

## بررسی باستان‌شناختی بخشی از شاهراه خراسان بزرگ: گردنه‌ی پاتاق یا «دربند مادی»

مصطفی ده‌پهلوان\*

استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران  
mdehpahlavan@ut.ac.ir

مهرداد ملکزاده

استادیار گروه باستان‌شناسی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری

ذبیح‌الله چهارراهی

پژوهشگر حوزه‌ی برنامه‌ریزی فضایی و آمایش

شناسه‌ی دیجیتال (DOI): 10.22084/nbsh.2019.15228.1677  
تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۹/۱۷، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۳/۱۳  
(از ص ۱۲۷ تا ۱۴۶)

### چکیده

باستان‌شناسی، افزون بر گذشته‌ی جای‌ها و نقاط، به پیشینه‌ی راه‌ها هم می‌پردازد؛ به خط میان دو یا چند نقطه، به مسیر میان دو یا چند جای. چندوچونی راه‌های باستانی، از موضوعات محل توجه باستان‌شناسان بوده و هست، و در باستان‌شناسی ایران، یکی از مهم‌ترین راه‌های باستانی پیونددهنده‌ی میان شرق و غرب فلات ایران، «شاهراه خراسان بزرگ» بوده است؛ و بخشی بسیار کلیدی، در مسیر شاهراه خراسان بزرگ، «گردنه‌ی پاتاق» کنونی است. خراسان بزرگ از یک سوی، و میانرودان از سوی دیگر، مبدأ و مقصد بسیاری از رهگذران این راه و این گردنه بوده است. منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناختی، بر اهمیت بالای این گردنه در طول تاریخ گواهی می‌دهند. در این مقاله تلاش داریم تا با تکیه بر نتایج بررسی‌های میدانی متعدد و جستجویی بیشتر در منابع تاریخی از قبیل: نوشته‌های جغرافیون باستان، سفرنامه‌های سیاحان و یادگارهای شاهان و شاهنشاهان، اهمیت گردنه‌ی پاتاق را به همراه جزئیات آن، بار دیگر یادآور شویم؛ همچنین سعی مان بر این بود که با کمک گرفتن از تحلیل عکس‌های هوایی قدیم و جدید به درک بهتری از تغییرات روزگار نوین و معاصر در گردنه‌ی پاتاق دست یابیم؛ در پایان از تحلیل‌های نرم‌افزار GIS نیز برای بازسازی مسیر اصلی روزگار باستان (خصوصاً پیش از اسلام) این مسیر بهره برده‌ایم. با استناد بر شواهد باستان‌شناختی برجای مانده در محدوده‌ی گردنه‌ی پاتاق کنونی، و نیز منابع تاریخی، می‌توان از انطباق این گردنه با گذرگاه موسوم به «دربند مادی» (Μηδική πύλη) یا «دربند(های) زاگرس» (Zάγρου πύλαι) در متون جغرافیایی کلاسیک (یونانی و لاتین) و «عقبه‌ی حلوان» جغرافیون دوران اسلامی سخن گفت. در پژوهش ما مسیر باستانی (پیش از اسلام) در گردنه‌ی پاتاق، که محور اصلی این مقاله است، شناسایی و بازبانی شد؛ دو مسیر دیگر که از دوره‌ی صفوی به بعد در گردنه‌ی پاتاق مورد استفاده قرار گرفته است نیز بررسی و زمان تقریبی ایجاد هر یک شناسایی شد.

**کلیدواژگان:** شاهراه خراسان بزرگ، دربند مادی، دربند زاگرس، عقبه‌ی حلوان، گردنه‌ی پاتاق، طاق‌گرا، زیچ‌منیژه.

## مقدمه

نخستین نشانه‌های تبادلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی را در جهان می‌بایست در مسیر راه‌ها جستجو کرد. به دلیل اهمیت فلات ایران در پیدایش فرهنگ‌های پیش از تاریخ و موقعیت جغرافیایی خاص ایران به عنوان حلقه‌ی ارتباطی میان شرق و غرب، ایرانیان از دیرباز 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 دوران تاریخ در این مناطق می‌زیسته‌اند، تقریباً همین مسیرهای فعلی را مورد استفاده قرار می‌داده‌اند و از این رو باید قدیمی‌ترین ساکنان ایران را - نخستین مهندسی‌نی - دانست که به احداث جاده‌های اصلی کنونی اقدام کرده‌اند» (Majidzadeh, 1982: 59). هخامنشیان و اشکانیان، ساختار نظام‌مندی برای شکل‌گیری راه‌ها به کار می‌گیرند. یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ارتباطی - تاریخی میان تمدن‌های کهن که در تأثیرات متقابل تمدن‌ها و فرهنگ‌های گوناگون در طول تاریخ نقش بسزایی داشته، شاهراه خراسان بزرگ بوده است؛ هر چند ممکن است برخی آن را به نادرست «جاده‌ی ابریشم» بنامند، ولی منابع تاریخی و باستان‌شناختی به ما نشان می‌دهند که این نام، دست‌کم در محدوده‌ی ایران فرهنگی درست و با مسمی نیست. «شاهراه خراسان بزرگ» به نظر می‌رسد که تعبیر مناسب‌تری باشد و نظرات باستان‌شناسان و ایران‌شناسانی که به تحقیق در باب ایران فرهنگی پرداخته‌اند هم این تعبیر را تأیید می‌کند. بخشی بسیار کلیدی در مسیر شاهراه خراسان بزرگ گردنه‌ی پاتاق کنونی در استان کرمانشاه است. خراسان و میانرودان، مبدأ و مقصد بسیاری از رهگذران این گردنه بوده است.

**اهداف و ضرورت پژوهش:** در این نوشتار برآنیم تا به بررسی باستان‌شناختی و تاریخی یکی از بخش‌های بسیار مهم و کلیدی شاهراه خراسان بزرگ موسوم به گردنه‌ی پاتاق، یا بنابر نوشته‌ی جغرافیون باستان «در بند مادی» (Μηδική πύλη) یا «در بند (های) زاگرس» (Ζάγρου πύλαι) بپردازیم. شواهد برجای مانده در محدوده‌ی گردنه‌ی پاتاق امروزی و منابع تاریخی موجود نشان از انطباق این گردنه با همان ناحیه‌ی جغرافیایی «در بند مادی» یا «در بند زاگرس» دارد.

**پرسش‌های پژوهش:** ۱- گردنه‌ی پاتاق با نام‌جای‌های تاریخی در بند مادی و در بندهای زاگرس تطبیق دارد؟ ۲- نظر به شرایط طبیعی و شواهد باستان‌شناختی در گردنه‌ی پاتاق، بنای طاق‌گرا تخت‌گاه شاهی در یک کارگاه باستانی بوده یا بنایی مرتبط با راه؟ ۳- با توجه به وجود مسیرها و راه‌های ارتباطی متعدد در گردنه‌ی پاتاق امکان تاریخ‌گذاری کلی هر کدام از آن‌ها وجود دارد؟

**فرضیات پژوهش:** ۱- نظر به شواهد باستان‌شناختی، جغرافیای تاریخی و منابع مکتوب گردنه‌ی پاتاق، همان در بند مادی و یکی از در بندهای مهم زاگرس است. ۲- با توجه به شواهد طبیعی و باستان‌شناختی، گردنه‌ی پاتاق پرتددترین نقطه‌ی ارتباطی غرب ایران محسوب می‌شود و وجود یک شکارگاه در چنین نقطه‌ای، چندان منطقی به نظر نمی‌رسد. ۳- با توجه به شواهد باستان‌شناختی و بررسی منابع مکتوب تاریخی و سفرنامه‌ی سه مسیر اصلی با تاریخ‌گذاری کلی قابل‌شناسایی است.

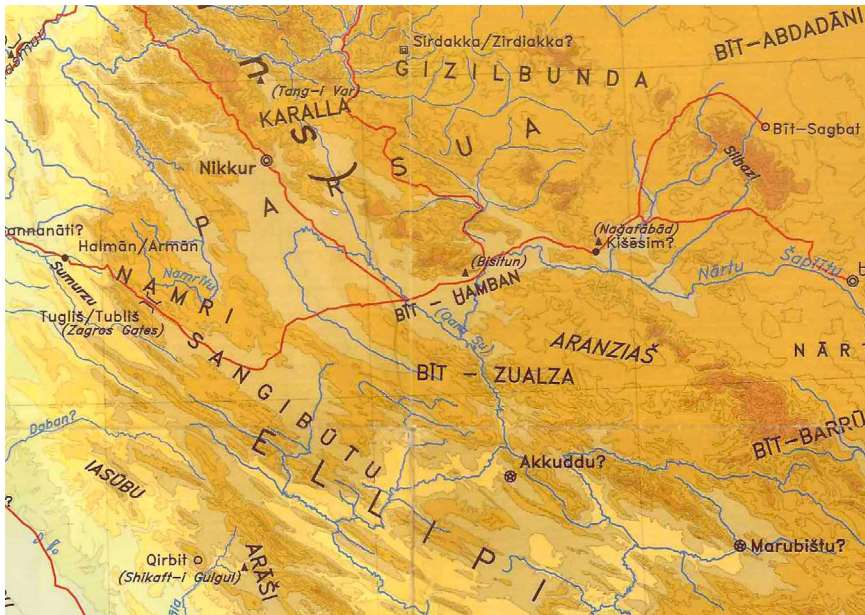
**روش پژوهش:** پژوهش حاضر بر آن است تا با بررسی‌های میدانی متعدد و جستجویی بیشتر در منابع تاریخی از قبیل سفرنامه‌های سیاحان و شاهان به شواهدی روشن‌تر از اهمیت گردنه‌ی پاطاق و جزئیات آن دست‌یابد؛ سپس با کمک گرفتن از عکس‌های هوایی قدیمی به درک بهتری از تغییرات جدید و معاصر در گردنه‌ی پاطاق رسید. در پایان از تحلیل‌های نرم‌افزار GIS نیز بهره‌ی لازم برده شد.

