

## ردیابی شهر تاریخی مشکویه و جایگاه آن در مسیر جاده ابریشم بانکیه بر منابع تاریخی و باستانشناختی

### مرضیه عباسی زاده

دانشجوی کارشناسی ارشد ایرانشناسی، دانشگاه آزاد واحد محلات

### غلام شیرزاده

دانشجوی دوره دکتری باستان شناسی دانشگاه محقق اردبیلی

### چکیده

مسئله تجارت و داد و ستد از روزگاران باستان مورد توجه جوامع انسانی بوده و آنان بصورت کاملاً ساده اقدام به مبادله کالا در مقیاس محدود می کردند. این مبادلات بازرگانی در طول زمان و پس از ایجاد حکومت های متمرکز دچار تغییر و تحولات زیادی شده و از مبادلات ساده و کم اهمیت محلی به مبادلات فرامنطقه ای بزرگ مبدل گشته است.

تجارت در طول جاده ابریشم نمونه ای از این مبادلات فرامنطقه ای است که علاوه بر حمل و نقل کالا باعث انتقال فرهنگ و آداب و رسوم ملل مختلف در طول این مسیر شده است. شهرها و استراحتگاههایی که در طول این مسیر وجود داشتند یا به مرور زمان ایجاد شدند، نقش مهمی در توسعه این تجارت فرامنطقه ای بر عهده داشتند. شهر مشکویه یا محوطه مشکین تپه نمونه ای از این شهرهای واقع در طول جاده ابریشم است که در منابع اسلامی به کرات به آن اشاره شده است. محوطه مشکین تپه در شمال شرقی استان مرکزی، شرق شهرستان زرندیه و جنوب شرقی شهر پرنادک واقع شده است.

در این مقاله کوشش شده ضمن بررسی متون جغرافیایی و تاریخی دوره اسلامی در حد فاصل قرن ۴ تا ۷ ه.ق، اقدام به بازسازی مسیر جاده ابریشم از این بخش از سرزمین ایران (مسیر همدان به ساوه و ری) شود. در این راه، یافته های باستان شناسی بدست آمده از کاوش های باستان شناسی محوطه نیز مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. واژگان کلیدی: تجارت، جاده ابریشم، شهر مشکویه، محوطه مشکین تپه، باستان شناسی

از عوامل بسیار مهمی که در رشد و پیشرفت تمدنهای بشری نقش عمده و اساسی داشته اند، روابط بازرگانی میان اقوام مختلف بوده است. این روابط پیچیده و پرتحرک که بخشی از فعالیتهای تولیدی یک جامعه را تشکیل می دهد، حیات بخش یک ساختار اجتماعی و اقتصادی است، زیرا کیفیت و کمیت کالاهای بازرگانی که مورد احتیاج یک جامعه است، با ساختار آن جامعه رابطه نزدیک و پیوسته ای دارد (علیزاده، ۱۳۷۹: ۴).

با توسعه جوامع انسانی و به وجود آمدن حکومت ها و امپراطوری های بزرگ، تجارت و داد و ستد شکل بهتری به خود گرفت و حکومت ها با برقراری امنیت در مناطق تحت کنترل خود، بهبود راهها و حمایت از بازرگانان، باعث شکل گیری تجارت های فرامنطقه ای شدند. در این زمان است که کاروانیان در مسیرهای طولانی اقدام به تجارت کرده و کالاهای متنوع تجاری را در این مسیرها جا به جا کردند. به وجود آمدن جاده ابریشم معلول این اقدامات بود و با توجه به سودآوری فراوان آن، از ابتدا مورد توجه دولت های بزرگ آن زمان واقع شده و آنها با برقراری امنیت در مسیرهای عبور کاروان ها باعث رونق این مسیر تجاری گردیدند. جاده ابریشم با عبور از کشورها و سرزمین های مختلف علاوه بر بهبود شرایط اقتصادی مردمان ساکن این مسیر، باعث نزدیکی فرهنگی این مردمان و انتشار فرهنگ آنها در میان ملل دیگر شده است.

جاده ابریشم در دوره اشکانیان با برقراری ارتباط رسمی میان دربار چین در دوره امپراطوری "هان" (Han) و دولت اشکانی رونق دوچندانی یافت. کاروان هایی که در این دوره از ایران خارج می شدند، ابتدا وارد محدوده دولت کوشان ها در شرق ایران شده و از طریق کوهستان پامیر و ترکستان چین وارد سرزمین اصلی چین می شدند (گیرشمن، ۱۳۸۰: ۳۳۸). در سرزمین ایران کالاهایی که از چین می رسیدند، بعد از ورود از ترکستان چین به مرو رسیده و بعد از عبور از شهر صد دروازه و اکباتان به شهر سلوکیه و بابل وارد می شدند (کریستن سن، ۱۳۸۵: ۱۹۰). این جاده پس از عبور از کرانه رودخانه های دجله و فرات به دو مسیر تبدیل می شد. یک مسیر از طریق شهرهای حران، نصیبین، سارد و افسوس (Ephesos) به غرب می رفت (حاج بابایی، ۱۳۸۰: ۲۴۸) و مسیر دیگر بعد از عبور از شهر دوراوپوس (شهری در مرز سوریه) و پالمیر یا تدمر به شهرهای انتاکیه و صور و صیدا در ساحل مدیترانه می رسید (ریاضی، ۱۳۷۴: ۵۳) لازم به ذکر است که این جاده در گذشته به جاده بزرگ خراسان معروف بود. جاده بزرگ خراسان از بابل شروع شده و از دیاله به داخل کوهها در قصر شیرین امتداد پیدا کرده و سپس به طرف جنوب

## Archive of SID

شرقی متمایل شده، از میان دروازه های زاگرس به شاه آباد می رسید و از آنجا به شمال شرقی از میان دشت های حاصلخیز قره سو و گاماساب به طرف کرمانشاه، بیستون، کنگاور و همدان می رود. از آنجا از ساوه و ری عبور کرده در مسیر جاده شرقی - غربی از سمنان می گذشته و به مشهد می رسید. در اینجا شاخه هایی از آن جدا می شده و به جاهای مختلف می رود. بعضی از این راهها به طرف جنوب شرقی کشیده شده و از آنجا داخل افغانستان می شود و از راه هرات به سوی هزاره جات (Hazarajat) و سپس از آنجا از طریق گذرگاههای خیبر، گومال (Gomal) یا بولان (Bolan)، داخل دشت سند می شود. مسیرهای جنوبی دیگری که از رشته کوههای شرقی به مکران کشیده شده اند با یک شاخه کناری به سیستان می رسد (مجیدزاده، ۱۳۶۶: صص ۵-۳). در طول هزاره های چهارم و سوم ق.م کاروانیان در طول این مسیر کالاهای مختلفی از جمله سنگ های نیمه قیمتی لاجورد و عقیق را از شرق فلات ایران به مقصد دولت شهرهای بین النهرینی جابه جا می کردند (شیرزاده، ۱۳۸۴: ۲۱۱).

