

# فروشگاه ، بزرگترین سایت تخصصی معماری

جهت مشاهده آموزش نرم افزارهای معماری از صفر تا ۱۰۰ با زبان فارسی و با

کمترین هزینه [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت مشاهده نقشه ها ، پایان نامه و طرح های نهایی آماده معماری جهت کانسپت

گرفتن و یا تحویل پروژه [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت مشاهده مقالات ، رسالات و مطالعات نهایی آماده معماری جهت تحویل

پروژه [اینجا](#) را کلیک کنید.

بزرگترین سایت تخصصی معماری [WWW.CADYAR.COM](http://WWW.CADYAR.COM)

جهت عضویت در کانال ما در تلگرام کافیسیت روی عکس زیر کلیک کنید.

برای انجام پروژه های عمران و معماری با ما تماس بگیرید.

۰۹۹۰۷۵۳۰۹۲۰



آیدی تلگرام

<https://t.me/Cadyar>

آیدی تلگرام

<https://t.me/Cadyarmemar>

[Vrya.cadyar@gmail.com](mailto:Vrya.cadyar@gmail.com)

جهت مشاهده مطالب زیر به صورت رایگان کافیسیت روی لینک روبرو عنوان موردنظر کلیک کنید

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=473](http://WWW.CADYAR.COM/?CAT=473)

دانلود رایگان کتب معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=262](http://WWW.CADYAR.COM/?CAT=262)

آموزش رایگان پست پروداکشن در معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=1377](http://WWW.CADYAR.COM/?CAT=1377)

دانلود رایگان مقالات معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=206](http://www.cadyar.com/?cat=206)

دانلود رایگان نقشه های معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=1300](http://www.cadyar.com/?cat=1300)

دانلود رایگان رساله و مطالعات معماری

[HTTP://WWW.CADYAR.COM/?CAT=283](http://www.cadyar.com/?cat=283)

آموزش رایگان نرم افزار های معماری

جهت مشاهده مطالب کاربران مهمان که مطالب خود را به صورت رایگان و یا در قبال هزینه به اشتراک گذاشته اند در سایت کدیاری [اینجا](#) کلیک کنید.

شما نیز میتوانید مطالب خود را در سایت کدیاری به اشتراک بگذارید تا بدون هیچ هزینه ای صاحب شغل دوم شوید. جهت اشتراک گذاشتن مطالب خود [اینجا](#) را کلیک کنید.

جهت دریافت هرگونه رساله و مطالعات معماری با قیمت پایین با ما تماس بگیرید.

۰۹۹۰۷۵۳۰۹۲۰

قسمتی از مطالعات مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی در 123 صفحه در قالب ورد:

## ۱- ۲ مطالعات تاریخی:

با مدد از مطالعات تاریخی در این رساله ارائه تاریخی ای از خدمات بین راهی در سرزمین و اقلیم ایران است. در این مطالعه سؤال اصلی اینست که آیا آنچه سابقاً در این مملکت در مسیرها وجود داشته است، اعم از کاروانسراها، میلها، مناره ها و... قابلیت بهره برداری در الگو برداری امروزی را دارند و واجه چه شرایطی هستند؟ میتان از دل اصول تاریخی را استخراج نمود که زمان ومختص عصر و تاریخ و دوره ای خاص نبوده باشند و امروزه نیز کارایی داشته باشند؟ و سؤال در واقع مهمتر که باید به آن جواب دهیم اینست: آیا در صورت عدم مطالعات تاریخی ممکن است نکات و دقایقی را در میابیم؟

مسائل فوق ما را برداشت که به بررسی تاریخی خدمات بین راهی و در طول تاریخ ایران از اعصار دور تا به حال بپردازیم وسیعی نماییم در این سیر آفاق جایگاه کنونی و ملزومات خدمات میان راهی را درنیابیم. سابقه تاریخی ← منابع تاریخی حکایت از آن دارند که بنیانگذار احداث اینگونه بناها هخامنشیان بوده اند. چراکه در آن زمان یکی از مسائل که بیش از همه مور توجه حکومت قرار داشت تأمین راههای ارتباطی بین نقاط مختلف کشور بود. ساختمانهایی که به دستور پادشاهان ساخته شده بود در فاصله های ثابتی که در بین مسافتهای قابل عبور در یک روز قرار داشت. برپاشده بود. این ایستگاههای اشخاصی را گمارده بودند که مأموریت داشتند مقابلات ومرسومات دولتی را دریافت دارند ولی احتمالاً همانطور که "دیولافوآ" به نقص از "هرودوت" متذکر شده است حتی در زمان مورخ نامبرده در تمام سرزمین ایران ایستگاههایی وجود داشته ه مورد استفاده ی کاروانها قرار گرفته است. هرودوت، مورخ یونانی، در کتاب پنجم خود از منزلگاههایی گفتگو می کند که توسط هخامنشیان بین شوشو سارد ساخته شده بود. این مورخ از ۱۱۱ بنای شبیه کاروانسرا (چاپار خانه) نام می برد که در طول حدود ۲۵۰۰ Km فاصله ی بین پایتخت هخامنشی وبابل ساخته شده و کاروانیان ۳ ماهه ان را طی می کردند .