### گواهی‌های تاریخی و جغرافیای تاریخی: حلوان باستان

«حلوان» (یا سرپل ذهاب امروزی)، شهر و منطقه‌ای است با موقعیت سوق الجیشی بسیار مهم که در گزارش‌های مورخان و سیاحان متعددی از آن به‌عنوان شهر مرزی میان فلات ایران و سرزمین‌های پست میانرودان یاد شده است و همواره مورد توجه پژوهشگران جغرافیای تاریخی بوده است (Levine, 1973: 24-27; Read, 1995: 34, fig. 2)؛ نام «خَلْمَن» در متون آشور نو بسامد بسیاری دارد (Parpola, 1972: 143)؛ در کهن‌ترین نبشته‌های میانرودانی که از جمله شامل سیاه‌های از نام‌های جغرافیایی است، به نام‌های «آر-من» (ar-man) برمی‌خوریم که آن را همان «خَلْمَن» (Halman) و حلوان سپسین می‌شمرند (Frayne, 1992: 65). «ابرهارد شرادر» (Eberhard SCHRADER) به سال ۱۸۷۸ م. نام‌های باستانی خَلْمَن در برخی کتیبه‌های میخی میانرودانی را با حلوان (سرپل ذهاب امروزی) در مسیر شاهراه خراسان بزرگ مطابقت داد (Schrader, 1878: 169-170)؛ این مطابقت را «فریدریش دلیچ» (Friedrich DELITZCH) هم به سال ۱۸۸۱ م. در پژوهش مهم خویش در زمینه‌ی -جغرافیای تاریخ بابل زمین- تأیید کرد (Delitzsch, 1881: 205)؛ پس از آن، بسیاری از پژوهشگران این مکان یابی را در زمره‌ی مسلمات جغرافیای تاریخی زاگرس پذیرفتند؛ «آدولف بیلرپک» (Adolf BILLERBECK) به سال ۱۸۹۸ م. در اثر خویش درباره‌ی -جغرافیای تاریخی لبه‌ی غربی فلات ایران- هم این مکان یابی را پذیرفت (Billerbeck, 1898: 151-152). نیز «ماکسیمیلیان اشتراک» (Maximilian STRECK) به سال ۱۹۰۰ م. در پاره‌ی سوم مقاله‌ی یادمانی خود -درباره‌ی جغرافیای تاریخی غرب ایران- به مکان یابی خلمن / حلوان در سرپل ذهاب امروزی اشاره کرده است (Streck, 1900: 301). این موقعیت در پاره‌ای از نقشه‌ها و اطلس‌های جغرافیای شرق نزدیک هم دیده می‌شود (Parpola & Porter, 2001: 11)، (تصویر ۱).

نام حلوان در بسیاری آثار تاریخی و جغرافیایی دوران اسلامی به کرات آمده و از جمله «دینوری» که چنین نقل می‌کند که، حلوان از شهرهای معروف عراق در یک صد و شصت کیلومتری شمال شرقی بغداد، به روزگار خسروان ایرانی آباد بوده است و هاشم بن عتبّه بن ابی وقاص در حکومت عمر آن را گشود (دینوری، ۱۳۷۱: ۶۲، پانوش ۴۹)؛ حلوان آخرین شهر عراق بر دامنه‌ی کوه و فاصله‌ی آن تا بغداد پنج منزل است (دینوری، ۱۳۷۱: ۱۳۱، پانوش ۱۴۱؛ همچنین ر. ک. به: مقدسی، ۱۳۷۴: ۸۵۴ و ۸۵۵؛ ابن خلدون، ۱۳۶۳: ۳۸۹).

به نقل از «مقدسی»، حلوان، یکی از شهرهای مهم اقلیم چهارم و یکی از شش خوره‌ی مهم عراق به‌شمار می‌آمده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۵۷ و ر. ک. به: همان، ۱۷۳).



تصویر ۱. بخشی از نقشه‌ی جغرافیای خاور نزدیک در دوره‌ی آشور نو و موقعیت دروازه‌های زاگرس در آن (Parpola & Porter, 2001: 11).

«ابن خردادبه» چنین آورده که، سواد (عراق) دارای دوازده کوره و هر کوره که استان باشد، دارای شصت طسوج است؛ ترجمه‌ی استان (احازه) و ترجمه‌ی طسوج (ناحیه) است. کوره‌ی استان شاذفیروز که حلوان باشد، دارای پنج طسوج است؛ طسوج فیروز قباد، طسوج جبل، طسوج تامرا، طسوج اریل و طسوج خانقین... (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۱۹؛ همچنین ر. ک. به: حموی بغدادی، ۱۳۸۰: ۲۹۴؛ مستوفی: ۴۰؛ ابی‌الفداء حموی، ۳۰۷؛ کوفی، ۱۳۷۲: ۹۵۵؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۸۷؛ بلاذری، ۱۳۳۷: ۵۲۰؛ حدودالعالم: ۱۵۳؛ ابن‌اثیر، ۱۳۷۱: ج ۲۴، پانوش‌ت (گفته‌های مصححان است): ۲۳۳ و ۲۳۴).

«اعتمادالسلطنه» می‌گوید که حلوان، شهری است در دامنه‌ی کوهی که مشرف به عراق است و ما او را در صورت عراق به صورت درآوردیم. بنای شهر حلوان از خاک و خشت و ابنیه‌ی سنگی نیز دارد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۲۰۷۹، ۲۰۸۳ و ۲۰۸۳)؛ نیز نوشته که «دلاس» اسم «رود دیاله» است که از کوه پاتاق سرچشمه می‌گیرد و از شهرزور گذشته به دجله می‌ریزد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۳: ۹۴).

### گردنه‌ی پاتاق یا عقبه‌ی حلوان

با مروری بر شرح و توصیف‌هایی که مورخان مختلف از گردنه‌ی حلوان داشته‌اند می‌توان به این نتیجه رسید که گردنه‌ی حلوان مرز و نقطه‌ی کلیدی در جغرافیای طبیعی و سیاسی جهان باستان میان ایران و میانرودان به‌شمار می‌آمده است؛ استرابن در نوشته‌ی خود، جغرافیا (کتاب یازدهم، بخش ۱۳، بند ۸) وسعت سرزمین ماد را در غرب از «نقطه‌ی آغازین کوهسارهای زاگرس» (τὸ ἀπὸ τῆς τοῦ Ζάγρου ὑπερθέσεως) با نام دربند مادی (Μηδικὴ πύλη) تا دورترین نواحی شرقی در محل «دربند(های) کاسپی» (Κασπία Πύλαι) می‌داند (Strabo, 1903: 265). در جغرافیای بطلمیوس (کتاب ششم، بخش ۲، بند ۷) هم برگفته‌ی «استرابن» صحنه‌گذار شده و گستره‌ی سرزمین ماد را از «دربند(های) زاگرس» (Ζάγρου πύλαι) تا دربند(های) کاسپی

بیان شده است (Ptolemy, 1991: 134). «پلیبیوس» (کتاب پنجم، بند ۴۴) نیز در توصیف خود مرزهای مشابه استرابن و بطلمیوس را برای سرزمین ماد قائل می‌شود: از آغاز کوه‌های زاگرس تا دربند(های) کاسپی و کوه‌های تپوری در نزدیکی هیرکانیا (Polybius, 5, 44).

«راولینسن» در تفسیر سفر خود در مورد موقعیت گردنه‌ی حلوان و طاق‌گرا به شرح گفته‌های مورخان عرب در این زمینه می‌پردازد که تمامی آن‌ها به تفصیل در این نوشتار اشاره شده‌اند؛ همچنین او معتقد است که گردنه‌ی پاتاق همان نقطه‌ای است که «آنتیوخوس سوم» دستور می‌دهد بدن «مولون» (Molon) شورشی را به چوب بکشند (=مصلوب کنند)، (Rawlinson, 1839: 34). طبق گفته‌های پولیبیوس مولون از سوی آنتیوخوس سوم به شهری ماد گماشته شده بود. پس از چندی با برادرش الکساندر دست به شورش زدند و مولون، سلوکیه را نیز فتح کرد. در این حین، آنتیوخوس به کمک سپاه خود در منطقه‌ی «آپولونیتیس» (Apollonitis) راه را بر مولون و سربازانش بست.<sup>۲</sup> مولون طی نبردی سخت، دستگیر و همراه با خانواده و مادرش کشته می‌شوند. پولیبیوس در ادامه چنین نقل می‌کند: «پس از درهم شکستن اردوگاه دشمن، شاه دستور داد بدن مولون را در پرتددترین محل در ایالت ماد مصلوب کنند. این عمل فوراً توسط مردانی که مأمور شده بودند در کالونیتیس و نزدیک یک گذرگاه در کوه زاگرس به اجرا درآمد» (Polybius, 5, 54).

«ایزیدور خاراکسی» از کوهی به نام زاگرس در میان «خالا» (Chala) و «کارینا» (Karina) یاد می‌کند. او زاگرس را مرز میان «خالونیتیس» (Chalonitis) و سرزمین مادها می‌داند (Isidor of Charax, 1914: 6-7). «شوف» در تفسیر این راهنما، معتقد است که «خالا» همان «حلوان» است و «کارینا» نیز همان «کرد» امروزی است و -ماد پایین دست- از همین کارینا آغاز می‌شده است. براساس گفته‌های «کارل ریتتر» (Ritter, Erdkunde, IX: 387)، او معتقد است که این محل همان «جبل تاق» امروزی؟ (Jebel Tak) است و بزرگ‌راه میان آشور و ماد از همین محل عبور می‌کرده است (Ibid: 28). البته شوف در ۱۹۱۴ م. نکته‌ی جدیدی به این قسمت اضافه نمی‌کند؛ زیرا در ۱۸۵۳ م. «کارلوس مولروس» به تمامی این نکات اشاره می‌کند و به «زاگری پیلِس» (Zagri Pylis)، (دروازه، دربند زاگرس) هم اشاره دارد (ر. ک. به: Muller, 1853: 250). بعدها «جرالد والزر» با تطبیق راهنماهی ایزیدور با نقشه‌ی پوتینگر و استرابو به اهمیت این نقطه‌ی کلیدی تأکید می‌کند و گفته‌ها مولروس و شوف را تأیید می‌کند (Walser, 1985: 146).

«ویلهلم توماشک» در ارزیابی نقشه‌ی پوتینگر (کاستوریوس) (Castorius) به تحلیل موقعیت حقیقی و در مواردی نسبی شهرها، منزلگاه‌ها و آثار تاریخی در طول مسیر حلوان یا «آلبانیان» در نقشه‌ی پوتینگر تا همدان (اکباتان) (Ecbatana polis) می‌پردازد. او به اهمیت منطقه‌ی حلوان و منزلگاه‌های مهم پیرامون آن می‌پردازد، ولی اشاره‌ای به طاق‌گرا نمی‌کند (Tomaschek, 1883: 147-150). «ویلهلم (واسیلی ولادیمروویچ) بارتولد» اشاره چندانی به گردنه‌ی پاتاق و طاق‌گرا ندارد؛ استنادات او تنها به گفته‌های «ابن‌رسته» شباهت دارد (بارتولد، ۱۳۷۷: ۲۵۴).

