

Handicrafts of Great Khorasan

Vol. 2, No. 7, 2024

Received 14 May 2024

Accepted 02 Oct 2024

Published 18 Dec 2024

ISSN (Online): 2717-1671

ISSN (Print): 2251-6131

Research article

Clarifying the Position and Importance of Mutual Connection Between the Silk Road and Sarakhs Plain in the Parthian Period

Davoud Behrouzifar ^{(a)*}

a. PhD in Historical Archaeology, Department of Archaeology, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran

Keywords

Great Khorasan, Sarakhs Plain, Parthian Period, Great Silk Road

Citation

Behrouzifar, D. (2024). Clarifying the position and importance of mutual connection between the silk road and sarakhs plain in the parthian period. *Handicrafts of Greater Khorasan*, 2(7), 129-149.



Use your device to scan and read articles online

Abstract

Sarakhs Plain was very important from the 4th millennium BC until the invasion of the Mongols, and it was considered a strategic and important region in the eastern part of Iran due to its connection with the Great Khorasan Road (prehistoric) and the Great Silk Road in the Parthian period. This plain is located almost in the center of Great Khorasan and the Silk Road that entered Iran from the current Sarakhs city. This research seeks to answer the question that what were the mutually influencing factors of the Sarakhs Plain and the Great Silk Road in the Parthian period and what components did they include? Sarakhs Plain was the eastern entrance of the gate and entrance to Iran on the way of the Great Silk Road of the Parthian period, which acted as a link between Central Asia, Northeast Iran and the Iranian Plateau, and included cultural, commercial and economic components with the southern regions of Turkmenistan (Merv and Nesa). The aim of this research is to understand the situation and the mutual effects of the Silk Road and the Sarakhs Plain during the Parthian period and the strategic geographical location of the region, and to provide a general framework of the cultural, economic, settlement and livelihood of the people of the Parthian period societies based on the environmental model variable. The results of this research, which is the product of a season of field surveys of the Sarakhs Plain, the collection and analysis of artifacts left from the Parthian period in the region, and the study of relevant historical geography texts, show that due to the passage and settlement along the Kashfrud, Tajan, and Harirud rivers, it is considered as one of the most important factors in the formation of the Sarakhs Plain and Parthian settlements. On the other hand, the Sarakhs Plain, due to its location on the connecting route of the Parthian capitals (Asak, Nesa, and Merv), has contributed to the prosperity of the aforementioned Shahrah (main road). The most important results of the present study include: settlements with wide and extensive areas, the increase in settlements during the Parthian period compared to previous periods, the provision of security, economic and political development of the Sarakhs Plain due to its location on the Great Silk Road, and as one of the important prosperous cities of the Parthian period due to its strategic location as a link and intermediary between Central Asia, northeastern Iran, and the Iranian Plateau.

DOI: <https://doi.org/10.22034/hgj.2025.494166.1030>



URL: https://hgj.imamreza.ac.ir/article_214709.html



©Authors retain the copyright and full publishing rights.

* Corresponding Authors: (davood_2698@yahoo.com)

Introduction

The Sarakhs Plain is located between Merv and Neishabour. This research seeks to answer this question that what was the position and importance of the effective mutual connection between the Sarakhs Plain and the Great Silk Road in the Parthian period and what components did it include? The Sarakhs Plain was the eastern gateway and entry into Iran on the Great Silk Road of the Parthian period, which acted as a link and intermediary between Central Asia, northeastern Iran and the Iranian Plateau, and included cultural, commercial and economic components with the regions of southern Turkmenistan (Merw and Nesa). The aim of this research, in addition to understanding the strategic geographical location of this region, is to explain the position and importance of the mutual connection between the Silk Road and the Sarakhs Plain in the Parthian period and to present a general framework of the cultural, economic, residential and livelihood status of the people of the Parthian period societies based on the environmental pattern variable, especially the connecting routes of the Sarakhs Plain. For this purpose, a field survey was conducted in the plain, and by studying the collected artifacts and examining historical geography texts, it was determined that the Great Silk Road, on one hand, was one of the most important factors in the formation of the Sarakhs Plain and the Parthian settlements with vast areas due to its passage and settlement along the Kashafrud, Tajan, and Harirood rivers. On the other hand, the Sarakhs Plain, due to its location on the connecting route of the Parthian capitals (Asak, Nesa, and Merw), has contributed to the prosperity of the said Shahrah.

Materials / Methods

The present study is a historical research in terms of its purpose and a descriptive and analytical, quantitative and qualitative research in terms of its nature and method. The data collection method and tools in this study were carried out in two ways: documentary and field activities. In the documentary stage, all written historical sources and documents, images and maps were first collected and analyzed. In the field studies, while identifying Parthian

settlements, the required personal and real archaeological information and findings were recorded and analyzed.

Discussion and Findings

The importance of roads is such that the cultural level of each region, its development rate, description and analysis of settlement patterns, extent and clustering of settlements, examination of economic, political, cultural issues and population estimates can be determined by considering its distance or proximity to connecting routes. Considering the location of the Sarakhs Plain on the route of main and secondary connecting routes, trade routes and also nomads, it can be concluded that it is necessary to pay attention to and conduct a general archaeological study of this region and connecting routes. Ten sites (72%) of the total fourteen identified Parthian settlements of the Sarakhs Plain are located between 400 and 1000 meters, two sites between 1000 and 2000 meters (24%), and two other sites between 2000 and 2500 meters (24%) of the main and secondary connecting routes. This case demonstrates the prominent role of connecting ways in the formation and dispersion of Parthian settlements in the Sarakhs Plain. It should be noted that our current understanding of this issue is based on the current conditions of the region, and it is possible that many of the roads have changed their direction over time, or that some new roads have emerged in the region. Most of the Parthian settlements in the Sarakhs Plain were formed within 1,000 meters of the main and secondary connecting roads. The connecting roads in the region also crossed the Sarakhs Plain and played a significant role in the formation and dispersion of the Parthian settlements in the Sarakhs Plain. Naturally, the closer the distance between settlements is, the stronger the environmental potential and the closer the connection between settlements and the stronger the cultural connection between them. The farther the distance between settlements is, the weaker the environment and the greater the radius of the main potentials. Based on this distance between settlements, the type of livelihood of the people and other cultural components can be examined. The closer the distance between settlements is, the more agriculturally based livelihood, the more

land is exploited. The farther the distance between settlements is, and the smaller the settlements are, and the fact that they are located in a foothill or forest belt, indicates a livelihood based on animal husbandry. The geographical location of the Sarakhs Plain was of great importance during the Parthian period. The Sarakhs Plain, located between southern Turkmenistan and northeastern Iran, was the most important city and connecting passage and could act as an intermediary in establishing economic, social, cultural and political connections in the northeast.

Conclusions

Due to Sarakhs Plain strategic and geopolitical status and its location between Turkmenistan and northeastern Iran as a bridge that makes connection with the central plateau of Iran has played a very important role in cultural exchanges between these lands, especially during the Parthian period. As can be concluded from the studies conducted, the Greater Khorasan region was of special importance during the Parthian period (as their origin). In addition to the military importance of this region, the passage of connecting routes between east and west and north and south through this region has also doubled its economic impact, which indicates the importance and prosperity of this region at this time in Iranian history. The important point is the strategic and geopolitical location of the Sarakhs Plain, as this plain is one of the intermountain plains on the northeastern border of Iran. The continuity of economic production, the vitality of the political and social structure of the Sarakhs Plain, was due to the connection and interaction of this city with other production centers and population and cultural areas, including Merv and the Dargaz and Neishabour plains. Sarakhs Plain, located in the middle of the Silk Road, was considered as one of the centers of export and import of commercial goods and one of the most important centers of convergence of different ideas and cultures as a residence of merchants. According to archaeological studies, Sarakhs Plain was a large city in the Parthian period and was naturally influenced by the economic, commercial, and political processes of the Silk Road and played a role as the most influential population hub in northeastern Iran on the

Silk Road. Sarakhs Plain, which was indebted to the Great Khorasan Road and the Silk Road in its economic life, was on the path of cultural development since the fourth millennium BC and reached the peak of urban and cultural development in the Parthian period. Due to its defensive and military fortresses, the Sarakhs Plain had towers and ramparts and played the role of a strong stronghold to defend the borders of northeastern Iran and the Silk Road. Accordingly, it can be said that the location of Sarakhs on the Silk Road was not accidental; because, the existence of the city of Sarakhs in northeastern Iran and next to the road that was the main entry point for northern invaders provided a garrison against foreign enemies. On one hand, the role of a garrison and a link between the state capitals (Asak and Nesa), the city of Sarakhs during the Parthian period added to the security and prosperity of the Great Silk Road, and on the other hand, the Sarakhs Plain benefited from the facilities provided by the Silk Road. In other words, the trade exchanges along the Silk Road provided the means for the development of the city of Sarakhs. Although the Greater Khorasan Road existed before the history and the Silk Road, before the formation of the city of Sarakhs, the emergence of population centers such as Sarakhs increased the importance of this route and the Great Silk Road became more and more popular with merchants and tourists. By providing the pillars of a city, namely the concentration of population, the establishment of social institutions, economic development and political development, the Great Silk Road prepared the way for the development of Sarakhs as the most important city in northeastern Iran. By providing security in this region, Sarakhs attracted goods and capital from neighboring lands and increased the prosperity of the East West trade Shahrah. The strategic location of this city and the constant prosperity of the Silk Road have repeatedly nurtured Sarakhs, and as we see today, this city is considered as one of the most important cities in Khorasan and the gateway to the cities of Central Asia and Turkmenistan.