### تصویر ۳ : کاروانسرای در ایران

این ساختمانهای میان راهای کاروان رو اکنون از بین رفته اند زیرا آنها نیز مانند مجلل ترین کاخهای همزمانشان از خشت خام ساخته شده بودند . دیوارهای تالارهای وسیع و رفیع تخت جمشید . گذشته از درهای ورودی و خروجی و پنجره ها با خشت خام ساخته شده بودند . ستونها و جرزها نیز از سنگ بودند . برای اینکه طرح و نقشه این ایستگاههای میان راه در حال حاضر بر ما معلوم نیست ولی میتوانیم این طرح و نقشه ها را از روی قرائن موجود حدس بزنیم . درواقع در طی قرون متمادی طرح این ساختمانها دستخوش تغییرات زیاد نشده است .

راههای عمده دوران هخامنشی درون همان گروه راههای قدیمی ساخته شده بود و غالباً این راهها از میان تنگه ها می گذشت و تعداد این تنگه ها بیش از آن بود که ما امروز معمولاً تصور آن را می کنیم . ۳ راه عبور عمده در میان زاگرس در برابر مسافران قرار داشت که عبارتند از :

۱- تنگه ی واقع بین شیراز و بوشهر

۲- تنگه ی واقع بین خرم آباد و شوش

۳- تنگه ی واقع بین مهران و قصر شیرین .

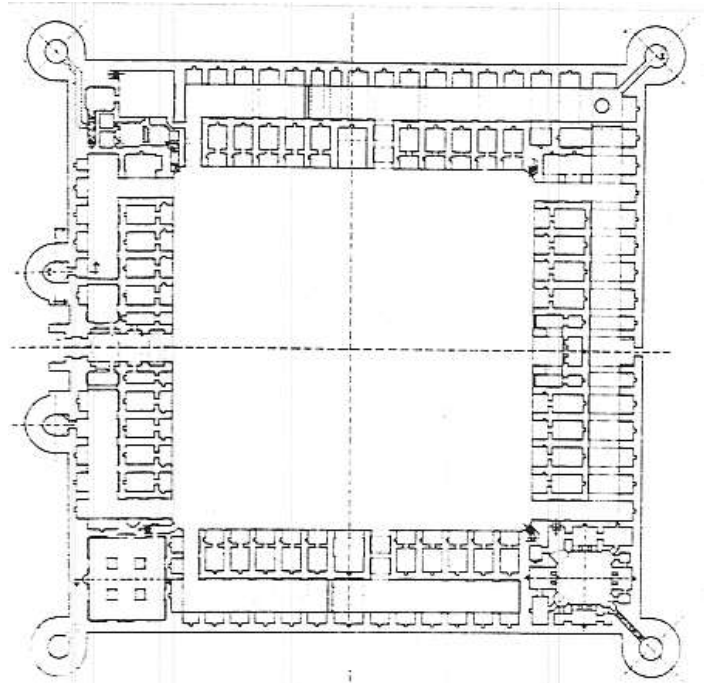
دردوره اشکانی همانند عهد هخامنشی ، توسعه ی راهها و ایجاد ایستگاههای بین راه و حمایت از کاروانیان اهمیت فوق العاده ای یافت و در مسیر اغلب جاده ها ، بویژه در مسیر جاده ی معروف ابریشم ساختمانهایی شبیه کاروانسرا ایجاد شد . متأسفانه هند و معماری عهد اشکانیان که حدود ۵ قرن در ایران حکومت کردند بطور کامل شناخته نشده و ویژگی های هنرهای مختلف این دوره - بویژه معماری تزیینات آن ناشناخته مانده و بنابراین نمی توان درباره معماری کاروانسراهای این دوره نظریه ای ارائه داد . ولی با مقایسه بادژها و شهرهای اشکانی که اخیراً در دشت گرگان شناسایی گردیده می توان احتمال داد که کاروانسراهای آن زمان به صورت مربع ، مستطیل و با مصالحی چون خشت و آجر گردیده است . وطاقها و اصطبلهایی در اطراف داشته است از آن دوران خط مسیر اصلی بازرگانی در جهت شرق و غرب و بالعکس انجام می گرفت . کاروانهای حامل کالا از بابل به راه می افتاد و از راه « اکباتان » (همدان امروزی) و گذر گاههای مجاور دریای خزر خود را به ناحیه باختر یا بلخ می رساندند . در قرن دوم پیش از ناحیه اخیر مجدداً حرکت کرده به طرف کاشان و ختن رودنه می شدند .



