



بررسی کاروانسرای نیک پی و سرچم زنجان

علی نوراللهی^{*}

چکیده:

سرزمین ایران از دیرباز شاهراه بازرگانی شرق و غرب جهان بوده است. به همین دلیل در دوره‌های پیش از اسلام و بعد از اسلام یکی از دغدغه‌های حکام، ایجاد راه‌های تجاری و نظامی و همچنین ساخت پل‌ها و کاروانسراها و تامین امنیت آنها بوده است. یکی از این مسیرها مسیر ری به تبریز بود که شهرهای مهمی چون قزوین، سلطانیه، زنجان و تبریز در این مسیر قرار داشتند و این شهرها دارای بازارهای پر رونق بودند که محلی برای خرید و فروش کالاهای تجاری و انتقال آنها به دیگر نقاط دنیا بوده است. بنابراین در دوره‌ی ایلخانی و صفوی در جهت حمایت از کاروانیان و تامین رفاه آنان در این مسیر کاروانسراهای متعددی ساخته شد که هرکدام از آنها از نظر معماری و شیوه‌ی ساختمان‌سازی دارای ویژگی‌های منحصر به فرد هستند. در این مقاله ضمن ارائه مقدمه‌ای در مورد وضعیت راه‌های تجاری و کاروانسراهای این منطقه در دوره‌های مختلف، به بررسی وضعیت معماری کاروانسرای نیک‌پی و کاروانسرای سرچم پرداخته شده است.

واژگان کلیدی:

کاروانسرا، راه کاروانی، صفویه، ایلخانی، نیک‌پی، سرچم.



مقدمه

سرزمین ایران به علت موقعیت آن که حد فاصل شرق دور و اروپا قرار گرفته و همچنین سرزمین وسیع آن که برخی از محققان آنرا دروازه‌ی آسیا نامیده‌اند از دیرباز کریدور و شاهراه بازرگانی شرق و غرب جهان بوده است. لذا از دیرباز به ایجاد راه‌های بازرگانی و نظامی و همچنین ساخت پل‌های متعدد و تامین امنیت کاروان و کاروانیان اهتمام و توجه ویژه‌ای شده است. بر اساس شواهد مبتنی بر اسناد تاریخی، ایران در احداث جاده و کاروانسرا و ایجاد سیستم ارتباطات و خبررسانی پیشقدم بوده است. به عقیده‌ی محققین ایجاد و توسعه‌ی کاروانسراهای ایران از مهمترین دست‌آوردهای معماری ایرانی به ویژه در دوره‌ی اسلامی است که مطالعه و بررسی ویژگی‌های گوناگون و متفاوت آن موید این نظریه است (کیانی و کلایس ۱۳۷۳: پیشگفتار). ایجاد جاده‌های بزرگ زمینی و دریایی منجر به صدور کالاهای تجارتي ایران به کشورهای اروپایی در غرب، چین و هندوستان در شرق گردیده و در مسیر جاده‌های زمینی کاروانسراهای زیادی ایجاد شده است. این جاده‌ها با سنگ مفروش و در بعضی نقاط همراه با پل‌های زیبا ساخته شده‌اند. آثار این جاده‌ها در نقاط شمالی کشور و راه‌های کویری هنوز به چشم می‌خورد (کیانی و کلایس ۱۳۶۲: ۶). در این راستا علاوه بر انجام کارهای ساختمانی فراوان، قوانینی نیز در جهت حمایت از این بازرگانان وضع شده بود.

منطقه‌ی زنجان به دلیل آن که در ابتدای کریدوری واقع است که فلات ایران را به آسیای صغیر وصل می‌کرده، همواره مطمع نظر و مورد توجه اقوام مختلف و حکومت‌ها و کاروان‌های تجاری بوده است که شواهدی از آن‌ها تاکنون در معدن چهارآباد به دست آمده است. همچنین به خاطر اهمیت مواصلاتی این منطقه با شمال‌غرب و قفقاز و آسیای صغیر، قلعه‌ها و استحکامات نظامی متعددی داشته که آثاری بخصوص از دوره‌ی اشکانی و ساسانی باقی مانده است. اما از سازه‌های رفاهی و حتی جاده‌های مواصلاتی این دوره تقریباً هیچ اطلاعی در دست نیست. در ادوار بعد از ورود اعراب به این منطقه، مورخان و جغرافی نویسان اطلاعاتی در مورد راه‌های این منطقه که در واقع می‌توان آن را همان راه‌های دوران تاریخی (یعنی اشکانی و ساسانی) دانست، در اختیار ما قرار می‌دهند. این راه‌ها امروز با تغییرات اندکی هنوز مورد استفاده قرار می‌گیرند. تا چند قرن بعد از یورش اعراب حکومت مرکزی قدرتمندی در ایران وجود نداشت که بتواند



امنیت سرتاسری در پهنه‌ی وسیع ایران ایجاد کند. اما سلجوقیان بعد ورود به ایران که با تصرف نیشاپور شروع شد بار دیگر توانستند شرق و غرب ایران زمین را به هم پیوند زنند. سلجوقیان اتحادیه‌ای متشکل از چند قبیله‌ی ترکمانان غز بودند که پس از استیلا بر غزنویان یکی از بزرگ‌ترین و مقتدرترین سلسله‌های تاریخی ایران بعد از اسلام را تشکیل دادند. آنان نه تنها در ایران بلکه در منطقه‌ی وسیعی از جهان اسلام حکومت بزرگی را به وجود آوردند به طوری که مهم‌ترین سرزمین‌های اسلامی آن عهد از سوریه تا مرز چین تحت سلطه‌ی این سلسله درآمد. نسب سلجوقیان به سلجوق بن دقاق که یکی از رؤسای ترکان غز بود می‌رسد. این طایفه از غزا که بعدها به سلجوقیان شهرت یافتند قبایلی جنگجو و گله‌دار بودند که در روزگار سامانیان از دشت قبیچاق واقع در آسیای مرکزی به خوارزم و سواحل دریای خزر مهاجرت کردند. این قبایل که شغل اصلی آنها گله‌داری بود در پی یافتن چراگاه‌های سرسبز و خرم مناسب با اغنام و احشام خویش به تدریج از رود جیحون گذشته و در بعضی مناطق ماوراءالنهر و مجاور خراسان سکنی گزیدند. این ترکمانان پس از تسلط بر ایران خود را در سرزمینی بسیار متمدن و با فرهنگ یافتند و لذا به تدریج به ایرانیان روی آوردند و دانشمندانی نظیر عمیدالملک کندی و خواجه نظام‌الملک طوسی زمام امور این سلسله را در دست گرفتند. شاهان بزرگ سلجوقی از مشوقین فرهنگ، ادب و هنر ایرانی بودند. وجود این وزیران در دستگاه حکومتی سلجوقیان سبب رونق صنایع و فنون شد (کیانی ۱۳۷۴: ۵۴).

در این دوره در پناه امنیت نسبی که در ایران به وجود آمده بود راه‌های تجاری که بخشی از آنها از استان زنجان فعلی عبور می‌کردند دوباره مورد مرمت و بازسازی قرار گرفتند و ارتباط تجاری با نواحی آسیای صغیر و دیگر مناطق شمال غرب ایران به صورت پر رونقی برقرار گشت. هرچند کاروانسرای از این دوره در این منطقه وجود ندارد اما آثار قلعه‌ها و آثاری دیگر نظیر مسجد جامع قروه و سجاس و بنای چلبی اوغلی از این دوره در منطقه باقی مانده که خود موید این مطلب است.