در دوره تاریخی، پادشاهان اشکانی با برقراری امنیت در مسیر عبور کاروان ها و ساخت کاروانسراهای متعدد در طول این مسیر، به بهبود سیستم حمل و نقل پرداختند (گیرشمن، ۱۳۸۰: ۳۳۹).

در این دوره کالاهایی نظیر زعفران، پیاز، بذر یونجه، مو، خیار، انار و گل یاس از ایران به چین و زردآلو، هلو، محصولات فولادی، سنگ های قیمتی، روغن های معطر و بعدها کرم ابریشم از چین به ایران و غرب می رسید (حاج بابایی، ۱۳۸۰: ۲۵۰). از غرب نیز منسوجات، آبگینه، ادویه، مفرغ و پاپیروس به شرق تجارت می شد (گیرشمن، ۱۳۸۰: ۳۳۹).

این جاده در دوره ساسانیان و بعد از آن در دوران اسلامی نیز همچنان پابرجا بوده و یکی از راه های کسب سود و منفعت برای پادشاهان سرزمین ایران بوده است. جاده ابریشم بخصوص در دوره صفویه و زمان شاه عباس اول به دلیل وجود حکومت متمرکز در ایران از اهمیت فوق العاده ای برخوردار شد. در این زمینه تاورنیه سیاح فرانسوی می نویسد "شاه عباس چون دید مملکت ایران از حیث تجارت عقیم و به این جهت پول در ایران بسیار کم است مصمم شد اشخاصی را با ابریشم خام به اروپا بفرستد که میزان تجارت و رواج آن را بدست آورده و به این وسیله شاید از خارج پولی داخل مملکت بیاید" (اشراقی، ۱۳۷۶: ۲۰۰).

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 افسانه ها پیوست.

با توجه به اینکه جاده ابریشم از بخش وسیعی از سرزمین ایران عبور می کرد، می توان انتظار داشت که این جاده از نظر اقتصادی و فرهنگی بر مردمانی که در امتداد این جاده زندگی می کردند تأثیر گذار بوده است. عبور کاروان های مختلف با کالاهای متعددی که در این مسیر تردد می کردند باعث رونق و توسعه شهرها و کاروانسرهایی بوده که در طول این مسیر بوجود آمده بودند (تصویر ۱).

شهر مشکویه در استان مرکزی با استناد به منابع معتبر اسلامی از شهرهایی بوده که در امتداد این جاده قرار داشته و جغرافیدانان اسلامی در کتابهای خود به کرات اشاره به وجود این شهر در مسیر ری به همدان داشتند. بررسی متون تاریخی به همراه تبیین نتایج کاوش های باستان شناسی انجام گرفته در این محوطه می تواند چهره واقعی مشکویه باستان را در طول تاریخ نشان دهد و نمونه ای از منزلگاه هایی که کاروانیان در عبور از ری به ساوه و همدان از آن عبور می کردند و در غبار تاریخ گم شده بود را روشن سازد.

#### ۱. شهر مشکویه یا محوطه مشکین تپه:

محوطه ی مشکین تپه با مختصات جغرافیایی: عرض جغرافیایی ۳۹۱۰۳۶۴، طول جغرافیایی ۴۷۲۱۳۵ و ارتفاع ۱۱۶۴ متر از سطح دریا، در امتداد راه آهن تهران - جنوب، در فاصله یک و نیم کیلومتری جنوب شرقی شهر پرندک (رحیم آباد سابق) و ۱۵ کیلومتری شهر مامونیه مرکز شهرستان زرننده واقع شده است (تصویر ۲).

شهرستان زرننده در شمال شرقی استان مرکزی واقع شده و از شمال به شهرستان شهریار، از جهت شرق به شهرستان رباط کریم، از غرب به شهرستان رزن استان همدان و از جنوب به شهرستان ساوه محدود می شود (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۲۵) (تصویر ۳).

این محوطه برای اولین بار توسط هوشنگ عظیم زاده در طی بررسی باستان شناسی شهرستان ساوه بین سالهای ۱۳۵۲ - ۱۳۵۴ ه.ش شناسایی شد. عظیم زاده نام محوطه را به دو نام تپه مشکی و مشکین تپه معرفی کرده و می نویسد: "مشکین تپه شهرکی مخروطی با برج و بارو به وسعت ۸۰ هکتار است" (مختاری طالقانی، ۱۳۷۶: ۳۵۷-۳۵۹).

با توجه به اهمیت محوطه در مطالعات باستان شناسی، در سال ۱۳۸۶ کار گمانه زنی و تعیین حریم آن توسط محمدرضا نعمتی به انجام رسید. وی وسعت محوطه را ۶۳ هکتار بر آورد کرده است (نعمتی، ۱۳۸۸).

در ادامه، در سال ۱۳۸۷ محوطه مشکین تپه برای دومین بار بصورت گسترده توسط رضا نوری شادمهانی مورد کاوش باستان شناسی قرار گرفت. در طی این کاوش، سه ترانشه در سطح محوطه ایجاد گردید که منجر به شناسایی بخش صنعتی تولید سفال گردید (نوری شادمهانی، ۱۳۸۹).

علاوه بر این، در سال ۱۳۸۸ در طی برنامه بررسی باستان شناسی شهرستان زرنديه، این محوطه توسط حنان بحرانی پور مجدداً مورد بررسی قرار گرفت (بحرانی پور، ۱۳۸۸).

