

بررسی باستان شناسی کاروانسرا های نیک پی و سرچم در راه زنجان - میانه

علی نوراللهی

باستان شناس و پژوهشگر مستقل

Alinorallahy@yahoo.com

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۰۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۱۰)

چکیده

سرزمین ایران بعلت موقعیت آن که حد فاصل شرق دور و اروپا قرار گرفته و همچنین سرزمین وسیع آن که برخی از محققان آنرا دروازه آسیا نامیده اند سبب شده که از دیرباز و در دوره های پیش از اسلام و بعد از اسلام یکی از دغدغه های حکام جهت ایجاد راهای تجاری و نظامی و همچنین ساخت پل ها و کاروانسراها و تامین امنیت آنها بوده است. در این راستا علاوه بر انجام کارهای ساختمانی فراوان، قوانینی نیز در جهت حمایت از این بازرگانان وضع شده بود. یکی از این مسیرها مسیر ری به تبریز بوده است که در دوره ایلخانی و صفوی شهرهای مهمی چون قزوین، سلطانیه، زنجان و تبریز در این مسیر قرار داشتند که هر کدام از این شهرهای دارای بازارهای پررونق بودند که محلی برای خرید و فروش کالاهای تجاری و انتقال آنها به دیگر نقاط دنیا بوده است. بنابراین در جهت حمایت از کاروانیان و تامین رفاه آنان در این مسیر کاروانسراهای متعددی ساخته شد که هر کدام از آنها از نظر معماری و شیوه ساختمان سازی دارای ویژگی های هستند که منحصر به فردند. بنابراین در این مقاله ضمن ارائه مقدمه مفصلی در مورد وضعیت راههای تجاری و کاروانسراها این منطقه در دوره های مختلف، به بررسی وضعیت معماری کاروانسرای نیک پی، کاروانسرای سرچم پرداخته شده و در پایان نیز جمع بندی از کلیه مطالب ارائه شده است.

واژگان کلیدی: ایلخانی، راه کاروانی، کاروانسرا، صفویه، نیک پی، سرچم.

مقدمه

با گسترش تجارت و مبادلات اقتصادی در ادوار مختلف تاریخی به ویژه در دوره‌های سلجوقی به بعد نیاز به مکان‌هایی برای استراحت کاروان‌ها و تجار مورد توجه بیشتری قرار گرفت در این دوره و دوره‌های بعد که همزمان است با رشد اقتصادی و تجاری ایران و همچنین گسترش تجارت با کشورهای اروپایی که در دوره صفویه به اوج خودش رسید در این دوره علاوه بر مرمت راه‌ها و کاروانسراهای قدیمی‌تر به ساخت کاروانسراهای جدید نیز مبادرت گردید. از جمله این کاروانسراها که مرمت شدند، کاروانسرای سرچم است و علاوه بر این کاروانسرای نیک‌پی نیز در همین زمان طرح‌ریزی و ساخته شد. در این مقاله که براساس مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای انجام شده کوشش گردید، بعد از مقدمه‌ای کوتاه با نگاهی تاریخی به دلایل گسترش و ساخت کاروانسراها و سپس به راه‌های اصلی بازرگانی که از منطقه می‌گذرد پردازیم و در ادامه به معرفی و بررسی باستان‌شناسی کاروانسرای نیک‌پی و سرچم و جزئیات معماری آنها پرداخته شده است.

درآمد

در ایران به علل قرارگرفتن در شاهراه بازرگانی شرقی- غربی و نیز گستردگی خاک، 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 و اسناد تاریخی، ایران در احداث جاده و کاروانسرا و ایجاد سیستم ارتباطات خبر رسانی پیشقدم بوده است. به عقیده محققین ایجاد و توسعه کاروانسراهای ایران از مهمترین دست آوردهای معماری ایرانی به ویژه در دوره 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 تجارتهای 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 ۶: ۱۳۶۲). منطقه زنجان به دلیل بدلیل آنکه در ابتدای کریدوری که فلات ایران را به آسیای صغیر وصل می‌کرده، همواره مطمح نظر و مورد توجه اقوام مختلف و حکومت‌ها و کاروان‌های تجاری بوده است. در دوران هزاره اول پیش از میلاد یعنی ماد، هخامنشی، اشکانی و ساسانی بدلیل وجود معادن نمک و دیگر معادن که شواهدی از آنها تاکنون در معدن چهرآباد بدست آمده و همچنین اهمیت مواصلاتی این منطقه با شمال‌غرب و قفقاز و آسیای صغیر قلعه و استحکامات نظامی متعددی بخصوص از دوره اشکانی و ساسانی باقی مانده است. اما از سازه‌های

و احشام خویش بتدریج 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 بتدریج به ایرانیان روی آوردند و دانشمندانی نظیر عمیدالملک کندری 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 و به وجود آمده بود راه‌های تجاری که بخشی از آنها از این استان عبور می‌کردند دوباره مورد مرمت و بازسازی قرار گرفتند و ارتباط تجاری با نواحی آسیای صغیر و دیگر مناطق شمال غرب ایران بصورت پر رونقی برقرار گشت. هرچند کاروانسرای از این دوره در این منطقه وجود ندارد اما آثار قلعه‌ها و آثاری دیگری نظیر مسجد جامع قروه و سجاس و بنای چلبی اوقلی از این دوره در منطقه باقی مانده که خود موید این مطلب است. سپس حکومت سلجوقیان جای خود را به حکومت خوارزمشاهیان داد. خوارزم شاهیان 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 خوارزم شاه است که تصمیم

