

کاروانسرا در فرهنگ ایران

دکتر ناصر تکمیل همایون

به دنبال پیشنهاد ریاست محترم «مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی» و پیگیری «گروه پژوهش درباره جاده ابریشم» مستقر در مؤسسه، پس از گفتگوهای روشنگرانه در پاریس با نمایندگان یونسکو (U.N.E.S.C.O) و متصدیان «طرح پژوهش درباره جاده ابریشم»، و در تهران (به هنگام برگزاری سمینار بین‌المللی و تشکیل اجلاس کمیته اجرائی طرح پژوهش درباره جاده ابریشم در ۳۱ شهریور - ۵ مهر ماه ۱۳۶۹/۲۲-۲۷ سپتامبر ۱۹۹۰) سرانجام «کاروانسرا» به عنوان چشمگیرترین هنر فرهنگی - معماری ایرانیان و پدیده تمدنی راههای ابریشم بیش از همه گاه مطمح نظر قرار گرفت، و به عنوان «موضوع تاریخی مهم قابل پژوهش مجدد» در بسیاری از نشستهای فرهنگی یونسکو از آن سخن به میان آمد. و به همین دلیل در سفر علمی کاروان بین‌المللی پژوهش درباره جاده ابریشم از عشق‌آباد (مرکز ترکمنستان) تا آلماتا (مرکز قزاقستان) در مسیری بیش از پانزده هزار کیلومتر به مدت دو ماه، فزون بر میزگردهای متعدد، برگزاری دو سمینار پیش‌بینی شد که نخستین آن در شهر خیوه (۲ - ۳ ماه مه/ ۱۲ - ۱۳ اردیبهشت ماه)* این عنوان را داشت: «اهمیت کاروانسرا و شهرهای تاریخی در مسیر راه ابریشم».

در این سفر علمی آقای دکتر ناصر تکمیل همایون عضو هیئت علمی مؤسسه و

سرپرست «گروه پژوهش درباره جاده ابریشم» از طرف جمهوری اسلامی ایران شرکت کرده بودند که متن سخنرانی ایشان با تجدید نظر و بازنویسی انتشار می‌یابد. عنوانهای دیگر سخنرانیها که توسط دانشمندان شوروی، فرانسه، انگلستان، آلمان، چین، پاکستان، ترکیه و... ایراد شد، و امید است پس از انتشار به زبانهای انگلیسی و روسی به زبان فارسی نیز در دسترس علاقمندان قرار گیرد، از این قرار است:

- ۱- تعاریف و مفاهیم «راه ابریشم»
- ۲- خط سیر میان کاروانسراها و ارزیابی آنها در مسیر راه ابریشم
- ۳- کاروانسراههای راه بزرگ ابریشم
- ۴- کاروانسراهای شتر در آسیای مرکزی
- ۵- خوارزم در مسیر راه ابریشم
- ۶- نقش کاروانسراها در چین شمال غربی در قرن هفدهم
- ۷- اهمیت و توسعه کاروانسراههای بزرگ در عهد سلجوقیان
- ۸- شهرهای مهم در مسیر راه ابریشم
- ۹- جنبه‌های باستانشناسی و معماری - مهندسی کاروانسراها
- ۱۰- راههای بازرگانی پیش از راه ابریشم
- ۱۱- مشخصات کاروانسراههای بخارا
- ۱۲- تاریخ آبیاری در آسیای مرکزی و مسائل بوم‌شناسی در ارتباط با راه ابریشم
- ۱۳- نقش اقتصادی یهودیان در شهرهای واقع در مسیر راه ابریشم
- ۱۴- دریاچه آرال (خوارزم) و مسائل اقلیمی مربوط به آن
- ۱۵- کاروانسراههای پاکستان در مسیر راه ابریشم
- ۱۶- اماکن تجارته و نقش آمودریا (جیحون) در مسیر راه ابریشم
- ۱۷- کاروان و کاروانسرا در عهد ساسانیان
- ۱۸- آبگینه‌های باستانی کره در مبادلات بازرگانی شرق و غرب
- ۱۹- کاروانسراههای دره تالاس (طراز)
- ۲۰- نقش دانش و دانشمندان در جاده‌های بازرگانی نامشخص
- ۲۱- منابع مکتوب درباره کاروانسراها

۲۲- اشاراتی به راه ابریشم و نقش کاروانسراها در افغانستان

۲۳- قرقیزستان در مسیر راه بزرگ ابریشم

۲۴- از میان رفتن شهرهای بزرگ باستانی در آسیای مرکزی

“رابطه‌های فرهنگی و اجتماعی میان شهرنشینان و کوچ‌نشینان در مسیر راه ابریشم (آلما آتا ۱۵-۱۶ ژوئن/۲۵=۲۶ خرداد ماه).”

مجله تحقیقات تاریخی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

(سیاسی و اقتصادی و فرهنگی) که در رابطه با سه قاره مذکور در جهان به وجود می‌آمده، ایران خواه و ناخواه از آن متأثر می‌شده است. بسیاری از کاروانهای مسافرتی و تجارتي از این سرزمین بزرگ می‌گذشتند.^۱

مورخان و جغرافیدانان مسلمان، خاصه در ایران تاریخی، یکی از عمده‌ترین کوششهای پژوهشی خود را در نگارش چگونگی اوضاع و احوال منطقه‌ها و شهرها به کار بسته‌اند؛ به گونه‌ای که نظام علمی «مسالك و ممالک» نویسی یا «بلدان» نگاری و تهیه «شهرنامه»ها و «سفرنامه»ها و نظایر آن یکی از مهمترین بخشهای علوم انسانی و اجتماعی ایرانیان مسلمان به شمار رفته است. و آنچه در این باب اهمیت زاید الوصف دارد بیان و تشریح پدیدارهایی است که در فواصل منطقه‌ها مشاهده شده است، چون وضع راهها، جلگه‌ها، باغها، رودخانه‌ها، کوهها، یل‌ها، آب‌انبارها، چشمه‌ها، دروازه‌ها، و بالاتر از همه، «کاروانسراها». فزون بر منابع تاریخی و جغرافیایی، از متون ادبی، منظوم و منثور، باید یاد کرد که به صورتهای گوناگون، که گاه جنبه‌های فلسفی و مابعدالطبیعی نیز دارند، پدیدارهای یادشده را با لطافت بیشتر توصیف کرده‌اند که در کمتر زبانی نظیر آن را می‌توان یافت.^۲

در اینجا باید به یک نکته اساسی نیز اشاره کرد و آن آموزشهای انسان‌ساز دیانت مقدس اسلام در توصیه به سفر کردن، گردش بر روی زمین، و دیدن آثار گذشتگان و تعمق در آنها و شناخت احوال و آثار تکذیب‌کنندگان و مجرمان و پایان کارشان است، از آن میان:

- «قل سیروا فی الارض فانظروا کیف کان عاقبة الذین من قبل کان اکثرهم مشرکین». (روم/۴۲)^۳

- «قل سیروا فی الارض ثم انظروا کیف کان عاقبة المکذبین». (انعام/۱۱)^۴

- «قل سیروا فی الارض فانظروا کیف کان عاقبة المجرمین». (نمل/۶۹)^۵

ناگفته نماند که این اندیشه بیشتر نیز نزد ایرانیان سابقه داشته است، اما در عصر اسلامی رونق فراوانتر پیدا می‌کند و به مرور در ادب فارسی بازتاب بیشتر

بسم الله الرحمن الرحيم

پیشگفتار

مرباطات جامعه‌ها و جماعتها با یکدیگر و پیوندهای انسانی در مسیر خواسته‌های گوناگون، در ارتباط با طبیعت و جغرافیا، بنیادترین عامل شکل‌گیری فرهنگها و رشد و توسعه آنهاست؛ و بی‌تردید هر سرزمینی که در این برخوردها و تبادلات شرایط ممتازتری داشته باشد، ساکنان آن در برخورداری از فرهنگ و اعتلای آن موقعیت برجسته‌تری دارند.

