



Recognition of the Great Khorasan Road in the North of Markazi Province

Majid Montazer Zohouri &¹ Esmail Sharahi²
(233-260)

Abstract

Undoubtedly, the Great Khorasan Road, known as the Silk Road, has been one of the most important trade routes during the historical periods of Iran. In a comprehensive perspective this route would link China to the Mediterranean coast and would pass through the Great Khorasan throughout cultural Iran and many other neighboring areas. In addition to the commercial function and economic and subsistence impacts of people from different regions, the Great Khorasan Road had profound social impacts on human societies of different eras because of the interaction of cultures. Meanwhile, Markazi province and especially the northern part of the province, has an important role in the current borders of the two counties of Saveh and Zarandieh, from pre-Islamic period to its decline in the Safavid period. Therefore, in the present research, using historical and geographical texts, archeological surveys and excavations, we attempt to determine the direction of this ancient road as well as the important cities, buildings and houses along this road and explain the why and how of the ancient communication routs and the historical existence of this ancient road in this area. The most important achievement was explaining how and why and the geographical and historical perspective of this ancient road based on the correspondence of the location of the identified ancient sites with the location of the stations mentioned in the historical sources and texts and the relative drawing of the Khorasan road in the north of Markazi province, in the meantime, Saveh and Moshkuyeh, as two important stations - which have been repeatedly addressed in the texts and valuable archaeological evidence that shows their high status and credibility - have been explored along the road to Khorasan and monuments related to this ancient route were counted.

Keywords: Great Khorasan Road, Saveh, Moshkuyeh, Caravanserai, Islamic period

Received: 6, August, 2019; Accepted: 11, March, 2022

doi
10.22059/jarcs.2020.286724.142763
Online ISSN: 2251-9297 Print ISSN: 2676-4288-
<https://jarcs.ut.ac.ir>

1. Corresponding Author Email: majidzohouri@ut.ac.ir

Assistant Professor Department of Archaeology, University of Tehran, Tehran, Iran.

2. M.A. Archeology, General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Markazi Province, Arak, Iran.

1. introduction

The Khorasan Road is a large part of a highway which is known today as the Silk Road (Thubron, 2009: 3). As a significant part of the main Silk Road passed through the Great Khorasan, from Qumes to the other side of Jeyhun, it had been rightfully noted as the great road of Khorasan within the Islamic geography sources, and it appears to have had historical roots. This road consisted of a series of commercial routes. In fact, it can be said that it was mostly a network of trade routes. Along the Great Khorasan Road from East to West Asia, caravans passed through several cities within the borders of ancient cultural Iran. These cities included Merv, Balkh, Samarkhand, Bukhara, Herat, Neishabour, Damghan, Semnan, Ray, Qazvin, Saveh, Sarab, Marand, Khooy, Hamedan, Ctesiphon and Antioch, along with many other cities that were on this road. Prior to archaeological surveys, our knowledge of the Great Khorasan Road and its significance and also of the stations along its route was limited to the historical sources and texts, references to geographers, itineraries and historians. Nowadays, with an initial knowledge that has been obtained through geographical sources, steps towards a more complete and comprehensive study of Khorasan and its stations have been taken by examination of the findings from the archaeological survey. It should be noted that the role of archaeological studies and surveys in gaining an understanding of this commercial and historical route is currently of great importance and can complement our information.

Undoubtedly, the Great Khorasan Road has been one of the most important trade routes during the historical periods of Iran. In a comprehensive perspective this route would link China to the Mediterranean coast and would pass through the Great Khorasan throughout cultural Iran and many other neighboring areas. In addition to the commercial function and economic and subsistence impacts of people from different regions, the Great Khorasan Road had profound social impacts on human societies of different eras because of the interaction of cultures. Meanwhile, Markazi province and especially the northern part of the province, has an important role in the current borders of the two counties of Saveh and Zarandieh, from pre-Islamic period to its decline in the Safavid period. Therefore, in the present research, using historical and geographical texts, archeological surveys and excavations, we attempt to determine the direction of this ancient road as well as the important cities, buildings and houses along this road and explain the why and how of the ancient communication routs and the historical existence of this ancient road in this area. In the northern part of Markazi province in the region of Saveh and Zarandieh counties, Saveh and Moshkuyeh were considered as two big cities in the middle of the Great Khorasan Road from east to west, that in previous decades we have known about their importance on the great Khorasan road and the distance from Rey to Hamedan, with the help of useful contents of travel writers, geographers, and historians of the Islamic period (Moghaddasi, 1982: 575; Istakhri, A. 1994: 201). According to the historical texts of the first centuries of the Islamic period (or early Islamic period), the city of Saveh had a special place in the middle of Khorasan road for traders and travelers. By mentioning the distances, stages and amount of miles between the two stations, these writings provide the possibility of more detailed study of the stations and their relative boundaries and location in regard to Saveh city. It allows archaeologists to identify these sites better by the remnants of the archeological sites with an initial understanding. Some of these sources also provide detailed information on the landscape of the area and provide more information, allowing a more reliable and accurate study of the location of some stations. A detailed review of texts, along with archaeological surveys and comparative evaluation and reading of these two components, provided us with documentary and convincing evidence. The first achievement of this research was the recognition and historical confirmation and accuracy of the existence of the great

Khorasan Road in this area in the pre-Islam centuries and its prosperity in the region at least until the Ilkhanid period. The second was explaining how and why and the geographical and historical perspective of this ancient road based on the correspondence of the location of the identified ancient sites with the location of the stations mentioned in the historical sources and texts and the relative drawing of the Khorasan road in the north of Markazi province, in the meantime, Saveh and Moshkuyeh, as two important stations- which have been repeatedly addressed in the texts and valuable archaeological evidence that shows their high status and credibility - have been explored along the road to Khorasan and monuments related to this ancient route were counted. Recognition of remnants and historical monuments leftover from this important route such as Karvansara (inns), Mills (towers), Chapar Khaneh (postal service system), and archeological sites is the most important part of the archaeological surveys and activities (Kleiss, 1984; Sharahi, 2007) (Fig. 1-9). Now, with the information obtained based on historical and geographical sources and texts, and archaeological field studies, it is possible to draw the length of the Khorasan Road and the relative locations of the stations and Karavansaras located on this road and provided an overview of how and what it is from a geographical and historical point of view. It is also possible to provide a better understanding and more complete and comprehensive study of this and other routes that have affected the Markazi province and Saveh region economically, socially, and politically from prehistoric to the late Islamic period.

بازشناسی راه بزرگ خراسان در شمال استان مرکزی

مجید منتظرظهوری^۱

استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران، تهران، ایران.

اسماعیل شراهی

کارشناس ارشد باستان‌شناسی، اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان مرکزی، اراک، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۱۵؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۲۰

علمی - پژوهشی

چکیده

بی‌تردید راه بزرگ خراسان که به تعبیری مصطلح راه ابریشم خوانده می‌شود، یکی از مهم‌ترین راه‌های تجاری در طول دوران تاریخی ایران بوده است. این مسیر مهم در یک چشم‌انداز و منظر جامع و کلی، کشور چین را به سواحل مدیترانه پیوند می‌داد و در این راستا جاده مذکور از خراسان بزرگ در گستره ایران فرهنگی و بسیاری از نواحی مهم دیگر همجوار می‌گذشت. راه خراسان بزرگ علاوه بر کارکرد تجاری و تأثیرات اقتصادی و معیشتی مردمان نواحی مختلف، به دلیل برخورد فرهنگ‌ها، تأثیرات اجتماعی عمیقی و گسترده‌ای بر جوامع انسانی دوره‌های مختلف داشت. در این میان استان مرکزی و بخصوص بخش شمال این استان در محدوده‌های فعلی دو شهرستان ساوه و زرنديه نقش بسیار مهمی در این راه از پیش از اسلام تا افول آن در دوره صفوی داشته است. از این رو در پژوهش حاضر با بهره‌برداری از متون تاریخی و جغرافیایی، بررسی‌ها و کاوش‌های باستان‌شناسی صورت گرفته، تلاش شده تا امتداد این راه باستانی و همچنین شهرها، بناها و منظرگاه‌های مهمی که در این مسیر تاریخی قرار داشته، مشخص و چگونگی و چرایی مسیرهای ارتباطی و موجودیت تاریخی این راه باستانی، در این ناحیه تبیین گردد. مهم‌ترین دستاورد این پژوهش تبیین چگونگی و چرایی و چشم‌انداز جغرافیایی و تاریخی این راه باستانی بر اساس انطباق موقعیت محوطه‌های باستانی شناسایی‌شده با جایگاه منزلگاه‌های اشاره‌شده در منابع و متون تاریخی و ترسیم نسبی راه خراسان در شمال استان مرکزی است که در این میان ساوه و مشکویه به‌عنوان دو منزلگاه مهم که به‌صورت مکرر متون به آنها پرداخته‌اند و شواهد باستان‌شناسی ارزشمندی که نشان از جایگاه و اعتبار بالای آنهاست، به دست آمده است؛ در طول مسیر راه خراسان مورد واکاوی قرار گرفته و آثار فرهنگی و بناهای مرتبط به این مسیر باستانی، مشخص شدند.

واژه‌های کلیدی: راه بزرگ خراسان، ساوه، مشکویه، کاروانسرا، دوره اسلامی

۱. مقدمه

راه خراسان بخش بزرگی از راهی است که امروزه به راه ابریشم یا جاده ابریشم (Silk Road) مشهور گشته است. راه ابریشم، نخستین بار در اواسط قرن نوزدهم از طرف جغرافیدان آلمانی؛ فردیناند فون ریشتیهوفن (Ferdinand von Richthofen) نام‌گذاری گردید و دلیل این نام‌گذاری را می‌توان عبور مهم‌ترین کالا از این راه یعنی ابریشم چین دانست (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲). این جاده مجموعه‌ای از مسیرهای تجاری بوده و در واقع می‌توان گفت، بیشتر شبکه‌ای از مسیرهای بازرگانی بوده است و تنها منوط به یک مسیر مشخص نمی‌شده است (Thubron, 2009: 3) و علاوه بر ابریشم کالاهایی از قبیل رنگ، قالی، سنگ‌های گران‌بها، پارچه، وسمه، عاج، عطر، مفرغ آلات، شیشه و روغن نیز در این مسیر تجاری مبادله می‌شده است (رضا، ۱۳۷۶: ۲۳۶؛ گیرشمن، ۱۳۶۳: ۳۷۷). از آنجاکه بخش وسیعی از راه اصلی ابریشم از خراسان بزرگ یعنی قومس تا آن سوی جیحون می‌گذشت، در منابع جغرافیایی اسلامی به‌درستی از آن به راه بزرگ خراسان یادشده و به نظر می‌رسد که این نام ریشه در تاریخ دارد (قرچانلو و حاتمی، ۱۳۹۱: ۸۰؛ باستانی پاریزی، ۱۳۸۰: ۲۰۰-۱۹۹).

هر چند بسیاری از پژوهشگران آغاز استفاده از راه بزرگ خراسان را به دوره اشکانی همزمان با اقدامات ووتی (woti) امپراتور سلسله «هان» (۸۷-۱۴۰ ق.م)، در اتخاذ تدابیر جدی برای هم‌پیمانی با اقوام آسیای میانه برای اتحاد علیه دشمنان مشترکشان در شمال این سرزمین، منتسب می‌سازند (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲) ولی برخی باستان‌شناسان اولین بهره‌برداری از این راه را دوران پیش از تاریخ می‌دانند. با توجه به شواهد

باستان‌شناسی تجارت ابسیدین از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در دوران پیش از تاریخ محسوب می‌گردد (Abdi, 2004). همچنین یکی دیگر از قدیم‌ترین تجارت‌های دنیای باستان تجارت سنگ لاجورد بوده است که تجار در پی سودای سود در طی دوره‌های عبید جدید و اوروک (هزاره چهارم و سوم پیش از میلاد) در شمال بین‌النهرین و در دوره‌های جمدت نصر، سلسله‌های قدیم 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). همچنین برخی از محققان مهاجرت‌های پیش از تاریخی همچون هندواروپایی‌ها را از این مسیر دانسته‌اند (Foltez, 2013:203). محققانی نیز به ارتباطات تجاری زمینی و دریایی ساکنان فلات ایران با سرزمین‌های همجوار همچون شرق دور در طول این مسیر باستانی از دوران تاریخی، ماد (دیاکونوف، ۱۳۸۲: ۸۹)، هخامنشیان (Daryaei, 2003) و سلوکیان (فرای، ۱۳۷۳: ۱۲) اشاره کرده‌اند.

