

## تکوین خطوط مواصلاتی نواحی شرقی همدان و نقش آن در تکامل

مراکز سکونتگاهی (با تأکید بر ناحیه درگزین)

حبیب شرفی صفا<sup>۱</sup>

دانشجوی دکتری تاریخ دانشگاه خوارزمی

اسماعیل چنگیزی اردهایی

استادیار تاریخ دانشگاه خوارزمی

محمدحسن رازنهان

دانشیار تاریخ دانشگاه خوارزمی

تاریخ دریافت مقاله: ۹۵/۶/۲۳؛ تاریخ پذیرش مقاله: ۹۶/۰۶/۲۰

### چکیده

درگزین از جمله مناطقی است که در گذشته به سبب قرار گرفتن بر سر راه‌های ارتباطی از اهمیت سیاسی و فرهنگی برخوردار بوده و امروزه نیز وجود بناهای تاریخی و تپه‌های باستانی به‌جامانده از آن ایام نشان از اهمیت آن در گذشته دارد. حال با توجه به اهمیت و جایگاه این ناحیه، این سؤال مطرح است که چرا درگزین در قرون بعد از اسلام تاریخ ایران اهمیت داشته و نقش و جایگاه مسیرهای ارتباطی در شکل‌گیری سکونتگاه‌ها و پیشرفت فرهنگی آن به چه صورتی بوده است؟ مقاله حاضر برای پاسخ گفتن به این پرسش، در صدد شناخت پیشینه تاریخی و تکوین خطوط ارتباطی و نقش آن در تکامل سکونتگاه‌ها و وضع فرهنگی ناحیه درگزین در قرون بعد از اسلام است. بررسی منابع تاریخی و جغرافیایی و مسیرهای ارتباطی کنونی این ناحیه نشان می‌دهد که موقع جغرافیایی درگزین بر سر راه‌های مواصلاتی، برخورداری از زمین‌های حاصلخیز و هموار و قرار گرفتن در دامنه کوه‌های خرقان، که برای آن یک امتیاز ژئوپولیتیکی به شمار می‌رود، این ناحیه را از گذشته تاکنون به محل تردد کاروان‌های تجاری و محل سکونت اقوام و گروه‌های مختلف تبدیل کرده است. امروزه نیز، با نگاهی به خطوط مواصلاتی این ناحیه و قرار گرفتن آن بر سر راه سه استان زنجان و مرکزی و قزوین، مشخص می‌شود که همچون گذشته دو شاخه مهم جاده ابریشم آن را از شرق و غرب احاطه کرده و عمده سکونت‌گاه‌های این ناحیه نیز در امتداد همین مسیرها قرار گرفته است.

**واژه‌های کلیدی:** تاریخ ایران، باستان‌شناسی ایران، جغرافیای تاریخی، راه‌های مواصلاتی، همدان،

درگزین

## مقدمه

تاریخ کهن درگزین، زادگاه وزرای درگزینی، با آثار باستانی و تاریخی باقی مانده، که حاکی از اهمیت تاریخی این ناحیه دارد، برای محققان و مورخان هنوز به روشنی شناخته نیست و این بخش از ایران، که از زمان مادها مسکون بوده و اقوام مختلف در آنجا زیسته‌اند، با وجود اهمیت تاریخی که دارد، کمتر مورد توجه آنان قرار گرفته است. این محل در گذشته بخشی از ناحیه‌ای به مراتب وسیع‌تر بوده و از جمله منزلگاه‌های مهم شاهراه ابریشم به شمار می‌آمده است. با توجه به مسأله اخیر، سؤال اصلی پژوهش حاضر این است که چرا درگزین در قرون بعد از اسلام تاریخ ایران اهمیت داشته و علل و عوامل مؤثر در آن کدام است؟ بدون تردید، شرایط ژئوپولیتیکی و عوامل طبیعی و جغرافیایی در تحولات سیاسی و فرهنگی این ناحیه نقش مؤثری داشته و آن را به گذرگاهی مهم برای کاروان‌های تجاری و اقوام مختلف تبدیل کرده که گزارش‌های منابع تاریخی و وجود مقبره‌های باستانی و آثار کهن باقی مانده در این محل، نظیر بنای تاریخی امامزاده اظهر و امامزاده هود از دوره ایلخانان، خود دلیلی بر اهمیت درگزین در آن ادوار تاریخ ایران است. در خصوص پیشینه این تحقیق، یعنی «تکوین خطوط مواصلاتی درگزین همدان»، اگر چه در منابع جغرافیایی و تاریخی، نظیر *البلدان* ابن فقیه همدانی، *الاعلاق النفیسه* ابن‌رسته، *المسالک و الممالک* اصطخری و *معجم البلدان* یاقوت حموی اشاراتی هست، لیکن در تحقیقات جدید، در حد جستجوی ما، به طور مستقل پژوهشی اساسی انجام نشده و اندک تحقیقات باستانشناسی هم، که به همت افرادی نظیر فوسه (۱۹۱۳م)، بهمن کارگر (۱۳۶۷) و ابراهیم زارعی (۱۳۹۱) در این ناحیه انجام شده، نتایج چندانی نداشته است. لذا مقاله حاضر را می‌توان پژوهشی مستقل در خطوط مواصلاتی ناحیه درگزین به حساب آورد. پیوند مسیرهای ارتباطی درگزین با شرایط و ویژگی‌های جغرافیایی و انسانی آن قابل تأمل است.

بی‌تردید تأثیر موقع خاص ژئوپولیتیکی درگزین در کنار عوامل طبیعی باعث اهمیت مسیرهای آن و توجه حکام و فرمانروایان و نیز توجه اقوام و گروه‌های مختلف به آن بوده و در قرون بد از اسلام رونق فرهنگی و سیاسی آن را فراهم ساخته است. بنابراین، در ادامه مطلب، با تمرکز بر ناحیه درگزین و بخصوص نواحی شرقی آن، به موضوعاتی از این قبیل خواهیم پرداخت: ۱. اهمیت درگزین در نواحی شمالی همدان، ۲. تکوین خطوط مواصلاتی درگزین در دوره اسلامی، ۳. تأثیر راه‌ها در شکل‌گیری بلوکات

درگزین، ۴. جایگاه مسیرهای ارتباطی در تحولات مذهبی در درگزین. به جهت شناخت بهتر وضع و موقع جغرافیایی درگزین در نواحی شمالی همدان، علاوه بر منابع جغرافیایی و تاریخی، از نقشه‌های جغرافیایی نیز استفاده خواهد شد.

### ۱. اهمیت درگزین در نواحی شمالی همدان

مناطق شمالی همدان، به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب و برخورداری از زمین‌های پست و هموار، زمینه مساعدی را برای سکونت و کشاورزی در مرزهای همدان با سه استان مجاور فعلی، اراک، قزوین و زنجان، فراهم کرده است (نقشه ۱). زمین‌های پهناور این ناحیه سهولت تردد اقوام و گروه‌های مختلف را در بستر مسیرهای آن فراهم ساخته و این امر در توجه اقوام به این ناحیه مؤثر بوده است.

