

باغ بین راهی علی آباد قم^۱

مجموعه علی آباد در حاشیه یکی از چندین جاده تاریخی تهران- قم، که امروز به «جاده قدیم» معروف است، در محلی به نام گردنه علی آباد قرار دارد. علی آباد مجموعه‌ای مفصل بوده که در طی تعریض جاده از زمان رواج خودرو بخشهایی از آن تخریب شده است. این جاده از بقایای راههای ارتباطی قدیم حوزه کویر مرکزی ایران است که نواحی مرکزی و جنوبی کشور را به ری و جاده ابریشم می‌پیوسته است.

چون سرزمین ایران در طی تاریخ در مسیر راههای جهانی واقع بوده، تأسیسات بین راهی برای آسایش مسافران از دیرباز در آن اهمیت داشته و اقسام گوناگونی از این گونه تأسیسات در ایران پدید آمده است.^۲ مجموعه علی آباد از آن قبیل است.

از اسناد و مدارک چنین برمی آید که تا اواسط دوره قاجاریه اقامتگاه شاخصی در این مکان وجود نداشته است و کاروانیان ترجیح می‌دادند برای آمد و شد از مسیرهای دیگر استفاده کنند. در زمان امین‌السلطان (ف ۱۳۲۵ق)، از رجال و وزیران شاخص عهد قاجاریه، در این محل تنها قنات و اندکی زمین کشاورزی وجود داشت. امین‌السلطان این زمینها را خرید و بر آن شد که در آنجا باغ و کاروان‌سرای برای مسافران فراهم آورد. با این حال، مسافران همچنان تردد از راههای دیگر، از جمله جاده حوض سلطان را ترجیح می‌دادند. مدتی بعد، جاده حوض سلطان، را آب برد و گذر از علی آباد رونق گرفت. این رونق انگیزه‌ای شد برای توسعه مجموعه و افزودن عمارتهایی دیگر بدان؛ از جمله حمام، آسیاب، نانوا، قهوه‌خانه، و میخچال.

ماهیت خدماتی و اقتصادی این مجموعه و نیز ساخت تدریجی آن در طی زمان موجب شد که استقرار اجزای مجموعه تابع الگوی صوری خاصی نباشد. به همین سبب، مثلاً قهوه‌خانه و نانوا را در حد فاصل باغ و جاده در کمترین فضا جای داده‌اند و باغ تابع شکل زمین و جنس آن از نظر حاصل‌خیزی است. اوضاع و احوال محیطی و کارکردی موجب شده است که صورت باغ با الگوهای متداول باغ‌سازی ایرانی تفاوت داشته باشد؛ و از این رو، شاید بتوان آن را، در مقایسه با باغهای کلاسیک ایرانی، «باغ غیرکلاسیک ایرانی» یا «باغ خدماتی بین راهی حاشیه کویر» خواند.

مجموعه بین راهی علی آباد، در کنار یکی از جاده‌های قدیم تهران- قم در حاشیه کویر، از ساخته‌های امین‌السلطان، رجل معروف دوره قاجاریه، است. این مجموعه از بناهایی چون کاروان‌سرا، باغ، حمام، آسیاب، نانوا، قهوه‌خانه، و میخچال تشکیل شده که طی چند مرحله، مطابق با نیاز، ساخته شده است.

مهم‌ترین جزء این مجموعه، یعنی باغ، از نظر ریخت‌شناسی از الگوی هندسی متداول باغ ایرانی تبعیت نمی‌کند و بیشتر پیرو نیازهای کارکردی، شکل و جنس زمین، جریان طبیعی آب و دیگر اوضاع و احوال محیطی است. شاید بتوان این باغ را، در کنار باغهای بین راهی در دیگر نقاط کشور، در دسته‌ای مستقل با عنوان «باغهای غیرکلاسیک ایرانی» یا «باغهای خدماتی بین راهی» قرار داد. گویی در این دسته از باغهای ایرانی، کارکرد بر صورت رجحان دارد. بنا بر این، شناخت کارکردهای این باغ در شناخت ماهیت آن اهمیت بسیار دارد. همچنین با مطالعه وجوه تمایز کالبدی آن با باغهای متعارف ایرانی، می‌توان گامی در جهت شناسایی این گونه از باغهای ایرانی برداشت.

ت ۱. پلان کلی مجموعه
علی آباد. در قسمت
بالای جاده، مظهر
قنات، کاروانسرای
مهاجخانه، استخر،
آسیاب، و خانه‌های
اربابی؛ و در پایین جاده،
باغ، کوشک، قهوه‌خانه،
نانوا، حمام، و در انتها
بجبال قرار دارد. ترسیم
از قاطعه ارژند



۲) جاده تابستانی ری-حسین آباد-کنارگرد-حوض سلطان-
کاروانسرای صدرآباد- پل دلاک- قم، راه سنگ فرشی
است که در زمان صفویان ساخته شد؛

۳) جاده ری- حسین آباد- آموک- عزیزآباد- قلعه
سنگی- کوشک نصرت- بکیرآباد [(باقرآباد؟)]- قم.
راه بین عزیزآباد و کوشک نصرت از میان تپه‌هایی
می‌گذرد؛

۴) جاده ری- رباط کریم- خاکی سرای- پیک- مأمونیه-
ساوه- قم؛

۵) جاده بسیار قدیمی ورامین- دهیر- قلعه سنگی-
ساوه.^۲

همو در شرح اهمیت یافتن جاده منتهی به علی آباد
می‌آورد:

پس از آب گرفتن روی حوض سلطان در تاریخ
[۱۳۰۱ق/ ۱۸۸۳-۱۸۸۴م، راه شماره ۱ کمتر مورد
استفاده قرار می‌گیرد. بعضی از مسافران از قم به تهران
از راه دهیر می‌آیند و در آنجا خط سیر دولت آباد،
شریف آباد و امیرآباد را اختیار کرده به کنارگرد می‌رسند.
راه شماره ۲ متروک می‌گردد. راه شماره ۳ روی خط
سیر جدیدی قرار می‌گیرد که چند کیلومتر در طرف
مغرب راه قدیم قرار دارد. این راه از حسن آباد به طرف
قلعه عزیزخان جهت می‌گیرد و پس از عبور از علی آباد
به منظره می‌رسد. اکنون راه بزرگ و جدیدی در خط
سیری که امین السلطان تأسیس کرده بود مورد استفاده
مسافران است. دریاچه آبی رنگ بزرگ حوض سلطان
نیز از سال [۱۳۵۷ق/ ۱۹۳۸م به بعد هر روز کوچک‌تر
می‌شود؛ زیرا برای آباد کردن زمینهای زراعتی ساوه، بند
ساوه را تعمیر کرده‌اند و مانع به هدر رفتن آب و وارد
شدن آن به دریاچه حوض سلطان گردیده‌اند.^۲

