



Quarterly Bulliten of Greater Khorasan

Vol. 15, No. 55, 2024

Received 13 Dec 2022

Accepted 10 May 2024

Published 22 Aug 2024

ISSN (Online): 2717-1671

ISSN (Print): 2251-6131

Research article

Recognizing the Commercial Routes of the Seljuk Territory of Iran and Rome Based on Archaeological Evidence (Caravanserais) and Historical Written Sources

Samira Motie ^(a), Zarin Fakhar ^{(b)*}, Farzad Mafi ^(c)

a) PhD Candidate, Islamic Archaeology, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, Islamic Azad University, Abhar Branch, Zanjan, Iran (samira1363.moti@gmail.com)

b) Azad University, Abhar Branch, Zanjan, Iran

c) Assistant Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, Islamic Azad University, Abhar Branch, Zanjan, Iran (mafifarzad@gmail.com)

Keywords

East-West Route, Great Khorasan Highway, Silk Road, Caravanserai, Seljuk Period.

Citation

Mafi, Samira; Fakhar, Zarin, and Mafi, Farzad. (2024). Recognition of trade routes in the Seljuk territory of Iran and Rum based on archaeological evidence (caravanserais) and historical written sources. *Journal of Great Khorasan Research*, 15(55), 143-170.



Use your device to scan and read articles online

Abstract

The commercial prosperity and growth of handicraft industries during the Seljuk period in Iran and Rome, and the recognition of the importance of roads in facilitating trade and increasing wealth, led to the establishment and construction of roads. Although the extent of trade in Seljuk Iran was widespread, Eastern Rome (Anatolia) played a significant role in trade through land and sea routes with Iran. Which trade routes are recognizable in the Seljuk territories of Rome and Iran, and which routes were more important during the Seljuk period between these two lands are among the questions raised in this research. The main goal of this article is to recognize the trade routes of transportation between Seljuk Iran and Rome in the fifth and sixth centuries AH based on archaeological evidence and historical written sources. Understanding the cultural interactions, structural characteristics, and architectural styles of caravanserais in these two lands, and identifying their differences and similarities, is another objective. This research was conducted using library and field methods with a historical and archaeological approach. The variables of this research are the East-West international trade routes and Seljuk caravanserais in Iran (15 caravanserais) and Anatolia (17 caravanserais). As a result, several important trade routes between Iran and Anatolia in the Seljuk period were identified. Among them, the Tabriz-Konya route was the main commercial communication route between these two lands. The caravanserais established are mainly located on the Great Khorasan Road. The examination of the architecture of the caravanserais showed that although the Seljuk caravanserais in Iran and Anatolia have similar uses, they are generally different in terms of style and plan, and the roots of the Seljuk caravanserais cannot be traced back to Iran.

DOI: <https://doi.org/10.22034/jgk.2024.388195.1107>

URL: https://jgk.imamreza.ac.ir/article_206304.htm



©2024 The author(s). This is an open access article distributed under Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0), which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source.

* Corresponding Authors: (z.fakhar783@gmail.com)

Introduction

Communication pathways have been one of the most important factors in the transmission of culture and art among humans from ancient times to the present. While the climate has played an influential role in choosing communication routes, the prevailing economic, social, and religious conditions have also been of great importance in shaping transportation routes. The establishment of roads has been of special political, cultural, and economic importance to all governments. This research is based on three main questions: 1. How many trade routes in the Seljuk territories of Rome and Iran can be identified based on historical written sources and archaeological evidence, with an emphasis on caravanserais? 2. Which routes during the Seljuk period were more important between these two lands, and what factors influenced their selection and use? 3. What similarities and differences exist between the architectural style of Seljuk caravanserais in Iran and Rome?

Materials and Methods

This article aims to recognize the trade routes between the Seljuk territories of Iran and Rome, identify important routes and factors influencing their selection, and also achieve an understanding of the mutual cultural and stylistic influences in the architecture of caravanserais in these two cultural and geographical areas. A total of 17 caravanserais in Anatolia (Eastern Rome) and 15 caravanserais in Iran during the Seljuk period, located along the trade routes between Iran and Anatolia, are studied. This research was conducted using field and library research methods with a historical and causal approach, which are part of qualitative research. The research process includes data collection, library studies, field studies, analysis of various data such as documents, maps, historical texts, and

comparison of Seljuk caravanserais in Iran and Rome. Field methods include visiting and documenting some caravanserais in Iran. Additionally, the locations of caravanserais were identified on maps using satellite images and ArcGIS software, and the main trade routes between Iran and Anatolia were identified through the modeling performed.

Discussion and Findings

From the mid-fifth century AH, after the settlement of a branch of the Seljuks in Kerman, Makran, and the eastern coasts of the Persian Gulf, an international trade route was established between the coast of Makran and the bustling port of Tizbandar to Khorasan and beyond. In the east-west route, there were also many important cities that had an exceptionally advantageous commercial and economic position. Isfahan, the capital of the Great Seljuks, Rey, Hamadan, Zanjan, and Qazvin had a prominent position in this international trade route. The international trade of Iran, namely the east-west route leading to the mountains and Azerbaijan, could be linked to Anatolian trade through two routes. Firstly, through Hamadan to Baghdad, then to Mosul, Mardin, Diyarbakır, and Malatya. The second route was through Tabriz, Erzurum, Erzincan, Sivas, Caesarea, and Aksaray to Konya. Of course, trade along the Tabriz-Konya route was of much greater importance, connecting Iran to the shores of the Black Sea and Europe. The courtyards in the Seljuk caravanserais in Iran played a central role, and covered spaces were created around them. In the caravanserais of the Seljuks of Rum, the courtyard did not play a central role in shaping the plan of the caravanserais, and covered spaces were important. Another distinguishing feature is the type of materials used, with Iran using bricks and tiles, while Anatolia used stones. The geographical analysis of caravanserais shows that Iranian caravanserais were

generally built in open plains, while the Seljuk caravanserais were located in mountain valleys and higher, colder climates. The location of caravanserais is influenced by the geographical characteristics of these two regions.

Conclusion

The Seljuk caravanserais in trade routes, especially the Great Khorasan Road, were built to provide comfort and security for caravans. The examination of the location of caravanserais and their placement in trade routes also indicates their main role and function in strengthening economic and trade issues. Additionally, different architectural and artistic styles were used in the construction of caravanserais in Iran and Anatolia in the fifth and sixth centuries AH.

Acknowledgements

We would like to thank the members of the academic faculty of the Archaeology Department at the Islamic Azad University, Abhar Branch, for their collaboration in conducting this research.



پژوهشنامه خراسان بزرگ

دوره ۱۵، شماره ۵۵، تابستان ۱۴۰۳

ISC | MSRT | ICI

شاپا الکترونیکی: ۲۷۱۷-۱۶۷۱

شاپا چاپی: ۲۲۵۱-۶۱۳۱

مقاله پژوهشی

بازشناسی مسیرهای تجاری در قلمرو سلاجقه ایران و روم بر اساس شواهد باستان‌شناختی (کاروانسراها) و منابع مکتوب تاریخی^۱

سمیرا مطیع (الف)، زرین فخار (ب)، فرزاد مافی (پ)

(الف) دانشجوی دکتری، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابهر، زنجان، ایران (samira1363.moti@gmail.com)

(ب) استادیار، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابهر، زنجان، ایران

(پ) استادیار، گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابهر، زنجان، ایران (mafifarzad@gmail.com)

چکیده

رونق تجاری و رشد صنایع دستی در دوره سلاجقه ایران و روم و آگاهی از اهمیت جاده‌ها در سهولت تجارت و فزونی ثروت، باعث تأسیس و عمران راه‌ها شد. گرچه گستره تجارت ایران دوره سلجوقی در مناطق بوده، روم شرقی (آناتولی) نقش چشمگیری در تجارت از مسیرهای خشکی و دریایی با ایران داشته است. اینکه چند مسیر تجاری در قلمرو سلاجقه روم و ایران قابل‌بازشناسی است و چه مسیری در دوره سلجوقی از اهمیت بیشتری بین این دو سرزمین برخوردار بوده‌اند؟ ازجمله پرسش‌های مطرح در این پژوهش هستند. هدف اصلی این نوشتار، بازشناسی راه‌های تجاری مواصلاتی سلاجقه ایران و روم در قرن پنجم و ششم هجری قمری بر اساس شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب تاریخی است. آگاهی از تعاملات فرهنگی، ویژگی‌های ساختاری و سبک معماری کاروانسراهای این دو سرزمین و شناسایی وجوه تمایز و اشتراک آن‌ها، از دیگر اهداف است. این پژوهش با روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی با رویکرد تاریخی و علی انجام شده است. متغیرهای این پژوهش، مسیرهای تجاری بین‌المللی شرقی-غربی و کاروانسراهای دوره سلجوقی در ایران (۱۵ کاروانسرا) و آناتولی (۱۷ کاروانسرا) هستند. در نتیجه، چندین مسیر مهم تجاری بین ایران و آناتولی در دوره سلجوقی شناسایی شد. از این بین، مسیر تبریز-قونیه، اصلی‌ترین راه ارتباطی بازرگانی بین این دو سرزمین بوده است. کاروانسراهای ایجادشده، عمدتاً در شاهراه خراسان بزرگ قرار دارند. بررسی معماری کاروانسراها نشان داد که هرچند کاروانسراهای دوره سلجوقی در ایران و آناتولی کاربری یکسانی دارند، به‌طورکلی از نظر سبک و پلان با یکدیگر متفاوت هستند و نمی‌توان ریشه کاروانسراهای سلاجقه روم را در ایران جستجو کرد.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۱۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۵/۱۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۶/۰۱

شماره صفحات: ۱۷۰-۱۴۳

واژگان کلیدی:

مسیر شرقی-غربی، شاهراه خراسان بزرگ، جاده ابریشم، کاروانسرا، دوره سلجوقی

استناد به مقاله:

مطیع، سمیرا؛ فخار، زرین و مافی، فرزاد. (۱۴۰۳). بازشناسی مسیرهای تجاری در قلمرو سلاجقه ایران و روم براساس شواهد باستان‌شناختی (کاروانسراها) و منابع مکتوب تاریخی. پژوهشنامه خراسان بزرگ. ۱۵ (۵۵)، ۱۴۳-۱۷۰.



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

DOI: <https://doi.org/10.22034/jgk.2024.388195.1107>URL: https://jgk.imamreza.ac.ir/article_206304.html

Journal of Great Khorasan by Imam Reza International University is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

۱- مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول تحت عنوان «بازشناسی مسیرهای تجاری قلمرو سلاجقه روم و ایران بر اساس شواهد باستان‌شناختی (مطالعه موردی معماری کاروانسراها و تأسیسات وابسته)» است که به راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در گروه باستان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابهر به انجام رسیده است.

نویسنده مسئول مکاتبات: (z.fakhar783@gmail.com)

مقدمه

سلجوقیان طایفه‌ای از ترکمانان غز و خزر بودند که در نبرد دندانقان، میان سرخس و مرو، توانستند غزنویان را شکست دهند و به قدرت برسند (Bosworth, 2016: 29). در دوران اسلامی، دولت سلجوقیان گسترده‌ترین پهنه سرزمینی را از کاشغر تا انطاکیه به خود اختصاص داد و درخشان‌ترین روزهای فرمانروایی آنان به روزگار طغرل اول، البارسلان و ملکشاه بازمی‌گردد (تصویر ۱). گسترش نفوذ سلجوقیان در آناتولی پس از نبرد ملازگرد (۴۶۲ق/ ۱۰۷۱م)، سرآغاز نفوذ دامنه‌دار ترکان سلجوقی بر منطقه وسیع آسیای صغیر بود. دولت سلجوقیان توانست بیشتر نواحی آناتولی را از چنگ بیزنس خارج سازد و حدود دو و نیم سده (۷۰۷-۴۷۳ق/ ۱۲۰۷-۱۰۸۱م) با اقتدار به حکمرانی بپردازد (Roosta, 2015: 12).

راه‌های ارتباطی، یکی از مهم‌ترین عوامل انتقال فرهنگ و هنر بین انسان‌ها از دوران باستان تاکنون بوده‌اند. با آنکه اقلیم در انتخاب مسیرهای ارتباطی نقش مؤثری داشته، اما شرایط اقتصادی، اجتماعی و دینی حاکم نیز در شکل‌گیری راه‌های مواصلاتی از اهمیت زیادی برخوردارند. تأسیس جاده برای همه حکومت‌ها به لحاظ سیاسی، فرهنگی و اقتصادی اهمیت ویژه‌ای داشته است. رونق تجاری و رشد صنایع دستی (برنکاری، عاج‌کاری، چوب‌کاری و غیره) در دوره سلجوقه ایران و روم و آگاهی از اهمیت جاده‌ها در سهولت بازرگانی و فزونی ثروت، باعث تأسیس و عمران جاده‌ها شد. گرچه گستره تجارت ایران دوره سلجوقی در مناطق متعددی از جمله آذربایجان، ارمنستان، چین، هند، حبشه، زنگبار، روم و مصر بوده، اما روم شرقی نقش چشمگیری در تجارت از مسیرهای خشکی و دریایی با ایران داشته است.

