

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال نهم، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۲

صص ۲۵۵ - ۲۳۰

## شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت

مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده از سمنان تا گرمسار

دکتر کمال‌الدین نیکنامی - استاد باستان‌شناسی، دانشگاه تهران

مصطفی ده‌پهلوان\* - دانش‌آموخته باستان‌شناسی، دانشگاه تهران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۱/۳/۱۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۳/۱۴

### چکیده

راه ابریشم مهمترین شاهراه ارتباطی - تاریخی میان تمدن‌های کهن بوده که در برهمکنش‌های تمدن‌ها و فرهنگ‌های گوناگون نقش به‌سزائی داشته است. بی شک دولتمردان و بازرگانان به‌منظور تسلط بر این جاده، شیوه‌های مبادلاتی و برنامه‌ریزی‌های دقیقی را پایه‌ریزی کرده‌اند. در طول مسیر این جاده در ایران، از شهرستان شاهرود تا دروازه‌های کاسپی (ایوانکی) مانند گذرگاه طبیعی باریکی عمل می‌کرده است که از شمال به کوه‌های البرز و از جنوب به دشت کویر محدود می‌شود. با مطالعه متون تاریخی و بررسی باستان‌شناختی در طول این جاده در منطقه میان گرمسار تا سمنان و تفسیر آنها در چهارچوب نظری امنیت، به تبیین و تحلیل نقش و اهمیت استراتژیک امنیت در شکل‌گیری جاده‌ها و بویژه جاده ابریشم پرداخته شده است. نتایج نشان می‌دهد که در گذشته برای شکل‌گیری یک راه ارتباطی بین‌المللی باید بسترهای طبیعی و امکانات لازم برای تأمین امنیت زیست محیطی، جانی و مالی و تجاری (مبادلات) فراهم می‌شده است.

واژه‌های کلیدی: راه ابریشم، سمنان، گرمسار، امنیت، تجارت.

\* E-mail: mdehpahlavan@ut.ac.ir

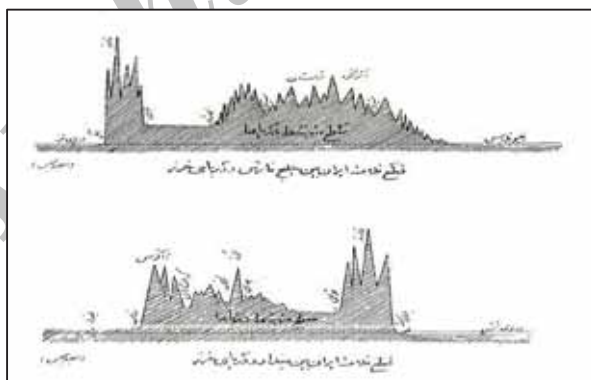
### درآمدی بر شکل‌گیری جاده ابریشم و اهمیت سوق‌الجیشی منطقه مورد مطالعه

نخستین نشانه‌های تبادلات فرهنگی، اقتصادی و تکنولوژیکی را در جهان می‌بایست در مسیر جاده ابریشم جستجو کرد. به دلیل اهمیت فلات ایران در پیدایش فرهنگ‌های پیش از تاریخ و موقعیت جغرافیایی خاص ایران به عنوان حلقه ارتباطی میان شرق و غرب، ایرانیان نقش مهمی در شکل‌گیری راه‌ها ایفاء کرده‌اند. مکان‌های کاوش شده در فلات ایران، افغانستان و آسیای مرکزی که در طول راه‌های اصلی کنونی منطقه واقع شده‌اند، نشان می‌دهد «مردمی که در قدیمی‌ترین دوران‌های تاریخ در این مناطق می‌زیسته‌اند، تقریباً همین مسیرهای فعلی را مورد استفاده قرار می‌داده‌اند و از این‌رو باید قدیمی‌ترین ساکنان ایران را نخستین مهندسی‌دانی دانست که به احداث جاده‌های اصلی کنونی اقدام کرده‌اند» (3: Majidzadeh, 1987). مطالعه و بررسی سکونتگاه‌های اولیه نشان می‌دهد که این محلها درست در کنار جاده‌های کنونی واقع شده و یا در فاصله کوتاهی از آنها قرار دارند. به استناد نحوه پراکندگی سکونتگاه‌های قدیمی ایران و مواد فرهنگی مکشوفه از این محوطه‌ها می‌توان گفت، در ایران همواره از چند مسیر مشخص برای ارتباط و تجارت استفاده می‌شده و ارتباط بین شرق و غرب از طریق آنها عملی می‌شده است (Riazi, 1995: 48-49).

یکی از مهمترین شاهراه‌های ارتباطی - تاریخی میان تمدن‌های کهن که در تأثیرات متقابل تمدنها و فرهنگ‌های گوناگون در طول تاریخ نقش به‌سزائی داشته است، جاده ابریشم بوده است (Zekrgoo, 1995: 179-197). ابریشم هرچند نامی است به قدمت یک قرن بر این جاده، اما این مسیر ارتباطی دارای پیشینه‌ای بسیار کهن است. تجارت و داد و ستد در این جاده در اواسط دوران اشکانی شکل رسمی و نظام‌مندی را به‌خود گرفته است. داد و ستد در این مسیر فرامنطقه‌ای از بخش‌های شرقی چین آغاز و با گذر از مناطق گوناگونی چون ایران به کشورهای اروپایی چون یونان و روم منتهی می‌شده است.

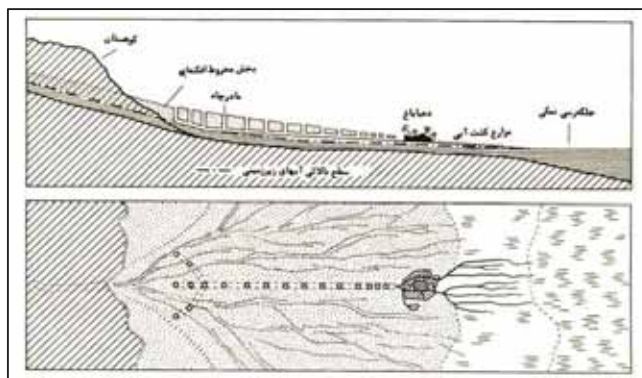
بخش زیادی از این جاده از داخل سرزمین ایران عبور می‌کرده و کشور ایران بهترین و

سهل‌ترین مسیر میان شرق و غرب این جاده بوده است (نقشه شماره ۱). در طول مسیر این جاده در ایران، از شهرستان شاهرود تا دروازه خزر (ایوانکی) و تهران به‌مثابه گذرگاه طبیعی باریکی بوده که از شمال به کوه‌های البرز و از جنوب به دشت کویر محدود می‌شده است (شکل شماره ۱) (Alaei Taleghani, 2002: 264-265). در مسیر این گذرگاه از شاهرود تا تهران رودهای کوچک و بزرگی چون رود شور، رود کرج، جاجرود، حبله رود و قره‌سو قرار گرفته‌اند. تعدادی از این رودها مخروط افکنه‌های وسیعی را به‌وجود آورده و موجبات خاک حاصلخیز برای استقرارهای اولیه و کشت و زرع را فراهم کرده‌اند و قنات‌های متعددی بر روی این مخروط افکنه‌ها با آبدهی فراوان ایجاد شده‌اند (شکل شماره ۲). از این مخروط افکنه‌ها می‌توان مخروط افکنه حبله‌رود (گرمسار)، جاجرود و مخروطه افکنه رودهای حوزه دامغان و شاهرود را نام برد که موجبات حاصلخیزی و زندگی در حاشیه کویرها و دامنه کوه‌ها از دوران گذشته تا به امروز را مهیا ساخته‌اند (Neisary, 1971: 73-74). به‌همین دلیل منطقه مورد نظر در دوران مختلف حائز اهمیت بوده است و به‌عنوان یک گلوگاه ارتباطی در نقل و انتقالات تجاری، سیاسی (عبور لشکریان اسکندر و سلوکیان از این منطقه)، فرهنگی و مذهبی (Foltz, 1999; Zekrgoo, 1995: 179-197) به‌شمار می‌آمده است.