هنرهای صنایع خراسان بزرگ

دوره ۲، شماره ۷، پاییز ۱۴۰۳

ISC | MSRT | ICI

شاپا الکترونیکی: ۱۶۷۱-۲۷۱۷

شاپا چاپی: ۶۱۳۱-۲۲۵۱

مقاله پژوهشی

تبیین جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی

داود بهروزی فر (الف)*

الف) دکتری باستان‌شناسی دوران تاریخی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

چکیده

دشت سرخس از هزاره چهارم قبل از میلاد تا حمله مغولان اهمیت بسیار داشته و به سبب برخورداری از موقعیت ارتباطی جاده خراسان بزرگ (پیش از تاریخ) و راه بزرگ ابریشم در دوره اشکانی، منطقه استراتژیک و مهم از قسمت شرقی ایران به شمار می‌رفته است. این دشت تقریباً در مرکز خراسان بزرگ و راه ابریشم که از شهرستان سرخس کنونی وارد ایران می‌شده، قرار دارد. پژوهش حاضر به دنبال پاسخ این پرسش است که جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل و تأثیرگذار دشت سرخس و راه بزرگ ابریشم در دوره اشکانی چه بوده و شامل چه مؤلفه‌هایی می‌شود؟ دشت سرخس به‌عنوان مدخل شرقی دروازه و ورود به ایران در مسیر راه بزرگ ابریشم دوره اشکانی بوده که به‌عنوان نقش رابط و بینابین، میان آسیای مرکزی، شمال شرق ایران و فلات ایران عمل می‌کرده است و از کارکردهای فرهنگی، تجاری و اقتصادی با مناطق جنوب ترکمنستان (مرو و نسا) برخوردار بوده است. هدف این پژوهش علاوه بر بازشناسی موقعیت جغرافیایی استراتژیک منطقه، تبیین جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی و ارائه چارچوبی کلی از وضعیت فرهنگی، اقتصادی، سکونت و معیشت مردم جوامع این دوره بر پایه متغیر الگوی زیست‌محیطی خصوصاً راه‌های ارتباطی دشت سرخس است. نتایج این پژوهش که محصول یک فصل پیمایش‌های میدانی دشت سرخس، گردآوری و تحلیل آثار برجای‌مانده از دوره اشکانی در منطقه و نیز بررسی متون جغرافیای تاریخی مرتبط است نشان می‌دهد که به دلیل عبور و سکنی گزیدن در کنار رودخانه‌های کشف‌رود، تجن و هریرود، یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری دشت سرخس و استقرارهای اشکانی به شمار می‌رود و از طرف دیگر دشت سرخس به‌واسطه قرارگیری در مسیر ارتباطی پایتخت‌های اشکانیان (آساک، نسا و مرو) سبب رونق شاهراه مزبور شده است. از مهم‌ترین نتایج بررسی حاضر می‌توان به استقرارهایی با محدوده‌های وسیع و گسترده، فزونی یافتن استقرارهای دوره اشکانی نسبت به ادوار قبل، تأمین امنیت، توسعه اقتصادی و سیاسی دشت سرخس به‌واسطه قرارگیری در مسیر راه بزرگ ابریشم و به‌عنوان یکی از شهرهای پررونق مهم دوره اشکانی به دلیل موقعیت استراتژیک به‌عنوان نقش رابط و بینابین، میان آسیای مرکزی، شمال شرق ایران و فلات ایران اشاره کرد.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۷/۱۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۹/۲۸

شماره صفحات: ۱۴۹-۱۲۹

واژگان کلیدی

خراسان بزرگ، دشت سرخس، دوره اشکانی، راه بزرگ ابریشم

استناد به مقاله

بهروزی فر، داود. (۱۴۰۳). تبیین جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی. *هنرهای صنایع خراسان بزرگ*. ۲ (۷)، ۱۴۹-۱۲۹.



از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید.

DOI: <https://doi.org/10.22034/hgj.2025.494166.1030>



URL: https://hgj.imamreza.ac.ir/article_214709.html



©Authors retain the copyright and full publishing rights.

دشت سرخس به دلیل برخورداری از ظرفیت‌های طبیعی و شرایط زیست‌محیطی بهینه از جمله رودها، ارتفاعات، خاک مناسب و اوضاع جوی نسبتاً مساعد، زیستگاه مطلوبی برای شکل‌گیری اجتماعات مختلف انسانی بوده است (Ebrahimi, 2005, p. 2). از نظر موقعیت مکانی در مطالعات باستان‌شناسی و تاریخ روشن است که این دشت همواره در مسیر راه‌های مهم تاریخی به‌منظور مراودات فرهنگی، تجاری و اقتصادی بین شرق به غرب بوده است. مهم‌ترین آن‌ها جاده خراسان بزرگ در هزاره چهارم قبل از میلاد تا پایان عصر آهن IV و جاده بزرگ ابریشم در دوره اشکانی تا حمله مغولان است. راه‌های ارتباطی شمال به جنوب این منطقه را نباید از یاد برد که شمال خراسان تا سیستان و شبه‌قاره هند را به یکدیگر متصل می‌کرد (Behroozifar et al., 2021, p. 87). دشت سرخس در حدفاصل مرو و نیشابور واقع است (Ahmadi, 2012, p. 51). این شاهراه علاوه بر آن‌که در طول تاریخ بستری مساعد برای مبادلات بازرگانی به شمار می‌رفته، گهگاه به‌عنوان مسیر تهاجمات و لشکرکشی‌های اقوام مهاجم به سرزمین ایران نیز مورد استفاده قرار می‌گرفته است. وجود شهرهای باستانی مانند سرخس و نیشابور در مسیر راه بزرگ ابریشم، شاهد روشنی بر نقش این شاهراه در شکل‌گیری مراکز جمعیتی، اقتصادی و حکومتی در دوره اشکانی است (Labaf, 2014, p. 83). با توجه به قرارگیری دشت سرخس در مسیر راه‌های ارتباطی، تجاری و کوچ‌روها می‌توان به‌ضرورت توجه و بررسی کلی باستان‌شناختی این منطقه آگاهی یافت. پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این پرسش است که جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل تأثیرگذار دشت سرخس و راه بزرگ ابریشم در دوره اشکانی چه بوده و شامل چه مؤلفه‌هایی می‌شود؟ دشت سرخس به‌عنوان مدخل شرقی دروازه و ورود به ایران در مسیر راه بزرگ ابریشم دوره اشکانی بوده که به‌عنوان نقش رابط و بینابین، میان آسیای مرکزی، شمال شرق ایران و فلات ایران عمل می‌کرده است و شامل مؤلفه‌های فرهنگی، تجاری و اقتصادی با مناطق جنوب ترکمنستان (مرو و نسا) بوده است. هدف از این پژوهش ضمن شناخت

موقعیت استراتژیک جغرافیایی منطقه، تبیین جایگاه و اهمیت ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی و ارائه چارچوبی کلی از وضعیت فرهنگی، اقتصادی، سکونت و معیشت مردم جوامع دوره اشکانی بر پایه متغیر الگوی زیست‌محیطی خصوصاً راه‌های ارتباطی دشت سرخس است که به این منظور، یک فصل بررسی میدانی در دشت انجام شد و به‌وسیله مطالعه آثار گردآوری‌شده و بررسی متون جغرافیای تاریخی، مشخص شد که راه بزرگ ابریشم از طرفی به دلیل عبور و سکنی گزیدن در کنار رودخانه‌های کشف‌رود، تجن و هریرود، یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری دشت سرخس و استقرارهای اشکانی با پهنه‌های وسیع به شمار می‌رود و از طرف دیگر دشت سرخس به واسطه قرارگیری در مسیر ارتباطی پایتخت‌های اشکانیان (آساک، نسا و مرو) سبب رونق شاهراه مزبور شده است. پاره‌ای از فرایندهایی که ارتباط دو سویه راه ابریشم و دشت سرخس را توضیح می‌دهند از طریق متون تاریخی و بخش دیگر از طریق کاوش‌های باستان‌شناسی قابل‌درک است. از مهم‌ترین نتایج بررسی حاضر، اسقراهایی با وسعت چند هکتار، فزونی استقرارهای اشکانی، تأمین امنیت، توسعه اقتصادی (کشاورزی و دامداری) و سیاسی دشت سرخس به‌واسطه قرارگیری در مسیر راه بزرگ ابریشم و به‌عنوان یکی از شهرهای پروتق مهم دوره اشکانی به دلیل موقعیت استراتژیک به‌عنوان نقش رابط و بینابین، میان آسیای مرکزی، شمال شرق ایران و فلات ایران مطرح بوده است. ضرورت پژوهش حاضر، ناشناخته بودن جغرافیای منطقه و درک چرایی و چگونگی شکل‌گیری ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی بر یکدیگر است.

پیشینه پژوهش

در ۱۳۲۸ ش به‌منظور بررسی و شناسایی اسقراها و غارهای دوره‌های پارینه‌سنگی و فراپارینه‌سنگی در شمال شرق ایران، توسط هیات دانشگاه پنسیلوانیا به سرپرستی استانی‌کون، غارهای مزدآوند و بزنگان در دشت سرخس مورد بررسی و شناسایی قرار گرفت، اما گزارش آن تاکنون منتشر نشده است (Vandenberg, 1969, p. 14). نگهبان استاد دانشگاه تهران به‌اتفاق تئی چند از دانشجویان رشته

باستان‌شناسی، تعدادی از استقرارهای تاریخی در شمال شرق خراسان را بررسی و شناسایی کرده‌اند و بررسی شمال شرق خوانده شد و در ۱۳۴۵ ش انجام شده که گزارش منتشر نشده آن تحت عنوان *بررسی شمال شرق تألیف یحیی کوثری و علی‌اکبر سرفراز در مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی کشور موجود است (Negahban, 1966, p. 1)*. سپس عباس زاده به بررسی و شناسایی دشت سرخس در ۱۳۷۶ ش پرداخت و ۲۵ استقرار را مورد بررسی و شناسایی قرار داد (*Abbaszadeh, 1997, p. 3*). پس از آن میراث فرهنگی خراسان رضوی اقدام به ثبت بناها و استقرارها در دشت سرخس نمود (آرشیو آثار ثبتی میراث خراسان رضوی). بهروزی‌فر در ۱۳۹۲ ش به بررسی باستان‌شناختی استقرارهای پیش از تاریخ دشت سرخس از دوره‌های پارینه‌سنگی تا پایان عصر آهن، معرف فرهنگ یاز در منطقه برای اولین بار به صورت مستند و هدفمند (تفکیک دوره‌های زمانی و فرهنگی) پرداخت (*Behroozifar, 2014, p. 14*) و نگارنده در اسفند ۱۳۹۹ ش به منظور ادامه بررسی‌های روشمند و ادامه شناسایی استقرارهای این دشت، طرح بررسی و شناسایی باستان‌شناختی استقرارهای اشکانی دشت سرخس را به سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان رضوی و پژوهشکده باستان‌شناسی کشور پیشنهاد داد که مورد موافقت قرار گرفت.