تصویر ۴ : کاروانسرای شاه عباسی کرج (مأخذ : کاروانسراهای ایران )

در دوران ساسانی نیز کاروانسراها از همین راه استفاده می کردند. نقطه آغاز خط سیرشان شهر تیسفون بود سپس از راه ها "ری" وارد تنگه ی مازندران می شدند و به سوی کابل رهسپار می گردیدند. از آنجا از واحدهای طارم عبور کرده به سرزمین چین می رسیدند. از آن موقع تشکیلات پستی با سازمانهای زمان هخامنشی شباهت زیاد پیدا کرده بود که مرتب و منظم ولی مختصراً در خدمت دولت بوده به طوری که ساختمانهای مربوط به آن در حال حاضر می شناسیم ولی آثار ساختمانهای مربوط به کاروانسراهای که از خشت خام بودند تقریباً بکلی از بین رفته اند.

در معماری و توسعه ی کاروانسراهای پیش از اسلام عصر ساسانی را باید یک زا ادوات مهم دانست. در این دوره به علت اقتصاد وسیع و گستره ایجاد راهها همچنین امنیت کاروانیان اهمیت داشته و در نتیجه کاروانسراهای بسیار در مسیر جاده های گذرهای اصلی نباشد. یادگار با ارزشی چون "دیرگلچین" در جاده ی تهران - قم "رباط انوشیروان" بین جاده سمنان - دامغان - (در مسیر جاده ابریشم) "دروازه گچ" "کنارسیاه" در استان فارس و کاروانسرای سنگی در جاده ی تهران - ساوه از آن جمله اند. در انقراض دودمان ساسانی (با حمله اعراب مسلمان به ایران در سال ۶۵۲ م) تجارت داخلی مانند عبور کالاهای خارجی از ایران تا روی کار آمدن سلجوقیان را که ماند. به همین دلیل برای مدت چند قرن ایجاد ساختمانها مربوط به طی طریق کاروانها متروک گردید و درآمدهای زیادی که از رفت و آمد کاروانهای بازرگانی بین المللی عاید ایران می شد متوقف گردید.



ب) نقشه کاروانسرائی دیر گچین (دوره صفوی)

تصویر ۵ : پلان کاروانسرائی دیر گچین (مأخذ : کاروانسراهای ایران )



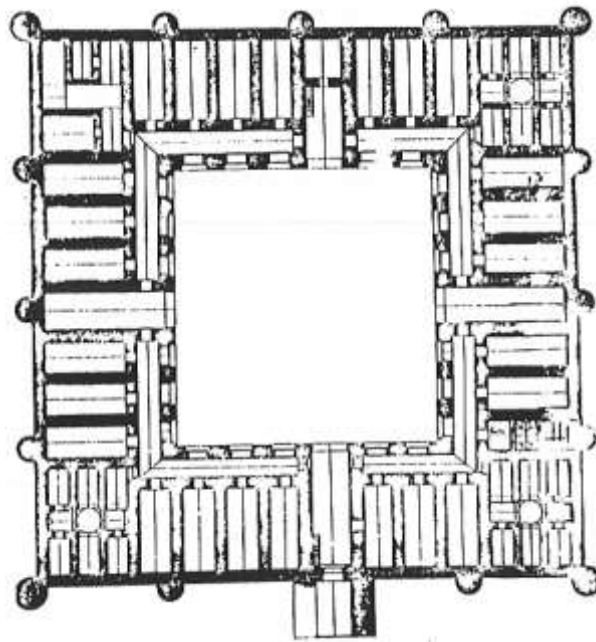
تصویر ۶ : کاروانسرائی دیر گچین واقع در نزدیکی شهر ری (مأخذ : کاروانسراهای ایران )

زیرا جنگ های مداوم و چپال هایی که نتیجه ی آن بود فقدان اطمینان در امنیت راه ها، مانع برقراری این روابط می شود در ادوار مختلف عوامل متعددی در شکل یابی، توسعه و گسترش کاروانسراها دخالت داشته که اهم آن ، عوامل مذهبی ، نظامی و اقتصادی است: و در این ارتباط ، انواع کاروانسراها از نظر نقشه بوجود آمد.