حکومت سلجوقیان جای خود را به حکومت خوارزمشاهیان داد. خوارزمشاهیان در آغاز قرن ششم هجری به ایران آمدند و ممالک خراسان، کرمان و ایالت جبال - که زنجان در این زمان بخشی از این ایالت بوده - را تصرف کردند. از حکمرانان این سلسله سلطان محمد خوارزمشاه است که تصمیم به فتح بغداد و انقراض حکومت خلفا گرفت ولی حملات بی‌امان مغول نه تنها مهلت



اجرای این نقشه را به وی نداد، بلکه در مدت کوتاهی به حکومت آنها پایان داد (کیانی ۵۴: ۱۳۷۴). در اوایل قرن هفتم هجری (سال ۶۱۷ هجری) مغولان توانسته بودند حکومت واحدی تشکیل دهند و به نوعی خواهان ایجاد روابط تجاری با نواحی غربی بودند به همین منظور کاروان‌های تجاری را به ایران گسیل داشتند که توسط گرگین‌خان قتل و غارت شدند و به دنبال آن سپاهیان چنگیزخان مغول به سرزمین ایران هجوم آوردند. مغولان پس از فتح سمرقند و بخارا به خوارزم و خراسان و دیگر بلاد پرجمعیت روی آورده و شهرهای معروفی چون نیشابور، ری، گرگان، مرو، هرات و بلخ را با خاک یکسان کردند (کیانی ۵۵: ۱۳۷۴).

در سال ۶۵۳ هجری هجوم دیگری از سوی مغولان، به دست هولاکو آغاز شد، هلاکو نیز مانند اسلاف خود به ویرانی شهرها پرداخت. این خان مغول توانست با محاصره‌ی قلعه‌ی الموت به قیام اسماعیلیان نیز پایان دهد (اشپولر ۱۳۶۸). اما با ورود مغولان به ایران منطقه‌ی زنجان نیز از ویرانی و تخریب در امان نماند (لسترنج ۲۴۰: ۱۳۷۴ و اشپولر ۱۱۳: ۱۳۶۸). در زمان اولجایتو نه تنها در صفحات شرقی قلمرو ایلخان، بلکه در سراسر آن یک دوره آرامش آغاز گردید (اشپولر ۱۱۶: ۱۳۶۸). با انتخاب سلطانیه به پایتختی امپراطوری ایلخانی این منطقه محل عبور و مرور کاروان‌های تجاری و سیاسی گشت که از سراسر عالم آن روز به دربار ایلخانیان^۱ می‌آمدند. در این دوره با توجه به قدرت حکومت ایلخانی و سعی و تلاش آنها در جهت گسترش تجارت با شرق و غرب، راه‌های تجاری دوباره مرمت و نوسازی شدند و در منطقه‌ی زنجان، کاروانسرای سرچم و پل دختر میانه، مرمت و پل‌های دیگر از جمله پل گل قشلاق نیز بر روی رودخانه‌ی قجور از سرشاخه‌های سفیدرود ایجاد شد که سبب تسهیل آمد و شد کاروانهای تجاری جهت دسترسی به بازارهای بزرگ غرب و شمال غرب (یعنی تبریز و دیگر نواحی تا قسطنطنیه) و بازارهای شرق تا چین شد.

تنها جاده‌ای که از سلطانیه می‌گذرد جاده ای است که به دو شهر قدیمی و مهم از نظر تجاری یعنی تبریز و قزوین ختم می‌شود بنابر این از نظر موقعیت در جای مناسبی قرار ندارد و بنا به نوشته‌ی پیتر دلاواله این موقعیت نامناسب دلیل اصلی ویرانی و از رونق افتادن آن بوده

۱. آن قصر که بر چرخ همی زد پهلو
بر درگه او شهان نهادندی رو
بنشسته همی گفت که کو کو کو

۱. آن قصر که بر چرخ همی زد پهلو
دیدیم که برکنگره اش فاخته ای



است (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۰).

اولجایتو از ضعف موقعیت پایتخت خود آگاه بود و دلیل آن کوششی است که از خود بروز داده تا سلطانیه را علی‌رغم موانع طبیعی، مرکز اصلی تجارت ایران و انبار تولیدات صنعتی و کالاهای چین و امتعه هند- که می‌بایستی به سوی غرب روانه شود- سازد. به سبب کوشش‌های او سلطانیه پرآوازه شد. به طوری که در آن اجناس سراسر کشورهای جهان یافت می‌شد. در بازارهای سلطانیه بویژه بازارهای مکاره‌ی تابستانی، تجار عیسوی از همه‌ی ملت‌ها دیده می‌شدند. جنوایی‌ها و ونیزی‌ها در سلطانیه سکونت داشتند و از نظر مالی و جانی، نحوه‌ی زندگی و مذهب، آزاد و در امان بودند.

راه‌های بزرگ کاروان‌رو سلطانیه به سوی دریای سیاه و هرمز (دریای عمان) از طریق کاشان، یزد، کرمان و به سوی آسیای مرکزی از طریق ری و بلخ دائماً پر رفت و آمد بود و توسط نیروهای ویژه که تعداد آن‌ها در زمان سلطنت ابوسعید به ۱۴۰۰۰ مرد جنگی می‌رسید حفاظت و پاسبانی می‌شد. بدین صورت امنیت مطلق راه‌ها همواره برقرار بود و نه تنها غارت‌کنندگان و راهزنان کاروان‌ها به شدت مجازات می‌شدند بلکه مسئولانی که در حوزه‌ی آن‌ها یورش یا راهزنی اتفاق می‌افتاد کیفر می‌شدند (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۰).

در سایه‌ی این آرامش نسبی راه‌های تجاری امنیت یافتند و مغولان خود برای آبادانی مردم و رفاه حال کاروان‌ها و تجار شروع به ساخت و بازسازی شهرها، روستاها و کاروانسراها نمودند. آرامش نسبی دوره‌ی ایلخانیان دیری نپایید، در سال ۷۸۳ هجری، تیمور به ایران حمله کرد و بار دیگر قتل و غارت، شهرهای آباد و پرجمعیت ایران را در بر گرفت. از این دوره در استان زنجان آثاری باقی نیست که منعکس‌کننده‌ی اوضاع نابسامان این منطقه در این دوران است. بعد از فروپاشی دولت تیموری حکومت‌های محلی مانند قره‌قویونلوها و آق‌قویونلوها در این منطقه حکمرانی می‌کردند.

در فاصله‌ی رفتن دودمان مغول تا استقرار شاهزادگان صفوی، جنگ و جدال‌ها و اختلافات موجب نقصان رفت و آمد بازرگانان در راه‌های کشور گردید و به دنبال آن فعالیت ساختمانی در این راه‌ها نیز کاسته شد. با این حال نمی‌توان گفت که شاهان و شاهزادگان پرکار و فعالی مانند آل مظفر و پس از آن‌ها تیموریان به کلی نسبت به ایجاد کاروانسراها و ایجاد راه‌های مناسب و تامین امنیت آن‌ها بی‌اعتنا بوده‌اند. ولی تأثیرات این جنگ و جدال‌ها در استفاده از مصالح مانند



گل و خشت خام و نقشه‌ی کاروانسراها انعکاس یافته است و به همین سبب این بناها یا از میان رفته‌اند یا اگر اثری از آنها مانده قابل تشخیص نیستند (سیرو ۱۱۱: ۱۹۴۹).

حافظ ابرو در زبده التواریخ ضمن شرح مرگ امیر قرایوسف به مسیر و منزلگاه‌های بین سلطانیه و تبریز اشاره کرده است: در سال ۸۳۲ هجری بعد از مرگ امیر قرایوسف قره‌قویونلو وقتی که این خیر به امیرزاده ابراهیم سلطان بهادر (سلطان شعاری) رسید، از راه سجاس به سمت مراغه رهسپار شد. در این زمان جهانشاه (پسر قرایوسف) و جماعت ترکمانان که در قلعه‌ی سلطانیه پناه گرفته بودند را سرکوب کرد. امیر موسی که از نزدیکانش بود را به عنوان حاکم سلطانیه انتخاب کرد. "روز یکشنبه از سلطانیه کوچ فرموده به سرپل نمودر فرود آمد و از آنجا دوشنبه به زنجانه رود، سه‌شنبه به نیکپی و چهارشنبه به سرچم، روز جمعه از قزل اوزن گذشته، روز شنبه به میانه رسید. یکشنبه به شاهیه، دوشنبه به گرم[رود]، سه‌شنبه به قلعه فرج، چهارشنبه به قلعه کریه فرود آمدند" (حافظ ابرو، ج ۹، ۱۳۷۹: ۴، ۷۲۷-۷۲۸).