این نواحی در دوره اسلامی بخشی از منطقه‌ای گسترده‌تر به نام جبال یا فهله بوده است (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۵۷؛ ابن ندیم، ۱۳۴۳: ۲۲۹). امروزه نیز اسامی برخی از دهات این ناحیه، از جمله «ماهینان»، «ولاشگرد»، «میلاگرد» و «گیودره» نشان از سابقه تاریخی آن در دوره مادها و اشکانیان دارد. یکی دیگر از محال این ناحیه، که سابقه تاریخی آن را نیز به عهد اشکانیان رسانده‌اند، «درگز» یا «درگزین» است. در مسیر شرق به غرب، از خراسان تا تیسفون، در چند نقطه از این مسیر چند درگز بنا شده و به نظر بعضی این نواحی از سکونتگاه‌های دوره اشکانی بوده‌اند که درگزین همدان نیز از جمله آنها بوده است (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۳؛ اذکایی، ۱۳۷۲: ۱۴؛ Belfour, 1830/1: 204). مینورسکی در مورد ادوار قدیم‌تر از این محل به نام Darakazina یاد کرده که در مسیر جاده همدان به قزوین قرار داشته و بیشتر به واسطه سکونت اقوامی شرور و جنگجو در آن شناخته شده بوده است (Minorsky, 1955: 50-57). اما در دوره ساسانیان کوه‌نشینان این نواحی مورد قهر شاپور ساسانی قرار گرفتند و بسیاری از سکونتگاه‌های آن در جریان لشکرکشی‌های شاپور از بین رفت و ظاهراً دوباره در دوره یزدگرد ساسانی تجدید بنا شده است (پیگولوسکایا، ۱۳۸۷: ۲۲۷).

پس از سقوط سلسله ساسانی، همدان و نواحی آن از سال ۱۶ هجری تا سال ۲۲ هجری سه بار به دست فرماندهان مسلمان، القعقاع بن عمر تمیمی، جریر بن عبدالله بجلی و «نعیم بن مقرن مزنی» به تصرف درآمد. مسلمانان با فتح همدان با عبور از دو مسیر، همدان به ساوه و همدان به قزوین، که این اخیر از فارسجین واقع در درگزین می‌گذشت، خود را به ناحیه دستبی یا دشتبی<sup>۱</sup> رساندند و مواضع خود را برای نبرد با

دیلمیان مستحکم ساختند (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴؛ مسعودی، ۲/۱۳۴۷: ۷۴۳؛ دینوری، ۱۳۶۸: ۱۳۵). در زمان نعیم ابن مقرن المزنی، که همزمان با سومین حمله مسلمانان در سال ۲۱ و ۲۲ هجری به همدان و جبال بود، منافع دستی به سه تن از فرماندهان مسلمان، سماک بن مخرمه اسدی، سماک بن عبید عیسی و سماک بن خرشۀ انصاری افتاد (طبری، ۳/۱۸۷۹: ۲۲۹؛ عفانی، ۵/۱۴۲۵: ۱۹۸؛ دینوری، ۱۳۶۸: ۱۳۱-۱۳۳؛ یاقوت، ۴/۱۳۹۹: ۴۱۵). دستی از بلوکات مورد اختلاف همدان و ری بود و به دو بخش دستی ری و دستی همدان تقسیم می‌شد (قمی، ۱۳۶۱: ۵۷؛ دینوری، ۱۳۶۸: ۱۳۱-۱۳۳). در این ناحیه بود که در سال ۲۹ هجری در محل واج رود بین مسلمانان و دیلمیان نبرد سختی روی داد که از طرفین بسیار کشته شدند. اهمیت نبرد واج رود به اندازه‌ای بوده که طبری آن را همپایه جنگ نهاوند دانسته است (طبری، ۳/۱۸۷۹: ۲۲۹؛ عفانی، ۱/۱۴۲۵: ۱۶۹). لذا سال‌ها ترّد سپاهیان مسلمان از مسیرهای شرقی همدان و نبردهایی که در این محل به وقوع پیوست نابودی بسیاری از سکونتگاه‌های آن را به دنبال داشت (دینوری، ۱۳۶۸: ۱۶۸-۱۶۹). به همین دلیل مورخان در قرن چهارم هجری از همدان به عنوان شهری جدید یاد کرده‌اند که بنای آن مربوط به دوره اسلامی بوده و به گفته اصطخری و ابن حوقل در این زمان میان همدان و قزوین هیچ شهری وجود نداشته است (یاقوت، ۵/۱۳۹۹: ۴۱۶؛ اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۹۶؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴).

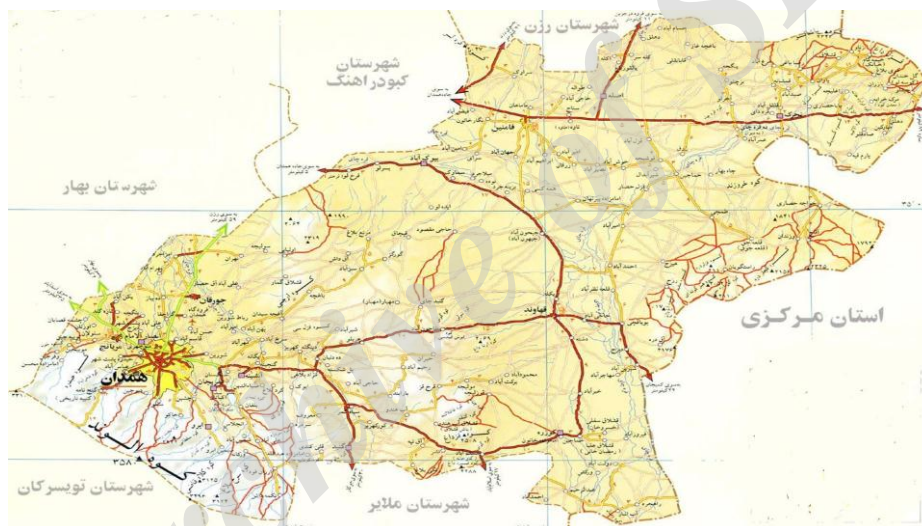
لذا با توجه به وقایعی که در قرون اول اسلامی به وقوع پیوست، همدان و توابع آن تا ظهور سلجوقیان حاکمیت منسجم و یکپارچه‌ای نداشت و نخست بار پس از روی کار آمدن سلجوقیان بود که این نواحی اهمیت یافتند. از آنجا که سیاست پادشاهان سلجوقی مبتنی بر تأیید خلافت عباسی و اطاعت روحانی از خلیفه بغداد بود، در این دوره مسیرهای منتهی به مرکز خلافت عباسی، همچون شاهراه مهم خراسان، اهمیت یافتند. خاندان دهقانی درگزین، در همین زمان، پس از چند دهه سیادت نظام الملک و فرزندان، به وزارت سلجوقیان دست یافتند و وزارت آنان تا آخرین سال‌های حکومت سلجوقیان عراق مسجّل گردید. قوام‌الدین ابوالقاسم درگزینی انس‌آبادی نخستین فرد از خاندان درگزینی بود که به دیوان سلاجقه راه یافت. بنا به قول بنداری در تاریخ آل سلجوق، پدر او کشاورز بوده و بعد از آموختن سواد در اصفهان، به سبب تهور خودش به مراتبی دست یافته است (بنداری، ۱۳۵۶: ۱۴۴).