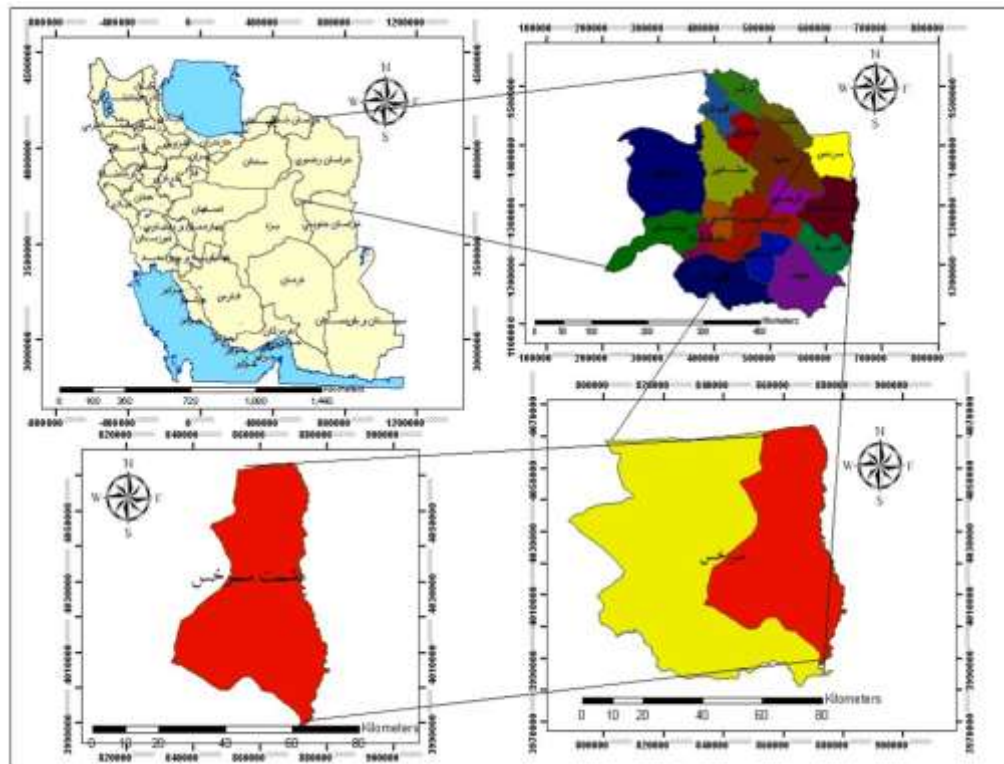
روش پژوهش

پژوهش حاضر بر اساس هدف از نوع تحقیقات تاریخی و بر اساس ماهیت و روش از نوع تحقیقات توصیفی-تحلیلی و کمی و کیفی است. روش و ابزار گردآوری داده‌ها در این پژوهش، به دو شیوه اسنادی و فعالیت‌های میدانی صورت گرفته است. در مرحله اسنادی ابتدا کلیه منابع و اسناد تاریخی مکتوب، تصاویر و نقشه‌ها جمع‌آوری و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در مطالعات میدانی ضمن شناسایی

استقرارهای اشکانی، اطلاعات و یافته‌های باستان‌شناسی منقول و غیرمنقول مورد نیاز، ثبت و تجزیه و تحلیل شدند. در نهایت، ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی در چارچوب داده‌های اسنادی و میدانی با بهره‌گیری از خروجی نقشه‌ها و متون جغرافیای تاریخی صورت پذیرفت. در روش گردآوری و تحلیل داده‌ها، علاوه بر استفاده از روش‌های مرسوم در بررسی‌های میدانی و الگوهای استقراری، از نرم‌افزارهای GIS و Spss استفاده شد. خروجی نقشه‌ها و داده‌های استقرارهای اشکانی دشت سرخس نشان داد که با توجه به قرارگیری دشت سرخس در مسیر راه‌های ارتباطی (مرو به نیشابور)، تجاری و کوچ‌روها، این منطقه سرزمینی آباد، پرجمعیت و دارای رودخانه‌ها و منابع آبی فراوان بوده است که در تمام بخش‌های آن، شهرها و روستاهای بی‌شماری در مسیر راه‌های اصلی و فرعی دایر بوده است.

جغرافیای دشت سرخس

شهرستان سرخس در شمال شرق ایران به وسعت تقریبی ۶۱۰۰ کیلومترمربع و دشت سرخس به مساحت ۲۵۸۵ کیلومترمربع در منتهی‌الیه شمال شرقی استان خراسان رضوی قرارگرفته (تصویر ۱) و مرکز آن در فاصله ۱۹۹ کیلومتری شرق مشهد در کنار مرز ایران و ترکمنستان واقع است. شهرستان سرخس از طرف شمال و مشرق به کشور ترکمنستان، از جنوب غرب به شهرستان مشهد محدود است. بلندترین نقطه دشت در کوه بزنگان واقع است و از سطح دریا ۱۹۵۰ متر ارتفاع دارد و پایین‌ترین نقطه در بستر رودخانه هریرود و از سطح دریا ۲۵۰ متر ارتفاع دارد (*Maab, 2010, p. 1*). آب و هوای دشت به دلیل تأثیرپذیری از ریگزار قره‌قوم دارای زمستان‌های سرد و تابستان‌های گرم و خشک است (*Yoosefian, 2011, p. 3*).



تصویر ۱: موقعیت جغرافیایی دشت سرخس (مأخذ: نگارنده)

جایگاه و اهمیت دشت سرخس و راه ابریشم در دوره اشکانی

بر اساس متون جغرافیای تاریخی

مورخان در متون جغرافیای تاریخی خاستگاه اشکانیان را مناطق شمال شرق ایران به ویژه خراسان و پایتخت آنان را نسا بیان می کنند (Pirnia, 1991, p. 64). با نگاهی به تاریخ سیاسی دوره اشکانی، نقش خراسان در شکل گیری، رشد و نمو حکومت اشکانیان به خوبی قابل فهم است، به نحوی که با اطمینان می توان خراسان بزرگ را بستر بخش عمده ای از رویدادهای اوایل حکومت اشکانیان قلمداد نمود که در سلسله به دست اردشیر بابکان، این منطقه به عنوان زادگاه اشکانیان نقش مهم و حیاتی در تاریخ این حکومت داشته (Davari & Basafa, 2018, p. 87) و پس از تثبیت حکومت اشکانیان مهم ترین شهرها و استقرارهای دوره اشکانی در دشت سرخس، دشت درگز، نسا و مرو در جنوب ترکمنستان به عنوان حیاتی ترین پایگاه های حکومتی سلسله اشکانیان شکل گرفته است (Nami, 2017, p. 124). طی پژوهش های باستان شناسی در جنوب ترکمنستان، استقرارهای تاریخی گسترده و مهمی از نسا و مرو با آثار دوره اشکانی معرفی شده است، در حالی که منابع غالباً ظهور

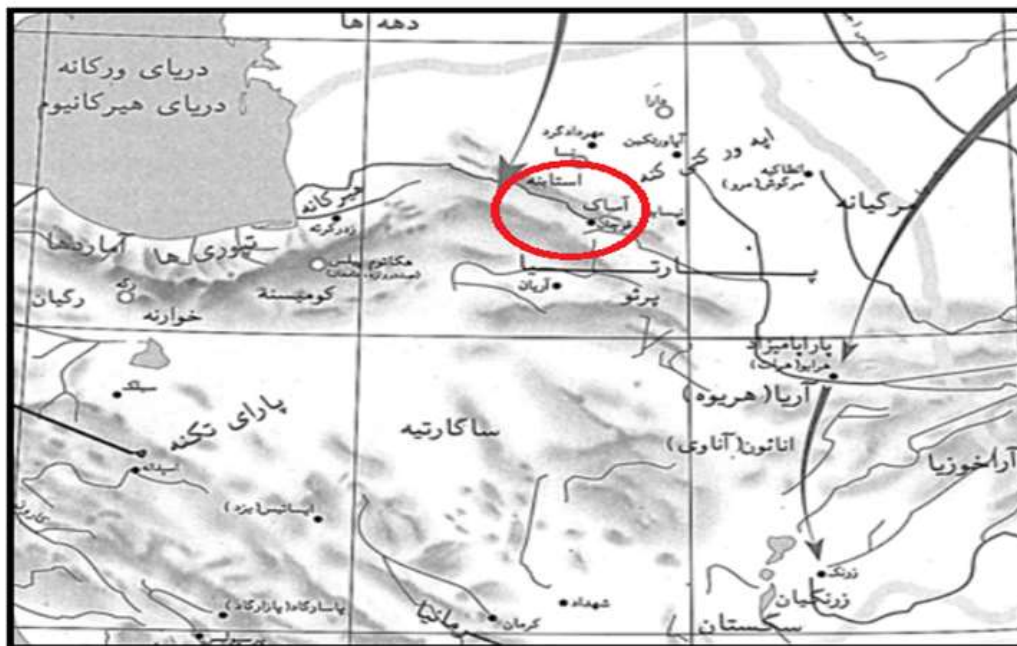
اشکانیان را از این منطقه قلمداد می کنند (Rante, 2015, p. 185). نیز می دانیم آساک، حوالی شهرستان قوچان امروزی شهر تاج گذاری ارشک در پرتوه و در نزدیکی استانه و نسا (تصویر ۲) قرار دارد (Althaym & Estil, 2010, p. 20). یعقوبی در *البلدان* چنین نوشته است: «سرخس منطقه با شکوه و بزرگ است و در بیابان ریگزار واقع است. شهر سرخس که واسطه ای است میان مرو و نیشابور بر شاهراه خراسان، چنان که می دانیم شاهد نشیب و فرازهای مکرر بوده و آبادانی و گسترش آن ارتباط مستقیم با پیشرفت دو شهر دو سویش داشته است» (Yaghoobi, 1983, p. 87). سرخس که در دوره های رونق شاهراه بزرگ ابریشم توسعه یافته و مورد توجه قرار گرفت به توصیف مؤلف ناشناس کتاب *حدود العالم* شهری بوده است در کنار راه، واقع در منطقه ای بیابانی و منزلگاه مهم بین مرو و نیشابور (Sotoodeh, 1984, p. 298).

بر اساس منابع جغرافیای تاریخی، شمال شرق ایران و به خصوص دشت سرخس به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی، سیاسی و فرهنگی نقش بسزایی در وقایع دوره حکومت اشکانی داشته است، به طوری که با استناد به نظریات جغرافیایان پوسان اولیه همچون ایزیدور خاراکسی و

ژوستین، این منطقه بخشی از پارتیه‌نه (پارتیای اصلی) بوده و آن را آپاراتاکن نام نهاده‌اند ([Kharaksi, 2011, p. 50](#)). به گفته استرابو و یوستینوس، قبیله پرنی در دره اُخوس مستقر شده بود، رودخانه‌ای که با نام تجن شناخته می‌شود. همچنین اشاره گردیده که سیستم آبیاری دشت سرخس مدتی پس از سقوط هخامنشیان قطع شده است. سپس منطقه تبدیل به بخشی از پادشاهی یونانی باختری شد، اما احتمالاً بیشتر به‌وسیله مردمی که عمدتاً زندگی کوچ‌رو داشتند اشغال شد؛ زمانی که قبایل پرنی در نهایت در اینجا پدیدار گشتند. سکونت مجدد در دشت سرخس می‌تواند به الحاق مرو و آریا به دولت در حال گسترش اشکانی در نیمه دوم پیش از میلاد مرتبط باشد. حتی اگر هنوز مشخص نیست که دشت سرخس بخشی از آریا یا مرو بوده، می‌توان تصور کرد که سرنوشت خود را بین این دو منطقه به اشتراک گذاشته است ([Yostinoos, 2009, pp. 197-212](#)). در همین زمان، تعداد و وسعت استقرارها افزایش یافت که شواهدی بر افزایش قابل‌توجه جمعیت و تغییر آن در درازمدت و احیای زمین در منطقه است ([Kaim, 2008, pp. 129-134](#)). بررسی نقشه استراتژیک آسیای مرکزی و راه بزرگ ابریشم ما را به این درک تاریخی رهنمون می‌کند که از نظر سیاسی، نظامی و هم از نظر اقتصادی، دشت سرخس به‌عنوان یکی از منزلگاه‌های اصلی خراسان بزرگ و رابط آسیای مرکزی از دوره قبل از اشکانیان مطرح بوده است. پس از فروکش کردن تاخت و تازهای اسکندر شهرهای مرو، سرخس تا نسا و توس نه‌تنها موقعیت قبلی خود را بازیافتند، بلکه محملی شدند برای قیام داهه و زیرمجموعه آن‌ها یعنی قوم پرنی که از بومی‌های منطقه خراسان بودند تا بیگانگان مقدونی و یونانی را از آن مناطق خارج کردند ([Saeedi, 1975, p. 15](#)).