سرزمینهای تاریخی ایران به دور از حاکمتهای سیاسی مسلط بر آن شاید یکی از کم‌نظیرترین منطقه‌های جغرافیایی جهان به شمار آید که در آن بزرگترین و بارورترین فرهنگهای انسانی در برخورد و تبادل قرار گرفته‌اند، و به همین دلیل ادبیات اجتماعی و مردمی بر خاسته از آن شرایط در تمام منطقه آسیا نقش چشمگیری یافته است. روشنتر اینکه: «درباره جامعه ایرانی، به سان تمام جامعه‌های تاریخی، نمی‌توان حد و مرز دقیق جغرافیایی ترسیم کرد. آنچه که به نام سرزمینهای ایرانی‌نشین در گذشته‌های دور شناخته شده و به مرور تبلور جغرافیایی و فرهنگی و سیاسی پیدا کرده، مسلماً سرزمینی محیط بر فلات ایران بوده است. ایران‌زمین در یکی از حساسترین نقاط دنیا، یعنی محل برخوردهای افریقا و آسیا و اروپا، قرار داشته است. کلیه تمدنها و فرهنگهای جهان در این سرزمین برخوردهایی کرده‌اند؛ و می‌توان ادعا نمود که تا قرن پیش هر اتفاق و رویدادی

می‌باید؛ چنانکه امیر معزی گوید:

عیسی مسیح گشت چو راه سفر گرفت

موسی کلیم گشت چو افتاد در سفر

و در پیوند با ساخته شدن انسان در همین باب انوری ابیوردی گوید:

سفر مریبی مرد است و آستانه جاه

سفر خزانه مال است و اوستاد هنر

در این راستا بسیاری وظایف اجتماعی، نهادها، ابزار و آلات سفر و جز

اینها مورد بررسی قرار گرفته‌اند، که اهم آنها در ارتباط با موضوع این گفتار از این

قرار است:

- در باب راه

از یکسو، راهداری، راه آگاهی، راهدانی، راهبری؛ و از سوی دیگر، راهنامه، راه

- توشه، منزل، فرسنگ، جواز، باج.

- در باب پل

پلداری و پل سازی

- در باب دروازه

دروازه‌بان، دروازه‌بانی، و جز اینها

((کاروانسرا)) یکی از همین پدیده‌های فرهنگی - معماری ایران است که از

نظرگاه‌های گوناگون می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد که در این گفتار، در پیوند با

پیشنهاد تاریخی یونسکو، مقدمات شناخت آن مطالعه شده و با بر خورداری از

پژوهش‌های انجام شده در بندهایی به نگارش درآمده است.

واژه‌شناسی ((کاروانسرا))

این واژه مرکب از دو واژه فارسی ((کاروان)) و ((سرا)) است، کاروان

Karvan یا کاربان (کار + بان، وان) واژه پهلوی است، و با اینکه در اصل بار

لشکری و جنگی داشته است (کارزار، جنگ‌گاه)، اما به معنای ((گروهی مسافر و

زایر و سوداگر که به دلایل امنیتی با هم مسافرت می‌کنند و دارای زاد و توشه و

ستوران هستند)) آمده است؛ و ((سرا)) و ((سرای)) نیز در زبان پهلوی به معنای

خانه و منزلگاه به کار رفته است؛ و بدین سان ((کاروانسرا)) یعنی ((سرایا خانه

کاروان که افراد آن به طور موقت در آنجا سکونت می‌کنند)).

افراد کاروان یا ((قافله)) را، کاروانی گویند، که جمع آن کاروانیان است.

برای هر کاروانی، دیگر کاروانیان و همراهان یا همراهان هستند که البته مودت میان

آنان لازم است؛ چنانکه حافظ شیرازی، هر چند به معنای عرفانی، بدین امر اشاره

کرده است:

ملول از همراهان بودن طریق کاروانی نیست

بکش دشواری منزل به یاد عهد آسانی

((کاروانسرا)) یا ((خانه کاروان)) در پاره‌ای از متون فارسی به صورت

((کاروانگاه))، ((کاروانگه)) ((کاروانخانه)) نیز به کار رفته است. واژه‌های همسانی

نیز از نوع دیگر با اندک تفاوت در این زبان پرتوان و توسعه یافته دیده می‌شود:

* ((ریاط)) (قلعه بزرگ، راه پات؟) که در آغاز معنای نظامی داشته (در قران

کریم ((ریاط الخیل)) آمده است) و به مرور به معنای کاروانسراهای مستحکم سر

راه به کار رفته است؛ چنانکه فرخی سیستانی گوید:

به راه منزل من گر ریاط ویران بود

کنون ستاره خورشید با شدم خرگاه

* ((خان)) یا ((خوان))، به معنای خانه و کاروانخانه آمده است؛ چنانکه

ناصر خسرو قبادیانی گوید:

به خوان کسان اندری پست منشین

مدان خانه خویش خوان کسان را

* ((خان التجار))، به معنای کاروانسرای بزرگ (خاصه با دکانهای متعدد

برای اجناس گوناگون)، و ((خان خرک))، به معنای کاروانسرای کوچک (احتمالاً

برای یک جنس یا اجناس مشابه) دیده شده است؛ چنانکه کمال الدین اسماعیل

اصفهانی گوید:

خان خرگ شدست همه خان و مان ما

بریکدگر نشسته درو کاروان برفت

* «فندق» (جمع: فنادق)، به معنای کاروانسرای معمولی بوده، و اکنون در کشورهای عرب زبان معنای «هتل» را یافته است، اما به معنای قدیم؛ خاقانی شروانی گوید:

از فندق تو بود دکانش

صد کوزه و مغز در دهسانش

* «تیم و تیمچه»، به معنای کاروانسراهای بزرگ و کوچک شهری آمده است؛ چنانکه اوحدالدین مراغه‌ای گوید:

تونسرسی که باغ سازی و تیم

خرج آن جمله از خراج یشیم

در زبان فارسی واژه‌های «کاریات» (کاریات؟) و «ساباط» (سابات، سایه‌پات؟) به معنای گذرهای سرپوشیده قوسی، استراحتگاه کاروانیان، و چند واژه نادرالاستعمال دیگر را نیز یافته‌اند که گاه از آنها معنای کاروانسرا مراد شده است.

اما در ارتباط با واژه‌های یاد شده، وظایف اجتماعی و اقتصادی گوناگون در همین زبان پدید آمده است که اشاره کوتاه بدانها بی فایده نیست:

* «کاروان گش»، به معنای سرهنگ کاروانیان.

* «کاروانسالار» (در مقام کاروانسالاری)، به معنای ریاست کاروان.

* «کاروان شکن»، به معنای کاروانی که دزد بر آن زده است.

در همین مقوله به عنوان وظیفه‌های کاروانی و نهادهای مربوط به آن واژه‌های زیر می‌تواند روشنگر باشد:

* «ساریان»، مقامی پایینتر از کاروانسالار؛ چنانکه مولانا جلال‌الدین بلخی

گوید:

ساریانا بار بگسل زاشتران

شهر تبریز است و گوی دلبران

* «شتریان»، مقامی پایینتر از ساریان؛ چنانکه سعدی شیرازی گوید:

شتربانی آمد به هول و ستیز

ز سام شتر بر سرم زد که خیز

* «چارو ادار»، مقامی نازلتر از دیگر وظیفه‌داران بوده، و گویا به معنای خدمت کننده در امور باربری چارپایان (استر و الاغ) به کار می‌رفته است.

