



National Library
And Archives Of
The I. R. Of Iran

International journal of Iranian- Islamic Studies

Print ISSN 2322-2891

Online ISSN 2717-2961.

Vol 11. No2. PP. 119-149. Summer 2021

Sassanid-Islamic Caravanserais of Southwest Iran: A Case Study (Mohammad Abad Caravanserai in Kohgiluyeh Region)

Hossein Sepiednameh¹ Ahmad Salehi Kakhki²

1. Ph.D. Student. in Archaeology. Department of Archaeology, Conservation Faculty, Art University, Isfahan, Iran
(Corresponding author). h.sapidnameh@au.ac.ir

2. Associate professor of Department of Archaeology, Conservation Faculty, Art University, Isfahan, Iran: salehi.k.a@au.ac.ir

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article	<p>Building caravansaries has been one of the most important civil and welfare activities of Iranians during historical and islamic centuries. Although numerous researches have been done by former researchers, there are many untold things to clarify the changes of this form of architecture. In south of Iran (Khouzestan and Kohgiluyeh & Boyer Ahmad provinces) there are some caravansaries left from the last centuries. It is belived that the investigation of these structures helps the better understanding of changing trend of building caravansaries in Iran, especially in its southern parts. Among them, an old caravansary located in the vicinity of Mohammad Abad village, Dezhe-Mahtabi caravansary, KhanAvaz caravansary (in Kohgilouyeh & Boyer Ahmad province), Darvazeh - Gach caravansary (located in Ramhormoz city in Khouzestan province), and many others in Lar region (Fars province) could be mentioned. The question which we are going to find its answer in this study is that: What is the most important charactristic of simple caravansaries in southwest of Iran and how has been the history and the evolution of them? The method used in this survey are descriptive-conformative and also historical-analytical approaches. While investigating historical resources about road connections in the region during islamic period and archeological evidence of Mohammad Abad caravansary, the authors have made an attempt to evaluate the similarity of this caravansary with other similar caravansaries in Kohgilouyeh & Boyer Ahmad, Khouzestan, Fars, and another similar building in western Qasr-alheir in Syria.</p> <p>In terms of plan and overall map, Mohammed Abad caravanserai is comparable to “Darvazegach” caravanserai which is known as the oldest caravanserai in Iran, belonging to the Sassanid period. However, in terms of overall dimensions, Mohammed Abad caravanserai is considered as a larger sample of “Darvazegach”</p>
Article history:	
Received: 15 April 2021	
Received in revised form: 7 June 2021	
Accepted: 17 June 2021	
Published online: 22 June 2021	
Keywords: Caravanserai, Architecture, Archaeology, Southwest of Iran, Syria.	



caravanserai. Although it is comparable to Dezhmahtabi caravanserai in the fifth century AH/10th century CE in terms of the materials used, the type of arch (crescent arch), and the pillars applied, according to the list of stations on Arjan-Semirom route mentioned by Moghaddassi (the fourth century AH/10th centuries CE; the oldest historical text about the historical route of Arjan-Isfahan), the first station from Arjan is Kenesht Majoosan. It is possible that Dezhmahtabi caravanserai is the station mentioned by Moghaddassi. Since Mohammad Abad caravanserai is the second well-known caravanserai in Kohgiluyeh, which is about 2-day travel (60 km) from Arjan, it is the same station mentioned by Moghaddassi (Gharyeh is the second station on Arjan-Isfahan route). Thus, the construction of Mohammad Abad caravanserai can be attributed to at least the fourth century AH. Although it is not possible to neglect the presence of Dehdasht 10 km east of Mohammad Abad caravanserai, which was probably called the village of Al-Dasht initially and Dehdasht in the Safavid era with a significant position in the Kuhgiluyeh region, artifacts not older than Seljuqid period have been found there. It is noteworthy that the third station on this historical route is the city of Ziz in the 4th century AH/10th century CE, Ziz and Gharyeh stations were built simultaneously. Moghaddassi stated that Ziz was a small town located along the Taab River, where meat, walnuts, and fruits were cheap, and the central mosque, which began in 367 AH/ 977 CE, was left unfinished until 368 AH/978 CE when he was still there. Mohammad Abad caravanserai is also comparable to north and south Khan Avaz caravanserais on the Arjan-Shiraz route, which are attributed to the fourth and fifth centuries AH based on the study of surface potteries. It should be noted that during the fourth and fifth centuries AH/ 10th-11th centuries CE, Kohgiluyeh was part of Fars province, which was under the rule of Al-Bouye (327-432 AH/ 938-1040 CE); therefore, it is possible to attribute the construction of this caravanserai to Al-Bouye. It is said that “Azud Al-Dawla” constructed 3,000 mosques and inns in the late 4th century AH, mostly in western parts of Iran. Al-Bouye caravanserais in this region are probably part of the network of caravanserais built based on Al-Bouye caravan program. Mohammad Abad caravanserai was used by the tribes of the region during the Pahlavi era. The parts of the caravanserai restored

with rock and mortar are related to this period. In the 1990s, as the city of Mohammad Abad emerged, the ceiling and walls of the caravanserai were extensively demolished and its gypsum was used for the construction of new houses. The simple architecture of these caravansaries, which had long spaces suitable for keeping the horses of the caravans, suggests a function beyond the accommodation of travelers and is probably rooted in “Chapar Khaneh” originating from the Achaemenid period. As we know, a number of caravanserais were the means of conducting “Barid” or dispatching political-official messages, that had maintained their importance from the Achaemenid period to the Islamic middle centuries. Barid was arranged on regular intervals at intermediate stop points and by changing horses, and in addition to delivering documents and messages quickly, it was an obvious means of transferring military and civilian information (ibid: 438). Barid in the south-west communication routes in Iran was more important than other parts of Iran, because the major capitals of Iran were in Fars from the Achaemenid period to the Al-Bouye period, and the important way connecting the western centers of the Persian empire from Shusha and Ctesiphon to the center of Fars passed from Khuzestan and Kohgiluyeh. What has been reported about this way in the Islamic era is the mention of places such as Farzok, Bandak, Hebs, Khan Hammad, Jonbaz or Gonbad Molghan. Therefore, it is not beyond expectations that the form of these caravansaries would be the continuation of pre-Islamic monuments for Chapar Khanes which had the task of informing and conveying governmental documents to various parts of the empire. However, what does this form in the Western Qasr Al-Hayr collection indicate? As historical sources show, with the establishment of the Umayyad system in the middle of the first century AH and the reversal of the Islamic government towards the royal government and the proclamation of Muawiyah as the first king of the Arabs, he established Barid by consulting his Persian and Roman advisors in order to fulfill his goals in the administrative system of the government. He aimed to set up the Supreme Court to speed up the collection of news and information in the areas under management, secure the roads and counterespionage operations, repel the evil of bandits, care for and repair roads, bring Khalifa’s secret news to senior officials, and provide regular reports on financial, military, and civilian affairs and its dissemination. At the Umayyad



era, Barid expenditure was forty million Dirhams, which is twice the amount spent by the next dynasty, the Abbasids. Koureh Arjan and Kohgilouyeh region, in the course of the Achaemenid and Sassanid dynasties, linked Asia Minor through Mesopotamia to Susa, Arjan, and Estakhr. The Silk Road also passed Baghdad, Halwan, and Nasibain and reached, after crossing the Euphrates, the city of Hierapolis and the port of Antioch on the Mediterranean coast. In the Islamic period, this region maintained its communication position through which the economic relationship of Fars was established with the centers of the Islamic caliphate in the Chamaat in the Umayyad period (Syria and Jordan) and Iraq during the Abbasid period (Basra, Baghdad, and Al-Vaset), and an important commercial route passed from this region to Isfahan. Therefore, it is not beyond expectations to notice the formation and construction of this type of caravanserais in Syria during the Umayyad period.

In this study, Mohammad Abad caravansary was investigated by using historical resources and archeological evidence and it has been illustrated that this caravansary and other similar caravansaries are dating back to Sasanid to Al-Booyeh era. The building lack any castle in corners, but the remained evidence suggests a guarding room on the top of their entrance. Curved roofs and similar dimensions of them are two others main characteristics of these buildings. The similar appearance of these caravansaries implies the existence of a coherent plan from road building authorities of Sasanid to Saljuqi period. If these structures are put in the texture of the regions which are under investigation, considering the fact that Darvazeh-Gach is attributed to Sasanid period, it would be probable that with the formation of Arjan city and its importance in the south of Iran, constructing caravansaries has been one of the most necessities of communication with other regions in Iran and with the five regions. And it should be mentioned that historians have noticed the importance of Arjan area in Al-Booyeh period. Transformation of the wealth acquired from agriculture and trade in this region, had resulted in paying attention to roads in Arjan region and to the construction of public facilities like caravansaries and numerous bridges which is recognized better by doing archeological investigations. Anyway, archeological evidence show that this caravansary has been built in Sasanid and Al-Booyeh periods.

However, considering the fact that there has been no archeological study about the beneath parts of the building and probable adjoints, these kinds of studies seem necessary to investigate revolutionary trend of caravansaries located in south of Iran in details. These studies are also having a pivotal role in understanding questions about the reasons why these caravansaries are small and the reasons for not observing security principles in building them. In late islamic period, in which constructing caravansaries was very common, many of them has been built in Lar region in Fars province and demonstrates the continuation of this form of architecture in this period. Yet, these caravansaries are not like what researchers described them as four-porches buildings, and they lack any kind of Porch. The only porch in them might be their entrance part. The practical aspects of these building as stables in three sides of them, compared to low attention paid to providing rooms for passengers, make researchers to remember Chapar houses which were built in islamic period, specifically the early centuries, in accordance with Achaemenid innovations. Hence, the roads on which these buildings have been established (roads like Khouzestan to Fars), have had a great importance in Achaemenid to Sasanid period.

Cite this article: Sepiednameh, Hossein & Salehi Kakhki, Ahmad (2021). Sassanid-Islamic Caravanserais of Southwest Iran: A Case Study (Mohammad Abad Caravanserai in Kohgiluyeh Region). *Journal of Iranian and Islamic studies*. vol 11.No2, Pages-119-149. DOI: [10.30484/JII.2021.2831.1044](https://doi.org/10.30484/JII.2021.2831.1044)



© The Author(s) : Sepiednameh, Hossein & Salehi Kakhki, Ahmad.