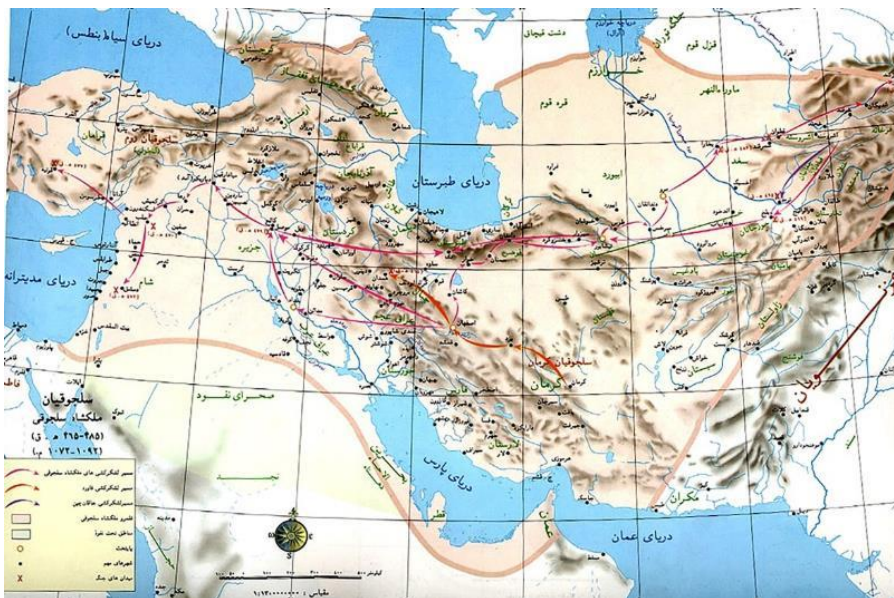
این پژوهش مبتنی بر سه پرسش اصلی است: ۱. چند مسیر تجاری در قلمرو سلجوقه روم و ایران بر اساس منابع

تاریخی و شواهد باستان‌شناختی با تأکید بر کاروانسراها قابل‌بازشناسی است؟ ۲. چه مسیرهایی در دوره سلجوقی از اهمیت بیشتری بین این دو سرزمین برخوردار بوده‌اند و چه عواملی بر انتخاب و استفاده از آن‌ها مؤثر بوده است؟ ۳. سبک معماری کاروانسراهای سلجوقه ایران و روم چه شباهت‌ها و تفاوت‌هایی با یکدیگر دارد؟ پیرو پرسش‌های مطرح‌شده، فرضیات این پژوهش عبارت‌اند از: ۱. احتمالاً مسیرهای ارتباطی دوره سلجوقی با مسیرهای ارتباطی امروزی بین ایران و ترکیه تا حدودی همخوانی داشته و دو مسیر اصلی مورد استفاده بوده که یکی از شمال غرب به ترکیه و دیگری از غرب ایران به عراق و سپس به ترکیه منتهی می‌شده است. ۲. به نظر می‌رسد مسیرهایی که در ادامه شاهره خراسان بزرگ یا جاده ابریشم قرار دارند از اهمیت بیشتری برخوردار بوده‌اند و از شهرهای مهمی نظیر ری، زنجان، تبریز، ارزروم، قیصریه و قونیه عبور می‌کرده‌اند و ویژگی‌های جغرافیایی و زمین‌شناسی بر انتخاب آن‌ها مؤثر بوده است. ۳. مفروض است که سبک ساخت کاروانسراهای آناتولی از نمونه‌های ایرانی تأثیر پذیرفته باشد و اشتراکات قابل‌توجهی بین آن‌ها وجود دارد.

این مقاله، در پی بازشناسی مسیرهای تجاری بین قلمرو سلجوقه ایران و روم و شناسایی مسیرهای مهم و عوامل مؤثر در انتخاب آن‌ها و همچنین دستیابی به تأثیرات متقابل فرهنگی و سبک‌شناختی در معماری کاروانسراهای این دو حوزه فرهنگی و جغرافیایی است. بررسی معماری و نوع سازه‌های کاروانسراها و تأسیسات بین‌راهی از اهم موضوعات پژوهش است. به‌طورکلی، ۱۰۴ کاروانسرا از دوره سلجوقه روم شناسایی شده است. از این بین، ۴۵ کاروانسرا تقریباً به‌صورت کامل باقی مانده‌اند و بقیه بر اساس منابع مکتوب تاریخی و شواهد معماری اندک، بازشناسی شده‌اند (Erdmann, 1961: 12). تراکم این کاروانسراها عموماً در مسیرهای تجاری و مهم است. شمار ۱۷ کاروانسرا از جمله

ایران و آناتولی قرار دارند، به‌عنوان مورد مطالعاتی، بررسی می‌شوند. هرچند بسیاری از جاده‌ها در طول تاریخ از بین رفته‌اند و شواهدی از آن‌ها باقی نمانده، می‌توان از متون تاریخی برای بازشناسی آن‌ها استفاده کرد.

آلای‌خان^۱، آغزی کاراخان^۲، علاءالدین^۳، آکسارای‌خان^۴ در آناتولی (روم شرقی) و جز این‌ها و شمار ۱۵ کاروانسرا از جمله رباط شرف، رباط دیرکاج، رباط کریم، کاروانسرای سرچم و جز این‌ها در ایران طی دوره سلجوقی که در مسیرهای تجاری



تصویر ۱: نقشه سیاسی امپراتوری سلجوقیان در ایران و ترکیه (مأخذ: سازمان نقشه‌برداری کشور، اطلس تاریخ ایران)

پیشینه پژوهش

جدا از منابعی که در مورد تاریخ سیاسی و اجتماعی سلاجقه ایران و آناتولی وجود دارد، چندین مطالعه در مورد تجارت و مسیرهای تجاری و کاروانسراهای این دوره انجام شده است. از این‌بین، پایان‌نامه‌ای با موضوع «تجارت ایران در دوره سلجوقیان» به مسائل تجارت دریایی خلیج فارس و بررسی مسیرهای تجاری پرداخته است (Khalifeh, 2006: 6). ماکسیم سیرو (Siroux, 1978: 25) در کتاب *کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها*، به طبقه‌بندی پلان کاروانسراهای ایران در دوران تاریخی و چگونگی شکل‌گیری کاروانسراهای ایوان‌دار با حیاط مرکزی در

دوران اسلامی و تأثیر این سبک بر مناطق هم‌جوار، به‌خصوص همسایگان شرقی می‌پردازد. ویژگی‌های معماری تعدادی از کاروانسراهای ایران در دوره سلجوقی در کتاب *معماری اسلامی ایران در دوره سلجوقیان* آمده است (Hillenbrand, 2000: 73). هیلن براند (Hillenbrand, 2000: 76)، نویسنده کتاب *معماری اسلامی*، کاروانسراهای جهان اسلام را به دو گونه شهری و برون‌شهری تقسیم نموده و ضمن ارائه پلان و تصویر آن‌ها، در انتها به نحوه سفر کاروانی اشاره کرده است. کیانی (Kiyani, 1997: 5) در کتاب *تاریخ هنر معماری ایران در دوره اسلامی*، تاریخچه‌ای عمومی از کاروانسراهای ایرانی ارائه

1. Alay Han
2. Agzi Kara Han
3. Aladdin Han
4. Aksaray Han

نوشته شده است که از جمله می‌توان به کتاب *راه‌های ابریشم و ادویه: اکتشاف از طریق زمین نوشته پل استراترن (Strathern, 1998: 4)*، کتاب *جاده ابریشم نوشته فرانک و براونستون (Frank and Brownstone, 1997: 40-45)* و کتاب *جاده ابریشم نوشته ناصر تکمیل‌همایون (Takmil Homayoun, 2016: 6)* اشاره کرد.

چندین پژوهش نیز در ارتباط با راه‌ها و کاروانسراها در کشور ترکیه انجام شده است. اردمن یکی از نخستین پژوهشگرانی است که به بررسی معماری کاروانسراهای ترکیه پرداخته است (Erdmann, 1961: 1). پایان‌نامه‌ای با عنوان «راه‌ها در دوره سلاجقه آناتولی» حاوی اطلاعاتی درباره راه‌های اصلی و فرعی تجاری آناتولی با دولت‌های دیگر و داخل منطقه در عصر سلاجقه است (Ozergin, 1959: 10). در منابع دیگری در مورد اوضاع اقتصادی آناتولی پیش از عهد مغول (Polat, 1997: 8)، بازارهای بین‌المللی آناتولی در زمان سلجوقیان و کاروانسراهای سلجوقی (Turan, 1999: 32) بحث شده است. گونول پانتای (Pantai, 2019: 13) سبک و روند شکل‌گیری کاروانسراهای دوره سلجوقی در منطقه آناتولی را در مقاله «کاروانسرا در معماری منطقه آناتولی» بررسی کرده است. حسن‌زاده و طارم (Hassanzadeh & Taram, 2018: 63) در مقاله «کارکرد راه‌های آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی روم» به شناسایی مسیر شاهراه‌های آناتولی و چگونگی بهره‌برداری دولت از آنها پرداخته‌اند. همانطور که ملاحظه می‌شود، انجام پژوهش مستقل و یکپارچه بر مبنای شواهد باستان‌شناختی (کاروانسراها) و منابع مکتوب تاریخی به هدف بازنشاسی مسیرهای تجاری ایران و آناتولی در عهد سلجوقیان ضرورت دارد.

روش پژوهش

داشته و انواع کاروانسراها را بر اساس موقعیت جغرافیایی و اقلیمی طبقه‌بندی کرده است. کلایس و کیانی (Kleiss & Kiyani, 1995: 13) در کتاب *کاروانسراهای ایران*، اطلاعات ارزنده‌ای در مورد برخی از کاروانسراهای ایران و پلان و نقشه آنها منتشر کرده است. پیرنیا و افسر (Pirnia & Afsar, 1991: 16) در کتاب *راه و رباط* به معرفی بناهای مربوط به راه‌ها، انواع میل‌ها، پل‌ها و کاروانسراهای ایران، وسایل نقلیه و وسایل سفر پرداخته‌اند.

لباف‌خانکی و همکاران (Labfaf Khaniki et al., 2013: 33) در کتاب *کاروانسراهای خراسان*، منابع مکتوب و کاربرد کاروانسراهای خراسان، راه و رباط و محورهای اصلی ارتباطی خراسان را تجزیه و تحلیل کرده‌اند. سلطان‌احمدی و سیدحمزه (Soltan Ahmadi & Seyed Hamzah, 2015: 38) در مقاله «الگو و شاخصه‌های معماری کاروانسراهای دوره سلجوقی شاهراه خراسان»، به بررسی ویژگی‌های کاروانسراهای سلجوقی واقع در مسیر خراسان بزرگ و مقایسه آنها با دیگر کاروانسراها در مناطق مختلف ایران و مناطق هم‌جوار پرداخته‌اند. مهیمنی و نبوی (Mohimani and Nabavi, 2022: 113) در چارچوب مقاله‌ای در *پژوهشنامه خراسان بزرگ*، به بررسی ساختار کالبدی-فضایی کاروانسراهای دوره‌های مختلف اسلامی در مسیر جاده ابریشم در خراسان بزرگ پرداخته‌اند. همچنین پژوهشگران ایتالیایی و ایرانی، دِچاریس و همکاران (De Cesaris et al, 2014: 43)، در کتاب *شهرهای ایران، مسیرهای کاروانسرا*، از طریق مجموعه‌ای از شواهد و مدارک به بررسی و تفسیر پیچیدگی مکان‌ها، تنوع گونه‌شناسی، غنای سبک‌های معماری و اصلاح راهبردهای زیستی و اقلیمی می‌پردازند که توسط انسان در فلات ایران اجرا شده است. کتاب‌های متعددی درباره اهمیت و نقش بسیار مهم شاهراه خراسان بزرگ و جاده ابریشم در رشد و توسعه سیاسی و اقتصادی حکومت‌های گوناگون ایران

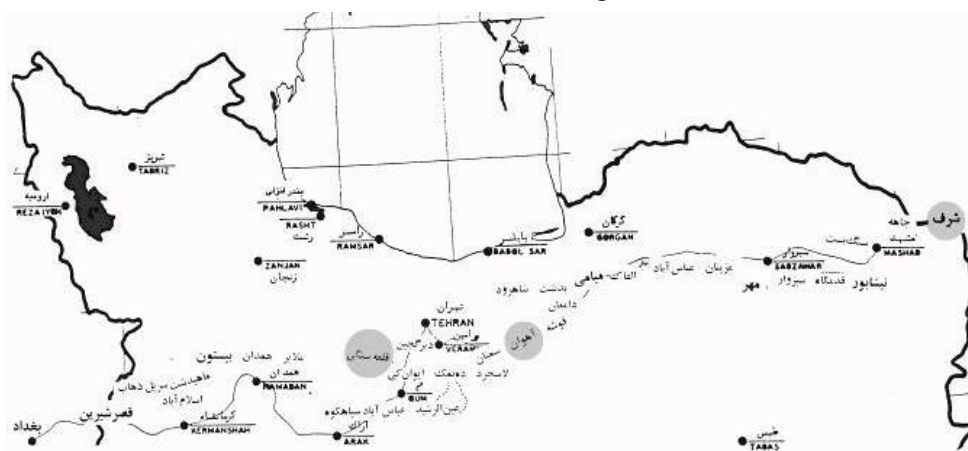
این پژوهش با روش‌های میدانی و کتابخانه‌ای با رویکرد تاریخی و علی که از زیرمجموعه‌های پژوهش کیفی هستند انجام شده است. فرآیند انجام پژوهش شامل مراحل گردآوری داده‌ها، مطالعات کتابخانه‌ای، مطالعات میدانی، تحلیل داده‌های مختلف نظیر اسناد، نقشه‌ها، متون تاریخی و مقایسه کاروانسراهای سلاجقه ایران و روم با یکدیگر است. روش‌های میدانی شامل بازدید و مستندنگاری برخی کاروانسراهای ایران می‌شود. همچنین موقعیت کاروانسراها با استفاده از عکس‌های ماهواره‌ای و نرم‌افزار آرک‌جی‌آی‌اس روی نقشه مشخص شد و از طریق مدل‌سازی انجام‌شده، مسیرهای اصلی تجاری ایران و آناتولی بازشناسی شدند.

