

Research Paper

Road Network and Mid-way Buildings in the Northern Region of Isfahan during the Seljuq Period

Saeed Amirhajloo*¹ , Sara Saghaee² 

¹ Assistant Professor, Department of Archaeology, Tarbiat Modares University
Email: s.amirhajloo@modares.ac.ir

² Ph.D. in Archaeology, Independent Researcher

Received:
October 8, 2024
Accepted:
January 26, 2025
Available online:
March 15, 2025

Abstract

Isfahan were playing an important role in the political, economic, and social developments during the Islamic centuries. Isfahan was chosen as one of the capitals during the Seljuq period and the development of roads between Isfahan and other areas became more necessary in order to facilitate exchanges and access to the entire territory of the government. Therefore, the northern roads of Isfahan were developed during this period. The questions are, what was the location and development of the northern roads of Isfahan during the Seljuq period? What are the characteristics of the mid-way buildings in the northern regions of Isfahan during this era? Therefore, the road network of the northern plain of Isfahan and the Seljuq mid-way buildings were studied in this article. The data were collected based on an archaeological field survey and the study of historical sources. Then, the spatial relationships between these roads and mid-way buildings were analyzed. The results show that some pre-Seljuq roads were improved and the mid-way buildings were reconstructed due to the developments of cities and villages during the Seljuq era. Three main roads passed through the Barkhor plain in the northern regions of Isfahan during the Seljuq period. The northeast road from Isfahan reached Robat Sultan, Natanz, Kashan, and Rayy. The northern road led to Morcheh Khort, Meymeh, Delijan, Qom, and Rayy. The northwest road reached the old Chaleh Siyah, Alavijeh, Golpayegan, Borujerd, and the west of the country. According to the following reasons; “The characteristics of mid-way buildings in these roads”, “natural and geographical features”, and “access to important cities” such as Ardestan, Naeen, Khorasan, Kashan, and Rayy, it seems that the main Seljuq Road of Isfahan was the northeastern road and the next main road was the northern road. While the northwestern road functioned as a secondary road. Keywords: Roads, caravanserais, mid-way buildings, Seljuq, Isfahan, Borkhar.

*Corresponding Author: Saeed Amirhajloo
Address: Department of Archaeology, Tarbiat Modares University

Email: s.amirhajloo@modares.ac.ir
Tel: +989133121729

Extended Abstract

1. Introduction

Tughril, the first Seljuq ruler, besieged Isfahan in 1050 AD and conquered it in 1051 AD. He chose Isfahan as the capital for 12 years. Alp Arslan and Malik-Shah also chose Isfahan as their capital. Isfahan reached its maximum size, greatness, and wealth during the reign of Malik-Shah (Honarfar, 2007: 109-112). During the rule of Berkyaruq, Sultan Muhammad, and Tughril III, Isfahan was the center of the Seljuq dynasty (Ibid: 116).

Therefore, Isfahan became one of the most prosperous cities during the Seljuq period and the network of roads leading to Isfahan was developed. According to the geographical characteristics of the northern areas of Isfahan and the Karkas mountain in its north, there are several roads between Isfahan and the northeastern, northern, and northwestern regions such as Naeen, Ardestan, Khorasan, Kashan, Qom, Rayy, Golpayegan, Hamadan, and other cities. The questions are, what was the location and development of the northern roads of Isfahan during the Seljuq period? What are the characteristics of the mid-way buildings in the northern regions of Isfahan during this era? Therefore, the purpose of this article is to study the northern roads of Isfahan and its mid-way buildings in the Seljuq era. Accordingly, historical sources were studied to explain the relationship between urban and rural centers in the north of Isfahan plain. Then, the findings of the authors' field survey and the Seljuq monuments in Borkhar plain were analyzed with historical sources, and the northern roads of Isfahan were drawn. Furthermore, the relationship between Seljuq caravanserais and mid-way residences with roads was analyzed. In addition, it has been tried to

introduce the main and secondary roads of the Seljuq period in the north of Isfahan based on factors such as the features of the mid-way buildings, the natural geographical features, and access to the important urban centers of the Seljuq period.