Publisher: National Library and Archives of the I. R. of Iran

DOI: [10.30484/JII.2021.2831.1044](https://doi.org/10.30484/JII.2021.2831.1044)



کاروان سراهای ساسانی- اسلامی جنوب ایران (مطالعه موردی کاروان سرای محمدآباد کهگیلویه)

حسین سپیدنامه^۱ احمد صالحی کاخکی^۲

۱. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دانشگاه هنر اصفهان، ایران. نویسنده مسئول، رایانامه: h.sapidnameh@aui.ac.ir

۲. دانشیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه هنر اصفهان، ایران، رایانامه: liu.yingjun@pku.edu.cn

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۲۰

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۰/۰۲/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۲۰

تاریخ نشر آنلاین: ۱۴۰۰/۰۴/۰۱

واژه‌های کلیدی:

کوش‌نامه،

ایران،

مسیر تجارت باستان،

جاده ابریشم،

زمینه‌های تاریخی،

اسب آبی.

ساخت کاروان‌سرا و چاپارخانه در مسیر راه‌های ارتباطی، یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که ایرانیان در دوران باستان و اسلامی، برای آسایش مسافران انجام داده‌اند. در منطقه جنوب غربی ایران - بخش‌های شرقی خوزستان، کهگیلویه و جنوب فارس- تعدادی کاروان‌سرا با پلان ساده دیده می‌شود که کاروان‌سراهای دروازه گچ رامهرمز، دژ مهتابی، محمدآباد کهگیلویه، خان عوض گچساران از آن جمله‌اند. تعداد زیادی کاروان‌سرا نیز در جنوب فارس در منطقه لار وجود دارند. مطالعه دقیق باستان‌شناختی این کاروان‌سراها، شناخت را ما از سیر تحول این نوع معماری در طول تاریخ ایران موجب خواهد شد. این پژوهش در پی پاسخ به این سوال‌ها است که مهم‌ترین ویژگی کاروان‌سراهای ساده جنوب غربی ایران چیست و گاه‌نگاری و تداوم شکل‌گیری آنها چگونه است؟ در این پژوهش با روش توصیفی- تطبیقی و نیز تاریخی- تحلیلی، ضمن بررسی منابع تاریخی درباره راه‌های ارتباطی منطقه در دوره اسلامی و شواهد باستان‌شناختی کاروان‌سرای محمدآباد، به بررسی تطبیقی آن با دیگر کاروان‌سراهای همگون منطقه کهگیلویه، خوزستان، فارس و بنای مشابه دیگری در قصرالحیر غربی سوریه پرداخته‌ایم. ساخت کاروان‌سرای محمدآباد بر اساس داده‌های منابع تاریخی مانند ایستگاه‌هایی که مقدسی در مسیر تاریخی ارجان- اصفهان نام برده است و با مقایسه تطبیقی معماری آن با کاروان‌سراهای همگون و نیز یافته‌های سفالی سطح آن، به دوران ساسانی تا سلجوقی نسبت داده می‌شود. شیوه تاق‌زنی و پیمون‌های تقریباً یکسان به‌کار رفته در بسیاری از این کاروان‌سراها، از ویژگی- های آشکار کاروان‌سرای محمدآباد و کاروان‌سراهای همگون دیگر محسوب می‌شود. بنای این کاروان‌سراها نشان می‌دهد که محوطه بزرگ تالارمانند آن، اصطبل و محلی برای چهارپایان و معدود اتاق‌ها در دو سوی ورودی آن، محل استراحت مسافران بوده است.

استناد: سپیدنامه حسین و صالحی کاخکی احمد (۱۴۰۰). کاروان‌سراهای ساسانی- اسلامی جنوب ایران (مطالعه موردی کاروان‌سرای محمدآباد کهگیلویه). مجله مطالعات ایرانی و اسلام، دوره ۱۱، ش ۲، صص ۱۴۹-۱۱۹.

Doi: [10.30484/JII.2021.2831.1044](https://doi.org/10.30484/JII.2021.2831.1044)

© نویسنده‌گان. سپیدنامه حسین و صالحی کاخکی احمد

ناشر: سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران





مقدمه

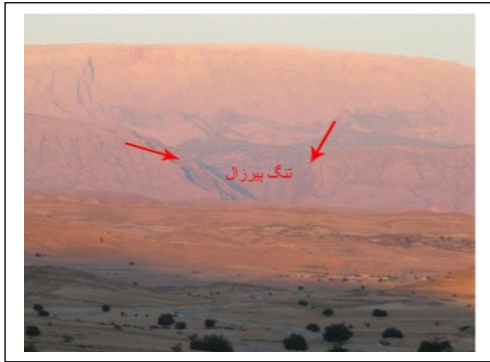
از گذشته تا امروز، کشور ایران به علت قرار گرفتن در شاهراه بازرگانی شرقی-غربی، در ایجاد راه‌های بازرگانی و نظامی، ساخت تأسیسات عام‌المنفعه مرتبط با آنها و برقرای ارتباط میان ملل و اقوام هم‌جوار، جایگاه مهمی داشته است. بی‌تردید، ایجاد راه‌های ارتباطی بدون استفاده از تأسیسات رفاهی همچون کاروان‌سرا، مشکلات زیادی را برای انسان‌ها پدید می‌آورد. محققان، کهن‌ترین کاروان‌سرای شناخته شده ایران را متعلق به دوره ساسانی (Stein, ۱۹۴۰: ۱۲۱) و اوج رونق ساخت کاروان‌سرا را در دوره صفویه می‌دانند (سیرو، ۱۹۴۴: ۱۸۰؛ هیلن براند، ۱۳۸۷: ۳۶۶).

از جمله مناطقی که در برقرای ارتباط بین مناطق مهم فرهنگی و تأثیرگذار ایران نقش مهمی داشته، منطقه کهگیلویه است که جایگاه ارتباطی مهم آن از زمان هخامنشیان بر همگان آشکار است. بر اساس منابع تاریخی، اسکندر در یورش به سرزمین پارس، از گذرگاه مهمی به نام دربند پارس در کهگیلویه عبور کرده است که برخی از پژوهشگران محل آن را تنگ‌تکاب کهگیلویه دانسته‌اند (پیرنیا، ۱۳۸۵: ۱۲۰؛ یغمایی، ۱۳۷۳: ۲۲۷؛ حقیقت، ۱۳۸۷: ۳۲۲). در نظام شاهی هخامنشی، با توجه به آمدورفت‌های گوناگون اداری و نظامی برای حفظ یکپارچگی کشور، راه‌ها اهمیت خاصی داشتند. برای انجام دادن خدمات دولتی، جاده‌ها در اختیار پیک‌ها و چاپارهای شاهی بودند. بدون این راه‌ها و جاده‌ها، اداره امور مختلف کشور میسر نبود. سرآمد این راه‌ها، جاده تخت جمشید به شوش، مقر بهاری و زمستانی شاهان هخامنشی بود (رجبی، ۱۳۸۰: ۷-۲۶۶). در دوره هخامنشی، راه ارتباطی پایتخت‌های بهاری و زمستانی شاهنشاهی (تخت جمشید و شوش) از منطقه کهگیلویه می‌گذشت. امروزه به کمک پژوهش‌های باستان‌شناختی، بسیاری از منزلگاه‌های این مسیر برای ما شناخته شده‌اند (یغمایی، ۱۳۸۵). اهمیت کهگیلویه در دوران اشکانی، با بررسی نقوش برجسته تنگ سروک بهمئی و وجود آثار مهمی چون قلعه دیشموک بر ما روشن می‌شود. بی‌شک، قرار گرفتن کهگیلویه بر سر راه‌های ارتباطی شهرهای معتبر و مهم ساسانی مانند شهرگور، بیشاپور، ارجان و نواحی دیگری چون رامهرمز و گندی شاپور، توجه جدی ساسانیان را به این منطقه موجب شده بود. بقایای پل‌های تاریخی پاتاوه



(گاوبه، ۱۳۵۹: ۲۱۳) و خیرآباد (همان، ۳۳۲)، از جایگاه ارتباطی و توجه به راه‌های این منطقه در دوره ساسانی نشان دارد. از دوره ساسانی به بعد، با شکل‌گیری شهرهای مختلف، نقش ارتباطی این منطقه نمایان‌تر می‌شود. بر اساس منابع تاریخی، این منطقه پل ارتباطی بین شهرهای ارجان و اصفهان بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳؛ ناصر خسرو، ۱۳۴۴: ۱۲۰؛ حسینی‌منشی، ۱۳۸۵: ۳-۲۲).

در طی دهه‌های اخیر پژوهشگران بسیاری، درباره این مسیر ارتباطی (ارجان - دهدشت- اصفهان) و منزلگاه‌های آن، آثاری را به رشته تحریر درآورده‌اند (گاوبه ۱۳۵۹؛ کریمی ۱۳۲۹؛ دبود، ۱۳۷۱: ۱۹۴۰ Stein)، اما سازه‌های مرتبط با این راه کمتر بررسی شده است. گاوبه اولین پژوهشگری است که نخستین منزلگاه مسیر ارتباطی ارجان به اصفهان را بررسی کرده و ضمن اشاره به کاروانسرای دژمهابی در نزدیکی ارجان، قدمت این بنا را به دوره D (دوره صفویه) نسبت داده است (گاوبه ۱۳۵۹: ۳۱۶). احسان یغمایی دیگر پژوهشگر، اطلاعات کاملی از جزئیات معماری این کاروانسرا قبل از آگیری سد مارون ارائه داده است. یغمائی بر اساس توجه به سنگ‌نبشته کوفی تنگ‌تکاب و سنگ‌نبشته قاجاری آن (دوران ناصرالدین شاه) و همچنین بررسی معماری آن (همچون گونه معماری، تاق‌ها و مصالح)، آبادانی کاروانسرا را از سده پنجم هجری قمری تا پایان دوره قاجار دانسته است (یغمائی، ۱۳۷۳: ۲۳۶). این پژوهش بر آن است که به معرفی و تشریح دومین منزلگاه این مسیر ارتباطی یعنی، کاروانسرای محمدآباد بپردازد. گاوبه که بررسی‌های گسترده‌ای در خصوص آثار باستانی کهگیلویه انجام داده، از کاروانسرای محمدآباد به عنوان «دهکده‌ای یا ویرانه‌های یک کاروانسرای کوچک» یاد کرده است (گاوبه، ۱۳۵۹: ۳۱۵). بنا به آگاهی نگارندگان، هیچ مورخ و پژوهشگر دیگری این کاروانسرا را بررسی نکرده است. در این پژوهش ضمن مطالعه باستان‌شناختی این بنا، بناهای همانند با آن نیز بررسی خواهد شد. با توجه به قرارگرفتن کاروانسرای محمدآباد در مسیر ارتباطی ارجان به سمیرم و اصفهان، در ابتدا، بر اساس منابع تاریخی به معرفی این مسیر ارتباطی خواهیم پرداخت.