نتایج مطالعات باستان شناسی بویژه یافته های سفالی بدست آمده از محوطه مشکین تپه، نشان می دهد که این محوطه بین قرون سه تا هفت ه.ق دارای استقرار بوده و گروه های انسانی در آن سکونت داشتند. گونه های سفالی محوطه شامل انواع سفال های لعابدار و بدون لعاب با تزیینات نقش کنده زیر لعاب، قلم مشکی، نقاشی زیر لعاب با زمینه سفید یا فیروزه ای، زرین فام، تک رنگ فیروزه ای یا لاجوردی، اسگرافیاتو، نقوش قالبی و استامپی هستند (تصاویر ۴ و ۵).

علاوه بر این، در بررسی سطح محوطه و داخل ترانشه های کاوش شده، در کنار قطعات متعدد سفال، آثار فعالیت های گسترده صنعتی از جمله جوش کوره، سرباره، چانه گلی، تویی و قطعات متعدد شیشه های رنگی و اشیای فلزی شناسایی شد (برای آگاهی بیشتر نک: نوری شادمهانی، ۱۳۸۹، نعمتی، ۱۳۸۸ و صدیقیان، ۱۳۸۹).

افزون بر این، بنای مستطیل شکل بزرگ و مرتفعی در بخش مرکزی محوطه وجود دارد که به نظر می رسد بصورت یک عمارت بزرگ یا ارگ مرکزی توسط حاکم یا شخص پرنفوذ منطقه مورد استفاده بوده است. ابعاد تقریبی این بنا ۲۰ × ۵۰ متر و ارتفاع کنونی آن بین ۸ تا ۱۰ متر است (تصویر ۶). قطعات سفالی بدست آمده در نزدیکی این بنا نسبت به سفال های اطراف محوطه دارای کیفیت پخت بهتر و سطح بالای تکنولوژی ساخت بودند (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۱۱۱).

قبل از پرداختن به جغرافیای تاریخی و سیاسی شهر مشکویه، لازم است در مورد نام مشکویه و معنا و مفهوم آن توضیحاتی ارائه شود.

اصل فارسی مسکویه، مُسکویه است. این نام را تعدادی از نویسندگان از جمله دولتشاه سمرقندی در تذکره (مسکویه رازی، ۱۳۶۹: ۲۴) و سعید نفیسی و محمد تقی دانش پژوه در کتاب جاویدان خرد (مشکویه رازی، ۱۳۵۳: ۲۴) آورده اند. در تاریخ کمبریج نام این واژه مسکویه آمده است که اندکی جای تعجب دارد چون در این صورت تلفظ سین یا باید به اصل هند و اورپایی برگردد (سانسکریت Muska، یونانی Moskas و لاتینی Muskus) که البته این بعید است یا

اینکه بگوییم ضبط فرای در تاریخ کمبریج نیمه غربی از مُشکویه است، بدین معنی که تنها مشک را معرب کرده و پسوند "اویه" را به همان لفظ فارسی رها کرده باشند (مسکویه رازی، ۱۳۶۹: ۲۴). علاوه بر این، در فرهنگ‌ها واژه (مشکویه = مشکوی، مشکویی، مشکو) را به معنی کوشک، آرامگاه، سراپرده شاهان، کاخ، بت‌خانه و بالاخانه نیز آمده است (صدیقیان، ۱۳۸۹: ۶). از طرف دیگر، نظامی شاعر در شعرهایش این واژه را در معنی بوی خوش تعبیر کرده است از جمله در بیت زیر:

چو بر مشکویه کردی مشک مالی      همه مشکو شدی پر مشک حالی  
(دهخدا، ۱۳۴۵، ج ۲۷: ۵۱۸)

در این زمینه دکتر عزت می‌گوید: "مسکویه (مشکویه) را بسا از آن روی گفته اند که بوی مسک (مشک) را دوست می‌داشته و خود را بدان خوشبوی می‌کرده است. چه همو در برخی سروده‌هایش این واژه را به کار برده و مردمان نیک را به مشک تعبیر کرده است" (مسکویه رازی، ۱۳۶۹: ۲۴).

برای جستجوی نام مشکویه و تعیین نقش و جایگاه آن در مطالعات مربوط به مسیر جاده ابریشم، علاوه بر مطالعات مربوط به کاوش‌های باستان‌شناسی از کتب جغرافیایی و تاریخی مربوط به قرون ۴ تا ۸ ه.ق که توسط جغرافی‌نویسان مسلمان و غیر مسلمان همان دوره نوشته شده، استفاده شده است.

## ۲. جغرافیای تاریخی مُشکویه:

نام مشکویه در بیشتر متون جغرافیایی که در فاصله بین قرون چهار تا هفت ه.ق نوشته شده‌اند، در زمانی که به توصیف شهرها و منزلگاه‌های واقع در بین شهرهای ری تا همدان می‌کردند، آمده است. کاروانیان زمانی که در مسیر این شهرها تردد می‌کردند از شهر مشکویه نیز که در میان این دو شهر و در نزدیکی ساوه قرار داشته عبور می‌کردند. به همین دلیل نام این شهر به دفعات در کتابهای جغرافیایی نام برده شده و از اهمیت آن سخن رفته است.

یکی از قدیم‌ترین جغرافی‌نویسانی که در کتاب خود به شهر مشکویه اشاره کرده، ابن‌خردادبه است که در حدود سال ۳۰۰ ه.ق کتابی را تحت عنوان المسالک و الممالک به رشته‌ی تحریر در آورده

است. وی در ذکر مسافت‌های موجود از همدان تا ری و منزلگاه‌های آن، از مشکویه نیز نام می‌برد. در این ارتباط وی مسافت‌های موجود بین هر منزلگاه و نام آنها را آورده و می‌نویسد: "از همدان به درنو پنج فرسخ، از آنجا به بوزنجر پنج فرسخ، سپس به زره چهار فرسخ، از آنجا به طرزه چهار فرسخ، از طرزه تا أساوره چهار فرسخ، از أساوره تا بوسته و روزه سه فرسخ، از بوسته و روزه تا داود آباد چهار فرسخ، از آنجا تا سوسنقین سه فرسخ، از سوسنقین تا درود چهار فرسخ، از درود تا ساوه پنج فرسخ، از ساوه به مشکویه نه فرسخ، از مشکویه به قسطانه هشت فرسخ و از آنجا تا ری هفت فرسخ است. بنابراین مجموع این راه ۱۶۷ فرسخ است" (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۰).