با استقرار اشکانیان، خراسان به‌عنوان هسته اصلی و اولیه حکومت اشکانی جایگاه ویژه‌ای در معادلات بین‌المللی

منطقه یافت و سرخس همچنان بر سر چهار راه نظامی، سیاسی و اقتصادی به‌واسطه راه بزرگ ابریشم قرار داشت. راهی که از مرو به توس و راهی که از نسا می‌رفت و هریرود و کشف‌رود که قرن‌ها قبل از ورود اشکانیان به این نواحی در پل خاتون کنونی دشت سرخس به‌هم‌پیوسته بودند تشکیل رود بزرگ‌تری را دادند که بعدها به علت مکانی که این رود در کناره آن به ریگزار دشت قره‌قوم ترکمنستان فرومی‌ریزد، تجن نام گرفت. در اسناد رسمی، پرنی‌ها در نیمه اول قرن دوم قبل از میلاد، سرخس را از آن خود کردند و از آن پس تا اوایل دوره میلادی سیطره خود را بر همه ایران‌زمین گسترانیدند. نقش نام مرگیانه و نیسایه بر سکه‌های قرون دوم و اول قبل از میلاد نشان روشنی از حضور پررنگ اشکانیان در خراسان است ([Ahmadi, 2012, p. 7](#)) و مشابه این سکه‌ها (تصویر ۸) از محوطه آب‌دراز سرخس مربوط به سده اول قبل از میلاد به دست آمده است ([Behroozifar et al., 2021, p. 243](#)). شکی نیست که دشت سرخس در دوره اشکانی با وجود قرار گرفتن در مجاورت مسکن اولیه پارت‌ها به‌عنوان شهر بینابین و رابط مسیر راه تجاری ابریشم نقش مهمی در شکل‌گیری و تحولات این دوره داشته است. حوزه جغرافیایی سرخس به‌واسطه همجواری با ترکمنستان یکی از مناطق بالقوه مهم در مطالعات باستان‌شناسی دوره اشکانی به‌عنوان خاستگاه آنان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. علاوه بر اهمیت نظامی این ناحیه، عبور راه‌های ارتباطی بین شرق به غرب و شمال به جنوب از این منطقه، تأثیر اقتصادی آن را نیز دو چندان کرده بود که نشان‌دهنده اهمیت و شکوفایی این منطقه در این برهه از تاریخ ایران است. با این تفاسیر، دشت سرخس و بالطبع راه بزرگ ابریشم، نقش پررنگی در باستان‌شناختی دوره اشکانی دارد که انکارناپذیر است.



تصویر ۲: موقعیت جغرافیایی آساک (Zarinkoob, 1999, p. 42)

ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی پدیده راه از پیشینه‌ای به قدمت تاریخ بشر برخوردار است. از این رو، پژوهشگران برای مطالعه، بررسی و شناخت آن جایگاهی ویژه و مهم قائل هستند. در طول تاریخ و جغرافیای فرهنگی، راه‌ها همیشه و همه‌جا همزاد و همراه انسان شکل گرفته، کامل شده و شخصیتی خاص به خود گرفته‌اند. وجود هزاران اثر باستانی، زیستگاه فرهنگی و تاریخی باقی‌مانده از دوره‌های گذشته تا امروز و بررسی پراکنش و امتداد آن‌ها در مجاورت راه‌ها از این واقعیت حکایت دارند که راه‌ها در پیشرفت و ترقی و یا بالعکس افول و اضمحلال فرهنگ‌ها و تمدن‌ها نقش بزرگی ایفا کرده‌اند (Bakhtiari, 2006, p. 33). دشت سرخس به سبب وضعیت خاص اقلیمی و جغرافیای طبیعی ویژه از هزاره چهارم قبل از میلاد به‌عنوان پل ارتباطی بین مناطق شرقی به غربی و شمالی به جنوبی عمل می‌کرده است. بنابراین، منطقی و طبیعی است که بخش عمده شاهراه بزرگی که دنیای شرق را به دنیای غرب مرتبط می‌کرده، در این بستر قرار دارد. این شاهراه یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه، پیشرفت فرهنگ و تمدن بشری بوده است. از این جهت است که مطالعه درباره راه بزرگ ابریشم را مطالعه درباره جنبه‌های مهم فرهنگ‌های دنیای قدیم و روابط بین آن‌ها قلمداد می‌کنند. به تعبیری این راه در طی هزاران سال، نقشی عظیم

در نقل و انتقال مواد، فرهنگ‌ها، آیین‌ها، تکنولوژی، ایجاد و توسعه روابط فرهنگی، اقتصادی و نزدیکی ملت‌ها را بر عهده داشته و سابقه این امر بسیار قدیمی‌تر از زمانی است که منسوجات ابریشمی نیز در آن حمل می‌شده است. راه بزرگ شرق، جاده بزرگ خراسان هزاره چهارم پیش از میلاد و راه بزرگ ابریشم، نامی محسوب می‌شود که بر مهم‌ترین راه مواصلاتی دنیای قدیم اطلاق می‌شده است. این راه که احتمالاً به دلیل تعدد و تراکم کاروان‌های ابریشم به «جاده ابریشم» معروف گردیده (به عقیده برخی نام‌گذاری جاده ابریشم سابقه زیادی ندارد و این نام را یکی از دانشمندان قرن نوزدهم میلادی آلمان به نام فردیناند فون ریشتهوفن بر این راه گذاشته است)، بیش از ده هزار کیلومتر امتداد داشته است (Laleh, 2008, p. 17) و از مرز شرقی کشور چین آغاز شده و پس از عبور از مناطق مختلف از روی فلات ایران عبور کرده و داخل خاک بین‌النهرین شده و سپس به سوریه رفته و به بندر انطاکیه در کنار دریای مدیترانه پیوسته و وارد خاک اروپا می‌شده است (Pirnia, 1991, p. 85). برخی این نام را مربوط به سده سیزدهم میلادی و زمان مارکوپولو می‌دانند (Vilts, 2005, p. 188). شریان اصلی جاده ابریشم از دو شهر «لویانگ» و «سیان» از شهرهای کشور چین در کنار رودخانه زرد شروع می‌شده و در جهت غرب به محلی به نام «لانچو» می‌رسید و از طریق

تورفان به کاشغر رفته و از سمرقند و بخارا به مرو متصل می‌شد. راه از این قسمت، مسیر معروف خود را در جهت غرب از سمت سرخس، نیشابور، سبزوار و قومس به شهری (تصویر ۳) طی کرده و به این ترتیب شاهراه بزرگ خراسان را تشکیل می‌داد (Riazi, 1995, p. 53). در دوره اشکانی، راه بزرگ ابریشم در همان مسیر و البته با رونق بیشتری نسبت به قبل و با رقابت بین ایرانیان و چینی‌ها بر سر تسلط بر تجارت ابریشم با رومیان ادامه یافت و به این دلیل بود که پادشاهان اشکانی جهت بهبود و نگهداری این جاده و امنیت آن، هزینه‌های فراوانی صرف کرده و برای تأمین هزینه‌های مربوطه و حتی کسب درآمد، مالیات‌هایی از کالاهای بازرگانی می‌گرفتند (Pirnia, 1995, p. 81). راه ابریشم پس از عبور از مرو در جهت غرب به سرخس (واقع در مرز ایران و ترکمنستان) وارد شده و در استان خراسان رضوی^۱ در شاخه اصلی از دشت سرخس آغاز شده به طرف سبزوار (ولایت بیهق) ادامه یافته و به منطقه قومس (استان سمنان) وارد می‌شد (EbneRasteh, 2006, p. 199). دو مسیر فرعی عمده از شاخه اصلی منشعب و پس از عبور از شهرها و مراکز سکوتی و طی مسیر در راه‌های کاروان‌رو، مجدداً به شاخه اصلی متصل می‌شده است. از مرو تا سرخس پنج تا شش منزل (حدود ۳۸ کیلومتر) و محل معروف دندانقان (تصویر ۴) نیز یکی از همین منازل بود (Estakhri, 2009, p. 222). دشت سرخس همچون مرو و دشت نیشابور مهم‌ترین شهرهای خراسان بزرگ، پایانه اصلی و مرکز انشعاب راه‌های این ناحیه محسوب می‌شد و از آنجا راه‌هایی به بلخ، خوارزم، سمرقند و بخارا امتداد می‌یافت. به جز راهی که از گردنه‌های مزداوند دشت سرخس عبور کرده به دشت توس وارد می‌شد، مسیری دیگر در جنوب سرخس و محل تلاقی کشف‌رود و هریرود و در محل پل خاتون (نقطه صفر مرزی سرخس و ترکمنستان) به طرف نیشابور و توس امتداد می‌یافت (تصویر ۵).

به استناد شواهد و یافته‌های باستان‌شناسی، تأسیسات وابسته به راه (Behroozifar et al., 2021, p. 214) و نوشته سفرنامه‌های قرون اولیه اسلامی، مسیر سرخس به

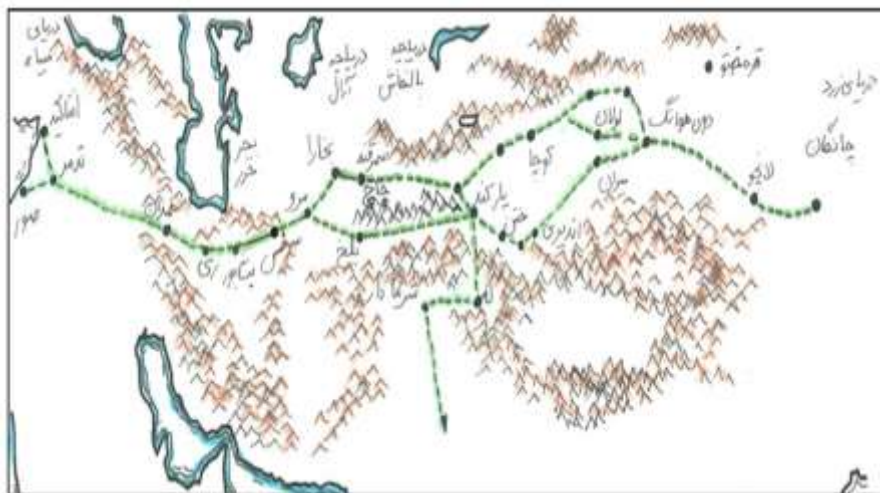
توس و نیشابور در قدیم نسبت به مسیر فعلی تغییراتی داشته است (Bakhtiari, 2026, p. 35). اگرچه مسیر راه ابریشم پیش از شکل‌گیری دشت سرخس وجود داشت و در مبادلات تجاری و مراودات انسانی استفاده می‌شد، اما پیدایش مراکز جمعیتی همچون دشت سرخس (استقرارهای میراحمد و بزنگان) و رودهای هریرود، تجن، کشف‌رود و دریاچه طبیعی کل بی‌بی بر اهمیت این مسیر افزود و راه بزرگ ابریشم بیش از پیش مورد توجه بازرگانان و سیاحان قرار گرفت (Behroozifar et al., 2021, p. 249). سرخس با تأمین امنیت در این منطقه باعث جذب کالا و سرمایه از مناطق مجاور گردید و بر رونق شاه‌راه تجاری شرق به غرب و بالطبع شمال به جنوب افزود. موقعیت استراتژیک و پل ارتباطی این شهر و رونق همیشگی راه بزرگ ابریشم، بارها دشت سرخس را پروراند و چنانکه امروزه نیز این شهر پس از دوره اشکانی، همواره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای خراسان مطرح است (Labaf, 2014, p. 94).