عکس ۲. تنگ بیرزال؛ دید از گردنه گندمکشی (منبع: نگارندگان)



عکس ۱. تنگ تکاب؛ دید از گردنه گندمکشی (منبع: نگارندگان)

راه ارجان به سمیرم و اصفهان در دوره اسلامی

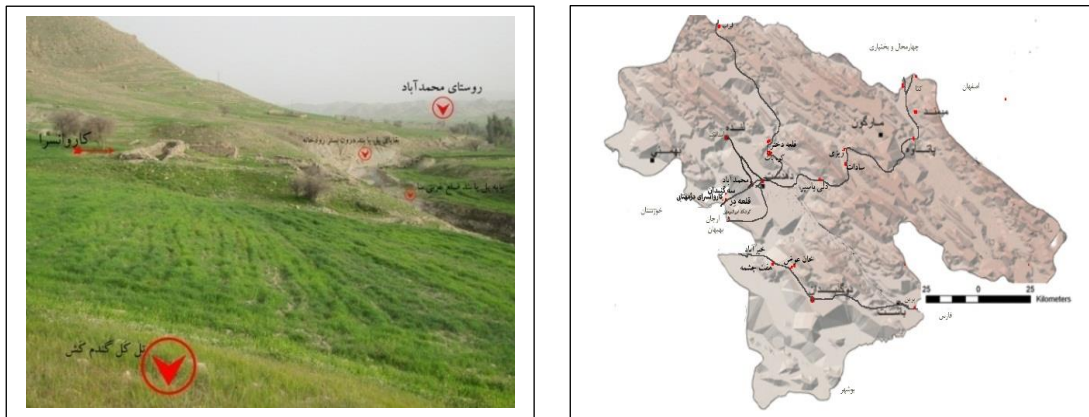
تاریخ‌نگاران سده‌های نخستین هجری قمری، در نوشته‌های خود از مسیرهای ارتباطی بین شهرها و منزلگاه‌های آن بسیار یاد کرده‌اند. یکی از این مسیرها، راه ارجان به سمیرم و اصفهان و منزلگاه‌های آن است. مقدسی در سده چهارم هجری، نخستین کسی است که اطلاعاتی از این راه و منزلگاه‌های آن داده است: «از ارگان گرفته تا کنشت مجوسان یک مرحله، سپس تا قریه، سپس تا زیر(زیز) یک مرحله، سپس تا عینیه یک مرحله، سپس تا رودخانه یک مرحله، سپس تا خزنده یک مرحله، سپس تا سمیرم یک مرحله است.» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳) در سده پنجم هجری قمری، ناصر خسرو مسافرتی از ارجان به اصفهان کرده است که به نظر می‌رسد از شمال غربی منطقه کهگیلویه گذشته باشد، زیرا در مسیرش از تنگ شمشیربریده نام می‌برد که امروزه در نزدیکی دیشموک کهگیلویه واقع شده است. وی از شمشیربریده به لردگان و سپس به اصفهان رفته است (ناصرخسرو، ۱۳۴۴: ۱۲۰). از سده پنجم هجری تا دوره صفویه، هیچ گونه اطلاعاتی از این راه، در منابع تاریخی ثبت نشده است و اطلاعات ما درباره وضعیت راه‌های ارتباطی منطقه کهگیلویه تا اصفهان در دوره صفویه، از نوشته‌های حسینی منشی برگرفته است. حسینی ضمن اشاره به سختی راه کوهستانی منطقه بلادشاپور، از روستای دیلحاصل در مسیر دهدشت به اصفهان در حوالی تنگ ناری نام می‌برد که حدود هزارخانوار ترک در آنجا



ساکن بودند و بیلاق و قشلاق می‌کردند (حسینی‌منشی، ۱۳۸۵: ۲۲). این روستا در حدود ۲۰۰ متری جنوب‌غربی روستای دلی‌یاسیر علیا در فاصله تقریباً هشت کیلومتری غرب سرفاریاب، و حدود چهار کیلومتری جنوب‌غربی خروجی تنگ پیرزال از دهدشت به سرفاریاب قرار دارد. سفال‌های سطحی محوطه (سفال‌های موسوم به شبه پیش از تاریخ و سفال‌های لعاب‌دار سده‌های میانی و متأخر اسلامی) و سنگ‌قبرهای گورستان مرتبط با این محوطه، گویای حیات آن طی سده‌های میانه و متأخر اسلامی است (سپیدنامه و صالحی کاخکی، ۱۳۹۶). حسینی‌منشی ادامه راه مذکور را دمرود می‌داند که یکی از روستاهای آن موسوم به دنا در پای کوهی به همین نام واقع شده است (همان، ۳۴). دمرود در جنوب، از نزدیک پل‌های پاتاوه شروع می‌شده و تا محل پیوستن رودهای تل خسروی و فلارد ادامه داشته است (گاوبه، ۱۳۵۹: ۱۵۱).

از دوره صفویه به بعد نیز هیچ گونه اطلاعاتی از این راه و منزلگاه‌های آن در منابع تاریخی و جغرافیایی دیده نمی‌شود. اما بنا به گفته معمرین محلی در طول دوره پهلوی، کاروان‌های تجاری در گذر از مسیر اصفهان به بهبهان، فقط از کاروان‌سرای دژمهبانی استفاده می‌کردند که اکنون بر اثر آبگیری سد مارون به طور کامل به زیر آب رفته است. ماکسیم سیرو که تحقیقات وسیعی را درباره راه‌ها و کاروان‌سراهای ایرانی انجام داده است، اشاره مختصری به این راه تاریخی و ایستگاه‌های آن در کوهستان می‌کند، اما تنها به ذکر نام دو کاروان‌سرا و چند ایستگاه در این مسیر تاریخی بسنده کرده است. سیرو در وصف ایستگاه‌های این راه تاریخی چنین آورده است: «ارجان» «شهرکاروانی»، کاروان‌سرای دروازه‌دهشت، دهدشت «شهرکاروانی»، نزدیک تیشان (از دوران صفوی) سفرآب (سرفاریاب) و کاروان‌سرای سادات، امامزاده بی‌بی‌خاتون، پلارت (راه انشعابی)، سمیرم (راه انشعابی) یزدخواست، اینها همه مکان‌هایی هستند که در میان راه بهبهان به یزدخواست قرار گرفته‌اند.» (سیرو، ۱۹۴۹: ۳۲) کریمی در دهه سی هجری شمسی، به بررسی راه‌های باستانی غرب ایران پرداخته و با اشاره به اینکه این راه در دوره صفویه وجود داشته است، منزلگاه‌های آن را از اصفهان به بهبهان به ترتیب، چنین نام می‌برد: قلعه شور، کاروان‌سرای شاه‌عباسی مهیار، قمشه (شهرضا)، گری، سمیرم، تل خرسان، پاتاوه، بی‌بی‌خاتون سقاوه، زنگوا، سادات، چهار راه، سرپاریو (سرفاریاب)، کلایه،

دهدشت، بوا، چمچی (تنگ تکاو)، بهبهان، (کریمی، ۱۳۲۹: ۴۱). استوکلر نیز در خط سیر خود از بهبهان به سمیرم، قمشه (شهرضا) و اصفهان، به منزلگاه‌هایی مانند تنگ‌تکو، بوه (بوا)، دیداس، تنگ‌براره، سرفاریاب، سادات و پلات (فلارد) در این راه کوهستانی اشاره می‌کند (گابریل، ۱۳۴۸: ۲۱۱؛ دبود، ۱۳۸۸: ۲۰۶-۲۰۴) در ادامه، به معرفی کاروان‌سرای محمدآباد یکی از مهم‌ترین کاروان‌سراهای این مسیر ارتباطی می‌پردازیم و تاریخ و معماری آن را به طور تطبیقی، با دیگر کاروان‌سراهای همگون در منطقه کهگیلویه و خوزستان بررسی می‌کنیم.



نقشه ۱. نقشه راه‌های باستانی کهگیلویه و بویراحمد (سپیدنامه، ۱۳۹۰: نقشه ۹) عکس ۳. کاروانسرای محمدآباد، دید از شمال

(منبع: نگارندگان)

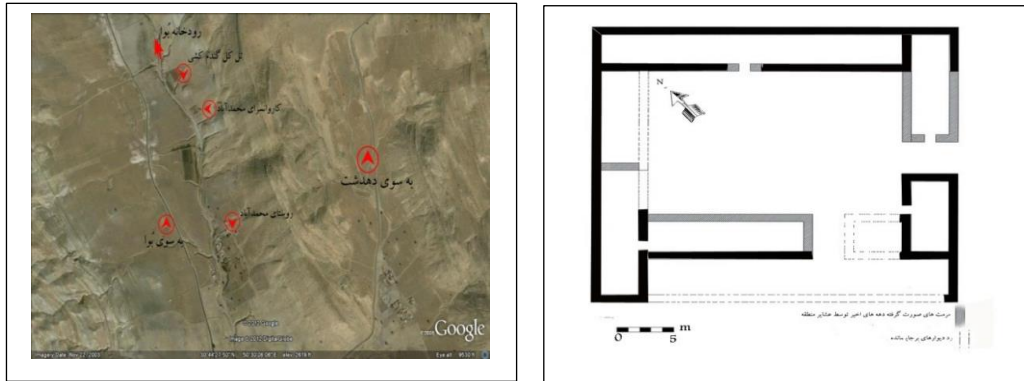


موقعیت کاروان‌سرای محمدآباد

کاروان‌سرای محمدآباد در ۱۰ کیلومتری جاده قدیم دهدشت - بهبهان و یک کیلومتری شمال‌شرقی روستای محمدآباد قرار دارد^۱ (نقشه ۱؛ عکس ۳). اهالی منطقه کاروان‌سرا را «کل گندم‌کشی» می‌نامند. کل یعنی نیم و ویرانه، از آن جهت که برخی آن را ویرانه فرض می‌کنند و گندم‌کشی، به واسطه گردنه مشرف بر آن نام‌گذاری شده که مسیر انتقال غلات این منطقه بوده است. در دوران گذشته، گردنه گندم‌کشی میدان دید خوبی را برای تشخیص راه ارتباطی برای رهگذران فراهم می‌کرده است، به طوری که اگر در این محل رو به سوی باختر بایستیم، پیش روی خود، تنگ‌تکاب (مرز میان بهبهان و کهگیلویه) و پشت سر، تنگ پیرزال^۲ دیده می‌شود (عکس ۱ و ۲). رودخانه بُو در ضلع غربی و در فاصله تقریباً ۱۵ متری، نزدیکترین منبع آب به کاروان‌سرا است که در تمامی فصول سال، آب در آن جریان دارد. هر چند در فصل زمستان، چشمه‌های آب نزدیکی بنا، از دل کوه می‌جوشد، در دوره پهلوی و دو دهه نخست دوره جمهوری اسلامی، آب آشامیدنی روستائیان و عشایر، از چاهی در ۱۰۰ متری شمال کاروان‌سرا، تأمین می‌شد. کاروان‌سرا در فاصله تقریباً ۲۰ متری جنوب تل کل‌گندم‌کش از مکان‌های مهم نوسنگی کهگیلویه واقع شده است که از دوره‌های باکون، لپویی، بانش، کفتری و هخامنشی نشان دارد (آزادی و قزلباش، ۱۳۹۰: ۱۱).