درباره شیوه دسترس به مجموعه علی آباد، پی‌یر
لوقی نیز در سفرنامه به سوی اصفهان آورده است:

جمعه ۲۵ مهر. هنگام عزیمت از شهر قم، چیز دیگری
مرا به شگفتی وامی‌دارد؛ و آن وجود راهی است که
همچون راههای اروپا سنگ‌فرش شده و در دو طرف
آن دو فرورفتگی ممتد وجود دارد و خط تلگرافی هم
دیده می‌شود. این راه از میان مزارع گندم می‌گذرد.
این امر منتهای تمدن را در این سرزمین در نظر ما مجسم
می‌سازد. راه مزبور طولانی نیست و به تدریج بیابان مانند
روزهای پیشین آشکار می‌شود و حتی رد راه در میان

۱. موقعیت مجموعه در ارتباط با راههای قدیم منطقه

قم از دیرباز به واسطه مرکزیتش، و از دوره قاجاریه
به بعد به سبب نزدیکی به پایتخت، اهمیت بسیار داشته
است. به این علت، بایست جاده‌های ارتباطی متعددی نیز
می‌داشته که اگر یکی از آنها به سبب بسته شد، بتوان از
دیگری استفاده کرد. ماکسیم سیرو جاده‌های پنجگانه قم
را تا سال ۱۳۰۰ق/ ۱۸۸۳م چنین برمی‌شمارد:

۱) جاده ورامین- کاروانسرای آب باریک- کاروانسرای
دهیر (صفوی)- قم. در دوره صفویان، بین پل دلاک و
دهیر جاده‌ای سنگ‌فرش و کمی بالاتر از سطح زمین
ساخته شد؛

شها و نمکهای درخشنده و سراپاها به خوبی پیدا نیست. در اینجا، تقریباً مانند دهکده‌های اروپا، مهمانخانه با باغی کوچک و نرده‌دار در کنار راه وجود دارد. امنیت و اطمینان محسوس و عادی است.^۵

نگارندگان در بررسی اجمالی میدانی، از آنچه درباره جاده سنگ‌فرش در این گزارش آمده است چیزی به دست نیاوردند؛ اما به استناد این گزارش می‌توان به اهمیت این جاده در زمان رونق پی برد. البته در مسیر تهران- قم جاده سنگ‌فرشی بوده که مستقیماً از میان دریاچه می‌گذشته، که پس از ویرانی سد، آن نیز همراه با کاروان‌سرای حوض سلطان ویران شده است.

۲. علل احداث مجموعه

از مکتوبات چنین به دست می‌آید که امین‌السلطان، احتمالاً با انگیزه‌های اقتصادی، مجموعه علی‌آباد را در جاده یادشده بنا کرد؛ و بعدها، به ترتیبی که خواهد آمد، ویرانی جاده پررونق حوض سلطان بر اهمیت این جاده و مجموعه امین‌السلطان افزود. ماکسیم سیرو، که در حدود دهه ۱۳۳۰ش از مجموعه دیدار کرده، در این باره آورده است: وقتی کاروان‌سرای حوض سلطان را آب برد، راه جدیدی بین تهران و قم ساخته شد، که در کنار آن مجموعه‌های ساختمانی وسیعی نیز، بنا بر دستور امین‌السلطان، بر پا گردید. این امیر به ساختمان یک کاروان‌سرای بزرگ اکتفا نکرد و تصمیم داشت تمام آن ناحیه لم‌بزرع را آباد کند. این مکان در کنار رودخانه‌ای قرار دارد که از کنار دیوارهای سنگی می‌گذرد. ۱۵۰۰ متر در پایین دست رودخانه، کف رودخانه را خشک کردند و فقط قناتی در آن ایجاد نمودند که آب کمی دارد و برای مشروب کردن تمام املاک مجاور کافی نیست. از مطالعه قسمتهای مختلف این ساختمان این‌طور فهمیده می‌شود که بنای اولیه منحصر به کاروان‌سرا و باغ و ساختمان مجاور آن بوده است که مالک آن کاروان‌سرا در آن اقامت می‌کرده است. ساختمان کاروان‌سرا هنوز پایان نیافته بود که تصمیم گرفته شد ملحقات دیگری به آن اضافه گردد. مجتمع ساختمانی را که به این طریق بوجود آمد علی‌آباد نامیدند.^۶

عبدالله مستوفی نیز می‌نویسد:

امروز حوض سلطان وجود ندارد و دریاچه قم این منزلگاه و مقداری از راه بالا و پایین آنرا فراگرفته

است. در شصت سال قبل، امین‌السلطان راه جدیدی به دست آقا باقر سعدالسلطنه، یکی از منسوبان خود، ساخت و حسن‌آباد را به جای کنارگرد و علی‌آباد را به جای حوض سلطان و منظریه را به جای پل دلاک‌آباد کرد و قنوات و کاروان‌سراها و عماراتی در آنها احداث نمود. ولی چون این راه از راه سابق دو-سه فرسخ دورتر بود، چهاروادارها دست از راه قدیم نمی‌کشیدند و راه جدید با ارابه‌روی و راحت و رفاهی که پیدا کرده بود، دایر نمی‌شد. سابقاً برای اینکه رودخانه شور حوض سلطان را زیر نگیرد، سدی در نقطه‌ای از مجرای آن ساخته بودند؛ ولی در این وقت که وجود حوض سلطان گذشته از بی‌صرفی محل هم شده بود و به آبادی راه جدید صدمه می‌زد، ناگزیر سد مجرای رودخانه محکوم به خرابی شد. آب رودخانه، حوض سلطان و مقداری از راه بالا و پایین را زیر گرفت و چهاروادارها با کمال افسوس آن راه را واگذاشتند و راه جدید دایر گشت.^۷

به نظر او، تخریب مجموعه حوض سلطان به‌عمد و در جهت رفع مزاحمت آن- احتمالاً تجمع اشرار و ممانعت از رونق گرفتن مجموعه علی‌آباد- بوده است. مسلماً در آمد مجموعه علی‌آباد انگیزه مهمی برای مالک ذینفوذ آن بوده تا جاده و تأسیسات رقیب را ویران کند.

دوراند، همسر وزیر مختار انگلیس در ایران در سالهای ۱۳۱۱-۱۳۱۷ق / ۱۸۹۴-۱۹۰۰م، نوشته است: علی‌آباد بر سر راه قم- تهران است و در یک‌کیلومتری آن کاروان‌سرای خرابه‌ای بوده که اعتمادالسلطنه معتقد بود از بناهای ساسانیان است. کاروان‌سرای جدید علی‌آباد در ۱۲۱۷ق، در زمان حکومت میرزا آقاخان نوری صدراعظم، بنا گردید.