* «مکاری» (به ضم یا فتح اول) کسی بوده که به مسافران اسب و شتر و استر و الاغ کرایه می‌داده است. ناگفته نماند که در آن روزگاران شتر راحت‌ترین و آرام‌ترین و صبورترین حیوان (وسیله) سفر دانسته شده که مسافران را نقل و انتقال داده است، و اسب بیشتر جنبه نظامی و حراست را در کاروان داشته است؛ چنانکه در اماکن خطرناک گاه ۳۰ یا ۴۰ سوار مسلح، بل بیشتر، عهده‌دار حفاظت کاروانیان و کالاهای آنان می‌شدند. استرها و الاغ‌ها قاعده بارها و امتعه تجارتنی را حمل می‌کرده‌اند.

* «کجاوه» (کز اوه)، که گاه «هودج» یا «پالکی» نیز گویند، صندوقی است چوبی و روباز و گاه دارای سایه‌بان که در دو سوی شتر یا قاطر بسته می‌شد و مسافران در آن می‌نشستند؛ چنانکه در کاربرد این واژه سعدی شیرازی گوید:

گر تشنگان بادیه را جان به لب رسد

تو خفته در کجاوه به خواب خوش اندری

* «محمل»، به معنای «محل حمل» بوده و گویا اندکی بر کجاوه مزیت داشته است؛ چنانکه در سفر مجنون (عاشق بیقرار لیلی) به سوی مکه، نظامی گنجوی آورده است:

چون موسم حج رسید بر خاست

اشتر طلبید و محمل آراست

* «عماری»، نوعی کجاوه و هودج بوده که تابوت مردگان را در آن می‌نهادند

و برای دفن به اماکن مقدسه می‌بردند. این سنت شاید در میان کاروانیان شیعی بیشتر معمول بوده است.

«(کوس یا طبل)»، وسیله‌ای بوده که با به صدا در آوردن آن کاروانیان را آماده حرکت می‌کردند؛ چنانکه منوچهری دامغانی گوید:

تیسره زن بزد طبل نخستین

شتربانان همی بستند محمل

در این مقوله واژه‌های دیگری نیز، چون کاروان باشی، قافله باشی، قافله دار، و جز اینها به کار رفته‌اند (خاصه پس از برخورد با ترکان). آنچه از تحلیل و تبیین آنها در ارتباط با شماره کاربرد و معرفت به چگونگی آنها، به معنای زبان‌شناسی تاریخی، حاصل می‌شود این است که زبان فارسی حکایتگر ایجاد این امر اجتماعی - اقتصادی و بمرور فرهنگی بوده است؛ و این ابتکار بی‌تردید از اوضاع تاریخی و اجتماعی ایران نشئت یافته است و نه تنها عنوان این «سینار» را به خود اختصاص داده، بلکه در زبانهای اروپایی، از جمله در فرانسه واژه‌های CARAVANE (کاروان)، CARAVANNIER (کاروانی، عضو کاروان) و CARAVANSERAIL (کاروانسرا)، از مدتها پیش جای خود را یافته و در دیگر زبانهای غربی نیز رخنه کرده است.^۷

نگاهی به تاریخ کاروانسرا

به علت موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن ایران در شبکه راههای جهانی و دوربودن آبادیها و شهرها از یکدیگر و شرایط امنیت و حفاظت و نیازهای مذهبی و سودمندیهای اقتصادی و حمایت‌های سیاسی، و نیز ابتکار پادشاهان فرهدنگی، کاروانسرا سازی در این کشور از قرن‌ها پیش از میلاد رواج داشته، که البته ارائه سند دقیق باستان‌شناختی آن آسان نیست، لکن تاریخ پیدایش آن را شاید بتوان کمابیش زمان هخامنشیان دانست.^۸

هرودت در «کتاب پنجم» خود، از جاده‌های شاهی سخن به میان آورده

است، و فواصل شهرها و منطقه‌های گوناگون را به فرسنگ و فورلنگ نشان داده است، و عدد استراحتگاهها را در این فواصل نگاشته است که چگونگی آن هنوز هم بر پژوهشگران روشن نیست.^۹ گیشمن در بیان همین جاده (از شوش تا سارد) آورده است: «جاده شاهی از شوش شروع می‌شد، از دجله در پایین آربل عبور می‌کرد و از حران می‌گذشت و در ساردس ختم می‌گشت و تا افسز (کنار دریا) امتداد می‌یافت؛ و جمعا ۲۶۸۳ کیلومتر (۱۶۷۷ میل) طول داشت، شامل ۱۱۱ ایستگاه یا منزل بود؛ و هر ایستگاه با اسبهای تازه نفس برای بردن بیک شاهی مجهز بود؛ و بقول مورخان قدیم ۹۰ روز به طول می‌انجامید تا کاروانها این جاده را از ابتدا تا انتها طی کنند در صورتی که بیکهای شاهی همان راه را در یک هفته می‌پیمودند».^{۱۰}

در عهد اشکانیان از آسیای مرکزی، یعنی همین سرزمین ایرانی نشین که «سینار شناخت کاروانسراها» در آن برگزار شده است، تا بین‌النهرین کاروانسراهایی مستطیل شکل، از خشت و آجر با داشتن حیاط و ایوان و اتاقهایی دورادور آن، نظر باستان‌شناسان را جلب کرده و در پاره‌ای آثار بدانها اشاره شده است، اما در مسیر راه بزرگ ابریشم از عهد ساسانیان هنر کاروانسرا سازی ممتاز گردیده است و در ایران کنونی هنوز هم بقایای آن دیده می‌شود؛ چون رباط انوشیروانی که بین ری و دامغان قرار دارد و شوکت گذشته خود را نگاه داشته است.

در دوره آغازین اسلام بی‌تردید علاوه بر استفاده از کاروانسراهای پیش از اسلام، اندک اندک، بر پایه اندیشه‌های جدید و نیازهای اسلامی جامعه، کاروانسرا سازی تحول یافت. در دوره عباسیان راه و راهداری مورد توجه قرار گرفت و تجارت با شرق و غرب بغداد را نیازمند راهها و چاپارخانه‌ها و استراحتگاههای بیشتر ساخت که با ترمیم همان راههای قدیمی و مرمت کاروانسراها و گاه با تعبیه راهها و رباط‌های جدید بدان پاسخ داده می‌شد.

ناصر خسرو زمانی که به اصفهان رسید درباره این شهر نوشت: «هر بازاری را در بندی و دروازه‌ای، و همه محلشها و کوچه‌ها را همچنین در بندها و دروازه‌های

فرهنگی» به ایران آمده بودند، در معیت همکاران محترم بنیاد پژوهشهای اسلامی آستان قدس رضوی، از نزدیک این معماری عظیم و معجزه آسای هنرمندان ایران را مشاهده کردند.^{۱۲}

با حمله مغولان البته در تمام شئون فرهنگی و بناسازیهای ایران وقفه حاصل شد، اما با حکومت ایلخانیان مجدداً توجه به راه و ساختمانهای عام المنفعه، از جمله کاروانسرا، رواج یافت؛ و در عهد غازان خان و رشیدالدین فضل الله به اوج خود رسید، به طوری که فقط در وقف نامه «ربع رشیدی» در تبریز از بیست و چهار کاروانسرا سخن به میان آمده است.^{۱۴}

در دوره یورشهای تیمور فترتی دیگر حاصل شد؛ اما نه بسان دوره مغول؛ زیرا تیمور به خراسان و خوارزم و ماوراءالنهر علاقه مند بود. پس از وی، در دوره جانشینانش چون شاهرخ و الغ بیگ و بایسنغر، آبادانی آغاز گردید و کاروانسراها رونق یافتند. در آن روزگار، که هنوز سلطه گری مغرب زمین در سرزمینهای اسلامی آغاز نشده بود، کاروانسراهای ایران تاریخی و امر بازرگانی و رفت و آمد در آنها و تبادلات فرهنگی در درون جامعه ها و جماعتها شکوهمندی دیگری داشت.

