



## بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان اوی در استان چهارمحال و بختیاری

فاطمه مسیبی<sup>۱</sup>، رضا جعفری<sup>۲</sup>، حوری مسیبی<sup>۳</sup>

۱- کارشناسی ارشد رشته صنایع دستی دانشگاه الزهرا  
fatima.mo40@yahoo.com

۲- کارشناسی ارشد رشته عمران دانشگاه علوم و تحقیقات شیراز.  
Jafary.engl@gmail.com

۳- کارشناسی ارشد رشته معماری دانشگاه آزاد اسلامی شهرکرد.  
horymosaiebi@yahoo.com

### چکیده

طاق های سنگی «خان اوی» در تنگ «درکش ورکش» و حدفاصل ۸ کیلومتری شهرستان «جونقان» و ۴۸ کیلومتری شهرستان شهرکرد در استان چهارمحال و بختیاری واقع شده است. از ویژگی های منحصر بفرد این بنا، نحوه ساخت آن می باشد که به شیوه خشکه چین و با استفاده از روش نخ کشی و به صورت طاق گهواره ای ساخته شده است. بنا به نوع معماری قسمت های برج مانده و همچنین محل قرارگیری این بنا در میان شاهراه دزپارت، می توان به نقش و کاربرد مهم آن طی ادوار مختلف، به عنوان کاروانسرا و پاسگاه پی برد. نکته قابل توجه اینکه با توجه به محیط کوهستانی اطراف کاروانسرا، نحوه ساخت این بنا مطابق محیط پیرامون و در مسیر شیب کوه و به صورت پلکانی، ساخته شده است. هدف از انجام این پژوهش بازیابی حلقه های مفقوده تاریخ ایران از طریق شناسایی و حفاظت از کاروانسرای خان اوی می باشد. در این رابطه پرسش اصلی این پژوهش این است که؛ شیوه ساخت این بنا چگونه و به کدام دوره از تاریخ مربوط می شود؟

لذا این تحقیق موردی بر پایه روش تاریخی-تحلیلی سامان یافته، و گردآورده ها از طریق کتابخانه ای و میدانی (مشاهده ای، مستندنگاری و نقشه برداری)، حاصل شده اند و نتایج حاکی از آن است که با توجه به قدمت منطقه مورد نظر و سبک معماری بنا، این کاروانسرا مربوط به شیوه معماری پارتی و دوره ساسانیان می باشد.

واژگان کلیدی: چهارمحال و بختیاری، خان اوی، کاروانسرا، معماری پارتی، طاق ضربی.

## مقدمه

پهنآوری سرزمین ایران از یک سو و مسافت زیاد بین شهرها و آبادی های کشور از سوی دیگر منجر به احداث مکان هایی برای استراحت کاروانیان گردیده که هم آسایشگاهی مرفه برای مسافران به ارمغان می آورد و هم امنیتی برای راه ها محسوب می شده است. این بناها در اصطلاح امروزی «کاروانسرا» نامیده می شود. از آنجا که این بناها در مسیر راه های ارتباطی مهم ساخته می شده اند؛ لذا مسیر مورد نظر اهمیت ویژه دارد.

استان چهارمحال و بختیاری از دیرباز، به دلیل دارا بودن موقعیت استراتژیکی، به لحاظ حایل بودن میان فلات مرکزی ایران و قلمرو هخامنشیان (خوزستان و فارس)، توجه خاصی را به خود معطوف نمود. در این راستا با احداث گذرگاه معروف و اصلی شاهان هخامنشی از زمان «داریوش» به نام «راه شاهی»، «دزپارت» یا «دژپارت» و عبور آن از چهارمحال و بختیاری، به اهمیت منطقه افزوده شد. به همین دلیل احداث کاروانسراهای بین راهی در این مسیر نیز امری بدیهی می باشد.

بقایای طاق های سنگی «خان اوی» با دارا بودن خصوصیات معماری کاروانسرا و همچنین قرارگیری در مسیر جاده دزپارت، گواه قدمت و نوعی اصالت در نحوه ساخت، شده است. ضرورت و اهمیت این پژوهش از آنجایی است که نمونه مشابه این بنا وجود ندارد و همچنین عوامل فرسایشی نظیر سیل و زلزله به سرعت عامل تخریب است، لذا شناسایی و معرفی بنای مورد نظر از لحاظ ارزش های معماری و تکنولوژیکی می تواند سبب فزونی شناخت و آگاهی گردد. روش تاریخی-تحلیلی پژوهش از طریق کتابخانه ای و میدانی (مشاهده ای، مستندنگاری و نقشه برداری)، حاصل شده اند. نقشه های این کاروانسرا بوسیله برنامه اتوکلد دو بعدی و سه بعدی حاصل شده و اندازه ها و ابعاد ساختمان بوسیله مترلیزری و دوربین نقشه برداری تولید گرفته شده است.

## پرسش های پژوهش عبارتند از:

معماری کاروانسرای خان اوی به کدام سبک تعلق دارد و طاق های آن به چه شیوه ای ساخته شده است؟

دلایل ناشناخته ماندن این کاروانسرا به چه سبب است؟

هدف از انجام این پژوهش، شناخت نحوه ساخت در جهت حفاظت از این کاروانسرا و معرفی قدمت تاریخی آن، در راستای شناسایی هویت ملی می باشد.

در خصوص این بنا در کتاب های منتشر شده میراث فرهنگی استان چهارمحال و بختیاری در زمینه شناخت استان به صورت کلی و مختصر اشاراتی به این کاروانسرا شده که به جزئیات و ویژگی های آن پرداخته نشده است. همچنین در گزارشات دانشجویان رشته باستان شناسی دانشگاه شهرکرد مختصر اشاره ای به این کاروانسرا گردیده است. لکن در کتاب «کاروانسراهای ایران» نوشته «محمدیوسف کیانی» و «ولفرام کلایس» نشر میراث فرهنگی که به صورت دایره المعارفی از کاروانسراها می باشد این کاروانسرا از قلم افتاده است و جای خالی آن در فهرست کاروانسراهای کشور به چشم می خورد بنابراین پژوهش حاضر نخستین تلاشی است که در جهت معرفی و شناسایی هویت این بنا صورت می پذیرد.