ماسون در سال ۱۸۴۵ م. به دنبال تفسیر منزلگاه‌ها راهنماهی ایزیدور خاراکسی و مسافت‌های میان آن‌ها و تطبیق آن‌ها با مشاهدات خود از «سلوکیه» (Seleucia) تا «آپوباتانا» (Apobatana) (همدان امروزی) بوده است. او به همان ویژگی‌های خالا به موقعیت نسبی زهاب اشاره می‌کند و فاصله‌ی زاگرس از خالونیتیس. او به گردنه و گذرگاه صعب‌العبور و یک بنای طاق دار با تزئینات اشاره می‌کند و یک کتیبه‌ی عربی که آنجا را مرز ایران و ترکیه (عثمانی) می‌داند (Masson, 1850: 105).<sup>۳</sup> «لوئیس لوین» نیز در بررسی‌های خود به راه خراسان بزرگ در -جغرافیای تاریخی دوره‌ی آشور نو- و اهمیت -دروازه‌های زاگرس در بالادست سرپل ذهاب- به عنوان «نقطه‌ی شروع فلات ایران» اشاره می‌کند (Levine, 1973: 3). «کایلر یانگ» در مقاله‌ی خود از این گردنه و دیگر راه‌های مواصلاتی بین‌النهرین به فلات ایران تحت عنوان دروازه‌های زاگرس در مسیر بزرگ راه خراسان یاد می‌کند (Young, 1988: 8, fn. 10 and, p. 11, map. 2). گردنه‌ی پاطاق در منابع مورخان و سیاحان دوران اسلامی نیز بسیار مورد توجه بوده است و با نام‌های «عقبه حلوان»، «گردنه حلوان» و «گردنه‌ی پاطاق» مورد اشاره قرار گرفته است. «یعقوبی» مورخ و جغرافیدان شیعی، روایتی را نقل می‌کند که نشان می‌دهد گردنه‌ی حلوان مرز طبیعی بین دو سرزمین (ایران و میانرودان) بوده است (یعقوبی، ۱۳۸۲: ۳۵۵). ابن خردادبه، مورخ و جغرافیدان قرن سوم هـ.ق. نقل می‌کند: عمر بن خطاب دستور داد تا سواد را مساحی کنند، طول آن از علث و حربی تا عبادان صدوبیست و پنج فرسخ و عرض آن از گردنه‌ی حلوان تا عذیب به هشتاد فرسخ می‌رسید؛ لذا مساحت آن سی و شش میلیون جریب برآورد شد (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۱۹؛ در این زمینه ر. ک. به: مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۷۳ و ۴۷۳؛ ابن فقیه، ۱۴۱۶: ۳۹۰). همچنین «مطهر بن طاهر مقدسی» در البداء و التاریخ نقل می‌کند که عراق در شرق حجاز است، درازای آن صدوبیست فرسنگ است، از عقبه حلوان تا عذیب (مقدسی، ۱۳۷۴: ۵۹۴ و ر. ک. به: طبری، ۱۳۷۵، ج ۱۳: ۵۶۸۳).

«بلعمی» به نقل از تاریخ طبری چنین آورده: ... چون ملوک اشکانیان از زمین عراق بشدند، عرب از بحرین بیامدند به حیره و کوفه و زمین عراق، و به جای اشکانیان بنشستند. ولیکن ملک عرب چند ملک اشکانیان نبود. از لب دجله از این سوی تاری نتوانستند آمدن ولیکن تا عقبه حلوان، آنجا که حدّ عراق است و سواد، بیامدند، و... (طبری (بلعمی)، ۱۳۷۸: ۵۴۶)، (همچنین ر. ک. به: همان، ج ۴: ۱۱۹۳).

در اطلاق النفیسه، ابن رسته در متن اصلی از واژه‌ی «العقبه» استفاده کرده است (ابن رسته، ۱۸۹۲: ۱۶۵). «العقبه» به معنی «راه»، گردنه و گذرگاه صعب‌العبور با راه سنگ‌لاخی است (الْمُنْجِد، ذیل ماده عَقْبَة). در آیه‌ی ۱۱ و ۱۲ سوره‌ی بلد در قرآن کریم به گردنه‌ی بسیار سخت زندگی اشاره می‌شود. بی‌شک نگارنده نیز همین نیت را در استفاده از این واژه برای این موقعیت طبیعی داشته است؛ هرچند در ترجمه‌ی فارسی به عنوان «تپه» برگردان شده و معنا و منظور اصلی واژه را بیان نکرده است (نگارندگان) (ر. ک. به: ابن رسته، ۱۳۸۰: ۱۹۴).

مورخ گمنام، «ابن شادی اسدآبادی» در کتاب ارزشمند خود آورده است: عقبه حلوان جایی است که امروز از ذهاب شروع می‌شود و آن را طاق و یا پاطاق می‌گویند

گمنام (ابن‌شادی؟)، ۱۳۱۸: ۹۵ و ۳۴۹، پانوش ۴) و این قدیمی‌ترین اشاره به نام پاتاق برابر با نام امروزی آن است.

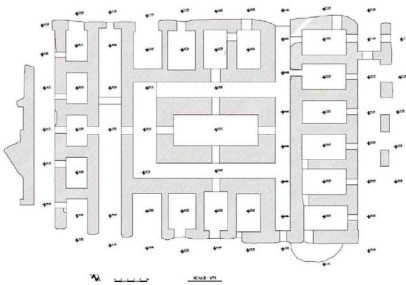
الحَمَوی نیز چنین روایت می‌کند: مطیع بن ایاس در فراق عشق کنیزک خود «جودابه» در گردنه‌ی حلوان در حین انتظار برای رسیدن اسباب و اثاثیه خود، به دو نخل تکیه می‌زند و شعری معروف می‌سراید. روایت‌های مختلفی درباره‌ی این نخل و سخن سرایی‌های شاعران وجود دارد (ر. ک. به: الحَمَوی، ۱۹۹۵، ج ۲: ۲۹۲ و ۳۹۳؛ همان جلد ۵: ۳۴).



«جمال‌الدین محمد ابوالیاس» متخلص به «نظامی»، شاعر معروف قرن ششم ه. ق. در اثر خسرو و شیرین خود و در روایت حرکت خسرو و شیرین به سوی مدائن به نام طاق‌گرا به عنوان - یک نقطه و مرز طبیعی و سیاسی - اشاره می‌کند:  
 زحد بیستون تا طاق‌گرا  
 جنیبتها روان با طوق و هرا  
 ابن‌خلدون نیز در کتاب تاریخ خود، آغاز کوه‌های ایران (أعاجم) را از کوه‌ها و گردنه‌ی حلوان می‌داند (ابن‌خلدون، ۱۳۷۵: ۱۲۰).



«کنت دوسرسی» می‌نویسد: «از سر پیل الی پای طاق (مقصود طاق‌گزی است) کاروانسرایبی که در این مکان قرار دارد، طاق‌گزی نامیده می‌شود و از این نظر اهمیت دارد که بر راه ارتباط با بغداد مسلط است» (سفارت کنت دوسرسی: ۲۳۳). در سفرنامه‌ی سیف‌الدوله در دوره‌ی قاجار چنین آمده است: عقبه‌ی حلوان این کوهستان است که حلوان در زیردست این کوه بوده است که حال هیچ علامتی نیست.<sup>۴</sup> خود پای طاق، در زیر گردنه‌ی طاق، آسیابی است... اول راه یک ساعت زیاد گردنه‌ی بلند سنگ [ی] سختی است موسوم به طاق‌گزا. در سر بلندی گردنه در سمت چپ که کوه است، از سنگ تراشیده دو جرز بالا برده‌اند و طاقی از سنگ بر روی او زده‌اند. قدری از این راه را هم [که] معلوم است سخت بوده است، تراشیده‌اند... وسط راه در میان دژه کاروانسرایبی است از بناهای مرحوم محمدعلی میرزا و دهی است موسوم به میان طاق سکنه آن کردند... (سلطان محمد میرزا قاجار، ۱۳۶۴: ۲۵۹-۲۵۷).



در فارسنامه‌ی ناصری به قشون‌کشی «سلیمان پاشا (کهیا)» از سوی حاکم بغداد «علی پاشا» به منطقه‌ی طاق‌گرا در زمان ناصرالدین‌شاه اشاره شده و... در اثنای راه به طاقی رسند که مانند طاق‌بستان از کوه کنده شده و آن به «طاق‌گرا» معروف است و در افواه مشهور است که گرائی (دلاکی) این طاق را ساخته است (فسایی، ۱۳۸۲: ۶۹۳).  
 مثل اینکه در گردنه‌ی طاق‌گرا (پاتاق) همین‌که از گردنه‌ی پایین رفتی و به پای طاق رسیدی علانیه محسوس می‌شود که در گردنه و این طرف گردنه که بلندی‌ست سردسیر و پای گردنه که گودی‌ست گرمسیر است (فراهانی، ۱۳۶۲: ۲۱۸).  
 چنین گزارش شده که «شاهزاده محمدعلی میرزا» والی کرمانشاه و لرستان در طاق‌گرا رخت از این دیار بر می‌کشد... (والی‌زاده معجزی، ۱۳۸۰: ۳۳).



### شواهد باستان‌شناختی: زیج منیجه (/ منیژه)

در ادامه بایسته می‌نمایم افزون بر گواهی‌های تاریخی و جغرافیای تاریخی به شواهد باستان‌شناختی منطقه اشاره کنیم؛ مسافری که در مسیر خویش از غرب به شرق راه

▲ تصویر ۲. نمای هوایی (www.googlemaps.com)، پلان (پرونده‌ی ثبتی اثر) و فضاهای داخلی و بیرونی زیج منیجه (نگارندگان، ۱۳۹۷).

می‌پیماید، هنگام رسیدن به گردنه‌ی پاتاق در ابتدا با سازی موسوم «زیج‌منیژه» (منیژه) برمی‌خورد، این بنا در جنوب شرقی روستای پاتاق، دهستان بشیوه، بخش مرکزی شهرستان سرپل ذهاب و به فاصله‌ی ۴ کیلومتری از بنای یادمانی طاق‌گرا و بر سر راه کرمانشاه به سرپل ذهاب قرار گرفته است. زیج‌منیژه، بنایی با پلان مستطیلی شکل در امتداد جهت شرقی-غربی است و در حاشیه‌ی رودخانه‌ای به نام «ماراب» قرار دارد که از چشمه‌ی پرآبی به همین نام شکل می‌گیرد (تصویر ۳). گزارش شده که در مسیر این رودخانه، چند آسیاب وجود داشته است؛ هر چند در نزدیکی چشمه هم سنگی با فضایی مدور کنده شده وجود دارد (تصویر ۶).

در سال‌های ۴۷-۱۳۴۶ ه.ش. هیأتی متشکل از «علی‌اکبر سرفراز»، «محمد رحیم صراف» و «اسماعیل یغمایی» از اداره‌ی کل باستان‌شناسی وقت، بنای مذکور را در جریان بررسی گذرای استان کرمانشاهان مورد بررسی قرار داده است. هیأت، بنای مذکور را متعلق به دوره‌ی ساسانی می‌داند (سرفراز و همکاران، ۱۳۴۷). پس از آن، «ولفرام کلایس» اقدام به ترسیم پلانی از این بنا می‌نماید. وی بنای مذکور را کاروانسرای از دوره‌ی ساسانی می‌داند (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۵۱۵).