دریاچه قم در زمان ابراهیم‌خان امین‌السلطان اول ایجاد شد [در سال ۱۳۰۱ق]. پس از آن، راه جدید قم تهران به وسیله آقا باقر سعدالسلطنه ساخت، حسن‌آباد را به جای کنارگرد و علی‌آباد را به جای حوض سلطان و منظریه را به جای پل دلاک‌آباد کرد و قنوات و کاروان‌سراهایی احداث نمود. اما نظر به اینکه از طرف کاروانیان از آن استقبال نشد، برای اینکه رودخانه شور حوض سلطان و راه قدیم را فراگیرد، سد مجرای رودخانه را شکستند و حوض سلطان به زیر آب فرورفت و کاروانها به راه جدید خو کردند.^۸



ت ۲. (چپ) جلوخان و سردر کاروان‌سرای علی‌آباد. مأخذ: سیرو، کاروانسراهای ایران

ت ۳. (راست) صحن و حجره‌های کاروان‌سرای علی‌آباد. مأخذ: سیرو، کاروانسراهای ایران

بنا بر این، انگیزه انتفاع شخصی در احداث مجموعه علی‌آباد چندان قوی بوده که بانی‌اش برای رونق یافتن کار خود، راه و کاروان‌سرای دیگری را ویران کرده است. پس انگیزه خیرخواهی و بنای باقیات صالحات که بر ساخت بیشتر بناهای بین راهی حاکم بوده، در اینجا اولویت نداشته است.

۳. ساختار و کالبد

۱-۳. نظام آب

آنچه پیش از همه در شکل‌گیری و توسعه مجموعه علی‌آباد موثر بوده قنات است؛ زیرا وجود منبع آب نخستین شرط احداث توقفگاه و آسایشگاه میان راه است. مجموعه بر بستر کوهپایه‌ای کم‌ارتفاع و در میان تپه‌ماهورهایی قرار گرفته است که رودخانه‌ای فصلی از میان آنها می‌گذرد؛ و این همه نشان مساعد بودن آن برای احداث تأسیسات بین راهی است.

واحه علی‌آباد در مجاورت قناتی شکل گرفته که احتمالاً قدمتی پیش از دوره قاجاریه دارد. نظام آبرسانی بناها و باغ قدیمی اکنون نیز به همان شیوه قدیم است؛ با اندک تعمیراتی که در قنات و جوی کرده‌اند. شدت و قلت آبرسانی بستگی به میزان بارندگی هر سال دارد. مظهر قنات علی‌آباد در فاصله کمتر از نیم کیلومتری شمال مجموعه قرار گرفته است. در حال حاضر به منظور جلوگیری از ریزش کوره قنات، دهانه مظهر آن را، به جای کول سفالی معمول در قدیم، با کول سیمانی بیز (تخم مرغی) تعمیر کرده‌اند. آب پس از ظاهر شدن، در جویی دست‌ساز جریان می‌یابد و مسیری ماریجی در دامنه تپه طی می‌کند. به این

ترتیب، از شیب طبیعی زمین برای سرعت بخشیدن به جریان آب استفاده کرده‌اند.

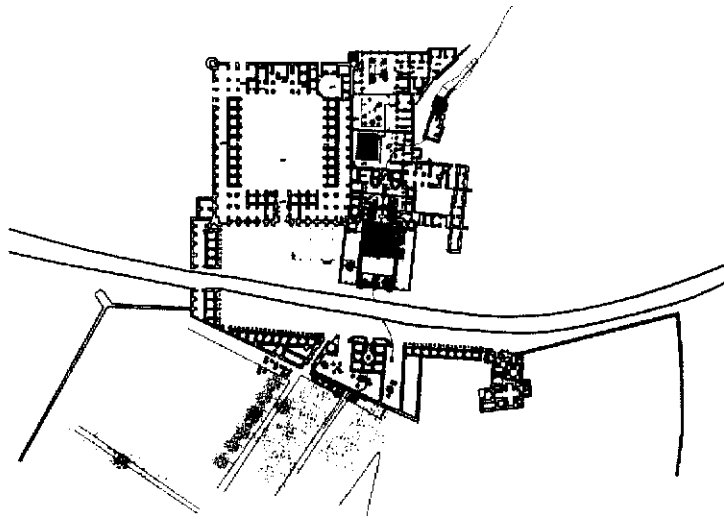
با ذخیره کردن آب در استخر، از هدر رفتن آب جلوگیری و مقدار مصرف آب را تنظیم می‌کردند. از این منبع، هم مسافران مقیم کاروان‌سرا می‌توانستند آب بردارند و هم مسافران عبوری و هم ساکنان دائمی مجموعه. با منبع آب، مکانی مفرح و باغچه‌ای مصفا برای استفاده مسافران پدید آمده بود و بر رونق مجموعه می‌افزود. البته بر اساس مدارک، استخر اولیه بزرگ‌تر بوده و باغچه‌ای نیز در دو طرف داشته است، که در امروز وجود ندارد. از دیگر عناصر مرتبط با آب تا قبل از رسیدن به باغ، شترگلو و مقسم است. آب با عبور از آنها و از زیر جاده، بین فضاهای حمام و باغ و قهوه‌خانه تقسیم می‌شده است.

۲-۳. بناها

بناهای مجموعه علی‌آباد شامل کاروان‌سرا، سردر، مهمانخانه و استخر مجاور آن، آسیاب، حمام، قهوه‌خانه، نانوا، باغ، کوشک، و تعدادی اتاق برای اقامت خدمه مجموعه و افراد پایین‌رتبه کاروان است.

الف) سردر

سردر از دوردست از وجود کاروان‌سرا خبر می‌داد و مسافران را به خود می‌خواند. در کنار آن، جایی برای توقف کالسکه و نیز اصطبل بود تا مسافران به محض



ت ۴. (چپ) پلان میدانگاه مجموعه کاروان سرا و باغ علی آباد بر سر جاده. در این نقشه، بخشهای تخریب شده ناشی از توسعه جاده در ضلع شرقی دیده می شود. ترسیم از فاطمه ارژمند

ت ۵. (راست، بالا) سردر حمام مجموعه علی آباد که تخریب شده است. مأخذ: سیرو، کاروانسراهای ایران

ت ۶. (راست، پایین) نمای اصلی عمارت مهمانخانه، که قرینه حمام است. عکس از فاطمه ارژمند

کاروانیهایی که از جنوب تهران به راه افتاده اند در آن توقف می کنند. سراسر طول این کاروان سرا را رواقی فراگرفته است که در حجره های تنگ مربع شکلی که به زحمت می توان نام اتاق بدانها داد و محل سکونت مسافران است به آن باز می شود. در وسط حیاط کاروان سرا چند شتر زانو زده و مشغول نشخوارند. ساختمان دارای برجهایی یک طبقه است با منقذهایی بزرگ.^۱

ج) قهوه خانه، نانوائی، آسیاب

قهوه خانه، که محل استراحت مسافران و کالسکه رانان بود، حتی در دوره پهلوی و زمان رواج خودرو در ایران رونق داشت و استراحتگاه رانندگان بود. محدودیت جا برای ساخت قهوه خانه و زاویه نامعمول حیاط آن با نانوائی به سبب قرار گرفتن آن در بین جاده و دیوار باغ است. از اینجا می توان به مقدم بودن ساخت باغ بر قهوه خانه و نانوائی پی برد. همین نتیجه در مورد اتاقهای خدمه در کنار قهوه خانه نیز صادق است؛ یعنی محدودیت زمین در حد فاصل جاده و باغ.