علاوه بر این، وی در جای دیگر با اشاره به عوارض و مالیاتی که در هر مسیر از مسافران یا کاروانیان گرفته می‌شده، ضمن نام بردن از مشکویه می‌نویسد: "... سپس به سوی همدان سه سکه، سپس به سوی مشکویه ۱۲ سکه و سپس به سوی ری ۱۱ سکه ..." (همان: ۴۰). از جغرافی‌نویسان دیگری که در قرن چهارم هجری به مشکویه اشاره کرده، اصطخری است که ایشان نیز مشابه دیگر جغرافی‌نویسان این دوره، در ذکر مسافتات ری به سوی جبال می‌نویسد: "از ری به کستانه یا قسطانه یک مرحله، از آنجا تا مشکویه یک مرحله، از مشکویه تا ساوه یک مرحله یا نه فرسنگ؛ و ساوه گاه باشد کی از اعمال جبال گیرند و گاه باشد که از اعمال ری گیرند" (اصطخری، ۱۳۶۷: ۱۷۴).

در این دوره، مهم‌ترین جغرافی‌نویسی که علاوه بر ذکر دقیق منزلگاه‌های همدان تا ری و فاصله بین آنها، به ذکر جزئیات دیگری از این مسیر پرداخته و توصیف زیادی در ارتباط با مشکویه ارائه کرده، ابن‌رسته است. وی می‌نویسد: "از همدان تا بوزنجر نه فرسخ است و راه از زمین همواری می‌گذرد تا به بوزنجر می‌رسد. از بوزنجر تا طرزه که بصورت قریه کوچکی است، هشت فرسخ است. از طرزه 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 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 قریه‌ای 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 خشک رود 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 کوه-های 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 خشک رود می‌رسند" (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۶) (تصویر ۷).

اشاره وی به مشکویه نیز جالب است: "در آنجا پسته فراوانی است که به خوبی معروف است و از نظر بزرگی به اندازه بادام است. در این قریه قصری است از بناهای پیشینیان و در آن تصاویری از چوب وجود دارد و سقف‌های آن بنا با رنگ‌های الوان تزیین و نقاشی شده است. در قصر باغچه‌ای است که در آن چشمه‌ای جاری است که از ریشه‌ی درختی می‌جوشد و در نهی که در باغ است می‌ریزد. سپس به بیرون باغ می‌رود و زراعت‌های آنان را آبیاری می‌کند" (همان: ۱۹۷).

از دیگر جغرافی‌نویسان این دوره، مقدسی است که در کتاب احسن التقاسیم و در ذکر مسافت‌های ری تا دکان آورده است "از ری تا قسطنان یک مرحله، سپس تا مشکویه 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: ۵۹۹).

جغرافی‌نویسان دیگری همانند ابن حوقل (۱۳۴۵: ۱۷۶)، جیهانی (۱۳۶۸: ۱۴۹)، قدامه بن جعفر (۱۳۷۰: ۳۷) و اصطخری (۱۳۶۹: ۱۷۴) ضمن اشاره به جغرافیای منطقه میان ری تا همدان، به شرح مسیر کاروانی میان این دو شهر پرداخته و فواصل موجود میان منزلگاه‌های واقع در طول این مسیر را نیز آورده اند.

از کتب دیگر این دوره، تاریخ قم نوشته محمد ابن حسن قمی است که در ضمن معرفی مواضع قم از مشکویه نیز نام می‌برد (حسن قمی، ۱۳۶۱: ۵۸). وی به مانند دیگر جغرافی‌نویسان اشاره ای به فاصله مشکویه با مناطق دیگر نمی‌کند و تنها در مورد خراج سالانه این شهر می‌



نویسد: "... منقول با ساوه همدانیه، باسم احمد بن محمد بن شهریار، و علی بن حمدان و متابعان ایشان، از اهل مشکویه: چهل و پنج هزار و نهصد و بیست و هفت درهم" (همان: ۱۲۳). بعد از این تاریخ تا قرن هفتم ه.ق در متون جغرافیایی کمتر به نام و جایگاه شهر مشکویه در منطقه بین همدان تا ری برخورد می شود. از متون این دوره می توان به کتاب معجم البلدان نوشته یاقوت حموی در اوائل قرن هفتم ه.ق اشاره کرد که می نویسد: "مشکویه شهری بین ری و ساوه است که یک مرحله تا ساوه فاصله دارد" (الحموی الرومی البغدادی، ۱۸۶۶ - ۱۸۷۰: ۵۴۳).

از جغرافیا نویسان دیگر این دوره (قرن هفتم و هشتم ه.ق) می توان به صفی الدین عبدالمومن بغدادی صاحب کتاب مراصد الاطلاع (بغدادی، ۱۹۵۵: ۱۲۷۶) و ادیسی (الشریف الادیسی، ۱۴۰۹: ۶۷۵) اشاره کرد که در ذکر منازل میان همدان تا ری به مشکویه نیز اشاره می کنند.

بعد از این تاریخ تا دوره قاجاریه نامی از مشکویه در منابع جغرافیایی دیده نمی شود. در این دوره، اعتماد السلطنه در کتاب خود به نام راه البلدان در ذکر مسافت بین ری تا همدان به مشکویه هم اشاره می کند (اعتماد السلطنه، ۱۳۶۸: ۲۱۰۴). البته به نظر می رسد، اعتماد السلطنه در ذکر این موضوع از متون جغرافیایی قدیم تر استفاده کرده است، به دلیل اینکه در دوره قاجاریه شهری به نام مشکویه وجود خارجی نداشت.

