

Typology of caravanserais on the Tehran -Anzali route in the Qajar period (based on archeological documents and research)

Fatemeh Abedi¹, Ahmad Chaychi Amirkhiz^{2*}, Kamaledin Niknami³, Hayedeh Khamseh⁴

1. PhD Student in Archeology, Department of Archeology, Faculty of Humanities and Social Sciences, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor, Department of Archeology, Research Institute of Cultural Heritage and Tourism, Tehran, Iran

3. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran

4. Associate Professor, Department of Archeology, Faculty of Humanities and Social Sciences, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Article Info

Original Article

Received: 2022/06/17;

Accepted: 2022/11/02;

Published Online 2023/03/11

 [10.30699/athar.43.4.610](https://doi.org/10.30699/athar.43.4.610)

Use your device to scan
and read the article online



Corresponding Author

Ahmad Chaychi Amirkhiz

Assistant Professor,
Research Institute of
Cultural Heritage and
Tourism, Tehran, Iran

Email: a.chaychi@richt.ir
chaychi1392@gmail.com

ABSTRACT

During the Qajar period, relations between Iran and Europe expanded. Since the commercial and political highway, from the capital of the Qajar state in Tehran to Bandar Anzali on the northern border, was considered a strategic passage in the communication network of Iran with Russia and Europe. It was necessary to make fundamental changes in the field of road construction, repair, development and establishment of inter-road places. Among them, the oldest and most important service places were caravanserais. The caravanserais of this route, in addition to their functions of economic prosperity and cultural exchange, also played an effective role in Iran's foreign relations. The main purpose of this research is the typology of architecture, the influence of the role of climate and geographical location in the architectural formation process of these caravanserais. The findings have been collected and researched based on library sources and field investigation method. The method of data analysis was qualitative. The results show that the largest number of caravanserais were outside the city. The variety of climatic conditions in this route has not been adapted to the architectural form of caravanserais. Although the different geographical location has caused minor differences in the architectural elements of some of them, all these types were built similar to the architecture of four-evans caravanserais with courtyards of the Safavid period. A small number of other caravanserais were of the inner-city type. And their architectural form was in accordance with the geography and climate of the regions where they were located.

Keywords: Caravanserai, Route, Tehran, Anzali, Qajar

Copyright © 2023. This open-access journal is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License which permits Share (copy and redistribute the material in any medium or format) and Adapt (remix, transform, and build upon the material) under the Attribution-NonCommercial terms.

How to Cite This Article:

Abedi, F., Chaichi Amirkhiz, A., Niknami, K., & Khamseh, H. (2023) Typology of caravanserais on the Tehran -Anzali route in the Qajar period (based on archeological documents and research). *Athar*. 43(4), 610-629.

مقاله پژوهشی

گونه‌شناسی کاروان‌سراهای مسیر تهران - انزلی در دوره قاجار
(با تکیه بر اسناد و بررسی باستان‌شناسی)

فاطمه عابدی^۱، احمد چایچی امیرخیز^{۲*}، کمال‌الدین نیکنامی^۳، هائیده خمسه^۴

۱. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران
۲. استادیار، گروه باستان‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران
۳. استاد، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
۴. استادیار، گروه باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

کتاب /	مجله /
در دوره قاجار مناسبات میان ایران و کشورهای اروپایی رو به گسترش نهاد. از آنجا که بزرگراه تجاری - سیاسی از سوی پایتخت دولت قاجار در تهران به بندرانزلی در مرز شمالی، معبری راهبردی در شبکه ارتباطی ایران با روسیه و اروپا به حساب می‌آمد، ایجاد تحولات اساسی در اجرای عملیات راه‌سازی، اعم از تعمیر، توسعه، تأسیس و تجهیز اماکن بین‌راهی ضروری بوده است. در این میان قدیمی‌ترین و مهم‌ترین مکان خدماتی برای مسافران، کاروان‌سراها بوده‌اند. کاروان‌سراهای این مسیر، در آن بازه زمانی علاوه بر عملکردهای گذشته مبنی بر رونق امور اقتصادی و پیشبرد تبادلات فرهنگی، در روابط برون‌مرزی ایران نقش مؤثری ایفا نموده‌اند. هدف اصلی این پژوهش، گونه‌شناسی معماری، تأثیر نقش شرایط اقلیمی و موقعیت جغرافیایی در روند شکل‌گیری معماری کاروان‌سراهای مسیر تهران-انزلی است. یافته‌ها براساس منابع کتابخانه‌ای و روش بررسی میدانی (باستان‌شناسی) جمع‌آوری شده و مورد پژوهش قرار گرفته است. شیوه تجزیه و تحلیل اطلاعات از نوع کیفی بوده است. نتایج حاصل از داده‌ها نشان می‌دهد، بیشترین تعداد کاروان‌سراها به لحاظ گونه‌شناسی، برون‌شهری بودند. تنوع شرایط اقلیمی مسیر با فرم و ویژگی‌های معماری کاروان‌سراها انطباق نداشته است. با آنکه مکان‌گزینی متفاوت جغرافیایی، سبب تفاوت‌های جزئی در عناصر معماری تعدادی از آنها شده است، تمامی این‌گونه از کاروان‌سراها به تبعیت از الگوی مشابه معماری کاروان‌سراهای چهارایوانی - حیاطدار دوره صفویه ساخته شده‌اند. تعداد اندکی از سایر کاروان‌سراها، از گونه درون‌شهری بودند. ساختار و فرم معماری آنها، منطبق با جغرافیا و اقلیم مناطقی بود که در آن قرار داشتند.	دریافت: ۱۴۰۱/۰۳/۲۷ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۸/۱۱ انتشار آنلاین: ۱۴۰۱/۱۲/۲۰
	نویسنده مسئول: احمد چایچی امیرخیز استادیار، گروه باستان‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران پست الکترونیک: a.chaychi@richt.ir chaychi1392@gmail.com

کلیدواژه‌ها: کاروان‌سراها، مسیر، تهران، انزلی، قاجار

حق کپی رایت انتشار: این نشریه ی دارای دسترسی باز، تحت قوانین گواهی‌نامه بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 International License منتشر می‌شود که اجازه اشتراک (تکثیر و بازآرایی محتوا به هر شکل) و انطباق (باز ترکیب، تغییر شکل و بازسازی بر اساس محتوا) را می‌دهد.

عابدی فاطمه، چایچی امیرخیز احمد، نیکنامی کمال‌الدین، و خمسه هائیده. (۱۴۰۱). گونه شناسی کاروانسراهای مسیر تهران - انزلی در دوره قاجار (با تکیه بر اسناد و بررسی باستان‌شناسی). *فصلنامه علمی/اثر*. ۴۳ (۴)، ۶۱۰-۶۲۹.

۱- مقدمه

قاجار در حین فعالیت‌های عمرانی، به‌موجب حفظ امنیت مسافران، رشد و رونق اقتصادی و اندیشه‌های ترقی‌خواهانه سیاسی، به حفظ و تعمیر بناها و سازه‌های کهن بین‌راهی به‌جای‌مانده از گذشته، مانند پل‌ها، کاروان‌سراها و... پرداخت. افزون بر آن با تأسیس اماکن خدماتی و رفاهی نوین وابسته به راه همچون چاپارخانه‌ها، پُستخانه، قراول‌خانه‌ها و... که در جنب کاروان‌سراهای قدیمی یا نوبنیاد ساخته می‌شدند و تلفیق کاربری آنها با یکدیگر، سبب اهمیت هر چه بیشتر شاهراه ارتباطی تهران-انزلی و استقرار نظام مدیریت عملکرد راهداری کشور شد.

متأسفانه اکثر کاروان‌سراهای مسیر مورد پژوهش در اواخر آن دوره به‌دلیل آشنایی با پدیده‌های نوظهور غربی و تأسیس اماکن خدماتی نوین، متأثربودن از شرایط زیست‌محیطی و تغییر مداوم چهره زمین، حاصل از برهم‌کنش میان انسان و طبیعت نبود شده‌اند و مدارکی از آنها موجود نیست؛ از این‌رو کاروان‌سراهای اندکی از آن دوره به جای مانده‌اند که به انگیزه حفظ آخرین میراث ماندگار بناهای کهن استراحتگاهی کشور، نیاز به مستندسازی و بررسی‌های دقیق باستان‌شناختی دارند. هدف نوشتار حاضر بر این است تا با گونه‌شناسی معماری و تأثیر نقش عوامل جغرافیایی و اقلیمی متنوع در این مسیر، به ساختار و فرم معماری کاروان‌سراهای راه تهران-انزلی در دوره قاجار بپردازد و اطلاعات مهمی درخصوص سبک معماری کاروان‌سراهای این بازه زمانی و مکانی در اختیار ما قرار دهد. در راستای دستیابی به هدف ذکرشده، این پرسش‌ها مطرح است: چندگونه کاروان‌سرا در این مسیر وجود داشته است؟ موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی مناطقی که کاروان‌سراها در آن قرار داشته‌اند، چه نقشی در ساختار معماری آنها داشته است؟

در بررسی‌های اولیه به نظر می‌رسد به لحاظ موقعیت جغرافیایی، هر دو گونه کاروان‌سرای درون‌شهری و برون‌شهری در این مسیر وجود داشت. بیشترین تعداد کاروان‌سراها به لحاظ گونه‌شناسی، برون‌شهری بودند. تنوع شرایط اقلیمی مسیر