یافته‌های پژوهش

مسیر تجاری بین‌المللی شرقی-غربی ایران و آناتولی

از اواسط سده پنجم هجری قمری، پس از استقرار شاخه‌ای از سلجوقیان در کرمان، مکران و سواحل شرقی خلیج فارس،

مسیر تجاری بین‌المللی و پرفت‌وآمدی از ساحل مکران و بندر تیز تا خراسان و ماوراءالنهر برقرار شد. نقطه ثقل این مسیر تجاری، کرمان و شهر معروف آن جیرفت بود. از جیرفت مسیر کاروان‌ها به چند جهت اصلی تغییر می‌یافت. دو جاده منشعب شده از کرمان جنبه بین‌المللی داشت: ۱. جاده‌ای که به خراسان و از آنجا به ماوراءالنهر و سواحل دریای خزر منتهی می‌شد. ۲. جاده‌ای که به اصفهان، منطقه جبال آذربایجان و از آنجا به سواحل ولگا و آناتولی می‌رسید. این جاده از طریق همدان با عراق و شام و سواحل مدیترانه پیوند می‌یافت. در مسیر شرقی-غربی نیز شهرهای بسیار مهمی قرار داشتند که از موقعیت تجاری و اقتصادی فوق‌العاده مناسبی برخوردار بودند. اصفهان پایتخت سلجوقیان بزرگ، ری، همدان، زنجان و قزوین در این مسیر تجاری بین‌المللی موقعیتی بسیار برجسته داشتند (Khalifeh, 2006: 215) (تصویر ۲).



تصویر ۲: مسیر فرضی راه ابریشم در دوره سلجوقی (Kivani, 1996: 597)

کاروان‌های آذربایجان و آناتولی نیز با ادامه مسیر و با گذشتن از قزوین و زنجان به آذربایجان و از آنجا به آناتولی می‌رسیدند. در آذربایجان برخی جاده‌های فرعی از این مسیر جدا می‌شد، از جمله جاده‌ای که از طریق دربند به شمال‌غربی دریای خزر و منطقه بلغار می‌رسید. اصلی‌ترین کارکرد مسیر شرقی-غربی،

اتصال تجارت بین‌المللی ایران به اروپا و سواحل دریای مدیترانه بود. این مسیر از طریق شام با سواحل مدیترانه و به‌ویژه مصر، افریقایه و اندلس ارتباط می‌یافت و از طریق آناتولی به اروپا متصل می‌شد (Khalifeh, 2006: 215)

همهٔ محلت‌ها و کوچه‌ها را هم دربندها و دروازه‌های محکم و کاروانسراهای پاکیزه بود. و کوچه‌ای بود که آن را کوطران می‌گفتند، و در آن کوچه پنجاه کاروانسرای نیکو، و در هر یک بیاعان و حجره‌داران بسیار نشستند» ([Qabadiani](#) [Marvzi, 1983: 117](#)). مسیر شرقی-غربی که از کرمان به یزد و از آنجا به اصفهان می‌رسید، از جمله مسیرهای مهم تجاری در عصر سلجوقی بود. مسیر خراسان-اصفهان که از قدمت بسیار زیادی برخوردار بود، اصفهان را به ماوراءالنهر و خوارزم متصل می‌کرد.

آذربایجان: تبریز، خوی و سلماس جزو شهرهای آبادان و پررونق آذربایجان در سدهٔ ششم هجری قمری ذکر شده‌اند ([Ibn Hawqal, 1987: 336](#)). استان‌های آذربایجان شرقی و غربی به دلیل موقعیت بسیار مناسبشان در شمال‌غرب کشور، عامل اتصال ایران در مسیر تجاری شرقی-غربی به عراق، شام، ارمنیه، آناتولی، قسطنطنیه و اروپای شرقی از یک‌سو و از سوی دیگر از طریق دربند به ساحل ولگا بودند.

آناتولی: پایه‌های اصلی دولت سلجوقیان روم بر تجارت بنا شده بود، زیرا به دلیل موقعیت مناسب آناتولی، قلمرو آنان به‌راحتی با دریای مدیترانه، مهم‌ترین آبراه تجاری سده‌های پنجم و ششم هجری قمری، ارتباط می‌یافت. همچنین از طریق دریای سیاه و دریای اژه به‌راحتی به اروپا وصل می‌شد. درواقع، منطقه آناتولی واسطه راه‌های زمینی متصل‌کنندهٔ شرق جهان اسلام-به‌ویژه ایران- با اروپا بود. جاده شرقی-غربی ترانزیت که از ایران به آناتولی می‌رسید نیز از اهمیت زیادی برخوردار بود. این جاده هنگام رسیدن به آناتولی به دو شعبه جداگانه تقسیم می‌شد. اولین شعبه پس از گذشتن از

(215). در ادامه به چند استان مهم که در مسیر تجاری شرق به غرب قرار داشتند اشاره شده است.

خراسان: در قرن‌های پنجم و ششم هجری قمری، پیشه‌های هنری ترقی شگرفی کرد. امرای سلجوقی به نگهداری و حفظ امنیت راه‌ها توجه ویژه داشتند. رباط ماهی در راه سرخس به نیشابور به‌وسیله ترکان خاتون همسر سلطان سنجر و دختر ارسلان‌خان تعمیر شده است ([Mohimani &](#) [Nabavi, 2022: 120](#)).

ری: این منطقه در دوران اسلامی همواره از موقعیت تجاری فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. ری در قرن چهارم هجری قمری، مرکزی مهم برای تولید پارچه‌ها و جامه‌های معروفی بود که به نام «رازی» یا «صاحبی» شناخته می‌شدند ([Abu Dolaf, 1963: 75](#)). همچنین، مرکزی برای تولید کرباس، برد، پنبه، پرده، غضاره، مسله، شانه و نمکدان چوبی بود ([Hodud Al A'lam, 1993: 392](#); [Maqdas, 1982: 592](#)). مهم‌ترین نقش ری، در اتصال آذربایجان به خراسان بود و در زمان سلجوقیان اهمیت آن دوچندان شد ([Bendari Isfahani, 1977: 144](#)). معین‌الدین مختص‌الملک ابونصرکاشانی، والی ری، اقدام به بنای رباط قهرود و رباط احمدآباد و تعمیر رباط دیرگچین و همچنین تعمیر جادهٔ میان ری و قم با گچ و سنگ کرد ([Monshi Kermani, 1985: 66-68](#)).

اصفهان: فرش‌ها و پرده‌های معروف بافت اصفهان ([Ibn Rasteh, 2001: 181](#)) و انواع جامه‌های ابریشمین مرغوب چون حله، عتابی و سقلاطون ([Istakhri, 1994: 206](#); [Hodud Al A'lam, 1993: 389](#); [Ibn Faqih, 1970: 86-87](#)), جزو محصولات اصلی اصفهان به شمار می‌آمده‌اند. ناصرخسرو قبادیانی در ۴۴۴ق، موقعیت تجاری شهر را چنین توصیف می‌کند: «و اندرون شهر همه آبادان-که هیچ از وی خراب ندیدم- و بازارهای بسیار و بازاری دیدم از آن صرافان که اندر او دویست مرد صراف بود و هر بازاری را دربندی و دروازه‌ای و

ارزروم،^۱ بی‌بورت^۲ و زیگانا^۳ به بندر ترابوزان^۴ در ساحل دریای سیاه ختم می‌شد. دومین مسیر نیز با گذشتن از ارزروم، ارزنجان،^۵ سیواس،^۶ قیصریه،^۷ آکسارای (آقسرائی)^۸ و قونیه^۹ به آتالیا،^{۱۰} علائیه (آلانی)^{۱۱}، ایاس^{۱۲} و بنادر دریای مدیترانه می‌رسید. این راه اصلی، گرجستان و ارمنستان را نیز به بنادر دریای مدیترانه متصل می‌کرد. تجارت شرقی-غربی قونیه پس از سیواس به دو شاخه تقسیم می‌شد. بازرگانی که از بغداد می‌آمدند، مسیر ماردین^{۱۳}، ملاطیه^{۱۴}، البستان^{۱۵}، قیصریه، آکسارای، قونیه، آتالیا و علائیه را در پیش می‌گرفتند. بازرگانی هم که از حلب می‌آمدند با گذشتن از قیصریه، همین مسیر را تا رسیدن به بنادر دریای مدیترانه تعقیب می‌کردند (Turan, 1946: 474-475).

تجارت بین‌المللی ایران، یعنی مسیر شرقی-غربی که به جبال و آذربایجان می‌رسید، از دو طریق می‌توانست به تجارت آتاتولی پیوند یابد. نخست از طریق همدان به بغداد، از آنجا موصل^{۱۶}، ماردین، دیاربکر^{۱۷} و ملاطیه. مسیر دوم نیز از طریق تبریز، ارزروم، ارزنجان، سیواس، قیصریه، آکسارای به قونیه. البته تجارت در مسیر تبریز-قونیه از اهمیت بسیار بیشتری

برخوردار بود و ایران را به سواحل دریای سیاه و اروپا وصل می‌کرد. کاروانسراهای بسیار زیادی که در این مسیر مهم توسط سلجوقیان روم از پایان سده ششم هجری قمری تا پایان سده هفتم هجری قمری برپا شده نیز حکایت از اهمیت تجاری این مسیر دارد. وجود راه‌های بین‌المللی معروف در آتاتولی باعث شده بود که شهرهای قلمرو سلجوقیان به بازارهایی بین‌المللی برای عرضه محصولات نقاط مختلف جهان تبدیل شوند. قبل از نفوذ سلجوقیان در آتاتولی نیز، آنجا به‌عنوان محلی برای عرضه برده معروف بود و جایگاه‌هایی به‌عنوان بازار برده‌فروشان در روم وجود داشت (Khalifeh, 2006: 261). کالاهایی که از آتاتولی به اروپا حمل می‌شد شامل پشم، ابریشم و پارچه‌های ابریشمی، پنبه، قالی، گلیم، نم‌د آنکارا، صابون، مواد مختلف رنگرزی و عطریات و دیگر امتعه رسیده از شرق بود (Polat, 1997: 178).

ارتباط تجاری ایران و آتاتولی در عصر سلجوقی

1. Erzurum
2. Bayburt
3. Zigana
4. Trabzon
5. Erzincan
6. Sivas
7. Kayseri
8. Aksaray
9. Konya
10. Antalya
11. Alanya
12. Ayaz
13. Mardin
14. Malatya
15. Elbistan
16. Musul
17. Diyarbakir

دیگر به قونیه و از آنجا به قسطنطنیه متصل می‌شد. در دوران زمامداری سلاجقه کرمان، به‌ویژه زمان ارسلان شاه (۵۳۷-۴۹۵ق)، به ورود «قوافل روم» به کرمان و قمادین (مهم‌ترین شهرک بین‌المللی جیرفت) اشاره شده است (Kermani, 1994: 382, 426).

ارتباط تجاری خراسان با آناتولی در نیمه دوم سده ششم هجری قمری، نشان می‌دهد که پس از افول مسیر بین‌المللی شرقی-غربی، در پی سقوط سلجوقیان کرمان، خراسان همچون گذشته نقشی اساسی در تجارت بین‌المللی به‌عنوان پیونددهنده جاده ابریشم با آناتولی و اروپا برعهده گرفته است (Johari Neishabouri, 2004: 187).

بنابراین، در نیمه دوم سده ششم هجری قمری، مسیر ایران-آناتولی از کرمان و اصفهان به تبریز منتهی نمی‌شد، بلکه از خراسان (نیشابور) و از آنجا به ری، قزوین، زنجان، میانه و تبریز و از آنجا به قونیه و قسطنطنیه می‌رسید. در سال‌های پایانی سده ششم هجری قمری و اواخر عهد سلجوقیان نیز ارتباط تجاری مستمری میان همدان و قونیه در جریان بود (Ravandi, 1985: 461). این ارتباط با سقوط سلاجقه هم منقطع نشد و در زمان جانشینانشان، خوارزمشاهیان، نیز ادامه یافت. در سندی رسمی مربوط به عهد خوارزمشاهی که از سوی جلال‌الدین خوارزمشاه خطاب به علاءالدین کیقباد، سلطان سلاجقه روم (۶۳۴-۶۱۶ق/۱۲۳۷-۱۲۲۰م) نگارش یافته و پاسخ علاءالدین به او، به تواتر بازرگانان میان قلمرو دو دولت تأکید شده است: «[...] چنان‌که بعالیوم تردد رسولان و اختلاف سفیران و آمد و شد بازرگانان متواتر باشد» (Turan, 1988: 101).