### ۳. تاریخ سیاسی مشکویه:

در مورد مشکویه و مسائل مربوط به آن، اسناد تاریخی اندکی در دسترس است و این اسناد نیز تنها به ذکر یک واقعه یا رخداد سیاسی در نزدیکی این منطقه اشاره داشته و چیزی بیشتر از آن اضافه نکردند. یکی از قدیمترین اسناد تاریخی موجود در این زمینه، کتاب زین الاخبار گردیزی (نیمه اول قرن پنجم ه.ق) است که در ذکر وقایع سال ۱۹۵ ه.ق، اشاره به نبردی می کند که در منطقه بین مشکویه و قسطانه میان طاهر بن حسین، فرمانده سپاه مأمون عباسی با علی بن عیسی، فرمانده لشکر امین، خلیفه وقت عباسی روی می دهد. در بخشی از این کتاب آمده است: "... پس مردان بگزید و از مرو بیرون آمد، و چون به ری رسید، علی بن عیسی فراز رسید و میان قسطانه و مشکوی حرب کرد و آن حرب دیرتر بداشت که علی بن عیسی را بکشتند و سر او برداشتند و سوی مأمون فرستادند" (گردیزی، ۱۳۴۷: ۷۱).

بعد از این کتاب، می توان از کتاب های حبیب السیر اثر خواندمیر (نیمه اول قرن ۱۰ ه.ق) و تاریخ طبرستان از ابن اسفندیار (نیمه اول قرن ۷ ه.ق) نام برد که در هر دو کتاب در ذکر وقایع سال ۳۲۸ ه.ق به نبرد که میان حسن بن بویه و وشمگیر در نزدیکی مشکویه اتفاق افتاده، اشاره می کنند. در کتاب تاریخ طبرستان آمده است: "در سال ۳۲۸ ه.ق در مشکویه میان حسن بویه (رکن الدوله) و وشمگیر نبردی سخت در گرفت، حسن بویه دو طرف لشکر وشمگیر را بشکست، چنانکه فراریان آن تا گرگان برفتند. وشمگیر نیز بر قلب لشکر حسن زد و هزیمتین لشکر حسن تا به اصفهان برسیدند و وشمگیر ظفر یافت" (ابن اسفندیار، ۱۳۲۰: ۲۹۶). مشابه همین مطلب در کتاب حبیب السیر نیز آمده است. (خواندمیر، ۱۳۳۳: ۵۷)

بعد از این تاریخ، اشارات متون به این منطقه کمتر شده به گونه ای که طی مطالعات انجام گرفته، تنها یک متن تاریخی به نام کتاب زبده التواریخ نوشته صدرالدین ابوالحسن علی بن ناصر بن علی حسینی بدست آمد که در ربع اول قرن ۷ ه.ق نوشته شده است. اهمیتی که این کتاب، بر خلاف دیگر متون تاریخی و حتی جغرافیای تاریخی در زمینه مشکویه دارد، اشاره آن به گردنه-هایی بین مشکویه و ساوه است. در این کتاب، حین اشاره به پیام اندرز امیر نورالدین قرا، خدایگان قزوین به سلطان رکن الدین طغرل سلجوقی در حدود سال ۵۹۰ ه.ق آمده است که "این رای، رای درست است و بر ماست که همان کشیم و به ساوه رویم و در آنجا بمانیم تا سپاهیانمان از اصفهان و زنجان به ما رسند. حال اگر خوارزمشاه سر در پی نهاد، در گردنه هایی که در میان ساوه و مشکویه است، در برابرش می ایستیم و ..." (صدرالدین ابوالحسن علی بن ناصر بن علی حسینی ۱۳۸۰: ۲۱۰).

#### بحث

همانطور که پیشتر گفته شد، جاده ابریشم به دلیل اهمیت آن در مبادلات تجاری میان تمدن های شرق و غرب از دوران پیش از تاریخ تا قرون میانی اسلامی مورد توجه دولت ها بوده است. در این میان، شهرها و منزلگاه هایی که در طول این مسیر تجاری قرار داشتند با رونق تجارت بر اهمیتهایان افزوده می شد و از آبادی و روستاهای کوچک به شهرهای بزرگ و پرجمعیت تبدیل می شدند و با متروکه شدن جاده ابریشم از اهمیت تعدادی از آنها نیز کاسته می شد و چه بسا تعدادی از این شهرها به مرور زمان متروکه شده و به تلی از خاک مبدل شدند.

امروزه مکان یابی تعدادی از این شهرها می تواند ضمن تبیین چگونگی تجارت جاده ابریشم در سرزمین ایران، اهمیت شهرهای این منطقه را در طول این جاده مشخص کند. شهر مشکویه بر پایه اشارات بسیار متون جغرافیایی و تاریخی نمونه ای از شهرهایی است که در طول جاده ابریشم در یک محدوده زمانی بین قرن ۴ تا ۷ ه.ق ایجاد شده بود.

بر اساس تحقیقات توماشاک (Tomashak) راه بین همدان و ری در قدیم مطابق با مسیر کنونی و از طریق زرنند بود. جغرافی نویسان عرب، راه دیگری را تعریف می کنند که از طریق شهر ساوه و بیشتر قوسی بوده و حدود ۶۱ فرسخ مسافت آن بوده است؛ در حالی که نزدیکترین راه بین همدان و ری حدود ۴۹ فرسخ مسافت داشته که از جبال عبور می کرده ولی دارای موانع طبیعی و غیر قابل عبور بوده است. بنابراین احتمالاً علت ایجاد راه قوسی در این محل نه به واسطه موانع طبیعی و جغرافیایی، بلکه به دلیل اهمیت شهر ساوه بود که از اهمیت بسیاری در طول دوران اسلامی برخوردار بود (بارتولد، ۱۳۰۸: صص ۱۸۵ - ۱۸۶).

به نظر می رسد در قرن ۷ ه.ق با یورش مغولان به فلات ایران و تخریب شهرهایی همانند ساوه این مسیر تجاری نیز اهمیت خود را از دست می دهد. در این زمینه یاقوت حموی ضمن معرفی شهرهای ساوه و آوه می نویسد: . . . تا سال ۶۱۷ ه.ق هر دو شهر آباد بودند و مغول ها بدانجا حمله کردند و به من خبر رسید که آنها آن دو شهر را خراب و همه سکنه آنجا را به قتل رساندند. در شهر ساوه کتابخانه ای وجود داشت که در دنیا بهتر از آن وجود نداشت که خبردار شدم آنها را آتش زده اند (حموی، ۱۹۵۷: ۱۷۸).

