرتبط با این راه را ولفرام کلایس، باستان‌شناس و معمار آلمانی برداشت. وی با پیمایش مسیر تهران، رباط کریم به ساوه به تبیین راه قدیمی پرداخت که در گذشته بین همدان و ری وجود داشته است. کلایس در ارتباط با مسیر این راه از ری تا ساوه، کاروانسراها و منزلگاه‌هایی را بر شمرد و در مقاله‌ای به عنوان «حمزه‌آباد یک مکان مهم بین راه کاروانی تهران (ری) به طرف ساوه و همدان» - که در مجموعه گزارش‌های باستان‌شناسی از ایران<sup>۱</sup> که در سال ۱۹۸۴ م. در برلین به چاپ رسانید- بر اساس فرض خود، مسیری قدیمی را ترسیم کرد (نقشه ۱).



نقشه ۱. نقشه پیشنهادی کلایس از کاروانسراهای بین رباط کریم و ساوه  
(منبع گزارش‌های باستان‌شناسی در ایران، ۱۹۸۴: ۲۴۹)

وی در ارتباط با این راه چنین شرح می‌دهد:

«در روزگاران پیشین بین ری و ساوه، یک جاده معتبر کاروانی وجود داشته و از منزلگاه‌های

مهمی مانند رباط کریم و حمزه‌آباد به سمت ساوه عبور می‌کرده است؛ به طوری که در طول راه نامبرده آثار چهار کاروانسرا متعلق به قرون پیشین اسلامی باقی مانده‌اند. این‌گونه بناها حسب گویش اهالی منطقه «رباط» معروف هستند. در رباط کریم دو کاروانسرا وجود دارد که ما از آن‌ها تحت عنوان کاروانسرای شماره ۱ و ۲ یاد می‌کنیم. آن دو تفاوت‌هایی در معماری و همچنین از نظر دوره‌یابی دارند. کاروانسرای بزرگ شماره ۲ مربوط به دوره قاجار است که در این مقاله بدان پرداخته نمی‌شود. به فاصله ۱۴ کیلومتری جنوب غربی رباط کریم (منطقه شهریار)، کاروانسرائی موجود است که در حمزه‌آباد قرار دارد. افزون بر این، به فاصله از منزلگاه حمزه‌آباد، رباط دیگری در ناحیه کوهستانی موسوم به حاجی‌آباد واقع است و این ایستگاه کاروانی و تاریخی در شمال شرق ساوه باقی مانده و بر این اساس، بین ری (تهران) و ساوه، این جاده مهم و منزلگاه‌های کاروانی آن شناسایی و معرفی می‌شود و علاوه بر این‌ها، از دو منزلگاه دیگری در این جاده می‌توان سخن گفت اما حوادث ناخردانه روزگار، بقایای آن دو بنا را محو و نابود کرده است. یکی از این منزلگاه‌ها، کاروانسرای بوده که بین ری (نام قدیم آن رگس، راگا) و سلطان‌آباد وجود داشته، یعنی آن بنا در محدوده سیم‌نو جعفرآباد به احتمال بسیار واقع بوده، با عنایت به سکونتگاه‌های قدیمی در جنوب غربی ری (تهران)، می‌توان پذیرفت که کاروانسرای دیگری به عنوان منزلگاه دوم در محدوده روستای پیک واقع بوده است، اما امروز هیچ اثری از بنای آن باقی نمانده است و احتمالاً کاروانسرای مذکور توسط اهالی پیک، تخریب و از مصالح معماری آن برای ساخت خانه‌های خود استفاده کرده‌اند. فاصله بین ری و ساوه با عنایت به رشته زنجیره‌هایی از کاروانسراها به شرح زیر است: از ری تا رباط سلطان‌آباد ۱۸ کیلومتر فاصله است. این کاروانسرا توسط برخی سیاحان ایران‌گرد در قرن ۱۹ (میلادی) توصیف شده است. هر چند کاروانسرای سلطان‌آباد را به سبب نزدیکی به ری، نمی‌توان به عنوان یک منزلگاه دور دست و مهم تلقی و معرفی کرد، استفاده از بنای آن برای مسافرین خسته و نحیف غنیمت بوده که در سایه حجره‌هایش استراحت کنند. همچنین این کاروانسرا مکانی برای داد و ستد انواع کالاهای تجارته به شمار می‌رفته است. فاصله از سلطان‌آباد تا کاروانسرای شماره ۱ در رباط کریم، ۲۰ کیلومتر است و از آنجا (از کاروانسرای شماره ۱ رباط کریم) به طرف کاروانسرای دیگری که در جنوب غرب رباط کریم واقع است، ۱۰ کیلومتر فاصله است. این رباط یا کاروانسرا در یک مکان با پستی و بلندی‌های متعدد ساخته شده و اکنون محل مذکور متروک و منزوی است. از این کاروانسرا به طرف روستای پیک بایستی ۱۷ کیلومتر طی طریق شود و از پیک تا رباط حمزه‌آباد ۲۰ کیلومتر