در نیمه دوم سده ششم هجری قمری، دریای خزر نقش مهمی در پیوند با آناتولی از طریق دربند و قفقاز برعهده داشت (Ibn Esfandiari Kateb, 1987: 132).

در عصر سلجوقیان، تشکیل شاخه‌ای از آن دولت در آناتولی (۴۷۳ق/۱۰۸۱م) که به سلاجقه روم معروف شدند، ارتباط تجاری گسترده سلجوقیان بزرگ (ایران) با قلمرو سلجوقیان روم (آناتولی) را در پی داشت. با به قدرت رسیدن سلجوقیان روم و توجه بیش‌ازحد آنان به شکوفایی تجاری شهرهای قلمرو خود، برقراری امنیت راه‌ها و نیز ساختن کاروانسراهای بسیار در مسیرهای تجاری، ارتباط تجاری ایران و آناتولی رونق چشمگیری یافت و مسیر تجاری تبریز-قونیه-قسطنطنیه اهمیت یافت، زیرا این مسیر هم متصل‌کننده شرق و غرب بود و هم مسیر بین‌المللی شرقی-غربی ایران عصر سلجوقی را که از بندر تیز به کرمان، اصفهان، جبال و تبریز می‌رسید، به اروپا متصل می‌کرد. این مسیرها بر اساس منابع مکتوب تاریخی و کاروانسراهای موجود، بازنشاسی شده و در نقشه GIS جانمایی شده‌اند (تصویر ۳).

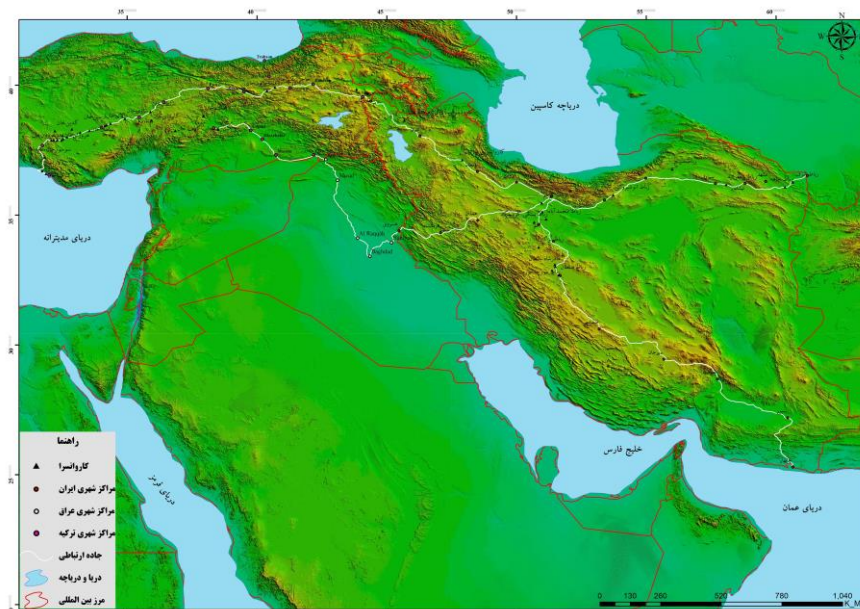
مسیر غربی-شرقی در ارتباط اصلی با تبریز بود. این راه از آناتلیا شروع می‌شد. با گذشتن از بوردور^۱، اسپارت^۲ و قونیه به آکسارای می‌رسید. همچنین پس از گذشتن از منازل مهم دیگری، در سیواس به راه شمالی-جنوبی می‌پیوست. سپس از آنجا به ارزروم می‌رفت و از ارزروم به تبریز وصل می‌شد. مسافت بین مراکز بزرگ تجاری در طول این مسیر (از قونیه تا تبریز)، طی چهل روز پیموده می‌شد و در این راه، تنها از قیصریه به سیواس، ۲۴ کاروانسرا تأسیس شده بود (Sümer, 1998: 4).

مسیر غربی-شرقی آناتولی، پس از رسیدن به تبریز به مسیر شرقی-غربی ایران می‌پیوست و مسیر بین‌المللی زمینی بسیار طولانی را تشکیل می‌داد. مسیری که از بندر تیز در جنوب-شرقی ایران شروع می‌شد و پس از گذراندن چند هزار کیلومتر مسیر زمینی از طریق کرمان، اصفهان و منطقه جبال به تبریز می‌رسید. سپس با پیمودن چند هزار کیلومتر مسیر زمینی

1. Burdur

2. Isparta

طبق منابع ارمنی، لشکرکشی‌های سلجوقیان در ارمنستان باعث شد که ارمنستان برای مدت طولانی اهمیت خود را در تجارت جهان از دست بدهد (Sirarpi, 1978: 54).



تصویر ۳: نقشه جی‌آی‌اس کشورهای ایران، ترکیه و عراق که مسیرهای اصلی (شرقی-غربی) ارتباطی ایران و آناتولی در دوره سلجوقی را به همراه موقعیت برخی کاروانسراهای موجود در این مسیر نشان می‌دهد (مأخذ: نگارندگان)

کاروانسراهای سلجوقی در مسیرهای تجاری ایران

شاهراه خراسان بزرگ یا جاده ابریشم یکی از عوامل مهم تغییر و تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در دوران اسلامی بوده و تسلط بر این جاده تجاری برای حکومت‌های مختلف از جمله غزنویان و سلجوقیان اهمیت داشته است (Bahranipour et al, 2018: 16). امنیت و رونق تجاری منجر به پیشرفت‌های اقتصادی در قلمروی حکومت سلجوقیان و ایجاد راه‌های مواصلاتی شد. با روی کار آمدن ملکشاه در ۴۶۵ق، شهرهای خراسان از جمله نیشابور در مسیر راه کاروانی قرار داشتند که عراق و بغداد، بزرگ‌ترین مراکز مصرفی خاورمیانه و ماورای آن را به ماوراءالنهر متصل می‌ساخت (Rahmati et al, 2013: 158). بر اساس مطالعات انجام‌شده، تعداد محدودی از کاروانسراهای باقی‌مانده شاهراه خراسان بزرگ مربوط به دوره سلجوقی هستند. ۱۵ کاروانسرا از این دوره در این پژوهش مورد بررسی

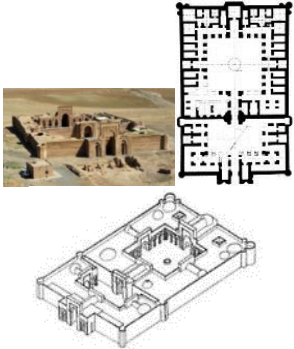
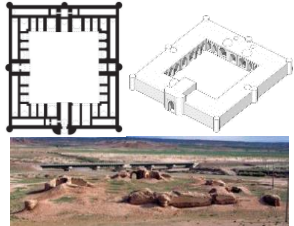

قرار گرفته‌اند. فهرست این کاروانسراها و ویژگی‌هایشان در جدول شماره ۱ آمده است. در دوره سلجوقی به‌جای کاروانسرا از واژه رباط استفاده می‌شد. رباط‌های نخستین، استحکامات ساده‌ای در نقاط بی‌حفاظ مرزی بودند که می‌توانستند پناهگاه گروهی جهادگر باشند و در ساده‌ترین شکل شامل یک دیوار استحکاماتی در اطراف، اتاق‌های زندگی، انبار اسلحه، انبار تدارکات و برج برای علامت دادن بودند. گاه رباط فقط یک برج دیده‌بانی بود (Karimi, 1996: 508). بیشتر این رباط‌ها در راه ابریشم و منطقه خراسان جای داشته است (Labaf Khaniki, 2012: 36).

کاروانسراهای بررسی‌شده، تقریباً با فضایی شبستانی و چهار ایوانی اجرا شده‌اند که این وضعیت در ۱۲ کاروانسرای سلجوقی اجرا شده و سه کاروانسرا (رباط ترک، رباط سلطان و کاروانسرای آلاکی) فاقد این نوع نقشه هستند (جدول ۱).


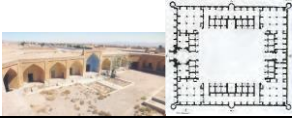


اسطبل و باربند در کاروانسراهای دوره سلجوقی به اشکال مختلف ساخته شده است. در کاروانسرای قلعه سنگی قم، حیاطی محصور و فاقد حجره را در جلوی کاروانسرا ساخته‌اند که محل نگهداری حیوانات بوده است. در رباط شرف، اسطبل‌ها در چهارگوشه کاروانسرا قرار گرفته‌اند و فقط بخش کوچکی از فضای رباط را اشغال کرده‌اند. این در حالی است که در دوره‌های بعد در کاروانسراها، اتاق‌های مسافران معمولاً پیرامون حیاط ساخته می‌شد و پشت آن‌ها اسطبل قرار می‌گرفت. در کاروانسراهای سلجوقی در طرفین فضای دروازه ورودی (دالان) نیز معمولاً اتاق‌هایی برای پاسداران کاروانسرا ساخته می‌شد ([Kiyani, 1987: 204](#)). تزئینات وابسته به معماری یکی دیگر از عوامل مهم معماری محسوب می‌شود که در این دوره تعداد ۱۰ کاروانسرا دارای تزئینات آجرکاری، کتیبه‌هایی با خط کوفی و هندسی و غیره هستند و تعداد پنج کاروانسرا، تزئینات معماری ندارند.

در کاروانسراهای دوره سلجوقی، فضای نیمه‌باز رواق مانند پیوسته‌ای حیاط را دور می‌زند و در پشت رواق‌ها اتاق‌های مسافران قرار گرفته است. رواق دارای پیوستگی فضایی است و فقط گاهی این پیوستگی توسط ایوان که معمولاً ایوان روبه‌روی ورودی اصلی است، از بین می‌رود. برخی از کاروانسراهای این دوره مانند رباط کریم و کاروانسرای علی-آباد قم، ایوان ندارند و میانسرا، بی‌واسطه به حجره (اتاق) راه دارد ([Pirnia, 2012: 314](#)). ویژگی دیگر، فضای چهار صفه است که در الگوی معماری کاروانسراهای دوره سلجوقی جایگاه ویژه‌ای دارد ([Godard et al, 2009:](#) [248](#)). گاه جای فضای چهار صفه، فضایی گنبدخانه‌ای، مانند آنچه در کاروانسراهای رباط کریم می‌بینیم، در گوشه کاروانسراها ایجاد شده است ([Pirnia, 2012: 315-](#) [316](#)).

جدول ۱: ویژگی‌های معماری کاروانسراهای بررسی شده در این پژوهش از دوره سلجوقی در ایران (مأخذ: نگارندگان)

ردیف	نام کاروانسرا	مسیر	مصالح	پلان	واپسته	تأسیسات	تزئینات معماری	رنگ	طرح پلان
۱	رباط شرف	خراسان- سرخس	آجر، گچ	مستطیل- چهار ایوانی	مسجد، محراب، آب‌انبار	کتیبه‌های گلی			
۲	رباط چاهه (ماهی)	خراسان- سرخس	آجر، گچ	مربع- چهارایوانی	-	کتیبه‌های کوفی، آجرکاری، نقوش هندسی			
۳	کاروانسرای زعفرانیه	خراسان- سبزوار	آجر و ملات کاه‌گل	چهارایوانی	بازار، مسجد و حمام	آجرکاری			

ردیف	نام کاروانسرا	مسیر	مصالح	پلان	تأسیسات وابسته	معماری تزیینات	منابع	طرح پلان
۴	رباط انوشیروانی	سمنان-گردنه آهوان	سنگ و آجر	مربع- چهارایوانی	آب انبار	آجرکاری، طاق و ایوان‌های ضربی	Kiyani, 1996: 602	
۵	کاروانسرای سپنج (جهان‌آباد)	سمنان-شاهرود	آجر و ملات گچ	چهارایوانی	مناره و مسجد	آجرکاری منقوش	Seyed Hamzeh, 2017: 157	
۶	رباط دیرکاج (محمدآباد)	ری-قم	سنگ، آجر، خشت و گل، آهک	مستطیل- چهارایوانی	برج، مسجد، شبستان، آسیاب، حمام، آب‌انبار	آجرکاری	Kiyani, 1983: 435; Arab, 2006: 99	
۷	کاروانسرای سنگی (کوه‌نمک)	ری-قم	سنگ و آجر	مربع- چهارایوانی	برج‌های تزیینی	-	Kiyani, 1996: 600	
۸	رباط سنگی (علی‌آباد)	ری-قم	سنگ و گچ	مربع- چهارایوانی	برج	-	Siroux, 1949: 100; Arab, 2007: 107-108	
۹	کاروانسرای قلعه‌سنگی رباط کریم	ری-قم	سنگ	مربع- چهارایوانی	برج	آجرکاری	Siroux, 1949: 92	
۱۰	رباط سلطان	اصفهان	سنگ لاشه آهکی	مستطیل- دواایوانی	-	-	Siroux, 1978: 110	
۱۱	کاروانسرای سنگی چاله سیاه (شیخ علیخان)	اصفهان	گل، گچ	مربع- چهارایوانی	-	مقرنس‌کاری	Siroux, 1978: 110	

ردیف	نام کاروانسرا	مسیب	مصالح	پلان	وابسته تأسیسات	معماری تزیینات	منبع	طرح پلان
۱۲	رباط تُرک	اصفهان	گل، گچ	دو ایوانی	-	-	Ehsani, 2012: 25-29	
۱۳	رباط مورچه‌خورت	اصفهان	خشت	مربع- چهارایوانی	-	-	Siroux, 1978: 98	
۱۴	کاروانسرای سرچم	زنجان	گچ و سنگ	مربع- چهارایوانی	-	کتیبه	Siroux, 1978: 98; Mashkour, 1970: 405-407	
۱۵	کاروانسرای آلاکی	مرند	سنگ و آجر	مستطیل- تک ایوانی	-	آجرکاری، کاشی‌کاری، کتیبه کوفی	Moradi, 2012: 85-99	

کاروانسراهای سلجوقی در مسی‌های تجاری آناتولی

معماری سنگی کاروانسراها، ریشه در آناتولی دارد ([Polat, 2018: 213](#)). در آناتولی، بهترین جنبه‌های معماری سلجوقی را در ویرانه‌های کاروانسراهای بزرگی می‌توان شاهد بود که هنوز بسیاری از راه‌های تجاری پیشین را مشخص می‌سازد که روزگاری شاهراه‌های پررفت‌وآمدی بودند ([Rice, 2007: 185](#)). کاروانسراها دومین گروه بزرگ ساختمان‌ها پس از مساجد در میراث معماری سلاجقه روم هستند که به آن‌ها خان یا هان هم می‌گویند. ۱۷ کاروانسرا از دوره سلجوقی در ترکیه در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته‌اند. فهرست این کاروانسراها و ویژگی‌های آن‌ها در جدول شماره ۲ آمده است.