سمرقند را «بندر ماوراءالنهر» نام داده بودند. «اترار»، که خرابه های آن هنوز هم پس از حملات مغولان باقی مانده و در فاراب آن، چهره درخشان ابونصر فارابی، معلم ثانی، یادآور اندیشه های کهن است، نام «پیش بندر خشکی چین» را داشت. ابن حوقل در احوال مردم ماوراءالنهر می نویسد: «اما غالب توانگران ماوراءالنهر، جز عده کمی از بیکارگان و اهل بطالت، ثروت خود را در ساختن رباطها و راهها و جهاد در راه خدا و موارد خیر و ساختن پلها خرج می کنند. و هیچ شهر یا راهی که آبشخور دارد یا دهی که جای سکونت است خالی از رباطهای متعدد نیست؛ بلکه بیش از حدود احتیاج مسافران است. و شنیده ام که در ماوراءالنهر افزون بر ده هزار رباط است و در بسیاری از آنها علوفه چارپای مسافر و طعام خود او آماده است.»^{۱۵} همو زمانی که از خراسان سخن می گوید از «رباط

محکم و کاروانسراهای پاکیزه بود. و کوچه ای بود که آنرا کو طراز می گفتند؛ و در آن کوچه پنجاه کاروانسرای نیکو و در هر یک بیاعان و حجره داران بسیار نشسته، و این کاروان که ما با ایشان همراه بودیم بک هزار و سیصد خروار بار داشتند که در آن شهر رفتیم، هیچ بازدید نیامد که چگونه فرو آمدند، که هیچ جا تنگی موضع نبود و نه تعذر مقام و علوفه.»^{۱۶} همو زمانی که از راههای میان ناین و طبس سخن می گوید (یعنی از دشتهای سوزان کویر)، چنین آورده است: «در راه ریگ روان دیدیم عظیم که هر که از نشان بگردد، از میان آن ریگ بیرون نتواند آمدن و هلاک شود. و از آن بگذشتیم زمینی شور پدید آمد بر جوشیده، که شش فرسنگ چنین بود که اگر کسی یکسو شدی فرورفتی. و از آنجا به راه رباط زبیده، که آن را رباط مرامی گویند، برفتیم؛ و آن رباط را پنج چاه آب است که اگر رباط و آب نبودی، کس از آن میان گذر نکردی.»^{۱۷}

در دوره های سامانیان و آل بویه و غزنویان همزمان با احداث بناهای عام المنفعه کاروانسراسازی رونق بیشتری یافت. «رباط چاهه» یا «رباط ماهی»، که آن را بادیودی از بزرگواری و بلند نظری دخت حکیم ابوالقاسم فردوسی نوشته اند، یکی از آن کاروانسراهاست. در زمان سلجوقیان، خاصه در روزگار صدارت خواجه نظام الملک، یعنی در عهد آل ارسلان و ملکشاه، ساختمان کاروانسرا در مسیرهای گوناگون ادامه پیدا کرد؛ و این خدمت در عهد سنجر اندک اندک رنگ مذهبی گرفت به طوری که کاروانسراها همانند مسجد چهار ایوانه شد که خود از بعض جهات یادآور باستان شناسی بناهای چهار ایوانی عصر اشکانیان چون «کوه خواجه» دانسته شده است. در این نوع کاروانسراها نمازخانه هایی با گچکاری و کتیبه های زیبای مذهبی افزوده شد. نمونه بارز این کاروانسراها، که شاید در جهان بینظیر باشد، «رباط شرف» است که با گذشت هزار سال از عمر آن هنوز هم در بیابانی کما بیش خشک عظمت فرهنگ ایران عصر اسلامی را نشان می دهد. تنی چند از حاضران این مجلس محترم، که سال پیش در «اجلاس یونسکو و سمینار بین المللی پژوهش درباره جاده ابریشم» به دعوت «مؤسسه مطالعات و تحقیقات

میله»، متعلق به ابوالحسن محمدبن حسن ماه، یاد می‌کند و چنین می‌آورد: «این مرد از نیکوکارترین مردم و پیشقدمان در خیرات بود؛ و این رباط به وی متعلق است که رباطی بسیار خوب و سودمند است، زیرا در جایی قرار دارد که مردم بدان سخت نیازمندند و پناهگاه ایشان به هنگام ترس و وحشت و رو آوردن دشمن و باریدن برف و احتمال خطر جانی است. و بس بلند و استوار و دارای خانه‌های وسیع است تا آنجا که برای اقامت بیش از یک لشکر کفایت کند و پادشاهی یا سپاه خود تواند در آن فرود آید.» آن‌گاه ابن حوقل می‌افزاید:

«این مرد را در ماوراءالنهر و خراسان رباطهایی بهتر از این است؛ از جمله رباطی که در قوادیان (قبادیان) ساخته است. و نیز از بهترین آنها رباطهای ترمذ است که در آنها وظیفه و مقرری برای مسافران و نفقه مستمری برای ساکنان آنها، از فقیهان و طالبان دانش، تعیین کرده است.»^{۱۶}

سازندگان این کاروانسراها، که سابقه تاریخی دارند و گاه بر آثار کاروانسراهای پیشین بنا شده‌اند، ایرانیان بودند؛ و به قول استاد باستانی پاریزی: «مسئولیت تأمین کاروانهای این راه (راه ابریشم) از جیحون به این طرف طی قرن‌ها و سال‌ها بر عهده قبایل و حکام ایرانی بوده است.»^{۱۷} نوع و عدد کاروانسراها به گونه‌ای خاص بوده است. در این باره استاد در جای دیگر می‌نویسد: «گاهی بعضی از آنها به صفت‌های عجیب و در عین حال خوش‌آهنگ شناخته می‌شدند، مثل کاروانسرای «دالان دراز» (در کرمان و همدان)، کاروانسرای «چهل قیان» در میهنه، که یکی از نقطه‌های بارانداز راه ابریشم بود.»^{۱۸} از اتفاق محمدبن منور در این مورد اشاره‌ای دارد و می‌نویسد: «چون مسعود به میهنه رسید و بر در حصار نشست و شیخ [ابوسعید ابوالخیر] و مردمان به حصار شدند و در میهنه خلق بسیار بودند؛ چنانکه در کاروانسرای بیاع چهل قیان آویخته بودست و در حصار چهل و یک مرد حکم‌انداز بودند که هر جا نشان کردند همه تیر بر آن موضع زدندی که هیچ خطا نکردندی.»^{۱۹}