همانند دیگر ابنیه ی دوره ای اسلامی اطلاعات درباره ی کاروانسراهای اوایل اسلام اندک است. در سفر نامه ها و کتب جغرافیایی تاریخی مانند "ابن حوقل" و "ناصر خسرو" اطلاعاتی در مورد ایجاد کاروانسراها و ارتباط با تجارت و زیارت دیده می شود. ناصر خسرو به هنگام مسافرت از نائین به طبرستان می نویسد: "ما به رباط زبیده رسیدیم که دارای آب انبار بود بدون این کاروانسرا و آب و... هیچکدام قادر به گذشتن از بیابان نبودم" و همچنین ابن حوقل درباره ی نیشابور می نویسد: "در این شهر کاروانسراهای زیادی وجود دارد که در آن همه گونه مال التجاره یافت می شود. سلسله های اوائل اسلام ایران مانند: آل بویه ، سامانیان، آل زیاد به ایجاد بناهای عام المنفعه چون کاروانسراهای و آب انبارها اهمیت فوق العاده ای می دادند و رباط چاهای ماهی در کنار جاده ی مشهد - سرخس که بصورت ایوانی بنا گردیده از جمله یادگارهای آن زمان است. قرن پنجم هجری قمری که همزمان با روی کار آمدن سلسله سلجوقیان است، عصر شکوفائی هزهای اسلامی بویژه معماری است. ایجاد راههای تجاری متعدد و همچنین تأمین امنیت جاده ها باعث روز افزونی تجارت و اقتصاد شد و در نتیجه در مسیر جاده ها و داخل شهرها برای آسایش کاروان و کاروانیان کاروانسراهای متعددی بنیاد شد. در دوران سلجوقیان که تشکیلات منظمی بوجود آمده بود تعداد زیادی از ساختمانهایی که معماری فوق العاده ای دارند در سرزمین ایران برپا شد.

مهارت استاد کارها تا اندازه زیاد بود که توانستند تمام اشکالاتی را که از نظر ساختمانی مانند انواع مختلف پوشش و تزئینات آجری برایشان پیش آمده بود به خوبی مرتفع سازند. مسلماً گاهی از اصول ساختمانی معمول بین همسایگان شان نیز اقتباس کرده اند هرگز دست از قدیمی ایران برنداشتند. شیوه و سبک معماری این عصر در احداث بناها چون ، مسجد، مدارس و کاروانسراها تقریباً همانند گردید و نقشه ها به صورت ۲ ایوانی و ۴ ایوانی رواج یافت. زیباترین نمونه از کاروانسراهای این دوره "رباط یا کاروانسرای شرف" در خراسان است که اگرچه در حال حاضر به حالت ویرانه افتاده ولی کمتر تماشاگری را می توان یافت که از کنار آن بی تفاوت گذرند. همچنین کاروانسرا یادآور زمانی است که جاده

ی خراسان از اهمیت فراوانی برخوردار بوده و رونق تجارت کامل راهها در سراسر ایران وجود داشته است.



نقشه رباط انوشیروان

تصویر ۷ : پلان رباط انوشیروان (مأخذ : کاروانسراهای ایران )



نقشه شماره ۳ - پلان رباط شرف  
(سازمان میراث فرهنگی خراسان)



تصویر ۸ : پلان رباط شرف (مأخذ : کاروانسراهای ایران )