۱. کاروان‌سرای محمدآباد در مختصات جغرافیایی $34^{\circ}13'42''$ UTM 04551952 R 39 ، و به شماره ۷۴۶۶ و در تاریخ ۱۳۸۱/۱۱/۱۲ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است.

۲. تنگ پیرزال یکی از معابر ارتباطی مهم غرب و جنوب کهگیلویه با نواحی شمالی است. در اواخر دوره پهلوی و در دوره جمهوری اسلامی برای سهولت رفت و آمد و ارتباطات منطقه‌ای، راه آسفالت‌های در آن ایجاد شد. عشایر کهگیلویه (طوایف بویراحمدی) برای رسیدن به بیلاق، پس از عبور از تنگ پیرزال در حوالی سرفاریاب (در نزدیکی ویرانه‌های دلی یاسیر)، تنگ نالی و گردنه آب‌حیات، به سمت سادات امامزاده علی و از آنجا با عبور از تنگان به مناطق زیزی، لوداب و مارگون، مسیر را ادامه می‌دهند. این محوطه تاریخی در مسیر راه ارتباطی دهدشت - اصفهان نیز قرار دارد. محوطه دلی‌یاسیر - که در دوره صفویه بر مسیر راه کاروان‌روی دهدشت اصفهان و شهر زیز و در دوران آل بویه و سلجوقی یکی از ایستگاه‌های مهم کاروانی بود - در ادامه این تنگه قرار دارد.



عکس ۴. موقعیت کاروان‌سرای محمدآباد (google earth)

شکل ۱. پلان کاروان‌سرای محمدآباد (سپیدنامه، ۱۳۹۰:۱۰۹)

معماری کاروان‌سرا

بنای کاروان‌سرا در جهت شمال شرقی - جنوب غربی ساخته شده است. مصالح اصلی بنا از لاشه‌سنگ، ملات و گچ تشکیل شده که نشان‌دهنده بهره‌گیری از مصالح بوم‌آورد منطقه در ساخت این کاروانسرا است. به طوری که سوی خاوری کاروانسرا را کوه بوا با معادن عظیم سنگ‌های ساختمانی و سوی باختری آن معادن گچی تشکیل می‌دهد که طی دهه‌های گذشته، تأمین‌کننده بخشی از مصالح ساختمانی مورد استفاده در منطقه کهگیلویه بوده است. کاروان‌سرا مستطیل شکل به ابعاد ۳۰ در ۳۲ متر، و حیاط آن نیز مستطیل شکل به ابعاد ۲۰ در ۱۸ متر است (شکل ۱). ضخامت دیوارهای بنا در جاهایی که قابل اندازه‌گیری است، به ۸۰ سانتی‌متر می‌رسد. سمت شمال شرقی کاروان‌سرا متشکل است از یک محوطه سراسری به درازای ۲۵/۲۰ متر با ورودی در میانه آن که رو به سوی حیاط مرکزی دارد. بر روی دیوارها در ارتفاع یک متری از کف، جای سه سوراخ به ابعاد ۲۰ در ۲۰ سانتی‌متر به فواصل مختلف برای بستن افسار اسب دیده می‌شود و این طور می‌نماید که این مکان محلی برای نگه‌داری چهارپایان بوده است. این قسمت در دوره پهلوی، با افزودن آغل برای گوسفندان، به‌عنوان طویله مورد استفاده عشایر منطقه قرار گرفت. سمت جنوب‌غربی، دو بخش متصل به هم را شامل می‌شود. در حیاط مرکزی دو اتاق است که خطوط معماری پشت آنها، وجود یک محوطه سراسری را می‌نمایاند. ورودی این محوطه نیز از میانه دو



اتاق جلویی می‌گذرد. سمت شمال غربی بنا یک محوطه سراسری دیگر به درازای ۲۸ متر داشته که تمام سقف و دیوارهای آن فروریخته است و شاید فقط با کاوش بتوان محل ورودی آن را تعیین کرد. در سمت جنوب شرقی نیز دو اتاق در طرفین ورودی کاروان سرا واقع شده است. اتاق شرقی به درازای ۱۳ متر که نیمی از سقف آن هنوز باقی است (عکس ۶). بخش پیشین این اتاق با لاشه سنگ، ملات و گل بازسازی و درگاه آن با تخته سنگ عریضی پوشانده شده است. بر روی این قسمت که سالم‌ترین بخش کاروان سرا محسوب می‌شود، بقایایی از اتاق دیگری دیده می‌شود که وجود اتاق نگهبانی را بر فراز این بخش کاروان سرا محتمل می‌سازد.

اتاق غربی ورودی کاروان سرا در سمت جنوبی قرار داد و درازای آن ۹/۵ متر است که با توجه به تخریب بیش از حد، ورودی آن نامشخص است. احتمالاً اتاق‌های سمت جنوب و غرب کاروان سرا، محلی برای استراحت مسافران و محوطه سراسری، اصطبل چهارپایان بوده است. در هفت متری غرب کاروان سرا، بقایایی از یک سازه ساخته شده از لاشه سنگ-های بزرگ و کوچک و ملات ساروج به طول ۹ متر دیده می‌شود (عکس ۸) که به دیواری قطور به طول ۱۲۰ و عرض ۲۴۰ سانتی متر منتهی می‌شود که احتمالاً به سازه معماری آسیاب و، یا پل‌بندی مربوط است (عکس ۵) که برای گذر مسافران در هنگام سیلاب‌های زمستانی و همچنین آبیاری زمین‌های اطراف برای کشاورزی استفاده می‌شده است. اگر رد این دیوار ۹ متری را به صورت جوی آبی فرض کنیم، احتمال اینکه این سازه یک آسیاب بوده باشد، دور از ذهن نیست. در ۳۰۰ متری دره‌ای که کاروان سرا در کنار آن واقع شده است، بقایای دیگری از این سازه معماری به ابعاد ۲ در ۲ متر و با ضخامت یک متر دیده می‌شود که از جای خود کنده شده و با سیلاب‌های زمستانی جابه‌جا شده است. تشخیص اینکه کارکرد این سازه معماری پل‌بند بوده و، یا آسیاب به کاوش‌های باستان‌شناسی نیاز دارد.



عکس ۶. پوشش هلالی کاروانسرا (منبع: نگارندگان)



عکس ۵. بقایایی از یک بند یا آسیاب

سفال‌های سطحی

از محوطه کاروان‌سرا تعداد ۱۸ تکه سفال برای مطالعه و طراحی گردآوری شد (شکل ۷). سفال‌های بدون لعاب و منقوش طیفی از سفال‌های شبه‌پیش از تاریخی^۱ است که همگی منقوش به نقوش هندسی‌اند و خمیره نارنجی و پوشش کرم‌رنگ دارند. چنین سفال‌هایی را سامنر به سال ۱۹۷۲ میلادی، در فارس شناسایی و با نام سفال مادآباد معرفی کرد. این سفال‌ها با سفال‌های سی‌سخت و دائودختر فارس مقایسه و به قرون پنجم تا هفتم هجری قمری منسوب شدند (۳۲۰ : ۱۹۹۹، SUMNER & WHITCOMB). جدیدترین اطلاعات در خصوص این نوع سفال، از کاوش‌های تپه مادآباد مرو دشت منتشر شده است. رجبی در اولین مقاله‌اش درباره این تپه، ضمن اشاره به این سفال‌ها و سفال‌های لعاب‌دار تک‌رنگ (فیروزه‌ای)، آنها را به قرون اولیه اسلامی (قرون دوم تا چهارم هجری قمری) نسبت داد (رجبی، ۱۳۹۱: ۲۰۶). وی در مقاله بعدی، ضمن اصلاح تاریخ پیشنهادی قبلی، سفال مادآباد مرو دشت را به قرون سوم تا پنجم هـ ق متعلق دانست (رجبی، ۱۳۹۴: ۱۸۴). در میان مجموعه سفالی، پنج قطعه کف ساده و چرخ‌ساز نخودی‌رنگ منتسب به سده‌های

۱. نخستین بار ویتکمب اصطلاح «سفال پیش از تاریخی دروغین» را برای مطالعه دو مجموعه سفال منقوش و بدون لعاب جنوب غربی ایران به کار برد که رین‌هول و همسرش اریکا لوفلر از منطقه سی‌سخت در بویراحمد و دیوید استروناخ در محوطه داودختر گردآوری کرده بودند (ویتکمب ۱۳۸۲).



سوم و چهارم هجری قمری و یک قطعه کف منتسب به دوره ساسانی موجود است. در جنوب غربی ایران، کاروانسراهای متعدد دیگری، با پلان و معماری همانند با کاروانسراهای محمدآباد وجود دارد که از برنامه منسجم کاروانسراسازی در آن دوره حکایت دارد که کاروانسراهای دروازه گچ، دژمهابی و خان عوض شمالی و جنوبی از آن جمله اند.