طول راه است. از کاروانسرای حمزه آباد تا کاروانسرای حاجی آباد ۲۰ کیلومتر طول راه است. از کاروانسرای حمزه آباد تا کاروانسرای حاجی آباد ۱۰ کیلومتر طی طریق می‌شود و از حاجی آباد تا ساوه مسافت راه به ۱۸ کیلومتر می‌رسد» (kleiss, 1984:251).

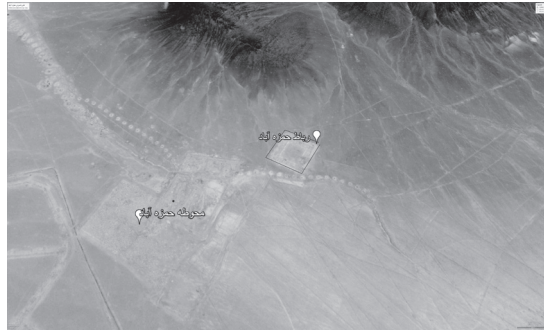
وی پس از پرداختن به این راه و منزلگاه‌ها و کاروانسراه‌های موجود در این مسیر به مکانی به نام حمزه آباد متوجه می‌شود و در تشریح عبور راه از این مکان چنین می‌نویسد:

«جاده‌ای بسیار طولانی که در اصل از چین بیرون می‌آمده و به‌طور عامیانه تحت عنوان «راه ابریشم» نام‌گذاری شده، دارای چند شاخه بوده و یکی از شاخه‌های این جاده، از حمزه آباد عبور می‌کرده است. ولی «راه ابریشم» نام و عنوانی درست و کفایت‌کننده برای این جاده نیست؛ زیرا از این راه بزرگ و طولانی فقط یک کالا؛ آن‌هم «ابریشم» به عنوان کالای تجاری به طرف اروپا حمل و نقل نمی‌شده است» (Ibid, 250).

همان‌طور که از اشاره درست این پژوهشگر برمی‌آید، استفاده از نام «راه ابریشم» عنوانی دقیق برای یک راه بزرگ نیست و در تعبیر ایرانی خودش «راه بزرگ خراسان» بهترین گزینه برای نامیدن این راه است. ولفرام کلایس، پس از تشریح منزلگاه‌های مهم در حوزه تهران امروزی و در شهرستان‌های ری و رباط‌کریم، شرحی از اهمیت حمزه آباد و رباط آن و رباط و میل حاجی آباد می‌دهد. به فاصله ۸ کیلومتری جنوب شرق شهر مأمونیه، دیار حمزه آباد واقع است. امروزه، حمزه آباد یک روستای بزرگ اما خالی از سکنه و متروکه است. این آبادی دارای قلعه‌ای بوده و آن قلعه در کنار یک محوطه دوره اسلامی قرار دارد و افزون بر آن، بقایای یک بنای کاروانسرا در آنجا قابل مشاهده است که به عنوان رباط حمزه آباد شهرت دارد. این رباط بر سر جاده‌های قدیمی و کاروانی قرار دارد. حمزه آباد و کاروانسرای آن به منزله چهارراه مهمی محسوب می‌شود که از جهت‌های اصلی جغرافیایی، جاده‌ها به آن، هدایت می‌شده‌اند و کانون تلاقی کاروانیان بوده است. اهمیت کاروانسرای حمزه آباد و اصولاً محل حمزه آباد بر این پایه تعریف می‌شود که حمزه آباد در محل تلاقی یک جاده حائز اهمیت دیگری قرار گرفته و این راه به طرف شرق، از طریق منزلگاه‌های رباط کوشک بهرام، سپس قلعه سنگی واقع در محدوده علی آباد و در ادامه به محلی به نام حوض سلطان و همچنین به قلعه دهر (Daihr) هدایت می‌شده است. از حمزه آباد، جاده دیگری به سمت غرب وجود داشته که از دیار ساوه عبور کرده و سرانجام به قزوین می‌رسیده است (Ibid, 249).