از میان قهوه خانه جوئی می گذشته است. دالمانی درباره این قهوه خانه می گوید:

آب حوض از جویباری تمیز و درخشان تأمین می شود که از کوه مجاور سرچشمه می گیرد. این آب پس از فرود از کوهسار در کانالی جاری می شود که با گذشتن از میان قهوه خانه روبه روی هوای آن را تلطیف می کند. این قهوه خانه محل تجمع رانندگان وسایط نقلیه است که هم اکنون در آن گرد آمده ضمن نوشیدن چای از رویدادهای مهم زندگی شان با یکدیگر سخن می گویند.^۱



ورود، مرکب خود را بدان جا بسپارند. متأسفانه در زمانی که جاده را برای عبور خودرو تعریض می کردند، سردر و اصطبل را از میان بردند.

ب) کاروان سرا و مهمانخانه

کاروان سرا و مهمانخانه مقابل آن و سردر مجموعه را در یک زمان و براساس یک طرح ساخته بودند و این ترکیب چنان بود که اقامت کاروانیان را هم در داخل کاروان سرا و هم در خارج آن میسر می کرد. مهمانخانه روبه روی کاروان سرا را احتمالاً برای اقامت مسافرانی ساخته بودند که از کاروان جدا می ماندند یا بعد از بسته شدن در کاروان سرا می رسیدند. کرایه مهمانخانه کمتر از کرایه کاروان سرا، و امنیتش نیز کمتر بود.

کاروان سربانی است چهارایوانی و ساخته از آجر و سنگ. ورودی بنا جلوخانی فراخ دارد و سردر آن دارای هلالی است. برای فراهم آوردن امنیت کاروان سرا، در چهارضلع آن چهار برج نگهبانی هست، که از پلکان روی بام بدانها راه می برند. این برجهای یک طبقه است و طبقه پایین برخی از آنها آبریزگاه داشته است.

آنری رنه دالمانی، که در حوالی اواخر عصر قاجار به ایران مسافرت کرده، در سفرنامه اش این کاروان سرا را چنین توصیف می کند:

با پشت سر گذاشتن گردنه های خطرناک، به ایستگاه علی آباد رسیدیم که کاروان سربانی زیبا دارد و بیشتر

و یک قبرستان. بانی این ساختمانها در میان این بیابان در کنار همین راه ساختمانهای دیگری نیز برپا کرده است. بنای قهوه‌خانه جزئی از ساختمان کاروان‌سرای علی‌آباد است که ذکر آن گذشت. در ضلع اصلی، ایوان یا آلاچیقی وجود دارد که سقفش بر روی ستونهایی قرار گرفته است. این ساختمان روی محوری جای داده شده است که از میان حوض و از میان ساختمان مسافرخانه نیز می‌گذرد؛ و بنا بر این، جزئی از مجموعه ساختمانهای این کاروان‌سرا به شمار می‌آید. در پشت قهوه‌خانه باغ کوچکی است که در آن درختهای انار کاشته شده است.^{۱۱}



ت ۷. بالا) استخر و مهمانخانه علی‌آباد. مأخذ: هانزی رنه، سفرنامه از خراسان تا بختیاری

از اینجا نیز معلوم می‌شود که در ساخت مجموعه علی‌آباد قصد داشته‌اند هرآنچه را مورد نیاز مسافران است برآورده کنند. باغ کوچک پشت قهوه‌خانه که سیرو ذکر کرده انارستانی است که اکنون وجود ندارد.

در دوره پهلوی، خانه‌هایی خصوصی در پشت مهمانخانه ساختند که هنوز هم آباد است. در طرح این خانه‌ها و آب‌رسانی آنها به نظام آب مجموعه اعتنا نشده است. در نتیجه، آب قنات پیش از ورود به استخر مجموعه از این خانه‌ها می‌گذرد و به مصرف ساکنان آنها می‌رسد و با فاضلاب آنها درمی‌آمیزد؛ و آنچه به استخر می‌ریزد فاضلاب این خانه‌هاست. این خانه‌ها بازمانده دوره‌ای است که به سبب آسفالت شدن جاده و رونق مجموعه، مالک برای سرکشی به مجموعه نیازمند اقامتگاه مفصل‌تری در محل شده است. در دهه‌های اخیر و با احداث آزادراه تهران-قم، از کاربرد جاده قدیم تا حد بسیاری کاسته شده و بناها کم‌استفاده مانده است.



ت ۸. پایین) استخر و مهمانخانه علی‌آباد. عکس از سووروگین، مأخذ: دوراند، سفرنامه دوراند

آسیاب آبی، در بالادست مجموعه، در حد رفع نیاز ساکنان و مسافران مجموعه بوده است. در مجموعه علی‌آباد، با آسیاب و نانواپی و حمام و قهوه‌خانه، همه نیازهای مسافران برآورده می‌شده است.

حمام علاوه بر مقیمان، پذیرای مسافران نیز بوده است. به گفته ماکسیم سیرو، این حمام دو ورودی و دو قسمت زنانه و مردانه داشته است.^{۱۱} وجود حمام اهمیت مجموعه را در مقام توقفگاه نشان می‌دهد؛ هرچند که به علت محدودیت آب و سوخت، به ظن قوی استفاده از حمام دائمی نبوده و محدودیت زمانی داشته است.