بی‌تردید نباید نقش میانجی‌گرایانه سازنده سرخس در انتشار و مبادله مظاهر فرهنگی بین شرق و غرب و شمال به جنوب را نادیده گرفت، نقشی که تأثیر عظیمی در پیشرفت فرهنگی تمدن‌های آن زمان داشته است. دشت سرخس در دوره اشکانی با توجه به وجود ارتباطات، داد و ستد فرهنگی با همسایگان شرقی و شمالی که فراگیر بوده اثرات زیادی بر مناطق همجوار همچون نسا، مرو، دشت درگز، دشت نیشابور، بالالیک تپه ازبکستان و ویرانه‌های افراسیاب سمرقند داشته است (Rahbar, 2007, p. 464). راه‌ها و به‌خصوص شاهراه شرق از دیرباز در نقش یک زیرساخت فرهنگی قوی تغییر و تحولات زیادی را در زمینه‌های مختلف دنیای قدیم به وجود آورده و جغرافیای فرهنگی گسترده‌ای را شکل داده است. در مسیر عبور این شاهراه، عناصر فرهنگی همگام و همراه کالا و تکنولوژی، بین ملل مبادله شده و سوای از جغرافیای طبیعی و سیاسی، به‌عنوان عاملی مهم و تأثیرگذار در تعاملات جوامع عمل کرده است، به‌گونه‌ای که بیشتر می‌بایست آن را در قالب یک منظر فرهنگی و تاریخی

^۱. اگرچه تقسیمات کشوری در ۱۳۸۳ ش، خراسان را به سه استان رضوی، شمالی و جنوبی تفکیک نموده، اما امروزه نیز مسیر جاده ابریشم در استان خراسان رضوی واقع است.

در ایران، در بستر خود جای داده است، سهم بسزایی در تبدلات، رونق و آبادانی این راه ایفا کرده و به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از جغرافیای فرهنگی، جایگاهی مهم داشته است (Behroozifar et al., 2021, p. 71). راه بزرگ ابریشم نه تنها به‌عنوان یک اثر تاریخی غیرمنقول، بلکه در قالب یک میراث معنوی و مکانی که رویدادهای بی‌شماری در پهنه آن به وقوع پیوسته و با تاریخ بشریت عجین شده، باید مورد توجه قرار گیرد.

مورد بررسی قرار داد (Masson, 1966, p. 39). می‌توان گفت که راه بزرگ ابریشم با سابقه‌ای دیرین و طی نمودن پهنه‌ای وسیع به‌عنوان اصلی‌ترین و محوری‌ترین عوامل پیدایش مجموعه‌های فرهنگی، زیستی و ارتباطات از یک‌سو، پیشرفت تکنولوژی، رشد اقتصادی، تحولات سیاسی، اجتماعی و نژادی از سوی دیگر عمل می‌کرده است (Hughe, 2006, p. 9). آن‌گونه که شواهد باستان‌شناختی نشان می‌دهد، خراسان رضوی که حدود نیمی از مسیر اصلی راه بزرگ ابریشم و جاده بزرگ خراسان را

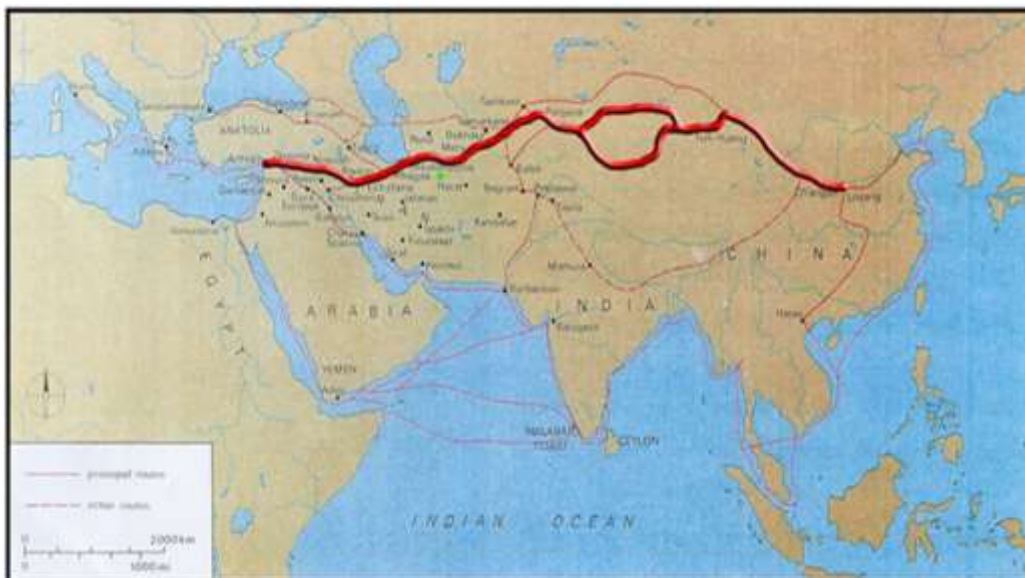


تصویر ۳: مسیر راه ابریشم و سرخس (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۴: نقشه مسیر جنوب غربی به شمال شرقی بین سرخس تا مرو و موقعیت مکانی دندانقان

(Masson, 1966, p. 40)



تصویر ۵: مسیر راه ابریشم (مأخذ: نگارنده)

متری راه‌های ارتباطی اصلی و فرعی شکل گرفته‌اند. راه‌های ارتباطی منطقه نیز از دشت سرخس عبور کرده و در شکل-گیری و پراکندگی استقرارهای اشکانی دشت سرخس نقش قابل‌توجهی داشته است. بالطبع، هر میزان که فاصله استقرارها به هم کم باشد، نشان از ظرفیت محیطی و ارتباط تنگاتنگ میان استقرارها و ارتباط فرهنگی قوی بین آنهاست و هر قدر که فاصله استقرارها از هم دور باشد، نشان از محیط ضعیف‌تر و شعاع بیشتر از ظرفیت‌های اصلی است و می‌توان بر اساس این فاصله استقرار، نوع معیشت مردم و سایر مؤلفه‌های فرهنگی را بررسی کرد. هر میزان که فاصله استقرارها به هم کم باشد نشان از معیشت بر پایه کشاورزی، بهره‌برداری بیشتر از زمین و هر قدر که فاصله استقرارها از هم دور باشد و به انضمام کوچکی استقرارها و قرار داشتن در کمربند کوهپایه‌ای یا جنگلی باهم مصداق معیشت دامپروری است. موقعیت جغرافیایی دشت سرخس در دوره اشکانی از اهمیت زیادی برخوردار بوده است. دشت سرخس در حد فاصل بین جنوب ترکمنستان و شمال شرق ایران به‌عنوان مهم‌ترین شهر و گذرگاه ارتباطی می‌توانسته به‌عنوان واسطه‌ای در برقراری ارتباطات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی در شمال شرق عمل کند. با این تفاسیر، نزدیکی به راه‌های ارتباطی به این دلیل بوده که تنها معبر قابل‌گذر در منطقه همین راه بزرگ ابریشم بوده است که

تحلیل باستان‌شناختی راه‌های ارتباطی دشت سرخس در دوره اشکانی

بررسی اهمیت راه‌ها تا آن حد است که سطح فرهنگی هر منطقه، میزان توسعه آن، توصیف و تحلیل الگوهای استقرار، وسعت و خوشه‌بندی استقرارها، بررسی مسائل اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و برآورد جمعیت را می‌توان با توجه به دوری یا نزدیکی آن به راه‌های ارتباطی تعیین کرد. (Razavi, 2008, p. 82). با توجه به قرارگیری دشت سرخس در مسیر راه‌های ارتباطی اصلی و فرعی، مسیرهای تجاری و همچنین کوچ‌روها می‌توان به‌ضرورت توجه و بررسی کلی باستان‌شناختی و راه‌های ارتباطی این منطقه پی‌برد. ده محوطه (۷۲٪) از مجموع چهارده استقرار اشکانی شناسایی شده دشت سرخس، در فاصله بین ۴۰۰ تا ۱۰۰۰ متری، دو محوطه در فاصله بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ متری (۲۴٪) و دو محوطه دیگر در فاصله بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ متری (۲۴٪) راه‌های اصلی و فرعی ارتباطی قرار گرفته‌اند (تصویر ۶). این مورد، نشان‌دهنده نقش برجسته راه‌های ارتباطی در شکل‌گیری و نحوه پراکندگی استقرارهای اشکانی دشت سرخس است. باید یادآوری کرد که درک فعلی ما از این موضوع، شرایط جاری منطقه است و چه‌بسا با گذشت زمان بسیاری از راه‌ها تغییر مسیر داده‌اند یا این‌که برخی از راه‌های جدیدی در منطقه به وجود آمده‌اند. بیشتر استقرارهای اشکانی دشت سرخس در فاصله کمتر از ۱۰۰۰

و تنگ نیزار، قره‌داغ یا کپه‌داغ، هزار مسجد و تپه‌ماهورهای شورلق حکایت از مراودات تجاری، اقتصادی و برقراری امنیت داشته و به عملکرد تدافعی و امنیتی شهر می‌افزوده است، چنانکه قرار گرفتن دشت سرخس در مسیر جاده خراسان بزرگ در هزاره چهارم قبل از میلاد و راه بزرگ ابریشم دوره اشکانی به‌عنوان رابط بین‌بین آسیای مرکزی خصوصاً کشور ترکمنستان با شمال شرق و فلات مرکزی ایران این موضوع را تأیید می‌کند که می‌توان ارتباط متقابل فرهنگی این منطقه را به‌وضوح در نوع سفال‌های بومی محلی (تصویر ۹) و وجود کارگاه‌های کوچک صنعتی در معیشت منطقه در دوره اشکانی مشاهده کرد (Behroozifar, 2024, p. 79).