به محض استقرار سلسله‌ی صفوی بر تخت شاهی علاقه‌ی شدید پادشاهان این دودمان به آبادی کشور موجب قرارگیری تعمیر و ساخت کاروانسراها در صدر برنامه‌های عمرانی شد (سیرو ۱۱۱: ۱۹۴۹). سلسله‌ی صفویان در سال ۹۰۷ هجری به وسیله‌ی شاه اسماعیل صفوی در تبریز تاسیس شد و بعد از او در سال ۹۳۰ هجری، شاه طهماسب به سلطنت رسید و به علل سیاسی پایتخت را از تبریز به قزوین منتقل کرد (کیانی ۱۰۳: ۱۳۷۴). در پرتو تمرکز سیاسی-مذهبی و امنیت و آرامشی که در دوره‌ی صفویه حاکم شد کشاورزی، تجارت و آبادانی در این منطقه رونق یافت. شاید بتوان گفت این دوره یکی از دوران مهم از نظر تجاری و اقتصادی در تاریخ ایران بوده است. با توجه به علاقه‌ی شاهان صفوی به تجارت و رشد صنعت ابریشم و دیگر صنایع، در این دوره خود شاهان صفوی که بخش عمده‌ای از این تجارت را در دست داشتند به صورت گسترده‌ای دست به ساخت و ساز و مرمت کاروانسراها و همچنین پل‌ها زدند. کاروانسرای سرچم در این دوره مورد مرمت قرار گرفت و کاروانسرای سنگی، نیکپی، جمال‌آباد و غیره در میانه‌ی راه تجاری شمال غرب (بین زنجان- میانه که بخشی از مسیر راه ابریشم بوده و از شهرهای بزرگ چین شروع می‌شده تا قلب اروپا یعنی ونیز ادامه می‌یافته است) ساخته شدند.

در دوره‌ی صفوی کوشش‌ها و تلاش‌هایی در جهت بهبود نقشه و تکمیل کاروانسراها به عمل آمد بخصوص شیوه‌ی جدیدی برای پوشش اتاق‌ها و دالان‌ها به کار گرفته شد. طرح کاروانسراهای



این زمان عموماً عبارت از محوطه‌ی وسیعی بود که حصارى با چهار برج در چهار گوشه از آن حفاظت می‌کرد و ورودی آن با سردر بلندی مشخص می‌شد که در طرفین آن طاق‌نماهایی ایجاد می‌کردند. هشتی مربوط به این کاروانسرا پس از در ورودی قرار داشت که در آن اتاق نگهبانان و دکان کوچکی قرار داشت. این وضعیت در بخشی از ورودی اصلی کاروانسرای نیک‌پی که شرق آن قرار دارد و امروزه باقی مانده است دیده می‌شود. از همین هشتی به وسیله‌ی پله‌ای به بالاخانه راه می‌یافتند. خیلی کم پیش می‌آمد که ورودی اصطبل‌ها در هشتی قرار گیرد. در حیاط بزرگ قرینه‌سازی کاملی رعایت می‌شد. در میان ردیف اتاق‌ها ایوان بزرگی در طرف صحن داخلی ایجاد شده بود که علاوه بر ایجاد قرینه و تناسب در بنا، محلی برای استراحت مسافران در برخی از مواقع نیز به شمار می‌رفت. اصطبل‌ها در پشت اتاق و حجره‌های مسکونی جای می‌گرفتند و به وسیله‌ی دالانی عرضی به آن‌ها راه داشتند. این شیوه در کاروانسرا سنگی - بویژه بخش‌های شمالی باقی مانده‌ی آن - قابل مشاهده است.

این دالان‌ها که ارتباط بین حجره‌ها و اصطبل را امکان‌پذیر می‌ساختند به روش‌های مختلفی ساخته می‌شدند. در واقع نقشه‌ی استاندارد در کاروانسراهای دوره‌ی صفوی نقشه‌ی چهار ایوانی بوده است. علی‌رغم شباهت ظاهری ساختمان و بنای کاروانسراهای این دوره، شیوه‌ها و روش‌های مختلف و متنوع معماری در آن‌ها به کار رفته است. اوج کاروانسراسازی در دوره‌ی شاه عباس صفوی بوده است و کاروانسرای جمال‌آباد، کاروانسرا سنگی و نیک‌پی در این دوره ساخته شده‌اند. طی این مدت زنجان و سلطانیه چندین بار دستخوش حملات عثمانی‌ها گردید و در این یورش‌ها که در زمان سلطان سلیمان انجام گرفت ارتش عثمانی تا سلطانیه پیش آمدند ولی بعد از مدتی بدون هیچ دست‌آوردی بازگشتند. در طی این حملات در نقشه‌هایی که توسط نقاش و نقشه‌بردار ارتش عثمانی از مسیر میانه به سلطانیه ترسیم گردیده به این کاروانسراها نیز اشاره شده است.

راه‌های عمده بازرگانی

ابن خردادبه در مسالک و ممالک راجع به راه آذربایجان به ارمنستان می‌نویسد: از راه خراسان از سن سیمره عدول می‌کنی، از سن سیمره تا دینور پانزده فرسخ (دو منزلگاه)، از دینور تا زنجان بیست و نه منزلگاه، سپس تا مراغه یازده منزل و از آنجا تا میانج (میانه) دو منزل، سپس تا اردبیل



یازده منزل و از اردبیل تا ورتان که آخرین بخش آذربایجان است یازده منزل راه است (ابن خردادبه ۱۳۷۱: ۱۲۰).

ابن واضح یعقوبی همچنین در این باره می‌نویسد: هرکس بخواهد از دینور به قزوین و زنجان رود، از دینور رهسپار شهر ابهر شود چندین راه وی را پیش آید، پس اگر آهنگ زنجان داشت، مسیر وی از ابهر به زنجان است و سپس رهسپار شهر قزوین شود و قزوین از جاده‌ی بزرگ^۱ منحرف است و در پای کوهی هم مرز دیلم واقع شده و آن را دو رودخانه است که یکی از آن دو وادی کبیر و دیگری وادی سیرم گفته می‌شود و در ایام زمستان آب در آن دو جریان دارد و در ایام تابستان قطع می‌شود، اهالی آن مردمی به هم آمیخته از عرب و عجم‌اند، و عجم را در آن آثاری و آتشکده‌هایی است و خراج آن با زنجان، دو میلیون و پانصد هزار (درهم) است و از این شهر راه‌ها به طرف همدان و دینور و شهرزور و اصفهان و ری از هم جدا می‌شود و راه آذربایجان از اینجا بدین ترتیب است: پس هرکس آهنگ آذربایجان کند، از زنجان بیرون رود و چهار منزل تا شهر اردبیل رهسپار گردد و اردبیل نخستین شهری است که از شهرهای آذربایجان می‌بیند و از اردبیل تا برزند از استان‌های آذربایجان سه روز راه است..... (ابن واضح یعقوبی ۲۵۳۶: ۴۵-۴۶).

خط سیر تبریز تا ری:

الف: از تبریز به زنجان: در بازار بزرگ تبریز کاروانسراهای زیادی برپا بوده است، وقتی که از تبریز به طرف تهران می‌رویم به کاروانسراهای زیر برمی‌خوریم. کاروانسرای باسمنج از عهد قاجاریه، کاروانسرای شبلی از عهد صفویه، کاروانسرای گیلک و دو کاروانسرای دیگر در میانه، کاروانسرای سلمه از دوره‌ی صفوی، جمال آباد، سرچم^۲، در مکان اخیر دو کاروانسرا وجود داشته که یکی از آنها به کلی از بین رفته است. سپس به کاروانسرای نیک‌پی از دوره‌ی صفوی برمی‌خوریم.

از این منطقه راهی به سمت تیکان تپه (تکاب امروزی) جدا می‌شود که پس از گذشتن از راه قدیمی اردبیل به طرف همدان از طریق بیجار جهت می‌گیرد.

۱. منظور شاهراه خراسان است.

۲. در اینجا راهی بطرف مراغه منشعب می‌شود که حمدالله مستوفی نیز از آن نام برده است (بنگرید به مستوفی، ۱۳۳۶، نزهت القلوب، به کوشش دبیر سیاقی).