بنیاد اندیشه‌های اصلاح‌طلبی در دوره قاجار و با آغاز سلطنت ناصرالدین‌شاه (۱۳۱۳-۱۲۶۴ ق/ ۱۸۹۵-۱۸۴۸) به دنبال شناخت ایرانیان از جهان غرب بنا نهاده شد. در آن برهه زمانی مناسبات خاص سیاسی، فرهنگی و تجاری با دولت‌های اروپایی، به‌ویژه روسیه از مسیر شمالی در گیلان، اهمیت بیشتری یافت؛ بدین ترتیب، چگونگی اعزام محصلان و نخبگان، سفرهای پادشاهان، سیاست‌مداران و طبقه متمول جامعه ایرانی به خارج از مرز و ورود دیپلمات‌ها، مشاوران نظامی و فنی، تجار و مبلغان مذهبی به کشور مهیا بود. برقراری مراودات در آن دوران، بیشترین تأثیر را در دیدگاه ایرانیان به جای گذاشت. مشاهدات اقشار مختلف جامعه ایرانی از آن همه مظاهر تمدنی جدید و ایده‌های نوین علمی و صنعتی در آن سوی مرزها، ضرورت ایجاد تحولاتی را در کشور می‌طلبید. بر این اساس یکی از مهم‌ترین چالش‌های حکومت، سرمایه‌گذاری و اجرای کلیه عملیات راه‌سازی اعم از تعمیر و توسعه راه‌ها و راه‌اندازی و تأسیس اماکن بین‌راهی بود. ناصرالدین‌شاه پس از بازگشت از سفر دوم فرنگ در شعبان سال ۱۲۹۵ ق/ ۱۸۷۸ فرمان احداث راه شوسه تهران-قزوین را صادر و امتیاز آن را به امین‌السلطان و امین‌الملک واگذار کرد (Nour Mohammadi, 2014). پس از حدود یک سال، ساخت راه شوسه تهران تا قزوین در جمادی‌الثانی ۱۲۹۶ ق/ ۱۸۷۹ م به پایان رسید. چند سال بعد در فاصله سال‌های ۱۳۰۷ ق تا ۱۳۰۹ ق/ ۱۸۸۹-۱۸۹۱، ادامه راه از قزوین تا انزلی توسط شرکت روسی «اداره بیمه و حمل و نقل در مملکت ایران» بازسازی شد (Abdolifard, 2004). سپس در سال ۱۳۱۰ ق/ ۱۸۹۲ «شرکت روسی راه انزلی» با دولت ایران (به نمایندگی امین‌السلطان) قرارداد ۹ ساله ساختن راه شوسه انزلی-قزوین را امضا کردند (Archive of documents of the Ministry of Foreign Affairs of Iran, 1903)، و سرانجام پس از ۶ سال، راه شوسه انزلی-تهران در شعبان ۱۳۱۶ ق/ ۱۸۹۸ آماده بهره‌برداری شد (Abdolifard, 2004). اگرچه این راه پس از تأسیس کیفیت مطلوب را نداشت، پس از چند سال به‌عنوان پر رفت و آمدترین جاده‌های اقتصادی کشور شناخته شد. دولت

تأثیری در فرم و ویژگی‌های معماری کاروان‌سراها نداشته است. با آنکه مکان‌گزینی متفاوت جغرافیایی، سبب تفاوت‌های جزئی در عناصر معماری تعدادی از آنها شده است، تمامی این‌گونه از کاروان‌سراها به تبعیت از الگوی مشابه معماری کاروان‌سراهای چهارایوانی-حیاطدار دوره صفویه ساخته شده‌اند. تعداد اندکی از سایر کاروان‌سراهای مسیر مورد پژوهش، از گونه درون‌شهری بودند و منطبق با اقلیم، موقعیت جغرافیایی و فرم و الگوی معماری بومی همان منطقه شکل گرفته بودند.

۲- پیشینه پژوهش

در رابطه با راه و کاروان‌سراهای مناطق مختلف ایران، از دیدگاه معماری، تاریخی و باستان‌شناسی، مطالعات و پژوهش‌های مختلفی صورت گرفته است. کتاب‌ها و مقالات متعددی در این رابطه به رشته تحریر درآمده‌اند. تعدادی از کتاب‌های منتشرشده، بدین شرح هستند:

۱- ماکسیم سیرو در کتاب «کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه» به راه‌های بازرگانی ایران، انواع بناهای بین‌راهی و کاروان‌سراها و معرفی تحولات معماری و دسته‌بندی آنها پرداخته است (Ciro, 1978). ۲- پیرنیا و افسر در کتاب «راه و رباط بین‌راهی» به ویژگی‌های معماری نمونه‌های شاخص کاروان‌سراهای دوران مختلف پرداخته‌اند (Pirmia & Afsar, 1991). ۳- کیانی و کلایس در کتابی تحت عنوان «کاروان‌سراهای ایران» به معرفی تعداد ۵۰۰ کاروان‌سرای به‌جای‌مانده دوران اسلامی ایران همراه با ارائه تصاویری از پلان، نما و برش هرکدام از آنها پرداخته‌اند (Kiani & Clays, 1994). ۴- احسانی در کتاب «یادی از کاروان‌سراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران» مرجعی از انواع کاروان‌سراهای ایرانی به همراه نقشه و تصویر ارائه نموده است (Ehsani, 2002). ۵- کیانی در کتابی دیگر با عنوان «معماری ایران دوره اسلامی» تاریخچه عمومی، گونه‌شناسی و معماری کاروان‌سراهای ایرانی را معرفی و تقسیم‌بندی نموده است (Kiani, 2005). ۶- هادی زاده کاخکی در کتاب «کاروان‌سرا در ایران» ضمن اشاره به انواع راه‌های کاروانی، بناهای وابسته به راه و کاروان و کارکرد معماری و گونه‌های مختلف کاروان‌سرا را معرفی کرده است (Hadi

Zadeh Kakhaki, 2010). ۷- پیربادیان در کتاب «کاروان‌سراهای ایران» ماحصل مشاهدات خود را در طی سه سال سفرش به شهرها و روستاهای مختلف ایران، از کاروان‌سراهای به‌جای‌مانده دوران قبل، با ارائه تصاویر و اطلاعات جالب‌توجهی درخصوص معماری آنها ارائه داده است (Pirbadian, 2016). تعدادی از مقالات منتشرشده مرتبط با کاروان‌سراهای نقاط مختلف ایران در دوره قاجار بدین شرح هستند:

۱- نظری و درودیان در مقاله «منزل ینگى امام، تلفیق باغ و کاروان‌سرا» به پیشینه، سیر تحول و معماری کاروان‌سرای ینگى امام پرداخته‌اند (Nazari & Doroudian, 2008). ۲- پیری و افشاری آزاد در مقاله «مطالعه کاروان‌سراهای درون‌شهری دوره قاجار همدان نمونه موردی: کاروان‌سرای حاج صفرخانی که از کاروان‌سراهای درون‌شهری همدان محسوب می‌شود، ویژگی‌های بومی معماری و شکل‌گیری کاروان‌سرای حاج صفرخانی را با استناد بر تصاویر و عکس‌های تاریخی و بررسی میدانی مورد مطالعه قرار داده‌اند (Piri & Afshari, 2015). ۳- سهیلی و رسولی در مقاله «مطالعه تطبیقی نحو فضای معماری کاروان‌سراهای دوره قاجاریه (مطالعه موردی: کاروان‌سراهای قزوین و کاشان)» به ساختار معماری کاروان‌سرای سعدالسلطنه قزوین و کاروان‌سرای کاشان پرداخته‌اند (Soheili & Rasuli, 2016). ۴- کاویان و غلامی در مقاله «بررسی سیر تحول معماری کاروان‌سراهای حیاطدار مرکز ایران»، به طراحی، سازمان‌دهی فضایی، ویژگی‌ها و تحولات معماری کاروان‌سراهای حیاطدار ایران پرداخته‌اند (Kavian & Gholami, 2016). ۵- گردکانی و انیسی در مقاله «بررسی و شناخت مسیر تاریخی بندرعباس به لار و کاروان‌سراهای موجود در آن» ضمن بررسی مسیر اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بندرعباس که متعلق به دوره‌های صفویه و قاجار است، موقعیت جغرافیایی و مکانی و گونه‌شناسی کاروان‌سراهای موجود در این محور را مطالعه و بررسی نموده‌اند (Gordakan & Anisi, 2018). ۶- مولایی و برومند در مقاله‌ای تحت عنوان «شناخت و گونه‌های کهن‌الگوی حیاط مرکزی در

در موزه‌ها نگهداری می‌شوند یا به‌صورت کتاب‌هایی به چاپ رسیده‌اند (Chaychi Amirkhiz & Afzal Zadeh, 2014; Ermakov, 2019; Nasr Esfahani, 2021; Oskuaei, 2014; Sevruquin, 1926). از آنجا که تاکنون هیچ‌گونه پژوهشی درخصوص کاروان‌سراهای مسیر تهران-انزلی دوره قاجار صورت نپذیرفته است، انجام تحقیق در این زمینه ضروری می‌نماید.

۲-۱- تاریخچه مختصر بنیاد و پایان کاروان‌سراسازی

تا اواخر دوره قاجار

بنیاد کاروان‌سراها به پیش از اسلام برمی‌گردد. شرایط اقلیمی و گستردگی جغرافیای سیاسی و نظامی هخامنشیان و از همه مهم‌تر شیفتگی آنها در ارتباط با دیگر ملت‌ها، چاپارخانه‌هایی را به وجود آورد که مقدمه‌ای برای کاروان‌سرا شدند (Shahnvaz & Khaghani, 2014). در آن دوره با توسعه قلمروی ایران از قفقاز تا خلیج فارس و از آسیای مرکزی تا آسیای صغیر، مدیترانه و شمال آفریقا، توسعه راه‌ها مورد توجه قرار گرفت (Girshman, 1990) و ایرانی‌ها برای اولین بار توانستند در تاریخ جهان، سیستم ارتباطی شاهراه‌های اصلی و طولانی را سامان‌دهی کنند. چیزی که امروزه به‌عنوان کاروان‌سرا نامیده می‌شود، در اصل تکامل ایستگاه‌های پستی هخامنشی و منزلگاه‌های تجاری و بازرگانی اشکانیان و ساسانیان در مسیر جاده بین‌المللی ابریشم است. با ظهور دین اسلام در ایران، اهمیت کاروان‌سراها افزایش یافت. در دوره سلجوقیان با گستردگی جغرافیای سیاسی و تجاری، کاروان‌سراهای زیادی با طرح و الگوی ایران پیش از اسلام ایجاد شدند، اما عملکرد آنها علاوه بر مراکز تجارت و بازرگانی، کانونی برای تبلیغ، اشاعه و آموزش تعالیم دین اسلام به تجار و کاروانیان شد (Shahnvaz & Khaghani, 2014). در دوره ایلخانیان، انتظام راه‌ها مورد توجه قرار گرفت (Khaghani Avar, 2009). در دوره تیموریان به‌دلیل توسعه تجارت، کاروان‌سراهایی عموماً با نقشه چهار ایوانی و تزئینات کاشی‌کاری احداث شدند. سپس با به قدرت رسیدن صفویان و گستردگی دین اسلام، این اهداف بیشتر شد (Tajali, 2015). در دوره صفویه تحول بزرگی در کاروان‌سراها، با هویت ایرانی-اسلامی ایجاد شد و کمیت این بناها با توجه به

بازار تاریخی ایرانی (نمونه موردی: سراهای بازار تاریخی تبریز) ساختار و الگوی معماری سراهای درون‌شهری با محوریت مطالعه و بررسی در بازار تاریخی تبریز را مطالعه و معرفی نموده‌اند (Molaei & Saberrumand, 2018). ۷- سلیمی و سرخ‌آبی در مقاله‌ای با عنوان «بررسی راه‌های باستانی سردشت و تأسیسات وابسته به آن در دوره اسلامی براساس متون و شواهد باستان‌شناسی» ضمن بررسی راه‌های باستانی سردشت، تأسیسات بین‌راهی از جمله پل‌ها و کاروان‌سراهای منطقه را شناسایی کرده و با تهیه نقشه جغرافیایی GIS و تفسیر عکس‌های ماهواره‌ای، موضوع مورد پژوهش را تحلیل نموده‌اند (Salimi & Sorkhabi, 2019).