عمومی‌ترین نوع نقشه کاروانسراهای سلاجقه روم، مشتمل بر دو عنصر متمایز و پیوسته به یکدیگر (حیاط باز احاطه‌شده با رواق و یک سرسرای سرپوشیده) بود. در مواردی، این دو عنصر هم‌عرض هستند، اما معمولاً سرسرای کم‌عرض‌تر از حیاط رواق‌دار است. این سرسرای ممکن است یا با طاق آهنگ‌های عمود بر دیوار پشتی پوشیده شود، یا توسط ردیفی از طاق‌های موازی دیوار پشتی که با یک راهروی






مرکزی عمود بر آن دیوار قطع گردد. طرح غیرمعمول‌تر، کاروانسراهایی هستند که فقط یک سرسرای داشتند و فاقد حیاط باز بودند. گاه سرسرای به صورت ردیف چشمه‌های پیوسته طاق‌دار باز با یک ورودی مرکزی جانبی طراحی شده است (مانند شرفشاهان). نادرتر از همه، کاروانسراهای بدون سرسرای سرپوشیده و تنها مشتمل بر حیاط باز، با ابعاد متفاوت است که حجره‌ها و اسطبل‌ها در اطراف آن قرار دارند. بیشتر این طرح‌ها شباهت بسیار زیادی با انواع متداول مسجد دارد. از این‌رو، نقشه هُروزلوهان، طرح این‌چنینی بناها را جاودانه می‌سازد که نمونه آن مسجد «کوچه میر» نطنز از دوره سلجوقی در ایران است. درحالی‌که انجیرهان به مسجد کبیر دمشق شباهت دارد. به همین قیاس، مساجد کوشکی کوچک در حیاط تعدادی از کاروانسراهای بزرگ‌تر، به‌عنوان نمونه‌های کوچک گنبدخانه‌های سلجوقی و مساجد اولیه ایران است که خود احتمالاً از کاخ‌های ساسانی و آتشکده‌ها که طرح آن‌ها تقریباً غیرقابل تشخیص از مساجد در کاروانسراها است، نشأت گرفته است. کاروانسراهای این گروه تقریباً همگی در قرن سیزدهم میلادی ساخته شده و بیش از چهار سلطان در

آن‌ها کنگره‌ها قرار دارد. این دیوارهای ضخیم و پشتیبان‌دار، پنجره‌های کوچک و کنگره‌ها، به‌طورکلی بخشی از عناصر اصلی نمای بیرونی معماری سلاجقه آناتولی هستند. از سقف خان‌ها به‌وضوح برای دفاع استفاده می‌شد. به بسیاری از آن‌ها می‌توان از طریق پله‌ها دسترسی یافت و حتی برخی از آن‌ها اتاق‌های ویژه‌ای را در پشت‌بام در موقعیت‌های استراتژیک قرار داده‌اند. وجود یک درگاه ورودی باعث تسهیل کنترل دسترسی به داخل بنا می‌شد (Yavuz, 1997: 80-95).

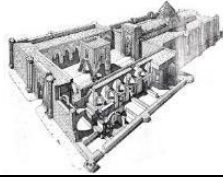
برپایی آن‌ها در این دوره سهیم بوده‌اند (Hillenbrand, 2001: 348-349).

ورود به کاروانسرا در تمام موارد، به‌وسیله یک دروازه انجام می‌شد. دیوارها را غالباً از سنگ تراشیده می‌ساختند و سپس با تخته‌سنگ‌های بزرگ تخت، می‌پوشاندند. برج‌ها از لحاظ شکل با یکدیگر فرق داشتند و معمولاً یا مربع یا مستطیل و گاهی مدور یا شش‌گوشه هستند. پنجره‌های باریک را در قسمت فوقانی دیوارها تعبیه می‌کردند که احتمالاً اقدام احتیاطی دیگری در مقابل دزدان بود (Rice, 2007: 146). اکثر دیوارها دارای پشتیبان هستند و روی

جدول ۲: ویژگی‌های معماری کاروانسراهای بررسی‌شده در این پژوهش از دوره سلجوقی در آناتولی (مأخذ: نگارندگان)

ردیف	نام کاروانسرا	مسیر	مصالح	پلان	تأسیسات وابسته	تزیینات معماری	نقشه	منبع
۱	کاروانسرای شرفشاخان (Sarafsa Han)	آلتا-آلتالیا	سنگ و گچ	مستطیل-سریوشیده	-	طاق ضربی		Darendeli and Sakir Binan, 2021: 137-172; Hillenbrand, 2001: 348
۲	هورزلوخان (Horozlu Han)	قونیه-آکسارای	سنگ و گچ	مستطیل-سریوشیده	-	تزیینات هندسی		Hillenbrand, 2001: 348
۳	اینجیرخان (Incir Han)	آلتالیا-اسپارتا	سنگ و گچ	مستطیل-تک‌ایوانی-سریوشیده و حیاط‌دار	-	ایوان، تزیینات هندسی		Hillenbrand, 2001: 348
۴	کاراتای‌خان (Karatay Han)	قیصریه-مالاتیا	سنگ و گچ	مستطیل-سریوشیده و حیاط‌دار	-	تزیینات هندسی، مقرنس		Hillenbrand, 2001: 350; Yavuz, 1997: 80-95
۵	سلطان‌خان (قونیه) (Sultan Han)	قونیه-آکسارای	سنگ و گچ	مستطیل-تک‌ایوانی-سریوشیده و حیاط‌دار	-	-		Karadavi Yenice, 2020: 22

ردیف	نام کاروانسرا	مسیر	مصالح	پلان	تأسیسات وابسته	تزیینات معماری	منابع	طرح پلان
۶	کاروانسرای ماماخاتون (Mamahatun)	ارزروم- ارزینجان	سنگ و گچ	مربع- تک ایوانی- سرپوشیده و حیاطدار	-	-	Yavuz, 1997: 50 ; Polat, 2018: 220	
۷	کاروانسرای آلاراخان (Alara Han)	آلانیا- قونیه	سنگ و گچ	مستطیل- تک ایوانی- سرپوشیده	حمام و استخر	طاقهای صلیبی	Yavuz, 1997: 50	
۸	کاروانسرای اصحاب کھف (Eshab-i Khef Han)	پسنی- کاپسری	سنگ و گچ	مستطیل- تک ایوانی- متحدالمرکز	-	-	Yavuz, 1997: 51	
۹	پرخان (سوسرک خان) Yer Han / Sevserek Han	مالاتایا- پوتورگه	سنگ و گچ	مستطیل- بدون ایوان	-	-	Yavuz, 1997: 51	
۱۰	اوبروک خان (قونیه) (Obruk Han)	آکسارای- قونیه	سنگ و گچ	مستطیل- تک ایوانی- سرپوشیده و حیاطدار	-	طاق گھوارهای	Polat, 2018: 217	
۱۱	آغزی کاراخان (آکسارای) Ağizkara Han	آکسارای- نوشهر	سنگ و گچ	مستطیل- تک ایوانی- سرپوشیده و حیاطدار	-	تزیینات هندسی	Polat, 2018: 218	
۱۲	سلطان خان (قیصریه) (Sultan Han)	قیصریه- سیواس	سنگ و گچ	مستطیل- سرپوشیده و حیاطدار	-	حجاری، سنگ، مقرنس، تزیینات هندسی	Darendeli and Sakir Binan, 2021: 137-172	

رئیف	نام کاروانسرا	مسیر	مصالح	پلان	تأسیسات وابسته	تزیینات معماری	منبع	طرح پلان
								
۱۳	حاجی نکیرخان (ارزروم) (Haci Bekir Han)	ارزروم- ارزینجان	سنگ و گچ	مستطیل	-	-	Polat, 2018: 224-213	-
۱۴	اودیرخان (Evdır Han)	آنتالیا- بوردور	سنگ و گچ	مستطیل- چهارایوانی- حیاطدار	-	مقرنس، حجاری سنگ، تزیینات هندسی	Polat, 2018: 221	
۱۵	کارگی خان (Kargı Han)	آنتالیا- قونیه	سنگ و گچ	مستطیل- دواایوانی- حیاطدار	-	-	Yavuz, 1997: 80-95	
۱۶	کاروانسرای سعدالدین زازادین (Zazadın Han)	آکسارای- قونیه	سنگ و گچ	مستطیل- تکایوانی- سرپوشیده و حیاطدار	-	-	Darendeli and Sakir Binan, 2021: 137-172	
۱۷	اُرسین خان (دلیک تپه سی خان) (Öresin Han)	آکسارای- نوشهیر	سنگ و گچ	مربع- تکایوانی- سرپوشیده	-	-	Polat, 2018: 213-224	

مقایسه کاروانسراهای دوره سلجوقی در ایران و آناتولی

در مسیر تجاری ایران، ۱۵ کاروانسرا از دوره سلجوقی بررسی شد. فضای چهار صفه در الگوی معماری کاروانسراهای دوره سلجوقی ایران جایگاه ویژه‌ای دارد. فضای چهار صفه، حیاطی با چهار ایوان و اتاقی در هر یک از زوایای آن است (Godard et al, 2009: 248). این الگو در واقع، کهن-ترین الگوی معماری است. فضای چهار صفه معمولاً در گوشه‌های کاروانسرا قرار گرفته و از دیگر فضاهای کاروانسرا کاملاً مجزاست. پوشش میانی این فضا در برخی از کاروانسراها با گنبد پوشیده شده و گاه بدون گنبد و به‌مثابه

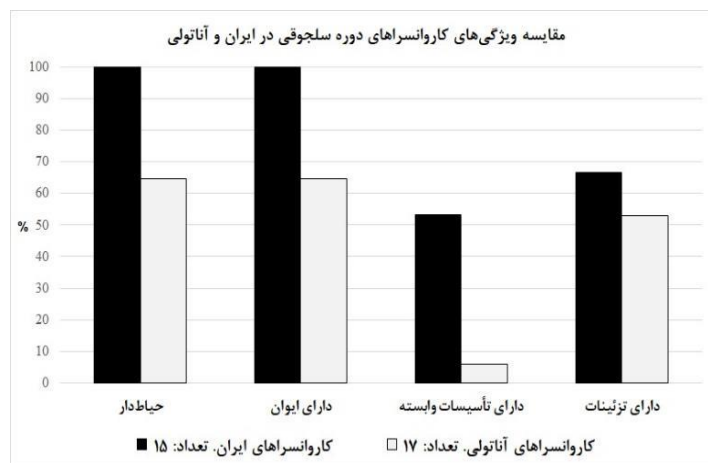
حیاط روباز عمل می‌کرده است. ساخت اسطبل برای نگهداری احشام به‌مانند دوره‌های بعدی، رواج نداشت و کاروانیان احشام خود را در کنار ایوانچه و در میانسرا می‌بسته‌اند (Pirnia, 2012: 315-316). یکی از عوامل تعیین‌کننده در کیفیت ساماندهی فضاهای داخلی کاروانسرا، ساختار فضای ورودی است، به‌گونه‌ای که قرارگیری دروازه ورودی در محور اصلی به‌عنوان یک اصل در معماری کاروانسراها، موجب ایجاد الگویی واحد در معماری کاروانسراها شده است. کاروانسراهای دوره سلجوقی بررسی‌شده، فاقد هشتی هستند و دسترسی به درون

آن‌ها به‌عنوان نوع «سلطان‌خان» یاد می‌شود، هیچ‌گونه تقارنی ندارند. بهترین نشانه این است که حیاط، نقطه شروع طراحی نیست، بلکه وجود یک اتصال ساختمانی بین بخش‌های سرپوشیده (بسته) و حیاط است (Yavuz, 1997: 82). از میان کاروانسراهای بررسی شده، اودیرخان، کارگی-خان، کرکگُزخان و سپس ماماخاتون و اصحاب کُهِف دارای پلانی تا حدودی شبیه نمونه‌های ایرانی هستند و حیاط توسط سراسرا احاطه شده است. در چندین خان مانند شرفشاخان، آلاراخان و اوبروک‌خان (قونیه)، سکو با یک طاق پوشانده شده، اما در اکثر کاروانسراها، هر رواق با یک طاق مقعر پوشانده شده است. بسیاری از کاروانسراها فقط از فضای سرپوشیده (بسته) تشکیل شده‌اند. فضاهایی که در این کاروانسراها ساخته شده‌اند عموماً شامل یک پناهگاه نیمه‌باز، یک مسجد، اتاق‌هایی برای اهداف مختلف، ایوان، یک چشمه، حمام، توالی و در چند مورد، اتاق‌هایی برای مراقبت از جاده است. همه کاروانسراها ایوان دارند که ۱۶ مورد تک ایوانه و یک مورد چهار ایوانه است. برخی از کاروانسراها مانند آلاراخان دارای مسجد هستند. گاهی اوقات مساجد در وسط حیاط ساخته می‌شدند که به‌عنوان «مسجد کوشک» شناخته می‌شود. برخی کاروانسراها دارای فضاهای خدماتی بهداشتی نظیر سرویس بهداشتی و حمام هستند (Yavuz, 1997: 80-95) (تصویر ۴).