رفاهی و حتی جاده‌های مواصلاتی تقریباً هیچ اطلاعی در دست نیست. در ادوار بعد از ورود اعراب به این منطقه مورخان و جغرافی‌نویسان اطلاعاتی در مورد راه‌های این منطقه که در واقع می‌توان آنرا همان راه‌های دوران تاریخی (یعنی اشکانی و ساسانی) هستند دانست، در اختیار ما قرار می‌دهند. که 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 پهنه وسیع ایران ایجاد کند. اما با ورود سلجوقیان 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 قبیله 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 بر منطقه وسیعی از جهان اسلام حکومت بزرگی را بوجود آوردند به طوری که مهم‌ترین سرزمین‌های اسلامی آن عهد از سوریه تا مرز چین تحت سلطه این سلسله درآمد. نسب سلجوقیان به سلجوق بن دقاق که یکی از رؤسای ترکان غز بود می‌رسد. این طایفه از غزها که بعدها به سلجوقیان شهرت یافتند، قبایلی جنگجو و گله‌دار بودند که در روزگار سامانیان از دشت قبچاق 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

مرور کاروان‌های تجاری و سیاسی گشت که از سراسر عالم آنروز به دربار ایلخانیان 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 این دوره در این منطقه کاروانسرای سرچم و پل دختر میانه مرمت و پل‌های دیگر از جمله پل گل‌قشلاق نیز بر روی رودخانه قجور از سرشاخه‌های سفید رود ایجاد شد (بنگرید به نوراللهی ۱۳۹۴: ۵۸) که سبب تسهیل آمد و شد کاروان‌های تجاری که از این منطقه جهت دسترسی به بازارهای بزرگ غرب و شمال غرب (یعنی تبریز و دیگر نواحی تا قسطنطنیه) و بازارهای شرق تا چین شد.

اما سلطانیه نمی‌توانست جوابگوی نیازهای یک پایتخت برای اداره سرزمین‌های وسیع تحت حاکمیت ایلخانیان باشد تنها جاده‌ای که از سلطانیه می‌گذرد جاده‌ای است که دو شهر قدیمی و مهم از نظر تجاری یعنی تبریز و قزوین ختم می‌شود بنابراین این از نظر موقعیت در جای مناسبی قرار ندارد و بنا به نوشته پیتر و دلاواله این موقعیت نامناسب دلیل اصلی ویرانی و از رونق افتادن آن بوده 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

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 ۱۳۷۴: ۵۴).

در اوایل قرن هفتم هجری (سال ۶۱۷ هجری) به علت اشتباهات سیاسی حکمرانان خوارزمشاهی- مغولان در این زمان توانسته بودند حکومت واحدی تشکیل دهند و به‌نوعی خواهان ایجاد روابط تجاری با نواحی غربی بودند به‌همین منظور کاروان‌های تجاری را به ایران گسیل داشتند که توسط گرگین‌خان قتل و غارت شدند- 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 ۱۳۷۴: ۵۵). بعد در سال ۶۵۳ هجری هجوم دیگری از سوی مغولان، به دست هولاکو آغاز شد، هولاکو نیز مانند اسلاف خود به ویرانی شهرها پرداخت. این خان مغول توانست با محاصره قلعه الموت به قیام اسماعیلیان نیز پایان دهد (ر. که به اشپولر ۱۳۶۸). اما با ورود مغولان به ایران این منطقه نیز از ویرانی و تخریب در امان نماند (لسترنج ۱۳۷۴: ۲۴۰ و اشپولر ۱۳۶۸: ۱۱۳). در زمان الجایتو نه تنها در صفحات شرقی قلمرو ایلخان، بلکه در سراسر آن یک دوره آرامش آغاز گردید (اشپولر ۱۳۶۸: ۱۱۶). با انتخاب سلطانیه به پایتختی امپراطوری ایلخانی این منطقه محل عبور و

حکومت‌های محلی مانند قره قویونلوها و آق قویونلوها در این منطقه حکمرانی می‌کردند. در فاصله بین رفتن دودمان مغول و استقرار شاهزادگان صفوی جنگ و جدال‌ها و اختلافات موجب نقصان رفت آمد بازرگانان در راه‌های کشور گردید و به دنبال آن فعالیت ساختمانی در این راه‌ها نیز کاسته شد. باین حال نمی‌توان گفت که شاهان و شاهزادگان پرکار و فعالی مانند آل مظفر و پس از آنها تیموریان بکلی نسبت به ایجاد کاروانسراها و ایجاد راه‌های مناسب و تامین امنیت آنها بی‌اعتنا بوده‌اند. ولی تاثیرات این جنگ و جدال‌ها در استفاده از مصالح مانند گل و خشت خام و نقشه کاروانسراها انعکاس یافته است و بهمین سبب این بناها یا از میان رفته‌اند یا اگر اثری از آنها مانده قابل تشخیص نیستند (سیر و 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 قرا یوسف قره قویونلو وقتی که این خبر 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 قلعه سلطانیه پناه گرفته بودند را سرکوب کرد. امیر موسی را که از نزدیکانش بود را به عنوان حاکم سلطانیه انتخاب کرد. در این مورد می‌نویسد: "روز یکشنبه از سلطانیه کوچ فرموده به سرپل نمود فرود آمد و از آنجا دوشنبه به زنجان رود، سه شنبه به

کوشش‌های او سلطانیه پر آوازه شد. بطوریکه در آن اجناس سراسر کشورهای جهان یافت می‌شد. در بازارهای سلطانیه بویژه بازارهای مکاره تابستانی تجار عیسوی از همه ملت‌ها دیده می‌شدند. جنوایی‌ها و ونیزی‌ها در سلطانیه سکونت داشتند و از نظر مالی و جانی، نحوه زندگی و مذهب آزاد و در امان بودند. راه‌های بزرگ کاروان رو 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 غارت کنندگان و راهزنان کاروان‌ها بشدت مجازات می‌شدند بلکه مسئولانی که در حوزه آنها یورش یا راهزنی اتفاق می‌افتاد کیفر می‌شدند (گدار و دیگران، ج ۱۳۶۷، ۳: ۳۱۰).