د) دیگر بناها

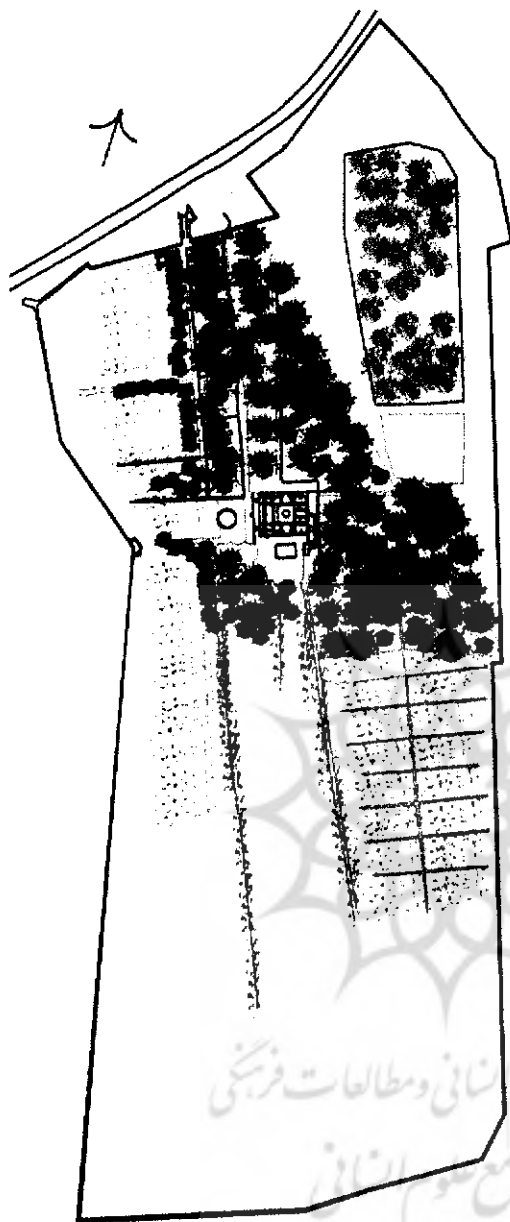
درباره دیگر بناهای مجموعه علی‌آباد، ماکسیم سیرو می‌گوید:

۳-۳. باغ
باغ در مقابل کاروان‌سرا و مهمانخانه، در ضلع جنوبی جاده قرار گرفته و محصور در دیواری ساخته از خشت و سنگ است. راه وصول به باغ یکی ورودی شمالی، از جاده آسفالت تهران-قم، و دیگری ورودی غربی، در مسیر جاده خاکی منشعب از مسیر مذکور، است. هردو راه شکل مشخص و تعریف‌شده‌ای دارند.
آزری رنه دالماتی درباره این باغ، و باغی دیگر به نام باغ زنان، می‌گوید:

در برابرمان باغی انباشته از درختان خرزهره سرخ‌رنگ است، که تصویرشان در آب حوض بزرگ مربع‌شکلی

در علی‌آباد چیزهای دیدنی دیگری نیز وجود دارد؛ مانند یک باغچه برای صیفی‌کاری، یک آسیاب، دو میچال،

ت ۹. پلان کلی باغ
علی آباد. کوئینک صانی
و بخشهایی از باغ ویران
و متروک شده است.
ترسیم از فاطمه ارزمند



منعکس گردیده است. میل کردیم که در آن باغ بهشت آسا استراحتی بکنیم؛ اما گروهی با خشونت از ورودمان جلوگیری کردند و به ما فهماندند که آن باغ مخصوص استراحت زنهای مسافر است؛ و خدا می داند که اگر کسی به خود جرئت دهد و به محل مخصوص زنان قدم گذارد، چه بلائی بر سرش خواهد آمد.^{۱۳}

باغ زنان جایی است در مقابل مهمانخانه، روبه روی باغ و در مجاورت استخر. اگرچه این داستان قدری اغراق آمیز می نماید؛ وجود مکانی اختصاصی برای زنان، ولو در دوره ای کوتاه، نشان دیگری از اهمیت خدماتی مجموعه و هدف بر آوردن همه نیازهای مسافران است.

نظام طراحی و زیبایی شناسی باغ سیرو دربارۀ این باغ می گوید:

وضع باغی که در کنار این کاروان سرا قرار دارد و شامل خیابانهای منظمی است که در طرفین آن درختان انار کاشته شده، بستگی به زیاد یا کم بودن آبی دارد که آن را مشروب می نماید. درختان سرسبز این باغ، که در کنار تپه های خشک اطراف آن قرار گرفته، جلوه مخصوصی دارد. تالارهای بیرونی، که به وسیله دالان یا دهلیزی به اندرونی راه می یابند، در برابر باغ فرح انگیزی قرار گرفته اند که در جریان نسیم تابستان است. غاهای این ساختمان زینت به خصوصی ندارد؛ جز اینکه انعکاس نور آفتاب از سطح آب دو حوض که در برابر آنها قرار گرفته به سطح دیوارهای صاف و سفید شده نوعی سرگرمی است. متأسفانه پس از اتمام ساختمان این خانه، دو ساختمان دیگر (آشپزخانه) به آن اضافه شدند.^{۱۴}

البته در این باغ، از خیابانهای منظم مانند خیابانهای باغ ایرانی با الگوی چهارباغ نشانی نیست و گذرهای این باغ بیشتر تابع نظام آب رسانی و شکل زمین است. طرح این باغ از هندسه ای منظم تبعیت نمی کند و با توجه به وضع توپوگرافی و حاصل خیزی خاک شکل گرفته است. البته ممکن است یکی از علل غیرهندسی بودن پلان باغ گسترش تدریجی کشت و زرع باشد که موجب عقب نشینی دیوار باغ در بعضی قسمتها و در نتیجه تغییر شکل هندسی باغ شده است. با این حال، این باغ بر مبنای الگوی طراحی معینی— چنان که در باغهای شاهی صفوی و قاجاری می بینیم— طراحی نشده است. در آن گونه از باغها، از پیش الگویی برای ساخت باغ وجود

دارد و بر مبنای آن الگو، معمار آن تمام تبحر و تجربه اش را برای در انداختن بهترین و زیباترین و کامل ترین طرح در شأن مالک آن، که معمولاً شاه و درباریان و امیران و اعیان اند، به کار می گیرد. اما در واحه علی آباد قم، چنین الگویی در کار نبوده و آنچه طراح را هدایت می کرده وضع طبیعی و نیازهای کارکردی مجموعه بوده است. زیرا آنچه که در این منطقه حاشیة کویر اهمیت بسیار دارد سایه و نیز قوت روزانه است که از طریق کشت و زرع ممکن می شود. مالکی که باغ و مزرعه ای را در چنین مکانی بنا می کند بیشتر از زیبایی و بدایع معماری

و ایجاد مکانی فرح‌انگیز برای خود، به عرضه خدمات به مسافران و کاروانیان و کسب درآمد می‌اندیشد؛ و همین، علت ساده بودن فضاهای این باغ است. این باغ از لحاظ گونه‌شناسی کارکردی، باغ خدماتی- بین راهی محسوب می‌شود.