به هر روی این جاده در ایران در دوره اشکانی بنا بر برقراری روابط رسمی میان درباره امپراتوری هان و دولت اشکانی رونق دو چندانی داشت. بعد از این سلسله از دوران ساسانیان تا دوره صفوی همچنان راه ابریشم پابرجا بود (UNWTO, 2015). این مسیر در طول دوران قرون نخستین اسلامی و قرون میانه از جایگاه و اهمیت زیادی برخوردار بوده که بازتاب آن را در متون تاریخی و جغرافیایی این بازه زمانی به وفور شاهد هستیم. به ترتیب طاهریان، صفاریان، سامانیان، آل‌بویه، غزنویان، سلجوقیان، ایلخانیان، قراختانیان، آل مظفر، سربداران، تیمور و اوزون حسن بر بخش‌هایی از راه خراسان بزرگ سلطه یافتند (باستانی پاریزی، ۱۳۸۰: ۲۳۵-۲۳۶). در زمان صفوی، در زمان شاه‌عباس و سپس سایر شاهان این سلسله، ایران به دلیل تولید ابریشم در داخل کشور (اشراقی، ۱۳۷۶: ۱۹۶)، رقابت‌های ژئوپلیتیکی (Matthee, 1999) و تعارض بارز دینی با ازبک‌ها و عثمانی‌ها در شرق و غرب دیگر نتوانست به نقش تاریخی خود به‌عنوان حلقه پیوند شرق و غرب عمل کند و بدین ترتیب مسیر زمینی جاده ابریشم قطع شد (زیرین‌کوب، ۱۳۷۱: ۳۱؛ Ackerman, 1964: 3074-78).

جاده ابریشم با فرض یکپارچگی بخش‌های مختلف راه، گفته‌شده که در حدود سال ۲۰۰ میلادی ۱۳ هزار کیلومتر طول داشته که سرزمین چین را به آسیای مرکزی، آسیای غربی و روم باستان ارتباط می‌داده است (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲). این راه از شرق به غرب، از شهرستان توان هوانگ (Touang Huang) در چین شروع می‌شد (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹) و از طریق «تورفان» و صحرای تکلمکان به کاشغر می‌رسید و از آن سمت به اوزکند و فراغانه می‌رفت (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۲-۲۰۳) در فراغانه تبادل کالا می‌شد و یا همراه کاروان دیگری از راه سمرقند به بخارا و مرو و از طریق توس، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، ساوه، همدان، کرمانشاه و حلوان به بغداد می‌رسید. این راه مسیر اصلی بود اما در طول راه انشعابات زیادی داشت (قرچانلو و حاتمی، ۱۳۹۱: ۸۰). در آنجا پس از عبور از فرات به انطاکیه و بنادر مدیترانه که مرکز مبادلات کالاهای امپراتوری روم بود، ختم می‌شد (اسفندیاری فرد، ۱۳۷۶: ۷۰) (تصویر ۱). در طول این مسیرها از شرق به غرب آسیا، کاروانیان از شهرهای متعددی از سپهر ایران فرهنگی باستان عبور می‌کردند. این شهرها شامل مرو، بلخ، سمرقند، بخارا، هرات، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، قزوین، ساوه، سراب، مرند، خوی، انقره، هگمتانه (همدان)، تیسفون و انطاکیه بود و بسیاری شهرهای دیگر نیز در این مسیر قرار داشتند.

همان‌طور که 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 فراوانی داشته و نقش آنها را در مسیر این راه مشخص نموده‌اند. از این میان محدوده فعلی استان مرکزی که در ادوار تاریخی ایران جزئی از سرزمین ماد و بعدها در دوره اسلامی جزئی از جبال و عراق عجم به‌حساب می‌آمد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۷۵-۵۷۶؛

یعقوبی ۱۳۴۲/۱: ۲۱۸؛ اصطخری ۱۳۷۳: ۲۰۱)، در مسیر راه خراسان بزرگ واقع بوده که شهرها، دیه‌ها، منزلگاه‌ها، کاروانسراها و آثاری از آن برجای مانده که نقش برخی از آنها را می‌توان از خلال متون تاریخی و جغرافیایی و جایگاه برخی دیگر بخصوص منزلگاه‌ها و آثار و ابنیه میان راه را می‌توان از طریق مطالعات و بررسی‌های باستان‌شناسی مشخص نمود. در مسیر راه یادشده در محدوده شمالی استان مرکزی دو شهر ساوه و مشکویه دارای اهمیت ویژه‌ای بوده که حدود و فواصل آن با منزلگاه‌ها و دیگر شهرهای واقع در مسیر راه خراسان را می‌توان از طریق منابع تاریخی بررسی نمود. همچنین کاروانسراها و برخی آثار معماری حفافصل این دو شهر و شهر «ری» به‌عنوان نقطه ثقل راه خراسان، در بررسی‌های میدانی شناسایی و مطالعه شده که می‌توان نقش آنها را در ارتباط با راه‌های تجاری و در پیوند با تاریخ راه بزرگ خراسان در قرون اولیه و میانی دوره اسلامی مطالعه نمود.

نگارندگان در این پژوهش برآنند با توجه به اهمیت شناخت راه‌های باستانی به‌ویژه راه خراسان بزرگ یا به خوانش دیگر راه ابریشم به جهت عامل ارتباطی دنیای شرق و غرب، به تبیین موجودیت این مسیر تجاری در محدوده شمالی استان مرکزی پرداخته و بر پایه و اساس بررسی و مطالعات منابع تاریخی و باستان‌شناسی، چرایی و چگونگی و جایگاه این راه باستانی را در این منطقه تا حد امکان مشخص نمایند.

۲. روش پژوهش

مقاله پیش رو حاصل مطالعات کتابخانه‌ای برای بازشناسی جغرافیای تاریخی منطقه مورد مطالعه و نیز بررسی‌های میدانی به‌صورت پیمایش از سوی نگارندگان برای شناسایی محوطه‌ها و مطالعه دقیق مواد فرهنگی برجای مانده به‌خصوص یافته‌های معماری و سفالی، انجام پذیرفته است. در روند انجام این پژوهش از رویکرد «تاریخی - توصیفی - تحلیلی» استفاده شده است که منتج از مطالعه و بررسی منابع تاریخی و باستان‌شناسی و تطبیق و سنجش برآیند این دو مؤلفه است.

۳. پیشینه مطالعات باستان‌شناسی در منطقه مورد مطالعه

نخستین بررسی‌های باستان‌شناسی در بخش شمالی استان مرکزی توسط هوشنگ عظیم زاده، در سال ۱۳۵۴ صورت گرفت که طی آن محوطه‌های زیادی همانند مشکویه شناسایی و ثبت گردید (عظیم زاده، ۱۳۵۴: ۹۸). سید محمود موسوی همچنین فعالیت‌های باستان‌شناسی در مسجد جامع ساوه انجام داد (موسوی، ۱۳۵۴). از دیگر فعالیت‌های باستان‌شناسی این منطقه کاوش‌های باستان‌شناسی در محوطه آوه بین سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۸ توسط حمید خطیب شهیدی است (خطیب شهیدی، ۱۳۸۶). اسکندر مختاری طالقانی نیز تحلیل‌های آماری پیرامون بررسی‌های باستان‌شناسی منطقه ساوه صورت داده است (مختاری طالقانی، ۱۳۷۵). به مجموع فعالیت‌های باستان‌شناسی فوق باید گمانه‌زنی و پیگردی دژ قیز قلعه ساوه را نیز باید افزود (شراهی، ۱۳۸۶). همچنین بررسی‌های باستان‌شناسی در شهرستان ساوه (خدیش، ۱۳۹۴) و شهرستان زرنديه (بحرانی‌پور، ۱۳۸۷) انجام شده است. در سال ۱۳۸۶ محمدرضا نعمتی، فعالیت‌های باستان‌شناسی در این منطقه در قالب تعیین عرصه و حریم محوطه مشکویه را انجام داد و پس از انجام نقشه‌برداری اقدام به تعیین وسعت عرصه و حریم و گمانه‌زنی به منظوری لایه‌نگاری محوطه نمود (نعمتی، ۱۳۸۶: ۲۳۴). فصل اول کاوش باستان‌شناسی در مشکین تپه یا مشکویه در تابستان ۱۳۸۷ به سرپرستی رضا نوری شادمهانی صورت پذیرفت. نامبرده پس از بررسی سامانمند محوطه در چند بخش محوطه اقدام به کاوش کرد (نوری شادمهانی، ۱۳۸۹).

۴. جایگاه شهرستان ساوه و زرنديه در مسیر راه خراسان در پیش از اسلام و دوره اسلامی

شهرستان ساوه متشکل دو بخش به نام‌های مرکزی و نوبران یکی از شهرستان‌های شمالی استان مرکزی ایران است که مرکز آن شهر ساوه است. شهر ساوه یکی از مهم‌ترین شهرهای تاریخی ایران است که در دوره‌های مختلف بخصوص در دوره اسلامی که این شهر به‌عنوان یکی از شهرهای مهم ناحیه جبال و سپس عراق

عجم (از سده ششم هجری به بعد) به حساب آمد (یاقوت حموی، ۱۳۶۲: ۵۰؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۲۰۰)، در مسیر شریان‌های تجاری و سیاسی ایران قرار گیرد. این شهر هیچ‌گاه از مراکز اصلی حکومتی نبوده، اما به دلیل قرارگیری بر سر راه‌های اصفهان، ری و همدان و دارا بودن املاک و مراتع و ییلاقات و قشلاقات مورد توجه سلاطین بوده است (رضوانی، ۱۳۸۵: ۱۷). شهر ساوه به دلیل موقعیت مناسب 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 (موسوی، ۱۳۵۴: ۱۷).

جاده بزرگ خراسان در بخش غربی از بابل شروع شده و از دیاله به داخل کوه‌ها در قصر شیرین امتداد پیدا می‌کند و سپس به طرف جنوب‌شرقی متمایل شده، از میان دروازه‌های زاگرس به شاه‌آباد می‌رسید و از آنجا به شمال‌شرقی از میان دشت‌های حاصلخیز قره‌سو و گاماساب به طرف کرمانشاه، بیستون و 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 (رضوانی، ۱۳۸۵: ۲۰). در اینجا شاخه‌هایی از آن جدا می‌شود و به جاهای مختلف راه می‌یابد. بعضی از این راه‌ها به طرف جنوب‌شرقی کشیده شده و از آنجا داخل افغانستان می‌شود و از راه هرات به سوی هزاره‌جات و سپس از آنجا از طریق گذرگاه‌های خیبر، گومال یا بولان، 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 مسلمان و غیرمسلمان دوره اسلامی درباره سرزمین باستانی ساوه و نیز آوه به دست آمده است، اما شاید ارزش همگی آنها در دیرین‌شناسی این سرزمین و ارتباطش با راه خراسان به اندازه یک کتیبه‌ی بسیار قدیمی موسوم به «پئوتینگرایا» (Peotingraya) نباشد. با شناخت و بررسی این سند مهم و معتبر اطلاعات ارزشمندی درباره دیرینگی و وجه تسمیه‌ی نام سرزمین ساوه به دست آمده است. «لوحه پئوتینگرایا» به یونانی نوشته شده و مربوط به دوره سلوکی یعنی از زمان آنتیوخوس سوم (۲۲۳ تا ۱۸۷ ق.م) است، که هم‌زمان با اقتداربایی دولت اشکانی در مشرق ایران‌زمین بوده و شامل اسامی بلاد و قرای مسالک ایران با ذکر مسافتات میان آنهاست (ذکابی ساوجی، ۱۳۸۶: ۳۶). در قسمتی از این لوحه، در ضمن یادکرد منازل و مراحل ایالت پهل / فلهه = (سرزمین‌های تحت نفوذ دولت ماد) (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۸)، از ساوه هم نام برده شده است. «ویلپلم توماشیک» با استفاده از لوحه پئوتینگرایا، مسافت از همدان تا کاشان برشمرده است: «از اکباتانیس (Ekbatanis) به اناروس (Enaroos)، از آنجا به سواکینه (Sevacina)، از آنجا به ترمنتیکا (Termentika)، از آنجا به اورودیکاری (Orodicari) و منازل بعدی راه کاشان...». اما اکباتانیس همان تلفظ یونانی هگمتان = همدان است و اناروس نیز دهکده انار یا اناردان و سواکینه یا به احتمال زیاد تلفظ یونانی ساوه است و ترمنتیکا نیز، با توجه به اندازه مسافت‌ها احتمالاً قم است. بدین‌سان 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 دست‌کم ۲۲۰۰ تا ۲۳۰۰ سال قدمت تاریخی را برای سرزمین ساوه به دست می‌دهد (Tomashcek, 1972: 15-16).