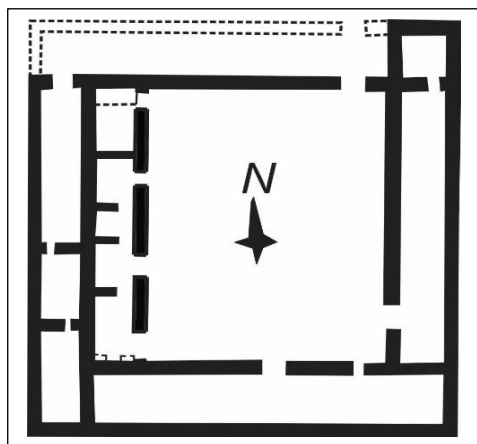
عکس ۸. بخشی از سازه سنگ و ساروج ضلع

عکس ۷. سفالهای سطحی کاروانسرای محمدآباد (منبع: نگارندگان)

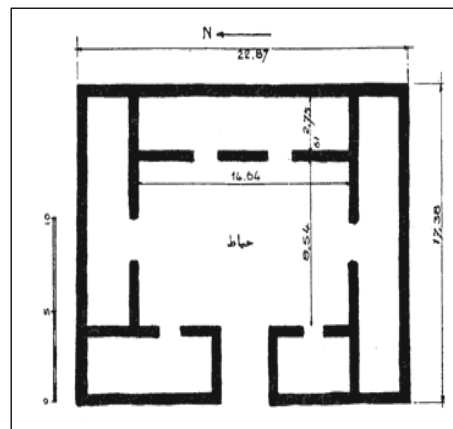
کاروانسرای دروازه گچ رامهرمز

یکی از کهن‌ترین کاروانسراهای جنوب غربی ایران که از لحاظ پلان و شیوه معماری با کاروانسرای محمدآباد مقایسه کردنی است، کاروانسرای دروازه گچ در میداود رامهرمز است (شکل ۲). لایارد نخستین کسی است که هنگام گذر از مسیر قلعه تل و رامهرمز به بهبهان در نزدیکی منگشت، به کاروانسرای دروازه گچ و خطر تهاجم بهمنی‌ها به مسافران این مسیر اشاره کرده: «از یک جاده قدیمی که در میان مناطق کوهستانی امتداد داشت وارد یک ساختمان مخروطی به نام گچ‌دروازه شدیم که لرها آن را راهدارخانه رستم می‌نامند» (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۴۸). دوبد به دروازه قوس‌داری به سبک بناهای دوره ساسانی موسوم به «راهدار- دروازه گچ»، و حجره‌های گنبدی محل استقرار باج‌گیرها اشاره کرده است و مفهوم «راهدار- دروازه» را همان باجگاه، و واژه گچ را به سبب جنس تپه‌های آهکی رشته ارتفاعات منطقه می‌داند (دوبد، ۱۳۸۲: ۲۴۴) استین دومین باستان‌شناس خارجی است که از این کاروانسرا بازدید کرده و درباره مسیر شیب‌دار و سطح لغزنده

و بافت گچی دروازه گچ (۱۱۸: ۱۹۴۰، Stein)، و برخی دیگر از خصوصیات این کاروان-سرا مطالبی نوشته است. این کاروان‌سرا از سنگ و ساروج و به ابعاد ۲۲/۵۰ در ۱۷ متر و با ورودی به عرض ۳/۵ متر ساخته شده و دیوارهای آن تقریباً ۶۰ سانتی‌متر ضخامت داشته است و سه محوطه طویل در سه سوی حیاط مرکزی آن برای اصطبل تعبیه شده بود (Ibid, ۱۲۱). سیرو با توجه به ضخامت کم دیوارهای این کاروان‌سرا، احتمال داده که بنای دروازه گچ فاقد گنبد بوده و با سقف افقی و چوب ساخته شده است (سیرو، ۱۹۴۹: ۸۷). احتمالاً منظور وی قرارگیری گنبد بر روی حیاط مرکزی کاروان‌سرا است. لزوم جریان داشتن هوا و باد در فضای داخلی کاروان‌سرا در منطقه گرم خوزستان، وجود گنبد را بر روی حیاط مرکزی غیر ضروری می‌کرد. برخی از پژوهشگران به اشتباه، موقعیت جغرافیایی این کاروان‌سرا را در جاده فیروزآباد به شیراز ذکر کرده‌اند و آن را دارای پلان چهار ایوانی دانسته‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۱۹۳) در صورتی که این بنا فاقد هر گونه ایوانی است و حتی ورودی این بنا ایوان محسوب نمی‌شود. با توجه به اهمیت رامهرمز در دوره ساسانی، انتساب این کاروان‌سرا به دوره یاد شده دور از انتظار نیست.



شکل ۳. پلان کاروانسرای دژ مهتابی (یغمایی، ۱۳۷۳: ۲۲۹)



شکل ۲. پلان کاروانسرای دروازه گچ (سیرو، ۱۹۴۹: شکل ۱۲)

کاروانسرای دژ مهتابی

کاروانسرای دژ مهتابی در فاصله ۴۰ کیلومتری غرب دهدشت، در مسیر جاده قدیم دهدشت-بهبهان واقع شده (نقشه ۱) که امروزه بر اثر آبیگری سد مارون کاملاً زیر آب



رفته است. گاو به نخستین باستان‌شناسی است که کاروان‌سرای دژ مهتابی را دیده است. او موقعیت کاروان‌سرا را در پشت محل خروجی تنگ‌تکاب ذکر کرده و اطلاعات مختصری درباره معماری آن ارائه داده است: «کاروانسرائی کوچک با یک عده اطاقهائی که به سبک دهدشت تزئین شده‌اند و در اطراف یک حیاط مستطیلی قرار دارند. دیوارهای خارجی آن صاف میباشند. هرکدام از اضلاع طویل و کوتاه آن، دارای چهار در هستند که از حیاط به اطاقهای آنجا ارتباط دارند.» (گاو به، ۱۳۵۹: ۳۱۵) احسان یغمایی اطلاعات مشروح و کاملی از این کاروان‌سرا قبل از آگیری سد مارون، ارائه کرده است. کاروان‌سرا به صورت یکپارچه از سنگ‌های گرد کم و بیش بزرگ و سنگ‌های قلوه‌ای ساخته شده است. ملات آن را سنگ گچ و آهک و گاه و ماسه تشکیل می‌دهد. نقشه کلی بنا مربع شکل است (به ابعاد ۳۰/۸۰ متر درازا و ۳۰/۴۰ متر پهنا) با حیاط مرکزی تقریباً مستطیل شکل به درازای ۲۰ متر و پهنای ۱۷/۴۰ متر. ضخامت دیوارهای تمامی بخش‌های بنا حدود ۸۰ سانتی‌متر است. شواهد معماری - تالارهای دراز به طول ۲۰ تا ۲۵ متر با تاق‌های هلالی، اتاق‌هایی با تاق‌های جناغی قرار گرفته در حیاط مرکزی جبهه غربی، و تعمیرات اتاق‌های جبهه شرقی بنا (یغمائی، ۱۳۷۳: ۲۲۴-۲۳۶) - بر تداوم استفاده از بنا از زمان ساخت آن در دوره اسلامی دلالت دارد. به طوری که این کاروان‌سرا در دوره پهلوی، تنها کاروان‌سرای کهگیلویه و بویراحمد بوده که کاروان‌های تجاری اصفهان - دهدشت - بهبهان از آن استفاده می‌کردند. گاو به بر اساس مقایسه معماری این بنا با بناهای صفوی بافت قدیم دهدشت، این بنا را به دوره D (صفویه) متعلق می‌داند (گاو به، ۱۳۵۹: ۳۱۶) که به نظر می‌رسد با توجه به بخش‌های افزوده بعدی، بنا را به این دوره منتسب کرده است. یغمائی نیز بر اساس سنگ‌نبشته کوفی تنگ‌تکاب^۱ و سنگ‌نبشته قاجاری آن (دوره ناصرالدین شاه) و همچنین بررسی معماری بنا - گونه معماری، طاق‌ها و مصالح - آبادانی کاروان‌سرا را از سده پنجم هجری قمری تا پایان دوره قاجار دانسته است (یغمائی، ۱۳۷۳: ۲۴۳). بر اساس فهرست مقدسی از ایستگاه‌های ارجان به سمیرم در سده چهارم هجری قمری، اولین ایستگاه از ارجان «کنیسه

۱. هاینس گاو به به وجود سه کتیبه در گردنه تنگ تکاب در مسیر مسافران راه ارجان و بهبهان به دهدشت اشاره می‌کند که یکی از این کتیبه‌ها از نظر خط‌شناسی به نیمه اول دوره B (یعنی قرن اول و دوم هجری) تعلق دارد (گاو به، ۱۳۵۹: ۳۱۳).

المجوس» است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳). از آنجا که قدیمی‌ترین کاروان‌سرای شناخته‌شده کهلوییه که به مسافت حدود یک روز از ارجان فاصله دارد، کاروان‌سرای دژمهابی است، شاید بتوان آن را با ایستگاه ذکر شده مقدسی یکی قلمداد کرد. بنابراین می‌توان تاریخ بنا را حداقل به سده چهارم هجری قمری منتسب کرد. لازم به ذکر است کهلوییه در سده‌های چهارم و پنجم هجری قمری، بخشی از استان فارس بود (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۶۰-۳۴۱) و تحت حاکمیت دولت آل بویه (۳۲۲-۴۴۷ ه. ق) قرار داشت (آزاد، ۱۳۸۱: ۲-۳۱). از این رو، بعید نیست که بنیان کاروان‌سرا در زمان آل‌بویه باشد.

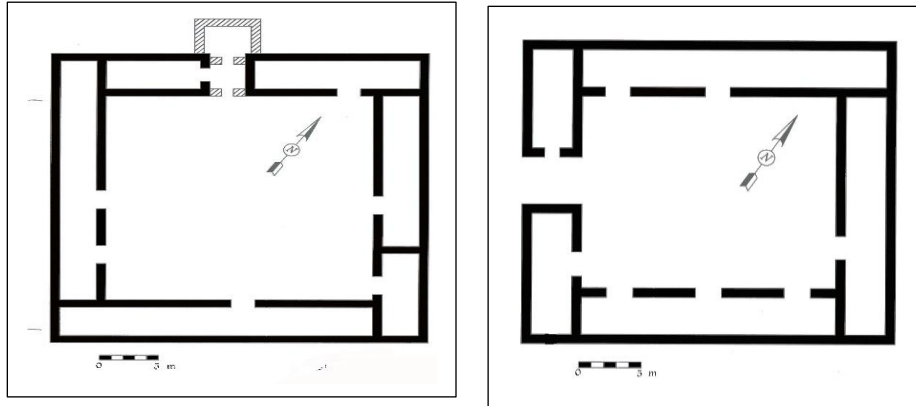
کاروان‌سراهای خان‌عوض شمالی و جنوبی

کاروان‌سرای خان‌عوض شمالی^۱ به فاصله ۱۵ کیلومتری غرب گچساران، در مرکز روستای خان‌عوض (سعادت آباد) دشت لیستر قرار دارد. بنای این کاروان‌سرا جهت شمال غربی - جنوب شرقی دارد و ورودی آن به عرض چهار متر، در جبهه جنوب غربی واقع شده است. مصالح آن را قلوه‌سنگ‌های بزرگ و کوچک و ملات گچ تشکیل داده است. پلان بنا تقریباً مربع شکل، به ابعاد ۲۸ در ۲۶ متر (مساحت آن ۷۲۸ متر مربع) و حیاط مرکزی تقریباً مربع شکل به ابعاد ۲۰ در ۱۸ متر است (شکل ۴). عرض همه فضاهای کاروان‌سرا سه متر و ضخامت دیوارهای آن ۸۰ سانتی‌متر است. بر روی سطح فوقانی اتاق جنوبی جبهه شمال غربی، بقایای اتاقی مشاهده می‌شود که به نظر می‌رسد به اتاق نگهبانی مربوط است، اما نحوه دسترسی به این اتاق مشخص نیست. پوشش هلالی فضاهای کاروان‌سرا به جز جبهه جنوب شرقی بر جای مانده است. ارتفاع طاق‌ها از کف به ۲۹۰ سانتی‌متر می‌رسد. ورودی بخش‌های مختلف بنا را که هرکدام ۲۱۰ سانتی‌متر عرض دارند، ساکنان روستا در دهه ۴۰ خورشیدی مسدود کرده‌اند. درگاه تالار جبهه جنوبی که در دوره ساخت اولیه بنا تاق هلالی داشته در دوره بعد مرمت شده و با تاق جناغی پوشانده شده است. طیفی از سفال‌های منقوش بدون لعاب و سفال‌های لعاب‌دار، به خصوص سفال لعاب‌پاشیده،

۱. این بنا در در مختصات جغرافیایی ۳۳۶۵۲۲۶ ، ۴۶۶۱۱۱۶ R ۳۹ قرار دارد.