منابع دیگر درخصوص راه و کاروان‌سراها، مشاهدات مسافرائی است که از این مسیر عبور کرده‌اند و مشاهداتشان را در اغلب سفرنامه‌هایی از ویژگی‌های این راه و بناهای بین‌راهی ارائه داده‌اند. مطالعه تعدادی از آنها اطلاعات جالب‌توجهی در اختیار نگارندگان قرار داد. مانند سفرنامه‌های «سرزمین گیلان» (Khodezko, 1975)، «سفرنامه فرهاد میرزا» (Tabatabaee, 1978)، «سفرنامه قفقاز و ایران» (Orsel, 2003)، «سه سال در دربار ایران» (Fourieh, 1972)، «آدم‌ها و آئین‌ها در ایران» (Carlaserna, 1983) ...

منابع مهم دیگر در رابطه با موضوع مورد پژوهش، نقشه‌ها و عکس‌های تاریخی موجود از دوره قاجار است. این دست اسناد به‌جای‌مانده از آن دوره، به‌عنوان گنجینه‌ای مستند و غیرقابل تحریف، در رویکرد باستان‌شناسی جایگاه ویژه‌ای دارند. تعداد دو نقشه جغرافیایی ترسیم‌شده در دوره قاجار از محدوده مسیر تهران-انزلی و تهران-قزوین موجود است که اطلاعات مفیدی درخصوص جایگاه تعدادی از کاروان‌سراهای این مسیر ارائه می‌دهد (Stahl, 1900). اختراع دوربین عکاسی در اروپا و پس از مدتی کاربرد فن و هنر عکاسی در ایران، سبب ورود عکاسان خارجی به کشور شد. تعدادی عکس با سوژه میراث فرهنگی، بناهای تاریخی و کاروان‌سراها، توسط عکاسان غیر ایرانی همچون سوریوگین، یرماکف و... در آن دوره عکس‌برداری شده که به‌صورت آرشیو تصویری شخصی، توسط مجموعه‌داران یا

مرمت و نگهداری و تأمین امکانات این ایستگاه‌ها صرف کرده و در تمام آنها، امکانات رفاهی مناسب برای اسکان مسافران، چهارپایان و کالسکه‌ها فراهم کرد. در کنار این اقدامات، قوانین محکمی را نیز برای متخلفان وضع کرد و با گماشتن نیروهای قزاق در کاروان‌سراها، جدیت خود را برای ایجاد نظم نشان داد (Vazin Afzal et al., 2015). سرانجام برقراری روابط گسترده با اروپا و ورود امکانات نوین ارتباطی که سفر را راحت‌تر و سریع‌تر می‌کردند، به تدریج سبب از رونق افتادن کاروان‌سراها و ویرانی تدریجی این بناها شدند (Kiani, 2005) و مهمان‌خانه‌ها با الگوی فرنگی، مسافرخانه‌ها و منازل (چاپارخانه‌ها) بین‌راهی جدیدالتأسیس، جایگزین کاروان‌سراها گردیدند (Forukawa, Nazari & Doroudian, 2005).

۲-۲- فرم و ویژگی‌های معماری کاروان‌سراهای دوره

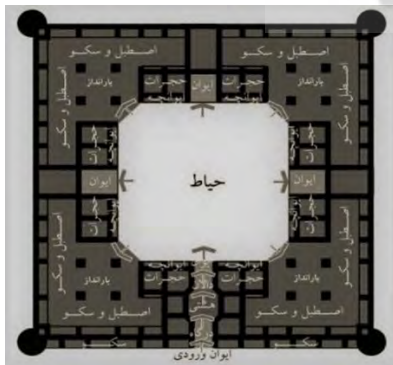
قاجار

ساختار معماری و کارکرد کاروان‌سراها، به‌خصوص ایستگاه‌های تجاری اشکانیان، نه‌تنها الگوی ساخت و توسعه کاروان‌سراها در دوره اسلامی شدند، بلکه در طراحی خانه‌ها، مساجد و مدارس نیز تأثیر داشتند (Shahnvaz & Khaghani, 2014). تعداد زیادی از محققان نکته مشترک همگی این بناها را انتساب به پیشینه پلان کاخ آشور می‌دانند (Pirnia, 2007). یکی از بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین نمونه کاروان‌سرا در ایران «کاروان‌سرای دیرگچین» مربوط به دوره ساسانیان است. دیوارهای این کاروان‌سرا با سنگ و آهک ساخته شده است و دارای یک حیاط مرکزی و تعدادی دالان در حیاط مرکزی است. این کاروان‌سرا در دوره صفویه به‌صورت اساسی تجدید بنا شد و روی خرابه‌های آن، کاروان‌سرای جدیدی با شکل و طرح ساسانی ساخته شد (Shahnvaz & Khaghani, 2014). بعدها معماری این کاروان‌سرا الگویی برای ساخت مساجد و کاروان‌سراهای دوره اسلامی شد. اوج شکوفایی کاروان‌سراهای ایران در دوران را می‌توان در دوره صفویه مشاهده کرد؛ به خصوص در زمان سلطنت شاه‌عباس اول، نوعی هماهنگی در ساختن کاروان‌سراها به وجود آمد (Farshchi & Haji Zamani, 2019). الگوی حیاط مرکزی در ساخت کاروان‌سراها اگرچه

کارکرد آنها در تجارت و اقتصاد کشور به‌سرعت افزایش یافت (Shahnvaz & Khaghani, 2014)؛ از این رو در سده دهم، با روی کار آمدن سلسله صفویه، دوره ایجاد وحدت سیاسی- مذهبی و برقراری امنیت نسبی در ایران بود که دلیلی بر رونق بازرگانی و توجه بسیار به راه‌ها و تأسیسات ارتباطی شد (Chardin, 1985; Sivory, 1984) به‌طور کلی در کاروان‌سراهای دوران اسلامی، عموماً تجار و سیاحان به‌طور موقت منزل می‌کردند. از آنجایی که در طول این دوران، حفظ امنیت جاده‌ها و مسائل راهداری تابع شرایط سیاسی، مذهبی و اقتصادی حکومت‌ها بود، محتوای سفرنامه‌ها و نوشته‌های مسافرانی که در دوران مختلف به‌ویژه در روزگار صفویان و قاجاریه به ایران آمدند، تأکیدی بر اهمیت شبکه کاروان‌سرای دارد (Ciro, 1978).

این روند تا دوره قاجار ادامه داشت. گرچه در ابتدای آن دوره به‌ندرت از قسمتی از کاروان‌سراها به‌عنوان چاپارخانه استفاده می‌کردند (Rudgar Kiadara, 1997)، در اواسط دوره قاجار، به سبب اوضاع نابسامان کاروان‌سراهای به‌جای‌مانده از گذشته، هزینه‌های سنگین بازسازی، تعمیرات و نگهداری و عدم امکانات رفاهی مناسب در آنها، مسافران به‌شدت از مدیریت آنها ناراضی بودند. مشکل اصلی این کاروان‌سراها عدم سودآوری اقتصادی برای صاحبان کاروان‌سرا بود. تعمیر و نگهداری هر کاروان‌سرا و ایجاد فضایی مناسب، نیازمند صرف هزینه‌های زیادی بود که صاحب کاروان‌سرا قادر نبود همان هزینه را برگرداند. از همین رو بیشتر کاروان‌سراهای بین‌راهی با کمک مالی مقطعی دربار و خیران محلی اداره می‌شد. در بخشی از راه شوسه، از قزوین تا انزلی، شرکت روسی بیمه حمل و نقل (مسئول بازسازی راه قزوین-انزلی) نمی‌توانست با همان شیوه قدیمی، کاروان‌سراها را اداره کند؛ مخصوصاً پیوند راه شمال ایران به راه‌های روسیه و اروپا، نیازمند ایجاد ایستگاه‌های بین‌راهی به‌مراتب قانون‌مندتر و مرتب‌تر بود. در بعضی از این ایستگاه‌ها از قدیم، کاروان‌سرا و بناهایی وجود داشت که شرکت یا آنها را خریداری یا با ایجاد تسهیلات، آنها را سامان‌دهی و اجاره کرد. درنهایت هزینه‌های بسیاری را به‌منظور ساخت،

است، اما در همان دوره، پس از انجام مرمت بر روی تعدادی از کاروان‌سراهای به‌جای‌مانده کهن، الحاقات و ابتکاراتی ایجاد شد که مجموع آنها الگوی تحولات بعدی گردید. اساسی‌ترین تحول در گشایش فضایی آنها پدید آمد. به این صورت که علاوه بر بزرگ‌تر شدن غرفه‌ها و اصطبل‌ها به جزئیات فضاها توجه بیشتری شد. به‌طورکلی با کنار هم قرار دادن طرح و نقشه کاروان‌سراهای قاجاری دو گونه عمده مشاهده می‌شود: اول کاروان‌سراهایی که از یک طرح ساده دارای حیاط مرکزی و غرفه‌های مشابه تشکیل شده‌اند و حکایت از ساختی عجولانه دارند. این نوع کاروان‌سراها، معمولاً خشتی‌اند و گروه دیگر کاروان‌سراهایی هستند که با جزئیات و خرده‌فضاهای پرتعداد، جوابگوی جمعیت بسیاری بوده‌اند. گونه‌ای که در امتداد خط تحول کاروان‌سراها حرکت کرده، گروه دوم است. مهم‌ترین خصوصیات گروه دوم از کاروان‌سراهای دوره قاجار از این قرار است: سردرها دیگر مانند سابق از بدنه کاروان‌سرا بیرون نزده‌اند و بلکه در برخی از موارد به داخل فرو می‌روند. گشایش و شفافیت فضایی در هشتی، باز هم بزرگ‌تر می‌شود. شکل تازه در آرایش فضایی شاه‌نشین‌ها و فضاهای پشت ایوان پدیدار می‌شود. برخی اوقات یک حیاط خصوصی درست در پشت محور ایوان‌های اصلی جای‌داده می‌شود و رشد و بزرگ شدن فضای حجره‌ها و همچنین طاقچه‌های فراوان آنها در ته رنگ نیز کاملاً مشخص و مشهود است (Kavian & Gholami, 2016) (شکل ۱).