اما شکوفایی درگزین دیری نپایید، چرا که با سقوط سلاجقه عراق، شکوفایی و رونق سیاسی و فرهنگی درگزین نیز از بین رفت و با ظهور خوارزمشاهیان رونق ایام سلاجقه

به افول گرایید. در این دوره همدان و توابع آن بار دیگر عرصه زد و خورد گروه‌های مختلف شد که به مدت سه دهه ادامه یافت و در این دوره فرماندهان ترک حکومت همدان و نواحی آن را به دست گرفتند؛ دوره فترتی که در طی آن ممالیک ترک قدرت را در دست داشتند (جوینی، ۱۳۸۵/۳: ۴۱۰).

بار دیگر پس از یک دوره بی‌ثباتی و آشوب در دوره این ممالیک، شکوفایی مجدد درگزین با روی کار آمدن ایلخانان رقم خورد، چراکه در این دوره با رونق مسیرهای فرعی منتهی به سلطانیه، و از جمله مسیر سلطانیه به اصفهان که از درگزین می‌گذشت، مجدداً درگزین محل توجه قرار گرفت.

نقشه ۱: محدوده جغرافیایی همدان و نواحی آن



(razan/ <https://fa.wikipedia.org/wiki>)

حمدالله مستوفی، که در سده هشتم درگزین را دیده، گوید: «درگزین در ما قبل دیهیی بوده است از ناحیت اعلم، اکنون قصبه است و چند موضع دیگر بدان باز خوانند» (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۳). باری، در ایامی که منطقه جبال و در رأس آن همدان مرکزیت سیاسی داشت، بر اهمیت سیاسی و فرهنگی ناحیه درگزین در نواحی شرقی همدان، که مانند پلی میان همدان، قزوین، ساوه و حتی زنجان بوده، افزوده می‌شد. بی‌دلیل نیست که در دوره قاجاریه نیز این مناطق از املاک مهم خاندان قراگوزلوی همدان به حساب می‌آمده و همچنان از رونق کشاورزی بالایی برخوردار بوده است.

## ۲. تکوین خطوط مواصلاتی درگزین در دوره اسلامی

### ۲-۱. شاهراه عراق به ری

در تقسیم‌بندی راه‌های قدیمی ایران، مسیرهای منشعب از همدان را به پنج دسته تقسیم کرده‌اند: ۱. راه شمالی از همدان به قسمت‌های شمال غربی ایران و سواحل مدیترانه، ۲. راه غربی از همدان به قسمت‌های غربی ایران و عراق امروزی، ۳. راه جنوبی از همدان به نهاوند و بروجرد و شوش، ۴. راه جنوب شرقی از همدان به طرف بروجرد و اصفهان، ۵. راه شرقی از همدان به ری و ساوه و قم (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۵۰؛ فرشاد، بی‌تا: ۲۰۶).

مسیر شرقی همدان به ری همان شاخه جنوبی جاده تجاری «ابریشم» بود و یکی از قدیمی‌ترین مسیرهای مواصلاتی همدان به شمار می‌رفت که با عبور از مرو و خراسان به ری می‌رسید، سپس در آنجا دو شاخه می‌شد که مسیری از آن به سمت قزوین و مسیر دیگر هم به سمت ساوه و همدان می‌رفت (Ladjal et al., Sheik and Kaw, 2012: 4). این همان مسیری بود که ایسیدور خاراکسی در قرن یکم پیش از میلاد از آن گذشته و منزلگاه‌های تجاری آن را برشمرده است (ایسیدور خاراکسی، ۱۳۸۷: ۲۷). در ادوار قدیم‌تر آشوریان نیز بارها با عبور از این مسیر، کوهنشینان مادی را در نواحی زاگرس سرکوب کردند (Medvedskaya, 2002: 45; Radner, 2003: 443). ویلهلم توماشک، که احتمالاً در امتداد مسیر همدان به ری و از ناحیه شِراء گذشته، بنا بر نقشه ویراسته کاپریت (به سال ۱۸۷۹م/۱۲۹۷ق)، می‌گوید: رستاق همدان اسمش فرریوار است، پس از آن رباط برناباد باشد، پیوسته با رستاق آزادمردین که مواضع آن ناحیه از جمله آزادمردآباد، بی‌بیقباد (ببوک آباد)، گردآباد، رامیشان، تا برسد به رستاق شواهین (شراهین) که چهل پاره آبادی است، از جمله: آشوند، درزمین، فامین، کوهنگان، میلادگرد، و از اینجا به منزل بوزنجرده می‌رسد، جایی که غازان خان خانقاهی بزرگ در آن ساخت، و در طرف شمال، روستای «اعلم» یا «امر» (المر) باشد، سپس دره‌گزین<sup>۱</sup> است (Tomaschek, 1972: 55).

این مسیر، که عراق را به خراسان و نواحی شرقی ایران متصل می‌ساخت، با عبور از همدان به ناحیه شِراء و درگزین می‌آمد و از آنجا به سمت ساوه و ری و در نهایت به خراسان می‌رسید (قدامه بن جعفر، ۱۳۷۰: ۳۷؛ ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۶۳-۱۶۷). در میانه این مسیر، شهر ساوه قرار داشت که یکی از منزلگاه‌های مهم تجاری این ناحیه بود و به دو قسمت

1. Dareh-guzin

«ساوه همدان» و «ساوه اصفهان» تقسیم می‌شد (رک. قمی، ۱۳۶۱: ۵۷). اغلب بلوکات، رودها، قنات‌ها، دریاچه‌های باستانی و زمین‌های حاصلخیز نواحی شرقی همدان نیز در طول همین مسیر قرار داشتند (رافعی، بی‌تا/۱: ۴؛ ابن‌القیه، ۱۴۱۶: ۵۶۰؛ ۲۰۱۵: ۱۷۲-۱۷۳ Tucker). در سمت غربی این مسیر، یعنی در امتداد آن به سمت کنگاور و کرمانشاه، دشت تاریخی بهار قرار گرفته بود که آن نیز از لحاظ تاریخی و ژئوپولیتیکی حائز اهمیت بوده است (رک. اذکاتی، ۱۳۸۰: ۱۲۱-۱۲۹). طول این مسیر در منابع متفاوت آمده؛ ایسیدور خاراکسی حد فاصل همدان تا ری را ۵۸ فرسنگ (ایسیدور خاراکسی، ۱۳۸۷: ۲۷) و اصطخری با اندک تفاوتی آن را شصت فرسنگ دانسته: «اول از همدان تا به شهر ساوه سی فرسنگ، از ساوه تا ری نیز سی فرسنگ می‌باشد» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۰۲). مقدسی نیز در *احسن التقاسیم* مسیر همدان تا بوزنجر در شمال همدان را یک مرحله و ابن‌فضلان مسافت زمانی همدان تا ساوه را دو روز راه دانسته است (مقدسی، ۲/۱۳۶۱: ۶۰۱؛ ابن‌فضلان، ۱۴۱۳: ۷۵). به گفته بارتولد، نزدیکترین مسیر بین همدان و ری ۴۹ فرسخ بوده که این مسیر از خارج از شهرها می‌گذشته و مسیری فرعی بوده که در منابع نیز کمتر بدان اشاره شده است (بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۵۳). اما مسیر اصلی همان مسیر شصت‌فرسخی بوده که اصطخری و ابن‌حوقل و دیگر مورخان اسلامی بدان اشاره کرده‌اند (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۰۲؛ ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴).