ماهانمۀ بسیار مهم «ایزیدور خاراکیسی» (مربوط به سده اول بعد از میلاد) نیز می‌تواند تا حدودی به وجود این راه اشاره نماید. ایزیدور خاراکیسی ایستگاه‌های چاپاری یا مرحله‌ها و منزل‌های واقع بر جاده تجارتي، بین مدیترانه شرقی تا هندوستان را با ذکر مسافتات یاد کرده است. در حدود ۲۰۰۰ سال قبل، چهار جاده اصلی در

یک چهار راه حیاتی و مهم که همان همدان باشد به هم می‌رسیده‌اند (Isidore, 1914: 29)، یکی از این مسیرها، جاده همدان به رگا (ری باستان) بوده است که به احتمال زیاد از ساوه عبور می‌کرده است و اهمیت این شهر به لحاظ اقتصادی در متون قرون اسلامی گویای این واقعیت است (ذکابی ساوجی، ۱۳۸۶: ۱۲۱).

احتمالاً 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 جغرافی‌دانان قرن سوم و چهارم ه.ق وابسته است. نخستین آنها ابن‌خردابیه است که در حدود سال ۲۷۰ ه.ق درباره این راه نوشته است. ابن‌خردابیه در مسالك الممالك ضمن بیان منازل از طریق همدان تا ری، از ساوه هم نام برده است: «از همدان تا دَرنا پنج فرسخ، از آنجا تا بوزنجر پنج فرسخ، از آنجا تا زَره چهار فرسخ، از آنجا تا اَساوره چهار فرسخ، از آنجا تا بوسه و روده سه فرسخ، از آنجا تا داودآباد چهار فرسخ، از آنجا تا سوسنقین سه فرسخ، از آنجا تا دُرود چهار فرسخ، آن گاه تا ساوه پنج فرسخ، از آنجا تا مشکویه نه فرسخ، از آنجا تا قسطانه هشت فرسخ، از آنجا تا ری هفت فرسخ...» (ابن‌خردابیه، ۱۳۷۰: ۳۰۰). پس از ابن‌خردابیه، ابن‌رسته به سال ۲۹۰ ه.ق نیز مانند وی به ذکر مسافت شهر ساوه با شهرهای اطراف می‌پردازد (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۷). ابن‌فقیه همدانی هم‌زمان با ابن‌رسته، زمانی که از قم نام می‌برد، از ساوه نیز به‌عنوان روستای جبال، یاد کرده است (ابن‌فقیه، ۱۳۴۹: ۱۰۰). قدامه بن جعفر در کتاب الخراج، ضمن بیان تقریبی همان مسافت ابن‌خردابیه، از ساوه نام برده است (قدامه بن جعفر، ۱۳۷۰: ۲۰۰). نویسنده حدود العالم من المشرق الی المغرب که کتاب خود را در سال ۳۷۲ ه.ق، 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 زمانی که به بیان ویژگی‌های شهر کاشان می‌پردازد، می‌نویسد: «در ساوه کوه کمتر است» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹). استخری در مسالك و الممالك می‌آورد: «از همدان تا ساوه سی فرسنگ و از ساوه تا قم دوازده فرسنگ و...» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۹۹). ابن‌حوقل (۳۶۷ ه.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...» (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۲). مقدسی (۳۷۵ ه.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).

همان‌طوری که از اشارات متون تاریخی سده‌های اولیه دوره اسلامی برمی‌آید شهر ساوه دارای جایگاهی ویژه‌ای در میان راه خراسان برای تجار و مسافران بوده است. این نوشته‌ها بایان 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 به پژوهشگران باستان‌شناس این امکان را می‌دهد تا با یک شناخت اولیه نسبت به بازشناسی بهتر این منزلگاه‌ها که امروز احتمالاً به‌صورت محوطه‌های باستانی باقی‌مانده‌اند، اقدام نمایند. بعضی از این منابع همچنین در بیان راه‌ها به جزئیات زمین‌سیمی منطقه پرداخته و با ارائه اطلاعات بیشتر، امکان بررسی مطمئن و دقیق‌تر موقعیت مکانی برخی منزلگاه‌ها را فراهم می‌آورد.

جامع‌ترین جزئیات از منزلگاه‌های بین همدان تا ساوه و ساوه تا ری را ابن‌رسته در اعلاق نفیسه می‌آورد. وی در این باره می‌نویسد: «از همدان تا بوزنجر نه فرسخ است و راه از زمین همواری می‌گذرد تا به بوزنجر می‌رسد. از بوزنجر تا طَرزه که به‌صورت قریه کوچکی است، هشت فرسخ است. از طَرزه تا روده 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 روده می‌رسد. از روده تا سونقین هفت فرسخ است که راهش در میان کوه‌ها قرار گرفته و پس از سه فرسخ به قریه داوود آباد می‌رسد. پس از آنجا تا سونقین که آن نیز قریه-

ای است و دروازه‌ای آهنین دارد، می‌رسد. از سونقین 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 چهارستون 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 قسطنانه می‌رسد، و از قسطنانه 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 میسرهای کوهستانی و یا دشتی و برخی عوارض شاخص چون رود شور و دماوند و ... امکان شناخت بهتر از موقعیت منزلگاه‌ها و نیز ترسیم یک مسیر فرضی که از منطقه نوبران شروع و با عبور از شمال‌شرق دشت ساوه، ارتفاعات گردنه رنگرز، دشت زرنده به رود شور و سپس ری می‌رسیده را امکان‌پذیر می‌سازد.

مقدسی در کتاب احسن‌التقاسیم در ذکر مراحل ری به منزلگاه‌هایی دیگری اشاره و مسافت‌های مابین دکان تا ری را می‌آورد: «از ری تا قسطنان یک مرحله، سپس تا وبروه یک مرحله، سپس تا ساوه یک مرحله، سپس تا سونقین 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 بنام دکان، سوسنقین، داودآباد، مصدقان، درود، دروژ، وبروه و مشکویه قبل و بعد از ساوه در مسیر راه بزرگ خراسان یاد می‌کنند که بر اساس فاصله‌های بیان‌شده 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 بنام‌های مصدقان، سوسنقین، دکان و دروژ را می‌توان در منطقه نوبران مورد پیجویی قرار داد. امروزه سوسنقین به همان اسم در منطقه قابل شناسایی است و اما مصدقان، دکان و دروژ را می‌توان مزلقان، دخان و دروزان که همگی در نزدیکی شهر نوبران و در مسیر راه قرار گرفته‌اند، جایابی نمود. از این‌روی بررسی باستان‌شناسی روشمند می‌تواند، موقعیت چهار منزلگاه یادشده - در قالب چهار محوطه باستانی مربوط به قرون اولیه اسلامی - در منطقه نوبران را بازشناسی و مکان‌یابی دقیق نماید. بررسی باستان‌شناسی و مطالعه شواهد سطحی دو محوطه و مزلقان کهنه (مصدقان) که در نزدیکی روستاهای با همین نام واقع شده‌اند، حاکی از وجود روستاهایی بزرگ با بناهایی آجری سترگ با کاربری احتمالی کاروانسرا و ... مربوط به قرون اولیه دوره اسلامی هستند (شراهی، ۱۳۹۶: ۱۵) (تصویر ۲).

موقعیت وبروه که تنها مقدسی از آن حد فاصل ساوه و مشکویه یاد می‌کند، بر ما پوشیده است اما مشکویه، که در ادامه به آن پرداخته می‌شود، امروزه محوطه‌ای باستانی است که در نزدیکی شهر پرندک در دشت زرنده مورد بررسی و کاوش قرار گرفته است.

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

پس از منابع قرون اولیه، منابع و متون قرون میانی دوره اسلامی نیز از ساوه یاد کرده و شهر ساوه را که پس از حمله مغول دوباره رو به رونق رفته و در میانه راه بزرگ خراسان جایگاه اصلی خود را پیدا کرده، یاد می‌کنند. قزوینی از جغرافی‌نویسان مسلمان به تاریخ ۶۷۴ هـ.ق در کتاب آثارالبلاد و اخبارالعباد خود از ساوه به‌عنوان شهری در میان صحرا که دارای دریاچه‌ای بوده و در شب تولد محمد بن عبدالله (ص) خشک شده است، یاد می‌کند. همچنین می‌نویسد: «اهل ساوه خوش‌صورت و خوش‌آواز 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 به‌عنوان 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 به‌عنوان شهری نیکو از ایالت جبال، مابین ری و همدان نام می‌برد و اهالی ساوه را سنی شافعی و اهالی آوه را شیعه دوازده‌امامی معرفی می‌کند (البغدادی، ۱۳۷۳: ۶۸۶). مستوفی هم در کتاب نزهة القلوب (۷۴۰ هـ.ق) بنای شهر ساوه را بر 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 رودخانه مزدلقان و قنوات است» (مستوفی، ۱۳۶۲: ۶۳).

شهرستان زرنديه با مرکزیت شهر مامونیه یکی دیگر از شهرستان‌های شمالی استان مرکزی است. از دیگر منزلگاه‌هایی که در مسیر راه خراسان، بخصوص در قرون اولیه اسلامی از آن یادشده و در دشت زرنده قرار دارد، منزلگاهی بنام «مشکویه» یا «مسکویه» است که در حد فاصل ساوه و ری قرار می‌گیرد. این منزلگاه و موقعیتش در مسیر راه خراسان بر همگان پوشیده بود تا اینکه در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ در محوطه‌ای بنام قلعه مشکي یا مشکين تپه که بزرگ‌ترین محوطه باستانی در دشت زرنده و ۱/۵ کیلومتری شهر پرندهک (رحیم‌آباد) به حساب می‌آید شناسایی و طی فعالیت‌های باستان‌شناسی، اقدام به گمانه‌زنی و کاوش باستان‌شناسی گردید که در طول این فرایند باستان‌شناختی و مطالعه منابع متنی، مشخص شد این محوطه بر اساس یافته‌های فرهنگی، وسعت و بررسی فواصل برشمرده شده میان منزلگاه‌ها در متون جغرافیایی، می‌تواند همان مشکویه‌ای باشد که در فاصله ۸ فرسخی ساوه و حد فاصل ری و ساوه قرار داشته است (نوری شادمهانی، ۱۳۸۹؛ نعمتی، ۱۳۸۶).

مشکویه در فاصله قرون سه و چهار هـ.ق به دلیل قرارگیری 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 گفته جغرافی‌نویسان در حد فاصل دو شهر بزرگ اسلامی ری و ساوه قرار داشته است. کاروانیانی که قصد عبور از همدان به طرف ری را داشته، پس از همدان به ساوه، سپس به مشکویه و بعد از آن به ری می‌رسیده‌اند (شیرزاده و شراهی، ۱۳۹۲: ۲۸۵).