ذکر این نکته هم ضرور است که پایه و مایه این امر همه‌گاه اقتصادی نبوده

است مردم خود از مسافران با رغبت تمام و به طور رایگان پذیرایی می‌کردند، مسئله‌ای که امروز درک آن برای اقتصادگرایان دنیا دوست در زمره محالات است. ابن حوقل در این باب می‌نویسد: «در سفد آثار خانه‌ای دیدم که معروف بود به اینکه اقامتگاه و مهمانسرا شده بود، و در آن زیاده بر صد سال گشاده مانده و از ورود هیچ مهمانی ممانعت نمی‌شده است؛ و بسا اوقات شبانه بناگهان بی‌آمادگی قبلی بیش از صد یا دویست تن با ستوران و حشم خود بدانجا می‌آمدند، و تمام نیازمندیهایشان از علف ستوران و خوراک و جز آن فراهم می‌شد، بی‌آنکه به چیزی از بار و بنه خود نیازمند باشند با صاحب‌خانه در رنج افتد اگر چه روزها در آنجا اقامت کنند. برای هر کاری شخصی را گمارده‌اند و مایحتاج او را مرتباً بیدرنگ تهیه می‌کنند، چنانکه هنگام ورود مهمانان هیچ‌گونه تکلفی نیست و صاحب‌خانه از پذیرایی مهمانان و مساوات درباره آنان بسیار شادمان است.»^{۲۰}

از دوران مغولان بدین سو اندک اندک اروپاییان با منطقه بزرگ مشرق زمین و آسیا آشنایی بیشتر یافتند و از دیدارهای خود یادداشتهایی فراهم آوردند که گاه صورت «سفرنامه» داشته و از منابع مهم پژوهشی به شمار می‌رود. همه آنان از کاروانسراها به صورتهای گوناگون سخن گفته‌اند. مارکوپولو در سفرنامه خود، زمانی که راه میان یزد و کرمان را شرح می‌دهد، از این پدیده یاد کرده است.^{۲۱} در زمان تیمور، کلاویخو سفیر دولت اسپانیا از کاروانسراهای سمرقند و نیشابور و تبریز و سهولت مسافرت در این مناطق سخن به میان آورده است.^{۲۲}

در عصر صفویان یکباره کاروانسراسازی همراه با نوآوریها و تزئینات داخلی و کتیبه‌ها، که گاه از خطاطان بزرگ چون علیرضای عباسی است، رشد فراوان پیدا کرد، که البته در این امر، فزون بر نقش اقتصادی، ایجاد تسهیلات در امر زیارت شیعیان از اماکن مقدس مذهبی هم نقش عمده داشته است. شهرت دارد که شاه عباس اول ۹۹۹ کاروانسرا ساخت. این امر ممکن است جنبه اغراق داشته باشد، اما نشان اهمیت نقش فرهنگی معماری کاروانسرا در دوره صفویه است به طوری که امروز در هر منطقه‌ای از ایران کاروانسرای شاه عباسی به چشم

می خورد، که بیشتر نشان در مسیر زیارت حضرت رضا (ع) به سوی مشهد یا در مسیر عتبات عالیات به سوی کربلا و نجف قرار دارند.

تاورنیه (۶۸-۱۶۳۲ م/۸۰-۱۰۴۲ ق) در چند جای سفرنامه خود از کاروانسراهای ایران سخن می گوید؛ و در فصل دهم زیر عنوان «کاروانسراها و پلیس کاروانها» بتفصیل به شرح پرداخته است.^{۲۳}

شاردن ضمن شرح کاروانسراهای ایران در داخل شهرها و بیابانها عدد کاروانسراهای شهر اصفهان را ۱۰۸۲ باب نوشته است و در چگونگی آن چنین می آورد:

«در تمام جهان کشوری مانند ایران برای سیاحت و جهانگردی وجود ندارد؛ خواه از لحاظ قلت خطرات و از لحاظ امنیت طرق که مواظبت دقیقی در این مورد به عمل می آید؛ و خواه از جهت کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارات عمومی مخصوص مسافرن در سراسر امپراطوری در بلاد و بیابان است که در این عمارات برایگان سکونت اختیار می کنند.»^{۲۴}

پس از صفویه، در روزگار افشاریه و زندیه و قاجاریه، نیز سنت کاروانسراسازی ادامه یافت و در بسیاری از سفرنامه های خارجیان و ایرانیان و پاره ای از کتابهای جغرافیایی عصرهای یادشده به چگونگی آنها از لحاظ معماری و زیست مسافران پرداخته شده است.^{۲۵}

در برخوردی های روبه افزایش مدنی و سیاسی غربیان با منطقه رفته رفته این سنت دیربای ایرانی، که در بسیاری از جامعه های آسیایی تأثیرات فرهنگی باقی گذاشته بود، متوقف ماند و کاروانسراهای جدا افتاده از مجموعه ها به علت تغییر راهها در ارتباط با حکومت های جدید و محلی ویرانتر شدند و انواع «مهمانخانه»، «مسافر خانه» و سرانجام «هتل»، به دور از معنویت تاریخی و فرهنگی گذشته، جایگزین آنها شدند، و کاروانسراها یکی پس از دیگری به صورت ویرانه درآمدند به طوری که گاه به دور از فضای حیات ملی - فرهنگی به صورت یک «ساختمان مرده» در معرض دید نسل کنونی جامعه در آمده است.

معماری کاروانسرا

با اینکه شباهتهای بسیار میان کاروانسراهای ایران وجود دارد، اما بر پایه بررسیهای زیاد دو کاروانسرای یکسان هنوز هم دیده نشده است؛ و در جای جای این سرزمین وسیع موقعیت فرهنگی و جغرافیایی و مواد و مصالح ساختمانی و ذوق و ابتکار سازندگان (معماران و بنایان) کاروانسراهای خاصی را پدید آورده است. تنوع کاروانسراهای ایران در دوره اسلامی بر روی هم شاهکار معماریهای منطقه به شمار رفته است. و بر این امر بسیاری از معماران و هنرشناسان جهان، از جمله پروفیسور آرتور پوپ، گواهی داده اند.

روشنتر اینکه بنای کاروانسراهای ایران نیز، به سان دیگر بناها، از یک سو تابع محیط طبیعی و جغرافیایی و مواد و مصالح ساختمانی بوده؛ و از سوی دیگر، سنت معماری ایران را پیروی کرده است. و این امر در پیوند با تاریخ و شرایط سیاسی و دفاعی و زمانهای خاص فرهنگی بوده است. و با اینکه ساخت و شیوه های تکلیفی Function کاروانسراها در تمام زمانها کمابیش همان بوده، اما تغییراتی بر پایه احوال محلی و منطقه ای و کمابیش موسمی نیز در آن دیده شده است.

کاروانسرا به سان حصاری با دیوارهای بلند و برج و بارو و ورودی یک طبقه و گاه دو طبقه، محل سکونت کاروانیان بوده که در اتاقهای اطراف حیاط بزرگ کاروانسرا مستقر می شدند. در پشت اتاقها، اصطبلها قرار داشته است. درهای اصطبل در چهار گوشه کاروانسرا و گاه در ایوان ورودی بوده است.

کاروانسراهای بیابانی غالباً یک طبقه و کاروانسراهای شهری دو طبقه داشته اند. اتاقهای دو سوی دروازه کاروانسرا به نگهبانان متعلق بود. هر کاروانسرا برای نیاز کاروانیان دارای چاه آب یا آب انبار بوده که گاه در بیرون کاروانسرا ساخته شده است (مانند کاروانسراهای سواحل خلیج فارس)؛ حال آنکه در کاروانسراهای مرکزی آب انبار در درون احداث گردیده است.