نقشه ۲: مسیر تجاری جاده ابریشم در نواحی مرکزی آسیا و ایران



(Tucker, 2015: 136)

به گفته بارتولد، قسمتی از این راه از طریق جبال می‌گذشته، ولی هیچ گردنه‌ای، به استثنای محوطه پنجاه ورستی کوشک مزدکان (مزدقان)، برای حرکت چهارپایان و

حتی عرابه‌ها اشکالات عمده نداشته است و علت ایجاد راه قوسی در این محل نه به واسطه موانع طبیعی و جغرافیایی، بلکه به علت اهمیت شهر ساوه بوده است (لسترنج، ۱۳۳۷: ۱۰؛ بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۵۳).

این مسیر، برخلاف مسیر دیگر ناحیه درگزین که از همدان به آوج و قزوین می‌رفت، از امنیت بیشتری برخوردار بود و تردد نیز در آن آسان‌تر بود. به همین دلیل همواره مورد توجه تجار و کاروان‌های تجاری بوده است (Masson, 1850: 110, 122). سفر ایسیدور خاراکسی نیز در ایام اشکانیان جهت ترسیم مسیرهای تجاری و منزلگاه‌های این شاهراه بوده است و همو اساس منزلگاه‌های اشکانی این مسیر را به دست بازرگانان دانسته است (ایسیدور خاراکسی، ۱۳۸۷: ۱۱۵-۱۱۷؛ ۹۷-۱۲۴: Masson, 1850).

در دوره اسلامی، و بخصوص در دوره سلجوقیان که روابط حسنه‌ای با خلافت عباسی داشتند، این مسیر همچنان از جایگاه و اهمیت بالایی برخوردار بود. وجود کاروانسراها و مکان‌های باستانی باقی‌مانده از آن دوره، که در تمام طول مسیر از همدان تا ساوه و قم و ری مشاهده می‌شود، نشانی از اهمیت آن در دوره اسلامی دارد (Lotfalikhani and Danaeinia, 2017: 9). اما با ظهور مغولان و سقوط خلافت عباسی از اهمیت ارتباطی این مسیر کاسته شد و مسیرهای داخلی ایران، از جمله جاده فرعی سلطانیه به اصفهان در نواحی شرقی همدان که از غرب به شرق ناحیه درگزین می‌گذشت، مورد توجه کاروان‌های تجاری قرار گرفت و موجب رونق اقتصادی درگزین گردید.

## ۲-۲. مسیر همدان به قزوین

مسیر تجاری ابریشم پس از عبور از خراسان به ری می‌رسید و در آنجا دو شاخه می‌شد که یک شاخه از آن به سمت ساوه و همدان و شاخه دیگر به سمت قزوین می‌رفت. مسیری که به سمت قزوین می‌رفت، مجدداً در آنجا دو شاخه می‌شد که مسیری به سمت ابهر و زنجان و مسیر دیگر به سمت آوج، خرقان و درگزین می‌رفت و از آنجا به همدان می‌رسید (Rahimi, 2015: 24). همین مسیر بود که در دوره اسلامی عمدتاً برای عبور به دشت قزوین و زنجان جهت مقابله با دیلمیان مورد استفاده سپاهیان مسلمان قرار می‌گرفت (مسعودی، ۱۳۴۷: ۷۴۳؛ بارتولد، ۱۳۵۸: ۲۱۶).

ابن‌رسته مسافت منزلگاه‌های آن را از بغداد اینگونه آورده: «مسیر بین‌النهرین به همدان پس از دکان به زعفرانیه می‌رسید و پس از آن به ده انگبین و سپس به همدان و



از همدان به روستای خرقان که قریه استواری است می‌رسید که از آنجا تا قزوین چهل فرسخ بود (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۹۵-۹۶). ابن خردادبه نیز در *مسالك و ممالک* مسیر همدان تا قزوین را از سمت خرقان چهل فرسخ آورده و مسافت بلوکات آن را از همدان تا ذرنوا پنج فرسخ، از آنجا تا بوزنجرد پنج فرسخ، از بوزنجرد تا زره چهار فرسخ و از آن سامان تا طرزه چهار فرسخ و فاصله بین طرزه تا اساوره چهار فرسخ، تا بوسته و روژه سه فرسخ، از آنجا تا داودآباد چهار فرسخ و از داودآباد تا سوسنقین سه فرسخ و از آن نقطه تا درود چهار فرسخ و از درود تا ساوه پنج فرسخ آورده است (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۱: ۲۵).

مسیر همدان به قزوین، پس از عبور از همدان، به ناحیه روعان می‌رسید و در آنجا یک شاخه دیگر از این مسیر جدا شده و به سمت درگزین و سپس به آوج و قزوین می‌رفت. این مسیر به همراه مسیر همدان به ری، دو شاخه جاده تجاری ابریشم را تشکیل می‌دادند که ناحیه درگزین را از شرق و غرب احاطه می‌کردند (Tucker, 2015: 136, 158, 172-174). در حد فاصل این جاده، از انشعاب در ناحیه روعان تا آوج، ناحیه اعلم با مرکزیت درگزین قرار گرفته بود که فارسجین یا همان فارسین/بارسین به فاصله اندکی، همچون شهرکی در جهت شرقی آن، یکی از منزلگاه‌های این مسیر به شمار می‌رفت که به گفته ابن‌حوقل فاصله آن تا همدان هفت فرسنگ بوده است (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴). اصطخری هم مسیر همدان تا بارسین را ده فرسنگ و بقیه فواصل را به همان ترتیب ابن‌حوقل یاد می‌کند (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۹۶). احتمالاً اختلافی که در گفته اصطخری و ابن‌حوقل در بیان مسافت همدان تا بارسین دیده می‌شود، به دلیل تعدد مکان‌های با این نام در طول مسیر بوده که از آن جمله است بارسین از نواحی قزوین که آن نیز در همان امتداد مسیر همدان به قزوین قرار گرفته بود و از منزلگاه‌های این مسیر در ناحیه قزوین به شمار می‌رفت.

به هر حال مسیر اخیر یکی از مسیرهای فرعی نواحی مرکزی ایران به شمار می‌رفت که در اغلب موارد مسافری برای تردد به نواحی مجاور، و از جمله سلطانیه و زنجان، از آن استفاده می‌کردند، چرا که مسیر سهرورد، که از همدان به زنجان می‌رفت، بیش از سایر راه‌ها مستقیم بود و از خطر کردهایی که سهرورد را در دست داشتند ایمن نبود. به همین دلیل مسافران در مواقع خطر از همدان به زنجان از راه قوسی و از طریق قزوین می‌رفتند (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۹۶).

آثار تاریخی به‌جای‌مانده در طول این مسیر نشان از اهمیت آن در ادوار مختلف تاریخی دارد. از آن جمله می‌توان به برج‌های خرقان (دوره سلجوقیان) و برج‌های ناحیه

درگزین (دوره ایلخانان) اشاره کرد (Tucker, 2015: 172-173; Dehkordi, 2017:389). این مسیر به دلیل کوهستانی بودن و عبور از گردنه آوج، که تردد در فصول سرد سال را با مشکل مواجه می‌ساخت، و همچنین سهولت تردد در مسیر همدان به ساوه، که از زمین‌های پست و هموار می‌گذشت، کمتر مورد توجه مسافری و کاروان‌های تجاری بوده است (نقشه ۲).