شکل شماره ۱: مقطعی از عوارض سطحی زمین و نمایی از گذرگاه طبیعی جاده ابریشم در ایران

(Keyhan, 1931: 15)

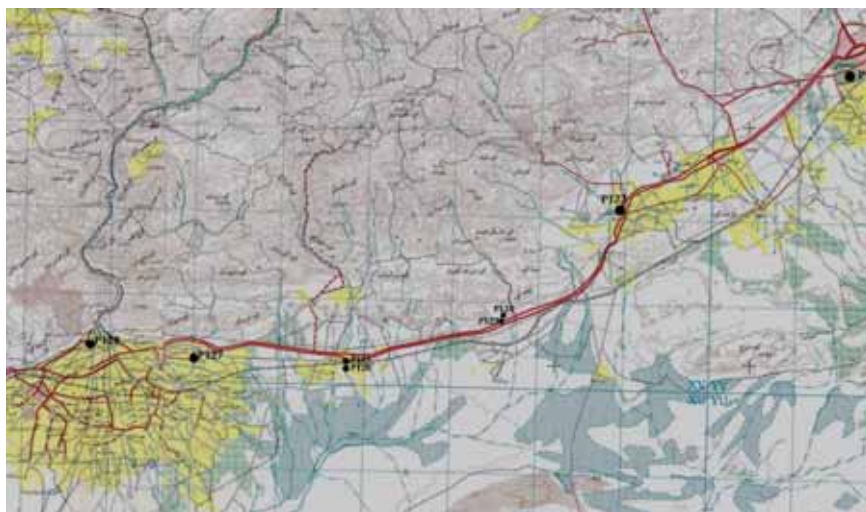


شکل شماره ۲: برش ساده و طولی یک قنات در مسیر مخروط افکنه (Ehlerz, 1992: 105)



نقشه شماره ۱: بخش غربی جاده فراقاره‌ای ابریشم (Andorodi, 2000: 49)

با توجه به اهمیت منطقه مذکور، نگارندگان در این مقاله به بررسی باستان‌شناختی و میدانی بناها و منزلگاه‌های برجای مانده در بخش معینی از مسیر شاهراه قدیمی (راه ابریشم، جاده لاجورد، بزرگراه خراسان و ...) این منطقه از شهر گرمسار تا سمنان (نقشه شماره ۲) به‌منظور تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک امنیت در شکل‌گیری راههای مواصلاتی و تجاری پرداخته‌اند.



نقشه شماره ۲: محدوده منطقه مورد مطالعه (برگرفته از نقشه ۱/۵۰۰۰۰۰ نیروهای مسلح)

### نقش امنیت در شکل‌گیری نظام‌مند راهها و مبادلات تجاری

یکی از عوامل مهم در ایجاد، شکل‌گیری و جریان تجارت و داد و ستد در طول جاده‌ها برقراری امنیت مالی و جانی بوده است که سران حکومتی و متصدیان تجارت به شیوه‌های گوناگونی به تأمین این عامل مهم می‌پرداخته‌اند. بازرگانی و منافع آن آنقدر اهمیت داشت که بسیاری از امپراتوری‌های سرزمین‌های پست، ارتشهایی را برای تضمین امنیت راهها و حفظ و تداوم عرضه کالاهای حیاتی به سرزمینهای مختلف گسیل می‌دادند، به‌طور مثال؛ لشگرکشیهای سارگون اکدی در ۲۳۰۰ ق.م و متعاقباً برخی از شاهان آشوری به‌منظور ایجاد امنیت در راهها و دسترسی به مواد خام (Frank & Brawnstone, 1997: 62).

در سالهای میانه امپراتوری اشکانی (مهرداد دوم) با برقراری ارتباط تجاری میان چین و سرزمینهای پیرامونی آن با ایران و روم اهمیت جاده ابریشم دو چندان شد. پرسشی که همیشه به ذهن اکثر محققین و پژوهشگران خطور کرده و می‌کند، علل جنگهای میان ایران و روم در دوران اشکانی بوده است (Authors). این جاده تجاری آنقدر در بودجه و نظام مالی روم تأثیر

داشت که حتی رومیان را وادار می‌کرد که در لشکرکشی‌ها و جنگ‌های خود مقیاس محدودی از این جاده را مغشوش سازند (Schippmann, 2005: 71). یکی از انگیزه‌های اصلی رومیان از جنگ با اشکانیان دستیابی و نظارت بر جاده ابریشم - شریان اقتصادی امپراتوری اشکانی - بوده است. رم در سال ۱۰۶ م پترا، در ۲۱۶ م ادسا (اورفه) و در ۲۷۳ پالمورا (پالمیر) را گرفته بود و می‌پنداشت که با داشتن این شهرها مراکز پایانی کالاهای چینی را در دست دارد. ولی فراسوی پترا، اورفا و پالمورا، ایران پیوسته راه را سد می‌کرده است (Boulnois, 2004: 151). مطمئناً شاهان اشکانی به‌منظور تسلط و نظارت بر این جاده شیوه‌های مبادلاتی و برنامه‌ریزی‌های دقیقی را پایه‌ریزی کرده‌اند. با توجه به موقعیت خاص ایران، ساکنان ایران زمین در طول تاریخ چند هزار ساله حیات خود، برای تأمین امنیت و استقلال سیاسی و تمامیت ارضی کشور مجبور بودند تدابیر امنیتی مختلفی اندیشیده و در صدد چاره‌جویی برآیند تا بتوانند نقش اساسی و مهم خود را در جهان آن روز ایفا نمایند (Pazooki, 1999: 299).

بر اساس اسناد، متون تاریخی مکتوب و یافته‌های باستان‌شناختی تجار و سران اشکانی منطقه ایران و بین‌النهرین شیوه‌هایی را برای تأمین امنیت و تسهیل رفت و آمد و داد و ستد در طول جاده خراسان (ابریشم) به‌کار برده‌اند. اسناد به‌دست آمده از شهرهای تجاری ای چون دوراروپوس و هاترا بیانگر این امر هستند که اقدامات امنیتی‌ای به‌منظور حفظ جان تجار و حراست از کالاهای آنها، انجام می‌شده است از جمله: ایستگاههای سواره نظام به‌منظور حفاظت کاروانها وجود داشته و مردم آن دوره خدایان حامی کاروان را به‌منظور تأمین امنیت کاروانیان سوار بر شتر می‌کردند. از اقدامات مهم دیگر در تأمین امنیت خاطر مسافران ایجاد ایستگاههای میان راهی مجهز به امکانات مورد نیاز مسافران اعم از تجار، رهگذران و قاصدها بوده است. نمونه‌های اولیه آن در قالب چاپارخانه‌های هخامنشی به‌وجود آمده که تسهیلات مورد نیاز برای نقل و انتقال سریع پیامها و مراسلات حکومتی را در اختیار چاپارها قرار می‌داده‌اند و این نظام در دوره‌های دیگر نیز ادامه یافته است به‌طوری‌که وردان (اشک ۱۹) برای عزل برادر خود گودرز دوم با استفاده از همین وسائط و ابزار ۳۵۰ مایل را در عرض دو