## ۱- تنگ درکش ورکش و راه ارتباطی با خوزستان

این مکان و مسیر باستانی که در حدفاصل ۸ کیلومتری شهرستان جونقان قرار دارد، جزء راه های اصلی ارتباط خوزستان با اصفهان و فلات مرکزی ایران می باشد. و قدمت

بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان‌اوی در  
استان چهارمحال و بختیاری  
فاطمه مسیبی، رضا جعفری، خوری مسیبی

صص ۲۰-۳۱



تصویر ۱) گذرگاه باریک تنگ درکش‌ورکش  
(نگارنده)

آن به دوره عیلامیان می‌رسد به طوری که یکی از شاه‌راه‌های اصلی آنها به گزارش منابع، جاده ایذه-شهرکرد فعلی بود. «بارن‌دوبید» دبیر و منشی سفارت روس که در زمان محمدشاه قاجار به استان چهارمحال و بختیاری سفر کرده است در باره جاده مذکور چنین می‌گوید: جاده اتابک (راه شاهی) در دوران زمامداری «کدورلا عمر» پادشاه عیلام ساخته شده و راه ارتباطی میان عیلام و نواحی مرکزی ایران از این کوهستان‌ها می‌گذشته است. (دوبید، ۱۳۷۱: ۲۵۸) ویژگی اصلی این منطقه، با موقعیتی کوهستانی و جاده باریک و صعب‌العبور، در فصل زمستان (به علت برفگیر بودن) سفر را برای کاروانیان سخت می‌نمود. به نحوی که در کتاب «تاریخ بختیاری» اشاره به سفری دشوار از گذرگاه‌های سخت تنگ درکش‌ورکش در فصل پاییز شده است که ارتفاع برف به اندازه سراسب و قاطر می‌رسید. (سردار اسعد، ۱۳۷۶: ۷۹) این شرایط نیاز مبرم به ایجاد راه ارتباطی جدید، از منطقه‌ای گرمسیر را برای عبور در فصل زمستان نمایان می‌کند و این مسیر جدیدتر از منطقه لردگان می‌گذرد. که مسیری طولانی‌تری نیاز مرفه‌تری نسبت به مسیر تنگ است. (تصویر ۱)

در جای دیگری دوبید اشاره به راه‌های دوره هخامنشی دارد؛ جاده‌های ارتباطی بین پایتخت‌های این سلسله به اهمیت این منطقه افزوده است... در دشت مال‌امیر دوشاخه جاده سنگ‌فرش وجود دارد که یکی از آنها سنگ‌فرش بهتری دارد و احتمالاً جدیدتر است. (همان، ۲۷۲) در اینجا شاهد معرفی دو مسیر ذکر شده از استان چهارمحال و بختیاری هستیم. براساس شواهد و توصیف مورخین از لشکرکشی اسکندر، در می‌یابیم که سپاه اسکندر از این تنگ به سختی گذر کرده است. (پیرنیا، ۱۴۱۰) روند اهمیت این مسیر در دوره ساسانی به اوج می‌رسد و اقدامات لازم در جهت بهبود سفر از این مسیر انجام می‌گیرد. به نقل از اهالی و بزرگان منطقه، در این تنگ (اطراف یا داخل کاروانسرا) گنج بزرگی از زمان خسرو پرویز در این تنگ مدفون است که مکان دقیق آن مشخص نیست. به همین سبب عبور و مرور افراد در این منطقه توسط اهالی و سازمان میراث فرهنگی زیر نظر گرفته می‌شود.

با همه تفاسیر مورخین، وجود مشقات مسیر و سرمای هوا، که برای کاروانیان بسیار آزاردهنده بود، دلیلی برای عدم عبور اهالی منطقه از این مسیر نبوده است و مردم این منطقه چه از سرناچاری و چه به واسطه نزدیکی راهشان به مقصد، از این راه عبور می‌کردند. بنابراین، این کاروانسرا که کمی مسافت تا جاده اصلی دارد، برای کاروانیان ناآشنا، غریب و ناشناخته بوده است. این مورد، از مطالعه کتب تاریخی مربوط به این قسمت مشخص است که نامی از این کاروانسرا توسط آنها برده نشده است. آنچه از مطالب فوق برمی‌آید، کاروانسرای خان‌اوی بعد از زمان ساخت یعنی دوره ساسانی،

بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان اوی  
در استان چهارمحال و بختیاری  
فاطمه مسیبی، رضا جعفری، حوری مسیبی

صص ۲۰-۳۱

سال‌ها و حتی قرن‌ها به صورت متروک در این منطقه مانده بوده است. یکی از دلایل این موضوع، وقوع زلزله یا سیل و تخریب قسمت‌هایی از این بنا می‌باشد و دلیل دیگر سوزو سرمای این منطقه باعث عبور سریع و عدم توقف کاروان در این قسمت شده است. با این حال در ادواری از تاریخ، نظیر دوره ایلخانان و اتابکان، لزوم امنیت جاده‌ها و استراحت‌گاه مسافران و دام‌ها نمایان گردیده است که سبب مرمت این منزلگاه قدیمی و سروسامان دادن به آن گردیده است.