قدیمی‌ترین منبع که به این منزلگاه اشاره می‌کند کتاب مسالک الممالک است. ابن خردادبه در این کتاب در بیان منزلگاه‌های بین همدان تا ری به مشکویه نیز اشاره و می‌آورد «...از ساوه به مشکویه نه فرسخ، از مشکویه تا قسطانه هشت فرسخ و از آنجا تا ری هفت فرسخ است. بنابراین مجموع راه ۱۶۷ فرسخ است» (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۰). بعد از آن، استخری در المسالک و الممالک، ابن رسته در اعلاق نفیسه، مقدسی در احسن‌التقاسیم، ابن حوقل در صورة الارض، قدامه 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 پشتیبان 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 قدامه 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 مدینه الاسلام (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» (قدامه 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 ه.ق، متون دوره‌های بعد تا قرن هشتم از مشکویه یاد کرده‌اند. یاقوت حموی در اوایل قرن هفتم از مشکویه به عنوان یک شهر یاد می‌کند و در این باب آورده است: «مشکویه شهری بین ری و ساوه است که یک مرحله تا ساوه فاصله دارد» (حموی، ۱۳۸۰: ۵۴۳). بعد از این تاریخ منابع و متون دوره اسلامی هیچ یادی از این مکان نکرده‌اند. به نظر با حمله مغول یا تغییر مسیر راه باعث از رونق افتادن این شهر شده باشد (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۱۲).

مشکین تپه که در نزد بومیان منطقه به «قلعه مُشکی یا مُشکوی» معروف است، در $29^{\circ} 41' 50''$ عرض جغرافیایی و $32^{\circ} 20' 35''$ عرض جغرافیای واقع شده است. این محوطه در ۵۰ کیلومتری شمال شرق ساوه و ۱/۵ کیلومتری جنوب شرق پرندک واقع است (نقشه ۱، تصویر ۳). ریل راه آهن از کنار این اثر عبور می‌کند. حلقه‌های چاه چند رشته قنات قدیمی خشک شده در کنار آن پیدا است.

این محوطه باستانی اولین بار از طرف هوشنگ عظیم زاده، در سال ۱۳۵۴ شناسایی و با شماره ۱۳۶۱ در ۲۲ فروردین ماه ۱۳۵۶ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسید. وی وسعت محوطه را ۸۰ هکتار برآورده کرده است (عظیم زاده، ۱۳۵۴: ۹۸). بعد از آن در سال ۱۳۸۶ محمدرضا نعمتی، اقداماتی در ارتباط با تعیین عرصه و حریم محوطه انجام داد و پس از انجام نقشه برداری وسعت آن را ۶۳ هکتار دانست (نعمتی، ۱۳۸۶: ۲۳۴).

فصل اول کاوش باستان‌شناسی در مشکین تپه در تابستان ۱۳۸۷ به سرپرستی رضا نوری شادمهانی صورت پذیرفت. نامبرده پس از بررسی سامانمند محوطه در چند بخش محوطه اقدام به کاوش کرد (نوری شادمهانی، ۱۳۸۹).

بررسی‌ها و کاوش‌های باستان‌شناسی در این مکان بنا بر چند دلیل توانست انطباق موقعیت فعلی محوطه مشکین تپه را با مشکویه که در منابع و متون جغرافیایی و تاریخی از آن به‌عنوان یک منزلگاه بین ساوه و ری و در مسیر جاده بزرگ خراسان یادشده را مورد بررسی و واکاوی قرار دهد.

اول تشابه اسمی نام مشکویه با مشکین تپه و دیگر آنکه موقعیت مکانی و جغرافیایی که در منابع آمده با موقعیت فعلی محوطه مشکین تپه 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 اعلاق نفیسه از پسته خوب این مکان نام می‌برد (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۷). امروزه نیز در اطراف مشکین تپه مزارع فراوان پسته وجود دارد و پسته آن یکی از مرغوب‌ترین پسته‌های ایران است. سوای از آنها، محوطه مشکین تپه 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 گردد. هرچند تنها یاقوت در معجم البلدان به شهر بودن مشکویه اشاره کرده (حموی، ۱۳۸۰: ۵۴۳) ولی به‌طور قطع این مکان که بارها از آن در مسیر راه یادشده باید جایگاه ویژه‌ای حداقل در قالب یک روستای بزرگ بوده باشد. همان طوری 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 به‌عنوان یک منزلگاه شده است.

مشکویه از دو محوطه کنار هم مربوط به دوره اشکانی و دوره اسلامی تشکیل شده که وجود آثار استقرار دوره اشکانی می‌تواند سابقه استفاده از محوطه مشکویه در مسیر راه خراسان بزرگ را به پیش از اسلام منتسب سازد (نعمتی، ۱۳۸۶: ۲۳۴). شواهد موجود از جمله قطعات سفال با نقوش مختلف، جوش کوره و... نشان از تولید سفال در این مکان و مناسبات تجاری این شهر با دیگر شهرهای دیگر از جمله ری داشته و اوج سکونت در محوطه را در سده‌های ۳ تا ۱۰ یعنی دوره آل بویه تا صفوی مشخص می‌سازد (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۱۱۳) و این چند سده مقارن با اوج راه خراسان بزرگ در منطقه، در دوره اسلامی بوده است.

۵. بررسی‌های باستان‌شناسی و آثار مرتبط با راه بزرگ خراسان در حدود ساوه

تا پیش از بررسی‌های میدانی باستان‌شناسی اطلاعات ما از راه بزرگ خراسان و اهمیت ساوه و منزلگاه‌های چون دخان، روده، سوسنقین 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 تبع آگاهی‌های منابع جغرافیایی حاصل شده قدم‌هایی برای شناخت کامل‌تر و جامع‌تر از راه خراسان و منزلگاه‌هایش با بررسی شواهد برجای مانده از جمله محوطه‌ها و تپه‌های باستانی، برج‌ها و میل‌ها و کاروانسراها و... برداشته شده است.

به‌طور قطع منزلگاه‌ها، کاروانسراها، میل‌های راهنما، تأسیسات نگهبانی، چاپارخانه‌ها و... جز 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 راه لحاظ کرد. در محدوده مورد مطالعه ما یعنی حوزه ساوه تاریخی در راستای بازشناسی راه خراسان، شناخت و تبیین این مسیر تاریخی منوط به بررسی‌های میدانی باستان‌شناسی است. باید در نظر داشت به احتمال زیاد در آینده بررسی‌های باستان‌شناسی میدانی و مطالعه دقیق داده‌های فرهنگی در محوطه‌های باستانی پیش از تاریخ ناحیه ساوه در حوزه دشت ساوه و مناطق نوبران می‌تواند به ارتباط این ناحیه با مناطقی چون دشت تهران و دشت قزوین تأکید نماید و به‌طور قطع در دوران پیش از تاریخ بین این مناطق ارتباطات فرهنگی وجود داشته و مهم‌ترین عنصر ارتباط و تبادل فرهنگی «راه» بوده است که همین مسیرها در دوران تاریخی نیز مورد توجه قرار گرفته‌اند.

محوطه‌های باستانی زیادی از دوران تاریخی (اشکانی و ساسانی) در مسیر راهی که حداقل منابع و متون تاریخی به آن اشاره می‌کنند و به درستی راه بزرگ خراسان نامیده شده، شناسایی شده‌اند. احتمالاً بسیاری از این محوطه‌ها روزی منزلگاه‌ها، چاپارخانه‌ها و یا پاسگاه‌هایی بزرگ در مسیر این راه و حفاصل همدان تا ساوه و ساوه تا ری بوده‌اند. تراکم این محوطه‌ها در منطقه نوبران بیشتر است و بسیاری از این محوطه‌ها از جمله تپه شاهسون کندی، تپه‌های رازین، تپه‌های روستای پیمان و تپه دخان را می‌توان به‌عنوان پاسگاه‌ها و یا منزلگاه‌هایی در مسیر راه پیش‌گفته فرض نمود (شراهی، ۱۳۹۶) (تصویر ۲).

بر خلاف دوره پیش از تاریخ و دوره تاریخی، در دوره اسلامی اما شواهد و عناصر مرتبط با این راه در قالب میل‌ها، کاروانسراها، منزلگاه‌ها بهتر باقی‌مانده، بر این اساس برقراری ارتباط میان منزلگاه‌ها و مبین مسیر راه در ناحیه ساوه در این دوره امکان‌پذیرتر 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 در مسیر تهران، رباط کریم به ساوه به تبیین راه قدیمی پرداخت که در گذشته بین همدان و ری قرار داشته است. کلایس در ارتباط با مسیر این راه تاریخی از ری تا ساوه، کاروانسراها و منزلگاه‌هایی را برشمرد و در مقاله‌ای به‌عنوان «حمزه‌آباد یک مکان مهم بین راه کاروانی تهران (ری) به طرف ساوه و همدان» که در مجموعه گزارش‌های باستان‌شناسی از ایران (AMI) که در سال ۱۹۸۴ در برلین به چاپ رسانید بر اساس فرض خود مسیری قدیمی را ترسیم نمود (نقشه ۲) (Kleiss, 1984).

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، به‌طوری که در طول راه نامبرده آثار چهار کاروانسرا متعلق به قرون پیشین اسلامی باقی‌مانده‌اند. این گونه بناها برحسب گویش اهالی منطقه به 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 بازه زمانی دارند. کاروانسرای بزرگ شماره دو مربوط به دوره قاجار است که در این مقاله از آن گفتگو نمی‌شود. به فاصله ۱۴ کیلومتری جنوب غربی رباط کریم (منطقه شهریار) کاروانسرای موجود است که در محل 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 باقی‌مانده 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 نابخردانه روزگار، بقایای آن دو بنا را محو و نابود کرده است. یکی از این منزلگاه‌ها، کاروانسرای بین ری (نام قدیم آن رگس، راگا) و سلطان‌آباد بوده، یعنی این بنا در محدوده سیمَن و جعفرآباد به احتمال زیاد قرار داشته است (Kleiss, 1984: 251).

با عنایت به سکونتگاه‌های قدیمی در جنوب غربی ری (تهران)، می‌توان پذیرفت که کاروانسرای دیگری به‌عنوان 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 توجه به رشته زنجیره‌ای از کاروانسراها به شرح زیر است: از ری تا رباط سلطان‌آباد ۱۸ کیلومتر فاصله است. این کاروانسرا توسط برخی سیاحان در ایران گردان در قرن ۱۹ میلادی توصیف شده، هر چند که کاروانسرای سلطان‌آباد را به سبب نزدیکی به ری، نمی‌توان به‌عنوان

یک منزلگاه دور دست و مهم تلقی و معرفی نمود، اما استفاده از بنای آن برای مسافرین خسته غنیمت بوده که در سایه حجره‌هایش استراحت کنند و همچنین این کاروانسرا مکانی برای دادوستد انواع کالاهای تجارتی بشمار می‌رفته است. از سلطان‌آباد تا کاروانسرای شماره یک در رباط کریم، ۲۰ کیلومتر فاصله بوده و از آنجا (از کاروانسرای شماره ۱ رباط کریم) به طرف کاروانسرای دیگری که در جنوب غرب رباط کریم واقع است، ۱۰ کیلومتر فاصله بوده 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 حمزه‌آباد تا کاروانسرای حاجی‌آباد ۲۰ کیلومتر طول راه است. از کاروانسرای حمزه‌آباد تا کاروانسرای حاجی‌آباد ۱۰ کیلومتر طی طریق می‌شود و از حاجی‌آباد تا ساوه مسافت راه به ۱۸ کیلومتر می‌رسد (Ibid: 251) (نقشه ۲).

وی پس از پرداختن به این راه و منزلگاه‌ها و کاروانسراهای موجود در مسیر این راه متوجه مکانی بنام حمزه‌آباد می‌شود و در تشریح عبور راه از این مکان چنین می‌نویسد: «جاده‌ای بسیار طولانی که در اصل از چین بیرون می‌آمده و به طور عامیانه تحت عنوان راه ابریشم نام‌گذاری شده، دارای چند شاخه بوده و یکی از شاخه‌های این جاده، از حمزه‌آباد 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؛ آن هم ابریشم به عنوان کالای تجاری به طرف اروپا حمل و نقل نمی‌شده است» (Ibid, 250). همان طوری 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 پرداختن و تشریح منزلگاه‌های مهم در حوزه تهران امروزی و در شهرستان‌های ری و رباط کریم شرحی از اهمیت حمزه‌آباد و رباط آن و رباط و میل حاجی‌آباد می‌کند.