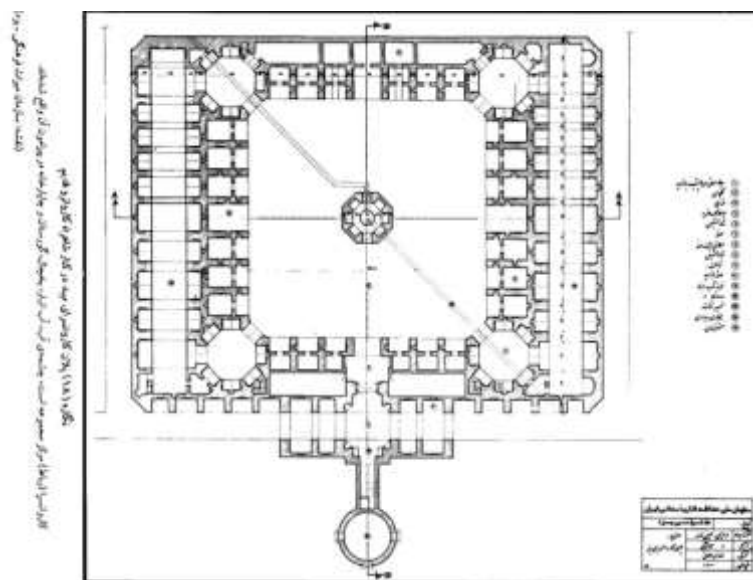
به این طریق مسافران و کاروانیان با خیال راحت می توانستند از مدیترانه تا بلخ طی طریق نمایند زیرا تعداد ساختمانهای مورد احتیاج مسافران در طول راه زیاد بود که تعدادی از آنها تا زمان حاضر هنوز برجای مانده است. نکته قابل توجه این است که برای نخستین بار در تاریخ مشرق زمین این کاروانسراها با آجر ساخته شدند و این عادت خوب در دوره های بعد نیز پیرو می شد. درحالی که در ساختن دیگر بناها مانند مسجد و کاخ ها هنوز از خشت خام استفاده می شد. پس از مرگ سلطان ارسلان خوارزم شاه، کشور وسیعی را بنیاد نهاد که در زمان جانشیان او به صورت مهترین کشور آسیای میانه معرفی شد و تمام ایران و خوارزم و افغانستان بود، ولی هنوز مدت زیادی از تأسیس آن نگذشت و تشکیلات منظمی به آن نشده بود که مورد حمله ی لشگریان چنگیز قرار گرفت. بدون شک، لشکر کشی مغولان به ایران خرابیهای زیاد به بار آورد، قتل و غارت های متعدد در تمام نقاط این سرزمین انجام می گرفت به طوری که حتی امروز هر ایرانی که تقریباً ۸ قرن از آن واقعه گذشته است ولی باید این مطلب را پذیرفت که زمان حکومت فرزندان چنگیز در ایران تشکیلات بسیار منظمی برای اداره امور بوجود آمد که موجب پیشرفت اقتصادی و هنری در این کشور گردید. از سواحل دریای مدیترانه تا امپراطوری چین یک سازمان کامل برای تأمین رفت و آمد پیک، کاروانها، مسافران... برقرار گردید. ایستگاههای بسیار نزدیک به یکدیگر بوجود آمدند که در آنجا چهارپایان می توانستند اسبهای تازه نفس در اختیار بگیرند و به این ترتیب ارتباط بین نقاط مختلف کشور وسیع چنگیز به بهترین نحو و با سرعت فوق العاده انجام می گرفت.

راههای ارتباطی محافظت و تعمیر می شدند. ایران نیز مانند دگر کشورهای که زیر تسلط مغولان بودند درآمدی بود انضبا آهنین آنها را پذیرفت. ولی از نتایج سودمند آن نیز بی بهره بود. در واقع در نتیجه ی تسلط مغولان به ایران جنگ های قبيله ای از بین رفت و رفت و آمدها از امنیت فوق العاده ای برخوردار شد. پس از تقسیم امپراطوری مغول به چند کشور مستقل (۵۵۳ ها) باز تجارت بین المللی در راههای امن برقرار بود. سفرای متعدد از کشورها مختلف به دربار پادشاهان مغولان روانه شدند و بازرگانان معرفی همچون «مارکوپلو»، «نیکولاس»، «ماتئوپولو» بین سالهای ۶۹۵، ۶۸۳ هجری به ایران آمدند و از شاهراه های اصلی عبور نمودند.

در منابع تاریخی می خوانیم که غازن خان برای برقراری وسایل سریع و آسان ارتباطات، زحمات بسیار کشیده شد و نگهبانان و راهداران بصورت نیروی انتظامی مرتبی درآمدند و کاروانسراهای متعددی در طول جاده ها و شهرهای بزرگ شناخته شد.

نام خواجه رشید الدین فضل ... به سبب ایجاد بناهای عام المنفعه از جمله کاروانسراهای متعدد درمتون تاریخی ثبت شده است. در سفرنامه ی مارکوپولوبه هنگام مسافرت در مسیر یزد- کرمان می خوانیم: "یزد شهر بزرگی است... ساکنین آن مسلمانند در صورتیکه بخواهند از شهر خارج شوند باید ۸ روز تمام از صحرائی بگذرند که دران ۳ محل (کاروانسرا) برای مسافران ساخته اند."

و درجایی دیگر راجع به نگهداری راهها می نویسد: "در دوطرف این جاده ها درخت هایی کاشته بود که در روزهای گرم تابستان سایه می انداخت و در روزهای زمستانی حدود را را مشخص نمود. افسرانی مأمور حفاظت این راهها بودند."