در سایه 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 دوره 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 منعکس کننده اوضاع نابسامان آن در این دوران است. بعد از فروپاشی دولت تیموری

چین شروع می‌شده تا قلب اروپا یعنی ونیز ادامه می‌یافته است) ساخته شدند. در این دوره کوشش‌ها و تلاش‌هایی در جهت بهبود نقشه و تکمیل کاروانسراها به عمل آمد بخصوص شیوه جدیدی برای پوشش اطاق‌ها و دالان‌ها بکار گرفته شد. طرح کاروانسراهای این زمان عموماً عبارت از محوطه وسیعی بود که حصاری با چهار برج در چهار گوشه کاروانسرا از آن حفاظت می‌کرد و ورودی آن با ساختن سردر بلندی مشخص می‌شد که در طرفین آن طاق نماهایی ایجاد می‌کردند. هشتی مربوط به این کاروانسرا پس از در ورودی قرار داشت که در آن اطاق 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 بوسیله پله‌ای به بالا خانه را می‌یافتند. خیلی کم پیش می‌آمد که ورودی اصطبل‌ها در هشتی قرار گیرد. در حیاط بزرگ قرینه سازی کاملی رعایت می‌شد در میان ردیف اطاق‌ها ایوانی 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 اطاق و حجره‌های مسکونی جای می‌گرفتند و بوسیله دالانی عرضی به آن‌ها راه داشتند. این شیوه در کاروانسرا سنگی - بویژه بخش‌های شمالی باقی مانده آن - قابل مشاهده است. این دالان‌ها که ارتباط بین حجره‌ها و اصطبل را امکان پذیر می‌ساختند به روش‌های

نیک‌پی و چهارشنبه به سرچم، روز جمعه از قزل‌اوزن گذشته، روز شنبه به میانه رسید. یکشنبه به شاهیه، دوشنبه به گرم [رود]، سه‌شنبه به قلعه فرج چهارشنبه به قلعه کریمه فرود آمدند" (حافظ ابرو، ج ۱۳۷۹، ۴: ۷۲۷-۷۲۸).

برعکس به محض استقرار سلسله صفوی بر تخت شاهی علاقه شدید پادشاهان این دودمان به آبادی کشور موجب قرارگیری تعمیر و ساخت کاروانسراها در صدر برنامه‌های عمرانی شد (سیرو ۱۱۱: ۱۹۴۹). سلسله صفویان در سال ۹۰۷ هجری به وسیله 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 دوره 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 علاقه 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 ایجاد 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 میانه راه تجاری شمال غرب (بین زنجان - میانه که بخشی از مسیر راه ابریشم از شهرهای بزرگ

مختلفی ساخته می‌شدند. در واقع نقشه استاندارد در کاروانسراهای دوره صفوی نقشه چهار ایوانی بوده است. علی‌رغم شباهت ظاهری ساختمان و بنای کاروانسراهای این دوره، شیوه‌ها و روش‌های مختلف و متنوع معماری در آنها بکار رفته است. اوج کاروانسرا سازی در دوره شاه عباس صفوی بوده است بطوریکه کاروانسرای جمال آباد، کاروانسرا سنگی و نیک‌پی در این دوره ساخته شده‌اند. هرچند چندین بار زنجان و سلطانیه دستخوش حملات عثمانی‌ها گردید. که 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 نقشه‌های که توسط ماتراکچی نقاش و نقشه‌بردار ارتش عثمانی از مسیر میانه به سلطانیه به این کاروانسراها نیز اشاره کرده است.

راههای عمده بازرگانی

ابن خردادبه در مسالک و ممالک راجع به راه آذربایجان به ارمنستان می‌نویسد: از راه خراسان از سن‌سیمره (سیمره) عدول می‌کنی، از سن‌سیمره 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).

ابن‌واضح یعقوبی همچنین در این‌باره 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 جاده 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 بهم 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 بطرف 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، و از برزند تا شهر ورتان از استان‌های آذربایجان، و از ورتان تا بیلقان و از بیلقان تا شهر مراغه که مرکز آذربایجان بالاست، استان‌های آذربایجان عبارت است از: اردبیل، برزند، ورتان، بردعه، شیز، سرات، مرند، تبریز، میانه، ارمیه، خوی و سلماس. و اهالی شهرها و استان‌های آذربایجان مردمی به هم آمیخته‌اند

^۱ - منظور شاهراه خراسان است.

می‌کرده‌اند فاصله 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 آنجا تا زنجان^۳ 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 آنرا زیاد دوست نداشتند، زیرا احتمالاً کاروانسراهای متعدد اردبیل کالاهایی را که از تبریز می‌آوردند عرضه می‌کردند. ساختمان عمده‌ای که بین اردبیل زنجان و زنجان قرار دارد پلی است که روی رود قزل‌اوزل بوسیله شاه طهماسب اول (۹۳۱-۹۸۴ هجری) ساخته شده است (سیرو ۱۹۴۹: ۴۰).

ب: راه زنجان به ری: پس از زنجان راه وارد دره‌ای می‌شود و بطرف سلطانیه می‌رود. سلطانیه در دوران

از عجم‌های کهن "آذریه" و "جاودانیه".... (ابن‌واضح یعقوبی ۲۵۳۶: ۴۵-۴۷).

الف: خط سیر تبریز تا مشهد، 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 دوره صفوی، جمال‌آباد، سرچم^۲، در مکان اخیر دو کاروانسرا وجود داشته که یکی از آنها به کلی از بین رفته است. سپس به کاروانسرای نیک پی از دوره صفوی بر می‌خوریم. از این منطقه راهی به سمت تیکان تپه (تکاب امروزی) جدا می‌شود که پس از گذشتن از راه قدیمی اردبیل بطرف همدان از طریق بیجار جهت می‌گیرد.