وی پس از بیان اهمیت حمزه آباد در یک شاهراه مواصلاتی، شرحی از معماری و ابعاد دو رباط

حمزه‌آباد و حاجی‌آباد و میل حاجی‌آباد آورده است. کاروانسرای حمزه‌آباد در شمال شرق بقایای یک قلعهٔ مخروطی و محوطه‌ای باستانی قرار گرفته است که به نام محوطهٔ حمزه‌آباد بررسی و در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است. این کاروانسرا در دامنهٔ ارتفاعات نه چندان بلند شکل گرفته است که در جنوب شرق دشت زرنند خودنمایی می‌کند (تصویر ۲).

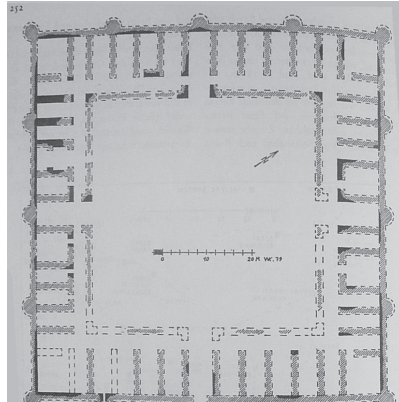


تصویر ۲. موقعیت کاروانسرای حمزه‌آباد نسبت به محوطهٔ حمزه‌آباد (منبع: Google Earth)

امروزه هیچ اثری از آبادانی در این مکان موجود نیست ولی وجود فئاتی خشکیده که رشته چاه‌های آن در جنوب کاروانسرا باقی مانده، نشان می‌دهد در گذشته در این منطقه آب و آبادانی وجود داشته و کاروانیان از آن‌ها بهره می‌برده‌اند. به‌طور قطع، کاروانسرا با محوطهٔ حمزه‌آباد مرتبط بوده که یکی از مهم‌ترین منزلگاه‌های میان راه ساوه به ری بوده است. محوطهٔ مذکور دارای ابعاد قابل توجه است که حداقل آن را در قالب یک روستای بزرگ در سده‌های ۴ تا ۶ معرفی می‌کند. بر اساس شواهد سطحی، این محوطه در همان سده‌ها در مسیر راه فعال بوده و در اوایل قرن هفتم از رونق افتاده است. به نظر این کاروانسرا نیز در همان دوره از رونق افتاده؛ چرا که هیچ نشانهٔ سطحی به چشم نمی‌خورد که مربوط به دوره‌های پس از خوارزمشاهی در این مکان باشد. در شرایط موجود، بیشترین مصالح استفاده شده در بنا، سنگ و گچ بوده است. موارد استفاده آجر در آن به نسبت سنگ، کم است و شاید دلیل آن متروکه ماندن کاروانسرا و حمل و استفاده از آجرهای آن در بناهای دیگر بوده است.

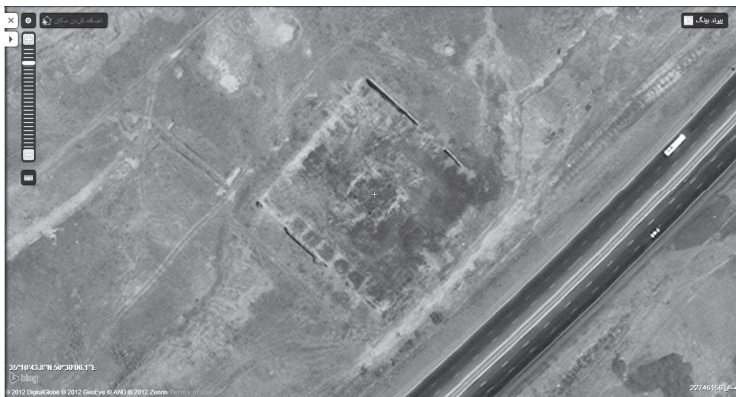
کلایس بر اساس پی‌ها، پاتاق‌ها و غیره به بازسازی ذهنی از دو رباط پیش‌گفته (حمزه‌آباد و حاجی‌آباد) در حوزهٔ شهرستان زرننده دست می‌زند. وی پلان کاروانسرای حمزه‌آباد را چهار ایوانی فرض کرده و آن را یکی از کهن‌ترین طرح و پلان کاروانسراهای چهار ایوانی بیان می‌کند که قابل مقایسه با کاروانسرای انوشیروانی در مسیر سمنان به دامغان است. همچنین نامبرده بر

اساس شواهد موجود به ترسیم چهار برج در زوایای بنا پرداخته و بدون احتساب پیش آمدگی بدنه این برج‌ها، طول شمال-جنوب کاروانسرا را ۸۱ و عرض آن در جهت غرب-شرق را ۷۷ متر برآورد می‌کند (Ibid, 252) (نقشه ۲).