روز پیموده است<sup>۱</sup> (Pirnia & Afsar, 1991: 82; Pirnia, 2006: 1979). در این برهه از تاریخ به منظور فراهم ساختن تسهیلات سفر و آگاه ساختن مسافران از امکانات رفاهی و مسیرهایی که از آنها عبور می‌کرده‌اند، جزوه‌ها (در اصطلاح امروزیین بروشورها) و نقشه‌های راهنمایی را در اختیار آنان قرار می‌داده‌اند (Goljan, 2004: 104). بی‌شک فعالیت‌های منطقه‌ای متغیرهای پیچیده‌تری را در تأمین امنیت به‌دنبال داشته است<sup>۲</sup>. امروزه چنین پیچیدگی‌های امنیتی در مناطقی که نقش مهمی در تعاملات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای داشته‌اند به شکل‌های مختلفی در قالب آثار و بناهای تاریخی مرتبط با کارکرد امنیتی برجای مانده‌اند. قبل از پرداختن به شرح و تحلیل آثار و بناهای مرتبط با امنیت، ابتدا به تعریفی کلی از امنیت، چیستی و چگونگی ظهور این معنا در جوامع گذشته و گونه‌های مختلف امنیت که در شکل‌گیری یک جاده تجاری - مواصلاتی الزامی بوده‌اند، می‌پردازیم:

#### امنیت و شاخه‌های آن

امنیت واژه‌ای است جنجالی و مناقشه برانگیز، با این حال، در مقام تعریف، حداقل این تعریف وجود دارد که امنیت یعنی پرهیز از خطراتی که منافع و ارزشهای حیاتی را مورد تهدید قرار می‌دهند، چه در مورد افراد به شکل جداگانه و چه برای اجتماعات بشری. اما اختلاف نظر و چندگانگی از آنجا آغاز می‌گردد که در تشریح موضوع تهدید، برخی آن را امنیت فردی و گروهی امنیت ملی و بعضی دیگر امنیت بین‌المللی مراد می‌کنند. امنیت برای یک کشور عبارت است از داشتن یا کسب اطمینان در مورد سلامت موجودیت و مایملک، اعتبار و موقعیت و همه آنچه که زیر چتر منافع ملی قرار می‌گیرد. در مفهوم کلی، امنیت، احساس آزادی از ترس یا احساس ایمنی است (Valinejad, 2002: 193).

یکی از ضروریات شکل‌گیری حیات انسانی وجود امنیت است که بدون آن شکل‌گیری

۱ - پیرنیا مسافت ۳۵۰ مایل یا ۹۳ فرسنگ را به نقل از کرنلیوس تاسی توس (Cornelius Tacitus) مورخ معروف رومی بین ۵۰ تا ۱۲۰ میلادی ذکر کرده است.

۲ - به منظور دسترسی به اطلاعات بیشتر در زمینه پیچیدگی‌های امنیت منطقه‌ای رک به (Ghasemi, 2010).

جوامع انسانی و حیات و تداوم آنها غیرممکن به نظر می‌رسد. از مهمترین عوامل تأمین‌کننده امنیت، سرپناه‌های مناسب، مستحکم و تدافعی است. انسان با توجه به ساختار فیزیکی و نیز شیوه زندگی، در مقایسه با جانداران دیگر از آسیب‌پذیری بیشتری برخوردار بوده است لذا نیازمند تدابیر و پوشش‌هایی بوده که او را در مقابل گرما، سرما و ناملازمات جوی، حیوانات وحشی و همچنین تهاجم دیگر هم‌نوعان خود در طول تاریخ محفوظ دارد. با شروع دوران شهرنشینی و تشکیل دولتهای محلی و افزایش جمعیت‌های انسانی و مهاجرت‌های قومی، درگیری ما بین جوامع افزایش یافت. برای مصون ماندن از عواقب این درگیری‌ها، ساخت و استحکام بخشی حصار و دیوارهای دفاعی و نظامی ضرورت بیشتری یافت. سرزمین ایران به جهت قرار داشتن در مسیر شاهراه‌های ارتباطی و مهاجرت‌های قومی و نیز تنوع جغرافیای طبیعی و دارا بودن معادن، در طول تاریخ شاهد درگیری‌ها و کشمکش‌ها و مورد تجاوز اقوام دیگر قرار می‌گرفته است. در دوران تاریخی بویژه دوران اشکانی با توجه به متون تاریخی و داده‌های باستان‌شناختی، شهرهای محصور زیادی به‌همراه قلاع و استحکامات نظامی و تدافعی ساخته می‌شود. اشکانیان در این دوره درگیری‌های زیادی با سلوکیان و بعدها با رومیان داشتند که این مسئله ساخت قلعه و استحکامات نظامی بسیار را توجیه می‌کند (Molazadeh & Mohammadi, 2006: 13). یکی از تدابیر مهم امنیتی در حفظ امنیت جاده‌ها و انجام مبادلات در مسیر آنها که از جمله آنها ساختن دژهای دفاعی متعدد در پیرامون جاده‌ها و دژهای کوچک در کنار ایستگاه‌ها و کاروانسراها و حفر چاه‌های آب و ساختن کاروانسراها و رابط‌های مجهز را می‌توان نام برد (Pirnia & Afsar, 1991: 82). با توجه شرایط محیطی متنوع، مطالعه متون تاریخی و آثار باستان‌شناختی برجای مانده، نگارندگان وجود چهار گونه امنیت در گذشته به‌منظور شکل‌گیری جاده‌ها و برقراری تجارت و دادوستد میان مناطق و کشورهای مختلف را الزامی می‌دانند که عبارتند از (نمودار شماره ۱):

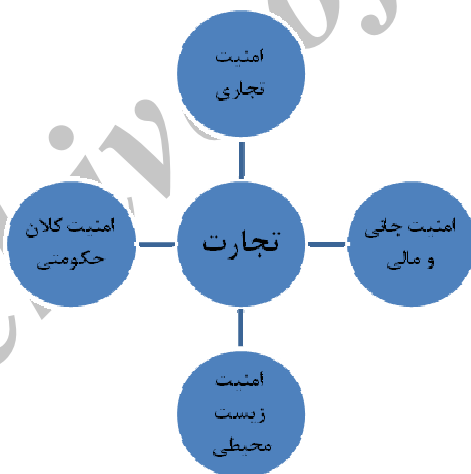
- ۱- امنیت کلان حکومتی: مانند شهرهای تدافعی با برج و بارو مستحکم، دیوارهای دفاعی چون گرگان، دیوار دربند و قلاع سرحدی (نمودار شماره ۲).



۲- امنیت زیست محیطی<sup>۱</sup>: مانند بناهای تأمین کننده آب (یخچالها و آب انبارها) و غذا مانند ایجاد ایستگاهها در نزدیکی روستاها و محلهایی که دارای آذوقه و مواد غذایی مورد نیاز کاروانیان باشد مانند ایستگاه عبدال آباد سمنان (تصاویر شماره ۱۰-۸).

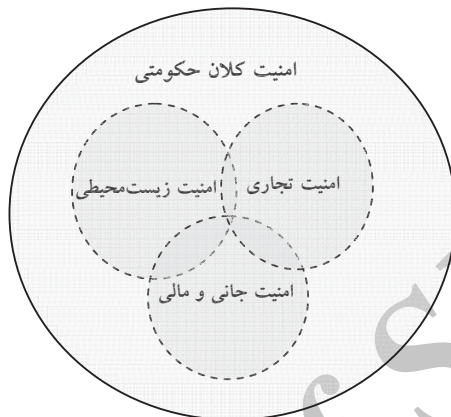
۳- امنیت جانی و مالی: مانند قلاع روستایی و راهداری و برجهای تعیین مسیر و کاروانسراهای بین راهی و دیگر بناهای امنیتی که وظیفه تأمین امنیت راهها و کاروانهای تجاری و حفظ جان مردم در مقابل یاغیان، دزدان و مهاجمان را بر عهده داشته‌اند.