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

دلگشاست و بسیاری از عمارات آن فروریخته است. مورخان ایران بر این اعتقادند که این ش هرک سالیان بسیار پیش از ظهیر 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 ش هرک مشاهده می‌شود، این قول درست می‌نماید. تیمور لنگ هنگامی که با سپاهانش از آنجا می‌گذشت به سببی نامعلوم برای نخستین بار زنجان را ویران کرد، اما هم او هنگامی که از ترکیه بازمی‌گشت وقتی آگاه شد این شهرک دانشمندان ناموری در دامان خود پرورده و از زمان های 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. ایلی‌های 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).

^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).

^۳ - 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 آبادیها خوش منظر دیده می‌شد. رودخانه موسوم به زنجان رود همه این کشتزارها و آبادیها را آبیاری می‌کرد. ما در کاروانسرای بزرگی به نام نیکی 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 ش هرک کوچکی است که بیش از هزار خانه ندارد، و در دشتی باریک و کم عرض میان دو کوه که فاصله شان از ش هرک 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

شده، وجود کاروانسرای سنگی در جهت شرق و در بخش جنوبی شهر زنجان به فاصله ۳۵ کیلومتری قرار دارد.

کاروانسرای نیک‌پی از جمله کاروانسرای به سبک چهار ایوانی دوران صفویه می‌باشد و بر اساس پلان بر جای مانده و این کاروانسرای چهار ایوانی با پلان چهار گوش دارای صحن و میانسرای هشت ضلعی غیرمنظم بوده که گرداگرد آن را حجره‌های چهارده گانه در بر گرفته است برای دستیابی به اصطبل، انبارها و سایر فضاهای خدماتی در گوشه 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 بصورت قرینه قرار دارد، طاق و قوس‌ها در این اثر تاریخی بصورت 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 پَن‌خی در چهار ضلعی صحن و میانسرای مرکزی برای دستیابی به سایر فضاهای داخلی مانند انبارها، اصطبل، 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.

مغول یکی از بزرگترین مراکز بازرگانی ایران بوده..... پس از سلطانیه وقتی بطرف قزوین و تهران بیاییم به کاروانسرای حسن‌آباد و حسین‌آباد برمی‌خوریم که هر دو از دوران قاجاریه‌اند. و از آن راهی منشعب می‌شود که مستقیماً از طریق سگزآباد(ارسنگ) و کناره شهریار به ری می‌رود(همان ۴۰). و از آنجا به سمت شرق تا مشهد و نواحی شرقی ادامه می‌یابد.(شکل ۱)

کاروانسرای نیک پی

این بنا در فاصله ۳۵ کیلومتری شمال غربی شهرستان زنجان در روستای نیک‌پی واقع شده است 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 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. همچنین از طرف شمال غربی و شمال شرقی در ناحیه مرکزی قرار گرفته است.

کاروانسرای نیک‌پی با توجه به سبک معماری و سیاق تزئینی، بنای عام‌المنفعه و همچنین براساس اسناد و متون تاریخی برجای مانده و متعلق به عصر صفوی می‌باشد که در زمان شاه عباس دوم در مسیر یکی از راه‌های عمده بازرگانی فلات ایران ساخته

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

کاروانسرای سرچم

این کاروانسرا در کنار روستای سرچم قرار دارد که امروزه به طور کامل ازبین رفته است. اما براساس نوشته‌ها و عکس‌های آندره گدار و ماکسیم سیرو در سال‌های ۱۹۳۰ بخش‌های از سردر و کتیبه آن وجود داشته است. (شکل ۱۵) کاروانسرای سرچم واقع در کنار زنجان‌رود، شاخه قزل‌اوزن یکی از منزلگاه‌های اصلی جاده سلطانیه - تبریز بود. به نوشته 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 دوره هلاکو چندین سال پایتخت ایران بوده است). در آن زمان در این روستا دو کاروانسرا وجود داشته است که بنا بر نوشته حمدالله

مستوفی بانی یکی از آنها ابوسعید خواجه غیاث‌الدین امیرمحمد رشیدی و بانی دیگری برادرش خواجه جلال‌الدین بوده است. بنای کاروانسرای دوم بطور کامل از میان رفته است و از کاروانسرای اولی قسمت‌های چند از جمله سردر ورودی هنوز برجای مانده است که تاریخ انجام بنا، سال ۷۳۳ هجری، را بر خود دارد (همان ۱۷۴، گدار و دیگران، ج ۳، ۱۳۶۷: ۳۱۰؛ سیرو ۱۰۴: ۱۹۴۹). کاروانسرای سرچم نظیر غالب بناهای مشابه، متشکل از صحنی مربع شکل است که گرداگرد آن بناهای ساخته شده، ایوان‌های وسیعی در وسط هر ضلع باز شده است. این ایوان‌ها و در بزرگ ورودی که ادامه ایوانی است که در کنار رودخانه است، تنها بخش‌های باقی مانده کاروانسرا هستند که هنوز برپا ایستاده‌اند. بقیه قسمت‌ها که بقایای شبستان‌هایی با معماری بسیار زیبا در آنها باز شناخته می‌شود. آجرها و سنگ‌های آن بتدریج توسط اهالی محل از کنده شده و در ساختن منازل شخصی مورد استفاده قرار گرفته است. بازیابی و بازسازی ترکیب اولیه این بنا که در حال حاضر ویرانه‌ای بیش نیست با توجه به اینکه در دوره 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 بکلی 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 پرارزش 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 برمی‌گیرد 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 وسیله 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 حجره و اتاق‌ها نیز با پوشش دو طاق که مانند قلعه سنگی بصورت گهواره ساخته شده بودند، هنوز باقی