نقشه ۲. پلان کاروانسرای حمزه آباد (منبع: ولفرام کلایس، ۱۹۸۴)

بقایای کاروانسرای حاجی آباد - که کلایس از آن بین ساوه و کاروانسرای حمزه آباد یاد می‌کند - حد فاصل شهر صنعتی ساوه و شهر صنعتی مأمونیه و در کنار آزادراه تهران به ساوه و همدان واقع شده است. فاصله این اثر تا شهر صنعتی کاوه ۱۲/۵ و تا شهر مأمونیه مرکز شهرستان زرنديه ۱۵ کیلومتر است. در مسیر تهران به ساوه پس از عبور از دشت زرنده و قبل از ورود به دشت ساوه، حدفاصله ارتفاعات و ماهورها، بنای میل حاجی آباد و در پایین دست آن در کنار آزادراه یاد شده بقایای کاروانسرای حاجی آباد به چشم می‌خورد (تصویر ۳).



تصویر ۳. موقعیت کاروانسرای حاجی آباد نسبت به آزادراه تهران-ساوه

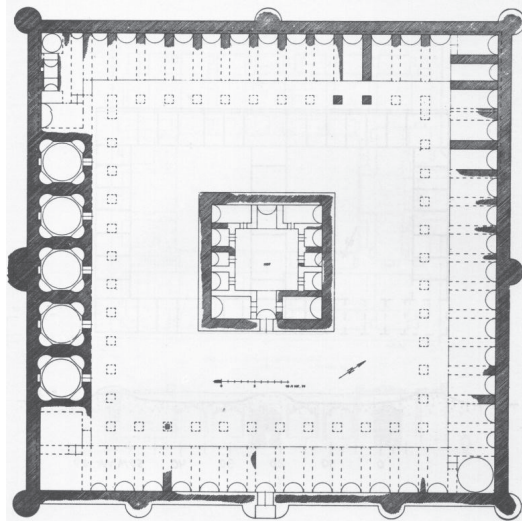
میل یاد شده (که امروز بقایای آن در قالب دیوارها و بخشی از سقف باقی است) در فاصله ۷۵۰ متری شمال غرب کاروانسرای پیش‌گفته بر بالای ارتفاع ساخته شده و کاملاً بر دشت زرند و دشت ساوه مشرف است (تصاویر ۴ و ۵). این میل که از بیرون به شکل دایره و از داخل هشت ضلعی است با استفاده از سنگ لاشه و گچ نیم‌کوب ساخته شده است (نقشه ۳، تصویر ۶). کلایس این میل را میل یا برج آرامگاهی می‌داند (Ibid. 259). اما با توجه به ارتباط آن با کاروانسرا و جایگاهش در گردنه رنگز مشرف بر دشت ساوه و زرند، می‌توان کاربری آن را میل راهنما یا برج نگهبانی پیشنهاد داد.



تصویر ۴. موقعیت میل و کاروانسرای حاجی‌آباد نسبت به یکدیگر (عکس از نگارنده)



تصویر ۵. موقعیت میل و کاروانسرای حاجی‌آباد نسبت به یکدیگر (منبع: Google Earth)



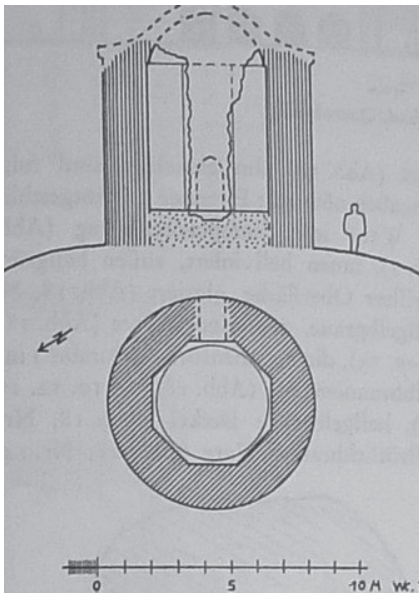
نقشه ۳. پلان کاروانسرای حاجی آباد (منبع: ولفرام کلایس، ۱۹۸۴)