بنابراین می توان گفت که با تخریب شهرهای مهمی همانند ساوه و آوه در منطقه، شهرهای کوچکی مانند مشکویه نیز توسط مغولان تخریب شده و مردمان آن قتل عام شدند. نتایج کاوش های باستان شناسی انجام گرفته در محوطه مشکین تپه نشان دهنده وجود کارگاههای بزرگ سفالگری در این محوطه تا قبل از قرن ۷ ه.ق و تخریب آنها بعد از این تاریخ دارد (نوری شادمهانی، ۱۳۸۹: ۵۴).

موضوع دیگری که می توان در مورد آن بحث کرد، وجود بنایی به نام قلعه سنگی در شرق مشکین تپه در جاده ارتباطی ساوه به رباط کریم در جنوب شرقی شهر جدید پرنده است. بنای مذکور، بنای مربع شکلی است که از مصالح سنگ و ساروج ساخته شده و دارای یک حیاط مرکزی با سه ایوان در اطراف آن و اتاق هایی با طاق هلالی در اطراف حیاط مرکزی هستند. در

وسط حیاط مرکزی، آثار بنایی است با یک زیرزمین و سه اتاق انباری شکل در اطراف آن. طبقه بالایی این ساختمان از میان رفته است.

در کاوش های باستان شناسی محوطه علاوه بر بقایای معماری، آثار جوش کوره، تنورها، اجاق ها و آب انبار شناسایی شده است. دور تا دور قلعه با دیوار قطور و بلندی پوشیده شده است. ناصر پازوکی کاوشگر محل، معتقد است که این قلعه از اوایل دوره آل بویه تا اوایل دوره ایلخانی مورد سکونت واقع شده و در پی هجوم مغولان تخریب می شود. وی همچنین معتقد است این بنا محلی برای ضرب سکه بوده است (پازوکی، ۱۳۸۶، صص ۳۵ - ۸۵). به نظر می رسد، این قلعه با محوطه مشکین تپه از نظر زمانی دارای تشابهاتی است و از طرف دیگر، این محل در مسیر اصلی مشکویه به قسطنطنیه و ری قرار داشته است. بنابراین می توان احتمال داد که مردمان ساکن در این محل نقش مهمی در مسیر جاده ابریشم داشته و با مردم مشکین تپه دارای مراوداتی بودند.

جدا از مسائل پیشگفته، امروزه در فاصله ۵ کیلومتری جنوب مشکین تپه در کنار روستاهای فیض آباد و علیشار در حوضه شهرستان زرنندیه، بقایای پلی از مصالح آجر و گچ برجای مانده که بر روی رودخانه سه رود ( خشک رود ) قرار داشته است (بحرانی پور، ۱۳۸۸: ۱۳۰). به نظر می رسد، بنای این پل همان پلی است که در مسیر مشکویه به قسطنطنیه بر روی رودخانه خشک رود زده شده بود و ابن رسته در کتاب خود به آن اشاره می کند (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۶).

### نتیجه گیری

بررسی ها و کاوش های باستان شناسی صورت گرفته در محوطه مشکین تپه نشان می دهد که این محوطه در فاصله بین سده های ۴ تا ۷ ه.ق در منطقه زرنديه استان مرکزی یکی از استقرارهای بزرگ دوره اسلامی محسوب می شده است. انجام دو فصل کاوش باستان شناسی در سال های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ و بدست آمدن کارگاههای تولید سفال نشان می دهد که این محوطه در دوره پیشگفته یکی از مراکز اصلی تولید سفال در منطقه بوده و تولیدات سفالی آن به روستاها و شهرهای اطراف صادر می شده است. در این میان، واقع شدن این محوطه در مسیر عبور کاروان های تجاری می توانسته تولیدات سفال مردمان شهر مشکویه را به مراکز همانند ری، ساوه و همدان نیز صادر نماید، گو اینکه شهرهای پیشگفته خود از مراکز اصلی تولید سفال بودند. از طرف دیگر، تجزیه و تحلیل یافته های سفالی محوطه و مقایسه آن با مناطق دیگر نشان می دهد که این محوطه در فاصله بین سده های ۴ تا ۷ ه.ق مورد سکونت واقع شده و این فاصله زمانی با نوشته های متون جغرافیایی کاملاً مطابقت دارد.

مسئله دوم، اشارات متعددی است که در منابع جغرافیایی و تاریخی به وجود شهر مشکویه در اوائل تا اواسط دوره اسلامی بصورت یک شهر کوچک در منطقه میان ری و ساوه بوده است. بر این اساس، به نظر می رسد کاروان های تجاری در مسیر عبور خود از همدان و ساوه به ری در این شهر برای مدتی اطلاق کرده و بعد از عبور از یک پل که امروزه آثار آن در نزدیکی مشکین تپه دیده می شود، به قسطانه و سپس ری می رسیدند (تصویر ۸).

مسئله سوم، اشاره متون جغرافیایی به فاصله تقریبی میان مشکویه و ساوه است. در متون، این فاصله بین ۸ تا ۹ فرسنگ (معادل ۴۸ تا ۵۴ کیلومتر) برآورد شده و از آنجاییکه امروزه مسافت میان ساوه تا مشکین تپه در حدود ۵۰ کیلومتر است، بنابراین به نظر می رسد محوطه مشکین تپه همان شهر مشکویه است.

علاوه بر این، امروزه در سطح محوطه مشکین تپه، بنای قلعه ماندی دیده می شود که این ساختار با آنچه که متون جغرافیایی از وجود یک قلعه در شهر مشکویه حکایت می کنند، مطابقت می کند.

افزون بر این، امروزه در نزدیکی محوطه مشکین تپه و در مسیر پرندهک به تهران بنای پل نیمه ویرانه ای دیده می شود که این ساختار با بنای پلی که در نوشته های متون جغرافیایی آمده و در مسیر مشکویه به قسطانه قرار داشته، مطابقت می کند.