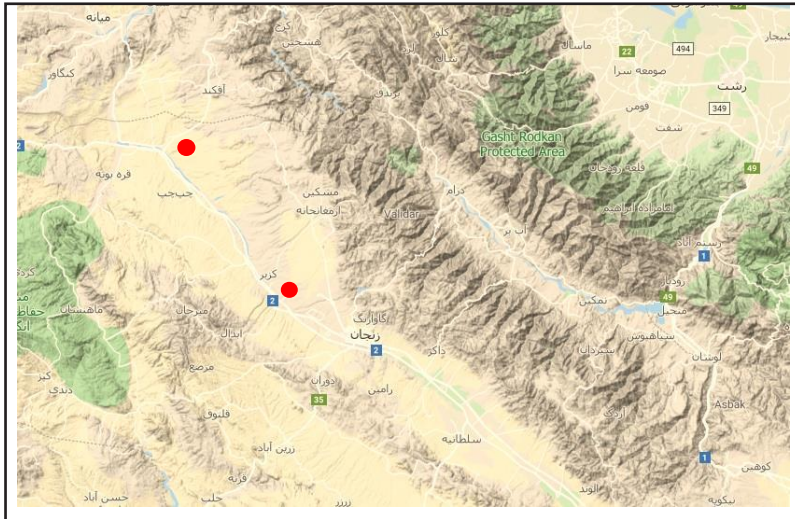
شاردن نیز از مسیر کاشان به جلفا و به تعداد منزلگاه‌های مسیر زنجان - تبریز یاد کرده است: در روزگاران گذشته که مسافران با شتر و قاطر سفر می‌کرده‌اند فاصله‌ی میان کاشان و جلفا را که در جهت شمال غرب بوده در بیست و پنج منزل و به این شرح می‌پیموده‌اند. از کاشان به قم سه منزل، از قم تا سکر آباد پنج منزل، از آن جا تا زنجان^۱ پنج منزل، از زنجان تا تبریز هفت منزل، و از تبریز تا جلفا پنج منزل (شاردن ۱۳۷۵، ج ۵: ۱۹۰۶).

در زنجان سابقاً دو کاروانسرا وجود داشته که نام آن زیاد برده شده است ولی اکنون اثری از آنها نیست. راه اردبیل به زنجان بیشتر از قرن یازدهم هجری به بعد از طرف مسافرانی که از روسیه می‌آمدند مورد استفاده واقع شد، ولی تجار آن را زیاد دوست نداشتند، زیرا احتمالاً کاروانسراهای متعدد اردبیل کالاهایی را که از تبریز می‌آوردند عرضه می‌کردند. ساختمان عمده‌ای که بین اردبیل و زنجان قرار دارد پلی است که روی رود قزل اوزل به وسیله‌ی شاه طهماسب اول (۹۳۱-۹۸۴ هجری) ساخته شده است (سیرو ۴۰: ۱۹۴۹).

ب: از زنجان به ری: پس از زنجان راه وارد دره‌ای می‌شود و به طرف سلطانیه می‌رود. سلطانیه در دوران مغول یکی از بزرگترین مراکز بازرگانی ایران بوده پس از سلطانیه وقتی به طرف قزوین و تهران بیاییم به کاروانسرای حسن آباد و حسین آباد بر می‌خوریم که هر دو از دوران

۱. شاردن ضمن شرح سفرش بعد از خروج از تبریز نوشته است: روز چهارم مقدار هفت فرسنگ در زمینی صاف و شنزار پیش رفتیم. راه به سبب وفور تپه‌های شنی جابه‌جا ماریچ بود. در سرتاسر طول راه در دو طرف جاده، و در فواصل کوه، دشت‌های سرسبز و خرم، و کشتزارها و آبادی‌های خوش منظر دیده می‌شد. رودخانه موسوم به زنجان رود همه این کشتزارها و آبادی‌ها را آبیاری می‌کرد. ما در کاروانسرای بزرگی به نام نیک‌پی که میان پنج آبادی بزرگ بنا شده بود، فرود آمدیم. روز پنجم در راهی که غالباً مستقیم و بدون پیچ و خم بود، مقدار شش فرسنگ پیش رفتیم. این راه همانند و دنباله مسیری بود که روز پیش سپرده بودیم؛ و سرانجام در زنجان بار افگندیم. زنجان شهرک کوچکی است که بیش از هزار خانه ندارد، و در دشتی باریک و کم عرض میان دو کوه که فاصله‌شان از شهرک بیش از نیم فرسنگ نیست واقع شده است. کشتزارهای زنجان حاصلخیز است. باغ‌های خوش منظر و باصفا بسیار دارد. هوایش خنک و خوش است؛ اما فاقد خانه‌های خوب و دلگشاست و بسیاری از عمارات آن فروریخته است. مورخان ایران بر این اعتقادند که این شهرک سالیان بسیار پیش از ظهور مسیح در زمان پادشاهی اردشیر بابکان ساخته شده، و بیست هزار خانه داشته است و چون هم اکنون اطلال تا بیش از یک مایل بیرون شهرک مشاهده می‌شود، این قول درست می‌نماید. تیمور لنگ هنگامی که با سپاهیان از آنجا می‌گذشت به سببی نامعلوم برای نخستین بار زنجان را ویران کرد، اما هم او هنگامی که از ترکیه باز می‌گشت وقتی آگاه شد این شهرک دانشمندان ناموری در دامان خود پرورده و از زمان‌های دور کانون و گهواره دانش و هنر بوده قسمتی از آن را بازسازی کرد و این واقعه را مورخان به تأکید تمام یاد کرده‌اند. تاتارها و ترک‌هایی که پس از تیمور به ایران تاخته‌اند این شهرک را بارها مورد هجوم قرار داده، آن را ویران و مردمانش را قتل عام کرده‌اند، و از اوایل قرن جاری است که نوسازی زنجان آغاز شده است. روز ششم گذرگاه ما از زیباترین و فرح بخش‌ترین دشت‌ها بود. راه مستقیم و صاف و هموار بود. ایلیخی‌های پادشاه و اعیان و اشراف در آن دشت سرسبز و خرم می‌چریدند. جوی‌های آب از چشمه‌ها روان بود و کشتزارها را شاداب می‌کرد (شاردن ۱۳۷۳، ج ۲: ۵۰۲).

قاجاریه‌اند و از آن راهی منشعب می‌شود که مستقیماً از طریق سگزآباد(ارسنگ) و کناره‌ی شهریار به ری می‌رود(همان ۴۰). و از آن جا به سمت شرق تا مشهد و نواحی شرقی ادامه می‌یابد.(شکل ۱)



شکل ۱- موقعیت کاروانسراها

کاروانسرای نیک‌پی

این بنا در فاصله ۳۵ کیلومتری شمال غربی شهرستان زنجان در روستای نیک‌پی در بخش زنجانرود از توابع شهرستان زنجان قرار دارد که از طرف جنوب شرقی به شهرستان ایجرود و از سوی غرب و جنوب غربی به شهرستان ماهنشان منتهی می‌گردد. از نظر طبیعی کاروانسرا داخل روستا و در نزدیکی تپه‌ای به نام تپه قبرستان و در حدود ۲۰۰ متری این تپه قرار گرفته است. اطراف این کاروانسرا خانه‌های روستایی قرار دارد.

کاروانسرای نیک‌پی با توجه به سبک معماری و سیاق تزئینی، بنایی عام‌المنفعه و همچنین بر اساس اسناد و متون تاریخی برجای مانده متعلق به عصر صفوی می‌باشد که در زمان شاه عباس دوم در مسیر یکی از راه‌های عمده‌ی بازرگانی فلات ایران ساخته شده، و با کاروانسرای سنگی در بخش جنوبی شهر زنجان ۳۵ کیلومتر فاصله دارد.