تصویر ۶. نمایی از میل حاجی آباد

مرحوم فیض در کتاب «گنجینه آثار قم» آنجایی که به تاریخ آوه و ساوه و مشاهده آن می پردازد از اقدامات سلطان محمد سلجوقی یاد کرده و ساخت این میل در گردنه رنگرز را با کارکرد برج به او منتسب می سازد؛ با توجه به تعلق بنا از لحاظ معماری به دوره سلجوقی، انتساب بنای پیش گفته به دوره حکومت این حاکم در ناحیه ساوه دور از ذهن نیست. نامبرده درباره این اثر می آورد: «سلطان محمد سلجوقی هفت سال در این حدود (ساوه) قشلاق می کرد و سالی شش ماه در همدان و شش ماه در این جلگه سکنی می گزید و در چهار جانب جلگه، برج هایی برای خبر دادن از هرگونه خطر احتمالی بنا کرد که یکی بر فراز کوه در ابتدای دره قاهان و وزوا و دیگر در مجاور سد و سومی در ابتدای خاک زرند قرب دهکده رنگرز...» (فیض، ۱۳۵۰: ۹۶).

نقشه کلی کاروانسرای حاجی آباد مستطیل شکل با ابعاد  $۷۳/۵$  در  $۷۲/۵$  متر است (نقشه ۴). بنا در یک طبقه ساخته شده و ورودی بنا در جنوب شرق بوده است. چهار برج در هر چهار گوشه اثر وجود داشته که امروز اثری از آنها بر جا نیست و آگاهی ما درباره وجود آنها از طریق نقشه ترسیم شده توسط کلایس است. نکته قابل توجه اینکه هریک از گوشه‌های بنا در جهات اصلی قرار گرفته است. دیوار بنا که بخش‌هایی از آن باقی است و در زمان سلامت بنا  $۷/۵$  متر ارتفاع داشته، با استفاده از خشت و گل و سنگ و ملات گچ ساخته شده و پشت‌بندهایی برای تقویت آنها تعبیه شده است. آنچه از اجزای داخلی بنا تا قبل از پیگردی باستان‌شناسی و بر اساس عکس هوایی امروزی و پلان ترسیم شده از طرف آقای کلایس قابل تشخیص است، فضایی مربع و کوشک مانند در وسط بنا و حجره‌ها، باراندازها و طویله‌هایی به گرداگرد این فضای کوشک مانند بوده است. در جنوب غرب کاروانسرا، پنج حجره بزرگ هشت‌ضلعی با سقف گنبدی احتمالاً به عنوان شاه‌نشین بنا وجود داشته که هنوز هم چارچوب این حجره‌ها علی‌رغم تخریب سقف‌ها، قابل تشخیص است. کلایس ابعاد کوشک را  $۲۱/۵۰ \times ۲۱/۵۰$  و هر یک از این حجره‌های یاد



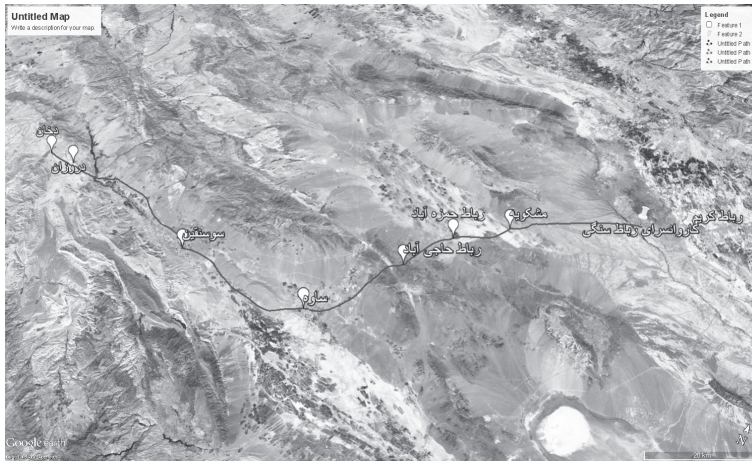
نقشه ۴. پلان و مقطع میل حاجی آباد  
(منبع: ولفرام کلایس، ۱۹۸۴)