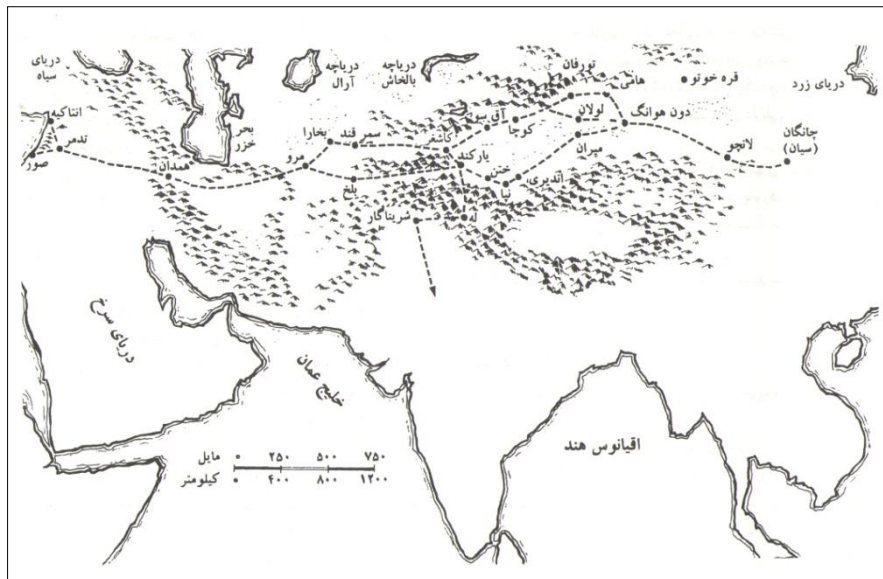
منابع

۴. ابن اسفندیار، بهاء‌الدین محمد بن حسن، ۱۳۲۰، *تاریخ طبرستان*، جلد اول تهران، کلاله خاور
۵. -ابن‌حوقل، ۱۳۴۵، *صورة الارض*، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران
۶. -ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله، ۱۳۷۰، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، نشر مترجم
۷. -ابن رسته، احمد بن عمر، ۱۳۶۵، *اعلاق النفیسه*، ترجمه و تعلیق دکتر حسین قره چانلو، تهران، نشر امیر کبیر
۸. -الشریف الادریسی، ابوعبدالله محمد بن محمد بن عبدالله بن ادريس الحمودی، ۱۴۰۹، *نزه المشتاق فی اختراق الافاق*، بیروت، عالم الکتب
۹. اشراقی، احسان، ۱۳۷۶، اهمیت تجارت ابریشم در زمان صفویه، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی
۱۰. -اصطخری، ابواسحاق ابراهیم بن محمد، ۱۳۶۷، *المسالك و الممالک*، ترجمه فارسی از قرن ۵-۶ ه.ق، به کوشش ایرج افشار، چاپ سوم، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی
۱۱. -اعتماد السلطنه، محمد حسن‌خان، ۱۳۶۸، *مراه البلدان*، تصحیح دکتر عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، جلد چهارم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران
۱۲. -بارتولد، ولادیمیر. ۱۳۰۸، *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران، چاپخانه اتحادیه تهران
۱۳. بحرانی پور، حنان، ۱۳۸۸، *گزارش بررسی و شناسایی محوطه های تاریخی شهرستان زرنديه*، تهران، آرشیو پژوهشکده باستان شناسی (منتشر نشده)
۱۴. -بغدادی، صفی‌الدین عبدالمومن بن عبدالحق، ۱۹۵۵، *مرصد الاطلاع علی أسماء الامکنه و البقاع*، تحقیق و تعلیق علی محمد البجاوی، الجزء الثالث، دار الحیاء الکتب العربیه
۱۵. حاجی بابایی، احمد، ۱۳۸۰، پارتیان و تجارت ابریشم، *مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران*، تهران، دانشگاه تهران، صص ۲۴۵ - ۲۶۱
۱۶. -جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، ۱۳۶۸، *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری، تهران، انتشارات آستان قدس رضوی

۱۷. -الحموی الرومی البغدادی، ابی عبدالله یاقوت بن عبدالله، از روی طبع ۱۸۶۶ - ۱۸۷۰ اروپا، معجم/البلدان، جلد چهارم، طبع افست، تهران، کتابخانه اسدی.
۱۸. -خواندمیر، غیاث الدین بن همام الدین الحسینی، ۱۳۳۳، تاریخ حبیب السیر فی اخبار افراد بشر، جلد دوم، جزء چهارم، تهران، نشر خیام
۱۹. دهخدا، علی اکبر، ۱۳۴۵، لغت نامه، جلد ۲۷ (مفروسه - مفتوح)، تهران، دانشگاه تهران
۲۰. ریاضی، محمدرضا، ۱۳۷۴، جاده ابریشم: شکل گیری و پیشینه، مجله باستان شناسی و تاریخ، سال نهم، شماره دوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، صص ۴۸-۵۵
۲۱. سالنامه آماری استان مرکزی، ۱۳۸۹، معاونت برنامه ریزی استانداری، اراک، دفتر آمار و اطلاعات استانداری
۲۲. -صدرالدین ابوالحسن، علی بن ناصر بن علی حسینی، ۱۳۸۰، زبده التواریخ: اخبار الامرا و الملوک السلجوقیه، تصحیح محمد نورالدین، ترجمه رمضان علی روح‌اللهی، تهران، انتشارات ایل شاهسون بغدادی
۲۳. -صدیقیان، حسین، ۱۳۸۹، بررسی باستان شناسی سفال های اسلامی محوطه مشکین تپه پرنادک، پایان نامه کارشناسی ارشد باستان شناسی، گروه باستان شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران (منتشر نشده)
۲۴. علیزاده، عباس، ۱۳۷۲، پیچیدگی ساختار اجتماعی - اقتصادی و فن مدیریت تجاری در یک جامعه پیش از تاریخ، مجله باستان شناسی و تاریخ، سال هفتم، شماره ۱۳ و ۱۴، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، صص ۲۶-۴۴
۲۵. قدامه بن جعفر، ۱۳۷۰، الخراج و صناعه الكتابه، ترجمه و تحقیق حسین قره چانلو، تهران، البرز
۲۶. قمی، حسن بن محمد بن حسن، ۱۳۶۱، تاریخ قم، ترجمه حسن قمی، تصحیح سید جلال الدین تهرانی، تهران، انتشارات توس
۲۷. کریستن سن، آرتور، ۱۳۶۸، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران، نشر صدای معاصر
۲۸. -گردیزی، ابوسعید الحی، ۱۳۴۷، زین الاخبار (۴۴۲-۳ ه.ق.)، تصحیح عبدالحی حبیبی، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران

۲۹. گیرشمن، رومن، ۱۳۸۰، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی
۳۰. -مجیدزاده، یوسف، ۱۳۶۶، *سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان*، مجله *باستان شناسی و تاریخ*، سال اول، شماره دوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، صص ۲-۱۴
۳۱. -مستوفی قزوینی، حمدالله، ۱۳۶۲، *نزهة القلوب*، تهران، دنیای کتاب
۳۲. مسکویه رازی، ابوعلی، ۱۳۶۹، *تجارب الامم*، ترجمه ابوالقاسم امامی، جلد اول، تهران، سروش
۳۳. مشکویه رازی، ابوعلی، ۱۳۵۳، *ترجمه جاویدان خرد*، از شرف الدین عثمان بن محمد قزوینی، به کوشش محمد تقی دانش پژوه، تهران، دانشگاه تهران
۳۴. -مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، ۱۳۶۱، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه دکتر علینقی منزوی، ۲ مجلد، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران
۳۵. نعمتی، محمدرضا، ۱۳۸۸، *گزارش گمانه زنی به منظور تعیین عرصه و حریم پیشنهادی محوطه مشکین تپه*، آرشیو پژوهشکده باستان شناسی (منتشر نشده)
۳۶. -نوری شادمهانی، رضا، ۱۳۸۹، *تبیین جایگاه مشکویه (مشکین تپه) در فرایند تولید سفال ایران قبل از مغول*، پایان نامه دکتری باستان شناسی دوران اسلامی، گروه باستان شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران (منتشر نشده)





تصویر ۱ - مسیرهای عبور جاده ابریشم (ریاضی، ۱۳۷۴: ۵۴)



تصویر ۲ - محوطه مشکین تپه - دید از جهت شمال (عکس از نگارندگان)



تصویر ۳ - نقشه تقسیمات سیاسی استان مرکزی (سالنامه آماری، ۱۳۸۹: ۱۱)



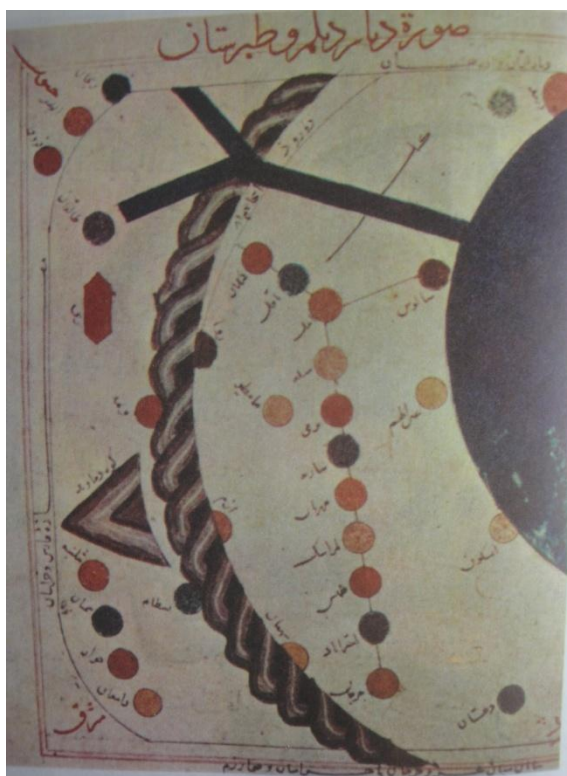
تصویر ۴- نمونه سفال های شاخص محوطه مشکین تپه (بحرانی پور، ۱۳۸۸: کاتالوگ ۵۰)



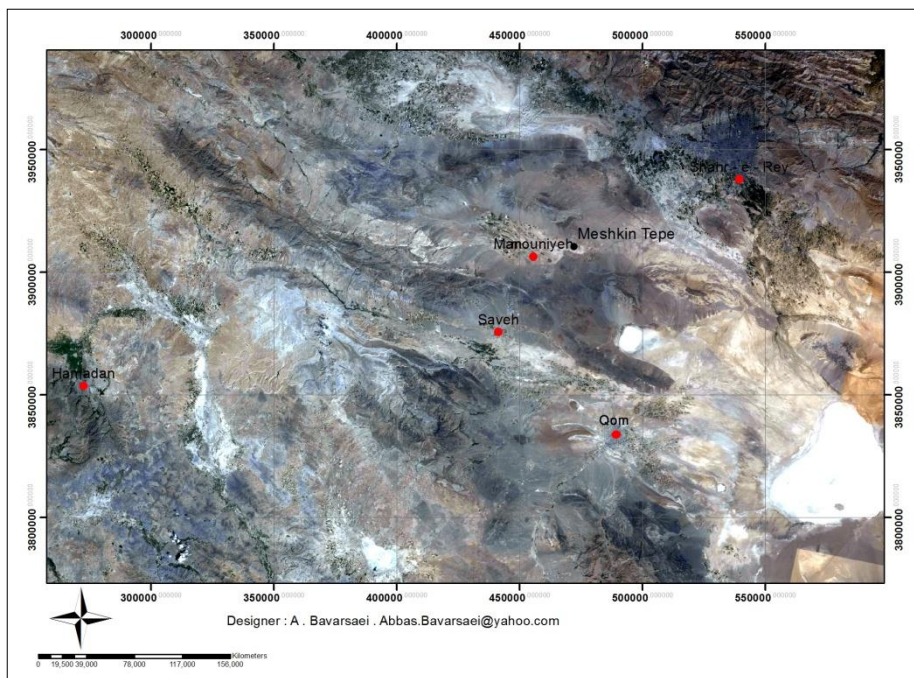
تصویر ۵- نمونه سفال های شاخص محوطه مشکین تپه (عکس از نگارندگان)



تصویر ۶ - محوطه مشکین تپه - دید از جهت غرب (نمایی از بنای برج مانند محوطه) (عکس از نگارندگان)



تصویر ۷ - نقشه قدیمی از موقعیت ساوه و ری در فلات ایران (ابن رسته، ۱۳۶۵)



تصویر ۸ - تصویر ماهواره ای از موقعیت محوطه مشکین تپه در میان شهرهای باستانی منطقه