وی در این باب می‌آورد: «حمزه‌آباد، یک منزلگاه مهم و تاریخی واقع در جاده کاروانی و مواصلاتی میان ری، ساوه و همدان است که یک راه آسفالت‌ه و جدید مدتی است، از تهران به طرف رباط کریم (منطقه شهریار) و از آنجا به زرنده و سرانجام به سمت ساوه ساخته شده است. اما در زمان‌های گذشته قافله‌ها و کاروان‌های تجاری، راه مذکور پیش‌گفته را طی نمی‌کردند، بلکه از جاده دیگری که ساوه را به ری مرتبط می‌کرد، آنها را می‌پیمودند» (Ibid, 249). راه آسفالت‌ه نامبرده، ابتدا از ساوه به طرف شمال می‌رود و پس از عبور از منطقه کوهستانی، وارد دشت حاصلخیز مامونیه می‌شود. اهالی مامونیه و سایر نقاط زرنده از زمین‌های مذکور به جهت کشاورزی استفاده می‌کنند؛ ولی در قرون پیشین این دشت را رطوبت فراوان و زمین‌های باتلاقی فرا گرفته بود، به طوری که کاروانیان به جهت پیشگیری از خطرات، راه دیگری را انتخاب می‌کردند که ترجیحاً از مناطق کوهپایه‌ای عبور کند.

به فاصله ۸ کیلومتری جنوب شرق شهر مامونیه، دیار حمزه‌آباد واقع است. امروزه، حمزه‌آباد 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 کاروانسرا در اینجا قابل مشاهده است که تحت عنوان رباط حمزه‌آباد مشهور است. این رباط بر سرجاده‌های قدیمی و کاروانی قرار دارد، حمزه‌آباد و کاروانسرای آن به منزله چهار راه مهمی محسوب می‌شود که از جهت‌های اصلی جغرافیایی، جاده‌ها به سمت آن، هدایت می‌شده‌اند و کانون تلاقی کاروانیان بوده است.

اهمیت کاروانسرای حمزه‌آباد و اصولاً موقعیت حمزه‌آباد بر این پایه تشریح می‌شود که حمزه‌آباد محل تلاقی یک جاده حائز اهمیت دیگری قرار گرفته و این راه به طرف شرق و از طریق منزلگاه‌های رباط کوشک بهرام، سپس قلعه سنگی واقع در محدوده علی‌آباد و در ادامه به محلی بنام حوض سلطان و همچنین به قلعه

دهر هدایت می‌شده است. از حمزه‌آباد جاده دیگری به سمت غرب وجود داشته که از دیار ساوه عبور کرده و سرانجام به قزوین می‌رسیده است.

کاروانسرای حمزه‌آباد در شمال‌شرق بقایای یک قلعه مخروبه و محوطه‌ای باستانی که بنام محوطه حمزه-آباد بررسی و در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است. این کاروانسرا در دامنه ارتفاعات نه چندان بلند که در جنوب‌شرق دشت زرنده خودنمایی می‌کنند، شکل گرفته است (تصویر ۴). امروزه هیچ اثری از آبادانی در این مکان موجود نیست ولی وجود قناتی خشکیده که رشته چاه‌های آن در جنوب کاروانسرا باقی‌مانده نشان می‌دهد در گذشته در این منطقه آب و آبادانی وجود داشته و اگر در زمان آبادی کاروانسرا این قنات وجود داشته، کاروانیان از آنها بهره می‌برده‌اند. به احتمال زیاد کاروانسرا با محوطه حمزه‌آباد که یکی از مهم‌ترین منزلگاه‌های میان راه ساوه به ری بوده، مرتبط بوده است. محوطه مذکور دارای ابعاد قابل توجه است که حداقل آن را در قالب یک روستای بزرگ در سده‌های ۴ تا ۶ هجری 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 (شراهی، ۱۳۹۶: ۱۵).

به نظر این کاروانسرا نیز در همان دوره از رونق افتاده، چراکه هیچ یافته فرهنگی سطحی که مربوط به دوره‌های پس از خوارزمشاهی در این مکان باشد بچشم نمی‌خورد. 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... بازسازی نسبی از دو رباط پیش‌گفته (حمزه‌آباد و حاجی‌آباد) در حوزه شهرستان زرنده ارائه کرده است. وی پلان کاروانسرای حمزه‌آباد را چهار ایوانی فرض نموده و آن را یکی از کهن‌ترین طرح و پلان کاروانسراهای چهار ایوانی که قابل مقایسه با کاروانسرای انوشیروانی در مسیر سمنان به دامغان است، بیان می‌کند. همچنین نامبرده بر اساس شواهد موجود به ترسیم چهار برج در زوایای بنا پرداخته و بدون احتساب پیش‌آمدگی بدنه این برج‌ها، طول شمال-جنوب کاروانسرا را ۸۱ و عرض آن در جهت غرب-شرق را ۷۷ متر برآورد می‌کند (Kleiss, 1984: 252) (نقشه ۳).

بقایای کاروانسرای حاجی‌آباد که کلایس از آن بین ساوه و کاروانسرای حمزه‌آباد یاد می‌کند (نقشه ۴)، حد فاصل شهر صنعتی ساوه و شهر صنعتی مامونیه و در کنار آزاد راه تهران به ساوه و همدان واقع شده است. فاصله این اثر تا شهر صنعتی کاوه ۱۲/۵ و تا شهر مامونیه مرکز شهرستان زرنده ۱۵ کیلومتر است.

در مسیر تهران به ساوه پس از عبور از دشت زرنده و قبل از ورود به دشت ساوه، حد فاصل ارتفاعات و ماهورها، بنای میل حاجی‌آباد و در پائین دست آن در کنار آزاده راه یاد شده بقایای کاروانسرا حاجی‌آباد بچشم می‌خورد (تصویر ۵).

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 زرنده و دشت ساوه مشرف است (تصاویر ۶ و ۷). این میل که از بیرون به شکل دایره و از داخل هشت‌ضلعی است با استفاده از سنگ لاشه و گچ نیم کوب ساخته شده است (نقشه ۵، تصویر ۸). کلایس این میل را میل یا برج آرامگاهی می‌داند (Ibid: 259). اما با توجه به ارتباط آن با کاروانسرا و جایگاهش در گردنه رنگرز مشرف بر دشت ساوه و زرنده می‌توان کاربری آن را میل راهنما یا برج نگهبانی پیشنهاد داد.

مرحوم فیض در کتاب گنجینه آثار قم آنجائی که به تاریخ آوه و ساوه و مشاهد آن می‌پردازد از اقدامات سلطان محمد سلجوقی یاد کرده و ساخت این میل در گردنه رنگرز را با کارکرد برج به او منتسب می‌سازد، که با توجه به تعلق بنا از لحاظ معماری به دوره سلجوقی، انتساب بنای پیش‌گفته به دوره حکومت این حاکم در ناحیه ساوه دور از ذهن نیست. نامبرده درباره این اثر می‌آورد: «سلطان محمد سلجوقی هفت سال در این حدود (ساوه) قشلاق می‌کرد و سالی شش ماه در همدان و شش ماه شش ماه در این جلگه سکنی می‌گزید و در چهار جانب جلگه برج‌هایی 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 زرنند قرب دهکده رنگرز...» (فیض، ۱۳۵۰: ۹۶).

پلان کلی کاروانسرای حاجی‌آباد مستطیل شکل با ابعاد ۷۳/۵ در ۷۲/۵ متر است (نقشه ۴). بنا در یک طبقه ساخته شده و ورودی بنا در جنوب‌شرق بوده است. چهار برج در هر چهار گوشه اثر وجود داشته که امروز اثری از آنها بر جا نیست و آگاهی ما وجود آنها از طریق پلان ترسیم‌شده 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 پشت بندهایی برای تقویت آنها تعبیه شده است.

آنچه از اجزاء داخلی بنا تا قبل از پیگردی باستان‌شناسی و بر اساس عکس هوایی امروزی و پلان ترسیم شده از طرف 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 جنوب‌غرب کاروانسرا، پنج حجره بزرگ هشت‌ضلعی با سقف گنبدی احتمالاً به‌عنوان شاه‌نشین بنا وجود داشته که هنوز هم چارچوب این حجره‌ها علی‌رغم تخریب سقف‌ها، قابل تشخیص است. کلایس ابعاد کوشک را ۲۱/۵۰×۲۱/۵۰ متر و هر یک از این حجره‌های یاد شده را ۶/۳۰×۶/۳۰ متر برآورده کرده است. از طاق کل باراندازها و آغل‌ها و دیگر حجره‌های ترسیم‌شده در پلان کلایس، تنها یک چشمه طاق سنگی در شمال‌غرب بنا باقی است. مابقی طاق‌ها فرو ریخته و آثاری از آنها پا برجا نیست.

عمده مصالح به کار رفته در ساخت کاروانسرای حاجی‌آباد، سنگ لاشه و ملات گچ و در پی و قسمت پائین دیوارهای چهار ضلع بنا ملات گل و خشت‌هایی با ابعاد آنها ۲۷×۲۷×۶ cm است. در قسمتی جنوبی بنا بقایای بچشم می‌خورد که با آجرهایی با ابعاد ۲۱×۲۱×۶ cm ایجاد شده‌اند.

قطعات سفال در بنای کاروانسرای حاجی‌آباد 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، نقش‌کنده و یا نقوش استامپی تزئین شده‌اند. فرم غالب این قطعات را خمره، بشقاب، سبو و کاسه تشکیل می‌دهد. این نمونه‌ها با نمونه‌های مطالعه شده در تپه حمزه‌آباد، تپه خورشیدآباد در دشت زرنند قابل مقایسه و قابل تاریخ‌گذاری به سده‌های ۵ و ۶ ق. هستند (شرای، ۱۳۹۶: ۱۱-۱۰).

مطالعه کلایس به‌عنوان یک بررسی خوب از کاروانسراهای راه بزرگ خراسان قابل تعمق است اما در برخی موارد قابل اصلاح و ارتقا است. کلایس پس از رباط سنگی رباط‌کریم به دنبال یک کاروانسرا در پیک؛ روستایی بین رباط‌کریم و مامونیه و نزدیک به آزاد راه ساوه به تهران می‌گشته و از محوطه مهم مشکویه غافل بوده است. وی احتمالاً 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، در جستجوی یک منزلگاه و یا جایگاهی که کاروانسرای رباط‌کریم را به حمزه‌آباد پیوند دهد بوده؛ در حالی که این کاروانسرا می‌توانسته در حوالی شهر مشکویه واقع باشد. با این توصیف در تبیین مسیر راه خراسان می‌توان شهر مشکویه که امروزه

به‌صورت یک محوطه باستانی بنام مشکین تپه یا قلعه مشکي قابل بازشناسی است، بین دو رباط؛ رباط سنگی رباط کریم و رباط حمزه‌آباد جای داد.

کلایس همچنین از حمزه‌آباد به‌عنوان یک چهارراه بین قزوین- سمنان، قزوین- ساوه، ری- ساوه یاد می- کند (Kleiss, 1984: 260) 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 می‌دهد. به‌طور قطع امکان هم‌بندی زمانی این کاروانسراها وجود ندارد. بر اساس بررسی شواهد سطحی موجود برخی از آنها چون رباط حمزه‌آباد، رباط حاجی‌آباد 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 که بنام راه بزرگ خراسان نامیده می‌شود، قرار داشته و به نظر در دوره ایلخانی با رونق سلطانی و انقراض ری و تعریف مسیر ارتباطی جدیدی که از سلطانیه به قزوین، از قزوین به بوئین‌زهره و از بوئین‌زهره به ساوه از مسیر حجیب، خشک‌رود به ورده می‌رسیده، رونق خود را از دست داده و یا کم رونق گردیده است.