این بنا که نسبتاً سالم باقی مانده، دارای پلان مستطیل‌شکلی است که با جهت شرقی-غربی ساخته شده است. بنای معروف به زیج‌منیژه، به ابعاد ۵۷×۳۵/۵ متر است که متشکل از تعدادی اتاق و راهروهای سراسری است. در بخش مرکزی بنا، تالاری به ابعاد ۶×۴/۸ متر وجود دارد که اطراف آن را دالانی احاطه کرده است. در هر ضلع تالار مرکزی (شاه‌نشین) درگاهی به عرض ۱/۲۰ و طول ۱/۷۰ متر ایجاد شده که از طریق آن می‌توان به دالان محیطی رسید که برگرداگرد تالار مرکزی ایجاد شده است. هریک از این درگاه‌ها دارای -قوس سوراخ کلیدی- است که با سنگ‌های تراشیده ساخته شده‌اند. نکته‌ی جالب توجه در مورد این بنا، این‌که تمام فضاهای آن به یکدیگر ارتباط دارند. این بنا در سال ۱۳۸۴ ه.ش. به‌عنوان کاروانسرا با ریشه‌ی دوره‌ی ساسانی و با شماره‌ی ۱۳۴۱۰ در فهرست آثار ملی ثبت شد (برگرفته از پرونده‌ی ثبتی زیج‌منیژه)، (تصویر ۲). با توجه به وجود جاده‌ی یاد شده و نیز بنای طاق‌گرا، بنای زیج‌منیژه توسط بسیاری از صاحب‌نظران، کاروانسرای میانراهی و متعلق به دوره‌ی ساسانی معرفی شده است. «حاجیه‌خانم علویه کرمانی» در بازگشت از سفر عتبات خود در عهد ناصری به منطقه‌ی طاق‌گرا می‌رسد و چنین آورده است: «دو از روز چهارشنبه گذشته وارد طاق‌گرا شدیم. آنجا هم، همه درخت‌های سبز خرم، رودخانه‌ی بزرگی، خانه‌هاشان روی کوه، همه سنگی، سقف‌ها چوب، ولی در کاروانسرا زوار گرفته بود. ما رفتیم در خانه‌ها منزل کردیم» (کرمانی، ۱۳۸۶: ۶۶).



### توالی راه‌سازی در گردنه‌ی پاتاق از پیش از اسلام تا به امروز

در گردنه‌ی پاتاق عملیات راه‌سازی متعددی از گذشته تا به امروز صورت گرفته است. با توجه به منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناختی می‌توان سه دوره‌ی کلی برای عملیات راه‌سازی از پیش از اسلام تا عصر حاضر را در نظر گرفت که به شرح آنان می‌پردازیم (تصویر ۹).

▲ تصویر ۳. بالا: راه به سوی طاق‌گرا؛ پایین: راه به سوی حلوان (سرپل ذهاب)، (نگارندگان، ۱۳۹۷).



## مسیر ۱: از پیش از اسلام تا گزارش فلاندن

بخش اصلی تمرکز این نوشتار بر راه و مسیری است که در دوران پیش از اسلام در منطقه‌ای موسوم به «گردنه‌ی پاتاق» ایجاد شده است. این مسیر از کاروانسرای زیج‌منیژه آغاز و بعد از پشت سرگذاشتن بنای طاق‌گرا به بالای گردنه و نقطه‌ای می‌رسد که امروزه به ایست بازرسی پاتاق شهرت دارد. در اینجا به شرح جزئیات این مسیر براساس شواهد برجای مانده و یافته‌های باستان‌شناختی، طبق تقسیم‌بندی انجام شده، می‌پردازیم.

**بخش I:** این مسیر از روستای پاتاق و به عبارتی از مبدأ کاروانسرای زیج‌منیژه آغاز می‌شود (تصاویر ۲ و ۱۲) و با شیب ملایمی به گردنه‌ی پاتاق نزدیک می‌شود. با توجه به شواهد برجای مانده، مسیر واقعی از زیج‌منیژه تا ابتدای مسیر گردنه در تصویر ۱۱ به رنگ صورتی و به شماره‌ی I نشان داده شده است. پس از آن شواهد باستان‌شناختی تا میانه و ابتدای شیب تند محو می‌شوند. در نزدیکی این بخش از مسیر است که مسافران و ساکنان روستای پاتاق از چشمه‌ی پرآب پاتاق (تصویر ۱۲) استفاده می‌کرده‌اند؛ ولی امروزه به دلیل انجام برنامه‌های عمرانی بافت قدیمی این قسمت از منطقه به هم ریخته است.



**بخش II:** در بالادست محلی که شیب تند گردنه آغاز می‌شود، آثاری از یک راه دیده می‌شود که از راه و مسیر اصلی جدا شده و به سمت غرب گردنه کشیده می‌شود. این بخش از راه در عکس هوایی قدیمی سازمان نقشه‌برداری نیروهای مسلح، به سال ۱۹۵۶ م.، به وضوح دیده نمی‌شود؛ ولی در عکس‌های هوایی ناسا، موسوم به «کُرنا» (Corona) از سال ۱۹۶۹ م. دیده می‌شود (تصاویر ۱۰ و ۱۱). شواهد برجای مانده از زیرسازی قدیمی در بخش‌هایی از این تکه از مسیر بیانگر این است که جزو راه‌های جدید برنامه‌های عمرانی نیست و باید بخشی از راه پیش از اسلام باشد که به سوی حلوان و سرپل ذهاب کشیده شده و مسافرانی که از این راه استفاده کرده و مسیر خود را از راه اصلی جدا کرده‌اند، شاید قصد رفتن به کاروانسرای زیج‌منیژه و روستای پاتاق را نداشته‌اند (تصویر ۳).



**بخش III:** در ابتدای شیب تند گردنه، مهندسان راه‌سازی در پیش از اسلام با ایجاد چند شکست در مسیر (به صورت زیگزاگی) و با ایجاد یک شیب تقریباً ۳ درجه بر شیب تند گردنه فائق آمده‌اند. مسیر مناسبی برای عبور و مرور مسافران، چهارپایان و به‌ویژه: گاری، ارابه، کالسکه و کجاوه را فراهم کرده‌اند. عرض راه احداثی در این قسمت بین ۳-۵ متر متغیر است. آثار برجای مانده از سنگ‌چین‌های کف و حاشیه‌ی راه، این نکته را به خوبی ثابت و روشن می‌سازد (تصویر ۴). همان‌گونه که در سطرهای بالا هم اشاره شده گفته‌های مورخان نیز این مسئله را تأیید می‌کند.



**بخش IV:** بین بخش III تا IV چند مسیر وجود دارد که می‌تواند این دو بخش را به همدیگر متصل کند. محتمل‌ترین راه در نقشه در نظر گرفته شده، ولی شواهد و مدارک باستان‌شناختی وجود ندارد که آن را تأیید کند. در بخش IV به دلیل وجود قسمت‌هایی از زیرسازی‌های راه در مقابل طاق‌گرا می‌توان به طور یقین گفت که راه از پایین دست طاق عبور می‌کرده است. البته گفته‌های مورخان از قبیل ابن‌رسته



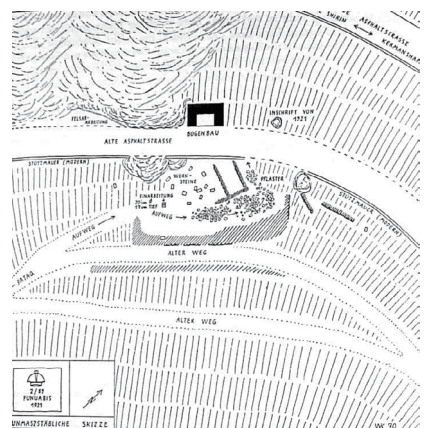
▲ تصویر ۴. نمای کلی و جزئی از بخش ۲ مسیر پیش از اسلام (نگارندگان، ۱۳۹۷).

اشاره به این دارند که طاق‌گرا (ایوانی) بر روی سکویی مفروش با سنگ قرار دارد. بررسی کلاسیک و طرح او نیز این موضوع را روشن می‌سازد (تصویر ۵ سمت راست). پس از آن کاوش‌های کامبخش فرد نیز نشان داد که در پایین دست طاق‌گرا، آثاری از یک کف سنگ فرش وجود دارد که البته ربطی به راه ندارد و باید بخشی از بافت طاق‌گرا بوده باشد (کامبخش فرد، ۱۳۵۵ و ۱۳۸۶). متأسفانه فضای جلو طاق‌گرا که توسط کامبخش فرد کاوش شده، حفاظت نشده و چیزی از آن باقی نمانده است.

**بخش V:** این بخش از راه پیش از اسلام در امتداد بخش IV به طرف شرق پیش می‌رود و به کوه برخورد می‌کند. بخش‌هایی از کوه در موازات سطح افق کنده می‌شود. آثار ایجاد یک راه دست‌کند به عرض ۲٫۵ تا ۳ متر و به طول تقریبی ۲۰ متر به وضوح دیده می‌شود. سعی شده شانه و حاشیه راه به صورت برآمده و دیوار کوتاهی برای حفاظت و جلوگیری از سقوط رهگذران و حیوانات باری تعبیه شود. از آنجایی که ارتفاع این بخش از راه نیز پایین‌تر از محل قرار گرفتن طاق‌گرا است، این نتیجه حاصل می‌شود که راه در این دوره از پایین دست طاق‌گرا عبور می‌کرده و طاق طبق گفته‌های مورخان بر روی سکویی و بالاتر از سطح راه در دوران حیات خود قرار داشته است (تصویر ۶).

**بخش VI:** با توجه به نقشه و تصویر (تصویر ۱۲) این بخش از راه از انتهای بخش دست‌کند آغاز می‌شود و تا محدوده‌ی یک مانع مصنوعی ادامه می‌یابد که در روی راه ایجاد شده است. از ویژگی‌های این بخش از راه ایجاد زیرسازی‌های اصولی برای ایجاد یک سطح تراز و افقی است. آثاری از فعالیت‌های انسانی متأخر در این قسمت به خوبی دیده می‌شود که گویا یک-سوم از عرض (تقریباً ۱ متر) راه را مورد زیرسازی و سطح‌سازی مجدد قرار داده‌اند و در بخش‌هایی از آن از سیمان هم استفاده شده است. با توجه به پهنای فضای سیمانی مورد نظر این قسمت از راه برای رهگذران پیاده و سوار بر اسب و حیوانات باری تعبیه شده است، نه گاری و ارابه. این مسئله جای ابهام دارد (تصویر ۶). این عملیات مختصر راه‌سازی جدید با موانع مصنوعی که به عمده راه را مسدود کرده‌اند به چه دوره‌ای و به چه منظور انجام شده‌اند؟

**بخش VII:** با عبور از پیچ کوه راه به تدریج به یک دره‌ی کوچک نزدیک می‌شویم که محل عبور آب‌های فصلی و سطحی است. در این قسمت از راه نیز با زیرسازی‌های زیادی برای ایجاد یک راه پُرتردد مواجه می‌شویم. در این قسمت از راه چند نمونه از بلوک‌های سنگی طاق‌گرا و یک ناودان سنگی دیده شد که در زمان‌هایی نامشخص از محل طاق به اینجا منتقل شده‌اند (تصویر ۶). در این قسمت از راه با آثار برجای مانده از دو مانع مصنوعی برخورد می‌کنیم. در زمانی نامشخص این دو مانع در مسیر راه ایجاد شده‌اند و در زمانی دیگر هر دو مانع از مسیر راه برداشته شده‌اند. ابهامی که وجود دارد زمان ایجاد این دو مانع است، آیا به دوره‌ی قاجار یا پهلوی اول برمی‌گردد؟ با توجه به نوع مصالح و استفاده از سیمان در ساخت این موانع باید متعلق به پهلوی اول به بعد و زمان تولید سیمان در ایران باشند. با توجه به طرح فلاندن و توصیف ناصرالدین‌شاه به احتمال زیاد از



▲ تصویر ۵. بالا: طرح فلاندن و کوست از طاق‌گرا و محیط پیرامون آن (Flandin and Coste, 1851, Tome 3, p. 3, p. 3, p. 3). پایین: طرح کلاسیک از شرایط راه‌های قدیم در مقابل طاق‌گرا (Von Gall, 1947, p. 224).