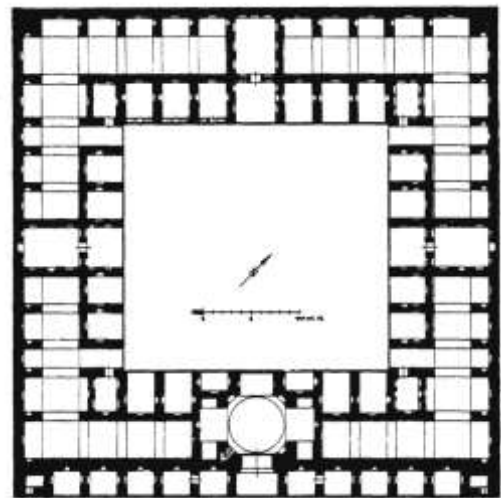


تصویر ۹: کاروانسرای میبد (مأخذ: کاروانسراهای ایران)

از کاروانسراهای این دوره که عموماً با نقشه ۴ ایوانی بناگردیده می توان کاروانسرای مرند، سرچشمه، جلفا در آذربایجان و رباط جهان آباد یا سنج در جاده خراسان و رباط انجیده (با نقشه ی ۸ صنعتی نامنظم) در جاده ی یزد- مشهد نام برد. در دوره ی تیموری فعالیت های تجاری معماری و ایجاد کاروانسراها ادامه یافت و در مسیر جاده ها و داخل شهرها به علت توسعه تجارت، کاروانسراهایی ایجاد گردید که عموماً با نقشه ی ۴ ایوانی و تعدادی نیز همراه با تزئینات از جمله کاشیکاری نباشند. در مورد کاروانسراهای این دوره اطلاعات جالبی در سفرنامه کلانجو، سفیر اسپانیا در دربار تیمور ثبت است. بدون شک عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران متعلق به دوره ی صفوی است. رونق تجارت داخلی و خارجی و اهمیت دادن به راهها و شهرهای زیارتی باعث شد که کاروانسراهای زیادی در اینگونه جاده ها ساخته شود. در این مورد می توان کاروانسراهای راه زیارتی خراسان که از کرمانشاه، شروع و به

مشهد خاتمه می شده است نام برد. در این مسیر کاروانهای سیاحتی و زیارتی قادر بودند از یک طرف به زیارت مقدسه نجف و کربلا و از طرف دیگر به زیارت امام هشتم (ع) در مشهد مشرف شوند.

کاروانسراهای بسیاری را در این جاده می بینیم که در دوران صفوی توسط حکمرانان و افراد خیر احداث و وقف مسافران و زائران گردید. از طرفی نیز ابعاد جاده های بزرگ زمینی و توسعه کشتیرانی مبخد به صدور کالاهای تجارتی ایرانی به کشورهای اروپایی در غرب چین و هندوستان در شرق شد که در نتیجه، تعدادی کاروانسرا نیز در این مسیر تجارتی احداث شد، جهانگردان و سیاحان بیگانه ای که در عهد صفوی با نظریات و ایده های سیاسی به ایران مسافرت کردند شرح و تصویر جالبی درباره کاروانسراها بویژه کاروانسراهایی که آن دوره در سفرنامه های خود ثبت کردند و آن کاروانسراها را همانند هتل های امروزی مورد استفاده قرار می دادند.



تصویر ۱۰ : کاروانسرای امامزاده هاشم (مأخذ : کاروانسراهای ایران)

در عهد صفوی تغییرات در نقشه کاروانسراها به عمل آمد، به این ترتیب که علاوه بر نقشه ۴ ایوانی، کاروانسراهایی مرور، ۴ ضلعی، ۲ ایوانی، نوع کوهستانی و... با توجه به موقعیت جغرافیایی و مکان، محل ساخته شد دودمان زند از ۱۱۶۳ تا ۱۲۰۹ هجری قمری برای ایران حکومت کردند و در عهد آنان راههای ایالت فادس تعمیر شد و خصوصا به باز کردن کتل های سخت توجه شد. مانند کتل ملاوی، کتل پیرزن. راهها را گشاد کردند و تعداد کمی کاروانسرا نیز در میان راههای مهم ساختند. در دوران قاجار، بازرگانی باکشور روسیه از سرگرفته شد و با قاجار اروپا نیز از راه « ترابوزان» رفت و آمد برقرار گردید ولی هیچگاه این رفت و آمد ها به پای روابط بازرگانی سابق نرسید. در این دوران شهرهای مرزی آذربایجان مانند: اردبیل، جلفا و تبریز بیش از دیگر شهرهای ایران مورد

استفاده قرار گرفته بودند. در واقع در نتیجه ی باز شدن «کانال سوئز» این کانال جای تمام راههای زمینی را گرفته بود. در قرن ۱۹ در ایران ساختمانهای متعددی بصورت کاروانسرا برپا شد ولی چون تمام آنها از خشت خام بود همواره با عجله ساخته شده بودند. جزء دیواره ای خشتی کوتاه که بصورت ویرانه های مختصر در روی زمین باقی مانده اند چیزی از آنها برجای نمانده است. با این حال ابتکاراتی در این زمان نشان داده شد. خدمات پستی مرتب از سابق شد و مسافران نیز توانستند از تسهیلاتی که پستهای دولیت فراهم آورده بود استفاده نمایند.