سفال‌های سطحی این کاروان‌سرا را تشکیل می‌دهد. این سفال‌ها قابل انتساب به دوره آل‌بویه و سلجوقی‌اند (سپیدنامه، ۱۳۹۰: ۹۳). کاروان‌سرای جنوبی با مصالح، نقشه و تاق‌های مشابه که در نزدیکی آن قرار دارد، فقط از لحاظ ابعاد کمی بزرگتر است و نقشه کلی آن تقریباً مربع شکل و به ابعاد ۳۰ در ۳۰ متر و حیاط مرکزی نیز مربع شکل به ابعاد ۲۰ در ۲۰ متر است (شکل ۵). در سال ۱۳۸۴ کارشناسان باستان‌شناسی استان، حیاط مرکزی آن را کاوش کردند که در نتیجه در زیر کف، سازه‌های معماری از دل خاک نمایان شد که از لحاظ نوع مصالح، ساختار و فرم محوطه هیچ گونه همخوانی با دیگر بخش‌های کاروان‌سرا ندارد و به نظر می‌رسد به بنایی قدیمی‌تری مربوط است که کاروان‌سرا بر روی آن بنا شده. کاروان‌سرای خان‌عوض جنوبی، از لحاظ پلان نیز با کاروان‌سرای هم‌جوار یعنی، کاروان‌سرای خان‌عوض شمالی قابل مقایسه است که کلایس آن را به دوره اسلامی منتسب کرده است (۲۷: ۱۹۹۶، Kleiss). گاو به کاروان‌سراهای خان‌عوض را به دوره C-B (قرون اولیه و میانی اسلام) تاریخ‌گذاری و آنها را با ایستگاه «حبس» در مسیر شیراز-ارجان مطابقت می‌دهد (گاو به، ۱۳۵۹: ۱۱۷-۱۱۸) «حبس» بر اساس متون تاریخی، دومین ایستگاه از ارجان به شیراز است که با ارجان ۸ فرسخ فاصله دارد (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۶۲) و به‌عنوان بارگاهی بین ارجان و دیگر بخش‌های پارس یاد شده است (همان، ۱۴۸: مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۵۶) بر این اساس، لسترنج معتقد است که «حبس» شهری در این ولایت و بر سر راه شیراز بوده که در زمان سلجوقیان راهدارخانه‌ای در آنجا قرار داشته است (لسترنج، ۱۳۸۳: ۲۹۳). پلان و جزئیات معماری کاروان‌سرای خان‌عوض شمالی با کاروان‌سراهای دژ مهتابی و کل‌گندمکشی محمدآباد و نیز کاروان‌سرای هم‌جوارش خان‌عوض شمالی، مقایسه‌کردنی است. بنابراین می‌توان ساخت کاروان‌سرا را به دوره آل‌بویه نسبت داد.



شکل ۴. پلان کاروان‌سرای خان‌عوض شمالی (سپیدنامه، ۱۳۹۰: ۱۰۶) شکل ۵. پلان کاروان‌سرای خان‌عوض جنوبی

(سپیدنامه، ۱۳۹۰: ۱۰۷)

بنای قصرالحیر غربی سوریه

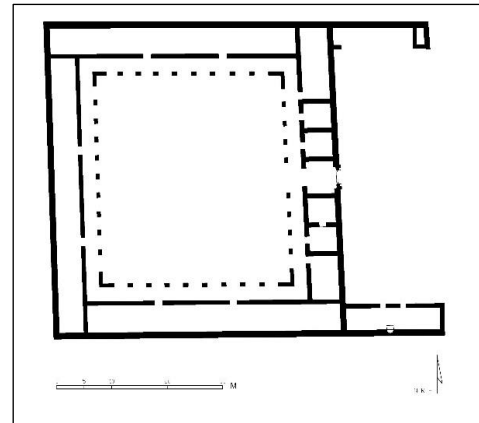
قصرالحیر غربی مجموعه بناهایی است که به دستور هشام بن عبدالملک در سال ۱۰۹ هجری ساخته شد و علاوه بر کاربرد شکارگاهی، با توجه به قرارگیری کاروان‌سرای کوچک در کنار مکان روغن‌گیری (ساختمان بزرگتر)، احتمالاً به‌عنوان منازل در مسیر دمشق به رصافه در نظر گرفته می‌شد (برند، ۱۳۸۳: ۲۶). مؤسسه فناوری ماساچوست آمریکا^۱ و وبسایت آرکنت^۲، پلانی از کف بنا را در این مجموعه ارائه داده‌اند که با پلان کاروان‌سراهای منطقه کهگیلویه و خوزستان همانندی‌های کلی دارد و از آن فقط به‌عنوان

^۱. مؤسسه فناوری ماساچوست (Massachusetts Institute of Technology) مشهور به ام‌آی‌تی، دانشگاه خصوصی واقع در شهر کمبریج، در ایالت ماساچوست آمریکا است، که پنج دانشکده اصلی، یک کالج و ۳۲ گروه آموزشی دارد. آدرس وبسایت رسمی دانشگاه: <http://web.mit.edu> است

^۲. آرکنت موسسه رسمی تحقیقات اسماعیلیه است که مطالعات زیادی در رابطه با هنر معماری انجام داده است و آرشیو غنی از پلان و تصاویر در وبسایت این موسسه به آدرس <https://archnet.org> در اختیار محققان است.



یک چهاردیواری کوچک یک طبقه نام برده‌اند (شکل ۵). این چهار دیواری کوچک کاروان-سرامانند که به فاصله تقریباً پنج کیلومتری جاده اصلی ارتباطی مسیر دمشق قرار گرفته است، از نزدیکی مجموعه قصرالحیر غربی می‌گذرد.^۱ براساس نقشه کلی ارائه شده، این بنا مانند کاروان‌سراهای کهگیلویه و خوزستان، در سه سو، تالارهایی با دو در ورودی و در بخش ورودی اتاق‌هایی دارد. در جلوی این تالارها و اتاق‌ها، پایه ستون‌ها و جرزهای چهار گوشه حیاط مرکزی دیده می‌شود. اندازه این بنا بدون در نظر گرفتن بخش پیش‌آمده ورودی آن، تقریباً مربع شکل به ابعاد ۵۲ متر است که در هر ضلع حدود ۲۰ متر بیشتر از نمونه‌های کهگیلویه است. تالارهای سه سوی بنا هر کدام ۴۵ متر طول و پنج متر عرض دارند. اتاق‌ها با ابعاد متفاوتند، ولی همانند فضاهای تالارمانند پنج متر عرض دارند. جلوی ورودی اصلی بنا در میانه بخش شمالی، دو قسمت پیش‌آمده در بخش شمالی و جنوبی وجود دارد که بخش جنوبی تالاری کوچک با یک فرورفتگی محراب مانند و، یا بخاری دیواری دارد.

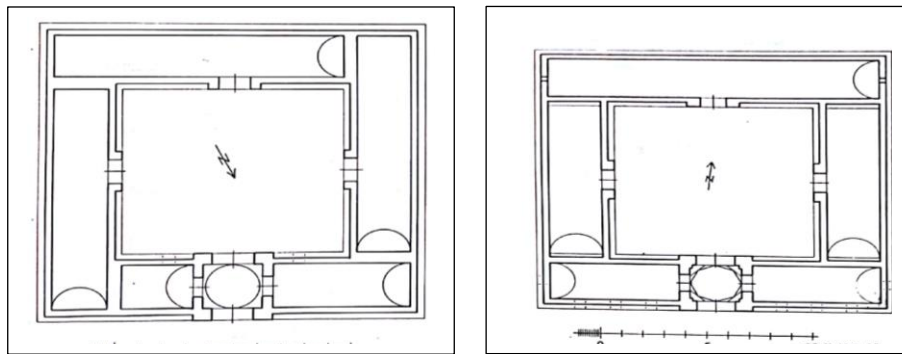


شکل ۶. بنای کوچک قصرالحیر غربی (وبسایت آرکنت) عکس ۹. بنای کاروانسرا مانند کوچک قصرالحیر غربی (google earth)

^۱ . بنای مورد مطالعه در مختصات طول جغرافیایی ۳۴۲۳۰۳۸۳ و عرض جغرافیایی ۳۷۳۶۲۰۴۴ و در ارتفاع ۱۸۵۳ متر از سطح آب‌های آزاد قرار دارد.

کاروان‌سراهای شاه‌عباسی جنوب فارس

در کتاب فهرست کاروان‌سراهای ایران، پلان یکسانی از چندین کاروان‌سرا در جاده‌های لار- بستک و لار- بندر لنگه با مصالح سنگ ارائه شده که به دوره‌های صفویه و قاجاریه منتسب است و طرح «پلان چهار ایوانی» دارد و از برخی با عنوان «رباط شاه‌عباسی» نام برده شده است (کیانی و کلایس، ۱۳۶۸ : ۵۶-۵۸ و ۶۴). در صورتی که این بناها فاقد هرگونه ایوان‌اند و با فضاهای طولی تالارمانند در سه سو و اتاق‌های دو سوی ورودی، با کاروان‌سراهای کهگیلویه و بویراحمد و رامهرمز همسان‌اند. طرح کلی این کاروان‌سراها مربع شکل و تقریباً به ابعاد ۱۷ متر در هر سو است و بنابراین از لحاظ ابعاد کلی با کاروان‌سرای رامهرمز مقایسه می‌شود. قرارگیری این نوع کاروان‌سرا در امتداد راه‌های منتهی به فارس در جنوب ایران و همانندی کلی با کاروان‌سراهای مورد مطالعه در منطقه کهگیلویه، ارتباط سبکی بین آنها را نشان می‌دهد. ساخت این بناها در منطقه یاد شده، تداوم سبکی کاروان‌سراهای کهگیلویه، خوزستان و سوریه را به روشنی نشان می‌دهد.