است (سیرو ۱۰۶: ۱۹۴۹) (شکل ۱۶). قسمتی از این بنا که اساساً در دوره صفویه مورد مرمت و بازسازی قرار گرفت نمای حیاط داخلی آن است. ورود به اصطبل‌ها که در چهار گوشه 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 اطاق واقع در طرفین ایوان بزرگ در چهار طرف حیاط قرار داشت، بهم خورده و جای در اطاق‌ها هم تغییر کرد. در ویرانه‌های واقع در یکی از گوشه‌های اولیه حیاط (در محل B در شکل ۱۸) یک پایه جرز و قسمتی از طاق هلالی آن دیده می‌شود و کمی دورتر در نتیجه جابجا شدن ایوان‌های کوچک یک پایه جرز و قسمتی از طاق هلالی آن دیده می‌شود و کمی دورتر در نتیجه جابجا شدن ایوان‌های کوچک یک پایه دیگر در امتداد دیواری که اطاق‌ها را از هم جدا می‌کرد پا برجا است. با در دست داشتن این آثار می‌توان به راحتی نقشه و وضع اولیه 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 می‌شود (سیرو ۱۰۷: ۱۹۴۹). محل آغاز طاق‌های گهواره‌ای شکل نیز پیداست و در فاصله‌های معین یک قوس برای تقویت این طاق گهواره‌ای شکل قرار داده شده بود که اثر آن هم هنوز نمایان است. این دالان مستقیماً روی ایوان‌های بزرگ باز می‌شد و جرزهایی که در کنار مدخل ارتباط دالان

با این همه اندره گذار با توجه روش و سبک ساخت و زمینه طاق‌نما تا بالای کتیبه بزرگ با سنگی به رنگ تیره که متعلق به این کشور نیست پوشیده و تزیین شده است و همچنین سر طاق ایرانی نیست، نحوه استقرار این سرطاق و تزیینات حواشی آن که در محل کلید طاق به هم گره می‌خورند و کتیبه را در میان گرفته‌اند نیز ایرانی نیست. 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 تزیین 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 آنرا از ساخته‌های دست امیر شمس‌الدین قراسنقر مملوک می‌داند (گذار و دیگران، ج ۳، ۱۳۶۵: ۳۱۱). این شیوه ساخت سر در حتی در کاروانسراهای بزرگتر و مجلل‌تر صفوی نیز دیده نمی‌شود (سیرو، ۱۳۴۹: ۱۰۹). ماکسیم سیرو ضمن پذیرش سبک غیر معمول و غیر ایرانی سردر کاروانسرای سرچم می‌نویسد: در این صورت تعداد دیگری ساختمان وجود دارد که از نظر اصول ساختمانی با کاروانسرای سرچم شباهت پیدامی‌کند.^۴ از جمله کاروانسرای سنشاس (Robat e)

با ایوان‌ها 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 اینکه داخل در طاق دالان می‌شد. بنا و ساختمانی که به این روش باز سازی شده باشد. مفهوم مشخصی دارد زیرا درعین حالی که اصول ساختمانی قلعه سنگی در آن دیده می‌شود (ساختمان طاق‌ها روی فضاها خالی، وضع اصطبل‌ها، دالان‌هایی که برابر اطاق‌ها قرار داشتند) آثار تحول و پیشرفتی نیز در ساختمان کاروانسرای سرچم مشاهده می‌شود. مثلاً اصطبل‌ها ها روی طرح چهار گوش منظم ساخته شده اند و در مدخل‌شان چهار اطاق برای اقامت چهارپا داران قرار گرفته است که به طرز مخصوصی پوشیده شده است. مدخل اصلی بخوبی تحت مراقبت قرار گرفته است. اطاق بصورت جفت برای اقامت مسافران ساخته شده‌اند و به آپارتمان‌های مستقل شباهت پیدا می‌کنند. دالان‌های مشبک که در قلعه سنگی با تردید شروع شده بود، در اینجا مورد استفاده کامل قرار گرفته است (سیرو، ۱۰۹: ۱۹۴۹). اندازه متناسب، طاق بزرگ استوار و مقرنس‌هایی که متصل و جزء بنا هستند- نه آنگونه که در دوره‌های بعدی در بناهای ایرانی می‌بینیم که به وسیله طناب به قسمت فوقانی بنا آویزان شده‌اند- نشانه‌های از هنر ناب ایرانی‌اند.

^۴ - سر در کاروانسرای ایراندییی - در نزدیکی ایراندییی و در ۳۳ کیلومتری مرند قرار دارد- مشابه سردر بنای سرچم است.

ای دوست بیا تا غم فردا نخوریم
این یک دو سه روز عمر را غنیمت شمیریم
فردا که از این دیر کهن در گذریم
با هفت هزار سال سالگان سر بسریم
(خیام ۱۳۶۷: ۳۸، رباعی ۱۳۳).

نتیجه گیری

مسیرری - 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 می شده تا شهرهای بزرگ تجاری جنوا و ونیز ادامه می یافته است. از طریق این مسیر کالاهای چینی و ادویه جات و امتعه هندی به اروپا حمل می شد. علاوه بر این بخشی از کالاهای صنعتی و صنایع دستی از قبیل قالی و پارچه های ابریشمی تولید داخل ایران و این شهرها به بازارهای آسیای صغیر و اروپا می رفته است. به ویژه در دوره ایلخانی تلاش های زیادی در هرچه آباد کردن این مناطق و ایجاد شرایطی مطلوب جهت کاروانها و مسافران و مقامات بلندپایه ای که از طریق این مسیر برای دسترسی به دربار و بازار سلطانیه و خرید و فروش کالاهایشان می آمدند صورت گرفت. از جمله این اقدامات ساخت کاروانسراها و پل های متعددی بر روی رودخانه های این منطقه است و در کنار آن تنظیم قوانینی در جهت حمایت از تجارت نیز وضع گردید. هر چند که به دلایلی که در مقدمه همین نوشتار نیز اشاره شد سلطانیه نتوانست این موقعیت

senchas که سردری شبیه سردر کاروانسرای سرچم دارد و متعلق به دوره سلجوقی است. ولی ویرانه دیگری وجود دارد که ما را به این نتیجه می رساند که تصور کنیم این دسته از کاروانسراها پیش از برقراری قوم مغول در ایران مرسوم شد (سیرو ۱۹۴۹: ۱۰۹-۱۱۰).