### ۲-۳. مسیر سلطانی به اصفهان

با فروپاشی خلافت عباسی به دست مغولان و انتخاب شهر سلطانیه به پایتختی ایلخانان، تحول عمده‌ای در مسیرهای ارتباطی روی داد و سلطانیه چندی به جای ری مرکز انشعاب جاده‌ها شد (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۵). در این دوره با اهمیت یافتن آذربایجان به دلایل سیاسی و اقتصادی، زمینه دگرگونی در مسیرهای تجاری فراهم آمد و آذربایجان جای عراق عرب را در تجارت شرق و غرب گرفت (رضوی، ۱۳۸۸: ۳۱). در همین راستا مسیرهای منتهی به سلطانیه و آذربایجان به عنوان مراکز اصلی حاکمیت ایلخانان اهمیت یافتند. از جمله این مسیرها، مسیری بود که از ناحیه درگزین گذشته و به اصفهان می‌رفت و از جمله به نام «جاده اصفهان» و «جاده اعلم» شناخته می‌شد (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۴۴-۶۵).

در دوره ایلخانان دو راه از سلطانیه به همدان می‌رفت؛ راه نخست همان مسیر سهرورد به همدان بود و مسیر دیگر نیز پس از عبور از ناحیه درگزین به گلپایگان و اصفهان می‌رسید (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۱؛ ابودلف، ۱۳۴۲: ۱۲۷؛ Tucker, 2015: 172-173). مسیر نخست، که عمدتاً از زمین‌های سلطانیه به زنجان و نواحی شرقی همدان می‌گذشت - همانگونه که اصطخری نیز در ادوار قبل‌تر بدان اشاره کرده - بیش از سایر راه‌ها مستقیم بوده و همواره در معرض حملات کردن قرار داشته که سهرورد را در دست داشتند. مسیر قوسی همان مسیر سلطانیه به اصفهان بود که از ناحیه درگزین می‌گذشت و در فارسجین، از توابع درگزین، با مسیر همدان به قزوین تماس می‌یافت و به سمت گلپایگان و اصفهان می‌رفت.

حمدالله مستوفی، که از مسیر اخیر به عنوان جاده «اعلم» یاد کرده، در توصیف شهر سلطانیه گوید: «چون بر جاده اعلم واقع است و اخراجات بسیار دارد، از حقوق دیوانی معاف است» (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۴۴). وی همچنین فاصله شهرها از سلطانیه، پایتخت الجایتو، را اینگونه آورده است: «ابهر نه فرسنگ، ری پنجاه فرسنگ، اصفهان صد و شش

فرسنگ، اسدآباد سی و هفت فرسنگ، ری پنجاه فرسنگ، زنجان پنج فرسنگ، ساوه چهل و دو فرسنگ، سجاس پنج فرسنگ، قزوین نوزده فرسنگ، قم پنجاه و چهار فرسنگ» (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۴۴). تاورنیه نیز در سفرنامه خود می‌گوید که اشخاصی که می‌خواهند از راه معمول زنجان و سلطانیه به اصفهان بروند، راه اردبیل و قزوین را به سمت چپ قرار می‌دهند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۷۸). این مسیر که از سلطانیه آغاز می‌شد، با عبور از درگزین در امتداد زمین‌های پست و هموار این ناحیه به سمت ساوه و اصفهان می‌رفت. هرچند مسیر اخیر از مسیرهای فرعی به شمار می‌رفت، اما پس از ایلخانان تا ظهور صفویه، از گذرگاه‌های اصلی به نواحی زنجان و سپس آذربایجان به حساب می‌آمد و برای درگزین امتیاز بزرگی بود که بر سر راه زنجان به سلطانیه به گلپایگان و اصفهان قرار داشت.

### ۳. تأثیر راه‌ها در شکل‌گیری بلوکات درگزین

#### ۳-۱. ولاشگرد

ولاشگرد از سکونتگاه‌های باستانی در نواحی مختلف ایران هستند که بنای آن را به بلاش اشکانی منسوب داشته‌اند (یاقوت، ۱/۱۳۶۵: ۹۳۱/۴؛ مجمل‌التواریخ، ۷۲؛ فرای، ۱۳۶۸: ۳۰۴). در همدان نیز ولاشگردهای چندی شناخته شده‌اند که از آن جمله است ولاشگرد در ناحیه اسدآباد و درگزین که هر دو در نزدیکی راه بین‌النهرین به ری قرار داشته‌اند. اما در دوره اسلامی ولاشگرد ناحیه اسدآباد (همدان) در مسیر شاهراه بین‌النهرین به ری بیشتر شناخته شده بوده و نسبت به ولاشگردهای دیگر همدان از اهمیت بیشتری برخوردار بوده و مؤلف همدانی *مجم‌التواریخ و القصص* شرح آن را آورده است (مجم‌التواریخ، ۷۲). در نواحی ساوه و شرق همدان هم اشاره به برخی از این محلات شده که بعضی از آنها نظیر ولاشگرد در ناحیه درگزین تا به امروز همچنان مسکون بوده است (Ouseley, 1832: 26).

ولاشگرد ناحیه درگزین در مسیر جاده اصفهان به سلطانیه قرار داشته است. در منابع تاریخی و جغرافیایی اشاره کمتری به این ولاشگرد شده یا احتمالاً به دلیل تشابه اسمی ذکر آن با دیگر ولاشگردهای ناحیه همدان مشتبه شده است (ابودلف، ۱۳۴۲: ۱۲۷؛ صابری همدانی، ۱/۱۳۸۱: ۳۵۳). این محل بر اساس سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۲، ۸۷ نفر جمعیت و ۲۰ خانوار داشته که امروزه این تعداد به حدود سیزده خانوار کاهش یافته است. در مرکز این روستا تپه باستانی بزرگی قرار دارد.

### ۳-۲. میلاگرد

از میلاگرد نیز همچون ولاشگرد در نواحی مختلفی از جمله ارمنستان، آذربایجان، شام و همدان نام برده شده است. بنای این مکان‌ها را به میلاد یا مهرداد، از پهلوانان اشکانی، نسبت داده‌اند (قمی، ۱۳۶۱: ۶۰-۶۵؛ مجمل‌التواریخ، ۴۰۷؛ دهگان ۱۳۴۲: ۲۴۳؛ نویان، ۴۷۱). میلاگرد درگزین در زمین‌های شرقی آن و سمت ساوه قرار داشته و بخشی از ناحیه‌ای بوده که اغلب در اوایل دوره اسلامی در کنار محلات دیگری چون دشتی و ساوه بر سر تصاحب آن میان همدان، اصفهان و ری اختلاف بوده است (ابن فقیه، ۱/۱۴۱۶: ۴۹۵). حمدالله مستوفی میلاگرد را از نواحی شراهین و در کنار بلوکاتی نظیر اورهن، فامر، کومجان، میلاجرد، اسطه و اشوند آورده که اغلب از بلوکات ناحیه اعلم بوده است (حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۲). با تکیه بر منابع و شواهد موجود می‌توان میلاگرد قدیم را در شرق همدان و در یک محدوده گسترده‌تری در کنار شاهراه ارتباطی بین‌النهرین به ری، که وسعت آن بخش‌هایی از ساوه امروزی را نیز شامل می‌شده، در نظر گرفت (اذکایی، ۱۳۷۲: ۲۰).  
نقشه ۳: تقسیمات جغرافیایی نواحی شرقی همدان (درگزین علیا و سفلی)



(<https://fa.wikipedia.org>)

میلاگرد درگزین در هجوم مغولان در نواحی مرکزی ایران از بین رفته، اما بار دیگر بازسازی شده و بعدها مجدداً در حمله افغان‌ها مورد تاخت و تاز قرار گرفته و به صورت کنونی درآمد است (معین، ۱/۱۳۷۱: ۲۰۷۱). بر اساس گزارش‌های شاهدان، مخروبه‌های آن تا همین اواخر در سمت شرقی درگزین و در محلی که موسوم به «هفت چشمه» است،

برپا بوده، اما امروزه به صورت تلی از خاک درآمده و معدود تپه‌ها و آثاری هم که باقی مانده با حفاری‌های سودجویان رو به نابودی است.