شکل ۷. رباط شاه‌عباسی شمال شرق بستک (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۵۶) شکل ۸. رباط شاه‌عباسی جاده لار- بندرلنگه (کیانی

و کلایس، ۱۳۶۲: ۵۷)



بحث و تحلیل

کاروان‌سرای محمدآباد که از لحاظ پلان و نقشه کلی، با کاروان‌سرای دروازه گچ قابل مقایسه است، قدیمی‌ترین کاروان‌سرای ایران و متعلق به دوره ساسانی است (سیرو، ۱۹۴۹: شکل ۱۲، ۱۱۹: Stein, ۱۹۴۰) که از لحاظ ابعاد کلی، نمونه بزرگ‌تری از این نوع کاروان‌سرا به شمار می‌رود. این کاروان‌سرا از لحاظ نوع مصالح به کار رفته، گونه تاقها (تاق هلالی) و پیمون‌های به کار رفته، با دژ مهتابی منتسب به سده پنجم هجری قمری مقایسه می‌شود (یغمائی، ۱۳۷۳). بر اساس فهرست مقدسی از ایستگاه‌های ذکرشده ارجان به سمیرم در سده چهارم هجری قمری، اولین ایستگاه از ارجان «کنشت مجوسان» است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳) که کاروان‌سرای دژمهتابی را با ایستگاه ذکر شده مقدسی باید یکی دانست. دومین کاروان‌سرای شناخته‌شده کهگیلویه به فاصله حدود دو روز (۶۰ کیلومتر) از ارجان، کاروان‌سرای محمدآباد است که باید آنرا با قریه دومین ایستگاه ذکر شده مقدسی یکی دانست. بنابراین قدمت ساخت کاروان‌سرا را می‌توان حداقل به سده چهارم هجری قمری نسبت داد. گرچه وجود شهر دهدشت را در ده کیلومتری شرق کاروان‌سرای محمدآباد - که احتمالاً در ابتدا، قریه‌الدشت نامیده می‌شد و در عصر صفویه با نام دهدشت جایگاه مهمی در منطقه کهگیلویه داشت - نباید از نظر دور داشت، تاکنون آثاری کهن‌تر از دوره سلجوقی در آنجا به دست نیامده است. سومین ایستگاه این مسیر تاریخی، شهر زیز متعلق به سده چهارم هجری قمری است که بر هم‌زمانی آن با ایستگاه «قریه» باید تأکید کرد. مقدسی زیز را شهری کوچک در کنار رود «طاب» ذکر کرده که گوشت، گردو و میوه در آنجا ارزان بوده است. به نوشته او، ساخت مسجدجامع شهر که در سال ۳۶۷ هجری قمری آغاز شده بود تا سال ۳۶۸ هجری قمری که قدسی در آنجا حضور داشته، به اتمام نرسیده بود (همان، ۵۸۱). کاروان‌سرای محمدآباد همچنین با کاروان‌سراهای خان‌عوض شمالی و خان‌عوض جنوبی در مسیر ارجان به شیراز، مقایسه می‌شود که براساس بررسی سفال‌های سطحی، به سده‌های چهارم و پنجم هجری قمری نسبت داده می‌شود (سپیدنامه، ۱۳۹۰: ۵۷). لازم به ذکر است که کهگیلویه در سده‌های چهارم و پنجم هجری قمری، بخشی از استان فارس بوده است (ابن‌بلخی، ۱۳۷۴: ۶۰-۳۴۱) که تحت حاکمیت دولت آل‌بویه (۳۲۲-۴۴۷ هـ. ق) قرار داشت (آزاد، ۱۳۸۱: ۲-۳۱) و بدین جهت می‌توان

ساخت کاروان‌سرا را به آل‌بویه نسبت داد. گفته می‌شود عضدالدوله ساخت ۳۰۰۰ مسجد و مسافرخانه را در اواخر قرن چهارم هجری قمری در قسمت‌های غرب ایران بر عهده داشته است (هیلن‌براند، ۱۳۸۶: ۴۴۱). کاروان‌سراهای آل‌بویه در این منطقه، احتمالاً جزئی از شبکه کاروان‌سراهایی بوده است که در جهت برنامه کاروان‌سراسازی آل‌بویه (مشخصاً عضدالدوله) ساخته شده‌اند. در دوره پهلوی (۱۳۵۰-۱۳۲۰ خورشیدی)، عشایر منطقه از کاروان‌سرای محمدآباد استفاده می‌کردند و آثار مرمت بخش‌هایی از کاروان‌سرا با لاشه-سنگ و ملات گل، به این دوره مربوط است. در دهه ۱۳۷۰ خورشیدی هم‌زمان با شکل‌گیری روستای محمدآباد، سقف و دیوارهای کاروان‌سرا به صورت گسترده تخریب شد و گچ آن برای ساخت خانه‌های جدید به کار رفت. ساختار معماری ساده این کاروان‌سراها که عمدتاً محوطه طویل طولی آنها برای نگهداری اسب کاروانیان مناسب بوده، گویای کارکردی فراتر از کاروان‌سرا برای اسکان مسافران است و احتمالاً در چاپارخانه‌هایی ریشه دارند که پیشینه آنها به دوره هخامنشی می‌رسد. چنان‌که می‌دانیم تعدادی از کاروان‌سراها، امور برید یا پیک‌های سیاسی-اداری را انجام می‌دادند که از دوره هخامنشی تا قرون میانه اسلامی اهمیت خود را حفظ کرده بودند (هیلن‌براند، ۱۳۸۶: ۴۳۷). نهاد بریدی براساس فواصل منظم در توقفگاه‌های میان‌راهی و تعویض اسب‌ها ساماندهی شده و علاوه بر رساندن و تحویل سریع اسناد و پیغام‌ها، وسیله‌ای برای انتقال اطلاعات نظامی و غیرنظامی بود (همان، ۴۳۸). اهمیت نهاد برید در مسیرهای ارتباطی جنوب‌غربی ایران بیش از دیگر مناطق ایران بود، زیرا از دوره هخامنشی تا دوره آل‌بویه پایتخت‌های مهم ایران در فارس بود و راه مهمی که مراکز غربی‌تر امپراطوری را از شوش و تیسفون به مرکز فارس ارتباط می‌داد، از منطقه خوزستان و کهگیلویه می‌گذشت. آنچه از این راه در دوره اسلامی گزارش شده، منزلگاه‌هایی مانند فرزک، بندک، حبس، خان حماد، جنبذ یا گنبد ملغان است (ابن‌بلخی، ۱۳۸۵: ۱۶۲؛ ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۲۲۲؛ اصطخری، ۱۳۴۸: ۱۱۷؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۷۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۵۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳). بنابراین دور از انتظار نخواهد بود که فرم این کاروان‌سراها را تداوم بناهای پیش از اسلام با کاربری چاپارخانه بدانیم که وظایف اطلاع‌رسانی و رساندن اسناد حکومتی به مناطق مختلف امپراطوری را داشتند. اما وجود این فرم در مجموعه بناهای قصرالحیرغربی گویای چیست؟ همان گونه که از منابع



تاریخی بر می‌آید با استقرار نظام اموی در اواسط سده نخست هجری قمری و رویگردانی از حکومت اسلامی به حکومت سلطنتی و اعلام معاویه به عنوان نخستین پادشاه عرب، وی برای تحقق اهداف خود در نظام اداری حکومت، با مشورت کارگزاران ایرانی و رومی دیوان برید را به وجود آورد که هدف آن، سرعت بخشی در وصول اخبار و اطلاعات مناطق تحت حکمرانی، تأمین امنیت راه‌ها و عملیات ضدجاسوسی، دفع شر راهزنان و مراقبت و ترمیم و توسعه راه‌ها، رساندن اخبار محرمانه خلیفه به مأموران عالی‌رتبه و تهیه گزارش از اوضاع مالی، لشکری و کشوری و به عرض رساندن آن بود (ثواقب، ۱۳۹۶: ۹۱؛ محمدی ملایری، ۱۳۷۴: ۸۳؛ زیدان، ۱۳۷۲: ۱۸۵).

در زمان امویان، مخارج برید چهل میلیون درهم بود که بیش از دو برابر رقمی است که حکومت بعدی یعنی عباسیان در این باره هزینه کردند (سپهری، ۱۳۹۱: ۶۲). کوره ارجان و منطقه کهگیلویه در طی دوره تاریخی (هخامنشی- ساسانی) از طریق شاه‌راهی بود که آسیای صغیر را از طریق بین‌النهرین به شوش، ارجان و استخر مرتبط می‌کرد (یغمایی، ۱۳۸۴، ۲۵) راه ابریشم نیز بعد از بغداد از شهرهایی مانند حلوان و نصیبین گذشته و بعد از عبور از فرات به شهر هیراپولیس و سپس بندر انطاکیه در ساحل دریای مدیترانه می‌رفت (پیرنیا و افسر، ۸۶) این منطقه در دوره اسلامی نیز جایگاه ارتباطی خود را حفظ کرد و از طریق این منطقه، ارتباط اقتصادی فارس با مراکز خلافت اسلامی در شامات در دوره اموی (سوریه و اردن) و عراق در دوره عباسی (بصره و بغداد و واسط) برقرار بود و یک راه بازرگانی مهم نیز با گذر از این منطقه به اصفهان می‌رفت (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۳۵؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۷۳). از این رو در طی دوره امویان، شکل-گیری و ساخت این فرم کاروان‌سرا را در شام شاهدیم.