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

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

در ادبیات و در فرهنگ ایرانی دنیا و زندگی دنیوی همواره به کاروانسرا تشبیه می کنند که چند صباحی منزلگه است و سپس با بایستی رحل اقامت برچید و رفت، بدون در گرفتن این موضوع عبارت فی هذا الرباط بی معنا 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

آرامگه ابلق صبح و شام است

کاخی است که منزلگه صد جمشید است

قصریست که وامانده صد بهرام است

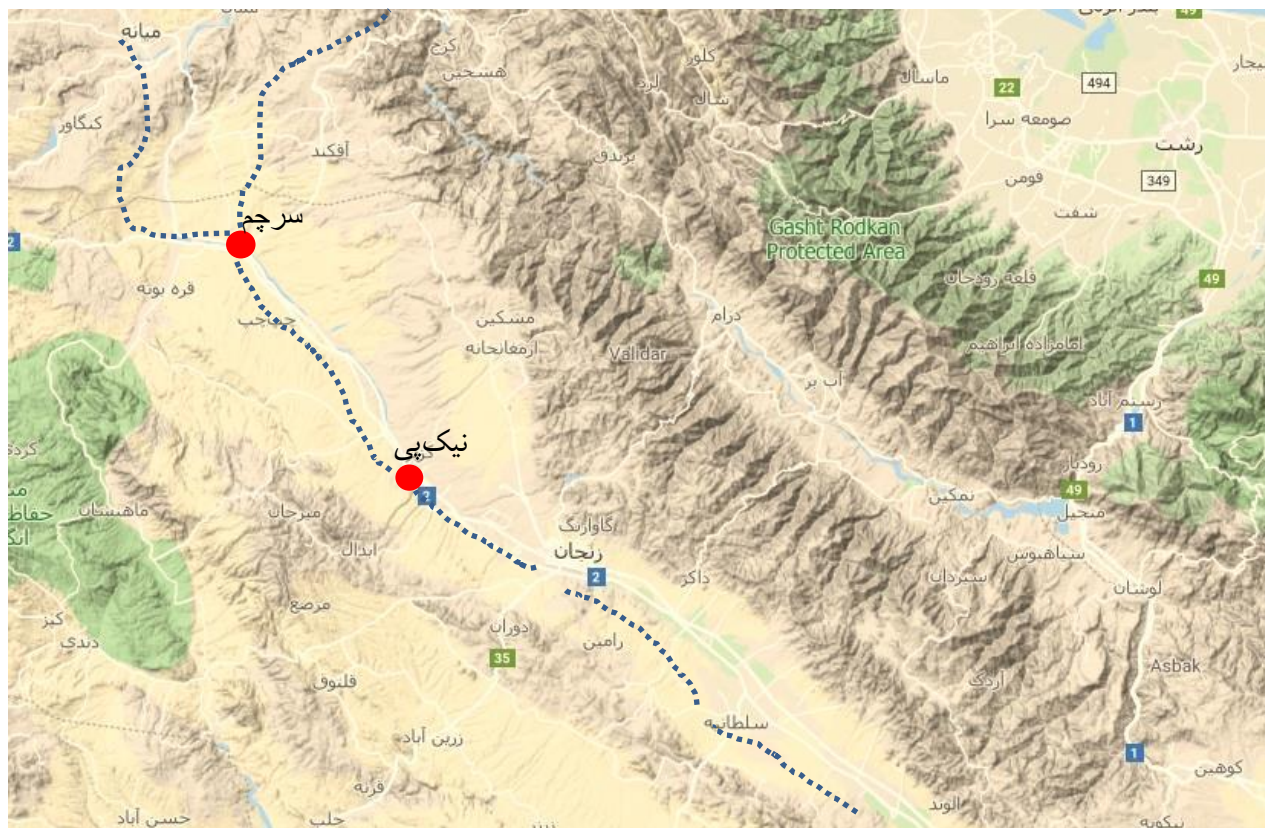
دالان‌ها دست یافتند و شیوه جدیدی را پایه‌گذاری کردند. اما در این منطقه معماران همچنان از شیوه‌های قدیمی‌تر نیز استفاده می‌کردند. به هرو کاروانسرای نیک‌پی و سرچم هرکدام از نظر سبک و شیوه معماری نماینده دو دوره مختلف یعنی سلجوقی و صفویه هستند، که کارکرد یکسانی داشته‌اند.

منابع

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. اشپولر، 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.

ویژه‌ای که در نتیجه اقدامات سیاسی الجایتو 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 علاقه شاهان صفوی به امر تجارت و حمایت از تولیدات داخلی و اینکه تبریز و قزوین هرکدام 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 قره‌بلاغ، کاروانسرا سنگی زنجان، کاروانسرای نیک‌پی و جمال‌آباد 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 دوره صفوی یک دوره فطرت دیگری آغاز می‌شود در این دوره هرچند کاروانسراها بعضاً مورد مرمت قرار می‌گیرند و بازارهای جدیدی از جمله بازار زنجان ساخته می‌شود، اما در مجموع هیچگاه نتوانست به رونق سابق خود دست یابد. از نظر معماری کاروانسراهای دوره ایلخانی از جمله در سرچم تاثیرات معماری سوری دیده می‌شود و در سردرها از تزئینات سنگی استفاده شده در حالیکه در نواحی دیگر ایران این شیوه استفاده نمی‌شده است و در دوره صفوی معماران توانستند به نوآوری‌های در نحوه پوشش

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، محمد یوسف، ولفرام کلایس، ۱۳۷۳، کاروانسراهای ایران، تهران، انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
۱۴. کیانی، محمد یوسف، کلایس ولفرام، ۱۳۶۲، فهرست کاروانسراهای ایران، جلد اول، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
۱۵. کیانی، محمد یوسف، 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، زبده التواریخ (حافظ ابرو)، با مقدمه، تصحیح و تعلیقات کمال حاج سیدجوادی، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۸. مستوفی، حمدالله، ۱۳۳۶. نزهة القلوب، بکوشش دبیر سیاقی، تهران، کتابخانه طهوری.
۱۹. نوراللهی، علی، ۱۳۹۴، پل قجور (گل قشلاق) پیوند دهنده زنجان به غرب ایران در دوره تاریخی، فصلنامه فرهنگ زنجان، شماره ۶، صص ۵۳-۸۱.
۲۰. همایی، جلال الدین، ۱۳۶۷، رباعیات خیام (طریخانه)، تهران، موسسه نشر هما.