شکل ۱. دیاگرام فضایی کاروان‌سراهای قاجار و صفویه (Kavian & Gholami, 2016)

به‌شدت تحت تأثیر شرایط محیطی گرم و خشک داخل فلات ایران بوده است، به‌دلیل برخورداری از مزیت‌های دیگر در مناطق مختلف آب و هوایی و البته با تفاوت‌هایی مانند تغییر اندازه تناسب، مسئله شفافیت، جداره‌ها و سرسبزی آنها ظاهر می‌شود (Ahmadi, 2005). پس از دوره صفویه با از میان رفتن آرامش نسبی سیاسی، ناامنی بر بخش‌های زیادی از کشور حکم‌فرما شد و مهم‌ترین کارکرد کاروان‌سراها حفاظت از جان و مال مسافران بود؛ در نتیجه تغییراتی در این نوع کاروان‌سراها به وجود آمد؛ مثلاً در چهارگوشه بنا، برج‌های دفاعی ساخته یا راه‌دالان‌ها به خارج، مسدود شد (Kiani & Clays, 1994). در دوره‌های افشاریه و زندیه ساخت کاروان‌سراها همچنان به شیوه گذشته (صفویه) ادامه یافت.

در دوره قاجار اساس معماری کاروان‌سراهای سراسر ایران مانند سایر بناها، تابع سنت و سبک رایج آن زمان بود. البته شیوه معماری، محل و منطقه، مصالح ساختمانی و موقعیت جغرافیایی، نقش مؤثری در ایجاد این‌گونه بناها داشته است (Molaei, 2017). از نظر کالبدی، کاروان‌سرای دوره قاجار غالباً به دو صورت کاروان‌سراهای حیاطدار دو و چهارایوانی مناطق مرکزی ایران ساخته می‌شدند (Rafatpour, 2017). گرچه موارد جدید ساخته‌شده در آن دوره، از نظر اندازه و ارزش معماری، به دوره‌های قبلی خود نمی‌رسند، ادامه‌دهنده آنها بودند (Farshchi & Haji Zamani, 2019). تفاوت کلی در خصوص معماری کاروان‌سراهای این دوره مصالح ساختمانی آنهاست. این بناها برخلاف دوران قبل که از جنس آجر و سنگ بودند، از خشت ساخته شده‌اند (Kiani & Clays, 1994). با توجه به اینکه تمامی کاروان‌سراهای ایران در تمام دوران پیش از اسلام و دوران اسلامی، دارای عناصر معماری مشترک شامل ورودی، هشتی، تقسیمات داخلی هشتی، محور اصلی ورود به حیاط مرکزی، اتاق‌ها و غرفه‌ها (حجره‌ها)، اصطبل‌ها و محل نگهداری چهارپایان، کریدورها، ملحقات و اتصال گوشه‌ها، نماها و تزئینات ورودی و برخی بناهای الحاقی مانند آب‌انبارها، بازار، این دیده‌بانی و... هستند (Farshchi & Haji Zamani, 2019). این جزئیات در معماری کاروان‌سراهای دوره قاجار نیز قابل مشاهده

۲- توصیف و بررسی

۱-۳ روش پژوهش

پژوهش حاضر براساس هدف از نوع بنیادی است و براساس ماهیت، به روش توصیفی-تحلیلی، به گردآوری داده‌های مورد نیاز خود، در طول مدت دو سال از منابع مکتوب و تصویری دست‌اول شامل سفرنامه‌ها، اسناد و گزارش‌های مکتوب و عکس‌های تاریخی از دوره قاجار و بررسی میدانی باستان‌شناسی شامل عکس‌برداری و مستندسازی از کاروان‌سراهای به‌جای‌مانده از آن دوره پرداخت. برآیند داده‌های اولیه، بازنشاسی تمام کاروان‌سراهای بازه مکانی و زمانی موضوع مورد پژوهش، گونه‌بندی و توصیف و تحلیل نقش اقلیم و موقعیت جغرافیایی در معماری آنهاست. در این میان ۵ کاروان‌سراهای به‌جای‌مانده از آن دوره شناسایی شد که با تهیه نقشه GIS، نقش پارامترهای جغرافیایی مؤثر در شکل‌گیری آنها مورد استنتاج و تحلیل قرار گرفته است.

۲-۳ موقعیت جغرافیایی مسیر تهران-انزلی در

دوره قاجار

این مسیر در دامنه‌های رشته‌کوه البرز و در کرانه‌های جنوبی دریای خزر (کاسپین) جای گرفته و در تقسیمات سیاسی و جغرافیایی کنونی شامل چهار استان تهران، البرز، قزوین و گیلان است (Sahab, 1936). استان‌های واقع در این راه، در ناحیه اقلیمی آب و هوای بیابانی و نیمه‌بیابانی، آب و هوای کوهستانی و آب و هوای خزری قرار گرفته‌اند. انواع زیست محیط‌ها و اقلیم متنوع در چنین محدوده جغرافیایی، نقش مؤثری در شکل‌گیری معماری ساختمان‌های هر منطقه دارند (شکل ۲).

۳-۳ موقعیت مکانی کاروان‌سراهای مسیر تهران-

انزلی در دوره قاجار

موضوع و نمونه‌های مورد آزمون در این پژوهش کاروان‌سراها هستند که به لحاظ زمانی دوره قاجار (۱۳۴۴-۱۲۰۹ ق/ ۱۹۲۵-۱۹۷۴) و به لحاظ موقعیت جغرافیایی، تهران تا بندرانزلی را شامل می‌شوند؛ به‌طورکلی کاروان‌سراها برای

آسودن مسافران و رفع خستگی چهار پایان در فواصل منظم جاده‌ها، به فاصله ۵ تا ۶ فرسخ (۳۱ الی ۳۲ کیلومتر) از یکدیگر ساخته می‌شدند (Ciro, 1978; Forukawa, 2005). در این پژوهش موقعیت مکانی ۱۳ کاروان‌سرا شناسایی شد (شکل ۳). متأسفانه از تعداد پنج کاروان‌سرا، هیچ‌گونه مستندات مکتوب و تصویری حاصل نشد. فقط به نام آنها در نقشه‌های جغرافیایی دوره قاجار یا در سفرنامه‌ها اشاره شده است. این کاروان‌سراها عبارت‌اند از: کاروان‌سرای سنگی (Stahl, 1900)، کاروان‌سرای کمال‌آباد (Stahl, 1900) کاروان‌سرای کریم‌آباد (Stahl, 1895) کاروان‌سرای بیدستان (Stahl, 1895) و کاروان‌سرای رستم‌آباد (Abdolifard, 2004).



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی استان‌های واقع در مسیر تهران-انزلی
(www.google.com/maps/d/viewer)



شکل ۳. موقعیت مکانی کاروان‌سراهای مسیر تهران-انزلی دوره قاجار بر روی نقشه اشتال^۱ (Authors, 2022)

۳-۴- گونه‌شناسی کاروان‌سراهای مسیر تهران -

انزلی در دوره قاجار

کاروان‌سراهای مسیر تهران - انزلی مانند سایر کاروان‌سراهای دوران تاریخی و اسلامی ایران به سبب توسعه بازرگانی احداث شدند و با به کارگیری اصول معماری مبتنی بر تجربه پیشینیان به دو گونه برون‌شهری (بنای استراحتگاهی بین‌راهی) و درون‌شهری (مراکز تجاری پخش و انبار کالا و استراحتگاه بازرگانان) بخش‌پذیرند (Vahdatpour et al., 2019).

۳-۴-۱- کاروان‌سراهای برون‌شهری

در امتداد شاهراه تجاری-سیاسی تهران تا انزلی در دوره قاجار تعداد ۱۰ کاروان‌سرای برون‌شهری واقع شده بودند. با توجه به شواهد و مستندات حاصل‌شده، ۵ کاروان‌سرا، از میان این بناها از نوع حیاطدار چهارایوانی بوده‌اند و با پلان مربع یا مربع‌مستطیل، مطابق الگوی کاروان‌سراهای دوران تاریخی ایران ساخته شده بودند. گرچه یک‌شکل کلی و سبک مشابه داشتند، جزئیات معماری آنها از جمله جهت مدخل‌های ورودی و خروجی، تعداد و شکل حیاط مرکزی و تعداد حجره‌ها با یکدیگر متفاوت است (جدول ۱ و ۲). کاروان‌سراهای شناسایی‌شده برون‌شهری مسیر مورد پژوهش، مطابق با اطلاعاتی که درخصوص معماری آنها در جدول تهیه شده عبارت‌اند از: کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج، کاروان‌سرای ینگلی امام، کاروان‌سرای خزران، کاروان‌سرای پاچنار و کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات (Abdolifard, 2004; Ermakov, 2019; Fourieh, 1972; Ghadardan, 2011; Hamrang, 2010; Hatami, 2001; Nazari & Doroudian, 2008; Orsel, 2003; Pandi, 2008; Sevruquin, 1926; Tabatabaee, 1978; Zaraei, 2017).

۳-۴-۲- کاروان‌سراهای درون‌شهری

این‌گونه از کاروان‌سراها را می‌توان مهم‌ترین فضای معماری طراحی‌شده در بازارها و تقریباً همانند پاساژهای امروز دانست. کاروان‌سراهای درون‌شهری با اهداف مختلفی به وجود آمدند که برخی، هم برای توسعه بازار و هم برای استقرار کاروانیان بوده‌اند. یکی از علل پیدایش کاروان‌سراها را می‌توان

محدودبودن طول راسته‌های بازار دانست. همان‌گونه که امروز اگر یک خیابان تجاری پررونق شود، به‌گونه‌ای که تمام دکان‌های واقع در امتداد آن پاسخ‌گوی نیاز موجود به فضاهای تجاری نباشند، به تدریج پاساژهایی در پشت دکان‌ها ساخته می‌شود و تنها ورودی آنها را خیابان‌ها قرار می‌دهند و به این ترتیب به ظرفیت فضاهای تجاری یک خیابان افزوده می‌شود، در گذشته هم اگر بازار اصلی یک شهر توسعه می‌یافت، این توسعه هم در جهت امتداد طول و محور راسته اصلی بازار صورت می‌گرفت و هم تعدادی کاروان‌سرا در پشت راسته اصلی و گاه در کنار راسته‌های فرعی ساخته می‌شدند؛ درواقع در بازار، معماری «سرا (خان)»، شباهت به معماری کاروان‌سراهای برون‌شهری چهارایوانی داشت و معمولاً در یک یا دو طبقه و در اطراف صحن ایوان‌ها و درگاه‌ها و در اطراف آنها حجره‌هایی وجود داشت. حجره‌های طبقه اول اختصاص به داد و ستد داشت و حجره‌های طبقه دوم به‌عنوان دفتر تجاری، محل استراحت بازرگانان و کارگاه‌های تولیدی محسوب می‌شد (Sultanzadeh, 2004).