حال با آگاهی‌های کسب‌شده بر اساس منابع و متون تاریخی و جغرافیایی و بررسی‌های میدانی باستان- شناسی صورت گرفته، می‌توان امتداد مسیر راه بزرگ خراسان و موقعیت نسبی منزلگاه‌ها و کاروانسراهای واقع در این جاده را ترسیم نمود و چشم‌اندازی از چگونگی و چیستی جغرافیایی و تاریخی آن پیش روی قرار داد (تصویر ۹). همچنین می‌توان زمینه را برای شناخت بهتر و مطالعات کامل‌تر و جامع‌تر از این راه و دیگر راه- هایی که استان مرکزی و ناحیه ساوه را لحاظ اقتصادی، اجتماعی و سیاسی از پیش از تاریخ تا دوران اسلامی متأخر تحت تأثیر قرار می‌داده‌اند، فراهم نمود.

۶. نتیجه

راه بزرگ خراسان یکی از مهم‌ترین راه‌های تاریخی در گستره ایران فرهنگی است که در یک برهه زمانی حداقل پنج هزار ساله سوای از مقوله تجارت، انتقال تجارب فرهنگی و دستاوردهای مادی بشر را به همراه داشته است. مناطق و شهرهای زیادی در قدیم از حیث وجود این جاده بهره برده و با وجود آن بخشی از چرخه اقتصاد خود را به چرخش درآورده‌اند. در محدوده شمال استان مرکزی در ناحیه شهرستان‌های ساوه و زرنديه، ساوه و مشکویه دو شهر بزرگ در میانه راه خراسان بزرگ از شرق به غرب به‌حساب می‌آمده که در دهه‌های پیشین شناخت ما از اهمیت آنها در مسیر راه بزرگ خراسان و حد فاصل ری به همدان، به کمک مندرجات مفید سفرنامه‌نویسان، جغرافیدانان و مورخین دوره اسلامی بوده است. بررسی دقیق متون به همراه بررسی‌های باستان‌شناسانه و سنجش و خوانش تطبیقی این دو مؤلفه، شواهدی مستند و متقن پیش روی ما قرار داد که نخستین نتیجه آن بازشناسی و تصدیق تاریخی و صحت وجود راه بزرگ خراسان در این ناحیه در سده‌های پیش از اسلام و رونق آن در منطقه حداقل تا دوره ایلخانی بوده است. دومین دستاورد این پژوهش تبیین چگونگی و چرایی و چشم‌انداز جغرافیایی و تاریخی این راه باستانی بر اساس انطباق موقعیت محوطه‌های باستانی شناسایی‌شده با جایگاه منزلگاه‌های اشاره‌شده در منابع و متون تاریخی و ترسیم نسبی راه خراسان در شمال استان مرکزی است که در این میان ساوه و مشکویه به‌عنوان دو منزلگاه مهم -که به کرات متون به آنها پرداخته‌اند و شواهد باستان‌شناسی ارزشمندی که نشان از جایگاه و اعتبار بالای آنهاست، به دست آمده است- در طول مسیر راه خراسان مورد واکاوی قرار گرفته و آثار و بناهای مرتبط به این مسیر باستانی، احصاء شدند. شناخت بقایا و آثار تاریخی بر جای مانده از این راه مهم چون کاروانسراها، میل‌ها، چاپارخانه‌ها، محوطه‌های باستانی مهم‌ترین بخش از بررسی و فعالیت‌های باستان‌شناسی صورت گرفته است.

به هر روی پژوهش حاضر بر آن بود تا به طور نسبی تا حد امکان گامی در جهت شناخت همسویی و نقش مکمل اشارات متون با بررسی‌های باستان‌شناسی پیرامون این راه باستانی مهم در این بخش از کشورمان بردارد. امید است آثار و شواهد عینی این راه بزرگ که روزگاری شریان حیات اقتصادی و سیاسی ایران به حساب می‌آمده به‌عنوان مواریث کهن حفظ و با احیای جاده بزرگ خراسان گامی مؤثر در جهت توجه به نقش ژئوپولیتیک ایران در منطقه برداشته شود.

منابع

- ابن حوقل، (۱۳۴۵)، *صورة الارض*، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن خردادبه، (۱۳۷۰)، *المسالك و الممالك*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران، مترجم.
- ابن رسته، احمد بن عمر، (۱۳۶۵)، *علاق النفیسه*، ترجمه و تعلیق دکتر حسین قره‌چانلو، تهران، امیرکبیر.
- ابن فقیه همدانی، (۱۳۴۹)، *البلدان*، ترجمه ح. مسعود، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- اسفندیاری فرد، امید، (۱۳۷۶)، «جاده ابریشم و روابط ملت‌های چین و ایران»، *مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم*، ویراسته علی اصغر شعر دوست، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، صص ۷۷-۹۲.
- اشراقی، احسان، (۱۳۷۶)، «اهمیت تجارت ابریشم در زمان صفویه»، *مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم*، ویراسته علی اصغر شعر دوست، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، صص ۱۳۰-۱۵۱.
- اصطخری، (۱۳۷۳)، *المسالك و الممالك*، ترجمه محمد بن عبدالله توسری. به کوشش: ایرج افشار، تهران: مجموعه انتشارات ادبی و تاریخی دکتر محمود افشار یزدی.
- بارتولد، (۱۳۰۸)، *جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه حمزه سر دادور، تهران، چاپخانه اتحادیه تهران.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، (۱۳۸۰)، *ازدهای هفت‌سر (جاده ابریشم)*، تهران، نامک.
- بحرانی‌پور، حنان، (۱۳۸۷)، بررسی و شناسایی باستان‌شناسی شهرستان زندیه، آرشیو پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- البغدادی، صفی‌الدین عبدالمؤمن بن عبدالحق، (۱۳۷۳ ه.ق)، *مرآة الاطلاع علی اسماء الامکنه و البقاع*، تحقیق: علی محمد البجاوی، مصر: دارالحیاء الکتب العربیه.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، (۱۳۶۸)، *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری، تهران، آستان قدس رضوی.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب، (۱۳۶۲)، به کوشش منوچهر ستوده، تهران، کتابخانه طهوری.
- حموی، یاقوت، (۱۳۸۰)، *معجم البلدان*، ترجمه علی‌نقی منزوی، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور (پژوهشگاه).
- حموی، یاقوت، (۱۳۶۲)، *گزیده مشترک*، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران، امیرکبیر.
- خدیش، پوریا، (۱۳۹۴)، «دستاوردهای بررسی فراگیر دشت ساوه، استان مرکزی»، *پژوهش‌های باستان‌شناسی مدرس*، سال پنجم و ششم، شماره دهم و یازدهم، صص ۱۷۱-۱۸۶.
- خطیب شهیدی، حمید، (۱۳۸۶)، «محوطه باستانی آوه»، *گزارش‌های باستان‌شناسی ۶*، چاپ اول، تهران، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، صص ۹-۲۰.
- دیاکونوف، (۱۳۸۲)، *تاریخ ماد*، ترجمه مریم کشاورز تهران، بنگاه ترجمه.
- ذکایی ساوجی، مرتضی، (۱۳۸۶)، *نامه ساوه*، تهران، کردگاری.
- رضا، عنایت اله، (۱۳۷۶)، «نقش ایران در جاده ابریشم»، *ایران شناخت*، شماره پنجم، صص ۲۱۱-۱۹۸.
- رضوانی، علی اصغر، (۱۳۸۵)، «جغرافیای تاریخی ساوه»، *پژوهش‌های جغرافیایی*، شماره ۵۶، صص ۱۷-۳۲.
- زرین‌کوب، غلامحسین، (۱۳۷۱)، «درباره همکاری ایران و آسیای مرکزی»، ترجمه سیروس سعیدی، *ادبستان فرهنگ و هنر*، شماره ۳۶، صص: ۳۰-۳۱.
- شراهی، اسماعیل، (۱۳۸۶)، *گمانه زنی و پیگردی دژ قیز قلعه ساوه*، پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- شراهی، اسماعیل، (۱۳۹۶)، *گزارش ثبتی بقایای کاروانسرای حاجی آباد*، (منتشر 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، صص ۱۳۷-۱۵۷.
- صدیقیان، حسین، (۱۳۸۹)، *بررسی باستان‌شناسی سفال‌های اسلامی محوطه مشکین تپه پرنسک*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، استاد راهنما هایداه لاله (منتشر نشده).

- عظیم زاده، هوشنگ، (۱۳۵۴)، گزارش بررسی و شناسایی باستان‌شناسی ساوه (منتشر نشده).
- فرانک، ایرین و براونستون، دیوید، (۱۳۷۶)، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، سروش.
- فرای، ریچارد، (۱۳۷۳)، میراث باستانی ایران، ترجمه مسعود رجب نیا، چاپ چهارم، تهران، علمی و فرهنگی.
- فیض‌عباس، (۱۳۵۰)، گنجینه آثار قم، جلد دوم، قم، استوار.
- قدامه بن جعفر، (۱۳۷۰)، کتاب الخراج، ترجمه و تحقیق حسین قره‌چانلو، تهران، البرز.
- قره‌چانلو، حسین، حاتمی، حسین، (۱۳۹۱)، «اهمیت تجاری و بازرگانی راه ابریشم بزرگ خراسان از بغداد تا چین در سده‌های نخستین اسلامی»، فصلنامه مطالعات تاریخ ایران، سال اول، شماره سوم، 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، امیرکبیر.
- گیرشمن، رومن، (۱۳۶۳)، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران، علمی و فرهنگی.
- لسترنج، (۱۳۷۳)، سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، علمی و فرهنگی.
- مجیدزاده، یوسف، (۱۳۶۶)، «سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان»، مجله باستان‌شناسی و تاریخ، شماره دوم، سال اول، صص ۱۲-۲۴.
- مختاری طالقانی، اسکندر، (۱۳۷۶)، «تحلیل آماری بررسی باستان‌شناسی منطقه ساوه»، یادنامه گردهمایی باستان‌شناسی شوش، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور (پژوهشگاه)، ۳۹۳-۳۵۳.
- مستوفی قزوینی، حمدالله، (۱۳۶۲)، نزهة القلوب، تهران، دنیای کتاب.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد، (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه دکتر علینقی منزوی، جلد دوم، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- موسوی، سید محمود، (۱۳۵۴)، «پیگردی در مسجد جامع ساوه» گزارش چهارمین مجمع سالانه کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی در ایران، تهران.
- نعمتی، محمدرضا، (۱۳۸۶)، گزارش تعیین عرصه و پیشنهاد حریم محوطه مشکین تپه (منتشر 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، استاد راهنما هاید لاله (منتشر شده).
- یعقوبی، احمد بن ابن یعقوب، (۱۳۴۲)، تاریخ یعقوبی. ترجمه محمدابراهیم آیتی. تهران، علمی و فرهنگی.
- Abdi, K. 2004. Obsidian in Iran from the Epi-paleolithic period to the Bronze Age. Splendor of Iran, 148-153.
- Ackerman, P. 1964. "Royal Personages on Sasanian Silks," in Arthur Upham Hope and Phyllis Ackerman, eds., A Survey of Persian Art from Prehistoric Times to the Present, 2nd ed., 16 vols., Tehran, XIV, pp. 3068-79.
- Al-Baghdadi, S. 1994 AH, Morasad- ol – etelaa ali asma – al –makeneh – wa- albagha,, research on Muhammad Muhammad al-Bajawi, Egypt Dar al-Hayat al-Kitab al-Arabiya [in Arabic].
- Azimzadeh, H. 1975, unpublished Saveh Archaeological Survey and Identification Report, [in Persian].
- Bahranipour, H. 2008, Unpublished Archaeological study and identification of Zarandieh state, Archive of Archaeological Research Institute [in Persian].
- Barthold, 1929, Historical Geography of Iran, translated by Hamzeh Sar Dadvar, Tehran: Tehran, s Union Press [in Persian].
- Bastani Parizi, M. 2001, The Seven-Headed Dragon (Silk Road), Tehran: Namak [in Persian].
- Daryee, T. 2003, "the persain Gulf trade in late antiquity" Journal of world History 1, retrieved 02 Mar.2015 <http://elibrary.bigchalk.com>.
- Diakanov, I. 2003, History of the Medes, translated by Maryam Keshavarz, published by Bongah Tarjome [in Persian].
- Esfandiari Fard, O. 1997, "The Silk Road and the Relations between China and Iran nations", Proceedings of the Second International Silk Road Summit, edited by Ali Asghar Sheardoost, Ministry of Culture and Islamic Guidance, pp. 77 – 92[in Persian]