۴- امنیت تجاری: مانند ایجاد یک فضای امن جهت دادوستد سالم میان تجار و حمایت از بازرگانان بیگانه در شهرها و بازارهای محلی - منطقه‌ای توسط حاکمان محلی و کشوری صورت می‌گرفته است.



نمودار شماره ۱: بسترهای امنیتی مورد نیاز جهت انجام فرآیند تجارت (Authors)

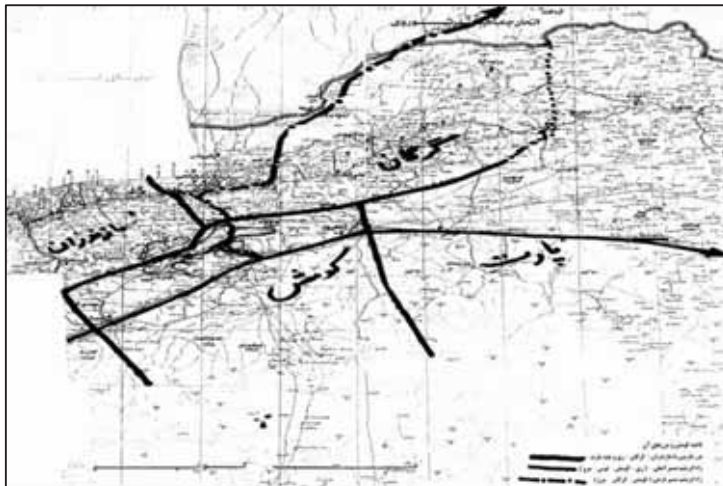
۱ - به منظور آشنایی هرچه بیشتر با متغیرهای تأثیر گذار بر امنیت زیست محیطی رک به (Kaviani Rad, 2011).



نمودار شماره ۲: شکل‌گیری گونه‌های مختلف امنیت در بستر امنیت کلان حکومتی (Authors)

### بناهای تأمین‌کننده امنیت

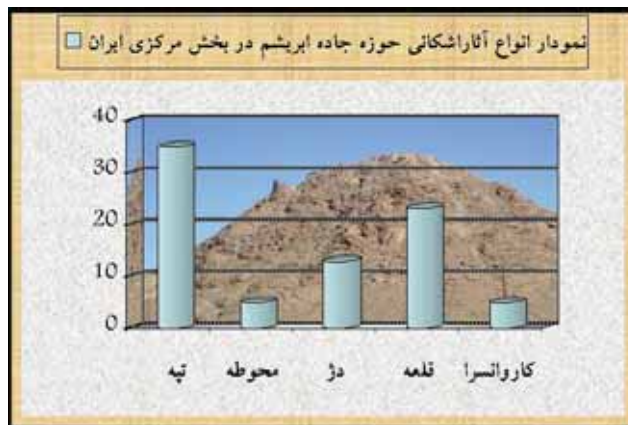
منطقه‌ای که در این نوشتار به‌منظور بازسازی و پی‌بردن به شیوه‌های برقراری امنیت در طول جاده خراسان در دوران مختلف تاریخی در نظر گرفته شده (جاده گرمسار تا سمنان) دارای بناهایی تدافعی، معیشتی و ایستگاهی است که می‌توانند چگونگی تأمین امنیت تجاری، معیشتی و جانی (سه شاخه امنیتی) که لازمه برقراری تجارت و مبادلات هستند را بر ما روشن سازند. منطقه مورد نظر بخش مرکزی و غربی ایالت باستانی پارت (یکی از ایالات شرقی هخامنشی)، پتسخوارگر ساسانی، کومش (کومیسنا- قومس) قبل از اسلام و دوران اسلامی را در بر می‌گرفته است. منطقه مذکور یکی از ایالت‌هایی بوده که نقش مهمی را در تاریخ سیاسی - فرهنگی ایران ایفاء کرده است. نام کومش در متون هخامنشی چون کتیبه داریوش در بیستون و اشکانی کومیسنا ذکر شده و سه راهی مهمی در آن قرار داشته است (در دوره هخامنشی از کومش یک راه به‌سوی شرق (سرزمین باختر) و راهی به‌سوی شمال (گرگان و مازندران) و راهی به‌سوی غرب (ری) امتداد داشته است) (نقشه شماره ۳) (Riazi, 1995: 431).



نقشه شماره ۳: موقعیت جغرافیایی ایالت‌های کومش، پارت و گرگان (Riazi, 1995: 432)

سرزمین کومش از سه بخش کوهستانی - دشت و کویر تشکیل شده است. دشت کومش به شکل یک نوار باریک و دراز به عرض تقریبی ۵۰-۳۰ و طول تقریبی ۲۰۰ کیلومتر به موازات رشته کوه البرز کشیده شده است در سراسر طول نوار دشت کومش انبوهی از روستاها و مزارع در این «نوار حاصلخیز» به چشم می‌خورد، در جنوب این نوار کویرهای مرکزی ایران به طول تقریبی هزار کیلومتر و عرض ۴۰۰ کیلومتر قرار دارند که غیرقابل زرع و عبور هستند و از دریاچه‌های خشک شده نمک تشکیل شده‌اند.

براساس بررسیهای نگارنده، میزان قابل توجهی از آثار و محوطه‌های اشکانی و تاریخی پیرامون جاده خراسان (ابریشم) مربوط به دژها و قلعه‌ها و بناهایی با کاربری دفاعی و امنیتی می‌باشد که نشانگر توجه مردمان و سران حکومتی این دوران به تأمین امنیت بوده است (نمودار شماره ۳) (Dehpahlavan, 2006: 266).



نمودار شماره ۳: انواع آثار دوره اشکانی پیرامون جاده ابریشم (Dehpahlavan, 2006: 271)

حال به بررسی و مطالعه محوطه‌ها و بناهای پیرامونی جاده (سمنان- گرمسار) می‌پردازیم که به‌نحوی تأمین‌کننده گونه‌های مختلف امنیتی بوده‌اند:

#### ۱- دژ و روستای پاده

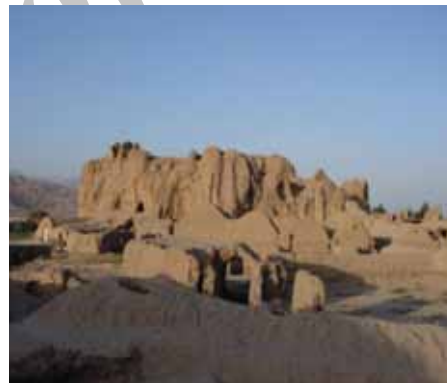
روستای پاده در فاصله ۳ کیلومتری شرق شهرآرادان و ۲۶ کیلومتری خاوری شهر گرمسار واقع شده است. روستای تاریخی پاده یکی از منزلگاه‌ها و ایستگاه‌های مسیر جاده ابریشم بوده است، در میان این روستا قلعه‌ای با دیوارهای مرتفع قرار گرفته است که دارای پلانی تقریباً مدور و مصالح آن خشت و چینه است. حداکثر ارتفاع دیوارهای به‌جای مانده از این بنا ۱۰-۱۲ متر می‌باشد (تصویرهای شماره ۱ و ۲). بر اساس بقایای برجای مانده، به احتمال زیاد بنای مذکور به‌صورت چند طبقه بوده است. در وسط این بنا چاه عمیقی دیده می‌شود که به احتمال زیاد به‌منظور تأمین آب از آن استفاده می‌شده است. در بخش فوقانی دیوارهای دژ اتاقک‌هایی ساخته شده که نشان از ضخامت و سترگ بودن دیوار بنا دارد. عده‌ای بر این قلعه نام‌گیری و بعضاً کشفگران را نهاده‌اند و آن را متعلق به زرتشتیان می‌دانند (Asadi, 1999: 467).