با توجه به اینکه بخشی از راه تهران - انزلی دوره قاجار به‌خصوص از شهر قزوین که در مسیر شاهراه پایتخت به شمال و غرب قرار داشت و ادامه راه از میان شهرها و قصباتی در نزدیکی شهر رشت عبور می‌کرد، کاروان‌سراهای درون‌شهری این مسیر، در امتداد بازارهای اصلی با عملکرد کاروانی - تجاری، به‌عنوان محلی امن، متناسب و نزدیک به محل فروش مال‌التجاره فروشنندگان محلی سایر شهرها و بازرگانان احداث شده بودند. در این مسیر موقعیت مکانی تعداد ۳ کاروان‌سرای درون‌شهری شناسایی شد (جدول‌های ۱ و ۲). این کاروان‌سراها مطابق آنچه در جدول تهیه شده عبارت‌اند از:

- کاروان‌سرای سعدالسلطنه قزوین: در حال حاضر تنها کاروان‌سرای درون‌شهری دارای حیاط مرکزی و سرپوشیده به‌جای‌مانده از دوره قاجار در راه مورد پژوهش است.
- کاروان‌سرای دوشنبه‌بازار: این بازار به شکل وسیع و حالت کاروان‌سرای، یکی از قدیمی‌ترین و با سابقه‌ترین بازارهای محلی استان گیلان در آن دوره بود و در قصبه دوشنبه‌بازار در

کاروان‌سرا در آن دوره منطبق با اقلیم سواحل جنوبی خزر بوده است و با مصالحی از جنس چوب، ایلف گیاهی و به سبک خانه‌های روستایی شمال ایران احداث شده بود (Oskuaei, 2014) (شکل ۴).

شهرستان سنگر و نزدیک شهر رشت واقع شده بود. دو عکس تاریخی از این کاروان‌سرا موجود است. در یکی از این تصاویر، میدان خالی و چهارگوش، حجره‌هایی دارای سایبان‌های پارچه‌ای و بنایی دارای سر درِ دوطبقه و سقف شیروانی مشاهده می‌شود که نشان از کاروان‌سرای قدیمی دارد. معماری این



شکل ۴. تصاویر تاریخی نماهایی از دکان‌ها و حجره‌های کاروان‌سرای دوشنبه‌بازار در سال ۱۳۲۴ ق/ ۱۹۰۶ (Nasr Esfahani, 2021; Oskuaei, 2014)

اروپا بود؛ از این‌رو مغازه‌ها و کاروان‌سرای وسیعی در این مکان ساخته بودند و کالاها را در آن مکان انباشته و نگهداری می‌کردند (Archive of documents of the Ministry of Foreign Affairs of Iran, 1984; De morgan, 1959; Pandi, 2008).

-کاروان‌سرای پیربازار: پیربازار روستایی کوچکی بعد از شهر رشت و قبل از انزلی بود. در آن دوره پیش بندر تجاری، قبل از بندر انزلی به حساب می‌آمد. محور رشت - پیربازار - انزلی، محل تردد مسافران، حمل و نقل و صادرات کالاهای تجاری، حتی به

جدول ۱. اطلاعات مربوط به کاروان‌سراهای راه شوسه تهران - انزلی دوره قاجار (Authors, 2022)

ردیف	نام کاروان‌سرا	دوره تاریخی	گونه شناسی	الگوی معماری	فرم پلان	شماره آثار ملی	وضعیت کالبد
۱	کاروان‌سرای سنگی	قاجار	برون شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۲	کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج	صفوی-قاجار	برون شهری	چهارایوانی - حیاط مرکزی	مربع	۱۳۶۸	موجود
۳	کاروان‌سرای کمال‌آباد	قاجار	برون شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۴	کاروان‌سرای ینگ‌امام	صفوی - قاجار	برون شهری	حیاط مرکزی	مربع	۲۱۷۵	موجود
۵	کاروان‌سرای کریم‌آباد	قاجار	برون شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۶	کاروان‌سرای بیدستان	قاجار	برون شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۷	کاروان‌سرای سعدالسلطنه	قاجار	درون شهری	پلان متفرقه سرپوشیده - راسته بازار	مستطیل نامنظم	۲۰۸۹	موجود

ردیف	نام کاروان‌سرا	دوره تاریخی	گونه شناسی	الگوی معماری	فرم پلان	شماره آثار ملی	وضعیت کالبد
۸	کاروان‌سرای خزران	قاجار	برون‌شهری	چهارایوانی - حیاط مرکزی	مربع	۲۱۸۸	موجود
۹	کاروان‌سرای پاچنار	قاجار	برون‌شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۱۰	کاروان‌سرای رستم‌آباد	قاجار	برون‌شهری	ناموجود	ناموجود	-	ناموجود
۱۱	کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات	قاجار	برون‌شهری	چهارایوانی - حیاط مرکزی	مربع مستطیل	۱۵۶۶	موجود
۱۲	کاروان‌سرای دوشنبه‌بازار	قاجار	درون‌شهری	پلان متفرقه - راسته بازار	ناموجود	-	ناموجود
۱۳	کاروان‌سرای پیر بازار	قاجار	درون‌شهری	پلان متفرقه - راسته بازار	ناموجود	-	ناموجود

جدول ۲. کاروان‌سراهای راه شوسه تهران - انزلی دوره قاجار (Authors, 2020)

ردیف	نام کاروان‌سرا و دوره تاریخی	موقعیت	شکل وضعیت کنونی	نقشه
۱	کاروان‌سرای سنگی (قاجار)	تهران	ناموجود	ناموجود
۲	کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج (صفوی - قاجار)	البرز	ناموجود	
۳	کاروان‌سرای کمال‌آباد (قاجار)	البرز	ناموجود	
۴	کاروان‌سرای ینگلی امام (صفوی - قاجار)	البرز	ناموجود	
۵	کاروان‌سرای کریم‌آباد (قاجار)	البرز	ناموجود	ناموجود
۶	کاروان‌سرای بیدستان (قاجار)	قزوین	ناموجود	ناموجود
۷	کاروان‌سرای سعدالسلطنه قزوین (قاجار)	قزوین		
۸	کاروان‌سرای خزران (قاجار)	قزوین		
۹	کاروان‌سرای پاچنار (قاجار)	گیلان	ناموجود	ناموجود
۱۰	کاروان‌سرای رستم‌آباد (قاجار)	گیلان	ناموجود	ناموجود

ردیف	نام کاروان سرا و دوره تاریخی	موقعیت	شکل وضعیت کنونی	نقشه
۱۱	کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات (قاجار)	گیلان		
۱۲	کاروان‌سرای دوشنبه‌بازار (قاجار)	گیلان	ناموجود	ناموجود
۱۳	کاروان‌سرای پیر بازار (قاجار)	گیلان	ناموجود	ناموجود

شمال غربی حیاط، هرکدام به سه حجره متصل شده است. این بنا دارای ۲۱ حجره، ۵ بارانداز، یک حلقه چاه و یک حوض سنگی در وسط حیاط است. گرداگرد حیاط را اصطبل‌هایی فرا گرفته است. راه ورود به اصطبل‌ها از دو سوی جبهه شمالی و دو سوی جبهه جنوبی در پخ‌های گوشه حیاط امکان‌پذیر است. ورودی اصلی کاروان‌سرا در جبهه جنوبی قرار دارد. این بنا فاقد هشتی، برج و اتاق محافظان در دستگاه ورودی است. مصالح کاروان‌سرا از جنس سنگ، آجر و ملاط ساروج است. نمای ورودی و حیاط با طرح‌های آجری مزین شده است. کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج در تاریخ ۱/۱۸/۱۳۵۶ با شماره ۱۳۶۸ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسید (Hatami, 2001) (جدول ۱، ۲) (شکل ۵، ۶، ۱۸).

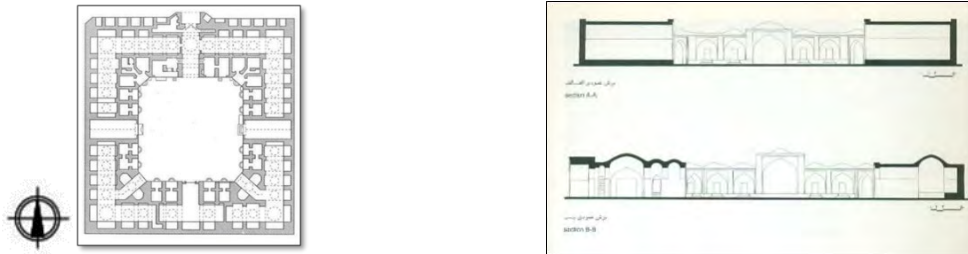


شکل ۵. نمای کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج (Authors, 2022)

۳-۵- شواهد باستان‌شناسی

در بررسی‌های میدانی صورت‌گرفته، ۵ کاروان‌سرای دوره قاجار در مسیر تهران- انزلی شناسایی شد. مستندنگاری این بناها از طریق عکس‌برداری صورت پذیرفت (شکل ۹). این کاروان‌سراها عبارت‌اند از:

۱- کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج: این کاروان‌سرا از گونه برون‌شهری است. امروزه در داخل شهر کرج، استان البرز و در مختصات جغرافیایی ($E: 51^{\circ} 00' 04''$, $N: 35^{\circ} 48' 36''$) و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد واقع شده است. بنیان آن متعلق به دوره صفویه بین سال‌های ۱۰۷۸ تا ۱۱۰۹ ق/ ۱۶۶۷-۱۶۹۷ است. پلان بنا مربع‌شکل و در محوطه‌ای با مساحت ۳۰۰۰ مترمربع و الگوی چهار ایوانی، حیاط مرکزی با مساحت ۹۰۰ مترمربع ساخته شده است. در دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه پس از انجام تعمیرات مدتی به‌عنوان قلعه نظامی و در اواخر آن دوره به‌عنوان اولین مدرسه بزرگان مورد استفاده قرار می‌گرفت (Ghadardan, 2011). پیرامون حیاط این کاروان‌سرا مانند اغلب بناهای مشابه، چهار ایوان و ایوانچه‌هایی ایجاد شده است. هریک از ایوانچه‌ها به حجره‌ای در پشت خود راه دارد. ایوانچه‌های گوشه شمال شرقی و



شکل ۶. برش‌های عمودی و پلان با مقیاس ۱:۳۵۰ کاروان‌سرای شاه‌عباسی کرج (Safa Mansouri, 2022)

صورت می‌گرفت. ورودی اصلی کاروان‌سرا در ضلع شرقی قرار دارد و فاقد برج نگهدارنده است. مصالح کاروان‌سرا از جنس قلوه‌سنگ، آجر، ملاط خاک و آهک است. نمای ورودی و داخلی در حیاط، با طرح‌های آجری مزین شده است. کاروان‌سرای ینگی امام در تاریخ ۱۳۷۷/۹/۱۷ با شماره ۲۱۷۵ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسید (Hatami, 2002) (جدول ۱، ۲) (شکل ۷، ۸، ۹، ۱۸).