موقعیت جغرافیایی ویژه دشت سرخس، به‌خصوص واقع شدن آن در بین حوزه‌های فرهنگی فلات ایران و آسیای مرکزی، خصوصاً ترکمنستان از یک‌طرف و برخورداری از شرایط زیست‌محیطی مطلوب برای زندگی انسان از طرف دیگر و نیز روی آوردن و انجام مطالعات باستان‌شناسی به‌وسیله محافل علمی دنیا در ترکمنستان و درعین‌حال وابستگی فرهنگی منطقه مذکور به دشت سرخس و بالعکس در دوره اشکانی موجب شده است تا بررسی و تحلیل باستان‌شناختی استقرارهای اشکانی دشت سرخس و راه‌های ارتباطی این منطقه از خراسان، نقش کلیدی در مطالعات فرهنگ‌های تاریخی به‌طور عام و شمال شرق ایران و ترکمنستان به‌طور خاص داشته باشد. نکته مهم، این‌که نسا مرکز سیاسی حکومت اشکانیان بوده است و سرخس تقریباً در مرکز خراسان بزرگ و در مسیر شاهراه بزرگی که از بغداد شروع و به مرو و هرات ختم می‌شد، قرار داشته است و در حقیقت در چهارراه اقوام مختلف واقع شده بود و راه معروف ابریشم که از «سیانک» چین قدیم آغاز و به رم ختم می‌شد، از مدخل سرخس کنونی وارد ایران می‌شد. شرایط اقلیمی خراسان بزرگ ایجاب می‌کرد که راه‌های شرقی و غربی از ناحیه دشت سرخس بگذرد، زیرا مرکز خراسان را بیابان‌های خشک فراگرفته بود، درحالی‌که دشت سرخس دارای بخش‌های آباد به‌واسطه رودها بوده است. دشت سرخس، در حدفاصل دو شهر مهم دوره اشکانی مرو و نیشابور قرار داشت (Behroozifar et al., 2020, p. 160).

استقرارها در آن‌ها ایجاد شده‌اند. بنابراین، انطباق راه‌ها بر استقرارها دور از انتظار نیست.

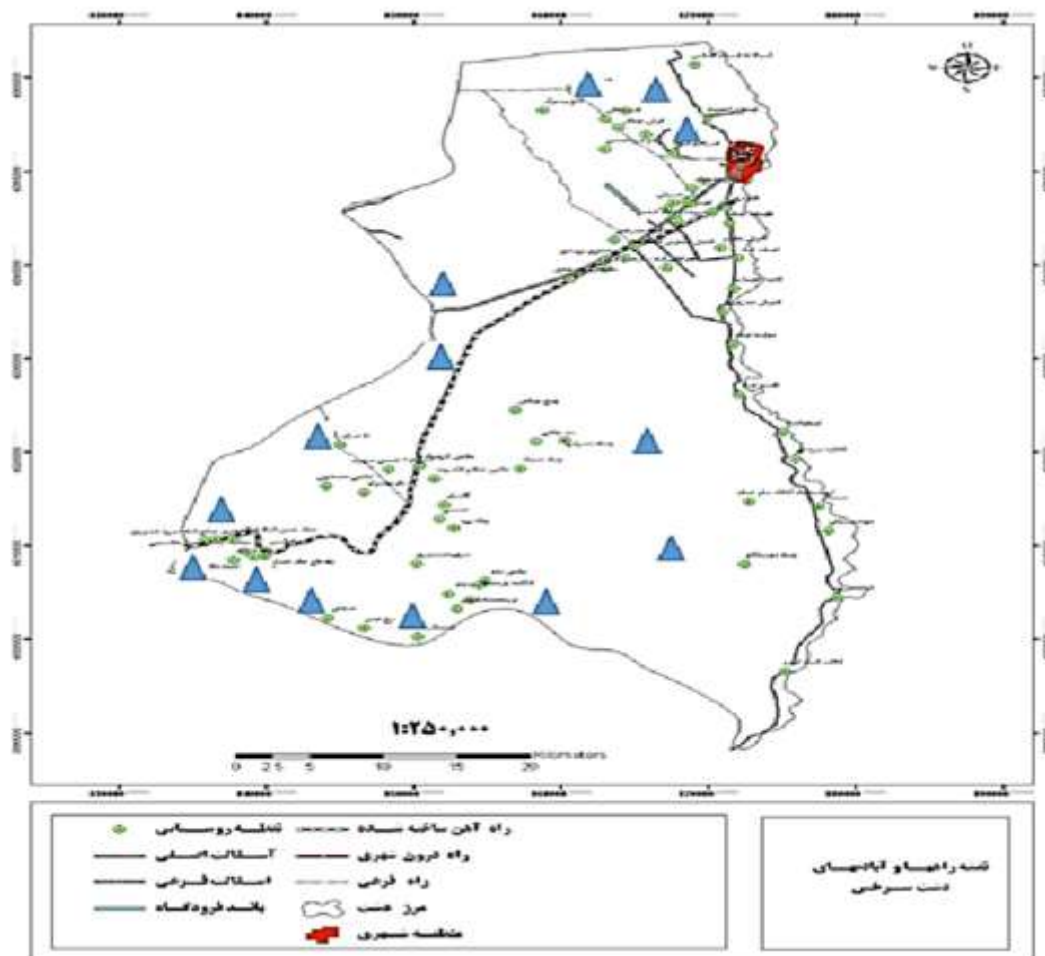
آنچه حائز اهمیت است، قرارگیری بیشتر استقرارهای اشکانی دشت سرخس در نزدیک‌ترین فاصله از راه‌های ارتباطی اصلی و فرعی امروزی است. این امر نشان می‌دهد که مردمان آن زمان همان‌گونه که امروزه نیز در چیدمان روستاهای منطقه مشاهده می‌شود، سعی می‌کردند مناطقی را برای سکونت خود برگزینند که از نظر مکانی سهل‌الوصول بوده و در مسیرهای پر رفت و آمد قرار داشته باشد. این مسئله نشان می‌دهد که استقرارها در کنار مسیرهای ارتباطی فرعی هم قرار دارند. نکته قابل‌توجه، وجود مسیرهای فرعی، میانبر و خاکی است که امروزه نیز توسط مردمان استفاده می‌شود. استفاده از این مسیرهای میانبر موجب می‌شود که اهالی منطقه با توجه به دسترسی سریع‌تر این راه‌های میانبر، از جاده‌های اصلی کمتر استفاده کنند. در این مورد نیز فاصله استقرارها با مسیرهای فرعی نیز سنجیده شد. برخی استقرارهای اشکانی دشت سرخس در مسیرهای ارتباطی فرعی واقع شده‌اند. البته باید یادآوری کرد که درک فعلی ما از این موضوع، شرایط جاری منطقه است و چه‌بسا با گذشت زمان بسیاری از راه‌های ارتباطی و مسیرهای تجاری تغییر مسیر داده‌اند یا این‌که برخی از آن‌ها مسدود و یا راه‌های جدیدی در منطقه به وجود آمده‌اند (تغییر مسیر راه ابریشم دوره اشکانی نسبت به مسیر موقعیت فعلی جاده ارتباطی امروزی). در خصوص راه‌های ارتباطی اصلی و فرعی دشت سرخس حتماً باید با توجه به داده‌ها و نقشه‌های راه ابریشم دوره اشکانی و نقشه آبادی‌ها و راه‌های امروزی دشت سرخس اظهارنظر شود و به‌دقت داده‌ها و نقشه‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند.

نتایج مطالعات میدانی بررسی‌های باستان‌شناسی و خروجی نقشه‌های GIS استقرارهای دوره اشکانی دشت سرخس نشان می‌دهد که بزرگی وسعت استقرارهای اشکانی همانند محوطه‌های بزنگان و میراحمد با رودهای دائمی و فصلی مانند تجن، کشف‌رود، هریرود، شورلوق و چکودر، دریاچه طبیعی بزنگان یا کل بی‌بی، فزونی قلعه‌های نظامی و تدافعی اشکانی (خانگیران، مزداوند و بزنگان) در طول مسیر دشت، محصور بودن ارتفاعات کوه‌های مزداوند، بزنگان، چهل‌کمان

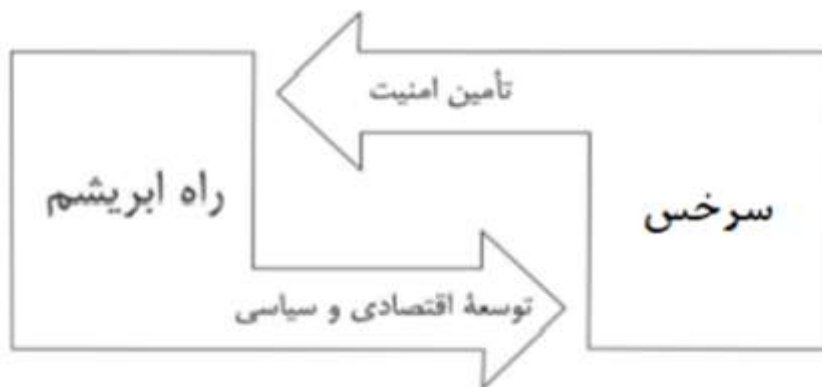
این مسئله نشان می‌دهد که تمام دشت سرخس در دوره اشکانی از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب به‌طور پیوسته، آباد و دارای جمعیت بوده است. این آبادانی مرهون رودخانه‌ها و متقابلاً قرار گرفتن در مسیر راه ابریشم است. از سویی دیگر، استقرارهای اشکانی دارای معماری با ساختار مشخص، بیشتر در بخش‌های شمال غرب دشت سرخس دیده می‌شوند که از آن جمله می‌توان به استقرارهای یاز، میراحمد و چهل‌کمان اشاره کرد که در مسیر راه ابریشم واقع شده‌اند. به احتمال فراوان، مراکز حکومتی در این دوره در بخش شمالی و غربی دشت سرخس متمرکز بوده که بر این اساس بناهای مستحکم و ماندگاری برجای مانده است. دشت سرخس در دوره اشکانی، سرزمینی آباد، پرجمعیت و دارای رودخانه‌ها و منابع آبی فراوان بود که در تمام بخش‌های آن شهرها و روستاهای بی‌شماری دایر بوده است. همجواری دشت سرخس با ترکمنستان که بالقوه نشان‌دهنده ارتباط فرهنگی این دو منطقه با یکدیگر است، در داده‌های باستان‌شناسی استقرارهای دشت سرخس از جمله سفال به‌وضوح قابل‌مشاهده است (Behroozifar, 2024, p. 80).