کاروانسرا بدون گذر از فضای واسط صورت می‌پذیرد. همچنین، در برخی از کاروانسراهای این دوره مانند رباط شرف، رباط انوشیروانی و رباط کریم، راهی از ورودی به فضای بالای درگاه وجود دارد.

ساخت کاروانسراها در ایران پس از برقراری امنیت در دوره سلجوقی و رشد و شکوفایی تجاری، گسترش یافت. از دوران سلجوقی به بعد می‌توان تحول کاروانسراها را از نظر الگوی معماری بررسی کرد. کاروانسراهای سده پنجم هجری قمری در ایران بر اساس الگویی واحد طراحی شده‌اند که متمایز از کاروانسراهای ادوار بعد است. بررسی کاروانسراهای شناسایی شده از این دوره در شاهراه خراسان بزرگ، ویژگی‌های مشترکی را نشان می‌دهد که از جمله مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از الگوی چهار ایوانی و ترکیب آن با گنبدخانه، رواق به‌عنوان فضای واسط با اتاق‌ها، الگوی کهن چهار صفا برای اقامت، نبود اسطبل یا وجود نمونه‌های کوچک آن در کنار ورودی‌ها و یا استقرار آن در حیاطی مجزا، همچنین الگوی فضای ورودی که بدون واسطه هشتی و مستقیم وارد حیاط می‌شود.

بررسی ویژگی‌های ۱۷ کاروانسرای سلاجقه روم نشان می‌دهد که تعداد کمی از خان‌های آناتولی، تقارن دارند و وقتی تقارن اجرا می‌شود، تنها روی یک محور قرار دارد. همه آن‌ها، خان‌هایی با اندازه متوسط هستند. خان‌های بزرگی که از

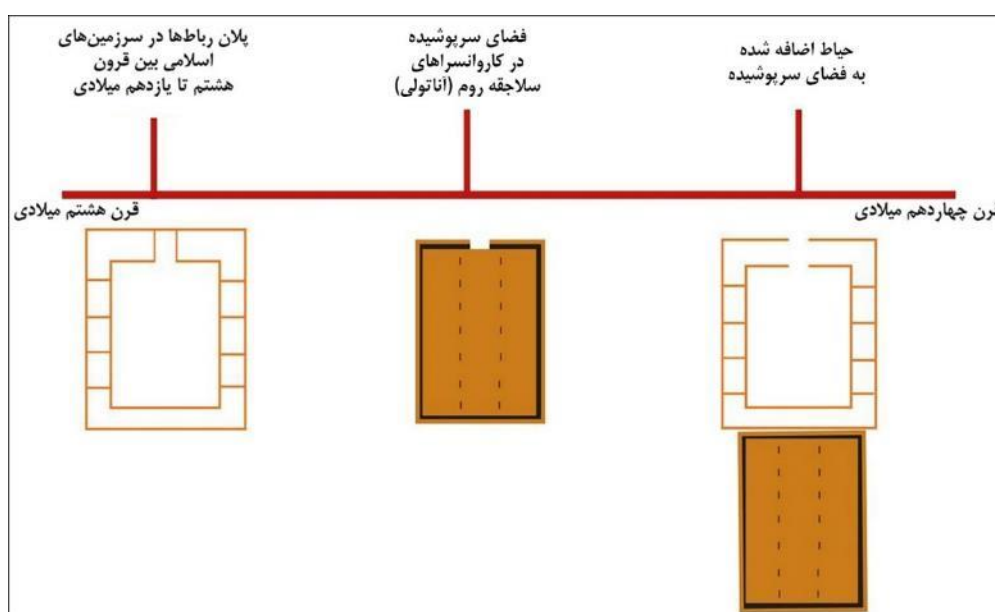


تصویر ۴: مقایسه درصد فراوانی چهار ویژگی اصلی (حیاط، ایوان، تأسیسات وابسته و تئینات) کاروانسراهای دوره سلجوقی در ایران و روم (آناتولی) بر اساس نمونه‌های بررسی شده (مأخذ: نگارندگان)

استراحت کاروانیان می‌ساخته‌اند و سپس حیاط به آن اضافه می‌شده است. به این معنی که فضای سرپوشیده، اساس ساخت کاروانسراها بوده است. طبق نظر یاووز، طبقه‌بندی کاروانسراها با تأکید بر نوع کارکرد و عملکرد، تلاش برای اثبات فرضیه موجود دربارهٔ مبدأ کاروانسراها و جستجوی خاستگاه آن‌ها در کاروانسراهای حیاط‌دار سوریه یا سایر کاروانسراهای شرقی از طریق وجود حیاط را از بین می‌برد (Yavuz, 1997: 82). در واقع، در کاروانسراهای سلاجقهٔ روم، حیاط فقط یک فضای گردش است و نه هستهٔ طرحی که کل بنا پیرامون آن ساخته شده باشد. این همان دلیلی است که خان‌های سلاجقهٔ آناتولی، شبیه خان‌های قراخانی، غزنوی و ایرانی و دیگر کاروانسراهای شرقی نیستند، زیرا در مناطق شرقی، حیاط نقطه شروع پلان با تقارن رسمی در دو محور است. به نظر می‌رسد که این‌گونه از بناها مخصوص کاروانسراهای سلاجقهٔ آناتولی است. پلان متحدالمرکز، یکی دیگر از گونه‌های پیشرفتهٔ کاروانسراهای خاص سلاجقهٔ آناتولی است (تصویر ۵).

پلان متحدالمرکز در واقع نوع معمول در میان کاروانسراها نیست. اکثریت کاروانسراهای سلاجقهٔ روم، پیرو پلان افزودنی هستند، به این معنی که در این پلان، فضاهای دیگر به بنای اصلی اضافه می‌شده است. به هر صورت، هشت کاروانسرای شناخته‌شده با پلان متحدالمرکز و ویژگی‌های این نوع پلان نسبتاً قابل‌توجه و کافی هستند و می‌توان پیشنهاد داد که این ساختمان‌ها می‌بایست طبق کارکردی که دارند طبقه‌بندی شوند. باید توجه داشت که حیاط پیش‌شرط وجود یا ساخت فضاهای خدماتی دیگر نیست و فقط حیاط، یکی از راه‌حل‌های سازماندهی فضاهای دیگر است، چنانکه در کاروانسراهای دارای طرح متحدالمرکز مشاهده می‌شود (Darendeli & Sakir Binan, 2021: 137-172).

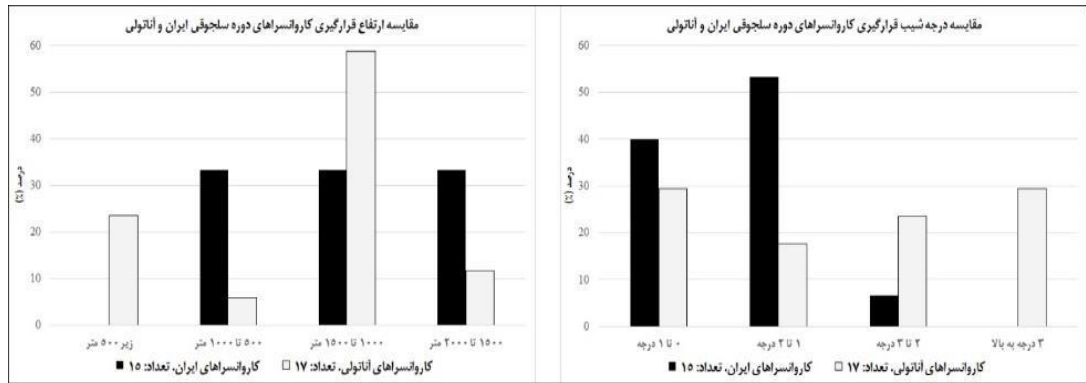
معماری کاروانسراها در آناتولی به نظر می‌رسد که سبک خاص خود را دارد. سلاجقهٔ روم اهمیت زیادی به تجارت داده‌اند و به همین دلیل کاروانسراها را در مسیرهای تجاری ساخته‌اند. به دلیل طولانی بودن سرما در این منطقه، ابتدا آن‌ها فضاهای بسته (سرپوشیده) را برای تأمین امنیت و



تصویر ۵: مدل شماتیک استفاده از فضاهای سرپوشیده و باز در کاروانسراهای سلاجقهٔ روم (آناتولی) از قرن هشتم تا چهاردهم میلادی (مأخذ: نگارندگان)

۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ و ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ متر در کاروانسراهای ایران دیده می‌شود. درحالی‌که بیشتر کاروانسراهای بررسی شده در ترکیه در ارتفاع ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ متری بالاتر از سطح دریا و سپس ارتفاع زیر ۵۰۰ متر قرار گرفته‌اند. کاروانسراهای قرارگرفته در ارتفاع زیر ۵۰۰ متر، در مسیرهای منتهی به بنادر هستند (جدول ۳، تصویر ۶).

بررسی موقعیت قرارگیری و مکان‌گزینی کاروانسراها نشان می‌دهد بیشتر کاروانسراهای دوره سلجوقی ایران در زمین‌های مسطح، در شیب بین ۰ تا ۲ درجه قرار گرفته‌اند. حال‌آنکه تقریباً نیمی از کاروانسراهای بررسی شده در ترکیه، در شیب بالای ۲ درجه قرار گرفته‌اند. از نظر ارتفاع از سطح دریا، تقریباً توزیع نسبتاً برابری بین ارتفاع ۵۰۰ تا ۱۰۰۰،



تصویر ۶: نمودار درصد فراوانی درجه شیب قرارگیری (راست) و ارتفاع از سطح دریا (چپ) کاروانسراهای بررسی شده (مأخذ: نگارندگان)

جدول ۳: ارتفاع از سطح دریا و شیب کاروانسراهای بررسی شده (مأخذ: نگارندگان)

ردیف	نام کاروانسرا (ایران)	ارتفاع از سطح دریا (متر)	شیب (درجه)
۱	رباط شرف	۶۹۹	۲,۶۲
۲	رباط چاهه (ماهی)	۸۸۷	۱,۲
۳	کاروانسرای زعفرانیه	۱۰۰۱	۱,۲
۴	رباط انوشیروانی	۱۸۶۱	۱,۸
۵	کاروانسرای سپنج (جهان‌آباد)	۹۹۹	۱,۸
۶	رباط دیرکاج (محمدآباد)	۸۱۸	۰,۲۹
۷	کاروانسرای سنگی (کوه‌نمک)	۹۵۲	۰,۷۱
۸	رباط سنگی (علی‌آباد)	۱۲۴۴	۱,۹۲
۹	کاروانسرای قلعه سنگی رباط کریم	۱۱۰۰	۱,۳
۱۰	رباط سلطان	۱۵۷۶	۰,۲۷
۱۱	کاروانسرای سنگی چاله سیاه‌کهنه (شیخ علیخان)	۱۷۳۷	۰,۸۱
۱۲	رباط تُرک	۱۸۳۹	۰,۴۶