شکل ۷. تصویر تاریخی از نمای کاروان‌سرای ینگی امام در دوره قاجار



شکل ۸. نمای کاروان‌سرای ینگی امام (Ermakov, 2019) (Authors, 2020)

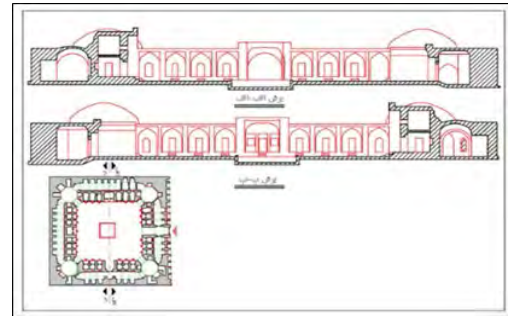
۲- کاروان‌سرای ینگی امام: کاروان‌سرای ینگی امام از گونه برون‌شهری است. در روستای ینگی امام و در جنوب تپه‌ای باستانی در شهرستان هشترود (ساجیلاغ) در مختصات جغرافیایی $16''$, $E: 50^0$ ($N: 56 \ 35^0 \ 43' \ 20''$) و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد قرار دارد. در دوره قاجار مهم‌ترین کاروان‌سرا در شبکه تأسیسات بین‌راهی تهران - قزوین - انزلی بود. در آن دوره در جنب این کاروان‌سرا، ایستگاه چاپاری، مهمانخانه، پُستخانه، قراول‌خانه، تلفن‌خانه و... به ساختمان آن پیوسته شده بودند. این بنا یادگار دوره صفویه است (Nazari & Doroudian, 2008). پلان بنا مربع‌شکل بوده و شامل محوطه‌ای با مساحت بالغ بر ۴۷۰۰ متر مربع و حیاط مرکزی با مساحت ۳۸۷ متر مربع است. با توجه به اینکه کاروان‌سرا از بدو ساخت تا امروز چندین بار مورد مرمت واقع شده، سبک و حالت اولیه خود را از دست داده است. در پیرامون حیاط، براساس الگوی کاروان‌سراهای چهار ایوانی دوره صفویه، در گذشته ۴ ایوان در میان اضلاع وجود داشت. در حال حاضر فقط سه ایوان باقی مانده است. اجزای معماری آن شامل ۲۴ حجره در دورتادور حیاط (در هر ضلع ۶ حجره) با دالان‌های هم‌عرض و قرینه، ۲ شاه‌نشین در ضلع شرقی و غربی، ایوانچه‌هایی در جلوی حجره‌ها با ۱۷ طاق آهنگ، ۴ گنبد کلبه در چهار گوشه بنا و اصطبل‌هایی در چهار گوشه اطراف پشت حجره‌ها، حوض مربع شکل، پاشویه و مجرای آب داخل حیاط است. تأمین روشنایی اجزای داخل ساختمان در آن روزگار از طریق روزنه‌هایی که در سقف اتاق‌ها تعبیه شده بود،

سایر بخش‌های مجموعه سعدالسلطنه به‌طور خلاصه شامل ورودی‌ها، دالان‌های طویل دارای هشتی‌ها و تزئینات آجری تراش‌دار و کاشی‌کاری، ۲ چهارسوق با محورهای عمود بر هم با ۱ پوشش گنبدی بزرگ دارای تزئینات کاشی‌کاری و نورگیر بر فراز آن و ۴ نیم گنبد در چهار طرف آن، ۲ راسته و ۲ گرمابه، بارانداز و شترخان (اصطبل)، انبارها و ۴۰۰ حجره در اطراف حیاط سراها با ایوانچه‌های کاربردی شده هستند (Nour Mohammadi, 2014; Soheili & Rasuli, 2016). این کاروانسرا در تاریخ ۱۳۱۶/۵/۱۱ با شماره ۱۰۲۱ به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های بازار قزوین و به‌صورت جداگانه در تاریخ ۱۳۷۷/۵/۱۱ با شماره ۲۰۸۹ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسید (جدول ۱، ۲) (شکل ۱۰، ۱۱، ۱۸).



کل ۱۰. نمای بخشی از سرای داخلی کاروانسرای سعدالسلطنه (Authors, 2022)

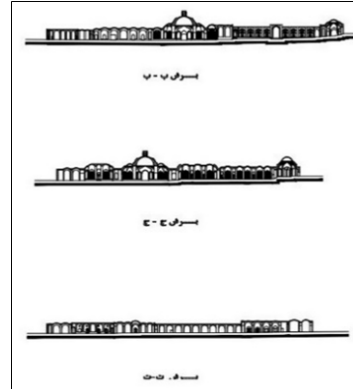
۴- کاروانسرای خزران: کاروانسرای آجری در بخش کوهین، روستای خزران شهرستان قزوین، در مختصات جغرافیایی (N: 30° 36' 41", E: 49° 37' 24") و ارتفاع ۳۰۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد واقع شده است. بنیان این بنا متعلق به دوره سلطنت فتحعلی شاه قاجار (۱۲۵۰-۱۲۱۲ ق/ ۱۸۳۴-۱۷۹۷) است. نکته حائز اهمیت در مورد کاروانسرای خزران، توصیف ناخوشایند مسافران غربی در سفرنامه‌هایشان، از موقعیت جغرافیایی این مکان با نام «جهنم‌دره» است. با استناد بر این مطالب به نظر می‌رسد مسافران آن دوره، هنگام عبور از مسیر انزلی- قزوین، به‌واسطه صعب‌العبور بودن این بخش از راه، سعی می‌کردند بدون توقف یا حضور کوتاه‌مدت در این کاروانسرا، هرچه



شکل ۹. نقشه برش‌های عمودی و پلان با مقیاس ۵:۱ کاروانسرای رنگی امام (Alborz, 2017)

۳- کاروانسرای سعدالسلطنه قزوین: این کاروانسرا از گونه کاروانسراهای درون‌شهری و یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های تجاری و سرپوشیده ایران و خاورمیانه، همچون شهرکی در دل بازار قزوین است. اقسام بناهای بازار در این مجموعه جمع آمده و به‌هم‌پیوسته است. شهر قزوین در دوره قاجار علاوه بر مرتبط ساختن ایران و روسیه از طریق راه شوسه تهران-انزلی، ارتباط با مرکز عثمانی در استانبول و عتبات عالیات را هم فراهم می‌کرده و محل تردد مسافران داخلی و خارجی بسیاری بود؛ بنابراین احداث اماکن اقامتی- رفاهی متناسب در این شهر، از مهم‌ترین اقدامات عمرانی دولت در آن دوره بود تا از این طریق بر توسعه شبکه بازرگانی کشور بیفزایند. این کاروانسرا هفتمین کاروانسرای دوره قاجار در شبکه تأسیسات بین‌راهی تهران-قزوین- انزلی بود و توسط «باقرخان سعدالسلطنه اصفهانی»^۲ در اواخر دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه در قالب مرکز تجاری بسیار بزرگ و مهم برای بازرگانان در شهر قزوین ساخته شد. با استناد بر کتیبه چهار گنبد چهارسوق، ساخت آن در سال ۱۳۱۲ ق/ ۱۸۹۴ به پایان رسید. این مجموعه از لحاظ فرم معماری، دارای پلان متفرقه به شکل مستطیل نامنظم و غیر هندسی است. در مختصات جغرافیایی (N: 36° 16', E: 50° 00' 02") و ارتفاع ۲۶۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد واقع شده است. مهم‌ترین بخش صحن این مجموعه، کاروانسراست. چنان‌که بیشتر اجزا با واسطه یا بی‌واسطه به آن پیوند یافته‌اند. کل این مجموعه، متناسب با وسعتش، ورودی‌های متعدد دارد. شامل فضاهای باز و بسته است. فضاهای بسته، پیرامون فضاهای باز شکل گرفته‌اند. این مجموعه متشکل از ۶ سراسر است.

سریع‌تر از خزران عبور کنند (Abdolifard, 2004; Fourieh, 1972).



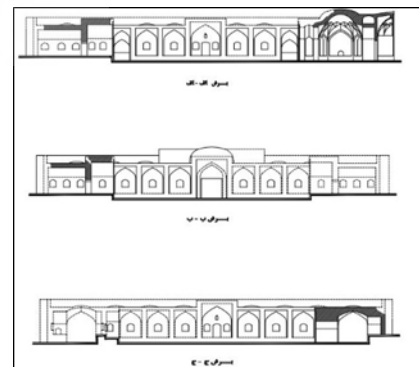
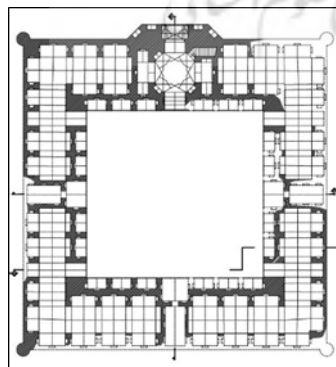
شکل ۱۱. نقشه برش‌های عمودی و پلان با مقیاس ۱:۵۰۰ کاروانسرای سعدالسلطنه (Hajighasemi, 2004)

با شماره ثبت ۲۱۸۸ به‌عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسید (جدول ۱، ۲) (شکل ۱۲، ۱۳، ۱۸).