کاروانسرای نیک‌پی از جمله کاروانسراهای سبک چهار ایوانی دوران صفویه می‌باشد و کاروانسرای با پلان چهار گوش دارای صحن و میانسرای هشت ضلعی غیرمنظم بوده که گردگرد آن را حجره‌های چهارده گانه در بر گرفته است. برای دستیابی به اصطبل، انبارها و سایر

فضاهای خدماتی در گوشه‌ی هر ضلع از صحن، میانسرا فضاهای ارتباطی وجود دارد. کاروانسرای نیک‌پی دارای یک فضای ورودی در ضلع شرقی می‌باشد که دو طرف آن حجره‌های نگهبانان به صورت قرینه قرار دارد، طاق و قوس‌ها در این اثر تاریخی به صورت ضربی اعمال شده و عنصر قرینه‌سازی به زیباترین شکل مطابق الگوی رایج در معماری سنتی فلات ایران رعایت گردیده است.

از جمله خصوصیات بارز که در این اثر تاریخی وجود دارد فضاهایی معروف به چهار پخی در چهارضلعی صحن و میانسرای مرکزی برای دستیابی به سایر فضاهای داخلی مانند انبارها و اصطبل است. عملکرد بنا در ردیف کاروانسراهای صفوی و شاه عباسی تعریف می‌شود و در حال حاضر بخش‌هایی از بنا تخریب و در بخشی از آن مسجدی نوساز ساخته شده و از فضاهای باقی مانده به عنوان انبار و طویله استفاده می‌شود.

تزیینات شاخص و قابل توجه در اجزاء این اثر تاریخی مشاهده نمی‌گردد. فقط در سطوح داخلی، طاقچه‌هایی با قوس هلالی و طاقنماهایی با قوس جناغی و قاب بندی‌هایی با آجرچینی ساده و به صورت یکنواخت دیده می‌شود. این بنا از نظر مالکیت در دست اوقاف بوده که به صورت اجاره به روستائیان واگذار شده است. امروزه در جنوب شرقی این بنا مسجدی ایجاد گردیده که سبب تخریب و ویرانی و ازهم گسیختگی بخش‌هایی از این بنای تاریخی شده است (شکل ۲-۱۴).



شکل ۲- عکس هوایی کاروانسرای نیک‌پی



شکل شماره ۳: کاروانسرای نیکپی قبل از مرمت (آرشیو میراث فرهنگی زنجان).



شکل شماره ۴: کاروانسرای نیکپی در حین مرمت (آرشیو میراث فرهنگی زنجان).

کاروانسرای سرچم

این کاروانسرا در کنار روستای سرچم قرار دارد که امروزه به طور کامل از بین رفته است. اما بر اساس نوشته ها و عکس های آندره گدار و ماکسیم سیرو در سالهای ۱۹۳۰ بخش هایی از سردر و کتیبه ی آن وجود داشته است. (شکل ۱۵)



شکل شماره ۵: کاروانسرای نیک‌پی (عکس از نوراللهی)

کاروانسرای سرچم واقع در کنار زنجان رود، شاخه‌ی قزل اوزن یکی از منزلگاه‌های اصلی جاده سلطانیه - تبریز بود. به نوشته‌ی حمدالله مستوفی قزوینی از این کاروانسرا راهی از سمت یسار به سوی مراغه می‌رفت و راهی از سمت یمین به میانه و تبریز می‌پیوست (حمدالله مستوفی ۱۳۳۶: ۱۷۴).

این کاروانسرا در دوران مغول آباد بوده، زیرا در سر راهی که به مراغه می‌رفته قرار داشته است (مراغه در دوره‌ی هلاکو چندین سال پایتخت ایران بوده است). در آن زمان در این روستا دو کاروانسرا وجود داشته است که بنا بر نوشته‌ی حمدالله مستوفی بانی یکی از آنها ابوسعید خواجه غیاث الدین امیر محمد رشیدی و بانی دیگری برادرش خواجه جلال الدین بوده است. بنای کاروانسرای دوم به طور کامل از میان رفته است و از کاروانسرای اولی قسمت‌هایی چند از جمله سردر ورودی هنوز برجای مانده است که تاریخ انجام بنا، سال ۷۳۳ هجری، را بر خود دارد (همان ۱۷۴، گذار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۰؛ سیرو ۱۰۴: ۱۹۴۹).

کاروانسرای سرچم نظیر غالب بناهای مشابه، متشکل از صحنی مربع شکل است که گرداگرد آن بناهایی ساخته شده، ایوان‌های وسیعی در وسط هر ضلع باز شده است. این ایوان‌ها و در بزرگ ورودی که ادامه‌ی ایوانی است که در کنار رودخانه است، تنها بخش‌های باقی مانده‌ی کاروانسرا هستند که هنوز برپا ایستاده اند. در بقیه‌ی قسمت‌ها که بقایای شبستان‌هایی با معماری بسیار زیبا در آنها باز شناخته می‌شود آجرها و سنگ‌ها به تدریج توسط اهالی محل کنده شده و در ساختن



منازل شخصی مورد استفاده قرار گرفته است. بازبایی و بازسازی ترکیب اولیه‌ی این بنا که در حال حاضر ویرانه‌ای بیش نیست با توجه به این که در دوره‌ی صفوی تغییرات بسیاری در آن داده شده خیلی دشوار می‌نماید. انجام این تغییرات بدان سبب بوده که این بنای پرنقش و نگار که احتمالاً برای استراحت و منزلگاه مسافران عالی‌مقام ساخته شده بود پاسخگوی احتیاجات یک کاروانسرای ساده نبوده است. دیوار خارجی این بنا به کلی از جا کنده و برده شده دیگر وجود ندارد ولی خوشبختانه ترس از ریزش ساختمان بر سر جویندگان گنج و علاقه‌مندان مصالح ساختمانی رایگان، موجب شده که بقایای سردر بزرگ این بنا و بسیاری دیگر از بناهای پر ارزش تاریخی برای ما محفوظ بماند. بقایای سردر این کاروانسرا هنوز هم یکی از زیباترین نمونه‌های هنر معماری ایران است (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۱).

نمای عهد صفوی که سردر مزبور را در بر می‌گیرد شامل دالان بزرگی بود که به دیوار چسبیده بود و آخرین قسمت این دالان بزرگ هنوز موجود است و از روی آن می‌توان فهمید دالان مزبور که برای جای دادن چارپایان ساخته شده بود چه عرضی داشته است. دیوارهای داخلی این دالان صاف بودند و برای پوشش سقف دالان از طاق‌های گهواره‌ای شکل استفاده کرده‌اند. جز در قسمت مربوط به سردر ورودی کاروانسرا که هنوز سالم مانده است بقیه قسمت‌های مربوط به دوران صفوی را کاملاً بازسازی نموده‌اند. این قسمت عبارت بوده است از دالان‌هایی که به وسیله‌ی طاقی یا گنبد‌های کوچک پوشیده شده بوده‌اند که از یک سو روی دیوار کاروانسرا تکیه می‌کردند و از سوی دیگر روی پایه‌هایی قرار گرفته بودند که قسمت تحتانی‌شان هنوز نمایان است. قسمت‌هایی از ایوان‌های بزرگ تقریباً سالم مانده‌اند ولی پوشش‌ها را تا آنجا که ممکن بوده تعمیر کرده‌اند و در طرف حیاط و صحن داخلی تعریضی به عمل آمده است. دیوار بعضی از اتاق‌ها نیز با پوشش دو طاق که مانند قلعه‌ی سنگی به صورت گهواره ساخته شده بودند هنوز باقی است (سیرو و ۱۰۴: ۱۹۴۹) (شکل ۱۶).