این قسمت از راه در دوره‌ی قاجار استفاده نشده است. شاید ایجاد این موانع برای جلوگیری از تردد رهگذران در این مسیر پرخطر از راه بوده است. ولی ایجاد زیرسازی با عرض کمتر از راه و استفاده از سیمان خود گویای استفاده مجدد از این قسمت از راه در دوره‌ی قاجار و شاید هم پهلوی اول دارد.

نکته‌ای که باید به آن اشاره کرد وجود یک مانع سالم و پابرجا در ضلع مقابل و آن سوی بستر رودخانه است (تصویر ۷). ابتدا فکر می‌کردیم این موانع برای جلوگیری از ریزش و شستن خاک دامنه‌ی کوه و خالی شدن بستر زیرین راه است، ولی این موانع عمود بر شیب دامنه ساخته شده و هیچ تأثیری در جلوگیری از ریزش خاک ندارند. مانع سوم در جایی تعبیه شده که در کنار آن حاشیه‌سازی راه انجام گرفته است، ولی هیچ ارتباطی با راه اصلی نداشته است. قدری در این قسمت با آشفستگی اثر و ترتیب آن‌ها مواجه هستیم که باید با جستجوهای بعدی این ابهامات روشن شود.

**بخش VIII:** با عبور از بستر رودخانه‌ی فصلی با فضایی مواجه می‌شویم که عملیات عمرانی در دهه‌های گذشته حالت اولیه این فضا را به هم ریخته است. از سویی با دیوارکشی‌هایی با همان بافت مانع‌های ۱، ۲ و ۳ مواجه می‌شویم که به احتمال زیاد برای ایجاد تکیه‌گاه و مانعی برای جلوگیری از ریزش و فرار خاک دامنه‌ی کوه و زیرسازی راه قاجاری و پهلوی اول و هدایت آب‌های فصلی ایجاد شده‌اند. در داخل این دیوارها از چهار بلوک سنگی متعلق به بنای طاق‌گرا استفاده شده است. در این قسمت راه پیش از اسلامی به سمت جنوب و با شیب صعودی به پیش می‌رود. نزدیک به ۳۰۰ متر آثاری از تردد و رفت‌وآمد و راه‌سازی دیده می‌شود، ولی بارز نیستند (تصویر ۸ سمت راست). پس از آن به پیچ اول با چرخش تقریبی ۱۸۰ درجه می‌رسیم که آثاری از سنگ‌فرش‌های منظم در آن مشاهده می‌شود که نشان بارزی از وجود راه در این قسمت است (تصویر سمت چپ).

**بخش IX:** با گذر از بخش VIII به پیچ بعدی می‌رسیم و با چرخشی ۱۸۰ درجه به راه ادامه می‌دهیم، به پیچ سوم می‌رسیم و دوباره با چرخشی ۱۸۰ درجه به راه ادامه می‌دهیم، کمی بالاتر از این پیچ (پیچ سوم) است که با آثاری از سنگ‌فرش با بلوک‌های منظم سنگی مواجه می‌شویم. به یقین می‌توان آن‌ها را متعلق به مسیر اصلی دربند مادی و ایران در پیش از اسلام و پس از اسلام تا دوره‌ی صفوی دانست. چنین سنگ‌فرش منظمی خود گویای اهمیت این منطقه از شاهراه خراسان بزرگ و تمهیدات دولتمردان گذشته ایران برای تردد ایمن و آسان است.

**بخش X:** با گذر از بخش IX راه با شیب ملایمی به سمت شمال به پیش می‌رویم. در حاشیه‌ی راه آثار زیرسازی اصولی جاده به چشم می‌خورد. به تدریج که به جاده‌ی امروز و پاسگاه و ایست بازرسی دولتی نزدیک می‌شویم، با آشفستگی‌های حاصل از عملیات عمرانی دهه‌های گذشته مواجه می‌شویم که دیگر شواهد راه کم‌رنگ و سپس محو می‌شوند.

**مسیر ۲: از گزارش فلاندن تا گزارش ناصرالدین شاه (راه احدائی گاستایگر)**  
طبق تصویر ۲۷ مسیر دوم در گردنه‌ی پاطاق همان مسیری است که از جلو

▲ تصویر ۶. نماهایی از بخش ۷ (راه دست‌کند) و زیرسازی‌های بخش VI و بخش VII (نگارندگان، ۱۳۹۷).

طاق‌گرا عبور می‌کند. قدیمی‌ترین سند از تردد مسافران از این راه، نقاشی «پاسکال کوست» در همراهی با «اوژن فلاندن» است (تصویر ۵، سمت راست). فلاندن چنین گزارشی می‌کند: «در ادامه راه و با سرایش شدن از کوه‌های زاگرس به سمت دشت سرپل ذهاب در کنار راه با یک بنای کوچک تمام‌سنگی مواجه شدیم با یک قوس منفرد. این بنا باید توسط معماران عرب ساخته شده باشد و نباید این بنای شبیه تختگاه و موسوم به «تخت گرو» (Ghero, Gherru) قدیمی‌تر از دوره‌ی ساسانی باشد» (Flandin, 1851: 645-646).

نقاشی کوست، نشان از عبور و مرور در جلو طاق دارد. آیا در این دوره، دیگر از راه پایین دست استفاده نمی‌شده است؟ پس از آن ناصرالدین‌شاه در سفرنامه‌ی عتبات خود شرحی از وضعیت گردنه‌ی حلوان و بنای طاق‌گرا می‌دهد به این قرار: «... در سرازیری پای تاق که سابقاً بسیار سخت و ... بود. «گستیگر»<sup>۵</sup> مهندس، راه کالسکه بسیار خوب ساخته است... در اواسط دره کاروانسرا و چند خانوار رعیت است که بنای آن را مرحوم محمدعلی میرزا کرده است... بنای این کاروانسرا و آبادی برای قافله و مترو دین این راه بسیار نافع است. این مکان را «میان طاق» می‌گویند از اینجا راه به کلی سرازیر می‌رود و نزدیک طاق‌گرای معروف که در وسط این سرازیری است رسیدیم. ملاحظه راه سابق که معبر خلق بوده مایه‌ی کمال حیرت شد، راهی است یکپارچه سنگ که از کثرت عبور، مثل آینه صاف شده. آمدوشد اسب و قاطر در نهایت اشکال است تا به تخت و کالسکه چه رسد. و...» (ناصرالدین‌شاه، ۱۲۸۷: ۸۷-۸۶). در ادامه چنین نقل می‌شود: «من برای ملاحظه‌ی طاق پیاده شده از راه قدیم خیلی پیاده رفتم تا پای طاق سنگی... این دره و دامنه‌ی محکمه سخت و سیفه و سنگر خلقی و خدا آفرین است اگر معدودی تفنگچی در این دهنه بنشینند از صحرای زهاب به این طرف امکان عبور نیست از بالای طاق راه سخت و تنگی است که بحال ریجاب می‌رود...» (همان: ۸۹-۸۸).<sup>۶</sup>

### مسیر ۳: راه احدثی پهلوی دوم بین ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ ه.ش.

این مسیر که به راه کربند به سرپل ذهاب شهرت دارد، با توجه به عکس‌های هوایی قدیمی (تصاویر ۱۱-۱۰) و عکسی که آقایان گلزاری و جلیلی کرمانشاهی در کتاب خود آورده‌اند (گلزاری و جلیلی کرمانشاهی، ۱۳۴۶: ۹۴) و بررسی و طرح برداری‌های کلایس در ۱۹۶۷ م / ۱۳۴۵ ه.ش. (Kleiss, 1969: 15.3) راه بالادست گردنه و به عبارتی راه امروزی به سرپل ذهاب باید بین سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ ه.ش. در دوره‌ی پهلوی دوم ساخته شده باشد. این راه امروزه به بزرگراه کربلا هم شهرت دارد و برای رفت‌وآمد ایمن زائران عتبات عالیات و به منظور ایجاد شبکه‌ی ترانزیت میان ایران و عراق به سمت مرز خسروی مورد توسعه و بازسازی قرار گرفته است.

### عملیات GIS

در بررسی مسیر زیچ تا طاق‌گرا، از عکس‌های هوایی سال ۱۳۳۴ ه.ش. استفاده شد که به منظور تهیه‌ی نقشه‌ی صحیح از کلیه‌ی استان‌های کشور عکس برداری هوایی شده است. پس از تصحیح هندسی و موزائیک تصاویر و تهیه‌ی تصویر