ابتدای تنگ اشکفتی که قدمت آن به دوره پارینه سنگی (با توجه به ابزار سنگی مکشوفه درون این غار) بازمی‌گردد بر سر راه این کاروانسرا قرار گرفته است. گفته می‌شود در مواقعی که زلزله سبب آسیب دیدگی بنا شده و احتمال خطر ریزش سقف کاروانسرا وجود داشته از این پناهگاه سنگی به عنوان استراحت‌گاه برای دام و یا کاروانیان استفاده می‌شده است. (تصویر ۲)



تصویر ۲) اشکفت باستانی تنگ در مسیر کاروانسرا (نگارنده)

## ۲- شاخصه‌های کاروانسرا

برای شناخت خان اوی و معرفی آن به عنوان کاروانسرا در گام نخست باید به بیان تعریف و معرفی ویژگی‌های کاروانسرا و مطابقت این بنا با تعریف آن، پرداخت. نام کاروانسرا ترکیبی است از کاروان (کاربان) به معنی جمعی مسافر که گروهی سفر می‌کنند و سرای، به معنی خانه و مکان. هر دو کلمه مأخوذ از پهلوی ساسانی است. واژه‌هایی چون سباباط، رباط، کربات، برید و خان همگی به معنی کاروانسرا هستند. از منابع تاریخی برمی‌آید که بنیانگذار کاروانسراها هخامنشیان بودند که به چاپارخانه شهرت یافته و ۱۱۱ بنا شبیه کاروانسرا در طول ۲۵۰۰ کیلومتر فاصله بین پایتخت هخامنشی و بابل ساخته شده و کاروانیان سه ماهه آن را طی می‌کردند. (کیانی و ولفرام، ۱۳۷۳: ۲) این روند در دوره اشکانیان نیز ادامه یافت تا این که به عصر طلایی آن یعنی دوره ساسانی رسید. در معماری و توسعه کاروانسراهای پیش از اسلام، عصر ساسانی را باید یکی از ادوار مهم دانست، زیرا در این دوره به علت اقتصاد وسیع و در گسترده اهمیت بسیاری به ایجاد راه‌ها و همچنین امنیت کاروانیان می‌دادند و در نتیجه کاروانسراهای بسیار در مسیر جاده‌ها و گذرهای اصلی بنا گردید. (همان، ۳) از ویژگی‌های مهم کاروانسراهای مناطق کوهستانی این است که پایه و دیوارهای این کاروانسراها اکثراً سنگی است که از محیط اطراف کاروانسرا تهیه می‌شده و مصالح مورد

استفاده در طاق‌های قوسی بعضی از کاروانسراها آجری و سنگی می‌باشد. (تصویر ۳)  
از آنجا که طاق‌ها با مصالح بنایی ساخته می‌شده، احتیاج به پایه‌ها و دیوارهای  
قطر جهت تحمل بار طاق‌ها بوده و در نتیجه جرم حرارتی کالبد این کاروانسرا زیاد  
می‌باشد که خود در جهت تعدیل دمای داخل ساختمان در طی شبانه روز و همچنین  
کاهش تبادل هدایتی حرارت بین داخل و خارج ساختمان، بسیار مؤثر است. همچنین  
جهت حفظ حرارت در داخل ساختمان، نسبت ارتفاع به طول و عرض طاق‌ها کم  
می‌باشد (رسولی، ۱۳۹۱: ۹۰)

## ۲-۱. معرفی خان اوی

در خصوص وجه تسمیه این بنا گفتنی است که؛ در زبان تازی «خان» همان کاروانسرا  
می‌باشد و «اوی» نیز در گویش بختیاری به معنی آب است و از آنجا که این کاروانسرا  
در جوار رودخانه قرار دارد، «خان اوی» به معنی کاروانسرای آبی معروف بوده است. در  
گزارش‌هایی از سازمان میراث فرهنگی استان این بنا، علاوه بر کاروانسرا، راهدارخانه  
و پاسگاه جاده ای مورد استفاده بوده است قدمت این بنا را از ساسانی تا ایلخانی  
کارشناسی نموده اند. (آخوندی، زمانی پور، ۱۳۸۵: ۱۴۰)

این بنا با ابعاد تقریبی ۲۵\*۲۵ متر مربع، مقرر در دل کوهپایه و هم‌ساز با شیب کوه،  
به گونه‌ای که با نمایی پلکانی از شمال به جنوب بنا در ۵ سطح پلکانی ساخته شده  
است. ویژگی مهم و منحصر بفرد این بنا استفاده از سنگ‌های بزرگ و تراشیده شده  
به صورت خشکه چینی در همه قسمت‌های این بنا؛ اعم از پی، دیوارها و طاق‌های  
گهواره‌ای آن، منجر به یکپارچگی با سنگ‌ها و صخره‌های مجاور کاروانسرا شده است.  
که با استفاده از روش نخ کشی به شکل گهواره‌ای باز با نمای هلالی ساخته شده است.  
ساخت این نوع سقف به علت سنگینی زیاد به این صورت است که قسمت‌هایی  
که طبق نقشه برای طاق زدن در نظر گرفته شده را با خاک به فرم قوس پرمی کردند،  
سنگ‌ها را از سطح زمین به شکل مکعب چیده تا به شروع قوس طاق برسد، از  
آنجا فرم مکعب سنگ‌ها به حالت ذوزنقه تغییر می‌نماید تا با این حالت از طریق  
درگیر شدن سنگ‌ها با یکدیگر، مقاومت سقف بالا رود. در پایان کار اقدام به تخلیه  
خاک‌های زیر قوس می‌نمایند. مهندسان سازنده این بنا، در ساخت آن محاسبات و  
اندازه‌گیری ظریفی را به کار برده‌اند، این امر زمانی مشهودتر می‌شود که سال‌های اخیر،  
سازمان میراث فرهنگی اقدام به مرمت و بازسازی بخش‌های ویران شده کرد، نتوانست  
طاقی را به صورت اول درآورد و بعد از ساخت مجدد، ریزش کرد. ورودی هلالی طاق  
گهواره‌ای این کاروانسرا با ارتفاع ۲/۲۵ و پهنایی به اندازه ۲/۸۰ متر و راهرویی به طول  
۶ متر منشعب شده به دو مسیر مجاور رودخانه و پشت بنا با پله‌های کوتاه، که کاروان  
با احشام و چهارپایان به راحتی از آنها عبور می‌کردند. تقریباً ۳۰ متر از جاده سنگ‌فرش  
کنار رودخانه به جا مانده است. (تصاویر ۵-۳)