شکل شماره ۱: موقعیت کاروانسراها (تنظیم ع. نوراللهی).



شکل شماره ۲: عکس هوایی کاروانسرای نیک پی



شکل شماره ۳: کاروانسرای نیک پی قبل از مرمت-نمای شمال غربی (آرشیو میراث فرهنگی زنجان).



شکل شماره ۳: کاروانسرای نیک پی قبل از مرمت-بخشی از طاق‌های ضلع شمالی (آرشیو میراث فرهنگی زنجان).



شکل شماره ۴: کاروانسرای نیک پی در هنگام مرمت (آرشیو میراث فرهنگی زنجان).



شکل شماره ۵: کاروانسرای نیک پی (عکس از نوراللهی)



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



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



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



شکل شماره ۹: بخاری های دیواری و قوس و طاق های ضربی کاروانسرای نیک پی (ع. نوراللهی).



شکل شماره ۱۰: سه کج گوشه حیاط بخاری‌های دیواری و قوس و طاق‌های ضربی کاروانسرای نیک‌پی در کنار ورودی‌ها (ع. نوراللهی).



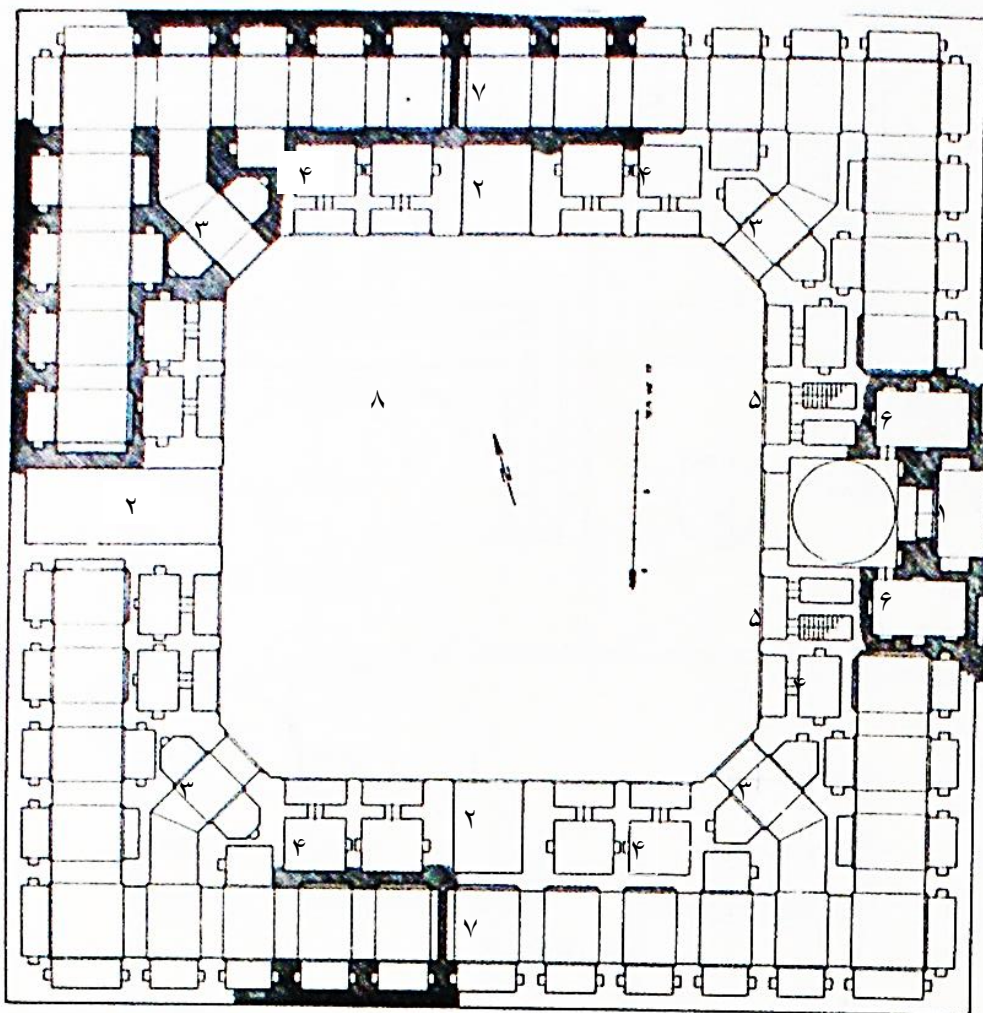
شکل شماره ۱۱: بقایای طاق‌های بخش جنوبی کاروانسرای نیک‌پی (ع. نوراللهی).