شده را  $۶/۳۰ \times ۶/۳۰$  برآورده کرده است. از طاق کل باراندازها و آغل‌ها و دیگر حجره‌های ترسیم شده در پلان کلایس، تنها یک چشمه طاق سنگی در شمال غرب بنا باقی است. مابقی طاق‌ها فرو ریخته و آثاری از آنها پا برجا نیست. عمده مصالح به کار رفته در ساخت کاروانسرای حاجی آباد، سنگ لاشه و ملات گچ و در پی و قسمت پایین دیوارهای چهار ضلع بنا ملات گل و خشت‌هایی با ابعاد آنها  $۶ \times ۲۷ \times ۲۷$  cm است. در قسمت جنوبی بنا بقایایی به چشم می‌خورد که با آجرهایی با ابعاد  $۶ \times ۲۱ \times ۲۱$  cm ایجاد شده‌اند. قطعات سفال در بنای کاروانسرای حاجی آباد در شمار زیاد پراکنده‌اند. بیشتر این سفال‌ها با لعاب تک‌رنگ فیروزه‌ای، لاجوردی، نقاشی‌های گیاهی و هندسی زیر لعاب فیروزه‌ای،

لاجوردی و نمونه‌های بدون لعاب با پوشش گلی نخودی و آجری هستند که با نقوش قالبی،

نقش‌کننده و یا نقوش استامپی تزئین شده‌اند. فرم غالب این قطعات را خمیره، بشقاب، سبو و کاسه تشکیل می‌دهد. این نمونه‌ها با نمونه‌های مطالعه شده در تپه حمزه آباد، تپه خورشیدآباد در دشت زرند قابل مقایسه و قابل تاریخ‌گذاری به سده‌های ۵ و ۶ هـ.ق هستند (شراهی، ۱۳۹۶: ۱۱-۱۰).

مطالعه کلاسی به عنوان یک بررسی خوب از کاروانسراهای راه بزرگ خراسان، قابل تعمق اما در برخی موارد قابل اصلاح و افزایش است. کلاسی بعد از رباط سنگی رباط کریم به دنبال یک کاروانسرا در پیک، روستایی بین رباط کریم و مأمونیه و نزدیک به آزادراه ساوه به تهران می‌گردد و از یک محل مهم به نام مشکویه غافل است. وی به دلیل عدم مطالعه منابع و متونی که سفرنامه‌نویسان، جغرافی‌دانان و مورخین دوره اسلامی نگاشته و منزلگاه‌ها و مراحل راه بزرگ خراسان را شرح داده‌اند به دنبال یک منزلگاه و یا جایگاهی می‌گردد که کاروانسرای رباط کریم را به حمزه آباد پیوند زند؛ در حالی که این کاروانسرا می‌تواند در شهر مشکویه بوده باشد. با این توصیف در تبیین مسیر راه خراسان، می‌توان شهر مشکویه را -که امروزه در قالب یک محوطه باستانی به نام مشکین تپه یا قلعه مشکی معروف است- بین دو رباط (رباط سنگی رباط کریم و رباط حمزه آباد) جای داد. کلاسی همچنین از حمزه آباد به عنوان یک چهارراه بین قزوین- سمنان، قزوین- ساوه و ری- ساوه یاد می‌کند و بدون توجه به دوره‌های شکل‌گیری، رونق و افول راه‌ها و کاروانسراها، تمامی کاروانسراهای حوزه قم، قزوین، ساوه، تهران و سمنان مربوط به قرون اولیه دوره اسلامی تا دوره قاجار را به هم پیوند می‌زند. به طور قطع امکان پیوند زدن این کاروانسراها وجود ندارد. بر اساس بررسی شواهد سطحی موجود برخی از آن‌ها چون رباط حمزه آباد و رباط حاجی آباد در قرون اولیه دوره اسلامی فعال بوده‌اند و در اوایل قرن هفتم از رونق افتاده‌اند. این کاروانسراها تنها کاروانسراهایی هستند که در استان مرکزی، در مسیر راهی قرار داشته که به نام راه بزرگ خراسان نامیده می‌شود و به نظر در دوره ایلخانی با رونق سلطانی، انقراض ری و تعریف مسیر ارتباطی جدیدی که از سلطانیه به قزوین، از قزوین به بوئین‌زهرا و از بوئین‌زهرا به ساوه از مسیر حجیب، خشک‌رود، ورده می‌رسیده، رونق خود را از دست داده و یا کم رونق گردیده است. به هر ترتیب بر اساس منابع و متون تاریخی و جغرافیایی و بررسی‌های باستان‌شناسی صورت گرفته، می‌توان مسیر عبوری راه بزرگ خراسان و موقعیت نسبی منزلگاه‌ها، کاروانسراها و غیره را در میانه این راه ترسیم و زمینه را برای شناخت بهتر و مطالعات کامل‌تر و جامع‌تر از این راه و دیگر راه‌هایی فراهم کرد که استان مرکزی و ناحیه ساوه را از پیش از تاریخ تا دوره پهلوی تحت تأثیر قرار می‌داده‌اند. (تصویر ۷)