با توجه به ویژگی کوهستانی منطقه در ساخت اتاق‌های کاروانسرا اقتضا نمود که از هر  
طرف بسته و بدون پنجره باشد تا بتواند جلوی بادهای مداوم، برف‌های زمستانی و  
تگرگ‌های بهاری و پاییزی را بگیرد تا مسافران را از این‌گونه آسیب‌ها در امان نگه‌دارد.  
گذر زمان و عوامل تخریبگر طبیعی تقریباً ۳/۴ بنا را تخریب نموده است و آنچه از  
قسمت‌های به جا مانده این بنا حاصل می‌شود؛ هیچ‌گونه اثری از وجود در، برای  
طاق‌ها وجود ندارد. در واقع داخل کاروانسرا، از مجموع ۱۵ اتاق، ۴ طاق سالم هستند  
که جملگی با طاق گهواره‌ای ساخته شده‌اند. از این بین ۲ طاق که تقریباً هم‌سطح

بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان اوی  
در استان چهارمحال و بختیاری  
فاطمه مسیبی، رضا جعفری، حوری مسیبی

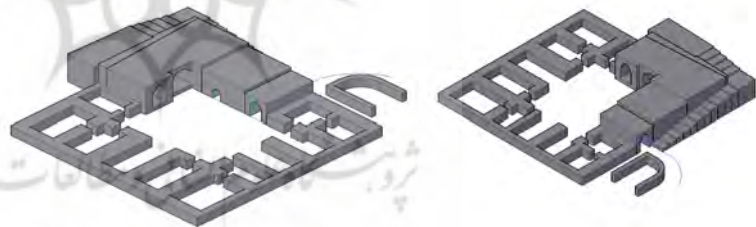
صص ۲۰-۳۱



تصویر ۳) ورودی کاروانسرای خان اوی

با زمین هستند و ورودی تنگ و کوتاه با ارتفاع  $۱/۳۰$  متر و پهنای  $۱$  متر دارند، محل حفاظت احشام، و دو طاق با ارتفاع  $۲/۳۰$  و پهنایی حدود  $۲/۷۵$  که در سطح بالاتری از زمین واقع شده‌اند محل استراحت مسافران بوده است. با توجه به ابعاد و اندازه‌های طاق‌ها و پلان ساختمان می‌توان گفت از مجموع ۱۵ اتاق ۵ اتاق مختص استراحت مسافران و ۱۰ اتاق مخصوص نگهداری احشام بوده است. (تصاویر ۴ و ۵) با توجه به موقعیت منطقه، که مبین اشتغال غالب مردم به دامداری و کشاورزی است و این نقطه کانون رفت و آمد دامداران و کوچ عشایر بوده است؛ این امر گواه عمده مشتریان چوپان و گله دار این کاروانسرا می‌باشد.

مقابل در ورودی بیرون از کاروانسرا و فاصله سه متری آن، آثاری به جامانده از اتاقی با ابعاد  $۳/۵۰ * ۴/۰۵$  متر مربع وجود دارد که احتمال می‌رود محل مزبور اتاق پذیرش مسافر یا نگهبانی کاروانسرا بوده است. (تصاویر ۴ و ۵)



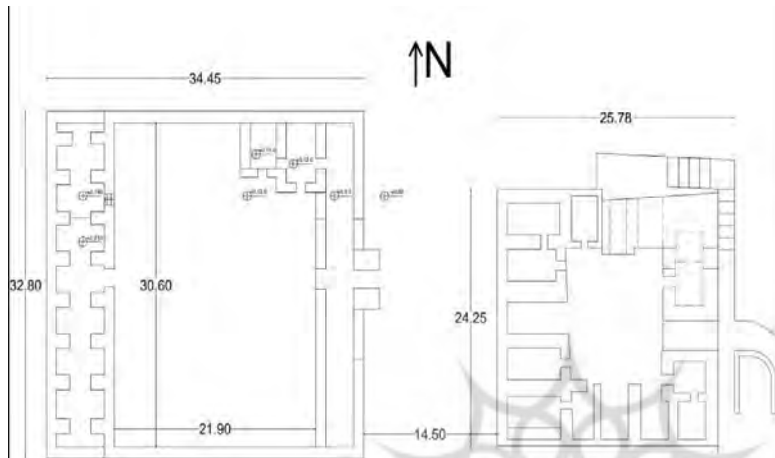
تصویر ۴) سه بعدی کاروانسرا از سمت ورودی (نگارنده) (تصویر سمت راست)  
تصویر ۵) سه بعدی اتاق‌های کاروانسرا (نگارنده) (تصویر سمت چپ)

سقف این سازه برای جلوگیری از نفوذ آب باران و برف و سرما به داخل اتاق‌ها با کاهگل اندود شده است. همچنین به نقل از اهالی، به واسطه همجواری اتاق‌ها با محل نگهداری گوسفندان برای از بین بردن بوی بد و جلوگیری از حمله کک و جانوران موذی به داخل اتاق‌ها، «عود» روشن می‌کردند.



تصویر ۶) نمای کلی کاروانسرای خان اوی (تصویر سمت راست)  
تصویر ۷) نمایی از اتاق‌های کاروانسرای خان اوی (تصویر سمت چپ)

یکی از مشکلات عمده این کاروانسرا مسأله گرمایش آن در زمستان بود؛ در این منطقه کوهستانی درخت یا جنگلی وجود ندارد تا از طریق آتش گرم شود. از طرفی همجواری این بنا با رودخانه همیشه رطوبت و خنکی خاصی به فضای اتاق‌ها داده است. این امر مهم‌ترین دلیل عدم استفاده در فصل زمستان از این کاروانسرا می‌باشد. در فاصله صد متری از این کاروانسرا، سنگ آسیابی (دس‌آس) بسیار قدیمی قرار گرفته بود که تقریباً تا ۵۰ سال پیش نیز این سنگ در این مکان وجود داشت ولی متأسفانه اکنون اثری از آن نمی‌باشد.