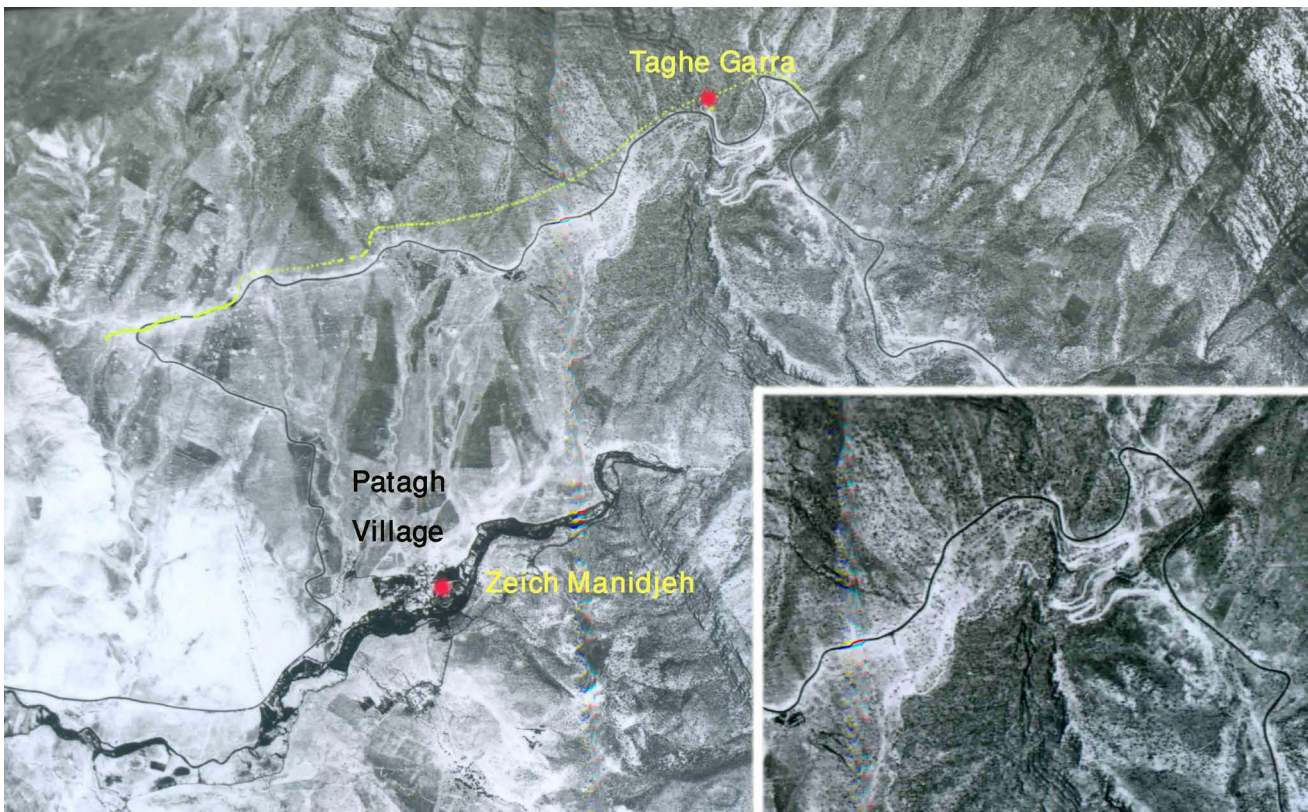
▲ تصویر ۷. موقعیت مانع سوم در مقابل مانع ۱ و ۲ (نگارندگان، ۱۳۹۷).



▲ تصویر ۸. بالا: سنگ‌فرش‌های منظم در بخش VIII راه؛ پایین: نمایی از راه بین بخش VII و VIII (نگارندگان، ۱۳۹۷).



► تصویر ۹. نمای هوایی از سه مرحله‌ی راه‌سازی در نیمه‌ی پایینی گردنه‌ی پاتاق (WWW. Googleearth.Com).



▲ تصویر ۱۰. نمای هوایی گردنه‌ی پاتاق در عکس هوایی ۱۳۳۵ ه.ش.، ۱۹۵۶ م. (آرشیو سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران).

ارتوفتو (فتومپ) و انطباق آن با نقشه‌ی توپوگرافی سال ۱۳۳۵ ه.ش. منطقه‌ی مورد نظر، نقشه‌ی پایه‌ی بررسی تهیه گردید؛ سپس اقدام به بررسی مسیر و پیاده‌سازی بازدیدهای میدانی بر روی تصاویر فوق انجام شد و با استناد به شواهد زمینی و اسناد تاریخی مسیرهای گوناگون تعیین شد. در نهایت در سیستم اطلاعات جغرافیایی (ArcGIS) داده‌های فوق، رقومی و مدیریت شده است. سپس از انطباق این داده‌ها و مشاهدات میدانی و تاریخی در سیستم فوق مسیرها و موقعیت‌های گوناگون زیج تا طاق‌گرا طراحی و ترسیم و خروجی‌های مختلف تهیه گردید.

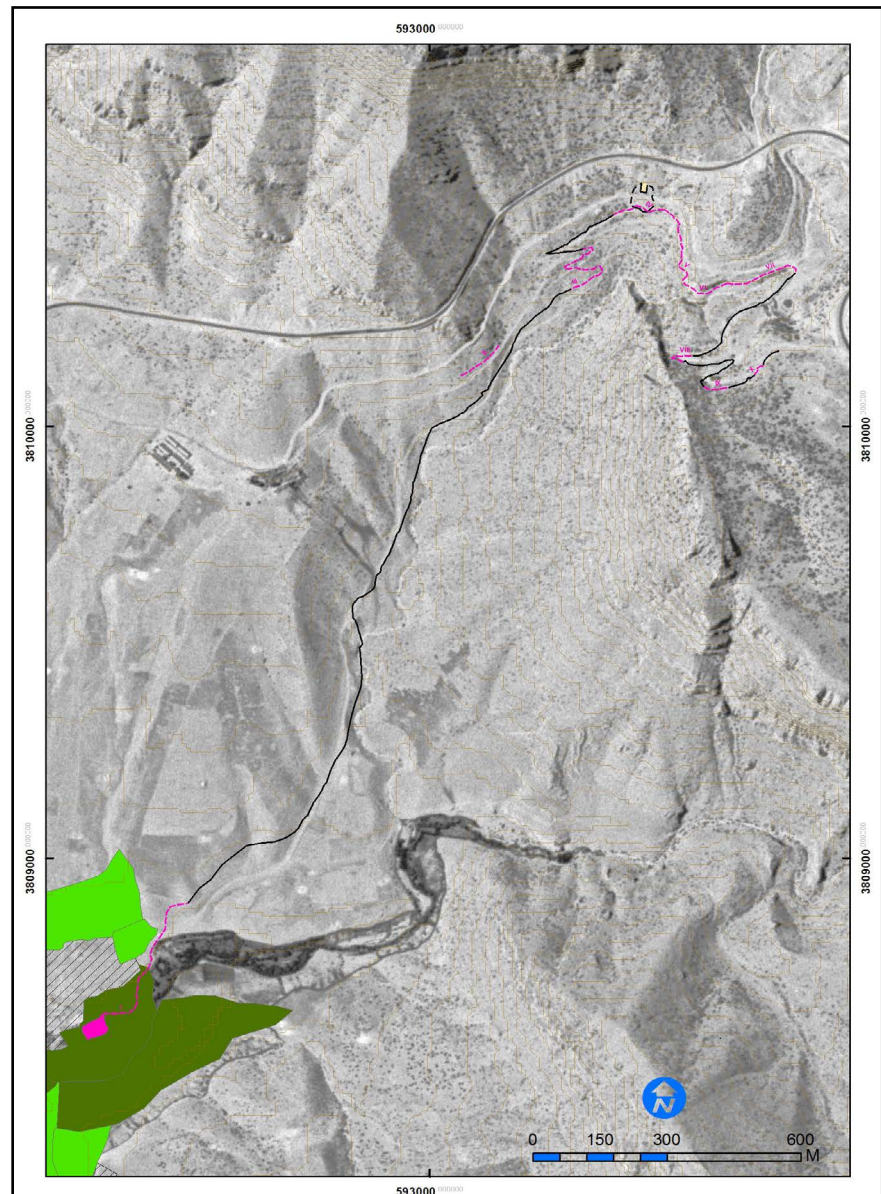
## نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی‌های میدانی و مطالعه‌ی منابع تاریخی مشخص شد که گردنه‌ی پاطاق، همان دربند مادی (و دربند زاگرس) مورخان کلاسیک یونانی و لاتین است. در گردنه‌ی پاطاق، شواهدی از تردد بسیار رهگذران در قشرهای مختلف اجتماعی را می‌توان دید. پرتدد بودن این گردنه و موقعیت راهبردی آن، زمینه را برای ساخت بنایی به نام «طاق گُزا» مهیا ساخته است. شاید نگاهی موشکافانه به چیستی و اهمیت گردنه‌ی پاطاق و دربند مادی، ما را به سوی درک بهتر نوع کاربری بنای طاق‌گرا سوق دهد. کاربری که بر همگان خاموش است و بحث در مورد آن را باید به مجالی دیگر سپرد. تردد زیاد در دوره‌های مختلف در این گردنه سبب شده تا به فراخور نیاز و توان امکانات ابزاری وجود دخل و تصرفات و مسیرهای جدیدی در محدوده‌ی این گردنه‌ی تاریخی شکل گیرد. در این نوشتار سعی بر این بود تا به استناد یافته‌های برجای مانده و منابع مکتوب تاریخی به تشخیص دقیق مسیرهای قدیمی و قدمت تاریخی هر یک برسیم. در گردنه‌ی پاطاق سه مسیر اصلی شناسایی شد. حال به جمع‌بندی و نتیجه‌گیری محدوده‌ی مکانی و زمانی هر یک از این مسیرها می‌پردازیم.

**مسیر ۱:** این مسیر در مقاله‌ی حاضر با مسیر و راه تردد در این گردنه از دوران پیش از اسلام تا حداکثر دوره‌ی صفوی مطابقت دارد. وجود شواهدی چون راه سنگ‌فرش، راه دست‌کند، حاشیه‌سازی، زیرسازی و... حکایت از اهمیت این راه دارد و اقداماتی که برای ایجاد یک راه فرامنطقه‌ای لازم بوده است. گفته‌های مورخان کلاسیک غربی و پس از اسلام نشان از اهمیت زیاد این منطقه به‌عنوان یک گذرگاه مهم مرزی و ارتباطی دارد. از آنجایی که شواهد نشان از پیوند تنگاتنگ بنای طاق‌گرا و راه دارد، به احتمال زیاد طاق‌گرا بنایی مرتبط با راه، و عبور و مرور، و یا مرز میان دو سرزمین بوده است.

**مسیر ۲:** اگر طرحی که فلاندن به تصویر کشیده را ملاک و معیار فرض کنیم، در این تصویر کاروانیان در حال عبور از راه جلو طاق هستند؛ همان‌طور که در بالا گفته شد، شواهد برجای مانده نشان می‌دهد که راه پیش از اسلام و حتی پس از اسلام (البته قبل از زمان فلاندن) از پایین دست طاق‌گرا عبور می‌کرده است. به دیگر سخن، راه پایین دست طاق‌گرا (بخش‌های VI، VII، IV و V) در این دوره دیگر استفاده نمی‌شده است؛ ولی اطلاع‌چندانی از کم‌وکیف و وضعیت دیگر بخش‌های راه در حومه‌ی گردنه‌ی پاطاق در دوره‌ی پیش از قاجار نداریم. طبق توصیف ناصرالدین شاه و نتایجی که در قسمت مسیر ۳ ارائه می‌شود، می‌توان فهمید که راه جلو طاق‌گرا توسط گاستایگر اتریشی برای سفر ناصرالدین شاه به عتبات ساخته شده است.