شکل ۱۲. نمایی از کاروانسرای خزران (Authors, 2022)

بنای این کاروانسرای برون‌شهری، براساس الگوی سایر کاروانسراهای چهار ایوانی-حیاط مرکزی ساخته شده است. اجزای معماری این کاروانسرا شامل حیاط مربع‌شکل مرکزی، حوضی چهارگوش به‌منظور تأمین آب مسافران در میان حیاط، ۴ ایوان، حجرات متعدد با طاق‌ها و طاقچه‌هایی سکودار، شاه‌نشین اصطلب (شترخان) دورتادور بنا، انبارها و ۴ برج در چهار گوشه بناست. ورودی کاروانسرا در ضلع شمالی و به سمت جاده قرار دارد. دارای طاق قوس‌دار جناغی و طاقچه‌های تزئینی در دو طبقه است (Kiani & Clays, 1994; Orsel, 2003). مصالح کاروانسرا از جنس قلوه‌سنگ، آجر، ملاط خاک و آهک است. نمای ورودی و داخلی در حیاط با طرح‌های آجری مزین شده است. کاروانسرای خزران در تاریخ ۱۳۷۷/۱۰/۲۷

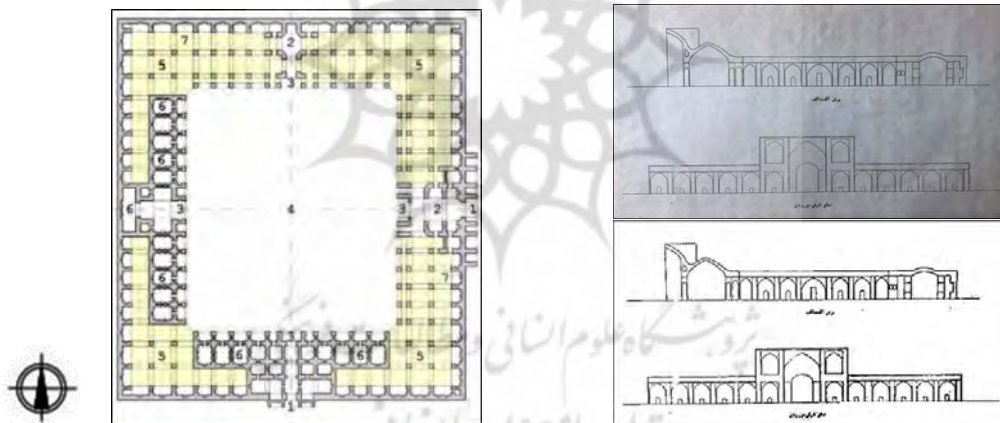


شکل ۱۳. نقشه برش‌های عمودی و پلان با مقیاس ۱:۳۰۰ کاروانسرای خزران

Archive of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Qazvin, 1998)

طاق‌های جناغی در چهار ضلع داخلی مُشرف به حیاط در طبقه همکف، برای اسکان کاروانیان شامل می‌شود (Hamrang, 2010). ورودی کاروان‌سرا در وسط ضلع شرقی، در زیر فضای گنبدی شکل قرار دارد و با هشتی‌هایی دارای تزئینات رسمی بندی آجری مزین شده است. قسمت بیشتر این تزئینات در طول تاریخ تخریب شده بود. در حال حاضر پس از انجام مرمت، به همان شکل نوسازی شد. کاروان‌سرای لات فاقد برج نگهبانی است. مصالح به‌کاربرده شده در این بنا مطابق با کاروان‌سراهای مناطق خشک، از جنس سنگ لاشه در پی، آجر (ختایی قرمز) و ملاط ساروج است. تزئینات داخل و نمای ساختمان به شکل آجرچینی صورت گرفته است. کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات در تاریخ ۱۳۵۶/۱۱/۳ با شماره ۱۵۶۶ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسید (Pandi, 2008) (جدول ۱، ۲) (شکل ۱۵، ۱۶، ۱۷).

۵- کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات: این کاروان‌سرای برون‌شهری در کنار جاده رشت به قزوین، در فاصله ۳۵ کیلومتری رشت، در مختصات جغرافیایی $38^{\circ} 49' E$ ، $11^{\circ} 37' 07'' N$ و ارتفاع ۴ متری از سطح آب‌های آزاد واقع شده است. بنای کاروان‌سرا فاقد کتیبه است؛ بنابراین اطلاعات دقیقی از تاریخ ساخت آن در دست نیست. با استناد بر نوشته‌ها و روایات تاریخی، این بنا احتمالاً در سال ۱۲۴۶ ق/ ۱۸۳۰ به دستور حاکم وقت گیلان (Rabino, 1978) به تبعیت از الگوی کاروان‌سراهای چهار ایوانی دوره صفویه و با پلان تقریباً مستطیل‌شکل (مربع‌مستطیل) ساخته شده است. ساختمان کاروان‌سرا به شکل سه طبقه و شامل زیرزمین دارای طاق گهواره‌ای، طبقه همکف و نیم‌طبقه بالا دارای طاق ضربی است. سایر اجزای معماری راه، حیاط مربع شکل با ۴ ایوان در چهار گوشه، ۴ مال‌بند (طولیه یا شترخان)، غرفه‌ها و حجراتی دارای



شکل ۱۵. نقشه برش‌های عمودی و پلان با مقیاس ۱:۲۰۰ کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات (Zarai, 2017)

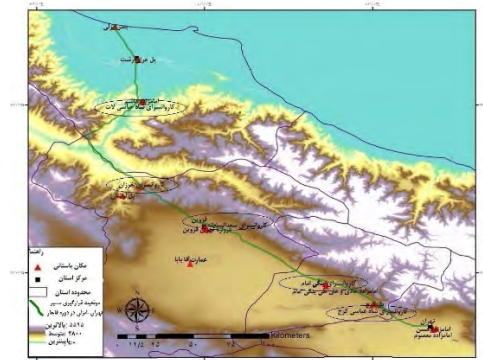


شکل ۱۷. کاروان‌سرای لات (Authors, 2022)



شکل ۱۶. کاروان‌سرای لات دوره قاجار (Sevruguin, 1926)

مستندات مکتوب مسافران سعی می‌کردند هرچه سریع‌تر از این منطقه پرخطر عبور کنند؛ از این رو برج‌های نیم‌دایره چهارگوشه بنا را در صورت لزوم برای حفاظت مسافران در برابر مهاجمان در نظر گرفته بودند. کاروان‌سرای شاه‌عباسی لات در نزدیکی شهر رشت، در منطقه معتدل خزری و در کمترین ارتفاع نسبت به سطح آب‌های آزاد قرار دارد. علی‌رغم موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی مناطق معتدل خزری ایران، ساختار و مصالح معماری این بنا منطبق با استاندارد سایر کاروان‌سراهای چهار ایوانی-حیاط مرکزی دوره صفویه است. کاروان‌سرای سعدالسلطنه قزوین، شاخص‌ترین و فعال‌ترین نمونه کاروان‌سرای تجاری درون شهری به‌جای‌مانده در این مسیر و در خاورمیانه محسوب می‌شود. با بررسی بر روی بناهای این مجموعه و مطالعه سند تصویری موجود از کاروان‌سرای دوشنبه‌بازار در گیلان، مشخص شد شکل‌گیری فرم و ویژگی‌های معماری گونه کاروان‌سراهای درون‌شهری، کاملاً مطابق با شرایط اقلیمی و جغرافیایی به پیروی از سبک بناهای بومی موقعیت مکانی و جغرافیایی آنها و در جنب بازارها صورت می‌گرفت. در پژوهش حاضر آثاری از سایر کاروان‌سراهای این مسیر حاصل نشد. به نظر می‌رسد پس از سلطنت ناصرالدین‌شاه و در پی همگامی با دگرگونی‌های جهانی، احداث مهمانخانه‌ها نقطه عطفی در ساخت‌وساز اماکن بین‌راهی کشور ایجاد کرده بود و کاروان‌سراها که روزگاری مناسب‌ترین اماکن خدماتی برای تسهیل در امر سفر و در خدمت مسافران بودند، در اواخر آن دوره به فراموشی سپرده شدند. با وجود این، نکته درخور تأمل، حفظ و نگهداری زیرساخت کاروان‌سراهای به‌جای مانده کهن متعلق به دوران باستان، به‌عنوان آخرین بازماندگان اماکن سنتی بین‌راهی توسط پادشاهان دوران اسلامی به‌خصوص در دوره صفویه و دوره قاجار است که روزگاری از عوامل مؤثر در رشد و شکوفایی جریان‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی کشور بودند. در حال حاضر ۵ کاروان‌سرای: شاه‌عباسی کرج، ینگلی امام، سعدالسلطنه، خزران و شاه‌عباسی لات، یادمان‌های به‌جای مانده دوره



شکل ۱۸. موقعیت جغرافیایی کاروان‌سراهای به‌جای مانده از دوره قاجار در مسیر تهران-انزلی، بر روی نقشه GIS (Authors, 2022)

۴- نتیجه‌گیری

کاروان‌سراسازی در شبکه ارتباطی راه‌های دوره قاجار مطابق الگوی معماری دوره صفویه ادامه داشت. با توجه به اینکه گیلان در آن دوره دومین ایالت ثروتمند کشور به‌شمار می‌رفت و از سویی در مرز شمالی و در مجاورت با روسیه قرار داشت، مراودات تجاری-سیاسی و رفت‌وآمدها میان ایران و اروپا در مسیر تهران-قزوین-انزلی اهمیت بسزایی پیدا کرده بود؛ از این رو قیل از گسترده‌تر شدن روابط و آشنایی ایرانیان با مظاهر تمدنی نوین، کاروان‌سراها امن‌ترین و مناسب‌ترین تأسیسات بین‌راهی برای به‌شمار می‌رفتند. در این پژوهش فهرستی از تعداد ۱۳ کاروان‌سرا روی نقشه ارائه شد. به لحاظ گونه‌شناسی، دو گونه کاروان‌سرای درون‌شهری و کاروان‌سرای برون‌شهری در این مسیر مشاهده می‌شود. موضوع حائز اهمیت درخصوص کاروان‌سراهای برون‌شهری، این است که موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی متنوع، نقشی در فرم معماری آنها نداشته و تمام آنها تابع سبک رایج دوره صفویه با الگوی چهار ایوانی-حیاط مرکزی ساخته شده‌اند. البته تفاوت‌های جزئی در ساختار معماری تعدادی از این بناها مشاهده می‌شود. کاروان‌سرای خزران در نزدیکی قزوین، به لحاظ مکان‌گزینی در موقعیتی مرتفع نسبت به سایر کاروان‌سراها قرار دارد و تنها کاروان‌سرای این مسیر است که دارای عناصر معماری با جنبه دفاعی است. براساس

صنایع‌دستی و گردشگری استان گیلان که ما را در انجام و ارتقای کیفی این پژوهش یاری دادند، اعلام کنند.

منابع مالی

منابع مالی این پژوهش از طریق مشارکت نویسندگان تأمین شده است.

تعارض منافع

بدین‌وسیله نویسندگان مقاله اعلام می‌کنند که در رابطه با انتشار مقاله ارائه‌شده، به‌طور کامل از اخلاق نشر از جمله سرقت ادبی، سوء رفتار، جعل داده‌ها یا ارسال و انتشار دوگانه پرهیز نموده‌اند و منافع تجاری در این راستا وجود ندارد و نویسندگان در قبال ارائه اثر خود وجهی دریافت ننموده‌اند. همچنین کلیه حقوق استفاده از محتوا، جداول، تصاویر و... به ناشر محول گردیده است.