شکل شماره ۱۲: ورودی و بقایای سردر کاروانسرای نیک پی (ع.نوراللهی)



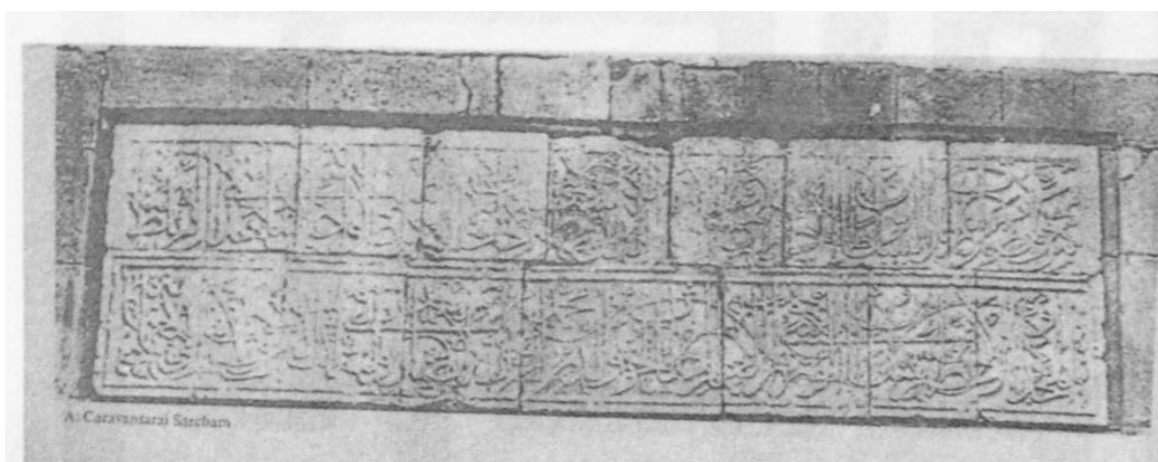
شکل شماره ۱۳: جزییات ورودی و محل قرارگیری کلون درهای اطاق های طرفین سردر اصلی (ع.نوراللهی).



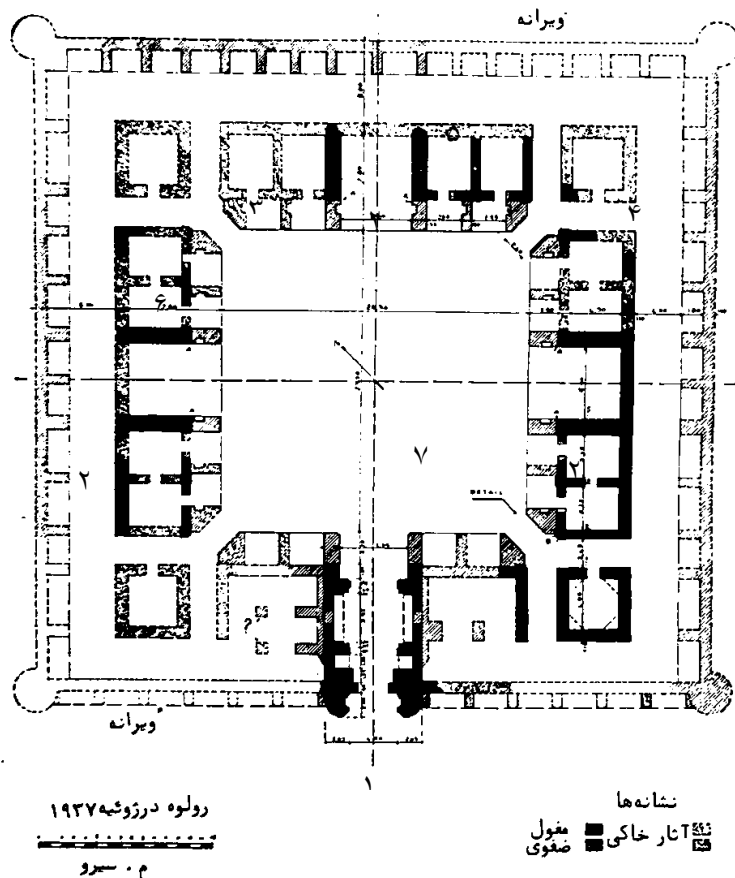
شکل شماره ۱۴: پلان کاروانسرای نیکپی، ۱. ورودی و سردر اصلی؛ ۲. ایوان؛ ۳. ورودی اصطبل؛ ۴. حجره‌ها؛ ۵. راه پله طبقه فوقانی
ورودی اصلی؛ ۶. اتاق نگهبان؛ ۷. اصطبل؛ ۸. حیاط (کیانی ۱۳۷۳:۵۰۰)



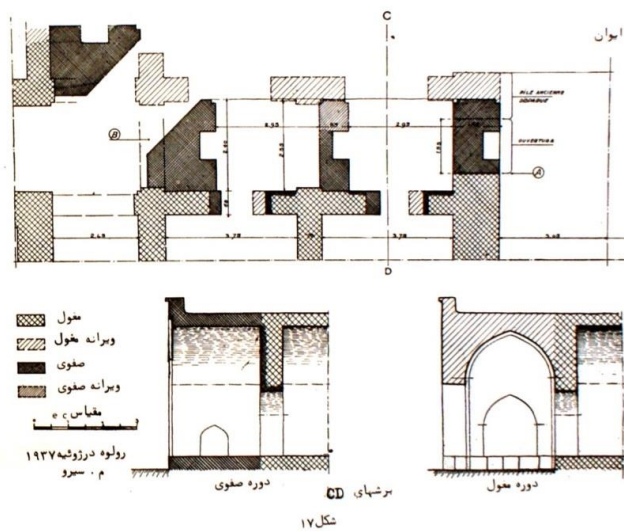
شکل شماره ۱۵: سردر کاروانسرای سرچم (گذار و دیگران، ج ۳، ۱۳۶۷: ۳۰۹).



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



شکل شماره ۱۷: پلان کاروانسرای سرچم، ۱. سردر و ورودی اصلی؛ ۲. ایوان؛ ۳. حجره‌ها؛ ۴. اتاق چارپاداران؛ ۵. اصطبل؛ ۶. ورودی اصطبل؛ ۷. حیاط (سیرو ۱۹۴۹: شکل ۱۶).



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