۸) پلان کلی از کاروانسرا و اصطبل (نگارنده)

#### ۲-۲. اصطبل خان اوی

در فاصله ۱۵ متری تا کاروانسرا، اصطبل آن ساخته شده است. ابعاد آن  $33 \times 31/5$  مترمربع است که حدود ۳ متر آن راهرویی دراز را برای بارگذاری کاروان تشکیل داده و باقی فضا مختص چهارپایان است. ورودی اصطبل نیز مانند ورودی کاروانسرا در جهت غرب واقع شده است. آن‌چه از قسمت‌های به جا مانده این قسمت حاصل می‌شود احتمالاً فضای اصطبل به صورت روباز بوده است. ده جایگاه مختص نگهداری چهارپایان است که در هر دهانه می‌توان دو الی چهار اسب را نگهداری کرد. (تصویر ۸) این قسمت از کاروانسرا بصورت کامل تخریب گردیده و فقط پی سنگی آن بجا مانده است. با توجه به عناصر بدست رسیده از این قسمت و میزان سنگ‌های ریخته شده در اطراف پی، احتمال می‌رود این اصطبل روباز بوده است. (تصویر ۹ و ۱۰) از آنجا که بنای مزبور مربوط به پیش از اسلام و دوره ساسانی است، بنابراین آشنایی با نوع معماری به کار گرفته شده در این کاروانسرا الزامی می‌باشد. این شیوه معرف سبک معماری متداول آن زمان یعنی «معماری پارتنی» می‌باشد.



تصویر ۹) قسمت‌های به جا مانده از اصطبل خان اوی

بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان اوی  
در استان چهارمحال و بختیاری  
فاطمه مسیبی، رضا جعفری، حوری مسیبی

صص ۲۰-۳۱

تصویر ۱۰) عکس کلی کاروانسرا و اصطبل از  
سمت شمال (نگارنده)



### ۳- ویژگی‌های معماری پارتی

در کتاب «سبک شناسی معماری ایرانی» روش‌های معماری سلسله‌های اشکانی و ساسانی در ایران تحت عنوان شیوه «معماری پارتی» مشخص می‌گردد. بهره‌گیری از آسمانه‌های خمیده تاقی و گنبدی (تاق آهنگ، تاق و تویزه و نیم گنبد) بهره‌گیری از چفدهای مازهدار برای تاق‌ها و گنبدها پی‌سازی با سنگ لاشه. گوشه‌سازی چوبی، سکنج، ترمبه و فیلیپوش در زیرگنبدها. ساختمایه‌های بوم آورد، سنگ لاشه، خشت و آجر، ملات گیر چارو از ویژگی‌های این سبک معماری هستند. با توجه به این‌که کاروانسرای خان اوی به صورت تاق ساخته شده است شناخت نوع تاق در شیوه معماری آن الزامی می‌باشد. در ادامه نوع این طاق‌ها معرفی می‌گردند.

#### ۳-۱. نوع طاق‌ها (تاق)

ساده‌ترین تعریفی که می‌توان برای «تاق» با رعایت اصطلاحات معماری عنوان کرد این است که تاق حرکت یک یا چند «چفد» در امتداد یک محور یا محورهای مختلف است در سطحی محصور مابین دو دیوار یا دست‌کم چهارستون باربر. قدمت طاق به دو هزار سال پیش از میلاد و به منطقه میان رودان بازمی‌گردد. با این همه طاق در کنار گنبد از سالیان بسیار کهن در معماری ایرانی کاربرد داشته است؛ کهن‌ترین آن پرستشگاه چغازنبیل در ۱۳۵۰ پیش از میلاد بازمی‌گردد. همچنین در «تپه نوشیجان» دوران ماد، «سد درودزن» دوران هخامنشی و «طاق کسری» دوران ساسانی می‌توان برای نمونه اشاره داشت. کاربرد طاق در دوران پیش از اسلام در ایران بیشتر به صورت «مازه‌دار» بوده است هرچند موارد «تیزه‌دار» که به آن «جناغی» هم گفته می‌شده بسته گریخته به کار برده می‌شده است. در دوره اشکانیان بناهای تاقی از سنگ مرسوم شد و در دوران ساسانیان از وجود سنگ، خشت و آجر در ساختمان بناها استفاده می‌شد. همچنین پاره‌ای از بناها فقط با مصالح سنگی ساخته شده است. (زمرشیدی، ۱۳۷۷: ۹۰) طاق انواع و همچنین اجزای مختلفی دارد از جمله؛ چفد یا چفت قوس یا جسمی است منحنی شکل برای ایجاد پوشش یکپارچه آسمانه (سقف) بر روی دهانه‌ها. در معماری ایرانی از چفد در گنبدسازی و تاق‌سازی فراوان بهره برده شده است. چفدها همواره از نگاه ریخت‌شناسی به دو شکل کلی ساخته شده‌اند: مازهدار و تیزه‌دار. در معماری ایرانی بیشتر تاق‌هایی که پیش از اسلام ساخته شده‌اند به روش مازهدار و بیشتر تاق‌هایی که در دوره اسلامی ساخته شده‌اند به روش تیزه‌دار یا جناغی بوده‌اند. (همان)

برای شناخت نوع تاق‌های کاروانسرای خان اوی در تقسیم بندی تاق‌ها، بنا به نحوه ساخت و نوع چینش سنگ‌ها درمی‌یابیم که تاق‌ها از نوع «مازه‌دار ضربی زخم» یا «پر» هستند. در ادامه به توضیحات لازم پرداخته می‌شود.