2. Materials and Discussion

The northern region of Isfahan was called Borkhar in historical sources (Ya'qubi, 2002: 41; Ibn-e Rustah, 1986: 181; Ibn-e Khordadbeh, 1991: 20). Borkhar was the first town on the Isfahan-Rayy road at a distance of three Farsakhs from Yehudiya or Isfahan (Ibn-e Khordadbeh, 1991: 58-59). Ibn-e Hawqal considered Borkhar to be one of the large and densely populated districts with plenty of grain, markets, and bathhouses (Ibn-e Hawqal, 1966: 107-106). Borkhar was also important during the Seljuq era. There is a document about the sale of a village in Borkhar by the Seljuq princess in 1165 AD (Atabaki, 1999: 458). Some other historians and geographers were also described the Borkhar in later periods (Yaqut, 1957; Baghdadi, 1992; Mustawfi, 1957; Chardin, 1957).

In our archaeological survey, eight Seljuq monuments and sites were identified, among them, "Robat Sultan", "Old Chaleh Siyah", "Qal'eh Atabaki", and "Dehchi" are Seljuq caravanserais or mid-way residences.

The study of historical sources shows that the Isfahan-Rayy roads were the most famous highways of Fars and Khorasan (Ibn-e Hawqal, 1966: 142; Maqdisi, 1982: 721). One of the main Seljuq roads that can be drawn based on the field survey and historical sources is the road that passed through "Gaz – Robat Sultan – Robat Sangi – Natanz" (Road A) and then, From Natanz, one road leads to Ardestan and Khorasan, and the other to Kashan, Qom, and Rayy.

The second one, was the road that started from Isfahan and passed through “Gaz – Morcheh Khort – Meymeh – Robat Tork – Delijan – Qom – Rayy” (Road B), and it was mostly used for military purposes in the Early Islamic era, but it became more important during the Seljuq era (Siroux, 1978: 19).

The other road that was identified based on field surveys was the “Isfahan – Old Chaleh Siyah – Qal’eh Atabaki – Golpayegan – Borujerd” (Road C). Although Seljuq mid-way buildings and caravanse-rais were found on this road, it is not mentioned in the written sources of the Seljuq era. Therefore, it was probably considered a secondary road in this period. While roads A and B were the prime and main Seljuq roads. “The large area and dimensions of Robat Sultan (twice the size of other caravanse-rais)”, “natural and geographical features, fewer natural obstacles in the road A”, and “access to important cities” such as Ardestan, Naeen, Khorasan, Kashan, and Rayy are among the reasons that can be stated for the importance of the road A.

3. Conclusion

In the development process of Isfahan and its road network during the Seljuq period, some pre-Seljuq roads were improved and the mid-way buildings were reconstructed. Among these roads, three roads

passed through the Borkhar plain in the northern region of Isfahan. Based on the historical sources and the remains of the Seljuq caravansaries, these roads include the following:

A) Isfahan – Gaz – Robat Sultan – Robat Sangi – Natanz (From Natanz, one road leads to Ardestan and Khorasan, and the other to Kashan, Qom, and Rayy).

B) Isfahan – Gaz – Morcheh Khort – Meymeh – Robat Tork – Delijan – Qom – Rayy.

C) Isfahan – Old Chaleh Siyah – Qal’eh Atabaki – Alavijeh – Golpayegan – Borujerd.

In our archaeological survey in the Borkhar plain, four Seljuq caravansary and mid-way buildings were identified: on the road (A) Robat Sultan, on the road (B) Dehchi in Morcheh Khort, and on the road (C) old Chaleh Siyah and Qal’eh Atabaki.

According to the following reasons; “The large area and dimensions of Robat Sultan (twice the size of other caravanse-rais)”, “fewer natural obstacles in the road A”, and “access to important cities” such as Ardestan, Naeen, Khorasan, Kashan, and Rayy, it seems that the main Seljuq road was the “northeastern road” or road “A”. The next main road was road B; while road C functioned as a secondary road.