**مسیر ۳:** حال با توجه به جمع‌بندی مسیر ۲ و عکس هوایی قدیمی سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح ایران (۱۳۳۵ ه.ش. / ۱۹۵۶ م.) که بسیار گویا و کلیدی است (تصاویر ۲۶ و ۲۷) و قدیمی‌تر از عکس گُزنا (۱۳۴۸ ه.ش. / ۳ آگوست سال ۱۹۶۹ م.)، (تصویر ۱۱) است. مسیر ۳، در عکس‌های سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح ایران دیده نمی‌شود، ولی در عکس‌های کرنا دیده می‌شوند. به استناد عکس منتشر شده توسط محمدحسین جلیلی کرمانشاهی و مسعود گلزاری و

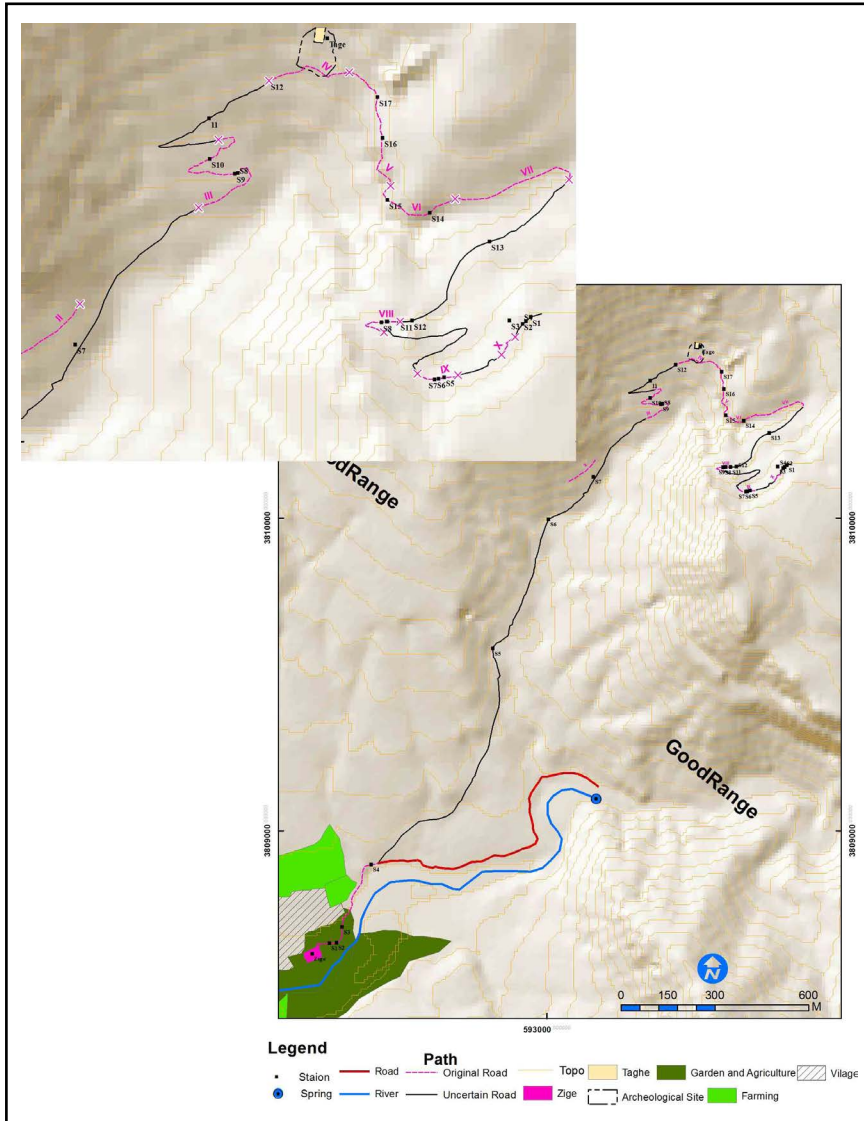


► تصویر ۱۱. نمای هوایی گردنه‌ی پاتاق در عکس Corona متعلق به ۳ آگوست سال ۱۹۶۹ م. یا ۱۳۴۸ ه.ش.، در این عکس مسیر اصلی دیده می‌شود. ۱- مسیر پیش از اسلام، ۲- مسیر ناصری، ۳- مسیر پهلوی دوم (Orig-inal source: <http://corona.cast.uark.edu/in-dex.html>).

مستندنگاری‌های ولفرام کلایس، می‌توان چنین نتیجه گرفت که این مسیر در بین سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ ه.ش. در دوره‌ی پهلوی دوم ساخته شده است. در کل در محدوده‌ی گردنه‌ی پاتاق به‌خوبی می‌توان چند هزار سال تلاش ایرانیان برای ساخت راه و انجام برنامه‌های راه‌سازی برای تعاملات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بین دنیای شرق و غرب را مشاهده کرد.

### پی‌نوشت

۱. اما در این میان، آلبرت تن آیک اومستد (Albert Ten Eyck OLMSTEAD) به سال ۱۹۲۱ م. با دقت بیشتری نشان داد که دست‌کم یک بار این نام با نام‌های «خشمَر» (Hašmar) اشتباه گرفته شده، آنجا که در پایان لشکرکشی سال ۸۲۸ ق.م. شلمناصر سوم، نقطه‌ی پایانی آن سفر جنگی را سرپل‌ذهاب شمرده‌اند (Olmstead, 1921: 379-80, n. 74).



تصویر ۱۲. نقشه‌ی تحلیلی GIS از مسیر پیش از اسلام گردنه‌ی پاتاق براساس پیمایش میدانی و مشاهده‌ی یافته‌های باستان‌شناختی (نگارندگان، ۱۳۹۷). ◀

۲. برخی محل این رخدادهای در قرمزدره‌ی امروزی در مجاورت رود دیاله بین سلوکیه و خانقین می‌دانند (BAR-KOCHVA, 1976: 118-119).

۳. این امکان وجود دارد که این کتیبه، همان تخته‌سنگ کناره‌ی شرقی طاق‌گرا باشد که امروزه خالی از نوشته است و این عبارت از روی آن پاک شده باشد. امروزه بر آن کلمه‌ای مخدوش شده نوشته شده است، شاید PUNUDABIS و چند عدد که برخی باید نشانگر سال میلادی یا یک عدد خاص باشند، ۲۱۸۹، ۱۹۲۱، ۱۹۴۸ (نگارندگان). این کتیبه می‌تواند در زمانی پس از بازدید ماسون بر جای کتیبه‌ی مرزی حک شده باشد؛ هر چند در بازدید کلایس در ۱۹۶۷ م. تصویری ارائه شده که این تخته‌سنگ گویا در حین عملیات راه‌سازی از بالادست به پایین، غلط خورده است (Kleiss, 1969: Tabel 13. 3).

۴. «جغرافیدانان این گردنه را که در میان کردان به گردنه‌ی طاق‌گیرا [کذا فی الاصل] مشهور است، عقیده حلوان می‌نامند» (سرهنری راولینسون، گذر از زهاب به خوزستان، سفرنامه راولینسون، ترجمه‌ی سکندر امان‌اللهی، انتشارات آگاه، ص. ۱۹).

۵. آلبرت یوزف گاستایگر (Albert Joseph Gasteiger) معروف به گاستگر خان، او از سال ۱۸۶۰ تا ۱۸۸۸ م. رئیس تمامی ساخت‌وسازهای نظامی و شهری دولت ایران بود. به منظور دسترسی به اطلاعات بیشتر در این زمینه ر. ک. به: <http://www.iranicaonline.org/articles/gasteiger>

۶. نگارندگان، متن اصلی و چاپ‌سنگی سفرنامه را با متن تصحیح شده (ر. ک. به: عباسی و بدیعی، ۱۳۷۲: ۷۳-۷۱) مطابقت دادند، متأسفانه در متن تصحیح شده اشتباه‌ها و جاافتادگی‌های چندی وجود داشت؛ از قبیل حذف نام گاستایگر (به روایت ناصرالدین‌شاه: گستیگر) مهندس و آوردن عنوان مهندس «نمساوی» (نام قدیم اتریش) که ملیت گاستایگر است و ذکر نام «کسری» به جای «گرا». بنابراین ترجیح داده شد از همان متن قدیم و چاپ‌سنگی استفاده شود.



## کتابنامه

- ابن اثیر عز الدین علی (م. ۶۳۰)، ۱۳۷۱، الکامل فی تاریخ (کامل تاریخ بزرگ اسلام و ایران)، ترجمه‌ی ابوالقاسم حالت و عباس خلیلی، تهران: مؤسسه‌ی مطبوعاتی علمی.
- ابن خردادبه عبید الله بن عبد الله (۳۰۰ ه.ق.)، ۱۳۷۱ (۱۸۸۹ م.)، المسالك و الممالك، ترجمه‌ی سعید خاکرند، بیروت: دار صادر افسست لیدن.
- ابن خلدون عبد الرحمن (م. ۸۰۸)، ۱۳۷۵، تاریخ ابن خلدون، ترجمه‌ی محمد پروین گنابادی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ هشتم.
- ابن خلدون، ۱۳۶۳، تاریخ العبر (تاریخ ابن خلدون ج ۲)، ترجمه‌ی عبدالمحمد آیتی، مؤسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی، چاپ اول.
- ابن رسته احمد بن عمر، ۱۸۹۲، اعلاق النفیسه، نشر دار صادر، بیروت: چاپ اول.
- ابن رسته، ۱۳۸۰، اعلاق النفیسه، ترجمه و تعلیق: حسین قره‌چانلو، نشر امیرکبیر.
- ابن شادی (مؤلف مجهول) (نوشته در ۵۲)، ۱۳۱۸، مجمل التواریخ و القصص، تحقیق ملک الشعراء بهار، تهران، کلاله خاور، بی تا.
- ابن فقیه احمد بن محمد، ۱۴۱۶ ه.ق.، البلدان، محقق و مصحح: یوسف الهادی، بیروت: عالم الکتب.
- اعتمادالسلطنه محمد حسن خان، ۱۳۶۷، مرآة البلدان، جلد ۴، به تصحیح: عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، تهران: دانشگاه تهران.
- اعتمادالسلطنه محمد حسن خان، ۱۳۶۳، تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، به تصحیح: میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.
- الحموی شهاب‌الدین ابو عبد الله یاقوت بن عبد الله (م. ۶۲۶)، ۱۹۹۵، معجم البلدان، بیروت: دار صادر، ط الثانية.
- الحموی ابی الفداء (۶۷۲-۷۳۲ ه.ق.)، ۱۹۹۲ م.، تقویم البلدان، به تحقیق: ج. ت. رینو و و. ماک کوکین دی سلان، نسخه‌ی جدید به همکاری: کارل ایجرت، فرید بن فغول و ایکهارد نویباور، اصدار فواد سزگین، بنیاد تاریخ علوم عربی و اسلامی، فرانکفورت.
- بارتولد ویلهلم، ۱۳۷۷، جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه‌ی همایون صنعتی‌زاده، تهران: بنیاد موقوفات افشار.
- بلاذری أحمد بن یحیی (م. ۲۷۹)، ۱۳۳۷، فتوح البلدان، ترجمه‌ی محمد توکل، تهران: نشر نقره، چاپ اول.
- بی‌نا، ۱۳۸۴، «پرونده‌ی ثبتی زیج‌منیژه»، اداره کل میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری استان کرمانشاه.
- جلیلی کرمانشاهی، محمد حسین؛ و گلزاری، مسعود، ۱۳۴۶، کرمانشاهان باستان (از آغاز تا سده‌ی سیزدهم ه.ق)، تهران: وزارت فرهنگ و هنر.
- بی‌نا، ۱۳۴۰، حدود العالم من المشرق الی المغرب، به‌کوشش: منوچهر