### ۳-۳. فارسجین

این محل در منابع به صورت «فارسجین» یا «فارسین» یا «بارسین» آمده و در تلفظ محلی «فارسون» است. فارسجین از قراء بیش از هزارساله ناحیه درگزین است که در قرن‌های چهارم و پنجم از معظم قرای ناحیه اعلم به شمار می‌رفته که در مسیر همدان به قزوین قرار داشته است (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴؛ بارتولد، ۱۳۵۸: ۲۱۶؛ *جغرافیا و اسامی دهات کشور*، ۱۳۲۹: ۱۱۸-۱۲۱). سمعانی در *انساب راجع* به این محل گوید: «فارسجین، که مردم آن را فارسین می‌گویند، از رستاق المر، که به آن اعلم گویند، از نواحی همدان است، از این قریه است ابومنصور محمد بن احمد بن محمد بن علی بن مردین فارسجینی از اهل همدان، متوفای ۴۱۶» (سمعانی، ۱۳۹۹: ۱۹۹؛ یاقوت، ۱۳۶۵: ۴۱۵). ابن‌حوقل فاصله آن از همدان را هفت فرسنگ آورده است (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳-۱۰۴؛ قس اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۹۶). شارل تسکیه در سفرنامه خود (۱۸۳۹م) به ذکر قریه فارسجین (متصل به رزن) پرداخته و می‌گوید که از ناحیه المر باشد (Schwartz, 1896-1935: 535-536).

این محل امروزه به فاصله اندکی در ضلع شرقی درگزین، در کنار مسیر همدان به قزوین قرار گرفته و بر اساس سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۵ جمعیت آن ۹۴۱ نفر و ۲۲۴ خانوار بوده است.

### ۴. جایگاه مسیرهای ارتباطی در تحولات مذهبی در درگزین

در دوره اسلامی، در امتداد مسیرهای شمالی همدان، یعنی در حد فاصل مراکز سکونتگاهی ساوه در شرق ناحیه درگزین تا زنجان در سمت غربی، مراکز فرهنگی جدیدی شکل گرفتند که شهرت و اعتبار آنها به فراتر از مرزهای همدان می‌رسید (Crone, 2012: 18-25). از جمله مهمترین این مراکز انبط، قومسان و بوزنجر بودند که از قرون نخست اسلامی تا به ایام صفویان در ناحیه درگزین منشأ تحولات فرهنگی شدند. از نخستین این مراکز انبط است که برخی از بزرگان و محدثان قومسانی منسوب به این محل بوده‌اند. یاقوت در *معجم البلدان* ذیل انبط می‌گوید: «دهکده‌ای است از همدان که آرامگاه شیخ (صالح) ابوعلی احمد پسر محمد قومسانی صاحب کرامات در آنجاست و از همه ناحیه‌ها مردم به زیارت آن می‌آیند.» و شبیه همین مطلب را به نقل از شیرویه بن شهردار همدانی در *طبقات* آورده است (یاقوت، ۱۳۹۹: ۴۱۵؛ قس ذهبی، ۱۴۰۴: ۴۶). ذهبی در

جای دیگر نام کامل او را «ابوعلی احمد بن محمد بن علی بن مزدین قومسانی نهاوندی زاهد» آورده است و گفته که از اصحاب جعفر خلدی (متوفی ۳۴۸ ق) و ابوبکر بن طاهر ابهری (متوفی ۳۳۰ هـ) و ابراهیم بن شیبان قرمیسینی (احتمالاً متوفی ۳۳۷ ق) و از معاصران «ابوالعباس قصاب» (متوفی در اواخر قرن چهارم) بوده است (ذهبی، ۱۴۱۳: ۱۳۳-۱۳۵). در مقامات ابوعلی قومسانی آمده است که افرادی از نواحی مختلف، همچون بصره و بغداد خدمت شیخ می‌رسیدند و شیخ به خوبی از آنان پذیرایی می‌کرد (شغیعی کدکنی، ۱۳۹۳: ۶۸۲). تفصیل احوال او را رک. به همین مقاله). دو فرزند ابوعلی قومسانی، محمد بن احمد بن محمد» (متوفی ۴۲۳ ق) و عثمان بن أحمد بن محمد بن علی بن مردین بن عبدالله بن أبان ابن الطیار القومسانی، معروف به ابن زیرک (متوفی ۴۷۱ ق)، نیز از علمای بزرگ و صاحب کرامات بودند. از دیگر محدثان و عرفای قومسانی می‌توان به إسماعیل بن محمد بن عثمان بن أحمد بن محمد بن علی بن مردین القومسانی، شیخ همدان (متوفی ۴۹۷ ق) اشاره کرد (سمعانی، ۱۰/۱۳۹۹: ۵۱۲-۵۱۳؛ بغدادی، ۱/۱۴۱۲: ۱۲۰-۱۲۱؛ ذهبی، ۶/۱۴۰۴: ۴۶۹؛ ذهبی، ۱۴۱۳: ۱۳۳-۱۳۵) و به عبدالغفار قومسانی (قرن ششم هجری) که نقطه اتصال خاندان قومسانی به گروه‌های صوفیان در ادوار بعدی بوده است. عبدالغفار بن محمد بن عبدالواحد جوالقی اعلمی، مکنی به ابوسعده، خال محمد بن عثمان قومسانی (۴۹۷-۴۱۲ ق)، نواده ابوعلی قومسانی، جد شیخ فخرالدین ابراهیم بن بزرگمهر بن عبدالغفار کميجانی همدانی، معروف به فخرالدین جوالقی اعلمی» (متوفی ۶۸۸ ق) بوده است. ابوسعده اعلمی منسوب به دیه «کومجان / کونجان» (احتمالاً همان قومسان) از ناحیه اعلم (= درگزین)، از محدثان و علمای قرن ششم هجری بوده که در همدان به تدریس پرداخته و سپس به بغداد رفته و مدتی را در آن شهر جهت آموختن فقه و دانش اقامت کرده و در آخر به سوی موصل رفت و در آنجا موطن گزیده است (یاقوت، ۴/۱۳۶۵: ۱۴۱۴؛ نیز رک. حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۲-۷۳). یاقوت نیز او را با نام عبدالغفار جوالقی یاد کرده است. از روی لقب او باید عبدالغفار اعلمی را از نخستین رهبران قلندریه دانست که از میان خاندان بزرگ محدثان قومسانی ظهور کرده و تا سال‌ها بعد نیز همچنان عمده رهبران این گروه از همین نواحی بودند، از جمله «شیخ جمال‌الدین محمد ساوجی زاهد، مشهور به جمال‌الدین مجرد، زاهد، عارف بزرگ و از اقطاب طریقت قلندریه در قرن هفتم که از ناحیه ساوج (= ساوه) بود و در دمشق و در زاویه شیخ عثمان رومی (متوفی ۶۸۴ ق) در کوه قاسیون اقامت گزید (صفدی، ۵/۱۴۰۲: ۱۹۲-۱۹۳؛ عجمی، ۱/۱۴۱۷: ۴۱۳). در همین محل بود