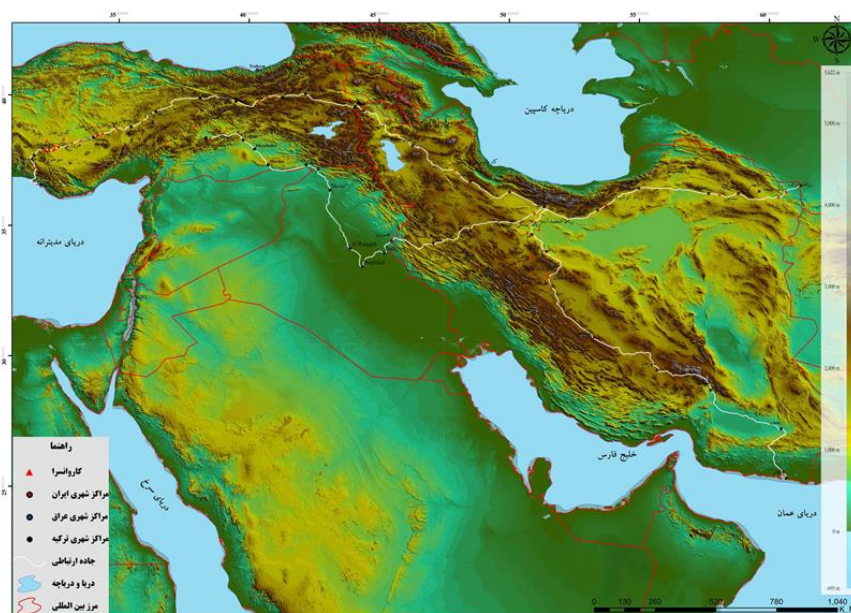
ردیف	نام کاروانسرا (ترکیه)	ارتفاع از سطح دریا (متر)	شیب (درجه)
۱	شرفشاخان	۱۸	۲,۷۱
۲	هُروزلوخان	۱۰۲۰	۰,۴۴
۳	اینجیرخان	۱۰۰۹	۳,۳۱
۴	کاراتای‌خان	۱۴۲۸	۲,۱۲
۵	سلطان‌خان (قونیه)	۹۵۰	۰,۴۳
۶	کاروانسرای ماماخاتون	۱۴۳۵	۴,۷۷
۷	آلاراخان	۴۴	۴,۵۷
۸	کاروانسرای اصحاب کهف	۱۵۰۵	۹,۳۷
۹	پرخان (سوسرک‌خان)	۱۰۹۶	۳,۶۸
۱۰	اُوبروک‌خان (قونیه)	۱۰۰۹	۱,۷۷
۱۱	آغزی‌کاراخان (آکسارای)	۱۱۸۱	۲,۹۰
۱۲	سلطان‌خان (قیصریه)	۱۱۹۷	۰,۲۷

۱۳	رباط مورچه‌خورت	۱۶۷۲	۰,۲۱
۱۴	کاروانسرای سرچم	۱۱۵۸	۱,۴۸
۱۵	کاروانسرای آلاکی	۱۴۵۷	۱,۴۰

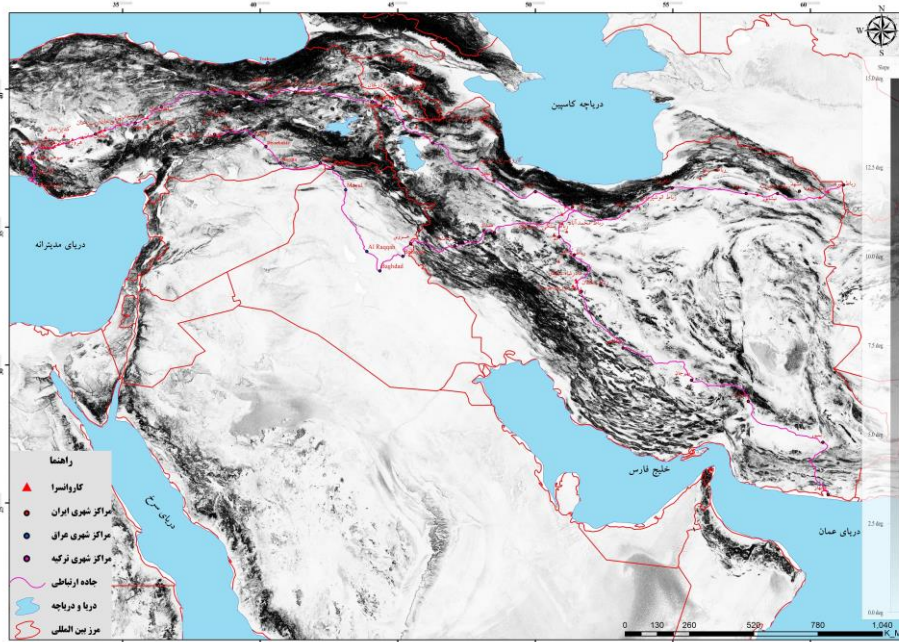
۱۳	حاجی‌بکیرخان (ارزروم)	۱۶۴۰	۱,۹۷
۱۴	اودیرخان	۳۰۴	۰,۸۱
۱۵	کارگی‌خان	۳۹۷	۲,۳۵
۱۶	کاروانسرای سعدالدین	۱۰۰۴	۰,۲۴
۱۷	اُرسین‌خان (دلیک‌تپه‌سی‌خان)	۱۴۶۹	۱,۷۷

کاروانسراهای سلاجقه روم در دره‌های میان‌کوهی و مرتفع‌تر و اقلیم سردتر ترکیه قرار دارند (تصاویر ۷-۸). احتمالاً یکی از دلایل تأثیرگذار در انتخاب نوع پلان سرپوشیده در ترکیه و پلان حیاط‌دار در ایران، عوامل جغرافیایی بوده است. البته کاروانسراهای سلاجقه روم نیز دارای حیاط بوده‌اند، اما حیاط آن‌ها کوچک‌تر بوده و مرکزیت نداشته است.

کاروانسراهای دوره سلجوقی ایران و ترکیه روی نقشه مدل رقومی ارتفاع و درجه شیب با استفاده از نرم‌افزار جی‌آ‌اس جانمایی شدند. از این طریق می‌توان موقعیت کاروانسراها را به نسبت ارتفاع از سطح دریا و درجه شیب مشاهده کرد. در نتیجه، کاروانسراهای دوره سلجوقی در فلات ایران، عموماً در دشت‌های باز و اقلیم نیمه‌خشک واقع شده‌اند و



تصویر ۷: نقشه جی‌آ‌اس که مدل رقومی ارتفاع کاروانسراهای بررسی‌شده را در مسیرهای اصلی (شرقی-غربی) ارتباطی ایران و آناتولی در دوره سلجوقی نشان می‌دهد (مأخذ: نگارندگان)



تصویر ۸: نقشه جی‌آی‌اس که مدل شیب زمین در محل قرارگیری کاروانسراهای بررسی شده را در مسیرهای اصلی (شرقی-غربی) ارتباطی ایران و آناتولی در دوره سلجوقی نشان می‌دهد (مأخذ: نگارندگان)

نتیجه‌گیری

از دیرباز در ایران و آناتولی به علت قرار داشتن در مسیر شاهراه تجاری شرق و غرب (شاهراه خراسان بزرگ) و گستردگی قلمرو جغرافیایی دو سرزمین، به ایجاد راه‌های تجاری و نظامی و تأمین امنیت کاروان و کاروانیان و احداث کاروانسراها و تأسیسات وابسته توجه خاصی شده است. شرایط خاص اقلیمی ایران و آناتولی، سبب شده که شهرها و آبادی‌های این سرزمین‌ها در فواصل دور از هم قرار گیرند. در این شرایط، تنها یک شبکه ارتباطی منظم می‌توانسته است نقاط دورافتاده را یکپارچه کند. بنابراین، احداث و گسترش راه‌ها و به تبع آن برپایی تأسیسات اقامتی در طول مسیرها اجتناب‌ناپذیر بوده است. منابع مکتوب تاریخی کاملاً این موضوع را تأیید می‌کنند و با بررسی آن‌ها می‌توان راه‌های ارتباطی دوره سلجوقی در ایران و آناتولی را بازشناسی کرد. توجه به کاروانسراها به‌ویژه در ارتباط خاص با شرایط سیاسی و اجتماعی هر دوره بوده است. کاروانسراها فضای اسکان و تأمین امنیت کاروانیان و خرید و فروش کالا را فراهم می‌کرده و نقشی تأثیرگذار در رونق تجاری داشته‌اند. همچنین، در کاروانسراها تعامل فکر و اندیشه و تقابل آداب

و رسوم اقوام و ملل مختلف صورت می‌گرفته است، چنانکه هرزمانی که حکومت‌های مقتدر و دولت‌های توانمند در سرکار بوده‌اند، احداث کاروانسرا رونق یافته و پیرو آن، ارتباطات و تجارت نیز در سطح بالایی قرار گرفته است. در ارتباط با پرسش نخست این پژوهش، بر مبنای منابع مکتوب تاریخی و شواهد باستان‌شناختی باید اذعان داشت که سیاست قوی با پشتوانه اقتصادی سلاجقه ایران و روم بود که جاده‌هایی را به صحنه درآورد که آن‌ها را با کاروانسراها به همدیگر متصل می‌کرد. در سده پنجم هجری قمری پس از استقرار سلجوقیان در ایران، مسیر تجاری بین‌المللی و پرفت‌وآمدی از ساحل مکران و بندر تیز تا خراسان و ماوراءالنهر برقرار شد. به‌خصوص این مسیرهای تجاری و ساخت کاروانسراها در دوره طغرل، آلبارسلان و ملکشاه سلجوقی رواج بیشتری داشته، چراکه امنیت سیاسی و اقتصادی قابل‌توجهی در این زمان برقرار بوده است. شهرهای اصفهان پایتخت سلجوقیان بزرگ، ری، قزوین، همدان، زنجان و تبریز در مسیر تجاری بین‌المللی شرقی-غربی از موقعیت ویژه‌ای برخوردار بودند. کاروان‌ها به‌سوی غرب، با گذشتن از قزوین و زنجان به آذربایجان و از آنجا به

آناتولی می‌رسیدند. طبق بررسی‌های انجام‌شده، کاروان‌هایی از آناتولی، ارمنیه، آذربایجان، عراق، شام، منطقه جبال، به‌ویژه اصفهان در مسیر شرقی-غربی در رفت‌وآمد بوده‌اند.

در ارتباط با پرسش دوم باید اذعان داشت، در آناتولی، جاده‌های کاروان‌رو از شرق به غرب، از جنوب به شمال و از جنوب‌غربی به شمال‌شرقی از این سرزمین عبور می‌کردند. مراکز مهم در دوره سلجوقی عبارت بودند از: تبریز در ایران، بغداد در عراق و حلب در سوریه، در جنوب شامل ایاس و علائیه، آتالیا در دریای مدیترانه، در غرب شامل ایازلوغ و ازمیر، فوچا در دریای اژه، در شمال‌غربی شامل استانبول در تنگه بسفر، در شمال شامل سینوپ و سامسون و تراپزون در دریای سیاه. ارتباطات تجاری گسترده آناتولی با ایران در دوره سلجوقی از مسیر شرقی-غربی از دو طریق ممکن بود: ۱. از مسیر همدان، بغداد، موصل، ماردین، دیاربکر و ملاطیه. ۲. از مسیر تبریز، ارزروم، ارزنجان، سیواس، قیصریه، آکسارای به قونیه. تجارت در مسیر تبریز-قونیه از اهمیت بسیار بیشتری برخوردار بود و مورد تأکید و تمرکز این پژوهش است، چراکه ایران را به سواحل دریای سیاه و اروپا مرتبط می‌نمود. کاروانسراهای سلجوقی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفتند نیز عموماً در همین مسیر شاهراه خراسان بزرگ ساخته شده‌اند.

در راستای پرسش سوم مبنی بر وجوه تمایز و اشتراک ویژگی‌های کاروانسراهای سلاجقه ایران و آناتولی باید اشاره کرد که نخستین وجه تمایز در پلان کاروانسراها است. حیاط در کاروانسراهای سلجوقی ایران نقش مرکزی داشته و فضاهای سرپوشیده حول آن ایجاد می‌شدند، اما در کاروانسراهای سلاجقه روم، گویا حیاط نقش مرکزی در شکل‌گیری پلان کاروانسراها نداشته و فضاهای سرپوشیده اهمیت داشته‌اند. وجه تمایز دیگر در نوع مصالح است که در ایران از خشت و آجر و در آناتولی از سنگ استفاده شده است. تحلیل

موقعیت جغرافیایی کاروانسراها نشان می‌دهد که کاروانسراهای ایران عموماً در دشت‌های باز ساخته شده‌اند و کاروانسراهای سلاجقه روم در دره‌های میان‌کوهی و مرتفع‌تر و اقلیم سردتر قرار دارند. مکان‌گزینی کاروانسراها تحت تأثیر ویژگی‌های جغرافیایی این دو سرزمین است. در نتیجه، ویژگی‌های جغرافیایی یکی از عوامل تفاوت در سبک‌های معماری کاروانسراهای سلاجقه ایران و آناتولی بوده است.

در مجموع می‌توان چنین بیان داشت که کاروانسراهای دوره سلجوقی در مسیرهای تجاری-به‌ویژه شاهراه خراسان بزرگ- و جهت تأمین امکانات رفاهی و امنیتی کاروان‌ها ساخته شده‌اند. بررسی موقعیت مکانی کاروانسراها و قرارگیری آن‌ها در مسیرهای تجاری نیز نشان‌دهنده نقش و کاربری اصلی آن‌ها در تقویت مسائل اقتصادی و تجاری است. همچنین، سبک‌های معماری و هنری متفاوتی در ساخت کاروانسراهای ایران و آناتولی در قرون پنجم و ششم هجری قمری استفاده شده است.