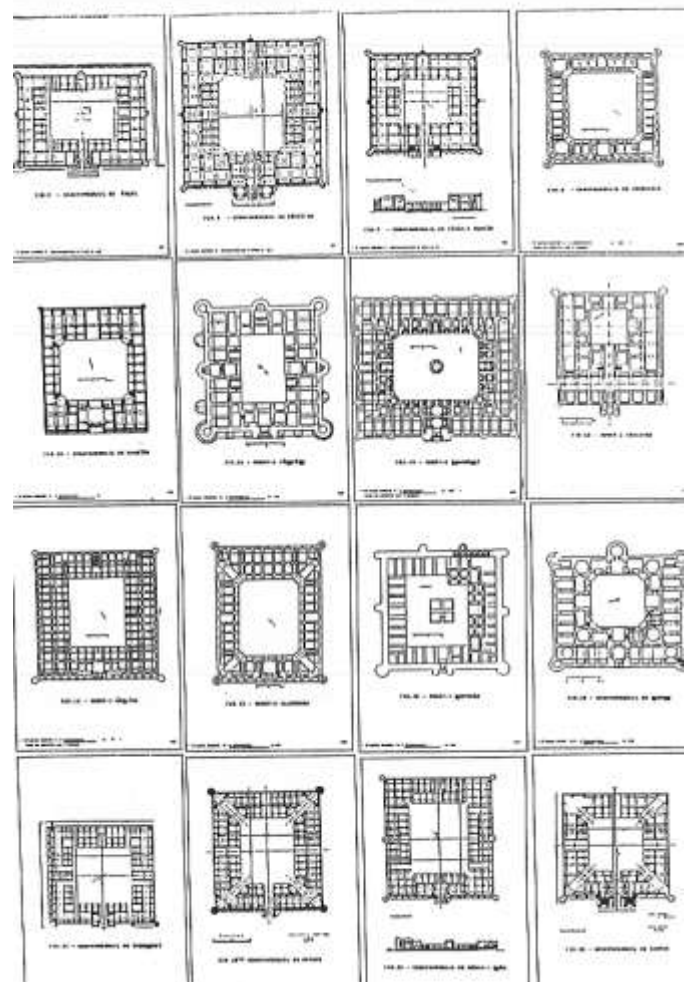
تصویر ۱۱: کاروانسرای هجیب - دوره صفوی - ساوه. (مأخذ : کاروانسراهای ایران )

چاپارخانه هایی در نزدیکی کاروانسراها بوجود آمد که مسافران اقامت در آنها را ترجیح میدادند. در واقع در کاروانسراها از طریق مردمه کنار هم اقامت می نمودند در صورتی که چاپارخانه ها اطاقها بهتری داشتند که می توانستند مورد استفاده طبقات متوسط یا بان قرار گیرند. در نتیجه با بوجود آمدن این رقابت در کاروانسراها نیز کوشش شد ساختمانهای مرغوب تری فراهم شود و گاهی در گوشه ای از آن چند اتاق در اطراف حیاط مجزائی ساخته می شد که طبقات بالاتر از آن استفاده می نمودند. در این زمان به تعمیر راهها اهمیت بیشتری داده می شد ولی در این ساختمانها در تعمیرات بیشتر از گچ استفاده شد بطوری که بیشتر آنها از ساختمانهای دوران صفویه کم دوام تر و کهنه تر به نظر می رسند. ضمناً بر سرعت وسایل نقلیه افزوده شده و این نقش بسزایی بر راهها و کاروانسراها داشت. به این ترتیب ۲۵ قرن از بنیاد کاروانسراهای ایران می گذرد. اعتقاد معقتین از جمله «پوپ» برای این است که بنیاد کاروانسراها در ایران پیروزی

بزرگی برای معماری آنرا نمی تواند دید. بسیاری از کاروانسراها مسیر جاده روستا و شهرها تا قرن حاضر مورد استفاده ی سازمان های گوناگون چون ژاندامری و آموزش و پرورش بوده است. ویرانه ها و بقایان تعداد بیشتری از آنها همه در کنار شاهراههای قدیمی مکانهای دور افتاده ، معابر کوهستانی و حاشیه ی راههای کویری دیده می شود.