تعداد محدودی سفالهای سطحی در پیرامون این بنا به‌دست آمده که مربوط به دوران تاریخی و اسلامی می‌باشند. با توجه به شیوه، سبک معماری و یافته‌های باستان‌شناختی، این دژ

دوران اشکانی - ساسانی و اسلامی را در بر می‌گیرد.<sup>۱</sup> از آنجایی که این دژ در میان روستایی با بافت قدیمی قرار گرفته است و خانه‌های روستای پاده آن را در میان گرفته‌اند، احتمالاً متعلق به یک حاکم محلی بوده است که در ازای کسب مقداری عوارض مالی از بازرگانان، امنیت راههای منطقه را تأمین می‌کرده است و با توجه به امکانات و شرایط موجود در روستای پاده، مایحتاج کاروانیان و شرایط لازم جهت مبادلات محلی و منطقه‌ای را فراهم می‌کرده است. همان‌گونه که ترینکوس نیز معتقد است که برخی از محوطه‌های بارز دشت دامغان متعلق به حاکمان و خانهای محلی بوده است که بر این بخش از جاده ابریشم نظارت داشته و تأمین کننده امنیت منطقه بوده‌اند و مقداری از درآمد خود را از این طریق به‌دست می‌آورده‌اند (Trinkaus, 1983: 127).



تصویر شماره ۲: نمای فوقانی دژ پاده (Authors)



تصویر شماره ۱: نمای غربی دژ پاده (Authors)

۱- گفتنی است روش‌های تاریخگذاری بناها و آثار تاریخی که در این مقاله به شرح آنها پرداخته شده، نخست براساس یافته‌های باستان‌شناختی از قبیل تکه‌های سفال و مقایسه آنها با محوطه‌های باستانی شاخص منطقه دامغان و شاهرود از قبیل ویرانه‌های قوشه، محوطه دوتپه و ... سپس براساس ویژگی‌های سازه‌ای بناها از قبیل پلان، ابعاد خشت و نحوه خشت چینی و آجر چینی بناها و در آخر متون تاریخی برجای مانده می‌باشد. در پایان باید اذعان داشت در پیرامون بناها و محوطه‌های اشاره شده شواهد و مدارک باستان‌شناختی‌ای به دست آمده که قدمت آنها را بی‌شک به دوران قبل از اسلام می‌رساند ولی متأسفانه تخمین و برآورد دقیق دوران تاریخی آنها مستلزم کاوش‌های باستان‌شناختی و انجام آزمایشات سالیابی یافته‌های به‌دست آمده است که از توان زمانی و امکانات علمی نگارندگان این مقاله خارج است. به همین منظور از واژه قبل از اسلام (که به طور تقریبی منظور مقطع زمانی از ۵۰۰ ق.م تا ۶۰۰ میلادی است) در بیشتر موارد استفاده شده تا این مقطع زمانی را به‌طور کلی پوشش دهد (Authors).

## ۲- منزلگاه ده نمک

روستای ده نمک یکی از منزلگاه‌های مهم مسیر جاده ابریشم بوده که دارای قدمتی از دوران قبل از اسلام تاکنون می‌باشد و در کتب قدیمه از آن به‌عنوان قریه الملح یا قصرالملح یاد شده است. روستای ده نمک دارای مجموعه بناهای قدیمی در ارتباط با جاده ابریشم (خراسان) هستند که عبارتند از:

۱- دژ (قلعه) اشکانی؛

۲- کاروانسرای تخریب شده متعلق به دوران قبل و بعد از اسلام؛

۳- کاروانسرای قرون میانی اسلام؛

۴- کاروانسرای صفوی؛

۵- یخچال‌ها یا آب انبارها (ما قبل صفوی و صفوی).

یکی از این بناها که جنبه امنیتی این ایستگاه را بازگو می‌کند دژ یا قلعه ده نمک می‌باشد. دژ ده نمک در روستای ده نمک و در کنار جاده قدیمی گرمسار-سمنان و به فاصله ۵۰ متری جنوب شرقی کاروانسرای صفوی ده نمک واقع شده است. بنایی تقریباً مدور با قطر داخلی تقریباً ۵۵ متر، با دیوارهایی به ارتفاع تقریبی ۱۴-۱۲ متر و به ضخامت ۲-۰/۵ متر که می‌توان به درستی آنرا دژ یا قلعه نامید (تصاویر شماره ۳ و ۴). بنای فوق با خشت و چینه ساخته شده است. ورودی بنا در بخش شرقی آن واقع شده است، در حاشیه جنوبی بنا زائده‌ای چهارگوش دیده می‌شود که احتمالاً به‌صورت برج و یا به‌عنوان بستری جهت ایجاد اتاقها و حجره‌ها در بخش فوقانی دژ عمل می‌کرده است. این دژ از لحاظ پلان و شیوه ساخت به میزان زیادی قابل مقایسه با دژ پاده می‌باشد که هر دو در مسیر جاده ابریشم قرار گرفته‌اند و به احتمال زیاد هر دو کاربری تدافعی و برقراری امنیت در این منطقه را به‌عهده داشته‌اند. یخچالی (و یا شاید آب انبار) در حاشیه شمال‌غربی دژ قرار دارد که به‌سختی قدمت آن به قبل از اسلام می‌رسد ولی مطمئناً قدیمی‌تر از یخچال صفوی است که در نزدیکی آن قرار گرفته است و شاید از ارتفاع

بلند دیوار دژ به عنوان دیوار سایه‌انداز یخچال استفاده می‌شده است.<sup>۱</sup> در ضلع جنوبی دژ ده نمک آثار اندکی از ویرانه‌های یک کاروانسرای قدیمی دیده می‌شود که به احتمال زیاد همزمان با بنای دژ ساخته شده است.

عده‌ای نیز در مورد دژ مذکور مطالبی آورده‌اند به عنوان نمونه: در کتب قدیم (ابن رسته) آمده است «که قریه ده نمک (قصرالملح) قلعه مدوری دارد تقریباً به ارتفاع بیست ذرع (هر ذرع ۱/۰۴ متر) که دیوار آن گبری و مدخل قلعه رو به مشرق و خندق و پل نیز داشته است» (Asadi, 1999: 468). در کل منزلگاه ده نمک دارای مجموعه‌ای از بناها است که به گونه‌ای امنیت و شرایط لازم را برای مسافران و بازرگانان فراهم می‌کرده‌اند و همگی رفت و آمد کاروانیان و داد و ستد را در ذهن انسان فرا می‌خوانند.



تصویر شماره ۳: نمای جنوبی مجموعه بناهای ده نمک و دژ ده نمک (Authors)

۴- به منظور دسترسی به اطلاعات بیشتر در مورد نحوه عملکرد یخچال‌های تاریخی به Dehpahlavan, 2006 مراجعه شود.