پاره ای از کاروانسراهای بزرگ دارای دکانهایی چون نانوايي و قصابی و

دیگر کالاهای کاروانی بوده است. (مانند کاروانسرای مهیار بین اصفهان و شیراز) برخی از کاروانسراهای اطراف کویر، به سان بسیاری دیگر از بناها، دارای «بادگیر» هستند تا هوای داخل کاروانسرا را مطبوع و خنک نگاه دارند. (مانند کاروانسرای زین الدین بین یزد و کرمان)

کاروانسراهایی که در کوهستان یا اماکن سردسیر قرار دارند، خاصه از دوره صفویه بدین سوی، دارای بخاری هم هستند تا کاروانیان را از سرما، محفوظ دارند. مینتر اجهای هر کاروانسرا از لحاظ بهداشتی دور از مکانهای اقامت و غالباً در زیر برجها ساخته شده است، که برجها خود محل نگهداری کاروانسرا بوده است. مصالح عمده ساختمانی سنگ و آجر و خشت است که با دقت و گاه تراش مناسب به کار رفته است. سقفهای کاروانسرا از درون هنرمندانه و مزین هستند و از بیرون (بام) شیب دار ساخته شده اند با ناودانهای متعدد که باران را به مخازن یا بیرون کاروانسرا برده.

درها و تورفتگیهای ساختمان بیشتر هلالی هستند؛ و این امر، که از زمان صفویه توسعه یافته، بنا را به گونه مساجد در آورده است؛ خاصه اینکه کاشیکاریها و گچ بریهای مذهبی بر زیبایی بنا افزوده است. (مانند کاروانسراهای شرف، چاهه، و مهیار)

در پایان این بند با استفاده از پژوهشهای انجام یافته، از جمله «فهرست کاروانسراهای ایران» بر روی هم کاروانسراهای موجود را می توان در انواع زیر برشمرد:

۱- کوهستانی: کاملاً پوشیده، گنبددار، اجاق دار، و بیشتر متعلق به دوره صفویه. (مانند کاروانسرای امامزاده هاشم در ابعلی)

۲- خلیج فارس: فاقد حیاط، چهارگوشه، دارای یک اتاق مرکزی. (مانند کاروانسرای قلعه پهلو در بندر عباس و چهارطاقی جنوب بهبهان)

۳- مناطق مرکزی: حیاط دار و دارای اقسام گوناگون بدین شرح:

الف. مدور. (مانند رباط زین الدین بین یزد و کرمان)

ب. چندضلعی. غالباً هشت گوشه. (مانند کاروانسرای ده بید بین اصفهان و شیراز) این دو نوع (الف و ب) دارای چهار ایوان هستند.

ج. دوايوانی. به صورت مربع و مستطیل. (مانند کاروانسرای چاه خوشاب) د. با تالار ستوندار. تالار برای ستوران. (مانند کاروانسرای خاتون آباد بین تهران و گرمسار)

ه. چهار ایوانی. به صورت مربع و مستطیل که از دوره سلجوقیان رونق یافته است. (مانند اکثر کاروانسراهای ایران که عدد آنها بسیار است)

و. پلانهای متفرقه. (مانند کاروانسرای سبزوار و چند کاروانسرای دیگر) اغلب این کاروانسراها دارای نماز خانه و چند اتاق خوش منظر برای میهمانان نامدار و سرشناس و دیوانی بوده است.

بازتاب فرهنگی و اعتقادی کاروانسرا

کاروانسرا به گونه هنر معماری اصیل ایرانی و تکالیف مربوط به آن و راه، پل و دروازه و بسیاری پدیدارهای ساختمانی، وسیله ای و وظیفه ای در ارتباط با راه و مسائل مربوط به کاروان و جز اینها در امثال و حکم و ادب فارسی و فرهنگ نوشتاری و شفاهی جامعه ایرانی، خاصه در بخش اعتقادی و باورهای مابعدالطبیعی، نماد و نشانه هایی دارند که بخوبی تقابل امرهای مادی و غیرمادی فرهنگ را بیان می دارند که در این نوشتار فقط به چند نمونه اشاره می شود:

الف. «راه» (به معنای طریق زندگی و مسیر الی الله، صراط المستقیم)

به می سجاده رنگین کن گرت پیر مغان گوید

که سالک بی خبر نبود ز راه و رسم منزلها

(حافظ)

تویی راه گم کرده راه رهنمای

تویی برتر و دادگریک خدای

(فردوسی)

راهی کورا است است بگزین ای دوست

دور شو از راه بی کرانه و ترفنج

(رودکی)

ب. «پل» (به معنای اتصال دویبی نهایت)

بر روی محیط پل توان بست

نتوان لب خلق را زبان بست

(امیر خسرو)

ج. «دروازه» (به معنای آغاز مرگ و یقین)

نشان زندگی عقبی و مرگ جان ستان دنیا

اجل دروازه رحمت عدم گاشانه نیران

(ناصر خسرو)

مرگ از چوب کرده کودک وار

پس به دروازه هلاک شده

(خاقانی)

به دروازه مرگ چون در شوند

به یک لحظه با هم برابر شوند

(سعدی)

فضل باید برای آوازه

اصل نباید برون ز دروازه

(مکتبی)

تا هوا تازه است ایمان تازه نیست

کاین هوا جز قفل آن دروازه نیست

(مولانا)

د. «کاروانسرا» (کاروانگه و رباط، به معنای جهان)

دل ای رفیق بر این کاروانسرای میند

که خانه ساختن آیین کاروانی نیست

(سعدی)

چرا دل بر این کاروانگه نهیم

که یاران برفتند و ما در رهیم

(سعدی)

جهان رباط خراب است بر گذرگه سیل

گمان مبر که به یک مشت گل شود معمور

(ظهیر فآریابی)

عالم همه سر بسر رباطی است خراب

در جای خراب هم خراب اولیتر

(حافظ)

(کاروانسرای دو در نیز کنایه دیگری از دنیا است)

ه. «کاروان زن» (به معنای اوهام و اندیشه های دنیایی)

از این مشتکی خیال کاروان زن

عنان بستان، علم بر آسمان زن

(نظامی)

و. «خان» (به معنای جان و روح و مهبط ایمان)

ای پر معرفت باید که در جان باشدش ایمان

کسی را پاسیان باید که در خان باشدش کالا

(سنائی)

پژوهش در باره کاروانسرا

تحقیق و بررسی درباره کاروانسراهای ایران به صورتهای گوناگون انجام

می پذیرد:

الف. مطالعه عینی توسط باستان شناسان و معماران سنتی که البته بر اسناد متقن تاریخی نیز مبتنی است:

«سازمان میراث فرهنگی ایران» بر پایه وظایف نهادی خود این بخش پژوهشی را عهده دار است و در صورت برگزاری سمینارهای علمی یا نشر مطالبی دقیق درباره کاروانسراهای ایران پژوهشگران این سازمان می توانند مطالب ارزنده ای ارائه دهند.

ب. بررسیهای متون گذشته، که کتابهای تاریخی، جغرافیایی، سفرنامه ها، مسالک و ممالک و جز اینها را در بر می گیرد، اطلاعات دقیقی در اختیار پژوهشگران می گذارد. و در ایران تنی چند به بررسی در این باب پرداخته اند و در صورت عینیت بخشیدن به یافته های خود (بررسی باستان شناختی در مکان) با همکاری «سازمان میراث فرهنگی ایران» سودمندیهای علمی فراوان فراهم خواهد آمد.

ج. پاره ای از محققان ایرانی در سالهای اخیر شهرنامه هایی انتشار داده اند که حاوی مطالب ارزنده ای در باب کاروانسراهای همان شهر یا منطقه مربوط به آن است که تفحص در آنها و نقل بخشهای مربوط به کاروانسراها گامی در شناخت این پدیده می تواند به شمار آید.

د. سفرنامه های اروپاییان از زمان تیمور بدین سو، حتی در دوره پایانی قاجار، از منابع پربهایی است که در باب کاروانسراها در نقاط گوناگون آگاهیهایی به دست می دهد.