### ۲-۳. طاق ضربی

این طاق به نام طاق «گهواره‌ای» نیز شناخته می‌شود. از حرکت یک چفد روی دودیوار هم اندازه موازی به دست می‌آید. هنگامی که دو دیوار به اندازه کافی بالا آمد با انتخاب نوع منحنی چفد این طاق را که تقریباً شکل نیم‌استوانه دارد اجرا می‌کنند. منحنی طاق بسته به مکان و زمان ساخت به شکل‌های متفاوت بوده است. در بناهای پیش از اسلام تا قرن دوم و سوم هجری از منحنی بیضی شکل و از قرن چهارم به بعد، از چفدهای تیزه‌دار استفاده می‌کردند. از این طاق در مکان‌های گوناگون استفاده شده است. برای پوشاندن فضاهای کشیده و دراز مانند آبراه‌ها و راهروها طاق آهنگ مناسب‌ترین پوشش بوده است. همچنین فضاهایی که به یک جا باز می‌شدند، مانند ایوان که به نوعی تداعی کننده غارها بوده‌اند و بالاخره جایی که نیاز به نشان دادن بزرگی و ابهت بوده است مانند ایوان‌های بزرگ کاخ‌ها و یا آتشکده‌ها با این طاق پوشیده شده‌اند. قرار گرفتن این طاق بر روی اتاق چهارگوش یک محور خطی دو سویه ایجاد می‌کند یک سوی محور به عمق فضا کشیده می‌شود و سوی دیگر آن به فضای باز بیرون رو می‌کند. طاق آهنگ از حرکت یک چفد در امتداد یک محور افقی به دست می‌آید که مانند هر چفدی دارای دو مؤلفه افقی رانشی و عمودی وزن می‌باشد بنابراین این دو مؤلفه در هر جای دو دیوار موازی تکیه گاه نیروی زیادی وارد می‌کنند. جهت مقابله با چنین نیرویی نیاز به کاربرد جرزهایی با ستبرای بسیار است که فضای زیادی را به خود اختصاص می‌دهند. روش اجرای این طاق در ایران را می‌توان متفاوت از نوع غربی آن دانست. همان‌گونه که بیان شد معماران ایرانی برای اجرای چفد از لنگه‌های گچی به عنوان راهنما استفاده می‌کردند. لنگه گچی در اجرای طاق‌ها نیز کاربرد داشته است. چند روش اجرا برای طاق آهنگ وجود دارد: این روش‌ها با توجه به شکل قرارگیری آجرها تعریف می‌شوند. همان‌گونه که در اجرای چفدها بیان شد چفدها به سه روش اجرایی ضربی پر (هره) ایلامی و (چپيله) تیغه‌ای ساخته می‌شوند. (پیرنیا، ۱۳۸۹: ۱۱۲)

در روش ضربی دیوار انتهایی تا ارتفاع بالای تیزه طاق ساخته می‌شود و منحنی مورد نظر بر روی دیوار کار گذاشته می‌شود (لنگه گچی) سپس طاق را از انتها آغاز نموده و ردیف ردیف به جلو حرکت می‌دهند. این روش مانند روش اجرای طاق ضربی‌های امروزی است که بین دو تیر آهن اجرا می‌شوند. در صورتی که در انتهای طاق دیوار قرار نگیرد یک تویزه می‌سازند و طاق آهنگ از آنجا شروع می‌شود. در طاق «هره (ایلامی)» مانند چفد هره چین منحنی چفد به صورت ردیفی بر روی دیوار به موازات هم چیده می‌شود و از دو طرف بالا می‌آیند در این حالت از دو لنگه گچی راهنما در ابتدا و انتهای کار بهره می‌گیرند. طاق آهنگ با روش اجرای چپيله برای فضاهایی با دهانه کم، کاربرد داشته است. در این حالت از زیر می‌توان اندازه ۲۰\*۲۰ سانتیمتر یا ۲۵\*۲۵ سانتیمتر آجرها را در نما دید و در نیم رخ طاق اندازه ۵\*۲۵ و یا ۵\*۲۰ سانتیمتر را مشاهده کرد. (همان) (تصویر ۷)

این طاق که «گهواره‌ای» یا «لوله‌ای» نیز خوانده می‌شود یکی از ساده‌ترین و هم‌زمان پرکاربردترین طاق‌ها در ایران است. روش ساخت طاق با چینش یکنواخت آجر یا خشت در راستای دو دیوار باربر و به شکل ظاهری نیمه استوانه به صورت تیزه‌دار یا مازه‌دار ساخته می‌شود. این طاق معمولاً به صورت ضربی (پُر) اجرا می‌شود. (زمرشیدی، ۱۳۶۷: ۶۶) در این شیوه آجر یا خشت از کله به حالت نَر چیده می‌شوند و به اصطلاح رج‌ها «هَج» (عمود) می‌ایستند، این‌گونه که در هر رج کله‌های (نازک‌ترین

بخش) آجر یا خشت روی هم سوار می‌شوند و رج‌ها از پهلوی آجر یا خشت به شکل عمودی به هم می‌چسبند. این شیوه چینش یکی از نیرومندترین طاق‌ها را به دست می‌دهد. طاق پُر، پیشینه‌ای به دیرینگی ۳۵۰۰ سال در ایران دارد و جزو سبک‌های ویژه معماری ایرانی است. از کهن‌ترین سازه‌های به این شیوه می‌توان به «ایوان کرخه» در دوره ساسانی اشاره کرد. سازه‌های دوره اسلامی به این سبک برای نمونه ایوان‌های «پیربکران» لنجان، «مسجد جامع اشترجان» و «مسجد جامع علیشاه» تبریزاند. (پیرنیا، ۱۳۶۸: ۵۶)

#### ۴- شیوه معماری کاروانسرای خان اوی

از بررسی کاروانسراهای ایران چنین برمی‌آید که اساس معماری ایران مانند سایر بناها، تابع شیوه سنت و سبک رایج زمان بوده است. به این ترتیب می‌توان پنداشت که کاروانسراهای پیش از اسلام نیز تابع شیوه معماری محل و منطقه، مصالح ساختمانی و موقعیت جغرافیایی نقش مؤثری در ایجاد این‌گونه بناها داشته است.