برای مطالعات آتی پیشنهاد می‌شود که مسیرهای تجاری و ویژگی‌های کاروانسراهای ایران و آناتولی پس از دوره سلجوقی مورد بررسی قرار گیرند. همچنین راه‌های ارتباطی ایران در دوره سلجوقی با کشورهای شرقی هم‌مرز و کشورهای آسیای میانه بررسی شوند تا امکان ارزیابی ارتباطات سیاسی و فرهنگی این مناطق با یکدیگر و تأثیرات متقابل آن‌ها، به‌خصوص وجوه اشتراک و افتراق آن‌ها در معماری کاروانسراها و بناهای وابسته، فراهم شود.

منابع

Abu Dolaf (1963). *Abu Dolaf's travelogue in Iran (in 341 AH)*. Translated by Seyyed Abolfazl Tabatabai, With comments and research by Vladimir Minorsky, Tehran: Farhang-e Iran Zamin.

Arab, Kazem (2006). "Caravans of Qom". *Archeology report* (Special letter of the

Moghadam, 2 Vols., Mashhad: Islamic Research Foundation.

Hassanzadeh, Ismail. and Maryam Taram. (2018). "Functions of Roads in Anatolia in Roman Seljuk Sultans Period". *Islamic History Studies*. No. 43: 61-80 ([20.1001.1.22286713.1398.11.43.5.4](https://doi.org/10.1001.1.22286713.1398.11.43.5.4)).

Hatam, Gholamali (2000). *Islamic Architecture of Iran during the Seljuk period*. Tehran: Jihad-e Daneshgahi Organization.

Hillenbrand, Robert (2001). *Islamic Architecture*. Translated by Baqir Ayatollahzadeh Shirazi, Tehran: Rozeneh. Ibn Esfandiari Kateb, Bahaoddin Mohammad bin Hasan (1987). *History of Tabaristan*. Abbas Eqbal (ed.), Kalaleh Khavar.

Ibn Faqih, Abu Bakr Ahmad bin Muhammad. (1970). *A brief translation Baladan, the part related to Iran*. Translated by H. Massoud. Tehran: Iran Culture Foundation.

Ibn Hawqal (1987). *Ibn Hawqal's travelogue: Iran on Earth*. Translated by Jafar Shaar, Tehran: Amir Kabir.

Ibn Rasteh, Ahmad bin Omar. (2001). *Al-Alaaq Al-Nafisa*. Translated by Hossein Qarachanlou. Tehran: Amir Kabir.

Iqbal Ashtiani, Abbas. (1959). *Ministry during the reign of the great Seljuk sultans*. by the efforts of Mohammad Taghi, Research by Yahya Zakka, Tehran: University of Tehran.

Istakhari, Abu Ishaq Ibrahim. (1994). *Countries and territories*. Translated by Mohammad Bin Asad Bin Abdullah Testari. With the efforts of Iraj Afshar, Tehran: Dr. Mahmoud Afshar Endowment Foundation.

Johari Neishabouri, Mohammad bin Abi al-Barakat (2004). *Javahernameh Nizami*. Through the efforts of Iraj Afshar, Tehran: Miras-e Maktoub.

Islamic Era): 101-126 (<https://book.richt.ir>).

Arab, Kazem. (2007). "Dirkaj Caravanserai". *Athar*, Vol. 40 and 41: 97-109 (<https://ensani.ir/fa/article/277273>).

Bahranipour, Ali; et al. (2018). "The Impact of Trade on the Silk Road on the Rise and Social Mobility of Turkish Commanders (Ghaznavids Case Study)". *Journal of Greater Khorasan*, Vol. 9, No. 32: 15-30 (DOR: [20.1001.1.22516131.1397.8.32.2.6](https://doi.org/10.1001.1.22516131.1397.8.32.2.6)).

Bendari Esfahani, Fateh Bin Ali. (1977). *The history of the Seljuq dynasty, Zubda al-Nasr and Nakhba al-Asra*. Translated by Mohammad Hossein Jalili, Tehran: Iran Culture Foundation.

Bosworth, Clifford Edmund. (2016). *Iran's political and dynastic history, in Cambridge History of Iran: From the arrival of the Seljuks to the collapse of the Mongols*. Translated by Hassan Anoushe, J. A. Boyle (ed.), Tehran: Amir Kabir.

Darendeli, T., Binan, C. Ş. (2021). "Seljuks inherit to Anatolia; caravanserais". *Athens Journal of Architecture*. (Vol. 7), 137-172 (<https://doi.org/10.30958/aja.7-0-2>).

De Cesaris, A., Valeria Ferretti, L., Osanloo, H. (2014). *Iran città, percorsi caravanserragli*. EdilStampa, Roma (<https://iris.uniroma1.it/handle/11573/641994>).

Ehsani, Mohammad Taghi. (2012). *A reminder of caravanserais, rabats and caravans in Iran*. Tehran: Sepehr.

Erdmann, K. (1961). *Das anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*. Volume 31, *Istanbul Forschungen*.

Frank, Irene, Brownstone, David (1997). *Silk road*. Translated by Mohsen Thalasi, Tehran: Soroush.

Godard, André; et al. (2009). *Iran Athar*. Translated by Abul Hasan Soruqd

- Mashkour, Mohammad Javad (1970). *A comment on the history of Azerbaijan and its ancient monuments and demography*. Tehran: Publications of the Association of National Artifacts.
- Maqdasi, Abu Abdallah Muhammad bin Ahmad (1982). *Ahsan Al-Taqasim fi Ma'rifat Al-Aqalim*. Translated by Ali Naghi Manzavi. 2 Vols., Tehran: Iran Authors and Translators Company.
- Mohimani, Mahla; Nabavi, Faezeh (2022). Investigation of the formative-spatial structure of caravanserais along the Silk Road in Great Khorasan. *Greater Khorasan*, Vol. 13, Issue 48: 113-134 (<https://doi.org/10.22034/jgk.2022.308605.0>).
- Monshi Kermani, Naseraddin. (1985). *Nasaim al-Ashar, my Lataim al-Akhbar*. Mir Jalaladdin Hosseini Ermoy Muhadith (ed.), Tehran: Information.
- Moradi, Amin. (2012). *Archaeological survey of physical and decorative elements of the building known as Alaki*. MA thesis, Archeology department, Mohaghegh Ardabili University.
- Ozergin, K. (1959). "Anadolu Selcuklulari Caginda Yollari, Istanbul (I.U.E.F.)". PhD thesis. Tarihi Bolumu Basilmami.
- Pantai, Gunol. (2019). "Caravans in Anatolian Architecture". Translated by Sosan Nezhatzadeh, *Proceedings of the first conference of Iranian caravanserais: past, present, future*, Nader Karimian-Sardashti and Mohammad Reza Jalilvand (eds.), Tehran: Institute of Social Studies and Research, University of Tehran.
- Pirnia, Mohammad Karim, Afsar, Karamatullah. (1991). *Rout and Robot*. Tehran: Organization of Cultural Heritage of Iran and Armin Publications.
- Pirnia, Mohammad Karim. (2012). *Introduction to the Islamic architecture of*
- Karadayi Yenice, T. (2020). "The conservation and restoration performances under seljuk architectural patronage". *International Journal of Human Sciences*. (Vol. 17), 21-31 (<https://doi.org/10.14687/jhs.v17i1.5723>).
- Karimi, Fatemeh. (1996). "An introduction to the knowledge of Robat in Iran". *Proceedings of the first congress of the history of architecture and urban planning*. Vol. 3, Tehran: Cultural Heritage Organization.
- Kermani, Afzaluddin Abu Hamid. (1994). *Seljuks and Ghos in Kerman*. Written by Mirza Mohammad Ibrahim Khabisi. Mohammad Ibrahim Bastani Parizi (ed.), Tehran: Koroush.
- Khalifeh, Mojtaba. (2006). *Iranian trade during the Seljuq period*. PhD thesis, Department of History, Tarbiat Madras University.
- Kiyani, Mohammad Yousef. (1983). *List of caravanserais in Iran*. Tehran: National Antiquities Protection Organization of Iran.
- Kiyani, Mohammad Yousuf. (1987). *Architecture of Iran during the Islamic period*. Tehran: Islamic Guidance.
- Kiyani, Mohammad Yousuf. (1996). "Silk Road Caravanserai". *Proceedings of the first congress of the history of architecture and urban planning in Bam*. Vol. 3: 595-630.
- Kiyani, Mohammad Yousuf. (1997). *History of Iranian architectural art in the Islamic period*. Tehran: SAMT.
- Kleiss, Wolfram, Kiyani, Mohammad Yousuf (1995). *Caravanserais of Iran*. Tehran: Cultural Heritage Organization of Iran.
- Labbaaf Khaniki, Rajab Ali; *et al.* (2012). *Khorasan Caravanserais*. Tehran: Tehran Cultural Heritage Research Institute.

- Sirarpi, Darnarsisan. (1978). *Armenians*. Translated by Masoud Rajabnia, Tehran: Asian Cultural Documentation Center.
- Siroux, Maxime (1949). *Iranian caravanserai and small buildings in the middle of the roads*. Translated by Eesa Behnam, Tehran: National Antiquities Protection Organization of Iran.
- Siroux, Maxime (1978). *Ancient roads of Isfahan district and related buildings*. Translated by Mehdi Mashaikhi, Tehran: National Antiquities Protection Organization of Iran.
- Strathern, Paul. (1998). *Silk and Spice Roads: Exploration by Land*. Translated by Mohammad Javad Omidvarnia. Tehran: Nashr-e Farhang-e Eslami.
- Soltan Ahmadi, Bahman, Seyed Hamzah, Maryam (2015). "Architecture patterns and characteristics of Seljuk period caravanserais on Khorasan highway". *Athar*, Vol. 73: 21-42 (<http://journal.richt.ir/athar/article-1-596-fa.htm>).
- Sumer, F. (1998). *Selcuklular Devrinde Doga Anadolude Turk Beylikleri*. Baski. Ankara. Turk Tarih Kurumu.
- Sykes, Serpersi. (1951). *History of Iran*. Translated by Seyyed Mohammad Taqi Fakhrdaei Gilani. Tehran: Ministry of Culture and Guidance.
- Takmil Homayoun, Nasser (2016). *Silk road*. Second edition. Tehran: Cultural Research Office.
- Turan, O. (1946). *Selcuklular Tarihi Ve Turk*. Islam Medeniyeti.
- Turan, O. (1988). *Turkiye Selcuklulari Hakkinda Rasmi Vasikalar*. Ikinci Baski. Ankara. Turk Tarih Kurumu Basimavi.
- Turan, O. (1999). *Sekcuklu Kervansaralari, Selcuklular ve Islamiyet*. 5B aski. Istanbul. Bogazici yayinlari.
- Unknown (1993). *The limits of the world from the East to the west (Hodud Al A'lam Iran*. Gholam Ali Memarian (ed.), Tehran: Nagheme Navandish.
- Polat, N. (2018). "Creating New Touristic Fashion Routes with Caravanserais on the Ancient Silk Road in Turkey". *Almatourism Special, Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*. (Vol. 9), 213-224 (<https://doi.org/10.6092/issn.2036-5195/8564>).
- Polat, S. M. (1997). "*Mogul Istilasina kadar Turkiye Selcuklularinda ictimai ve iktisadi hayat*". Unpublished PhD thesis. University of Marmara. Istanbul.
- Qabadiani Marvzi, Naser bin Khosrow (1983). *Nasser Khosro's travelogue*. Nader Vezinpour (ed.), Tehran: Pocket books.
- Rahmati, Mohsen; et al. (2012). "[The Effect of saljuqids on the Commercial Conditions of Neishabur](https://hiq.bou.ac.ir/article_10634.html)". *History of Islam*, No. 3: 151-170 (https://hiq.bou.ac.ir/article_10634.html).
- Ravandi, Mohammad bin Ali bin Suleiman (1985). *Raha al-Sudor and Ayah al-Suror in the history of Al-Seljuq*. Mohammad Iqbal (ed.), Tehran: Amir Kabir.
- Rice, David Talbot (2007). *Islamic Art*. Translated by Mahmalek Bahar, Tehran: Scientific and Cultural.
- Roosta, Jamshid (2015). "Analysis of Transoxiana and Khorasan political history, from the perspective of the relations between the Qara Khitai and Seljukids". *Journal of Greater Khorasan*, Vol. 5, No. 17: 11-24 ([20.1001.1.22516131.1393.4.17.1.7](https://doi.org/10.1001.1.22516131.1393.4.17.1.7)).
- Seyed Hamzeh, Maryam. (2017). *Capacity of Seljuk caravansaries on the Khorasan highway (Tehran-Semnan) with a sustainable development approach*. MA thesis, Islamic Azad University, Tehran Central Branch.

men al Mashregh-e men al Maghreb).

Translated by Mirhossein Shah, Notes by Minorsky, Maryam Mirahmadi and Gholamreza Varahram (eds.), Tehran: Al-Zahra University.

Yavuz, A. T. (1997). "The Concepts That Shape Anatolian Seljuq Caravanserais". *Muqarnas*. (Vol. 14), 80-95 (<https://doi.org/10.2307/1523237>).