زیبایی چنین باغی، که ساده می‌نماید، در خاص بودن معماری‌اش نیست؛ بلکه در تدبیر و مناسبت آن با محیط و با نیازهای کاربران است. در ایران کاروان‌سراها و روستاهای بسیاری در میانه راه شهرها و در مسیر حرکت کاروانیان وجود داشته است- گاهی کاروان‌سرای تک و گاهی آبادی‌ای در میان جاده که در آن، مسافران بتوانند نیازهای اولیه‌شان را، در قبال پرداخت وجهی، برآورند. در چنین جایی است که

فرارسیدن شب مسرت و شکوهی را به وجود می‌آورد و رفته‌رفته این احساس به انسان دست می‌دهد که بیابان دور نیست. در این باغ کوچک و در زیر درختان زیزفون و بید، با وجود آهنگ فاخته‌ها و قورباغه‌ها، فرارسیدن شب و زمان عبادت و نماز شام در وجود انسان بی‌اثر نیست. گربه‌های ایرانی، با موهای ابریشم‌مانند و دراز خود، پنهایی در باغ حرکت می‌کنند. مسافران دوزانو نشسته‌اند. مسکینانی که لباس پنبه‌ای پوشیده‌اند و ثروتمندانی که جامه کشمیری به تن دارند، دوبه‌دو در کنار هم روی یک قالی جلوس کرده‌اند.^{۱۵}

باغ برای همه مسافران، از درویش و غنی، چنین حالی داشته است. احتمالاً علاوه بر جای استراحت و تماشای محصولات باغ را نیز در اختیار آنان می‌گذاشته‌اند. آنچه در این واحه زیبا می‌نماید برطرف کردن نیازهای مادی و معنوی مسافران به بهترین وجه است؛ از خواب و خوراک و تیمار مرکب گرفته، تا آرمیدن در سایه‌سار درختی در کنار استخر یا جوی که ساعتی خستگی سفری طاقت‌فرسا را از دل و جان‌شان به در آورد. محصور بودن باغ و کاروان‌سرا و مهمانخانه احساس امنیتی به وجود می‌آورد که مسافران از ابتدای سفر خواهان آن‌اند.

آب و خاک و گیاه

این باغ نتیجه استفاده دقیق و بهینه از آب و خاک است. آب را به بهترین نحو از زیر زمین برآورده‌اند و آن را بر دوش زمین و متناسب با شکل و شیب آن، با کمترین

تصرف در شکل زمین، هدایت کرده‌اند. حاصل‌خیزترین زمین منطقه را برای باغ انتخاب کرده و در پیرامون آن زمینهای بارور، حصار کشیده و باغ را شکل داده‌اند. متناسب با جنس خاک و نیاز حاضران و مسافران، در هر جای باغ و اطراف آن چیزی کاشته‌اند؛ از جو و علوفه در مزارع اطراف برای نان مسافران و خوراک دام و مرکب، تا صیفیها و درختان میوه و درختان سایه‌دار، در کرت‌های باغ، که آثار آنها باقی است. علاوه بر مزارع اطراف، در برخی از کرت‌های انتهایی باغ نیز علوفه می‌کاشته‌اند، تا آب پس از سیراب کردن درختان میوه و صیفیها و کوشک، علوفه را سیراب کند.

آبرسانی در باغ مسیر شمالی- جنوبی دارد. جوی اصلی مستقیماً وارد باغ انار می‌شود. جویهای فرعی با عمقی کمتر به ضلع غربی باغ و قسمت صیفی‌کاری می‌رود. بعد از طی مسافتی که براساس وضع طبیعی زمین شکل گرفته، از جوی اصلی جوی فرعی به طرف کوشک، در وسط باغ، جدا می‌شود. جوی اصلی در ادامه مسیر خود در ضلع شرقی باغ به جویهای کوچک‌تری تقسیم می‌شود و در بین درختان جریان می‌یابد.

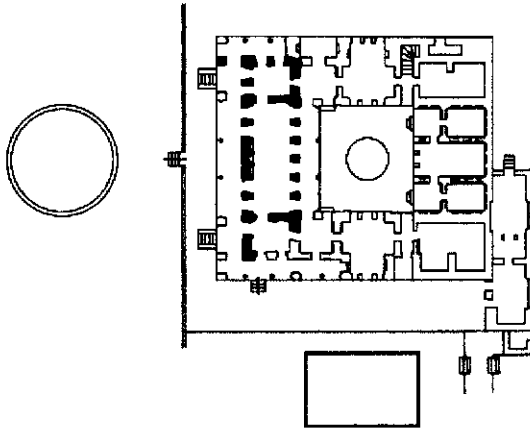
برخلاف گفته سیرو، تقاطع جویها با هم راست‌گوشه نیست. به این ترتیب، می‌توانستند با توجه به نیاز قسمتهای مختلف باغ و میزان آب موجود، حتی مسیر جویها را تغییر دهند. اما بستر جوی قبلی همچنان باقی است. به همین علت است که امروز با تداخل جویها در سطح باغ مواجهیم که شکلی آشفته پدید آورده است؛ زیرا بعضی از آنها قدیمی‌تر است و بعضی دیگر را، با توجه به تغییر اوضاع و احوال و کاربری باغ، در دوره‌های اخیر احداث کرده‌اند.

شیوه ساخت جویها نیز به طبیعت نزدیک است. آنها را در دل زمین، و گاهی در دل سنگ، کنده‌اند و در هیچ جای آنها فواره‌ای وجود ندارد. در محل اختلاف سطح، دیواره‌ها را سنگ‌چین کرده‌اند. آب در مسیر خود از روی این سنگها جاری می‌شود و آبشارهایی کوچک شکل می‌گیرد.

آب بعد از عبور از میان‌سرای کوشک به حوض مستطیل‌شکل جانب جنوبی باغ وارد می‌شده، آن را پر می‌کرده، و از سمت دیگرش خارج می‌شده و قسمتهای جنوبی باغ میوه را آبیاری می‌کرده است. این حوض، به

ت ۱۰. (چپ) پلان
کوشک علی آباد.
بخشهای باقی مانده به
رنگ تیره مشخص و
سایر قسمتها مطابق
طرح سیرو ترسیم شده
است. ترسیم از فاطمه
ارژمند

ت ۱۱. (راست) کوشک
باغ. دید از ضلع جنوب
شرقی باغ، عکس از
فاطمه ارژمند



علت نزدیکی به آشپزخانه، احتمالاً محل ذخیره آب برای ساکنان باغ بوده است.

آب، متناسب با حجم و کیفیت بهداشتی و زمان بندی و نوع استفاده از آن، در این باغ اقسامی دارد: (۱) آب شرب ساکنان باغ؛ (۲) آبی که از کوشک می‌گذرد؛ (۳) آب آبیاری درختان میوه و صیفیها و علوفه؛ (۴) آب آبیاری گلها و بوته‌های تزئینی.