- ستوده، تهران: چاپ دانشگاه تهران، شماره‌ی ۷۲۷، ص ۱۵۳.
- دینوری ابوحنیفه احمد بن داود (م. ۲۸۳)، ۱۳۷۱، اخبار الطوال، ترجمه‌ی محمود مهدوی دامغانی، تهران: نشر نی، چاپ چهارم.
- سرفراز و همکاران، ۱۳۴۷، «هیأت بررسی‌های آثار باستانی استان پنجم - کرمانشاهان»، کرمانشاه: مرکز اسناد و مدارک فرهنگی، (منتشر نشده).
- سلطان محمد میرزا قاجار، ۱۳۶۴، سفرنامه سیف‌الدوله، تصحیح و تعلیق: علی‌اکبر خداپرست، تهران: نشر نی.
- طبری محمد بن جریر (م. ۳۱۰)، ۱۳۷۵، تاریخ طبری، ترجمه‌ی ابوالقاسم پاینده، تهران: اساطیر، چاپ پنجم.
- طبری محمد بن جریر، ۱۳۷۳ و ۱۳۷۸، تاریخ‌نامه طبری، برگردان منسوب به بلعمی (ق ۴)، تحقیق: محمد روشن، تهران: جلد ۱ و ۲ سروش، چ دوم، جلد ۳، ۴، ۵، البرز، چ ۳.
- فراهانی میرزا حمد حسین بن مهدی، سفرنامه، ۱۳۶۲، محقق و مصحح مسعود گلزاری، تهران: نشر فردوسی.
- فسایی حسن بن حسن (حاج میرزا حسن حسینی شیرازی)، ۱۳۸۲، فارس‌نامه ناصری، تهران: امیرکبیر.
- کامبخش فرد، سیف...، ۱۳۵۵، «بنای سنگی طاق‌گرا»، مجله‌ی فرهنگ معماری ایران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران (زیر نظر: پرویز ورجاوند)، شماره‌ی ۴، صص: ۲۴-۴.
- کامبخش فرد، سیف...، ۱۳۸۶، کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی و احیاء معماری معبد آناهیتای کنگاور و تاق‌گرا، جلد اول، تهران: پژوهش‌کنده‌ی باستان‌شناسی سازمان میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری.
- کرمانی علویه، ۱۳۸۶، روزنامه سفر حج: عتبات عالیات و دربار ناصری (۱۲۷۳-۱۲۷۱ ه. ش)، به‌کوشش: رسول جعفریان، قم: نشر مورخ.
- کوفی ابن اعثم (م. ۳۱۴)، ۱۳۷۲، الفتوح، ترجمه‌ی محمد بن احمد مستوفی هروی (ق. ۶)، تحقیق: غلامرضا طباطبائی‌مجدد، تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- کیانی، محمد یوسف؛ و کلایس، ولفرام، ۱۳۷۳، کاروانسراهای ایران، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی.
- مستوفی قزوینی، حمدا...، ۱۹۱۳ م. / ۱۳۳۱ ه. ق، نزهة القلوب، به‌تصحیح: گای لسترنج، لیدن.
- مقدسی شمس‌الدین أبو عبد الله محمد بن أحمد (ق ۴)، ۱۳۶۱، أحسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم، ترجمه‌ی علینقی منزوی، جلد اول، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، چاپ اول.
- مقدسی، مطهر بن طاهر، ۱۳۷۴، البداء و التاریخ (آفرینش و تاریخ)، ترجمه‌ی محمدرضا شفیعی‌کدکنی، تهران: آگه، چاپ اول.
- ناصرالدین‌شاه قاجار، ۱۲۸۷، «روزنامه‌ی سفر به از طهران الی کربلا و نجف

و سایر اماکن فیض موطن و مراقد مطهره ائمه هدا و اولیا و شهدا علیهم السلام»، یونیت هیل ترکی.

- ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۷۲، شهریار جاده‌ها (سفرنامه‌ی ناصرالدین شاه به عتبات)، به کوشش: محمدرضا عباسی و پرویز بدیعی، تهران: انتشارات سازمان اسناد ملی.

- والی‌زاده معجزی، محمدرضا، ۱۳۸۰، تاریخ لرستان: روزگار قاجار از تأسیس تا کودتای ۱۲۹۹ ش.، به تصحیح: حسین والی‌زاده معجزی، تهران: حروفیه.  
- یعقوبی احمد بن ابی یعقوب ابن واضح (م. بعد ۲۹۲)، ۱۳۸۲، تاریخ یعقوبی، ترجمه‌ی محمدابراهیم آیتی، جلد ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چ ششم.

- Bar-Kochva, B., 2008, *The Seleucid Army Organization and Tactics in the Great Campaigns*, Ninth printing, Cambridge University Press, Faculty of Classica, University of Cambridge.

- Billerbeck, A., 1898, *Das sandschak Suleimania und dessen persische Nachbarlandschaften zur babylonischen und assyrischen Zeit: Geographische Untersuchungen unter besonderer Berücksichtigung militärischer Gesichtspunkte*, Leipzig: Verlag von Eduard Pfeiffer, vi + 176 pp.

- Delitzsch, F., 1881, *Wo lag das paradies?: Eine biblisch-assyriologische studie; mit zahlreichen assyriologischen beiträgen zur biblischen länder- und völkercunde und einer karte Babyioniens*, Leipzig: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung, xiv + 346 pp.

- Flandin, M. E., 1851, *Voyage En Perse, pendant les années 1840 et 1841*, Tome 1.

- Flandin, M. E. & Coste, P., 1851, *Voyage En Perse, pendant les années 1840 et 1841*, in *Perse Ancienne (Planches)*, Tome Troisieme.

- Frayne, D. R., 1992, *The Early Dynastic List of Geographical Names*, American Oriental Series (AOS) 74, New Haven, Connecticut: American Oriental Society, xiii + 161 pp.

- Isidore of Charax, 1914, *Parthian Station: An account of the overland trade route between the Levant and India in the first century B.C.*, the Greek Text with Translation and Commentary by Wilfred H. Schoff, Ares Publishers Inc: Chicago, Exact Reprint of the Edition: London.

- King, L. W. & Litt, D. M. A., 1915, *Bronze Reliefs from The Gates of Shalmanser King of Assyria*, London, Printed by Order of The TRUSTEES.

- Kleiss, W., 1969, "Bericht Uber Zwei Erkudungsfahrten in Nordwest-Iran, Archaeologische mitteilugen aus Iran", *Neue Folge Band 2*, pp. 7-120.

- Le Strange, G., 1905, *The Lands of the eastern Caliphate (Mesopotamia, Persia, and Central Asia from the Moslem conquest to the time of Timur)*, Cambridge University Press.

- Majidzadeh, Y., 1982, "Lapis Lazuli and the Great Khorasan Road", *Paleorient*, Vol. 8, Numero. 1, pp. 59-69.

- Levine, L. D., 1973, "Geographical Studies in the Neo-Assyrian Zagros", *IRAN*, Vol. XI, pp.1-28.

- Masson, C., 1850, "Illustration of the Route from Seleucia to Apobatana,

as Given by Isidorus of Charax”, *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, Cambridge University Press, Vol. 12, pp. 97-124.

- Müllerus, C., 1853, “ISIDORE CHARACENI (MANSIONES PARTHICÆ)”, In: *Geographi Graeci Minores*, Volume Primum, Paris: Ambrosio Frimin Didot, pp 244-256.

- Olmstead, A. T. E., 1921, “Shalmaneser III and the Establishment of the Assyrian Power”, *Journal of the American Oriental Society*, vol. 41, pp. 345-382.

- Parpola, S. & Porter, M., 200, *The Helsinki Atlas of the Near East in the Neo-Assyrian Period: The Casco Bay Assyriological Institute and the Neo Assyrian Text Corpus Project*. Helsinki.

- Polybius, 1962, *The Histories*, Translated by Evelyn S. Shuckburgh, London, New York. Macmillan, Reprint Bloomington 1889.

- Polybius, 2002, *The Histories (Book Five)*, Translated by: Evelyn. S Shuckburgh, In Parentheses Publications Greek Series, Cambridge, Ontario.

- Ptolemy, C., 1991, *The Geography*, Translated and Edited by: Edward Luther Stevenson, New York.

- Rawlinson, H, 1839,” Notes on a March from Zoháb, at the Foot of Zagros, along the Mountains to Khúzistán (Susiana), and from Thence Through the Province of Luristan to Kirmánsháh, in the Year 1836”, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 9, pp. 26-116.

- Reade, Julian E., 1995, “Iran in the Neo-Assyrian Period”, In: Mario Liverani (ed.), *Neo-Assyrian Geography*, Università di Roma “La Sapienza”, *Dipartimento di Scienze storiche, archeologiche e antropologiche dell’Antichità Quaderni di Geografia Storica V*, Roma: CNR, pp. 31-42.

- Schrader, E., 1878, *Keilinschriften und Geschichtsforschung: Ein Beitrag zur monumentalen Geographie, Geschichte und Chronologie der Assyrer, mit einer Karte*, Giessen: J. Ricker'sche buchhandlung, viii + 555 pp.

- Strabo, 1903, *Strabo's Geography, Books XI through XVII*, Translated from Greek by: W. Falconer, Loeb Classical Library edition, London.

- Streck, M., 1900, “Das Gebiet der heutigen Landschaften Armenien, Kurdistan und Westpersien nach den babylonisch-assyrischen Keilinschriften [Teil 3: IV. Gebiete südlich und östlich vom oberen Zâb und Urmiassee (Media Atropatene und Media magna der Klassiker)]”, *Zeitschrift für Assyriologie und verwandte Gebiete XV*, pp. 257-382.

- Tomaschek, W., 1883, “Zur Historischen Topographie von Persien”. I (Die Strassenzüge der Tabula Peutingerana), Sitzung vom 11. October 1882, im Sitzungsberichte der Philosophisch Historischen Classe, Akademie der Wissenschaften, Wien, pp. 142-144.

- Von Gall. H., 1947, *Entwicklung und Gestalt des Thrones im Vorislamischen Iran, Archaeologische mitteilugen aus Iran*, Neuo Folge Bande 4, Berlin.

- Young. T. K. Jr, 1988, “The History of the Medes and The Persian and The Achaemenid Empire to The death of Cambyses, Persia”. *Greece and The Western Mediterranean, c. 525-479 B. C.*, In *Cambridge Ancient history*, Vol. IV, Ch. 1, pp. 1- 52.

- Walser. G, 1985, “Die Route Des Isidorus Von Charax Durch Iran”, *Archaeologische mitteilugen aus Iran*, Berlin, Band 18, pp. 145-156.