این مورد ضمن نشان دادن جایگاه و اهمیت دشت سرخس، با در نظر گرفتن وسعت و مساحت استقرارها، نشان‌دهنده

وجود استقرارهای مهم هم‌پایه مرو و نسا در دشت سرخس نیز است. بر این اساس، می‌توان از دشت سرخس به‌عنوان یکی از مناطق مهم اشکانی شمال شرقی ایران یادکرد. شکی نیست که دشت سرخس در دوره اشکانی با وجود قرار گرفتن در مجاورت مسکن اولیه پارت‌ها، نقش مهمی در شکل‌گیری و تحولات دوره اشکانی داشته است، به‌طوری‌که مراکز شهری معاصر نیز به شکل معناداری با مرکزیت استقرارهای کهن در این دشت منطبق هستند. با توجه به این اصل که انسان بر حساب تصادف در جایی مستقر نمی‌شود، بلکه استقرار بر اساس نوع منابع و ذخایر موجود انتخاب می‌شود. استقرارهایی برای سکونت انتخاب می‌شوند که منابع اولیه بیشتری داشته باشند و امکان بهره‌وری بلندمدت را فراهم کنند. عواملی نظیر شرایط جغرافیایی و طبیعی، رودخانه‌ها و منابع آبی، راه‌های ارتباطی، تجاری، جهان‌بینی، دفاعی و نظامی، خاک، ارتفاع از سطح آب‌های آزاد، شیب و جهت جغرافیایی شیب از جمله عوامل مؤثر در مکان‌گزینی، مساحت استقرارها و شکل‌گیری سکونتگاه‌های انسانی در ادوار مختلف تاریخ بشر خصوصاً دوره اشکانی دشت سرخس بوده و هستند (جدول ۱). در یک جمع‌بندی کلی می‌توان ارتباط متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی را به شکل ذیل خلاصه کرد (تصویر ۷)



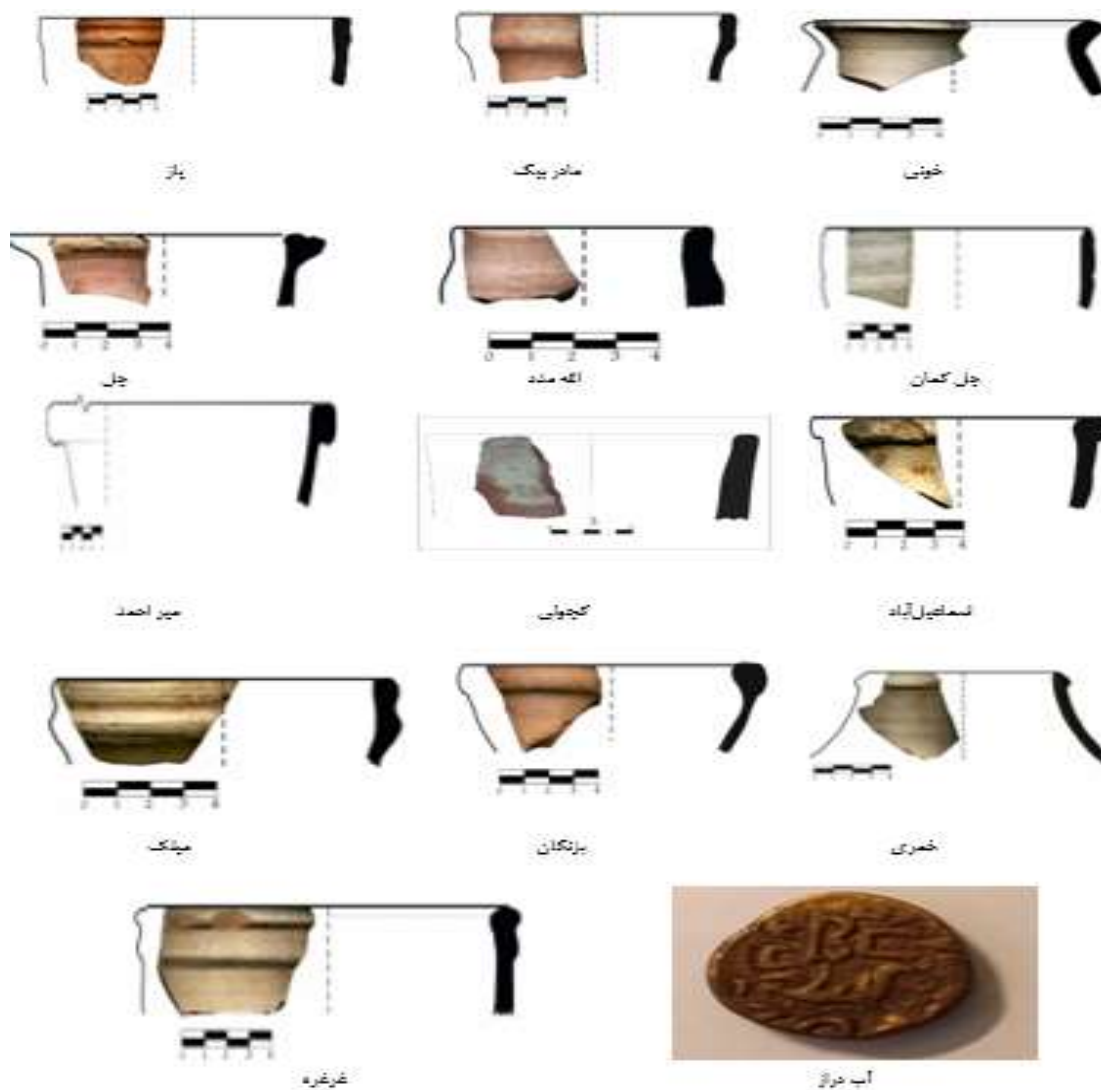
تصویر ۶: موقعیت استقرارهای اشکانی نسبت به فاصله از راه‌های ارتباطی (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۷: تأثیرات متقابل راه ابریشم و دشت سرخس در دوره اشکانی (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۸: دو روی سکه‌های مکشوفه اشکانی دشت سرخس (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۹: منتخب سفال استقرارهای اشکانی دشت سرخس (مأخذ: نگارنده)

جدول ۱: وضعیت استقرارهای اشکانی نسبت به متغیرهای محیطی (مأخذ: نگارنده)

متغیر / استقرار	ارتفاع از سطح آبهای آزاد	فاصله از منابع آبی به متر	فاصله از راههای اصلی و فرعی به متر	ژئومورفولوژی	اقلیم	خاک	کاربری اراضی	شیب	جهت شیب	مساحت به هکتار
مادر بیگ	۲۷۲	۴۸۵	۱۱۵	دشت	گرم و خشک	ماسه‌ای	مزارع	۰-۱	جنوب غرب	۰/۷
یاز	۲۷۰	۷۴۹	۹۰	دشت	گرم و خشک	ماسه‌ای	مرتع	۲-۵	غرب	۱۸
چل	۲۶۸	۱۱۵	۲۲۰	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مزارع	۵-۸	شمال	۰/۸
خونی	۲۶۹	۱۴۵	۱۷۵	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مزارع	۸-۱۲	شمال شرق	۴/۵
تام الله مدد	۲۶۶	۹۷۸	۱۶۰	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مرتع	۰-۱	جنوب شرق	۱۰/۲
میلک	۲۶۸	۱۳۰	۱۳۵	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مزارع	۵-۸	شمال شرق	۲
میراحمد	۲۷۵	۴۲۵	۸۰	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	شهر	۲-۵	شمال شرق	۵۰
خمری	۲۶۸	۳۹۵	۲۴۰	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مزارع	۲-۵	غرب	۲/۳
چهل کمان	۵۹۴	۲۷۱۵	۸۲۰	کوهستان	سرد	رسوبی شور	مرتع	۸-۱۲	شرق	۳
کچولی	۳۲۸	۵۸	۳۱۵	دشت	گرم و خشک	رسوبی شور	مزارع	۱-۲	شرق	۱/۲
غرغره	۷۴۶	۳۶۴	۲۷۰	کوهستان	سرد	نمکی و گچی	جنگل	۱-۲	شمال غرب	۲
پسکمر	۴۵۳	۱۲۰	۱۲۵	دشت	گرم و خشک	نمکی و گچی	مرتع	۱-۲	جنوب شرق	۴
آب دراز	۱۰۴۰	۱۶۸۵	۶۵۰	کوهپایه یا جنگل	معتدل و مرطوب	برون	مسکونی	۱۲-۱۴	شمال شرق	۰/۶

۶۵	شمال شرق	۲-۵	جنگل	برون	معتدل و مرطوب	کوهپایه یا جنگل	۱۷۵۰	۹۰	۸۹۷	بزنگان
----	-------------	-----	------	------	---------------------	--------------------	------	----	-----	--------

ساختار سیاسی و اجتماعی دشت سرخس، در اثر ارتباط و تعامل این شهر با دیگر مراکز تولید و حوزه‌های جمعیتی و فرهنگی از جمله مرو و دشت‌های درگز و نیشابور بود. دشت سرخس در میانه راه ابریشم، در مقام سکونت‌گاه بازرگانان یکی از کانون‌های صادرات و واردات کالاهای تجاری و یکی از عمده‌ترین مراکز تلاقی افکار و فرهنگ‌های مختلف به شمار می‌رفت. به استناد بررسی‌های باستان‌شناسی، دشت سرخس در دوره اشکانی، شهری بزرگ و بالطبع از فرایندهای اقتصادی، تجاری، سیاسی راه ابریشم تأثیر می‌پذیرفت و در جایگاه تأثیرگذارترین قطب جمعیتی شمال شرق ایران بر سر مسیر راه ابریشم ایفای نقش نمود. دشت سرخس که در حیات اقتصادی خویش، وام‌دار راه بزرگ خراسان و راه ابریشم بود، از هزاره چهارم قبل از میلاد در مسیر توسعه فرهنگی قرار گرفته و در دوره اشکانی به اوج توسعه شهری و فرهنگی رسیده بود. دشت سرخس به دلیل برخورداری از قلعه‌های تدافعی و نظامی دارای برج و باروهای حصین بود و نقش سنگری مستحکم را برای دفاع از مرزهای شمال شرق ایران و راه ابریشم ایفا می‌کرد.

بر این اساس می‌توان بیان داشت که موقعیت سرخس بر سر راه ابریشم اتفاقی نبوده است، چراکه وجود شهر سرخس در منطقه شمال شرق ایران و در کنار راهی که اصلی‌ترین معبر ورودی مهاجمان شمالی به شمار می‌رفت، پادگانی را در برابر دشمنان خارجی فراهم می‌ساخته است. از یک سو، نقش پادگانی و رابط پایتخت‌های حکومتی (آساک و نسا)، شهر سرخس در دوره اشکانی بر امنیت و رونق راه بزرگ ابریشم می‌افزود و از سوی دیگر، دشت سرخس از امکاناتی که راه ابریشم فراهم می‌آورد، بهره می‌جست. به عبارت دیگر، مبادلات راه تجاری در مسیر راه ابریشم اسباب توسعه شهر سرخس را مهیا می‌ساخت. اگرچه مسیر راه خراسان بزرگ پیش از تاریخ و راه ابریشم، پیش از شکل‌گیری شهر سرخس وجود داشت، اما پیدایش مراکز جمعیتی مانند سرخس بر اهمیت این مسیر افزود و راه بزرگ ابریشم بیش از پیش

با توجه به ارزیابی داده‌های استقرارهای اشکانی دشت سرخس می‌توان هنر و مؤلفه‌های فرهنگی دوره اشکانیان را با توجه به سکه و سفال‌های محلی به دست آمده، درک کرد. همان‌طور که می‌دانیم، استقرارهای دشتی، گونه‌ای از مراکز زیستی است که مکان‌گزینی، شکل‌گیری و توزیع فضایی آن‌ها به شدت متأثر از ساختارهای طبیعی و عوامل محیطی است. با این وجود، در این نواحی، بین منابع و امکانات محدود و کثرت جمعیت توازن ایجاد نمی‌شود. وجود استقرارها در این دشت به احتمال زیاد در نتیجه موقعیت سوق‌الجیشی دشت و قرارگیری آن در مسیر راه ارتباطی جاده ابریشم بوده است. جمعیت‌پذیری غرب سرخس و حوالی بزنگان، برخلاف ناحیه تجن و شمال سرخس تا حدی به صورت طبیعی و به مرور زمان به مناسبت جاذبه‌های طبیعی، امکانات کشاورزی و دامداری صورت پذیرفته است. استقرارهای مرکزی دشت سرخس نمایانگر توسعه جمعیت، اقتصاد مبتنی بر کشاورزی و دامداری و استقرارهای بزرگ‌تر است.