تصویر ۷. مسیر پیشنهادی منزلگاه‌ها و کاروانسراه‌های راه خراسان در شمال استان مرکزی

### نتیجه‌گیری

راه بزرگ خراسان، یکی از مهم‌ترین راه‌های تاریخی در گستره ایران فرهنگی است که در یک برهه زمانی حداقل سه هزار ساله، سوای از مقوله تجارت، انتقال تجارب فرهنگی و دستاوردهای مادی بشر را به همراه داشته است. شهرهای زیادی در قدیم از حیث وجود این جاده، بهره برده و با وجود آن بخشی از چرخه اقتصادشان را به چرخش درآورده‌اند. ساوه و مشکویه، دو شهر بزرگ در میانه راه پیش گفته به حساب می‌آمده که تا چند سال پیش، شناخت ما از اهمیت آن‌ها در مسیر راه بزرگ خراسان و حد فاصل ری به همدان، به کمک اشارات مؤثر و مفید سفرنامه‌نویسان، جغرافی‌دانان و مورخین دوره اسلامی بوده است. در این مقاله، سعی شد این شناخت محدود به اتکای نوشته‌ها نباشد و شواهد مادی و ملموسی ارائه شود که وجود راه مذکور و مسیر آن را قطعیت و عینیت بخشد. خوشبختانه با بررسی دقیق متون و بررسی‌های باستان‌شناسانه، شواهدی جدید رو شد که اولین آن پی بردن و قطعیت بخشیدن به وجود راه بزرگ خراسان در سده‌های پیش از اسلام و فعالیت آن در منطقه حداقل تا دوره ایلخانی بوده است. دومین دستاورد این پژوهش، انطباق بسیاری از موقعیت محوطه‌های باستانی با جایگاه منزلگاه‌های اشاره شده در منابع و متون تاریخی و ترسیم نسبی راه خراسان در شمال استان مرکزی است. شناخت از بقایا و آثاری تاریخی بر جای مانده از این راه مهم چون کاروانسراها، میل‌ها، چاپارخانه‌ها، محوطه‌های باستانی و غیره، مهم‌ترین بخش از جریان بررسی بود. به هر عنوان این پژوهش برای اولین بار به همسویی و نقش مکمل اشارات متون و منابع با بررسی‌های باستان‌شناسی در ناحیه ساوه کمک

کرد و ذهن را به وجود یک راه پر اهمیت هدایت کرد که حفظ و صیانت از آثار آن، بازسازی و بهره‌برداری از آن در مسیر توسعه و رونق گردشگری کشور لازم است. امید است آثار و شواهد عینی این راه بزرگ که روزگاری شریان حیات اقتصادی و سیاسی ایران به حساب می‌آمده، به عنوان موارث کهن حفظ و با احیای جاده بزرگ خراسان گامی مؤثر در جهت توجه به نقش ژئوپولیتیک ایران در منطقه برداشته شود.