تصویر شماره ۴: نمای غربی دژ ده نمک و ارتفاع بلند باروی آن (Authors)

### ۳- منزلگاه عبدالآباد

منزلگاه عبدالآباد در میانه راه ارتباطی ده نمک- لاسجرد (در نزدیکی بنای دری مردکستان) و در ۸ کیلومتری جنوب روستای عبدالآباد واقع شده است. منزلگاه عبدالآباد دارای مجموعه بناهای قدیمی در ارتباط با جاده ابریشم (خراسان) هستند که عبارتند از: کاروانسرا؛ یخچال؛ حجره‌های بازار؛ آب انبار دو در.

کاروانسرای عبدالآباد به‌طور تقریبی دارای ابعاد  $250 \times 140$  متر و مساحت  $3500$  متر مربع می‌باشد. این کاروانسرا از کاروانسراهای تاریخی منطقه و حوزه جاده ابریشم است که بر اساس تکه سفال‌های سطحی محوطه و بخشهایی از سازه‌های قدیمی کاروانسرا می‌توان قدمت آن را به دوران قبل از اسلام دانست. از آنجایی که دو منزلگاه قبل و بعد از این کاروانسرا (لاسجرد- ده نمک) دارای آثار دوران اشکانی و ساسانی هستند و با توجه به موقعیت سوق‌الجیشی و فاصله زیاد این دو ایستگاه (لاسجرد- ده نمک) وجود منزلگاه و ایستگاهی در این میان ضرورت داشته است. با اطمینان می‌توان گفت که کاروانسرای عبدالآباد از دوران قبل از اسلام تا دوران معاصر مورد استفاده قرار گرفته است. براساس یافته‌های باستان‌شناسی بخش‌های شمالی کاروانسرا به احتمال زیاد مربوط به دوران قبل از اسلام بوده که مانند



کاروانسرای قبل از اسلامی ده نمک ویران و شخم زده شده است. کاروانسرای عبدل آباد دارای امکانات جانبی یخچال (آب انبار) و آب انبار دو در خارج از کاروانسرا (تصاویر شماره ۵-۸) بوده است که در راستای تأمین بخشی از احتیاجات مسافران مورد استفاده قرار می گرفته‌اند. در طول تاریخ یخچالها و آب انبارها با ساختارهای متفاوت و کارآمد خود در مناطق بیابانی از عوامل مهم تأمین کننده امنیت معیشتی به‌شمار می آمده‌اند (شکل شماره ۳).

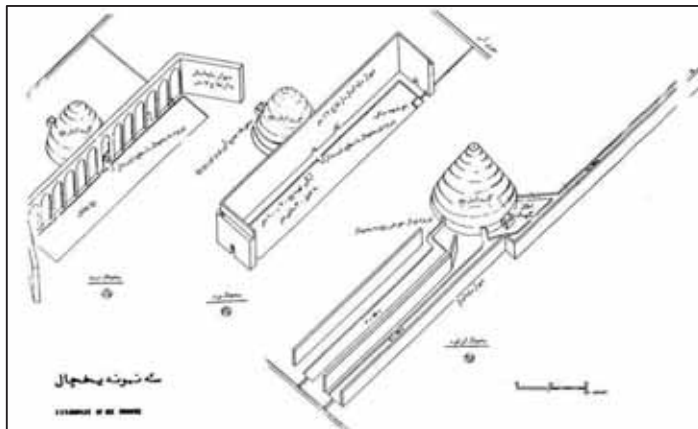


تصاویر شماره ۵ و ۶: نمای جنوبی، در ورودی بازار آب انبار دو در کاروانسرای عبدل آباد (Authors)



تصویر شماره ۸: یخچال کاروانسرای عبدل آباد (Authors)

تصویر شماره ۷: نمایی از داخل کاروانسرای عبدل آباد (Authors)



شکل شماره ۳: پلان و نمایی از سه نمونه یخچال کویری و نوع عملکرد آنها (Modareszadeh, 1991: 45)

#### ۴- قلعه روستای عبدالآباد

قلعه- روستای عبدالآباد در ۸ کیلومتری شمال کاروانسرای عبدالآباد و به فاصله ۵۰۰ متری جنوب شرقی روستای عبدالآباد کنونی واقع شده است. قلعه- روستای عبدالآباد از یک بنای تقریباً مدور که احتمالاً یک خان‌نشین بوده که به احتمال زیاد بنایی چند طبقه بوده است. در پیرامون بنای خان‌نشین تعدادی اتاقک مغاره‌ای (شبهه خانه) در دل تپه‌های خاکی با بافت محکم کنده شده است. با توجه به وجود عناصری چون طاقچه و سقفهای ساروجی (گچ-قلوه سنگ و...) در بعضی از آنها به احتمال زیاد این اتاقک‌ها کاربرد مسکونی داشته‌اند تا اینکه کاربردهای دیگری چون محل ذخیره آذوقه و... را داشته باشند (تصاویر شماره ۹ و ۱۰).

با توجه به یافته‌های باستان‌شناختی در اطراف این محوطه قدمت این بنا و مغاره‌های آن خیلی قدیمی‌تر از روستای عبدالآباد امروزی است و شکل و فرم این خانه‌ها روستاهای صخره‌ای چون میمند و کندوان که قدمت آنها حتی به قبل از اسلام می‌رسند را در ذهن متصور می‌سازد. باید اذعان داشت به علت دوری کاروانسرای عبدالآباد از روستاهایی چون ده نمک و لاسجرد مطمئناً یکی از محل‌های تأمین آذوقه و مایحتاج مسافری، روستای عبدالآباد و چشمه‌های آن بوده است یا به دیگر سخن امنیت معیشتی منزلگاه عبدالآباد و بخشی از جاده

خراسان (ابریشم) را تأمین می‌کرده است. با توجه به یافته‌های سطحی باستان‌شناختی و ارتباط این محوطه با کاروانسرای عبدال‌آباد به احتمال زیاد قدمت این محوطه به دوران قبل از اسلام می‌رسد. چه بسا با انجام کاوش و بررسی‌های بیشتر بتوان به این نتیجه رسید که این قلعه - روستا به‌درستی چه نقشی را در حوزه جاده خراسان ایفا می‌کرده است.



تصویر شماره ۹: نمایی غربی قلعه روستای عبدال‌آباد (Authors) تصویر شماره ۱۰: نمایی از اتاقک‌های حفر شده (Authors)

#### ۵- منزلگاه لاسجرد (رأس الكلب)<sup>۱</sup>

روستای لاسجرد در سر راه ارتباطی سمنان- گرمسار واقع شده است. روستای لاسجرد دارای یک قلعه مدور کاملاً تخریب شده و یک کاروانسرای شاه عباسی می‌باشد. با توجه به سرحدی بودن (سرحد غربی شهر سمنان در گفته‌های مورخان عرب) قریه لاسجرد (لاسگرد)<sup>۲</sup> در دوران قبل از اسلام بویژه در زمان اشکانیان، این احتمال را وجود دارد

۶- به‌منظور دستیابی به اطلاعات بیشتر در مورد منزلگاه رأس‌الکلب مراجع شود به (Dehpahlavan, 2006: 2; Ibn-e-).  
 (Rosteh, 2001:198; Zahedi, 1999: 317).

۲- به‌منظور ریشه‌شناسی و قدمت تاریخی واژه لاسجرد و مراکزی با ریشه لغوی لاسجرد، لاسگرد و بلاسگرد رک به (Sabri, 2010).