نتیجه‌گیری

دشت سرخس به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپولیتیک خاص خود و قرار گرفتن بین کشور ترکمنستان و شمال شرق ایران به عنوان پل ارتباطی با فلات مرکزی ایران، نقش مهمی در تبادلات فرهنگی میان این سرزمین‌ها خصوصاً دوره اشکانی ایفا کرده است. از مطالعات انجام شده می‌توان نتیجه گرفت منطقه خراسان بزرگ در دوره اشکانی (به عنوان خاستگاه آنان) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. علاوه بر اهمیت نظامی این ناحیه، عبور راه‌های ارتباطی بین شرق به غرب و شمال به جنوب از این منطقه، تأثیر اقتصادی آن را نیز مضاعف نموده بود که نشان‌دهنده اهمیت و شکوفایی این منطقه در این برهه از تاریخ ایران است. نکته مهم، موقعیت سوق‌الجیشی و ژئوپولیتیک دشت سرخس است، به طوری که این دشت از دشت‌های میان‌کوهی در سرحدات شمال شرق ایران است. تداوم تولید اقتصادی، حیات

University, Tehran Science and Research Branch.

Behroozifar, D. (2024). Cultural, social and political interactions between the Silk Road and the Sarakhs Plain in northeastern Iran during the Sassanid period. *Historical Essays*, 15(2), 79-84.

Behroozifar, D., et al. (2019). Evaluation of environmental factors in the formation of Parthian settlements in the Sarakhs Plain. *Archaeological Research*, 6(2), 109-113. <https://doi.org/10.29252/jra.6.2.233>.

Behroozifar, D., et al. (2020). Study and analysis of Parthian pottery from the Sarakhs Plain, northeastern Iran. *Parseh Archaeological Studies*, 5(17), 159-161. <https://doi.org/10.30699/PJAS.5.17.143>.

Behroozifar, D., et al. (2021). Analysis and measurement of environmental factors to explain Iron Age settlement patterns of the Sarakhs Plain. *Parseh Archaeological Studies*, 6(22), 65-74.

Davari, M. S., & Basafa, H. (2018). Explanation of pottery characteristics of the early Parthian period in the Kashf-Rud basin; based on the typology of pottery from the Ismail Abad hill in Mashhad. *Quarterly Scientific Research Journal of Archaeological Studies*, 10(1), Spring and Summer.

<https://doi.org/10.22059/jarcs.2018.23948.1.142460>

Ebrahimi, Z. (2005). *Registration Report of the Discovery of the River*. Mashhad: Khorasan Razavi Cultural Heritage Organization. Registration number: 14306.

Estakhri, A. I. (1989). *Al-Masalik and Al-Mamalek* (I. Afshar, Ed.). Tehran: Scientific and Cultural.

Hafez Ebro. (1999). *Geography of Khorasan in the History of Hafez Abro* (G. R. Varhram, Ed.). Information Institute.

Homavi, Y. A. (1995). *Dictionary of the Worlds* (Vol. 1, 2nd ed.). Beirut: Dar Sader.

Hughe, E., & Bernard, F. (2006). *La route de la soie OU empires du mirage*. Paris: Payout et Rivage.

Ibn Fazlan, A. (1976). *Ibn Fadlan's Travelogue* (A. Tabataba'i, Trans.). Iran: Cultural Foundation.

مورد توجه بازرگانان و سیاحان قرار گرفت. راه بزرگ ابریشم با فراهم آوردن ارکان یک شهر که همان تمرکز جمعیت، ایجاد نهادهای اجتماعی، توسعه اقتصادی و توسعه سیاسی است، تمهیدات تکوین سرخس را به عنوان عمده ترین شهر شمال شرق ایران مهیا نمود و سرخس با تأمین امنیت در این منطقه، باعث جذب کالا و سرمایه از سرزمین های مجاور گردید و بر رونق شاهراه تجاری شرق به غرب افزود. موقعیت استراتژیک این شهر و رونق همیشگی راه ابریشم، بارها سرخس را پروراند و آنچنان که امروزه هم شاهدیم، این شهر به عنوان یکی از مهم ترین شهرهای خراسان و دروازه ورود به شهرهای آسیای مرکزی و ترکمنستان مطرح است. با توجه به مباحثی که مطرح شد می توان گفت که در دوره اشکانی دشت سرخس به طور پیوسته آباد و دارای جمعیت بوده است. این آبادانی مرهون رودخانه ها و قرار گرفتن در مسیر راه بزرگ ابریشم است. با این حال، تأثیر تجارت به علت نزدیکی به راه بزرگ ابریشم و احتمالاً وجود کارگاه های کوچک صنعتی در معیشت منطقه و افزایش جمعیت در دوره اشکانی این تأثیر و تأثرات را دوچندان کرده است.

Reference

Abbaszadeh, H. (1997). *Survey and Identification of Historical Monuments in Sarakhs County*. Mashhad: Cultural Heritage.

Ahmadi, M. (2012). *Naseri Sarakhs*. Astan Quds Razavi.

Althaim, F., & Steele, R. (2010). *The Nomadic Invasion: Essays on Parthian History and Culture* (H. Sadeghi, Trans.). Elam.

Bakhtiari Shahri, M. (2002). *Ancient monuments from Toos to Neyshabur and their adjacent historical monuments*. *Athar Magazine*, (33-34).

Behroozifar, D. (2014). *Archaeological Survey of Prehistoric Sites in the Sarakhs Plain; Master's Thesis in Archaeology*. Sistan and Baluchestan, Zahedan University.

Behroozifar, D. (2021). *Research and Analysis of Parthian and Sasanian Settlements in the Sarakhs Plain; Master's Thesis in Archaeology*. Islamic Azad

- Nami, H. (2017). Analysis and proposed chronology of the Parthian city of Shahr-e-Tape Chapshloo in Dargaz County, Northeastern Iran. *Quarterly Scientific Research Journal of Archaeological Studies, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, University of Tehran, Bahman*.
- Negahban, E. (1966). *Report on Archaeological Surveys of Northeast Iran*. Written by Yahya Kowsari and Ali Akbar Sarfaraz, unpublished.
- Pirnia, H. (1991). *The History of Ancient Iran: The Second Book of Cyrus the Great*. Tehran: Negah.
- Rahbar, M. (2007). A Tower of silence of the Sasanian Period at Bandian. Some Observations about Dakhmas in Zoroastrian Religion. In Joecribb & G. Herrmann (Eds.), *After Alexander: Central Asia Before Islam* (Proceedings of The British Academy, 133).
- Rante, R. (2015). *Greater Khorasan, History, Geography, Archaeology and Material Culture*. Walter de Gruyter GmbH.
- Razavi, I. (2008). Trade Routes in the Ilkhanate Era. *Journal of History Research* (11).
- Riazi, M. R. (1995). The Silk Road, its Formation and History. *Journal of Archaeology and History*, 9(2).
- Saeedi, A. (1975). *Sarakhs Yesterday and Today*. Tehran: University of Tehran.
- The Boundaries of the World from the East to the West*. (1984). (M. Sotoudeh, Trans.). Tehran: Tahouri Library.
- Vandenberg, L. (1969). *Archaeology of Ancient Iran* (I. Behnam, Trans.). Tehran: University of Tehran.
- Wilts, D. (1974). *The Papal Ambassadors to the Mongol Court* (M. Rajabnia, Trans.).
- Yaqoobi, A. E. A. (1983). *History of Yaqubi* (M. E. Ayati, Trans.; Vol. 2). Tehran: Scientific and Cultural.
- Yoosefian, M. (2011). *Investigation of geomorphological units and their relationship with groundwater resources of Sarakhs Plain: Master's thesis*.
- Ibn Khordadbeh. (1992). *Masalek and Malakmat* (S. Khakrand, Trans.). Tehran: Hanfa.
- Ibn Rasteh. (1986). *Al-'Alaaq al-Nafisah* (H. Qarachanloo, Trans.). Tehran: Amir.
- Jehani, A. Q. ibn A. (1982). *Shakal-e-Alam* (A. ibn Abd al-Salam, Trans.; F. Mansouri, Intro.). Mashhad: Be published.
- Kaim, B. (2008). *The Parthian Settlements in The Sarakhs Oasis. Parthica Incontri Di Culture Nel Mondo Antico*.
- Kharaksi, I. (2011). *Aryan Stations (The Oldest Written Text of Ancient Iranian Geography)* (F. H. Aziz, Trans.). Tehran: Ganjineh Honar Publications, ICOMOS Cultural Institute of Iran, Stonovand Afraz Consulting Engineers.
- Labbafkhaniki, M. (2014). The mutual influences of Neyshabur and the Silk Road in the Sassanid period. *Quarterly Scientific Research Journal of Archaeological Studies*, 6(1), Spring and Summer.
- Laleh, H. (2007). *Road and Pilgrimage*. Collection of articles of the Mashhad Province Road Conference.
- Lestrangle, G. (1998). *Historical Geography of the Lands of the Eastern Caliphate* (M. Erfani, Trans.). Tehran: Book Translation and Publishing Company.
- Maghdasi, A. A. M. E. A. (1982). *The Best Al-Taqasim in the Definition of Regions* (A. N. Manzavi, Trans.). Tehran: Iranian Authors and Translators Company.
- Masson, M. E. (Ed.). (1966). *Средневековые торговые пути из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (Пределах Туркменской ССР) Srednevekovye torgovyie puti iz Merv v Horezm iv Maverannahr (v Predelah Turkmenskoj SSR)*. Ashgabat.
- Moshaver, M. (2010). *Strategic and Operational Structure Plan for Tourism in Khorasan Razavi Province: Environmental Baseline Studies*. Mashhad: Cultural Heritage Organization.
- Mostofi, H. (2002). *Nuzhat al-Qulub* (M. D. Siyaghi, Trans.). Qazvin: Hadith of Today.

Sabzevar, Tarbiat Moallem University of Geography.

Yoostinus, Y. (2009). *A Summary of the History of Pompey Trogus (late first century BC), Writings on the History and Culture of the Parthians* (H. Sadeghi, Trans.). Tehran: Elam.

Zarrinkoob, A. (1999). *Ashkanians in the Atlas of Iranian History*. Bija: National Mapping Organization.