ه. بر پایه روشهای جدید علمی گروههایی از باستان شناسان ایرانی و غیر ایرانی، یا هیئتهای مختلط، از پنجاه سال پیش بسیاری از اماکن باستانی و تاریخی ایران را بررسی کرده اند که بخشی از آن مربوط به کاروانسراهای کشور است، و عنایت خاص به آنها، که برخی سابقه پژوهشی بیش از پنجاه سال هم دارند، راه تحقیق و وسعت در این باب را هموار می سازد.

و. چند دانشمند ایرانی و خارجی به طور خاص در باب کاروانسراهای ایران پژوهش کرده و اطلاعات جالبی فراهم آورده اند که در تهیه این گفتار نگارنده از آنها

استفاده فراوان کرده و خود را مدیون آن پژوهشگران کوشا می داند.^{۲۶}

حاصل گفتار

پدیده های مادی و مصنوع انسان، از هر نوع، به نحوی پدیدار اجتماعی و زاده فرهنگ جامعه است و به گونه گونی فرهنگها پدیدارها متفاوت هستند؛ اما انسان که خود در جامعه حیات دارد به عنوان «حیوان ناطق» (اجتماعی و فرهنگی) در محیط خود مؤثر است و از همان محیط نیز اثر می پذیرد. این اثر پذیری نه تنها از کلیت جامعه و اوضاع طبیعی و جغرافیایی سرچشمه می گیرد، بلکه در ارتباط با مصنوع و پدیدارهایی که خود در ایجاد آنها سهم بوده هم می باشد، که به زبان دیگر نام آن را تأثیر و تأثر متقابل نهاده اند.

کاروانسرا به عنوان یک پدیده تاریخی زاده فرهنگ اجتماعی - اقتصادی ایران بوده و در همین فرهنگ رشد و توسعه یافته است. در این امر اوضاع طبیعی و جغرافیایی، مواد و مصالح، و خلاقیت های فردی، و سائقه زیبایی دوستی و کمال طلبی و پاره ای تسهیلات سیاسی نیز دخالت داشته اند. از این رو، بر پایه شرایط یاد شده کاروانسراهای گوناگون، که در هر حال همسانیهای فرهنگی و وجهه وظیفه ای FUNCTIONNEL دارند، پدید آمده است. و به زبان دیگر، «مجموعه متنوع آنها» (کاروانسراهای جهان) دارای «وحدت نظام یافته ای» است که در تقابل فرهنگ (ابتکار فردی و درایت ملی و اجتماعی) با طبیعت و جغرافیا و نیازهای اقتصادی ظهور نموده است. برآستی هنوز به طور دقیق و همه جانبه پژوهش جامعی در باب کاروانسراها و ارتباطات فرهنگی آنها با یکدیگر و نقش هر یک از آنها در منطقه خاص و در کلیت مجموعه ها فراهم نشده است. تا آنجا که نگارنده آگاهی دارد، آنچه تا به حال انجام یافته است بررسی جدا افتاده و بعضاً در ارتباط با همان منطقه است و بیشتر به مسائل معماری و گاه تاریخی عنایت شده است؛ تحقیق در نقش فرهنگی کاروانسراها، خاصه در کلیت تاریخی و مردم شناختی که بتواند به طور سیستماتیک (نظام یافته) نقش این پدیده را روشن سازد،

از نظر دور مانده است. آنچه «پروژه فرهنگی یونسکو» در مسیر جاده ابریشم خواستار است خوشبختانه نه تنها این بررسی گسترده را فراهم می‌کند، بلکه به دنبال موانع و موانع معماری- فرهنگی (تک‌نگارهای علمی) و بررسی‌های عینی و کاربردی، مرحله جدید بازسازی‌های علمی کاروانسراها را مطرح می‌نماید که بتحقیق وظیفه‌های جدید فرهنگی را در آن واحدهای تاریخی برای هر منطقه و کشوری بر پایه خواستهای فرهنگی و پاره فرهنگی زمینه‌سازی می‌کند. این امر گام بزرگی است و به نظر می‌رسد که مردم تاریخساز مسیر راه ابریشم به ابتکار یونسکو، همراه با توان و دانش تاریخی ملت ایران که سازنده و پیشگام این پدیده درخشان فرهنگی است، آن زمینه را فراهم خواهد آورد.

نگارنده با شناختی که از کشور خود دارد، به دور از هر نوع تعصب که کورکننده چشم‌های بینا و با بصیرت است، و با آشنایی به ذوق و سلیقه معماران ایرانی و مردم‌شناسان و مورخان و جغرافیدانانی که از سالها پیش بدین امر اندیشیده‌اند و با مدد رسانی‌های علمی و اقتصادی نهادها و مؤسسه‌ها و سازمانهای فرهنگی ایران با امید فراوان به آگاهی شما همکاران محترم می‌رساند که در گامهای جدیدتر و هم‌آهنگتر می‌توان توانمندی همه جانبه مردم سرزمین ما را از پشتوانه‌های حتمی طرح جدید بازسازی کاروانسراهای مسیر راه ابریشم به شمار آورد.

از مطالعه کلام پوزش خواسته صلح و عدالت و استقلال و آزادی انسانی و تاریخی همه ملت‌های راه بزرگ ابریشم را آرزو مندیم.

والسلام علی من اتبع الهدی

حواشی و مآخذ:

۱. تکمیل همایون، ناصر، میهن دوستی در ایران، تهران، استقلال ۱۳۵۹، ص ۱۵.

۲. نگارنده در این باب دو مقاله دارد، نگاه کنید به:

«زمین و اندیشه و هم‌آهنگی‌های فرهنگی در ساختمان» مجله ساختمان، شماره ۱۲؛

«بازتاب مسائل ساختمانی و راه و سفر در ادب فارسی»، مجله ساختمان، شماره ۱۳.

۳. «بگو در زمین بگردید و بنگرید که عاقبت پیشینیان که بیشتر نشان از مشرکان بودند چگونه است.» قرآن مجید، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، سروش، واحد «احیای هنرهای اسلامی»، ۱۳۶۷.

۴. «بگو در روی زمین بگردید و بنگرید که پایان کار تکذیب کنندگان چگونه بوده است.» قرآن مجید، (همان چاپ).

۵. «بگو در زمین سیر کنید و بنگرید که پایان کار مجرمان چگونه بوده است.» قرآن مجید، (همان چاپ).

۶. معین، محمد، فرهنگ فارسی، ج ۳، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴، ص ۱۹-۲۸۱۷.

7. Robert, Paul: *Dictionnaire Alphabetique Et Analogique De La Langue Française* (Paris, 1974) p. 228

1974) p. 228

۸. ایرانیان سرزمین خود را «ناف جهان» و «وسط همه اقالیم» می‌دانستند؛ چنانکه در شاهنامه ابو منصور آمده است: «هفتم را [اقلیم هفتم] که میان جهان است، که مابدو اندریم و شاهان او را «ايرانشهر» خواندندی... به نقل از هزار سال تر فارسی، تألیف کریم کشاورز، تهران، کتابهای جسی، ۱۳۵۵، ج ۱، ص ۴۶. و نیز مؤلف *محمّل التواریخ و القصص* گفته است: «حد زمین ایران، که میان جهان است، از میان رود بلخ است، از کنار جیحون تا اذربایگان و ارمینه تا بقادسیه و فرات و بحرین و دریای یارس و مکران تا به کابل و طخارسان و طبرستان.» تصحیح ملک الشعراء بهار، تهران، رمضان، ۱۳۱۸، ص ۴۷۸. همچنین حمدالله مسعودی قزوینی در *نزهة القلوب* بیان داشته است: «چهارم [اقلیم چهارم] که وسط است کشور ایران زمین است.» به سعی و اهتمام گایی لیسرانج، لندن، ۱۳۳۱/ق ۱۹۱۳ م، ص ۱۸؛ و نیز امین احمد رازی در *هفت اقلیم* آورده است: «ایران زمین در وسط اقالیم سعه افتاده. شرقیش ولایات سند و کابل و ماوراءالنهر و خوارزم، ... غربیش ولایات روم و ... شمالیش ولایات آس و روس، ... و جنوبیش بیابان نجد است که بر راه مکه واقع شده.» تصحیح جواد فاضل، تهران، علمی، ۱۳۴۰، ص ۱۰۱ و ۱۰۲.