قاجار هستند. تمامی آنها در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده‌اند.

سیاسگزاری

مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری تحت عنوان «باستان‌شناسی راه تهران به انزلی در دوره قاجار با استناد بر اسناد تصویری و بهره‌گیری از روش‌های نوین» است. بدین‌وسیله نویسندگان بر خود لازم می‌دانند، مراتب تشکر صمیمانه خود را از کارکنان محترم کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه تهران، کارکنان محترم حوزه ریاست، معاونت و کتابخانه تخصصی و مرکز اسناد اداره میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری استان‌های تهران، البرز و قزوین و کتابخانه تخصصی و مرکز اسناد اداره میراث فرهنگی،

References

- Abdolifard, F. (2004). *Chaparkhaneh and chaparie's haye way in Iran* (Vol. 1). Hirmand .
- Ahmadi, F. (2005). Central Courtyard City-House: Sustainable City- House; Spiritual City-House. *Soffeh*, 15(41), 90-113 .
- Alborz. (2017). *Reports and studies of cultural heritage and tourism* .
- Archive of documents of the Ministry of Foreign Affairs of Iran. (1984). 1312AH- K25, P9, N1.
- Archive of documents of the Ministry of Foreign Affairs of Iran. (1903). 1321AH - K25, P4, N76.
- Archive of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Qazvin. (1998).
- Carlaserna, M. (1983). *People and rituals in Iran* (A. A. Saidi, Trans.). Zovar .
- Chardin, J. (1985). *Travel book* (M. Abbasi, Trans.; Vol. 4). Samt .
- Chaychi Amirkhiz, A., & Afzal Zadeh, P. (2014). *Dimitri Earmakov Cultural Heritage and Archeology Photographers*. Samira .
- Ciro, M. (1978). *Iranian caravanserai and small buildings between roads* (I. Behnam, Trans.). National Organization for the Protection of Ancient Antiquities of Iran .
- De morgan, J. (1959). *De morgan's journey 1326Gh* (K. Badiee, Trans.). Ghehr .
- Ehsani, M. (2002). *Remembrance of Carvansaries, Ligisses and Caravans in Iran*. Samira .
- Ermakov, D. (2019). *Dimitri Ermakov in Iran, Dedicated to the 100th Anniversary of the Museum of Georgia* .
- Farshchi, H., & Haji Zamani, M. (2019). Investigating Iranian caravanserai and its related buildings «Architecture». *Iranian architecture and urbanization Dedicated*, 2(7), 11-23 .
- Forukawa, N. (2005). *Travelogue 1880-1297 AH* (H. Rajabzadeh, Trans.). The Cultural Works Association .
- Fourieh, J. (1972). *Three years in the kingdom of Iran) Dr. Fouriee Memories of Naser al -Din*

- Shah's Specialist doctor* (A. I. Ashtian, Trans.). Bitā .
- Ghadardan, H. (2011). *An excursion in Alborz*. Research organization, education and promotion Agriculture .
- Girshman, R. (1990). *Iran from the beginning to Islam* (M. Moin, Trans.). Scientific-Cultural .
- Gordakan, Z & „Anisi, A. (2018). Investigating and understanding the historical route from Bandar Abbas to Lar and the caravansaries in it. *Athar*, 39(83), 69-87 .
- Hadi Zadeh Kakhaki, S. (2010). *Caravanserai in Iran*. Cultural Research Office .
- Hajjghasemi, K. (2004). *Treasures of the Culture of Islamic Architecture of Iran. Book 10 of Bazar Buildings*. Rozeneh .
- Hamrang, B. (2010). *Gilan Historical Roads*. Ilya Culture .
- Hatami, A., A. (2001). *Report on the investigation and identification of historical- cultural artifacts, Archive of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Alborz* .
- Hatami, A., A. (2002). *Report on the investigation and identification of historical- cultural artifacts, Archive of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Alborz* .
- Kavian, M., & Gholami, G., H. (2016). Investigating the Evolution of the Architecture of the Central Caravansaries of Iran. *Athar*, 33(75), 49-66 .
- Khaghani Avar, R. (2009). *Investigation of the function of the caravanserai in the Safavid dynasty. Master thesis. History and civilization Zanjan University* .
- Khodezko, A. (1975). *Sarzmin Gilan* (S. Sahami, Trans.). Payam .
- Kiani, M. (2005). *The History of Iranian Architecture in the Islamic Period*. Samt .
- Kiani, M., & Clays, W. (1994). *Iranian Caravanserais*. Ministry of Culture and Islamic Guidance .
- Molaei, A., & Saberrumand, M. (2018). Characteristics and Archetypes of Courtyard Pattern in Iranian Historical Bazar (Case Study: Tabriz historical Bazar). *Athar*, 41(2), 178-205 .
- Molaei, M. (2017). Investigating the types of Iranian caravansaries. Gilan Engineering Organization. *Technology and art*, 50, 23-27 .
- Nasr Esfahani, B. (2021). *Collection Personal* .
- Nazari, F., & Doroudian, S. (2008). Yengi Imam's station a garden and caravanserai. *Golestan Art*, (11), 26-37 .
- Nour Mohammadi, M. (2014). *Baqir Khan Saadal –Saltanah, the ruler of Qazvin in the Nasserian period*. Sokhan .
- Orsel, E. (2003). *Qafqaz and Iran travelogue* (A. A. Saeedi, Trans.). Research Institute of Humanities and Cultural Studies .
- Oskuaei, M. (2014). *Gilan to narrate historical postcards*. Ilya Culture .
- Pandi, K. (2008). *Rasht in the mirror of history*. Gil inscription .
- Pirbadian, A. (2016). *Iranian caravanserais* (F. Kavandi, Trans.). Haft Rang .
- Piri, S., & Afshari Azad, S. (2015). Studies of the Caravansary Inside City of Hamadan Qajar Period Case Study Caravansara Haj-Safarkhany. *Archaeological researches of Iran*, 6(11), 207-221 .
- Pirnia, M. K. (2007). *Stylistics of Iranian Architecture* (G. H. Memarian, Trans.). Soroush Danesh .
- Pirnia, M. K., & Afsar, K. (1991). *Way and Robot*. Cultural Heritage Organization of the country .
- Rabino, H. L. (1978). *Dar al-Marz provinces of Iran Gilan* J. Khomamizadeh, Trans.). Iran Foundation .

- Rafatpour, M. (2017). *Archeological research of caravanserais of the Islamic period and ancient roads of Qom province*. Islamic Azad University. Central Tehran Branch.
- Rudgar Kiadara, I. (1997). *Overview of Post History in Iran*. Negin .
- Sahab, M. (1936). *Iran General Atlas (Political, Natural, Economic, Illustrated)*. Geography and Cartography Sahab Institute .
- Salimi, S., & Sorkhabi, O. (2019). The Survey of Sardasht Ancient Ways and its Related Facilities in the Islamic Period Based on the Archaeological Texts and Evidence. *Archaeological researches of Iran*, 9(22), 217-235 .
- Safa Mansouri, H. (2022). *Report and investigation and identification of cultural works. Area Savojbolagh. Archive of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Alborz*.
- Sevruguin, A. (1926). *Imamzade Hashim (Tehran-Rasht)* .
- Shahnvaz, B., & Khaghani, R. (2014). *Caravans of Iran Zemin*. Pazineh .
- Sivory, R. M. (1984). *Safavid Iran* (K. Azizi, Trans.). Sahar .
- Soheili, J. A., & Rasuli, N. (2016). Comparative study of the architectural space of the Qajar caravanserai, (Study: Qazvin and Kashan caravanserai). *City identity*, 10(26), 47-60 .
- Stahl, A. (1895). «*Zeitschrift Deutsche Eisenhüttenwesen*». *German Edition* (E. Schrödter, Ed.) .
- Stahl, A. (1900). *Archives of Golestan Palace Document Center* .
- Sultanzadeh, H. (2004). *Iranian Markets*. Cultural Research Office .
- Tabatabaee, G. (1978). *Farhad Mirza's Travelogue*. Elmi .
- Tajali, M. (2015). *Recognition of Safavid era caravanserais in Semnan Province History* .
- URL1:www.google.com/maps/d/viewer.
https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1WzvexuVR0Whkx3N_qE7FusAUTpbIH0jC&ll=34.93912320840672%2C51.08279880468751&z=6
- Vahdatpour, S., Vali beig, N., & Ariyaei, A. (2019). Comparative Study of Isfahan Urban caravanserai and outside the city caravanserai in Architecture. *City identity*, 39(13), 103-116 .
- Vazin Afzal, M., Nourai, M., & Jafari, A. (2015). Policy of Nasr al -Din Shah in the development of Gilan Roads with emphasis on the reflection and analysis of the Society of Anzali to Qazvin. *Treasury Documents*, 1(2), 52 -80 .
- Zarai, F. (2017). *Comparative study of Iranian caravanserai architecture (Study of King Abbasi Karaj Caravansara and King Khoras Isfahan's mother)* Electronic Azad, Archive of the General Directorate of Cultural Heritage. Handicrafts and Tourism of Gilan.

پی‌نوشت

^۱. الکساندر اشتال «Stahl» یکی از آلمانی‌های تبعه روس بود که پس از «ریدر» اتریشی، در دوره ناصرالدین شاه قاجار در سال ۱۲۹۵ ق. به ریاست پست ایران رسید. مأموریت اشتال در حقیقت نقشه‌برداری از برخی مناطق ایران و مطالعات مخصوصی بود. او در این زمینه مردی داشمند بوده و در این مأموریت آثار باارزشی از خود به جا گذارده است. دوره خدمت اشتال یک سال بیشتر طول نکشید و او در این مدت تحقیقات علمی نفیسی راجع به معادن و اوضاع جغرافیایی شمال و جنوب شرقی کشور انجام داد و مقالات و نقشه‌های ذی‌قیمتی در باب این موضوع‌ها از خود منتشر ساخت.

^۲. باقرخان در اواخر دوره سلطنت ناصرالدین شاه قاجار حاکم شهر قزوین در ایران بود. نخست از سوی میرزا علی‌اصغرخان اتابک (صدر اعظم وقت)، مسئولیت ساخت راه، بین تهران و قزوین به وی واگذار شد و به‌خاطر انجام شایسته این مأموریت او را به حکومت قزوین گماشتند. این منصب از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۴ ق/ ۱۸۹۵-۱۸۹۲ برقرار بود. از دیگر اقدامات مهم او ساخت مجموعه سعدالسلطنه قزوین است.