معابر

معابر باغ نیز، بر اساس موقعیت و نوع کارکرد، بر چهار دسته است: (۱) معبر درجه یک: معبر اصلی، که از ورودی باغ تا کوشک ادامه دارد و هم برای عبور پیاده است و هم کالسکه؛ (۲) معبر درجه دو: معبر ورودی شمالی؛ (۳) معبر درجه سه: معابر پیاده در اطراف کوشک؛ (۴) معبر درجه چهار: معابر بین باغهای میوه. کیفیت این معابر براساس نوع و میزان کارکرد و اهمیت بخشهای مختلف باغ متفاوت است.

کوشک

مالک باغ به منظور استفاده شخصی، در میانه باغ و در بخشی که درختان میوه قرار گرفته کوشکی زیبا بنا کرده است. امروزه بیشتر این کوشک از بین رفته؛ اما طرح کلی آن با نقشه‌ای که ماکسیم سیرو در حدود هفتاد سال پیش تهیه کرده قابل تشخیص است.

کوشک، با ابعادی در حدود 25×28 متر، در یک طبقه و از سنگ و آجر ساخته شده است. این عمارت، بر خلاف کوشک بیشتر باغها، حیاط میانی دارد؛ اگرچه از سمت غرب به بیرون رو کرده است. به این ترتیب، کوشک به سوی در غربی باغ رو کرده است؛ اگرچه با آن بر یک محور قرار ندارد. شاید سبب این خروج از محور

مشکلات بستر طرح یا وجود درخت کهن سال مقابل عمارت بوده باشد. در جلو کوشک حوضی مدور بوده، که اکنون ویرانه‌ای از آن باقی است.

سیرو درباره این کوشک می‌گوید:

این خانه بیلاقی یک مرد ثروتمند نمونه خوبی از خانه‌های مسکونی آن زمان می‌باشد. تالارهای بیرونی، که به وسیله دالان یا دهلیزی به اندرونی راه می‌یابند، در برابر باغ فرح‌انگیزی قرار گرفته‌اند که در جریان نسیم تابستان است. غماهای این ساختمان زینت به‌خصوصی ندارد؛ جز اینکه انعکاس نور آفتاب از سطح آب دو حوض که در برابر آنها قرار گرفته به سطح دیوارهای صاف و سفیدشده [موجب] نوعی سرگرمی است. متأسفانه پس از اتمام ساختمان این خانه، دو ساختمان دیگر (آشپزخانه) به آن اضافه شدند.^{۱۶}

آنچه درباره کوشک بدیهی می‌نماید متأخر بودن ساختمان آن بر سایر بناهاست؛ و احتمال دارد در زمان احداث مجموعه، به لحاظ مالکیت از بقیه مجموعه تفکیک شده باشد. در هر حال، ساخت کوشک مربوط به اواخر دوره قاجاریه است و در عصر پهلوی تغییراتی یافته است.

۴. مراحل ساخت و سیر تحول مجموعه

بر اساس شواهد و مدارک و نیز کیفیت مصالح و نوع اجرا و فضا‌سازیها می‌توان چنین حدس زد که نخست، احتمالاً در اواسط دوره قاجاریه، ساکنان بومی منطقه قنات و باغ اولیه‌ای در این مکان ساختند. در آن دوره، وجود قنات و باغ میوه در این منطقه و آب‌وهوای خوش و موقعیت آن بر سر راه موجب شد مسافران و کاروانیان آن را منزلگاه اختیار کنند.

با چنین سابقه‌ای بود که بعدها امین‌السلطان آن را خرید و امکانات رفاهی‌اش را گسترش داد و کاروان‌سرا و اتاقهای مجاور آن و سردر را ساخت. بعدها با ویران کردن راه و کاروان‌سرای رقیب - حوض سلطان - بر رونق آن افزود.

در مرحله بعد، مهمانخانه و قهوه‌خانه مقابلش را، که به گفته سیاحان اروپایی شبیه به مهمانخانه‌های جاده‌ای اروپاست، هم‌زمان و با طرحی واحد ساختند. ساخت این بناها در دوره‌ای پس از ساخت کاروان‌سرا بوده است؛ زیرا در آن آجر بسیار به کار برده‌اند. به تزیینات اهمیت بیشتری داده‌اند، و فضای آن بیشتر برای تفریح و توقف کوتاه مسافران است. همچنین این بنا در ضلع جنوب غربی‌اش در یک برج با کاروان‌سرا مشترک است. با بررسی پلان سیرو و مشخص می‌شود که این برج در پلان کاروان‌سرا طراحی شده است. همچنین معلوم می‌شود که علت اندک انحراف بنای مهمانخانه قرار گرفتن آن بر روی مسیر آب بوده که قبل از آن وجود داشته و بعد از ساخت این بنا نیز آب قنات همچنان از زیر آن می‌گذرد. احتمالاً در مرحله نخست مجموعه، در محل استخر فعلی استخر اولیه‌ای برای ذخیره کردن آب وجود داشته، که در این دوره تکمیل شده است.

بعد از رونق این مکان، حمام و کوشک را هم بدان افزودند. بناهای دیگر، مثل انبار مجاور مهمانخانه، را نیز به‌مرور بعد از بناهای اصلی ساختند.

تا زمان پهلوی اول از کوشک استفاده می‌کرده‌اند و هنگامی که ماکسیم سیرو از باغ دیدار می‌کرد (۱۳۱۳ش / ۱۹۳۵م) هنوز کوشک از بین نرفته بود. احتمالاً با مرگ صاحب و سازنده کوشک، این بنا متروک شد.

در زمان پهلوی اول، که سیرو به باغ رفته بود، آشپزخانه‌ای در کنار ضلع جنوب شرقی کوشک ساخته بودند. این زمان آخرین مرتبه رسیدگی به کوشک و نگهداری و مرمت آن است. پس از آن، در طی بیش از هفتاد سال اخیر، این عمارت روبه ویرانی گذاشته، بیشتر بنا را اهالی منطقه خراب کرده و مصالح آن را برده‌اند. محوطه آن را نیز شخم زده و به زیر کشت برده‌اند.

خانه‌های موجود نیز آخرین بناهای اضافه‌شده به مجموعه در دوره پهلوی است. بناهای نامناسب الحاقی

به مجموعه، مثل رستوران دایر کنونی، را در سالهای اخیر ساخته‌اند.

۵. دیگر باغهای بین راهی

چنین مجموعه‌های باغی بین راهی احتمالاً در دیگر نقاط کشور نیز بوده است. از نمونه‌های مشابه، می‌توان به مجموعه تاریخی ده نک در مسیر گرمسار-تهران و یا مجموعه‌هایی چون میان‌دشت شاهرود و قصر بهرام اشاره کرد، که احتمالاً باغهایی در کنار آنها بوده است. از اینها گذشته، باغهایی هم هست که اگرچه از نظر گونه‌شناسی با باغ و مجموعه علی‌آباد در یک رده قرار نمی‌گیرد، در برخی از عناصر و اجزا به این مجموعه شباهت دارد؛ از جمله: باغ حجت‌آباد وزیر، در یزد (قاجاریه)؛ باغ تاج‌آباد، در ده‌کیلومتری جاده نظر-اصفهان (صفویه و پس از آن).