۹. تواریخ، نوشته هرودت یونانی «پدر تاریخ»، ترجمه و حواشی از، غ. وحید مازندرانی، تهران، چاپخانه وزارت فرهنگ و هنر، بی تا، ص ۳۱۱ و ۳۱۲. مرحوم وحید مازندرانی به نقل از حاشیه لارنس (ص ۴۴۹) می‌نویسد: «ایستگاههای جاده شاهی که هرودت ذکر کرده چاپارخانه‌هایی است با فاصله‌ای معادل نیم‌میل راه روزانه (منزل) که طبق معمول و به طور متوسط چهار تا پنج فرسنگ می‌باشد. راجع به وضع چاپارخانه‌های ایرانی در قدیم برای مسافران معمولی اطلاعی در دست نیست، شاید کمابیش همان وضعی را داشته‌اند که در دوره خوانین اخیر آن حدود داری است: شامل یک محوطه چهارگوش در طبقه اول همکف و اطاقهای ردیف کوچک هر کدام با در ورودی جداگانه. و اطاقها معمولاً در حدود ده یا مساحت داشته و دارای دو طبقه پایین و بالاخانه بوده است.» همان کتاب، حاشیه ص ۳۲۴.

۱۰. ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه دکتر محمد معین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸، ص ۱۵۸.

۱۱. سفرنامه ناصر خسرو، به کوشش دکتر نادر وزین پوز، تهران، کتابهای جیبی، ۱۳۵۰، ص ۱۲۹.

۱۲. همان کتاب، ص ۱۳۰.

۱۳. دربارهٔ چگونگی این سفر علمی نگاه کنید به «در حاشیهٔ سمینار بین‌المللی جاده ابریشم - بخش خراسان» نوشته غلامرضا ثابت حسین پور، فصلنامهٔ تحقیقات جغرافیایی مشهد، گروه جغرافیای بنیاد پژوهشهای اسلامی آستان قدس رضوی، سال پنجم - ش ۱۸/۳، م. پاییز ۱۳۶۹، ص ۱۹۵ - ۲۱۰. و برای آگاهی از چگونگی این کاروانسرای تاریخی نگاه کنید به آثار ایران تألیف آندره گدار، یداگدار، ماکسیم سیرو و... ترجمهٔ ابوالحسن سرو قد مقدم، مشهد، بنیاد پژوهشهای اسلامی آستان قدس رضوی ۱۳۶۶، ص ۱۷۴ - ۲۴۰. و نیز کیانی، م. ی. یادگارهای رباط شرف، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی، ۱۳۶۰.

۱۴. ویلبر، دونالدن. معماری اسلامی ایران در دورهٔ ایلخانیان، ترجمهٔ عبدالله فریار، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۶، ص ۲۳.

۱۵. صورة الارض، ترجمهٔ دکتر جعفر شعار، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵، ص ۱۹۶.

۱۶. همان کتاب، ص ۱۸۷.

۱۷. «راه ابریشم»، ازدهای هفت سر، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳، ص ۲۱۰.

۱۸. همان کتاب، ص ۳۲۶.

۱۹. اسرار التوحید فی مقامات الشیخ ابی سعید، تألیف محمد بن منور بن ابی سعد بن ابی طاهر بن ابی سعید میننی، به اهتمام دکتر ذبیح الله صفا، تهران، علمی، ۱۳۳۲، ص ۱۷۱.

۲۰. صورة الارض، ص ۱۹۵ و ۱۹۶.

۲۱. سفرنامهٔ مار کوپولو، ترجمهٔ حبیب الله صمیمی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰؛ و نیز سفرنامه مار کوپولو، ایل میلیونه، برگردان س. منصور سجادی، آنجلادی جوانی و رومانو، تهران، گویش، ۱۳۶۲، ص ۴۵.

۲۲. سفرنامهٔ کلاویخو، ترجمهٔ مسعود رجب نیا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۴. فصلهای پانزدهم و شانزدهم.

۲۳. سفرنامهٔ تاوردیه، ترجمهٔ ابوتراب نوری (نظم الدوله)، با تجدید نظر کلی و تصحیح دکتر حمید شیرازی، اصفهان، تأیید، ۱۳۶۶، ص ۱۲۲ - ۱۳۲.

۲۴. سیاحتنامهٔ شاردن، ترجمهٔ محمد عباسی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۰، ج ۴، ص ۱۷۱.

۲۵. کتابهای محمد حسن خان اعتماد السلطنه خاصه مرات البلدان، مطلع الشمس، و کتاب گنج دانش تألیف محمدتقی حکیم؛ کتابهای زین العابدین شیروانی: ریاض السیاحه و بستان السیاحه؛ و بسیاری از سفرنامه‌های ایرانیان در این عهد (چاپی و خطی)؛ و نیز سیاحتنامه‌های جهانگردان و نمایندگان سیاسی اروپا در ایران حاوی مطالب جالب توجه در باب کاروانسراها و راههای مسافرتی در ایران

هستند.

۲۶. کتابها و مقاله‌های مورد استفادهٔ نگارنده، به اضافهٔ چند پژوهش مفید برای محققان در باب شناخت کاروانسراهای ایران، از این فرارند:

کیانی، محمد یوسف؛ کلاسیس و لفرام، فهرست کاروانسراهای ایران، ج ۱، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۲؛ ج ۲، تهران، سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۶۹؛

یادگارهای رباط شرف، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۰؛

«کاروانسراهای صفوی در راه خراسان»، مجلهٔ فرهنگ معماری، ش ۲ و ۳، تهران، انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۴؛

«رباط زین الدین، شاهکاری از هنر ساختمانی دوره صفوی»، مجلهٔ باستان‌شناسی و هنر ایران، ش ۹ - ۱۰، تهران ۱۳۵۱؛ KIANI, M.Y, IRANIAN CARAVANSARAI, TOKYO, 1978.

پیرنیا، محمد کریم، افسر کرامت‌الله راه و رباط، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۰.

Siroux (M) *Caravanserais D'Iran* Caire, L'insitute Francais D'archéologie Orientale, 1949;

- سیرو، ماکسیم، کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها، ترجمهٔ عیسی بهنام، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۶؛

- راههای باستانی ناحیهٔ اصفهان و بناهای وابسته به آنها، ترجمهٔ مهدی مشایخی، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۷؛

- ستوده، منوچهر، «کاروانسراهای ایران»، مجلهٔ ساختمان، ش ۲.

- SHOKEOHY, MEHRDAD. "THE SASANIAN CARAVANSARAI OF DAYR-I GACHIN IN CENTRAL IRAN". ART AND ARCHAEOLOGY, RESEARCH PAPERS NO 17, 1980.

- MULLER, K, DIE KARAVANSARAI IM VORDEREN ORIENT, BERLIN, 1920.