که قدمت این روستا به دوران اشکانیان برسد. قلعه‌ای که در این روستا وجود داشته تا اواسط قاجاریه برپا بوده و پس از این تاریخ رو به ویرانی نهاده است (طرح شماره ۱). در حال حاضر از این قلعه باشکوه هیچ اثری جز چند تصویر و توصیف رهگذران و سیاحان چیزی بر جای نمانده است که براساس آنها به توصیف این قلعه می‌پردازیم: «اطراف ارگ گودالی عمیق و عریض بوده که به صورت باغچه درآورده بودند. چیزی که از این قلعه عظیم باقی مانده گذرگاه‌های زیرزمینی سه طبقه‌ای است که به یکدیگر راه داشته‌اند» (Zendehdel, 1997: 65-66). مرحوم صنیع‌الدوله می‌نویسند: «... این قلعه ۶ برج دارد و هر برج از شش اتاق تشکیل شده است. گرداگرد این تل، خانه‌هایی یک طبقه به تفاریق ساخته‌اند و از دور تل‌ها، تیرها به میان آن دوانیده و روی تیرها را پوشانده و کوچه مصنوعی درست کرده و... ارتفاع تل بدون خانه‌ها هفت ذرع و با خانه‌ها دوازده ذرع می‌شود (هر ذرع ۱/۰۴ متر) دورتل دویست و پنجاه قدم است...». لرد کرزن انگلیسی که در سال ۱۸۹۱ میلادی از قلعه مذکور دیدن کرده، نوشته است: «در این محل سابقاً ارگی بر سنگر گردی بلند ساخته بودند که شاید تا هشتاد پا (هر پا ۳۰/۴۸ متر) ارتفاع داشته. آن ارگ فعلاً خراب است...» (Mokhlesi, 1965: 67; (Haghighat, 1973: 85).

بر اساس گفته‌های سیاحان گذشته که در زمان برپایی قلعه از آن سخن گفته‌اند و با توجه به تصاویر نقاشی شده از آن (طرح شماره ۱)، به جرأت می‌توان گفت قلعه لاسجرد از لحاظ پلان و نوع معماری و ساخت کاملاً شبیه قلعه‌های مدور ده نمک و پاده آرادان بوده است و به احتمال زیاد همزمان و عملکردی یکسان را داشته‌اند. از آنجایی که در این محل کاروانسرای صفوی نیز احداث شده است، نشانگر موقعیت خاص این روستایی به عنوان یک منزلگاه و دارا بودن امکانات مورد نیاز کاروانیان و رهگذران می‌باشد.



طرح شماره ۱: نمایی از دژ لاسجرد (Haghighat, 1973: 342)

### نتیجه گیری

با تمرکز بر منطقه مورد مطالعه به عنوان گذرگاهی طبیعی می توان موارد مختلفی از چگونگی انجام مبادلات گوناگون و رفت و آمد مردم در دوران مختلف تاریخی در این مسیر را بازسازی کرد و تا حدودی به دیگر مناطق هم تعمیم داد. یکی از این موارد امنیت به عنوان یکی از مهمترین عوامل شکل گیری تجارت و ارتباطات است. براساس متون و شواهد تاریخی برجای مانده در طول جاده ابریشم می توان به این نتیجه رسید که مسافران و رهگذران در هنگام گذر از جاده ابریشم (در مسافتهای طولانی و کوتاه) در دوران مختلف تاریخی (طی تعاریف انجام شده از امنیت و گونه های آن در متن این نوشتار) عمدتاً با چندگونه دغدغه خاطر و عدم امنیت مواجه می شده اند که عبارتند از:

**امنیت زیست محیطی:** معمولاً بازرگانان و مسافران از دیرباز در طول جاده ها با عوامل خطر ساز محیطی و زیست محیطی مواجه بوده اند که باعث ایجاد نوعی ناامنی در طول جاده ها می شده اند. چنین عواملی را می توان در قالب شرایط سخت و نامتعادل طبیعت از قبیل گرما و سرمای شدید کویر و دشتها، کوهستانهای صعب العبور و مناطق خشک و بی آب و علف و جانوران وحشی تعریف کرد. بازرگانان و مسافران تا حد امکان سعی می کردند مسیرهایی را

انتخاب کنند که هم نزدیکتر و هم موانع طبیعی کمتری را در مقابل داشته باشند و با برنامه‌ریزی مناسب سعی می‌کرده‌اند مواقع استراحت و شبها را در منزلگاهها و کاروانسراها بگذرانند و معاش راه در طول روز را از آنها تأمین نمایند. بنابراین منزلگاه‌های میان راهی به‌عنوان سرپناهی در مقابل شرایط سخت طبیعی عمل می‌کرده‌اند و با امکاناتی چون قنات، آب انبار، یخچال، چشمه‌ها و وجود مواد غذایی در آنها امنیت معیشتی کاروانیان را تأمین می‌کرده‌اند.

**امنیت جانی و مالی:** راه‌زنان و باج‌گیران از دیگر عوامل ایجاد کننده ناامنی در طول جاده‌ها بوده‌اند که جان و مال مسافرین را به‌خطر می‌انداخته‌اند. شاهان، سران حکومتی و بازرگانان با ایجاد پایگاهها، دژها و قلعه‌های نظامی محلی و میان راهی، پلیس سواره و مأموران گمرکی دولتی سعی در برطرف ساختن این معضل داشته‌اند. براساس مطالعات انجام شده، تعداد زیادی از بناهایی که در طول مسیر جاده خراسان (ابریشم) در منطقه مورد نظر واقع شده‌اند شامل دژها و انواع قلاعی هستند (نمودار شماره ۱) که نشان دهنده اهمیت تأمین امنیت به‌عنوان عامل جدایی‌ناپذیر تجارت و داد و ستد می‌باشند. حکومتها در طول تاریخ از این طریق سعی در برقراری امنیت جانی و حراست از جاده‌ها و کاروانیان را داشته‌اند.

**امنیت تجاری (مبادلات):** یکی از دیگر عوامل و چالشهای امنیتی در طول راهها و در راستای داد و ستد و مبادلات، عدم اطمینان خاطر و امنیت تجار و رهگذران از انجام معاملات تجاری بوده است. حاکمان و خانهای محلی و منطقه‌ای با اخذ مقداری عوارض مالی از تجار، زمینه‌های مساعد برای داد و ستد را برای آنها فراهم می‌کرده‌اند، چرا که در صورت وجود این نوع ناامنی بازرگانان رغبت چندانی به انجام داد و ستد و تجارت پیدا نمی‌کرده‌اند. کاترین ترینکوس - باستان‌شناس آمریکایی - در سال ۱۹۷۸ میلادی در راستای طرح تحقیقاتی دکتری خود از دانشگاه پنسیلوانیا به بررسی محوطه‌ها و آثار اشکانی - ساسانی دشت دامغان پرداخت. او در این بررسی برخی از محوطه‌های بارز دشت دامغان را متعلق به حاکمان و خانهای محلی می‌داند که بر این بخش از جاده ابریشم نظارت داشته و تأمین کننده امنیت منطقه بوده‌اند و بخشی از درآمد خود را از این طریق بدست می‌آورده‌اند (Trinkaus, 1983: 127). رونق

اقتصادی محلی، منطقه‌ای و حتی فرامنطقه‌ای یک کشور نقش اساسی در ایجاد بسترهای لازم برای قدرت ملی در زمینه‌های مختلف سیاسی، نظامی، اجتماعی و فرهنگی داشته است (Zaraghani, 2010: 176).

در پایان باید ذکر کرد که با توجه به آثار مورد مطالعه و بسترهای لازم جهت شکل‌گیری آنها، فرآیند تجارت و بازرگانی در صورت تأمین امنیت و وجود گونه‌های امنیتی مذکور عملی می‌شده است.