قسمتی از این بنا که اساساً در دوره‌ی صفویه مورد مرمت و بازسازی قرار گرفت نمای حیاط داخلی آن است. ورود به اصطبل‌ها که در چهار گوشه‌ی حیاط و صحن مرکزی انجام می‌گرفت (شکل ۱۷)، به یک مدخل زانودار مبدل شد و در نتیجه وضع ایوان‌هایی که در جلوی هر یک از دو اتاق واقع در طرفین ایوان بزرگ در چهار طرف حیاط قرار داشت به هم خورد و جای در اتاق‌ها هم تغییر کرد. در ویرانه‌های واقع در یکی از گوشه‌های اولیه‌ی حیاط (در محل



شکل شماره ۶: نمای اصطبل کاروانسرای نیک‌پی (عکس از نوراللهی)



شکل شماره ۷: نورگیر سقف کاروانسرای نیک‌پی (عکس از نوراللهی)

B در شکل ۱۸) یک پایه‌ی جرز و قسمتی از طاق هلالی آن دیده می‌شود و کمی دورتر در نتیجه‌ی جابجا شدن ایوان‌های کوچک پایه‌ی دیگر در امتداد دیواری که اتاق‌ها را از هم جدا می‌کرد پابرجا است. با در دست داشتن این آثار می‌توان به راحتی وضع اولیه‌ی بنا را بازسازی نمود. یک دالان با طاق گهواره‌ای شکل پوشیده شده بود (شکل ۱۸ برش C-D دوران مغول) که عرض آن کاملاً معلوم است. این عرض از محل تلاقی قوس‌های گوشه‌های دالان مشخص



شکل شماره ۸: بخاری های دیواری و طاق های کاروانسرای نیک پی (عکس از نوراللهی)



شکل شماره ۹: بخاری های دیواری و طاق های کاروانسرای نیک پی (عکس از نوراللهی)

می شود (سیرو ۱۰۷: ۱۹۴۹).

محل آغاز طاق های گهواره ای شکل نیز پیداست و در فاصله های معین یک قوس برای تقویت این طاق گهواره ای شکل قرار داده شده بود که اثر آن هم هنوز نمایان است. این دالان مستقیماً روی ایوان های بزرگ باز می شد و جرزهایی که در کنار مدخل ارتباط دالان با ایوان ها قرار داشت

هنوز نمایان‌اند (شکل ۱۸). تنها چیزی که هنوز معلوم نشده ارتفاع دهانه‌های بزرگی است که به طرف حیاط مرکزی باز می‌شد. احتمال می‌رود که این ارتفاع در پایین طاق‌های گهواره‌ای شکل پایان می‌یافت مگر این که داخل در طاق دالان می‌شد. بنا و ساختمانی که به این روش بازسازی شده باشد مفهوم مشخصی دارد زیرا در عین حالی که اصول ساختمانی قلعه‌ی سنگی در آن دیده می‌شود (ساختمان طاق‌ها روی فضاهای خالی، وضع اصطبل‌ها، دالان‌هایی که برابر اتاق‌ها قرار داشتند) آثار تحول و پیشرفتی نیز در ساختمان کاروانسرای سرچم مشاهده می‌شود. مثلاً اصطبل‌ها روی طرح چهارگوش منظم ساخته شده‌اند و در مدخلشان چهار اتاق برای اقامت چهارپاداران قرار گرفته است که به طرز مخصوصی پوشیده شده است. مدخل اصلی به خوبی تحت مراقبت قرار گرفته است. اتاق‌ها به صورت جفت برای اقامت مسافران ساخته شده‌اند و به آپارتمان‌های مستقل شباهت پیدا می‌کنند. دالان‌های مشبک که در قلعه‌ی سنگی با تردید شروع شده بود در این جا مورد استفاده‌ی کامل قرار گرفته است (سیرو ۱۰۹: ۱۹۴۹).



شکل شماره ۱۰: سه گوشه حیاط بخاری‌های دیواری و طاق‌های کاروانسرای نیک‌پی در کنار ورودی‌ها (عکس

از نوراللهی)



شکل شماره ۱۱: بقایای طاق‌های بخش جنوبی کاروانسرای نیک‌پی (عکس از نوراللهی)



شکل شماره ۱۲: ورودی و بقایای سردر کاروانسرای نیک‌پی (عکس از نوراللهی)

اندازه‌ی متناسب، طاق بزرگ استوار و مقرنس‌هایی که متصل و جزء بنا هستند- نه آن گونه که در دوره‌های بعدی در بناهای ایرانی می‌بینیم که به وسیله‌ی طناب به قسمت فوقانی بنا آویزان شده‌اند- نشانه‌هایی از هنر ناب ایرانی‌اند. اما با توجه به روش و سبک ساخت و تزیین زمینه‌ی طاق‌ها تا بالای کتیبه‌ی بزرگ با سنگی به رنگ تیره که متعلق به این کشور نیست و همچنین سرطاق که ایرانی نیست و نحوه‌ی استقرار این سرطاق و تزیینات حواشی آن که در محل کلید

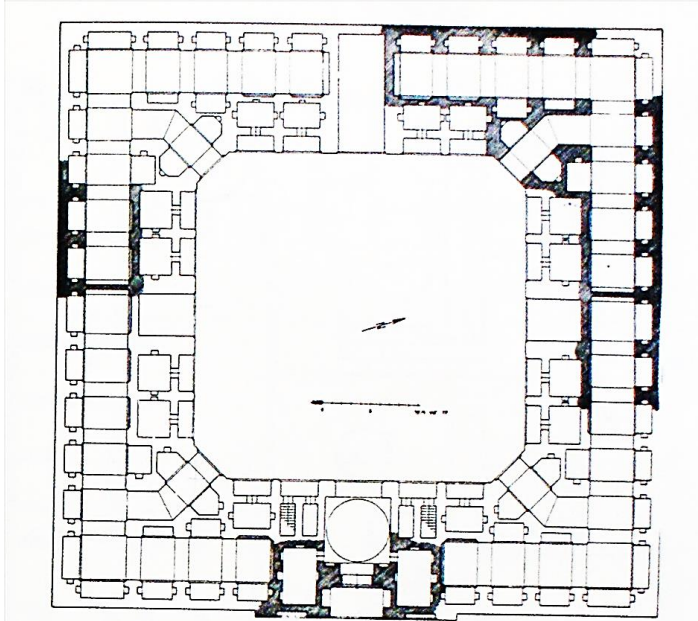


شکل شماره ۱۳: جزئیات ورودی و محل قرارگیری کلون درهای اتاق‌های طرفین سردر اصلی (عکس از نوراللهی)

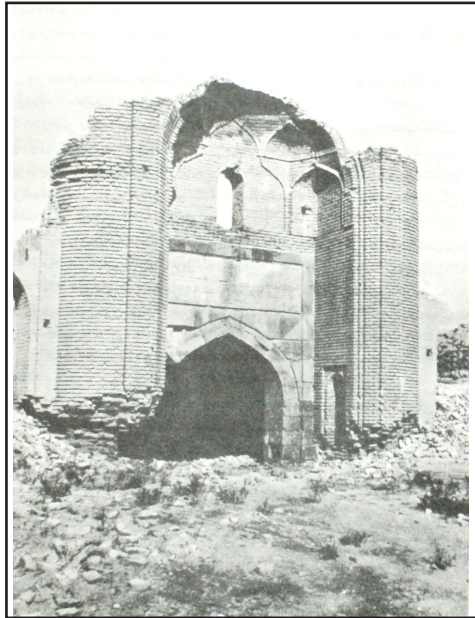
طاق به هم گره می‌خورند و کتیبه را در میان گرفته‌اند نیز ایرانی نیست آندره گذار معتقد است که این کار به امر کسی انجام شده که از غرب آمده است. وی این طاق را سوری می‌داند و می‌گوید: واضح است که قرار گرفتن این طاق سوری در دل طاق ایرانی خیلی متناسب نیست و استقرار و جانمایی این طاق ناشیانه انجام شده است، ولی در مجموع آرایش و تزئین با سنگ قهوه‌ای و این سنگ مرمر پهن و سفید به بنا حالتی از استحکام و تنوع بخشیده است که بناهای ساخته شده با آجر غالباً فاقد آن هستند. با توجه به این قراین گذار آن را از ساخته‌های دست امیر شمس الدین قراسنقر مملوک می‌داند (گذار و دیگران، ج ۱۳۶۵، ۳: ۳۱۱). این شیوه‌ی ساخت سردر حتی در کاروانسراهای بزرگتر و مجلل‌تر صفوی نیز دیده نمی‌شود (سیرو ۱۳۴۹: ۱۰۹).

ماکسیم سیرو ضمن پذیرش سبک غیرمعمول و غیر ایرانی سردر کاروانسرای سرچم می‌نویسد: در این صورت تعداد دیگری ساختمان وجود دارد که از نظر اصول ساختمانی با کاروانسرای سرچم شباهت پیدا می‌کند.^۱ از جمله کاروانسرای سنشاس که سردری شبیه سردر کاروانسرای سرچم

۱. سر در کاروانسرای آیراندی - در نزدیکی آیراندی و در ۳۳ کیلومتری مرند قرار دارد - مشابه سردر بنای سرچم است.