در واقع می‌توان گفت این کاروانسرا با توجه به طبقه‌بندی انواع کاروانسرا در کتاب «کاروانسراهای ایران» تالیف «محمد یوسف کیانی و ولفرام کلایس» جزء کاروانسراهای «پلان متفرقه» محسوب می‌شود. این مورد از آن سبب است که نقشه این کاروانسرا به هیچ‌کدام از کاروانسراها با پلان‌های مدور، چند ضلعی، دایوانی، چهار ایوانی و تالار ستون‌دار، تعلق ندارد. (تصویر ۸)

دلایل مختلف چون سلیقه و ذوق معمار و شرایط و موقعیت جغرافیایی در احداث این‌گونه کاروانسراها نقش داشته است. از دیدگاه «اپهام پوپ» نیز در هیچ جای دنیا نمی‌توان ویژگی‌های کاروانسراهای ایران را مشاهده کرد و از حدود ۱۰۰۰ کاروانسرای که تاکنون ساخته شده، نمی‌توان دو کاروانسرای مشابه به لحاظ نقشه، یافت و هرکدام از نظر ویژگی‌های معماری باهم متفاوت هستند. بناهای دارای ویژگی ساسانی عموماً با لاشه سنگ چخماق یا با قطعه سنگ‌های چهارگوش نشانده در ملاط ضخیم ساخته می‌شد. (پوپ، ۱۳۸۸: ۷۵) از نظر پوپ ساختن طاق‌های عظیم بدون قالب از دستاوردهای مهم ساسانیان در زمینه معماری، می‌باشد. چنین طاق‌هایی در بنایی چون طاق کسری، کاخ سروستان و کاخ فیروزآباد مشاهده کرد. در واقع معماری این عصر شیوه‌های معماری پارتی را ادامه دادند و دستاوردهای با ارزشی بر آن افزودند. از بناهای به جای مانده دوره اشکانی با شیوه پارتی می‌توان بنای «رباط سفید» را معرفی نمود که در آن طاق‌های گهواره‌ای با لاشه سنگ ساخته شده است. (همان) از ویژگی‌های مهم دیگر معماری پارتی اصل «جفت» و «پدجفت» یا به گفته دیگر، قرینگی و ناقرینگی است. به نظر می‌رسد در ساختمان‌هایی که برای نیایش ساخته شده‌اند، مانند مهرابه‌ها (نیایشگاه‌های آیین مهری) و کاخ‌های پذیرایی که می‌بایست در آنها دید انسان به یک نقطه معطوف و متوجه شود از جفت یا قرینگی استفاده کردند ولی برعکس در ساختمان‌هایی با کارکرد مسکونی مانند خانه و کاخ‌ها و کاروانسراها که باید تنوع ایجاد کرد، از پدجفت بهره برده‌اند برای نمونه این ویژگی را در کاخ سروستان می‌توان یافت. (همان، ۷۷)

با توجه به محدوده باستانی تنگ درکش و رکش و مواردی نظیر اشگفت باستانی، جاده دزپارت و دفینه‌های مکشوفه از این منطقه، دلایلی برای قدمت زیاد محل ذکر شده می‌باشند بنابراین توجه ویژه به این مسیر، قبل از اسلام امری بدیهی می‌باشد. در این بین با توجه به نکات استاندارد ساختمان سازی دوره ساسانیان نظیر طاق گهواره‌ای

و ساختمایه بومی منطقه نظیر سنگ و تشابهات کلی و جزئی این استاندارها با  
کاروانسرای خان اوی می توان گفت تمامی ویژگی های معماری سبک پارسی ساسانی،  
در این بنا به خوبی مشخص می باشد. (تصاویر ۷-۳)

### نتیجه گیری

تنگ درکش و رکش از طرفی با دارا بودن آب و هوایی خنک و دلچسب تابستانی و  
همچنین مناظر زیبا درون دره ها و از سویی عبور جاده اصلی و مهم ارتباط خوزستان با  
مرکز ایران، در طی تاریخ اهمیت ویژه داشته است. لذا این ویژگی ها وجود اقامتگاهی  
را می طلبید که در طول این مسیر صعب العبور، استراحتگاهی برای مسافران باشد.  
بدین ترتیب در دوره ساسانیان در جوار این مسیر باستانی اقدام به ساخت کاروانسرا  
نموده اند. ویژگی هایی نظیر «پادجفت سازی» در نما، بهره گیری از «تاق آهنگ» و  
«چفدمازه دار» برای طاق ها، پی سازی با «سنگ لاشه» و ساختمایه های بوم آورد و  
سنگ لاشه که اساس معماری سبک پارسی را تشکیل داده اند، در این بنا وجود دارند و  
دلایلی برای اثبات تاریخ مربوطه می باشند. عواملی نظیر سوزو سرمای غیر قابل تحمل  
و بارش های سنگین زمستانی، گاه سبب کم شدن رفت و آمد از این مسیر در فصل  
سرما شده بود که این موضوع سبب متروک ماندن این کاروانسرا گردید، لکن اهمیت  
مسیر در دوران مختلف تاریخ، نظیر دوره اتابکان، ایلخانیان و... سبب مرمت و احیاء  
کاروانسرا و استفاده های دیگر نظیر پاسگاه بین راهی نیز گردید.