۶. نتیجه

باغ علی‌آباد قم را می‌توان نمونه‌ای از گونه‌ای کمتر شناخته از باغ ایرانی دانست که عنوان «باغ خدماتی-بین راهی» یا «باغ غیرکلاسیک ایرانی» عنوانی گویا برای آنهاست. باغ علی‌آباد تنها نمونه از این گونه باغ نیست و نمونه‌های دیگری از این گونه از دوره صفویه و دوره قاجاریه، بر سر راههای حاشیه کویر و در کنار برخی از کاروان‌سراها، قابل شناسایی است. در ازای سکونت و استراحت در این باغها از مسافران کرایه می‌گرفتند و محصولات باغ را هم، از علوفه و میوه، به آنان می‌فروختند.

شاید وابستگی این باغها به سفر و کاروان‌سرا علت اصلی از رونق افتادن و متروک ماندن آنها بوده باشد. با دگرگون شدن شیوه حمل و نقل و سرعت سفر و تغییر جاده‌ها و ایجاد مهمانخانه‌های جدید، حیات کاروان‌سراها و این گونه باغها مختل شد.

شاید مجموعه علی‌آباد قم از آخرین نمونه‌های باغهای خدماتی-بین راهی باشد. اگرچه تعمیر خصوصیات این باغ به همه باغهای این گونه نیازمند تحقیق و تأمل بیشتری است، بعید نیست که این ویژگیها، که از طبیعت و بستر طرح و اقتصاد آن و نیازهای راه و مسافران برمی‌خیزد، ویژگیهای مشترک همه باغهای این گونه باشد. طرح این باغ بیشتر تابع وضع و شکل زمین

و آب است، تا الگوی از پیش معین طراحی. نظام آبیاری آن بر اساس قنات موجود و بارندگیها و سیلابهای فصلی طراحی شده است. صورت غیرهندسی باغ ناشی از آن است که باغ را بر اساس وضع خاک زمین و قسمتهای قابل کشت آن، شکل و شیب زمین، جاده و کاروانسرای مجاور طراحی کرده‌اند. تزیینات و مصالح مختصر به‌کاررفته در باغ و درختان و گیاهان آن نیز از نشانه‌های تفاوت آن با باغهای شاهی و اعیانی و نیز باغهای میوه است. تقسیم‌بندیهای درون باغ نیز، به جای پیروی از نظامی هندسی و راست‌گوشه، پیرو مسیر طبیعی آب و شیب و شکل و جنس زمین و نیازهای کارکردی است. □

پی‌نوشتها:

۱. این مقاله برگرفته از پژوهشی است که با راهنمایی آقای دکتر فرهاد تهرانی انجام گرفته است. از ایشان بابت راهنمایی‌هایشان میاس‌گزاریم.
۲. فرهاد نظری، «مروری بر انواع مسافرخانه‌ها در تاریخ معماری ایران».
۳. سیرو، کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها، ص ۲۴۱.
۴. همان‌جا.
۵. لوق، سفرنامه به سوی اصفهان.
۶. سیرو، همان، ص ۲۴۲.
۷. عبدالله مستوفی، تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه، ص ۳۸۹.
۸. دورانده، سفرنامه دورانده (سفری یائیزی در ایران باختری)، ص ۲۱۲.
۹. دالماتی، سفرنامه از خراسان تا بختیاری، ص ۴۴۶.
۱۰. همان، ص ۲۴۳.
۱۱. سیرو، همان، ص ۲۴۳.
۱۲. همان‌جا.
۱۳. دالماتی، همان، ص ۴۴۶.
۱۴. سیرو، همان، ص ۲۴۶.
۱۵. لوق، همان، ص ۳۱۶.
۱۶. سیرو، همان، ص ۲۴۶.

کتاب‌نامه

- آریان پور، علیرضا. پژوهشی در شناخت باغهای ایران و باغهای تاریخی شیراز، تهران، یساولی، ۱۳۶۵.
- استروناخ، دیوید. «شکل‌گیری باغ سلطنتی پاسارگاد و تأثیر آن در باغسازی ایران»، ترجمه کامیار عبدی، در: اثر، ش ۲۲ و ۲۳.
- برقی، علی‌اکبر. راهنمای قم، قم، دفتر آستانه قم، ۱۳۱۷.
- پیرنیا، محمدکریم. «باغهای ایرانی»، در: آبادی، ش ۱۵ (زمستان ۱۳۷۳).
- ص ۱۰-۴.
- تهرانی، فرهاد. «سازه‌های سنتی در معماری ایران» (جزوه درسی)، دانشگاه علم و صنعت ایران، پاییز ۱۳۸۵، منتشرنشده.
- خوانساری، مهدی، محمدرضا مقتدر، میوش یاوری. باغ ایرانی باستانی از بهشت، تهران، مهندسين مشاور آران، دبیرخانه همایش بین‌المللی باغ ایرانی، ۱۳۸۳.
- دالماتی، هانزی رنه. سفرنامه از خراسان تا بختیاری، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران، طاووس، ۱۳۷۸.
- دورانده، ای. آر. سفرنامه دورانده (سفری یائیزی در ایران باختری)، ترجمه محمد ساکی، خرم‌آباد، کتاب‌فروشی محمدی، ۱۳۴۶.
- ذکاء، یحیی و محمدحسن سمسار. تهران در تصویر، تهران، سروش، ۱۳۶۹، ج ۱.
- سیرو، ماکسیم. کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها، ترجمه عیسی بهنام، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کیانی هفت‌لنگ، کیانوش. گنجینه عکسهای تاریخی، تهران، سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۶.
- لوق، پیر. سفرنامه به سوی اصفهان، ترجمه بدرالدین کتابی، تهران، اقبال، ۱۳۷۲.

مستوفی، عبدالله. تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه، تهران، تهران‌مصور، ۱۳۷۴، ج ۱.

ناصرالشریعه، محمدحسین. تاریخ قم یا حرم مطهر بانوی عالم‌قدر اهل بیت عصمت و طهارت حضرت فاطمه معصومه، تهران، رهنمون، ۱۳۸۳.

نظری، فرهاد. «مروری بر انواع مسافرخانه‌ها در تاریخ معماری ایران»، در: گلستان هنر، ش ۷ (بهار ۱۳۸۶)، ص ۸۰-۹۰.

نعیما، غلامرضا. باغهای ایران، تهران، پیام، ۱۳۸۵.

ویلر، دونالد. باغهای ایران و کوشکهای آن، ترجمه مهین‌دخت صهبا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.