شکل شماره ۱۴: پلان کاروانسرای نیک‌پی (کیانی) (۱۳۷۳:۵۰۰)



شکل شماره ۱۵: سردر کاروانسرای سرچم (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۰۹).



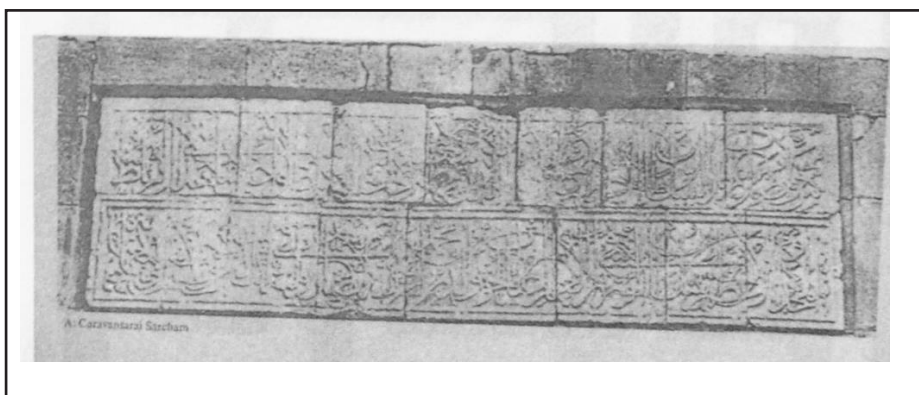
دارد و متعلق به دوره‌ی سلجوقی است. ولی ویرانه‌ی دیگری وجود دارد که ما را به این نتیجه می‌رساند که تصور کنیم این دسته از کاروانسراها پیش از برقراری قوم مغول در ایران مرسوم شد (سیرو ۱۹۴۹: ۱۰۹-۱۱۰).

کتیبه که با زیبایی تمام به خط ثلث نوشته شده نام فرمانروایی که کاروانسرا در دوره‌ی او ساخته شده و نیز نام وزیر او و تاریخ انجام کارهای ساختمانی بنا را نشان می‌دهد (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۲ و شکل ۲۳)

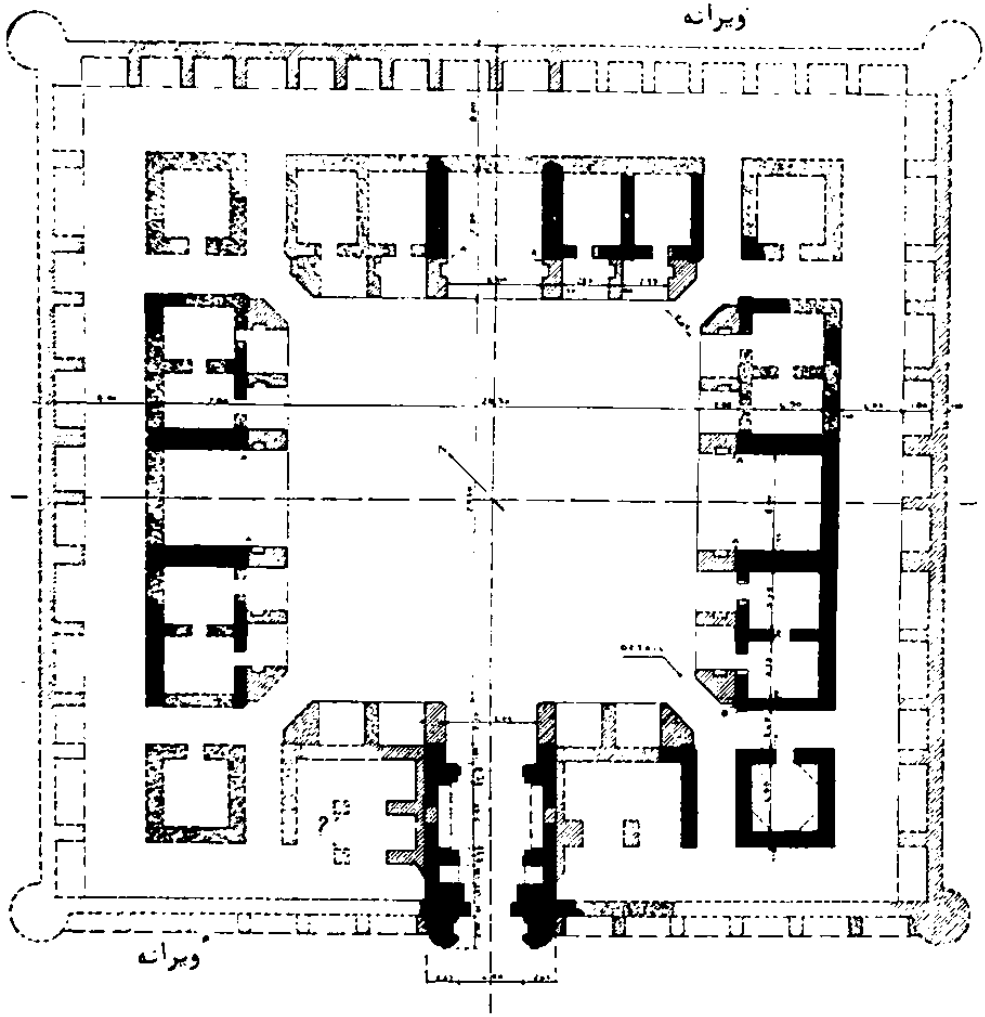
من فواضل صدقات السلطان الاعظم علاءالدوله و الدین ابوسعید بهادرخان خلدالله سلطانه و اجل شانه فی هذا الرباط مخدوم الاعظم سلطان الوزراء فی عالم غیاث الحق و الدین محمد اعز الله انصار دولته فی سنه ثلاث و ثلاثین و سبعمائنه.

در ادبیات و در فرهنگ ایرانی، دنیا و زندگی دنیوی را همواره به رباط و کاروانسرا تشبیه می‌کنند که چند صباحی منزلگه است و سپس بایستی رحل اقامت برچید و رفت، بدون در گرفتن این موضوع عبارت "فی هذا الرباط" بی‌معنا و نامفهوم است و بسیاری از شاعران بلند آوازه در این باره اشعار نغزی دارند از جمله بهترین آنها خیام است:

این کهنه رباط را که عالم نام است و آرامگه ابلق صبح و شام است
 کاخی است که منزلگه صد جمشید است قصریست که وامانده‌ی صد بهرام است
 (خیام ۱۳۶۷: ۳۸، رباعی ۱۳۳).



شکل شماره ۱۶: کتیبه سردر کاروانسرای سرچم (کیانی ۱۲۵: ۱۳۶۸)