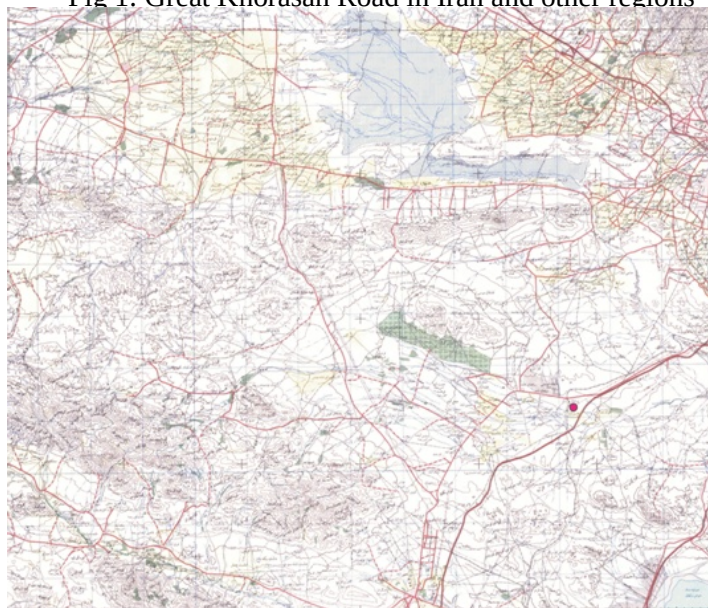
- Eshraghi, E. 1997, "The value of the silk trade in the Safavid era", *Proceedings of the Second International Silk Road Summit*, edited by Ali Asghar Sheardoost, Ministry of Culture and Islamic Guidance, pp. 130-151 [in Persian].
- Feyz, A. 1971, *Treasure of Qom Works*, Volume II, Qom: Ostovar [in Persian].
- Foltz, R. 2013, "Silk Road and migration", *The Encyclopedia of Global Human Migration*, Edited by Immanuel Ness, Blackwell Publishing, USA.
- Frank, E. and Brownstone, D. 1997, *The Silk Road*, translated by Mohsen Thalasi, Tehran: Soroush [in Persian].
- Fry, R. 1994, *Ancient Heritage of Iran*, translated by Massoud Rajabnia, fourth edition, Tehran: Scientific and Cultural Publications [in Persian].
- Gershman, R. 1984, *Iran from the beginning to Islam*, translated by Mohammad Moin, Tehran, Scientific and Cultural Publishing Company [in Persian].
- Geyhani, A. 1989, *Ashkal Al-Alam*, translated by Ali Ibn Abdul Salam Kateb, with introduction and comments by Firooz Mansouri, Tehran: Astan Quds Razavi [in Persian].
- Hamavi, Y. (1983), *Joint Selection*, translated by Mohammad Parvin gnabadi, Tehran Amirkabir Publishing Institute [in Persian].
- Hudood al-Alam from the East to the West*, (1983), by Manouchehr Sotoudeh, Tehran: Tahoori Library [in Persian].
- Ibn Faqih Hamedani, A. 2015, *Al-Baldan*, translated by H. Massoud, Tehran. Published by Bonyad Farhang Iran [in Persian].
- Ibn Hawqal, A. 1966. *Surat al-'Ard*, translated by Ja'far Shoar, Tehran: Bonyad-e Farhang-e Iran publications [in Persian].
- Ibn Khordazbeh, 1991, *Al-Masalak wa Al-Mamalak*, translated by Hossein Qara Chanlu, Tehran, Motrajem [in Persian].
- Ibn Rasta, A. 1986, *Alaq al-Nafisa*, translated by Dr. Hussein Qara Chanlu, Tehran, Published by Amir Kabir [in Persian].
- Isidore, C. (1914), *Parthian stations*, Schoff, Wilfred H. (WilfredHarvey), Publisher-Philadelphia, Commercial Museum.
- Istakhri, A. 1994, *Al-Masalak wa Al-Mamalak*, translated by Muhammad bin Abdullah Tostari. By the efforts of Iraj Afshar, Tehran Collection of literary and historical publications of Dr. Mahmoud Afshar Yazdi [in Persian].
- Khadish, P. 2015, "Achievements of comprehensive study of Saveh plain area, Markazi province", *Modares Archaeological Research*, fifth and sixth year, tenth and eleventh, pp. 171 -186 [in Persian].
- Khatib Shahidi, H. 2007 "Aveh Archaeological Site", *Archaeological Reports* 6, First Edition, Tehran, Cultural Heritage and Tourism Organization, pp. 9-20 [in Persian].
- Kleiss, W. 1984, *Hamzehabad ein Palatz an Der Karawanenstrasse Von Tehran/Rey Nach Saveh und Hamadan*, *Archaeologische Mitteilugen Aus IRAN*, Band 17, pp.246-260.
- Lesterling, G. 1994, *Eastern Countries*, translated by Mahmoud Erfan, Tehran, Scientific and Cultural Publishing Company [in Persian].
- Majidzadeh, Y. 1987, "Lapis Lazuli and the Great Road of Khorasan" *Journal of Archeology and History*, No. 2; First year, pp. 12 -24 [in Persian].
- Matthee, R. 1999, *The Politics of Trade in Safavid Iran: Silk for Silver, 1600-1730*, New York, Cambridge University Press.
- Moghaddasi, A. 1982, *Ahsan al-Taqaqim fi Maarefa al-Aqalim*, translated by Dr. Alinaghi Manzavi, Volume 2, Tehran Iranian Authors and Translators Company [in Persian].
- Mokhtari Taleghani, E. 1997, "Statistical Analysis of Archaeological Survey of Saveh Region", *Memorial of Shousha Archaeological Conference*, Tehran Cultural Heritage Organization (Research Institute), 353- 393 [in Persian].
- Mostofi Qazvini, H. 1983, *Nozhaha al-Qulub*, Tehran: Book World [in Persian].
- Mousavi, M. 1975, "Persecution in Saveh Grand Mosque" *Report of the Fourth Assembly Annual Archaeological Excavations and Research in Iran*, Tehran [in Persian].

- Nemati, M. R. 2007, *Unpublished Report on determining the area and proposing the privacy of Meshkin Tappeh area*, [in Persian].
- Nouri Shadmehani, R. 2010, *Explaining the position of Moshkouyeh (Meshkintepe) in the process of producing Iranian pottery before the Mongols*, PhD thesis in Archeology of the Islamic period, University of Tehran, Supervisor Hayedeh Laleh, (unpublished) [in Persian].
- Yaqubi, A. 1963, *Yaqubi History*. Translated by Mohammad Ibrahim Ayati. Tehran: Scientific and Cultural [in Persian].
- Qadameh Ibn Jafar, 1991, *Al-Kharaj book*, translated and researched by Hossein Qarachanchanlou, Tehran, Alborz [in Persian].
- Qare Chanlu, H. Hatami, H. 2012, "The Commercial Importance of the Great Silk Road of Khorasan from Baghdad to China in the First Islamic Centuries", *Iranian History Studies Quarterly*, First Year, No. 3, p. 97 -79 [in Persian].
- Qazvini, Z. 1994, *al- balad wa akhbar al – ebad*, Translated by Jahangir Mirza Qajar, edited and completed by Mir Hashem Mohaddes, Tehran Amirkabir Publications [in Persian].
- Reza, E. 1997, "Iran's Role in the Silk Road", *Iran Shenakht Magazine*, No. 5, pp 211-198 [in Persian].
- Rezvani, A. 2006, *Historical Geography of Saveh*, Geographical Research, No. 56, p. 17 -32 [in Persian].
- Sedighiyan, H. 2010, "Archaeological study of Islamic pottery in Meshkin Tappeh Parandak area", Master's thesis, University of Tehran, Supervisor Hayedeh Laleh (unpublished) [in Persian].
- Sharahi, E. 2007, *Unpublished speculation and follow-up of Saveh Gheez Fortress*. Archaeological Research Institute [in Persian].
- Sharahi, E.. 2017, *Unpublished Registration report of the remains of Haji-abad Caravanserai*, [in Persian].
- Shirzadeh, G. Sharahi, E. 2013, "Locating the city of Moshkouyeh and its location along the Silk Road based on historical and archaeological sources", *Quarterly Journal of Central Province Studies*, Arak: Central Governorate Office, pp. 137 -157 [in Persian].
- Thubron, C. 2009, *Shadow of the Silk Road*, New York, N.Y.: HarperCollins.
- Tomashcek, W. 1972, *Zur Historischen Topographie Von Persien*, Zu wein Band 102 und 108, Neudruk der Ausgaben von 1883 und 1885, Biblio Verlag, Osnabrück.
- UNWTO, 2015, UNWTO Silk Road programme: <http://silkroad.unwto.org/en>, accssed: junery /25/ 2015.
- Yaqut al-Hamwi, S. 2004. *Mu'jam al-Buldan*, translated by Alinaghi Monzavi, Vol. 2, Tehran: Publications of Cultural Heritage Organization [in Persian].
- Zakai Savoji, M. 2007, *Saveh Letter*, Tehran Kordgari [in Persian].
- Zarrinkoob, G. 1992, "On the cooperation between Iran and Central Asia", translated by Sirius Saeedi, Literature and Culture Academy, No. 36, pp. 30 -31 [in Persian].



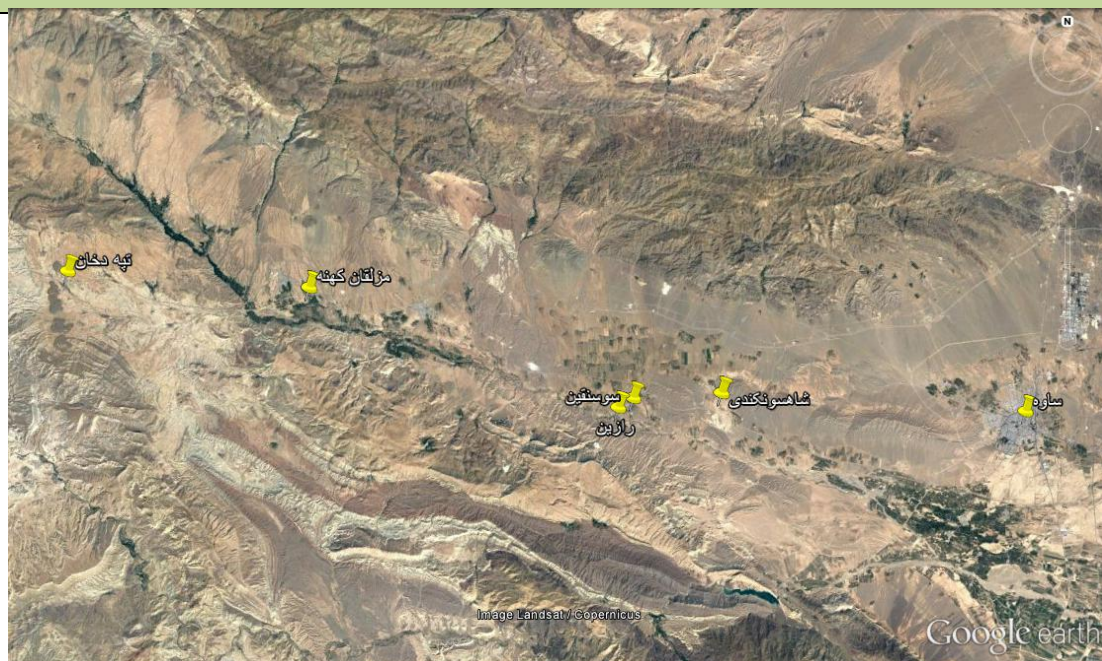
تصویر ۱- مسیر راه بزرگ خراسان در ایران و سایر مناطق (UNWTO /programme Road Silk 2018)

Fig 1: Great Khorasan Road in Iran and other regions



نقشه ۱- موقعیت مشکویه (مشکین تپه) و راه‌های دسترسی به آن، مقیاس: ۱/۲۵۰۰۰ (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۳)