در حالیکه آن روزگاران، کاروانسراهای، مسکن و مأوای آرامبخشی برای کاروان و کاروانیان شمرده می شدند. از طریق دیگر کاروانسراهای درون شهری بصورت سراهای تجاری ، همچنان به فعالیت اقتصادی ادامه می دهند. مشاهده می شود که با گذشت زمان، کاروانسراها جنبه ی مذهبی ، نظامی و سیاسی را از دست داده و فقط جنبه ی اقتصادی ان است که توانسته است با نام هایی چون سرا ، نتیجه ، در بازارها محلهای بازرگانی به حیات خود ادامه دهد.

### تصاویر کاروانسراها



تصویر ۱۲: مجموعه ای از پلان های کاروانسراهای ایران (مأخذ : کاروانسراهای ایران )

## ساختمان های وابسته به راه

درایران نمی توان حتی کوره راهی را پیدا کرد که در آن ویرانه ای از بناهای قدیمی و یا ازهمین قرون اخیر دیده نشود. برخی از آنها که بصورت تپه خاکی در آمده است، ممکن است متعلق به همین اخیر باشد. مثلاً به عنوان پاسگاه نظامی یا آغل، آرمگاه، قهوه خانه و از این قبیل استفاده می شده اند و یا متعلق به قرون بسیار دوری می باشند. کلاً این نوع ساختمانها به ۳ نوع تقسیم می شوند:

الف: ساختمانهایی که بصورت تالار مستطیل شکل هستند که با طاقی گهواره ای ترکیب شده باشند.

ب: تالارهایی که با گنبد مجزایی پوشیده شده اند و در برابرشان ایوانی یا اطاقهای کوچکی قرار داده اند بطوری که طرح آن شبیه به چلیا شده است.

ج: تالارهای ستون داری که با سقف های افقی و بوسیله ی تیرچوبی و کاهگل پوشیده شده است. {در این بخش نام چند نوع ساختمان کوچک مورد استفاده در راههای قدیم به همراه توضیحی مختصر ذکر می شود}

### ۱: پست های نظامی و توقفگاه های مسافران

به منظور مراقبت از راه ها پست های نظامی معمولاً به دو صورت مورد استفاده قرار گرفته است:

الف: گاهی منازل کاروان رو، پادگانی را نیز در خود جای میدادند و برجهای نگهبان در عین حال مشاهده اطراف مبادرت می ورزیدند.

ویرانه هایی از این ایستگاههای نظامی قدیمی مخصوصاً در کوهستان زاگرس به جای مانده است و غالباً به دوره ساسانی تعلق دارند.

ب: گاهی با توجه به موقعیت مناسب زمین، دوار بلند وسیعی پست نظامی را محصور می نماید و نمونه ها این پست ها همان ساختمانهایی هستند که امروزه تحت نام "قلعه" می شناسند. و از قزوین تا سمنان (ناحیه شهریار خوا) و از هم تا کرمان در میان راه دیده می شود. این ساختمانها گاهی دایره ای شکل و گاهی ۸ ضلعی شکل و ضخامت حصار شان در قسمت پایین گاهی به چند می رسد. در بالای دیوار کمگره هایی است و راهرویی برای نگهبانان نیز وجود دارد. اگر این قلعه ها را روی بلندی نمی ساختند دورش خندق می کنند.

### ۲: رباط ها :

رباط به معنی اصلی خود قلعه های عظیم و مستحکمی بود که در سرحرات کشور برای مرزبانان ساخته می شد و در زبان عربی تا امروز هم به همین معنی است. در رباط "نصیبین" که بر سرحد میان ایران ساسانی

و روم شرقی بود. مرزبانان دیلمی ساکن بودند و مخارج خورد و خوراک و لباس و پوشش آنها نیز بوسیله ساکنان دیلمان در کوهستان گیلان پرداخت می شد، ظاهراً حافظت مرزها با خود مردم و هزینه این حفاظت نیز بر عهده آنان بوده است. اما مخارج تعمیر و مرمت با خود رباط را خود دولت وقف پرداخت می کرده است. در اودوار بعد از آنجا که بعضی از کاروانسراها را به علت نا امن بودن منطقه به شکل رباط مستحکم میساخته اند. کاروانسراها را به نام رباط خوانده ایم. در بعضی از مواقع این لغت به مفهوم مردم به کار رفته است. نظیر رباط خرگوشی یا عمنیش بر سر راه قدیمی اصفهان بریزد و رباط پشت بادام میان راه نصرت آباد به طبس است.

...

**جهت دریافت هرگونه رساله و مطالعات  
معماری با قیمت پایین با ما تماس بگیرید.**

**۰۹۹۰۷۵۳۰۹۲۰**