### قدردانی

نگارندگان بر خود لازم می‌دانند تا از کمک‌ها و راهنمایی‌های مسئولان محترم اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سمنان در انجام بررسی‌های میدانی در منطقه مورد مطالعه کمال سپاسگزاری را داشته باشند. همچنین از همکاری‌های سرکار خانم دکتر هایده لاله، مدیر وقت گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران به‌منظور انجام مکاتبات اداری لازم با سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با موضوع و منطقه مورد پژوهش، قدردانی می‌شود. از راهنمایی‌های سازنده جناب آقای محمد رضایی در معرفی و تعیین موقعیت برخی از آثار تاریخی مرتبط با محور اصلی پژوهش قدردانی و تشکر می‌شود. از زحمات شایان جناب آقای هادی شریفان به‌منظور همکاری در انجام بررسی میدانی پروژه نیز سپاسگزاری می‌شود.

## References

1. Alaei Taleghani, Mahmood (2002), Geomorphology, Ghomes Publisher [in Persian].
2. Andorodi, Elham (2000), Restoring to Caravansaries of the Silk Road in Iran, Case study: Miandasht and Abasabad Carvansara, M.A Dissertation, University of Tehran [in Persian].
3. Asadi, Noosh Azar (1999), Look at the Garmsar: The Shining Sun Land, Vol 1, Tehran, Pazineh Publisher [in Persian].
4. Boulnois, Luce (2004), La Route De La Soie, Translated to Persian by Malek Naser Novban, Theran, Reaserch Center of Humanities and Cultural Studies.
5. Dehpahlavan, Mostafa (2006), Survey and Study of Parthian Relices about Silk Road in Central Part of Iran, M.A Thesis, Supervisor: Kamal-al din Niknami, University of Tehran, Department of Archaeology [in Persian].
6. Ehlerz Eckart (1992), A Basis of Geographical Country, Translated to Persian by Mohammad, Taghi Rahnama, Tehran, Geographical and Cartography Institute of Sahab[in Persian].
7. Foltz, R. C (1999), Religions of the Silk Road', St. Martins Press, NewYork.
8. Frank, Airin & Brawnstone, David (1997), Silk Road, Translated to Persian by Mohsen Salasi, Tehran, Soroosh Publisher[in Persian].
9. Ghasemi, Farhad (2010), Geopolitic Model of Regional Security: Case Study Middle East, Journal of Geopolitic, Tehran, Iranian Association of Geopolitics, sixth Year, No. 2, pp. 57-94 [in Persian].
10. Goljan, Mehdi (2004), Common Heritage (An overview of the culture and civilization of Easten Iran and Transoxiana from Cyrus to Timor), Tehran, Amirkabir Publisher [in Persian].
11. Haghghat, Abd-al Rafie (1973), Semnan History, Publisher of Semnan General Government [in Persian].
12. Haghghat, Abd-al Rafie (1991), Ghomes History, Qumesh Publisher [in Persian].
13. Haji Babaei (2001), Parthians and Silk Trade, Journal of Letter and Hunmanities Faculty, University of Tehran, pp. 245-261 [in Persian].
14. Ibn-e-Rosteh (2001), Alagh-o-Nafise, translated by Hosein Gharechanloo, Tehran, Amirkabir Publication, Second Edition [in Persian].
15. Isidore of Charax (1914), Parthian Station: An account of the overland trade route between the Levant and India in the first century B.C, W. H. Schoff (ed), London.



16. Kaviani Rad, Morad (2011), Pardazesh of Environmental Security (Communication of security and Ecology), Iranian Association of Geopolitics, Vol, No. 3, pp. 80-100 [in Persian].
17. Keyhan, Maseed (1931), Detailed Geography of Iran, Vol 2, Tehran [in Persian].
18. Kiani, Mohammad Yosof & Klaiss, Wolfram (1994), Karvaseries of Iran, Tehran, ICHO [in Persian].
19. Mahdavi, Maseed (2002), Survey of Geographical Characteries in Central Deserts of Iran, Journal of Letters and Humanities, University of Tehran , pp. 461-473 [in Persian].
20. Majidzadeh, Yosof (1987), Lajavard (Lapi Lazuli) and Road of Great Khorasan, Journal of Archaeology and History, First Year, No. 2, p. 3-12 [in Persian].
21. Modareszadeh, Seyyed Mohammad Hossein (1991), Abarkoh and Silk Road (Survey of effective Geographical Factors and Ecosystem evolution), Besat Publisher, First Print [in Persian].
22. Mokhlesi, Mohammad Ali (1965), Historical Relices of Semnan, Publisher ? [in Persian].
23. Molazadeh, Kazem & Mohammadi, Maryam (2006), Encyclopedia of Historical Building of Iran in Islamic Period: Forts and Fortress, Sorey-e- Mehr Publisher, First Print [in Persian].
24. Neisary, Siros (1971), General Geography of Iran, Tehran [in Persian].
25. Pazooki, Naser (1999), City and It's Fortificated Role, Vol 2, ICHTO, Second Congress of The History of Iranian Architecture and Urbanism [in Persian].
26. Pirnia, Hassan (2006), History of Ancient Persian, Vol 3, Tehran, Negah Publisher [in Persian].
27. Pirnia, Mohammad Karim & Afsar, Keramat-o-Allah (1991), Roads and Carvansara (Rah and Robot), Tehran, Armin Publisher [in Persian].
28. Rezaei, Mohammad (2006), Ancient Fortress of Qumesh: Link for Myth and Persian History, Tehran, ICHTO, Third Congress of The History of Iranian Architecture and Urbanism, Vol2, pp. 425-484 [in Persian].
29. Riazi, Mohammad (1995), Silk Road: Formation and History, Journal of Archaeology and History, Ninth Year, No. 2, p. 48- 59 [in Persian].
30. Sabri, Hossein (2010), Belashgerd; A Famous City or Paygahha for aids of Parthian Empire, Journal of Modares Archaeology Researches, No. 3, pp. 70-75 [in Persian].
31. Schippmann, Klaus (2005), Basics of Parthian History, Translated to Persian by Hooshang-e- Sadeghi, Tehran, Farzan Rooz Publisher [in Persian].
32. Trinkaus, K. M (1983), Pre-Islamic Settlement and Land Use in Damghan, Northeast Iran, Iranica Antiqua XVIII, p120-143.

33. Valinejad, Morteza (2002), Security and Development; Financial Development and Financial Intermediaries, Journal of Political and Economic Information, Tehran, pp. 191-209 [in Persian].
34. Valipoor, Mohammad Reza (2004), Nature of Commercial Exchanges in Pre-History, Journal of Archaeology, Islamic Azad university of Abhar, No. 1, pp. 6-19 [in Persian].
35. Zahedi, Mohammad Reza (1999), Research of Whatch Castle? Sarsag or Ras-al Kalb in Course of Great Khorasan Road, ICHO, Second Congress of The History of Iranian Architecture and Urbanism., Vol 5, pp. 317-323 [in Persian].
36. Zaraghani, Seyyed Hadi (2010), Crisis and Analysis of National Power Sensing Models, Journal of Geopolitics, Tehran, Iranian Association of Geopolitics, Sixth Year, No. 1, pp. 149-180 [in Persian].
37. Zekrgoo, Amir Hossein (1995), Spiritual Identity of The Silk Road, Journal of Iran Shenakht, Vol5, Mohammad-e- Amin Publisher, pp. 179-197 [in Persian].
38. Zendehtel, Hassan (1997), Handbook of General Guide for Iran Touring (Semnan Province), Irangardan Publisher [in Persian].

Archive of SID