که گروه کوچکی از مریدان وفادار را دور خود جمع کرده و با قلندر معروفی به نام جلال‌الدین درگزینی آشنا شد و این آشنایی در شخصیت و منش زاهدانه جمال‌الدین سخت تأثیر گذاشت و پس از وفات ساوجی، جلال‌الدین قطب سلسله قلندریه گردید و از جایگاه بالایی نزد پیروانش برخوردار شد. درگزینی در همانجا وفات یافت و در کنار مقبره سیده سکینه به خاک سپرده شد که پس از آن به نام وی مقبره «قلندریه درگزینی» شناخته شد (عمری، ۸/۱۴۲۱: ۲۲۱؛ عجمی، ۱/۱۴۱۷: ۴۱۳). با سپری شدن ایام محدثان قومسانی و صوفیان قلندری درگزین، افکار و عقاید آنان در این ناحیه منقطع نشد و بار دیگر کمی آن‌سوتر و در ناحیه بوزنجر، از قراء شراء، نزدیک به درگزین، که در کنار شاهراه همدان به ری قرار گرفته بود، ظهور کرد (ابن خردادابه، ۱۳۷۱: ۲۵؛ ابن خلکان، ۱۴۰۷: ۶۰؛ ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۶-۱۹۸؛ مقدسی، ۲/۱۳۶۱: ۶۰۱؛ ابن فضلان، ۱۴۱۳: ۷۵). در اینجا بود که برای نخستین بار آیین «یارستان» یا همان فرقه «اهل حق» با تکیه بر اعتقادات قلندران و دیگر گروه‌های مذهبی بنا نهاده شد. برخی از عرفا و صوفیان اهل حق که منسوب به این محل می‌باشند، عبارتند از: سید موسی علوی بوزنجی (۶۸۶ - ۷۰۷ ق)، سید عیسی بوزنجی همدانی (۷۰۷ - ۷۵۴ ق)، سلطان اسحق علوی بوزنجی (۷۵۴ - ؟ ق).

بوزنجر در دوره ایلخانان مورد توجه خواجه رشیدالدین فضل‌الله همدانی قرار گرفت و در آنجا خانقاهی بنا کرد و موقوفاتی را برای آن ترتیب داد (رشیدالدین فضل‌الله، ۱۳۸۵: ۲۰۹-۲۱۴). تصوف بوزنجر تا دوره ترکمانان در نواحی شرقی همدان همچنان شکوفا بود، اما در آستانه تأسیس سلسله صفویه به ناحیه اورامان در کردستان منتقل شد و به مرور بوزنجر اهمیت سابق خود را در نواحی شرقی همدان از دست داد.

## ۵. نتیجه

درگزین در گذشته فراز و نشیب‌های بسیاری را پشت سر نهاده و دستخوش تغییر و تحولات بسیاری بوده است. این ناحیه زمانی در ابتدای دوره اسلامی بخشی از ناحیه به مراتب گسترده‌تر اعلم و از بزرگترین قراء آن به حساب می‌آمده، اما به مرور جای آن را در تقسیمات جغرافیایی گرفته و در اواخر حکومت ایلخانان خود به دو بخش درگزین علیا و سفلی تقسیم شده است. بررسی سابقه تاریخی این ناحیه نشان می‌دهد که درگزین از ایام پیش از اسلام به عنوان یکی از مناطق مناسب جهت اقامت اقوام و گروه‌های مختلف مورد توجه بوده و البته آنچه در این امر مؤثر بوده وجود مسیرهای ارتباطی و وجود ارتفاعات خرقان بوده است. درگزین خود نیز بر اساس همین توانمندی

ژئوپولیتیکای شکل گرفته و عمدتاً کارکرد نظامی داشته و قرارگاه بین راهی به حساب می‌آمده و این امر بیشتر در ایام هرج و مرج، همچون دوره پس از سقوط سلاجقه عراق و روی کار آمدن مملوکان و هجوم اولیه مغولان، نمایان بوده است. قرار گرفتن در مسیرهای ارتباطی عراق به ری و همدان به قزوین برای درگزین امتیاز بزرگی بوده و در شکوفایی سیاسی و فرهنگی این ناحیه نقش بسزایی داشته و منجر به پیدایش گروه‌ها و افکار مذهبی مختلف در این ناحیه گردیده است.

### منابع

- ابودلف، ۱۳۴۲، *سفرنامه ابودلف*، تصحیح ولادیمیر مینورسکی، ترجمه ابوالفضل طباطبایی، تهران، فرهنگ ایران زمین.
- ابن حوقل، ۱۳۶۶، *ایران در صورہ الارض*، ترجمه جعفر شعار، تهران، امیرکبیر.
- ابن خردادبه، ۱۳۷۱، *مسالك و ممالک*، ترجمه سعید خاکرند، تهران، مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل.
- ابن فضلان، ۱۴۱۳، *رحله ابن فضلان*، تصحیح سامی الدهان، بیروت، دار صادر.
- ابن رسته، ۱۳۶۵، *الأعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران، امیرکبیر.
- قدامه بن جعفر، ۱۳۷۰، *کتاب الخراج*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران، البرز.
- ابن فقیه همدانی، ۱۴۱۶، *البلدان*، تصحیح یوسف الهادی، بیروت، عام الکتب.
- ابن خلکان، ۱۴۰۷، *معجم مقیدات*، تصحیح عبدالسلام محمد هارون، قاهره، مکتبه الخانجی.
- ابن ندیم، ۱۳۴۳، *الفهرست*، ترجمه رضا تجدد، تهران، کتابخانه ابن سینا.
- اذکائی، پرویز، ۱۳۷۲، *درگزین تا کاشان*، همدان.
- اذکائی، پرویز، ۱۳۸۰، *همدان‌نامه: بیست گفتار درباره مادستان*، همدان، نشر مادستان.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم، ۱۳۷۳، *ممالک و مسالک*، تصحیح ایرج افشار، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- ایسیدور خاراکسی، ۱۳۸۷، *منزلگاه های اشکانی*، ترجمه علی اصغر میرزایی، تهران، ماهی.
- بارتولد، ولادیمیر، ۱۳۵۸، *تذکره جغرافیایی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران، توس.
- بغدادی، عبدالمؤمن بن عبدالحق، ۱۴۱۲ ق، *مراصد الاطلاع علی أسماء الأمکنه البقاع*، تصحیح علی محمد بجاوی، جزء الأولى، بیروت، دارالجیل.
- بنداری، فتح بن علی، ۱۳۵۶، *زبدۃ النصر و نخبۃ العصر: تاریخ سلسله سلجوقی*، محمد حسین جلیلی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- پیگولوسکایا، نینا ویکتوروونا، ۱۳۸۷، *شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان*، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران، علمی و فرهنگی.