Map 1: Moshkuyeh location (Meshkin Tappeh) and ways to reach it, : Scale 1/25000 (Geographical Organization of the Armed Forces, 2004)



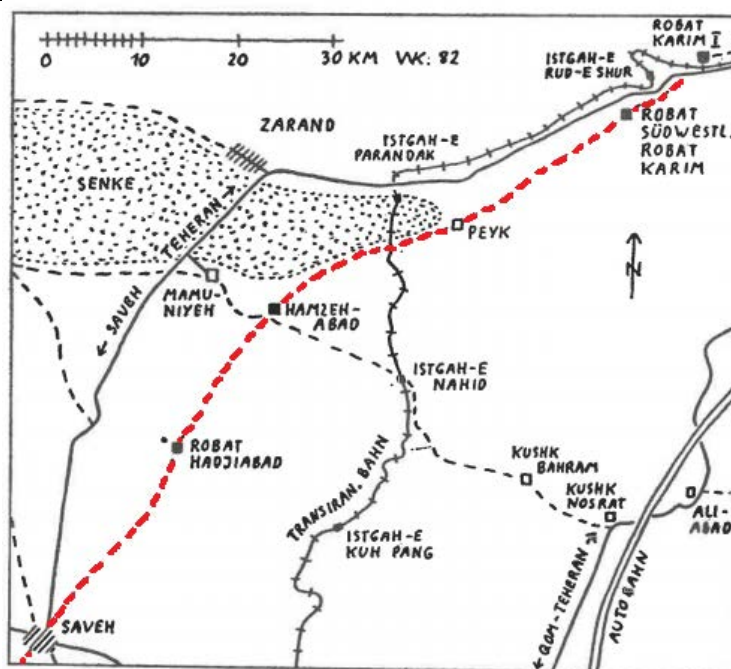
تصویر ۲: موقعیت محوطه‌های باستانی شناسایی‌شده در امتداد مسیر جاده خراسان بزرگ در شمال استان مرکزی

Fig 2: Location of identified archaeological sites along the Great Khorasan Road in the north of Markazi Province

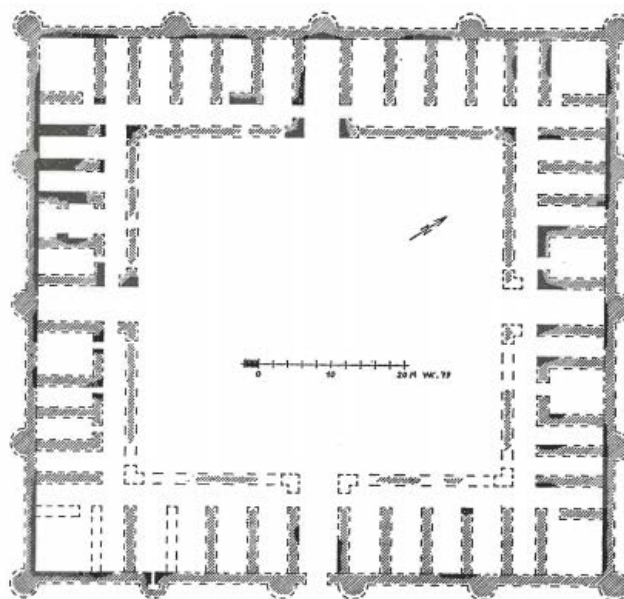


تصویر ۳: بخش مرکزی مشکین تپه، دید از شرق (نورشادمهانی، ۱۳۸۹)

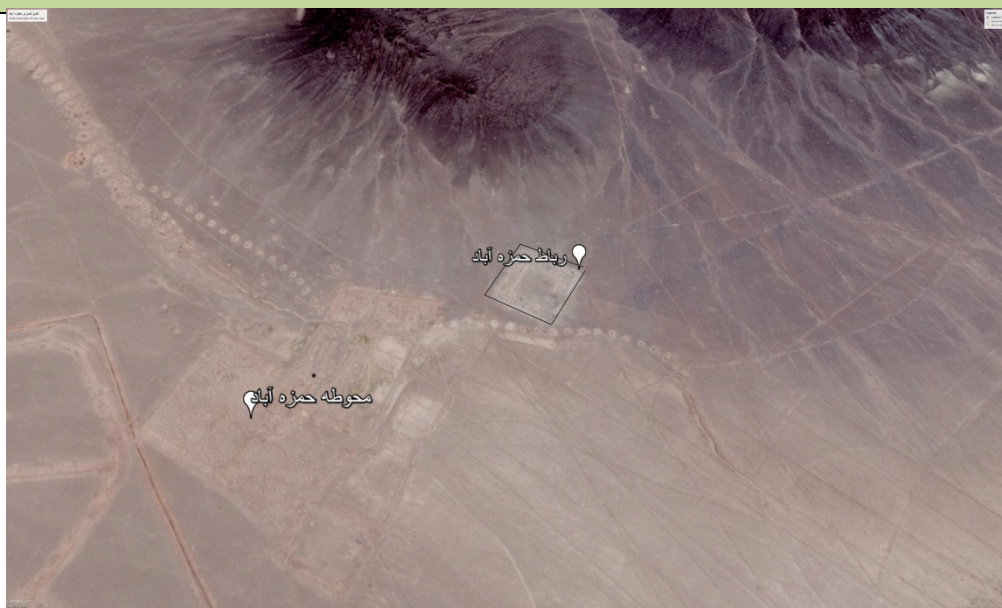
Fig 3: Central part of Meshkin Tappeh, view from the east (Nouri Shadmehani, 2010)



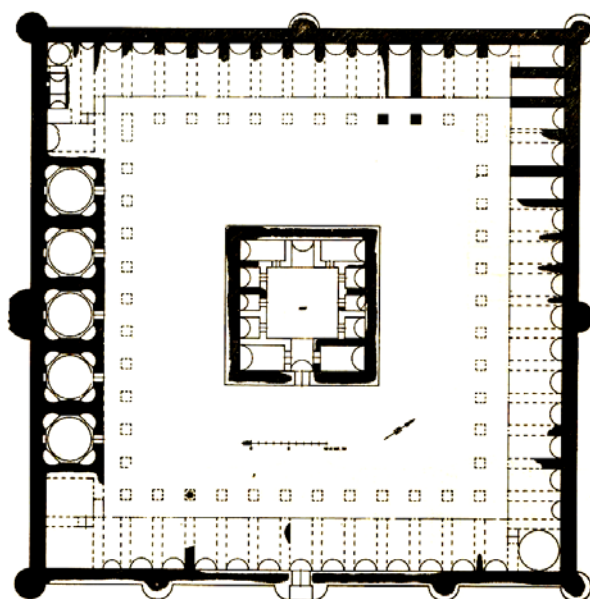
نقشه ۲- نقشه کلایس از کاروانسراهای پیشنهادی بین رباط کریم و ساوه (Kleiss, 1984: 249).
Map 2: Kleiss map of the proposed caravanserais between Robat Karim and Saveh



نقشه ۳- پلان کاروانسرای حمزه آباد (Kleiss, 1984: 252)
Map 2: Plan of Hamzeh Abad Caravanserai.



تصویر ۴- موقعیت کاروانسرای حمزه‌آباد نسبت به محوطه حمزه‌آباد
Fig 4: Location of Hamzeh Abad Caravanserai in relation to Hamzeh Abad



نقشه ۴- پلان کاروانسرای حاجی‌آباد (Kleiss, 1984: 260).
Map 4: Plan of Hajiabad Caravanserai



تصویر ۵- موقعیت کاروانسرای حمزه‌آباد نسبت به آزاد راه تهران - ساوه

Fig 5: The location of Hamzeh Abad Caravanserai in relation to the Tehran-Saveh freeway



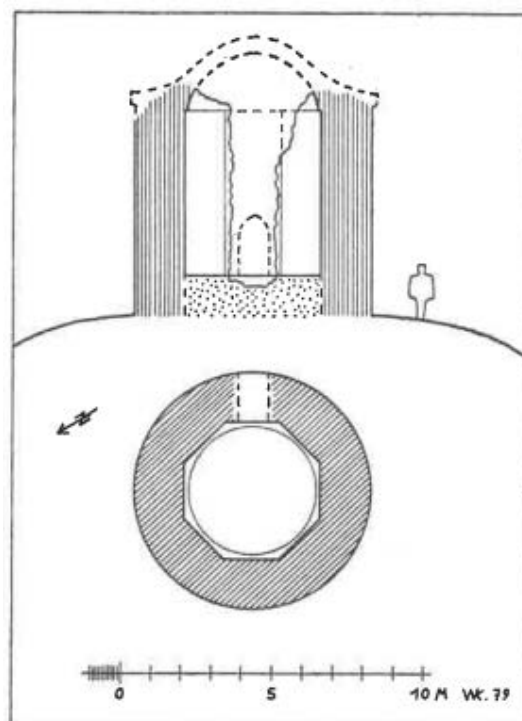
تصویر ۶- موقعیت میل و کاروانسرای حاجی‌آباد نسبت به یکدیگر (عکس از نگارندگان)

Fig 6: Location of Mill and Hajiabad Caravanserai in relation to each other (by the author)



تصویر ۷- موقعیت میل و کاروانسرای حاجی‌آباد نسبت به یکدیگر و امتداد جاده باستانی منطبق با اتوبان امروزی

Fig 7: Location of Mill and Hajjiabad Caravanserai relative to each other and along the ancient road corresponding to today's highway

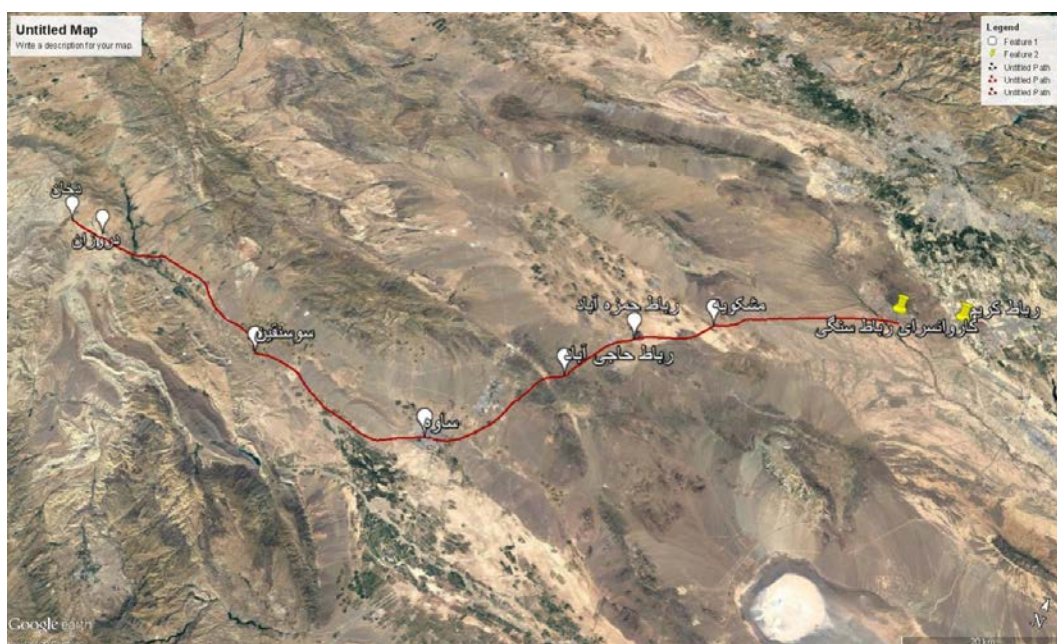


نقشه ۵- پلان و مقطع میل حاجی‌آباد (Kleiss, 1984: 259).

Map 5: Hajjiabad Mill plan and section



تصویر ۸- نمائی از میل حاجی آباد (عکس از نگارندگان)
Fig 8: A view of Haji Abad Mill (by the author)



تصویر ۹- مسیر پیشنهادی منزلگاه‌ها و کاروانسراهای راه بزرگ خراسان در شمال استان مرکزی
Fig 9: Proposed route of stations and caravanserais of the Great Khorasan Road in the north of Markazi province