همچنین جای نگرفتن نقشه ساختمان و پلان بنا در هیچ یک از طبقه بندی های  
پلان کاروانسراهای ایران، این بنا را در زمره پلان های متفرقه قرار داده است که هیچ گونه  
نمونه مشابهی به لحاظ پلان و سازه در ایران ندارد و این امر نشانی از منحصر بفرد بودن  
این بنا، می باشد، لکن متأسفانه عوامل فرسایشی، انسانی و مخرب بناهای تاریخی  
سبب وقوع صدمات جبران ناپذیری به این بنای با ارزش شده است که این مورد  
رسیدگی و مرمت اصولی مسئولان مربوطه را می طلبد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## پی‌نوشت:

۱- به دلیل شیب‌های تند به سمت بالا و پایین این منطقه، افراد مجبور بودند زین یا همان جل چهارپایان بارکش را گاهی به جلو (درکش) و گاهی به عقب (ورکش) بکشند و دلیل نامگذاری به تنگ درکش ورکش هم همین امر بوده است.

۲- جاده ایذه- شهرکرد از همین تنگ می‌گذرد.

۳- ایذه

۴- منظور از جاده قدیم مسیری است که از تنگ درکش ورکش می‌گذرد و جاده جدیدتر که در دوره اتابکان ساخته شده از منطقه گرمسیر لردگان می‌گذرد. فهرست منزلگاه‌های جاده اتابک بین مال‌امیر تا اصفهان عبارت‌اند از: مال‌امیر به قلعه مدرسه از آنجا به دهدز، رواز، هلوسد، آرم، لردگان، فلازد، سمیران، کاری یا قمشه و از آنجا به جاده عمومی اصفهان منتهی می‌شود. (دوبد، ۲۷۲)

۵- این اطلاعات توسط مصاحبه و تحقیق میدانی نگارنده از چندین نفر از بومیان منطقه جونقان و بهشت‌آباد جمع‌آوری شد. ادعای آنان در خصوص گنج در منطقه از آنجا پرنگ‌تری می‌گردد که بسیاری از اهالی این دو منطقه، از این تنگ سکه‌های قدیمی یافته‌اند و در منزل نگهداری می‌کنند. همچنین اخیراً به گزارش خبرگزاری ایسنا در تاریخ چهارشنبه ۳ بهمن ۱۳۹۷ سارق و حفار در محوطه خان‌اوی توسط نیروی انتظامی دستگیر شده است.

۶- گزارش بررسی، شناسایی و مستندسازی محوطه‌های باستانی استان چهارمحال و بختیاری. دانشگاه شهرکرد. صدف نوروزی.

۷- این اثر در تاریخ ۱۳۷۸/۹/۱۵ به شماره ۲۵۳۷ در فهرست آثار ملی به ثبت رسیده است و دارای مالکیت دولتی می‌باشد.

۸- (پیرنیا، ۱۳۷۸: ۲۳۲)

۹- اتاق‌های کاروانسرا در نداشته‌اند. در یک کاروان معمولاً زن‌ها درون اتاق‌ها جای می‌گرفتند و پرده‌ای در برابر ایوانچه آویزان می‌کردند و کارهای آشپزی در ایوانچه انجام می‌شد. (پیرنیا، ۱۳۸۹: ۴۷۵)

۱۰- این سنگ آسیاب متعلق به اجداد نگارنده بوده است که به گفته بازماندگان، این سنگ از زمان‌های خیلی گذشته برای آنها به ارث رسیده بود و قرن‌ها از طریق آن امرار معاش نموده‌اند، لکن از زمانی نزدیک به ۵۰ سال اخیر به سرقت رفته است.

## منابع

۱. آخوندی، اردشیر. زمانی‌پور، بابک. ۱۳۸۵. سیمای میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان چهارمحال و بختیاری. تهران: میراث فرهنگی.
۲. ایهام پوپ، ارتور. ۱۳۸۸. معماری ایران. ترجمه غلامحسین صدری افشار. تهران: سمیرا.
۳. پیرنیا، حسن. ایران باستان جلد دوم. ۱۳۶۸. تهران: نگاه.
۴. پیرنیا، محمدکریم. ۱۳۸۹. سبک‌شناسی معماری. تهران: نشر سروش دانش.
۵. پیرنیا، محمدکریم. ۱۳۷۸. معماری اسلامی ایران. تهران: نشر علم و صنعت.
۶. دوبد، بارون. ۱۳۷۱. سفرنامه لرستان و خوزستان. ترجمه محمد حسین آریا، تهران: علمی فرهنگی.
۷. رسولی، هوشنگ. ۱۳۹۱. تاریخچه و شیوه‌های معماری در ایران. تهران: پشتون.
۸. زمرشیدی، حسین. ۱۳۷۷. معماری ایران مصالح‌شناسی سنتی. تهران: نشر آژده.
۹. زمرشیدی، حسین. ۱۳۶۷. طاق و قوس در معماری ایران. تهران: نشر کیهان.
۱۰. سرداراسعد، علیقلی‌خان، لسان‌السلطنه سپهر، عبدالحسین. ۱۳۷۶. تاریخ بختیاری. به اهتمام جمشید کیان‌فر، تهران: اساطیر.
۱۱. کیانی، محمدیوسف. ۱۳۹۳. معماری ایران در دوره اسلامی. تهران: نشر مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها.
۱۲. کیانی، محمدیوسف. کلایس، ولفرام. ۱۳۷۳. کاروانسراهای ایران. تهران: نشر میراث فرهنگی.
۱۳. مبینی، عبدالله. ۱۳۸۹. چهارمحال و بختیاری در منظر تاریخ، تهران، خلیلیان.
۱۴. نوروزی، صدف. ۱۳۹۳. گزارش بررسی، شناسایی و مستندسازی محوطه‌های باستانی استان چهارمحال و بختیاری. رشته باستان‌شناسی. دانشگاه شهرکرد.

بررسی شیوه معماری کاروانسرای خان‌اوی  
در استان چهارمحال و بختیاری  
فاطمه مسیبه، رضا جعفری، حوری مسیبه

صص ۲۰-۳۱