رولوه در ژوئیه ۱۹۳۷

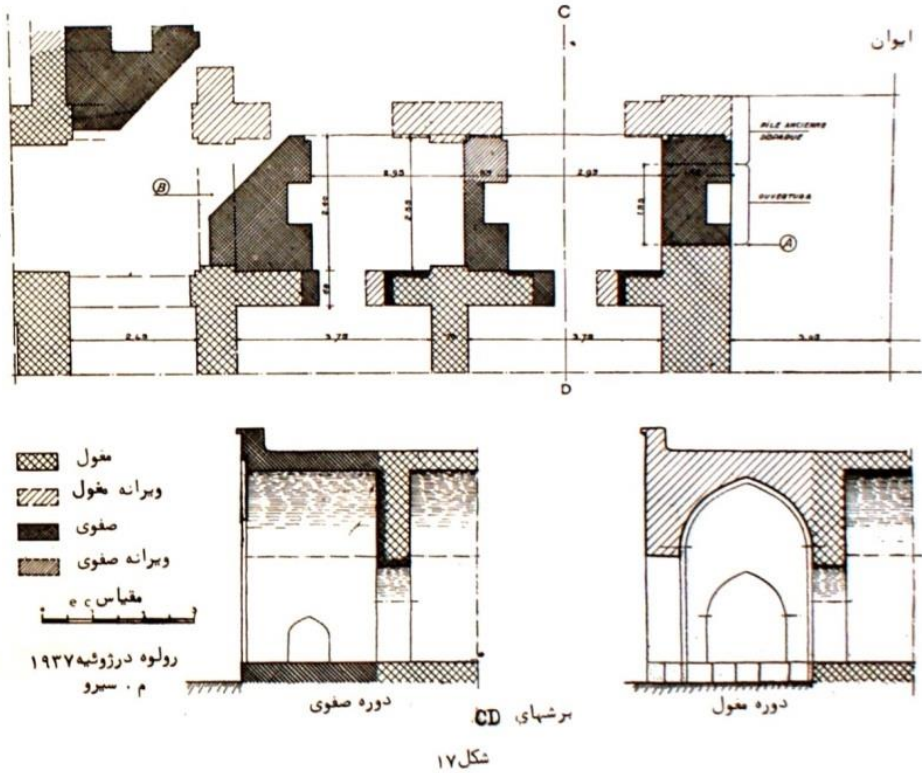


۰ م ۴۰ سیرو

نشانه‌ها

مغول ■ آثار خاکی □
ضعوی □

شکل شماره ۱۷: پلان کاروانسرای سرچم (سیرو ۱۹۴۹: شکل ۱۶).



شکل شماره ۱۸: بخش‌های باقی مانده کاروانسرای سرچم از دوره مغول تا صفوی (سپرو ۱۹۴۹: شکل ۱۷)



جمع بندی

مسیر ری - تبریز که مسیر سلطانیه - زنجان - میانه جزئی از آن است در یک نگاه کلی بخش کوچکی از راه و مسیر جاده ابریشم است که از شهرهای بزرگ شرق دور شروع می‌شده تا شهرهای بزرگ تجاری جنوا و ونیز ادامه می‌یافته است. از طریق این مسیر کالاهای چینی و هندی و ادویه به اروپا حمل می‌شد. علاوه بر این بخشی از کالاهای صنعتی و صنایع دستی از قبیل قالی و پارچه‌های ابریشمی تولید داخل ایران و این شهرها به بازارهای آسیای صغیر و اروپا می‌رفته است. بویژه در دوره‌ی ایلخانی تلاش‌های زیادی در هرچه آباد کردن این مناطق و ایجاد شرایطی مطلوب جهت کاروان‌ها و مسافران و مقامات بلندپایه‌ای که از طریق این مسیر برای دسترسی به دربار و بازار سلطانیه و خرید و فروش کالاهایشان می‌آمدند صورت گرفت. از جمله‌ی این اقدامات ساخت کاروانسراها و پل‌های متعددی بر روی رودخانه‌های این منطقه است و در کنار آن قوانینی در جهت حمایت از تجارت نیز وضع گردید. هر چند که به دلایلی که در مقدمه‌ی همین نوشتار نیز اشاره شد سلطانیه نتوانست این موقعیت ویژه‌ای که در نتیجه‌ی اقدامات سیاسی اولجایتو ایجاد شده بود را حفظ کند. در دورانهای بعد به علت مشکلات فراوان و اغتشاشات داخلی این مسیر نتوانست رونق پیشین خود را بازیابد. تنها با شکل‌گیری دولت قدرتمند صفوی است که با توجه به علاقه‌ی شاهان صفوی به امر تجارت و حمایت از تولیدات داخلی و این که تبریز و قزوین هر کدام مدتی به عنوان پایتخت صفویه بودند توجه به این مناطق برای دسترسی و ارتباط با بازارهای تجاری غرب دوباره رونق می‌گیرد. در این دوره است که کاروانسرای سرچم دوباره بازسازی می‌شود و کاروانسراهای قره بلاغ، کاروانسرا سنگی زنجان، کاروانسرای نیک‌پی و جمال آباد و چندین کاروانسرای دیگر برای رفاه حال مسافران، تجار و کاروان‌های مال‌التجاره ساخته می‌شود و قوانین سختی در حمایت از تجارت و کاروان‌های تجاری وضع می‌شود. اما بعد از دوره‌ی صفوی یک دوره‌ی فترت دیگری آغاز می‌شود. در این دوره هرچند بعضی از کاروانسراها مورد مرمت قرار می‌گیرند و بازارهای جدیدی از جمله بازار زنجان ساخته می‌شود، اما در مجموع هیچ‌گاه نتوانستند به رونق سابق خود دست یابند. از نظر معماری در کاروانسراهای دوره‌ی ایلخانی از جمله در سرچم تأثیرات معماری سوری دیده می‌شود و در سردرها از تزئینات سنگی استفاده شده در حالی که در نواحی دیگر ایران این شیوه استفاده نمی‌شده است و در دوره‌ی صفوی معماران توانستند به نوآوری‌هایی در نحوه‌ی پوشش دالانها دست یابند و شیوه‌ی جدیدی را پایه‌گذاری کردند. اما در این منطقه معماران همچنان از شیوه‌های قدیمی‌تر نیز استفاده می‌کردند.



کتابنامه

۱. اعتماد السلطنه، محمد حسن خان، ۱۳۶۸، مرات البلدان، جلد چهارم، به کوشش عبدالحسین نوایی، میرهاشم محدث، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۲. احمد بن ابی یعقوب (ابن واضح یعقوبی)، ۲۵۳۶، البلدان، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۳. ابن خردادبه، ۱۳۷۱، مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاکرند، با مقدمه ای از آندره میکل، تهران، موسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل و موسسه فرهنگی حنفاً.
۴. اشیپولر، برتولد، ۱۳۵۸، تاریخ مغول در ایران، ترجمه محمود میر آفتاب، تهران، انتشارات علمی فرهنگی.
۵. تاورنیه، ژان باتیست، ۱۳۳۶، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، اصفهان، انتشارات تایید.
۶. فوریه، ژوآنس، ۱۳۸۵، سه سال در دربار ایران، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران، نشر علم.
۷. فریزر، جیمز نیلی، ۱۳۶۴، سفرنامه فریزر (سفر زمستانی)، ترجمه و حواشی منوچهر امیری، تهران، انتشارات توس.
۸. سیرو، ماکسیم، ۱۹۴۹، کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راه ها، ترجمه عیسی بهنام، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
۹. شاردن، ژان، ۱۳۴۵، سیاحتنامه شاردن، جلد ۷ ترجمه محمد عباسی، تهران، امیر کبیر.
۱۰. شاردن، ژان، ۱۳۷۵، سفرنامه شاردن، ترجمه اقبال یغمایی، تهران، انتشارات توس.
۱۱. لسترنج، گای، ۱۳۷۴، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی فرهنگی.
۱۲. کیانی، محمد یوسف، ۱۳۷۴، تاریخ هنر معماری ایران در دوره اسلامی، تهران، انتشارات سمت.
۱۳. کیانی، محمدیوسف، ولفرام کلایس، ۱۳۷۳، کاروانسراهای ایران، تهران، انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
۱۴. کیانی، محمدیوسف، کلایس ولفرام، ۱۳۶۲، فهرست کاروانسراهای ایران، جلد اول، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
۱۵. کیانی، محمدیوسف، کلایس ولفرام، ۱۳۶۸، فهرست کاروانسراهای ایران، جلد دوم، تهران، انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
۱۶. گدار، آندره، یدا گدار، ماکسیم سیرو و گروه نویسندگان، ۱۳۶۷، آثار ایران، جلد ۳، ترجمه ابوالحسن سروقد مقدم، انتشارات آستان قدس رضوی.



۱۷. عبد الله بن لطف الله حافظ ابرو، ۱۳۷۹، زبدة التواریخ (حافظ ابرو)، با مقدمه، تصحیح و تعلیقات کمال حاج سیدجوادی، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۸. مستوفی، حمدالله، ۱۳۳۶. نزهه القلوب، بکوشش دبیر سیاقی، تهران، کتابخانه طهوری.
۱۹. همایی، جلال الدین، ۱۳۶۷، رباعیات خیام (طریخانه)، تهران، موسسه نشر هما.