نتیجه‌گیری

ساخت کاروان‌سرا از مهم‌ترین اقدامات عمرانی و رفاهی ایرانیان طی سده‌های تاریخی و اسلامی است که با وجود پژوهش‌های انجام‌شده محققان پیشین، هنوز ناگفته‌های زیادی برای روشن شدن سیر دگرگونی این فرم معماری دارد. در منطقه جنوب ایران (خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد) تعدادی کاروان‌سرا از سده‌های گذشته برجای مانده که بررسی و مطالعه آنها به درک هر چه بیشتر از سیر تحول ساخت کاروان‌سرا در ایران، به خصوص

حوزه جنوبی آن خواهد انجامید که از آن میان، به کاروان‌سراهای محمدآباد، دژمهابی، خان عوض (کهگیلویه و بویراحمد) دروازه گچ (رامهرمز خوزستان) و تعداد زیادی کاروان-سرا برجای‌مانده از قرون متأخر اسلامی در منطقه لار استان فارس باید اشاره کرد. در این پژوهش براساس منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناختی، کاروان‌سرای محمدآباد بررسی شد. این پژوهش نشان داد که کاروان‌سرای محمدآباد و دیگر کاروان‌سراهای همگون را که پیش‌تر از آنها یاد شد، می‌توان به دوران ساسانی تا آل‌بویه نسبت داد. بنای آنها فاقد هرگونه برج در گوشه‌ها است، اما شواهد برجای‌مانده گویای وجود اتاق نگهبانی بر فراز ورودی آنها است. تاق‌های هلالی و پیمون‌های یکسان به‌کاررفته، از دیگر ویژگی‌های بناها محسوب می‌شود. فرم یکسان این کاروان‌سراها از وجود برنامه منسجم متولیان امر راهداری در دوران ساسانی تا سلجوقی حاکی است. بررسی این بناها در بافت منطقه-ای نشان می‌دهد که ساخت کاروان‌سرا از مهم‌ترین ضروریات ارتباط با مناطق دیگر ایران و کوره‌های پنجگانه فارس بوده است، به طوری که اشاره‌های مورخان دوره اسلامی، از اهمیت ویژه منطقه ارجان در دوره آل‌بویه حکایت دارد. انتقال ثروت حاصل از کشاورزی و تجارت این منطقه، توجه به راه‌های کوره ارجان و ساخت تأسیسات عام‌المنفعه‌ای چون کاروانسراها و پل‌های ارتباطی زیادی را موجب شد که امروزه با بررسی و مطالعات باستان‌شناختی بدان پی می‌بریم. به هر صورت شواهد باستان‌شناختی از ساخت کاروان-سراهای یاد شده در طی دوران ساسانی و آل‌بویه حاکی است. با توجه به اینکه هیچ‌گونه کاوش باستان‌شناختی برای شناخت بخش‌های تحتانی بنا و الحاقات احتمالی انجام نشده، کاوش باستان‌شناختی برای شناخت دوره‌های احتمالی اولیه این کاروان‌سراها، به منظور مطالعه دقیق سیر تحول کاروان‌سراهای جنوب ایران، همچنین پاسخ دادن به سوال‌هایی درباره دلایل کوچکی این کاروان‌سراها و رعایت نکردن اصول امنیتی در احداث آنها - مثلاً ساخت برج‌های حفاظتی - ضروری به نظر می‌رسد. در قرون متأخر اسلامی که ساخت کاروان‌سرا به اوج رونق خود رسید، کاروان‌سراهای زیادی در منطقه لار استان فارس با این فرم ساخته شد که گویای تداوم این فرم معماری در دوره یاد شده است، اما این کاروان‌سراها برخلاف آنکه محققان آنها را چهار ایوانی دانسته‌اند، فاقد هرگونه ایوان است و شاید تنها ایوان آنها در همان بخش ورودی بوده باشد. فرم کارکردی اصطبل بودن سه



جبهه این بناها در مقابل توجه اندک به تدارک اتاق برای مسافران، تداعی کننده کارکرد چاپارخانه‌هایی است که در دوران اسلامی، به‌خصوص در قرون نخستین اسلامی، با اقتباس از ابداعات هخامنشیان صورت گرفته است. به‌طوری‌که مسیرهایی که این بناها در آن قرار گرفته‌اند (مانند راه خوزستان به فارس)، در دوره هخامنشی تا ساسانی اهمیت زیادی داشته‌اند. بسیاری از منزلگاه‌های هخامنشی این مسیر، در بررسی‌های باستان-شناختی پژوهشگرانی چون احسان یغمایی شناسایی و مطالعه شده‌اند.

پی‌نوشت

۱. روستای محمدآباد شامل ده خانوار است و در اوایل انقلاب اسلامی ایجاد شده است. ساکنین آن قبل از انقلاب عشایر بودند و به صورت بیلاق و قشلاق زندگی می‌کردند. در دوه پهلوی در برخی از فصول سال زندگی را در این کاروان‌سرا می‌گذرانیدند. در اوایل سال ۱۳۶۰ خورشیدی با رواج یکجانشینی، کوچ‌نشینان به کشاورزی پرداختند. از آنجایی که سقف خانه‌های روستایی با گچ ساخته می‌شد، با تخریب دیوارهای کاروانسرا، از گچ آن به منظور ساخت و ساز خانه‌های شخصی استفاده کردند.

منابع و مطالعات:

- ابن بلخی (۱۳۷۴)، *فارسنامه ابن بلخی*، توضیح و تحشیۀ از منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس شناسی.
- ابن حوقل (۱۳۴۵)، *صوره الارض*، ترجمۀ جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن خردادبه (۱۳۷۰)، *المسالک و الممالک*، ترجمۀ حسین قره‌چانلو، تهران: چاپخانه مهارت.
- ابن رسته (۱۳۶۵)، *الاعلاق النفیسه*، ترجمه و تعلیق حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر.
- آزاد، میترا (۱۳۸۱)، *معماری ایران در قلمرو آل بویه*، تهران: کلیدر.
- آزادی، احمد و ابراهیم قزلباش (۱۳۹۰)، *معرفی مکانهای نویافته دوره نوسنگی در منطقه کهگیلویه*، مجله باستان شناسی و تاریخ، شماره ۴۸، صص ۱۶-۳.
- آزادی، احمد (۱۳۸۶)، *بررسی باستان شناختی منطقه لیکک بهمئی کهگیلویه*، نامه پژوهشگاه میراث فرهنگی، شماره ۲۰ و ۲۱.
- برند، باربارا (۱۳۸۳)، *هنر اسلامی*، ترجمۀ مهناز شایسته‌فر، تهران: انتشارات موسسه مطالعات هنر اسلامی.
- پیرنیا، حسن (۱۳۸۵)، *تاریخ ایران از آغاز تا انقراض ساسانیان*، تهران: انتشارات میلاد.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر (بی تا)، *راه و رباط*، تهران: انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- حسینی‌منشی، محمدمیرک (۱۳۸۵) *ریاض الفردوس خانی*، به کوشش ایرج افشار و فرشته صرافان، تهران: بنیاد موقوفات محمود افشار.
- حقیقت، عبدالرفیع (۱۳۸۷)، *حکومت جهانی ایرانیان از کورش تا آریوبرزن*، تهران: کومش.
- دوبد، بارون (۱۳۷۱)، *سفرنامه لرستان و خوزستان*، ترجمۀ محمدحسین آریا، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- رجبی، نوروز (۱۳۹۴)، *یافته‌های باستان‌شناسی فصل دوم کاوش محوطۀ مادآباد الف-مروذشت*، مجله پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، شماره ۹، صص ۱۷۵-۱۹۴.
- زیدان، جرجی (۱۳۷۲)، *تاریخ تمدن اسلام*، ترجمۀ علی جواهرکلام، تهران: انتشارات امیرکبیر.



- سپهری، محمد (۱۳۹۱)، *تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی*، تهران: انتشارات شورای برنامه-ریزی مدارس علوم دینی اهل سنت.
- سپیدنامه، حسین و احمد صالحی کاخکی (۱۳۹۵)، *زیستگاههای کوچ‌نشینی کهگیلویه در دوران اسلامی* (مطالعه موردی محوطه دلی یاسیر)، *مجله پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران*.
- سپیدنامه، حسین (۱۳۹۰)، *شناسایی راههای اصلی ارتباطی کهگیلویه و بویراحمد با استانهای همجوار از قرن پنجم هـ. ق تا پایان دوره قاجار* (براساس بررسی و مطالعه پل‌ها و کاروانسراها)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته باستان‌شناسی دانشگاه هنر اصفهان.
- سیرو، ماکسیم (۱۹۴۹)، *کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها*، ترجمه عیسی بهنام، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کریمی، بهمن (۱۳۲۹)، *راههای باستانی پایتخت‌های قدیمی غرب ایران*، تهران: انجمن آثار و مفاخر ملی.
- کیانی، محمدیوسف و کلایس، ولفرام (۱۳۶۲)، *فهرست کاروانسراهای ایران*، جلد اول. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- کیانی، محمدیوسف، ولفرام کلایس (۱۳۶۸)، *فهرست کاروانسراهای ایران*، جلد دوم. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- گاوبه، هاینس (۱۳۵۹)، *ارجان و کهگیلویه از فتح عرب تا پایان دوره صفوی*، ترجمه سعید فرهودی، تهران: انجمن آثار ملی.
- ثواقب، جهانبخش (۱۳۹۶)، «کارکرد سیاسی-امنیتی دیوان برید در خلافت اسلامی»، *تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی*، شماره ۲۶، صص ۹۱-۱۱۶.
- لایارد، اوستن هنری (۱۳۶۷)، *سفرنامه لایارد*، ترجمه مه‌راب امیری، تهران: انتشارات وحید.
- محمدی ملایری، محمد (۱۳۷۴)، *فرهنگ ایرانی پیش از اسلام و آثار آن در تمدن اسلامی و ادبیات عربی*، تهران: توس.
- مستوفی، حمدالله (۱۳۳۶)، *نزهة القلوب*، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: کتابخانه طهوری.

مقدسی، ابو عبدالله محمد (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران: شرکت مولفان و مترجمان ایران.

ناصر خسرو (۱۳۴۴)، *سفرنامه ناصرخسرو*، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: کتابخانه طهوری.

هیلن براند، رابرت (۱۳۸۶)، *معماری اسلامی: فرم، عملکرد و معنی*، ترجمه ایرج اعتصام، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.

یغمایی، احسان (۱۳۸۵)، «چند منزلگاه راه شاهی هخامنشی: از نورآباد ممسنی تا ارجان بهبهان»، *مجله باستان‌پژوهی*. شماره ۲، صص ۳۲-۴۸.

یغمایی، احسان (۱۳۷۳)، «تنگ تکاب بهبهان و کاروان‌سرای دژ مهتابی»، *مجله میراث فرهنگی*، شماره ۱۲، صص ۲۳۶-۲۴۴.

یغمایی، احسان (۱۳۸۴)، «جغرافیای تاریخی و پیشینه باستان‌شناسی ارجان»، نامه پژوهشگاه میراث فرهنگی. شماره پیاپی ۱۱.

KLEISS, WOLFRAM. KARAWANENBAUTEN IN IRAN. TELL III, 1996

Stein, Aurel, *Old Routes of western Iran*. London. MacMillan, 1940

SUMNER, William and Donald WHITCOMB, 1999, "ISLAMIC SETTLEMENT AND CHRONOLOGY IN FARS: AN ARCHAEOLOGICAL PERSPECTIVE". *Iranica Antiqua*, vol. XXXIV, PP. 310 – 324.

www.archnet.com

<http://web.mit.edu>