### منابع فارسی

- ابن خردادبه. (۱۳۷۰). *المسالك والممالك*. ترجمه حسین قره‌چانلو. تهران: نشر مترجم.
- ابن رسته، احمد بن عمر. (۱۳۶۵). *اعلاق النفیسه*. ترجمه و تعلیق دکتر حسین قره‌چانلو. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- ابن فقیه همدانی، احمد بن محمد. (۱۳۴۹). *البلدان*. ترجمه ح. مسعود. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن حوقل. (۱۳۴۵). *صورة الارض*. ترجمه دکتر جعفر شعار. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- اسفندیاری فرد، امید. (۱۳۷۶). «جاده ابریشم و روابط ملت‌های چین و ایران». مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم. وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- اصطخری، ابراهیم بن محمد. (۱۳۷۳). *مسالك والممالك*. ترجمه محمد بن عبدالله تستری. به کوشش ایرج افشار. تهران: مجموعه انتشارات ادبی و تاریخی دکتر محمود افشار یزدی.
- البغدادی، صفی‌الدین عبدالمؤمن بن عبدالحق. (۱۳۷۳). *مراصد الاطلاع علی أسماء الامکنه و البقاع*. تحقیق و تعلیق علی محمد الجاوی. الجزء الثالث. دار الحیاء الکتب العربیه.
- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ. (۱۳۰۸). *جغرافیای تاریخی ایران*. ترجمه حمزه سردادور. تهران: چاپخانه اتحادیه تهران.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم. (۱۳۸۰). *اژدهای هفت سر (جاده ابریشم)*. تهران: نشر نامک.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد. (۱۳۶۸). *اشکال العالم*. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب. با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری. تهران: انتشارات آستان قدس رضوی.
- *حدود العالم من المشرق الی المغرب*. (۱۳۶۲). به کوشش منوچهر ستوده. تهران: کتابخانه طهوری.
- حمدالله مستوفی، حمدالله بن ابی بکر. (۱۳۶۲). *نزهة القلوب*. تهران: دنیای کتاب.
- ذکایی ساوجی، مرتضی. (۱۳۸۶). *نامه ساوه*. تهران: انتشارات کردگاری.
- شراهی، اسماعیل. (۱۳۹۶). *گزارش ثبتی بقایای کاروانسرای حاجی آباد*. چاپ نشده.

- شیرزاده، غلام؛ شراهی، اسماعیل. (۱۳۹۲). «مکان‌یابی شهر مشکویه و جایگاه آن در مسیر جاده ابریشم با تکیه بر منابع تاریخی و باستان‌شناختی». فصلنامه پژوهشنامه مطالعات استان مرکزی. اراک: دفتر استانداری مرکزی.
- صدیقیان، حسین. (۱۳۸۹). «بررسی باستان‌شناسی سفال‌های اسلامی محوطه مشکین تپه پرندک». پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران. منتشر نشده.
- عظیم‌زاده، هوشنگ. (۱۳۵۴). گزارش بررسی و شناسایی باستان‌شناسی ساوه. چاپ نشده.
- فیض، عباس. (۱۳۵۰). گنجینه آثار قم. ج ۲. قم: چاپ استوار.
- قدامه بن جعفر. (۱۳۷۰). کتاب الخراج. ترجمه و تحقیق حسین قره‌چانلو. تهران: نشر البرز.
- قره‌چانلو، حسین؛ حاتمی، حسین. (۱۳۹۱). «اهمیت تجاری و بازرگانی راه بزرگ خراسان از بغداد تا چین در سده‌های نخستین اسلامی». فصلنامه مطالعات تاریخ ایران. سال اول. ش ۳. ص ۷۹-۹۷.
- قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود. (۱۳۷۳). آثار البلاد و اخبار العباد. ترجمه جهانگیر میرزا قاجار. به تصحیح و تکمیل میرهاشم محدث. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- مجیدزاده، یوسف. (۱۳۶۶). «سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان». مجله باستان‌شناسی و تاریخ. سال اول. ش ۲.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه دکتر علینقی منزوی. ج ۲. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- نعمتی، محمدرضا. (۱۳۸۶). گزارش تعیین عرصه و پیشنهاد حریم محوطه مشکین تپه. چاپ نشده.
- نوری شادمهانی، رضا. (۱۳۸۹). «تبیین جایگاه مشکویه (مشکین تپه) در فرایند تولید سفال ایران قبل از مغول». پایان‌نامه دکتری باستان‌شناسی دوران اسلامی دانشگاه تهران. منتشر نشده.
- یاقوت الحموی، یاقوت بن عبدالله. (بی تا). معجم البلدان. ج ۴. طبع افسس. از روی طبع ۱۸۶۶ - ۱۸۷۰ اروپا. تهران: کتابخانه اسدی.

### منبع انگلیسی

- Kleiss, Wolfram. (1984). Hamzhabad Ein Palatz An Der Karawanenstrasse Von Tehran/Rey Nach Saveh And Hamadan. Archaeologische Mitteilugen Aus Iran, Band 17. Berlin: Dietrich Reimer Verlag.