- تاورنیه، ژان باپتیست، ۱۳۳۶، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، با تصحیح حمید شیرانی، اصفهان، کتابفروشی تأیید.
- جغرافیا و اسامی دهات کشور، ۱۳۲۹، اداره کل آثار و ثبت احوال، ج ۲، چاپخانه مجلس.
- جوینی، عطاملک بن محمد، ۱۳۸۵، *جهانگشای جوینی*، به تصحیح محمد قزوینی، ج ۲، تهران، دستان.
- حمدالله مستوفی، ۱۳۶۲، *نزهة القلوب*، به اهتمام گای لسترنج، تهران، دنیای کتاب.
- دینوری، ابوحنیفه احمد بن داود، ۱۳۶۸، *اخبار الطوال*، ترجمه محمود مهدوی دامغانی، تهران، نشر نی.
- دهگان، ابراهیم، ۱۳۴۲، *گزارشنامه یا فقه اللغة اسامی امکنه*، اراک، چاپخانه موسوی.
- ذهبی، شمس‌الدین محمد، ۱۴۰۴ ق، *سیر اعلام النبلاء*، تصحیح شعیب الانووط، حقق هذا الجزء اکرم البوشی، الجزء سادس عشر، بیروت، مؤسسه الرساله.
- ذهبی، شمس‌الدین محمد، ۱۴۱۳ ق، *تاریخ الإسلام و وفیات المشاهیر و الأعلام*، تصحیح عمر عبدالسلام تدمری، بیروت، دار الکتب العربی.
- رافعی، عبدالکریم بن محمد (بی‌تا)، *التدوین فی اخبار قزوین*، منشورات محمد علی بیضوی، ج ۱، بیروت، دار الکتب العلمیه.
- رشید الدین فضل‌الله همدانی، ۱۳۸۵، *تاریخ مبارک غازانی*، داستان غازان خان، تصحیح کارل یان، لندن. رضوی، ابوالفضل، ۱۳۸۸، «راه‌های تجاری در عهد ایلخانی»، *کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*، ش ۱۳۷، صص ۲۲-۳۵.
- سمعانی، عبدالکریم بن محمد، ۱۳۹۹ ق، *الأساب*، تصحیح عبدالرحمن بن یحیی، حیدرآباد، دائرة المعارف العثمانیه.
- سبط ابن عجمی، احمد بن ابراهیم، ۱۴۱۷ ق، *کنوز الذهب فی تاریخ حلب*، تصحیح شوقی اشعث و فالح بکور، ج ۱، حلب، دارالقلم العربی.
- شفیعی کدکنی، محمد رضا، ۱۳۹۳، «مقامات ابوعلی قومسانی»، *بخارا*، ش ۱۰۲، صص ۶۵۷-۶۸۳.
- صابری همدانی، احمد، ۱۳۸۱، *تاریخ مفصل همدان*، ج ۱، تهران، انتشارات شاکر.
- صفدی، خلیل بن ایبک، ۱۴۰۲ ق، *الوافی بالوفیات*، تصحیح ریتر هلمونت، باعثناء محمد یوسف نجم، الجزء الثامن، بیروت، دارالنشر فرانز شتاينر.
- طبری، ۱۸۷۹، *تاریخ الامم و الملوک*، تصحیح دوخویه و دیگران، الجزء الثالث، لیدن، افست منشورات مؤسسه الاعلمی للمطبوعات بیروت.
- العفانی، سید حسین، ۱۴۲۵ ق، *فرسان النهار من الصحابه الأخیار*، الجلد الخامس، ریاض، مکتبه الکیان.
- فرای، ریچارد، ۱۳۶۸، *میراث باستانی ایران*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران، علمی و فرهنگ.
- فرشاد، مهدی، بی‌تا، *تاریخ مهندسی در ایران*، بنیاد نیشابور.
- قمی، حسن بن محمد، ۱۳۶۱، *تاریخ قم*، تصحیح سید جلال‌الدین تهرانی، تهران، توس.
- لسترنج، گای، ۱۳۳۷، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، علمی و فرهنگی.
- مجمّل التواریخ والقصص، ۱۳۱۸، تصحیح ملک‌الشعراى بهار، تهران، کلاله خاور.

- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین، ۱۳۴۷، *مروج الذهب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی و فرهنگی.
- معین، محمد، ۱۳۷۱، *فرهنگ فارسی*، تهران، امیرکبیر.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد، ۱۳۶۱، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علی نقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- نیویان، مهرالزمان، بی تا، *نام مکان‌های جغرافیایی در بستر زمان*، تهران، انتشارات ما.
- یاقوت حموی، ۱۳۶۵، *معجم البلدان*، تهران، انتشارات اسدی.
- یاقوت حموی، ۱۳۹۹ ق، *مختصر البلدان*، الجزء الرابع، بیروت، دار إحياء التراث العربی.
- Belfour, F. C. (Ed.), 1830, *The life of sheikh Mohammed Ali Hazin*, Vol. 1.
- Crone, P., 2012, *The Nativist Prophets of Early Islamic Iran: Rural Revolt and Local Zoroastrianism*, Cambridge University Press.
- Dehkordi, S. K., 2017, "Iranian Seljuk Architecture with an Emphasis on Decorative Brickwork of the Qazvin Kharagan Towers," *Journal of History, Culture and Art Research*, 5(4): 384-394.
- Ladjal, T. et al., 201, "Asian Hajj Routes: The Reflection of History and Geography," *Middle-East Journal of Scientific Research*, 14(12): 1691-1699.
- Lotfalikhani, E., and A. Danaeinia, 2017, "Typology Architecture of the Stone Caravanserais of the Seljuk Period in Qom Province," *International Journal of Applied Arts Studies (IJAPAS)*, 2(1):7-18.
- Minorsky, V., 1955, "The Qara-Qoyunlu And The Qutb-Shahs," *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 17(1): 50-73.
- Masson, C., 1850, "Illustration of the route from Seleucia to Apobatana as given by Isidorus of Charax," *The Journal of the Royal Asiatic Society*, 12: 97-124.
- Medvedskaya, I. N., 2002, "Were the Assyrians at Ecbatana?," *The International Journal of Kurdish Studies*, 16(1/2): 45.
- Ouseley, W., 1832, *The geographical works of Sádik Isfaháni*, London.
- Radner, K., 2003, "An Assyrian View on the Medes," in Lanfranchi, M. et al. (eds.), *Continuity of Empire: Assyria, Media, Persia*, Italy, pp. 37- 64.
- Rahimi, A., 2015, "The Significance of Routes and Commercial Centers and their Role in the Development of Qazvin during the Safavid Era," *Journal of Current Research in Science*, 3(6): 22-27.
- Sheikh, A. H. S., and M. A. Kaw, 2012, *Revival of Kargil-Iskardu-Gilgit Link Road: Costs and Benefits to India, Pakistan and Central Asia* (Doctoral dissertation).
- Schwartz, P., 1896-193, *Iran im Mittelalter, nach den arabischen Geographen*, Leipzig, Otto Harrassowitz.
- Tucker, J., 2015, *The Silk Road - Central Asia: A Travel Companion*, London - New York, I.B.Tauris.
- Tomaschek, W., 1883, *Zur Historischen Topographie von Persen*, Wien.