Bibliography

- Abulfeda, 1970, *Taqwim al-Buldan*, Tr. Abd al-Muhammad Ayati, Tehran: Iranian Culture Foundation.
- Abu Nu'aym al-Isfahani, Hafiz, 1998, *Dhikr Akhbâr Asbahân* (Memorial of the Chronicles of Ispahan), Tr. Noor Allah Kasaei, Tehran: Soroush.
- Amirhajloo, Saeed, 2012, *An Archaeological Survey into the residential centers of Seljuq and Safavid periods in the Northern Region of Isfahan Plain*, Ph.D. dissertation, Tarbiat Modares University (Unpublished).
- Atabaki, Mahmood ibn Bakhtyar, 1999, *Al-Mukhtarat men Al-Rasa'el*, Qolamreza Taher and Iraj Afshar, Tehran: Dr. Mahmoud Afshar Foundation.
- Baghdadi, Safi al-Din, 1992, *Marasid al-Ittila' Ala al-Amkinah wa al-Buqa*, Muhammad Al-Bajavi, vol. 1, Beirut: Dar al-Jil.
- Chardin, Jean, 1957, *The Travelogue of Chardin*, Tr. By Muhammad Abbasi, Vol. 3, Tehran: Amirkabir.
- Della Valle, Pietro, 1992, *Cose e parole nei viaggi di Pietro Della Valle* (travelogue of Pietro Della Valle), Tr. By Sho'a al-Din Shafa, Tehran: Book translation and publishing company.
- Flandin, Eugène, 1977, *The Travelogue of Flandin*, Tr. Hossein Noor Sadeghi, 3th Ed., Tehran: Eshraghi.
- Hamza al-Isfahani, 1988, *Ta'rikh sini mukluk al-ard wa-al-anbiya'* (The history of prophets and kings), Tr. By Ja'far Sho'ar, Tehran: Amirkabir.
- Honarfar, Lotf Allah, 2007, *Isfahan*, 4th Ed., Tehran: Elmi Farhangi.
- Ibn-e al-Faqih, Ahmad ibn Muhammad, 1884, *Mukhtasar Kitab al-Buldan*, Leiden: Brill Publishers.
- Ibn-e Hawqal, 1966, *Şûrat al-'Arḍ* (The face of the Earth), Tr. By Ja'far Sho'ar. Tehran: Iranian Culture Foundation.
- Ibn-e Khordadbeh, 1991, *Al-Masâlik wa-l-Mamâlik*, Tr. By Hossein Qarachanloo, Tehran.
- Ibn-e Rustah, 1986, *Al-A'laq al-Nafisah*, Tr. By Hossein Qarachanloo, Tehran: Amirkabir.
- Istakhri, Abu Ishaq Ibrahim, 1994, *Masâlik al-Mamâlik*, Iraj Afshar, Tehran: Dr. Mahmoud Afshar Foundation.
- Maqdisi, Shams al-Din Abû 'Abd Allâh Muhammad, 1982, *Ahsan Al-taqasim Fi Ma'rifat Al-aqalim*, Tr. By Alinaqi Monzavi, Tehran: Company of authors and translators.
- Mir Azimi, Ne'mat Allah, 2000, *Isfahan; The birthplace of Beauty and perfection*, Isfahan: Golha.
- Munshi Kermani, Nasser al-Din, 1985, *Nasaim al-Ashar min Lata'em al-Akhbar*, Compiled by Mir Jalal al-Din Hosseini Ormavi, Tehran: Ettela'at.
- Mustawfi, Hamdallah, 1957, *Nuzhat al-Qulub*, Compiled by Muhammad Dabir Siyaqi, Tehran: Tahoori.
- Riazi, Muhammad Reza, 1995, "The Silk Road: Formation and History", *Athar*, 2: 48-54.
- Siroux, Maxime, 1978, *Anciennes voies et monuments routiers de la region d'Ispahan*, Tr. Mahdi Mashayekhi, Tehran: National Organization for the Protection of Ancient Antiquities of Iran.

Siroux, Maxime. 1967, "Trois monuments inconnus de l'Iran ancien", *Iranica Antiqua*, E. J. Brill, Leiden, Volume VII.

Wilber, Donald, 1986, *The Architecture of Islamic Iran: The IlKhanid Period*, Tr. Abdollah Faryar, second ed., Tehran: Elmi Farhangi.

Ya'qubi, Aḥmad bin 'Abī Ya'qūb, 2002, *Al-Buldan*, Tr. Muhammad Ebrahim Ayati, 4th ed., Tehran: Elmi Farhangi.

Yaqut al-Hamawi, 1957, *Mu'jam al-Buldān*, Beirut: Dar Beirut.

علمی

شبکه راه‌های ارتباطی و منازل میان‌راهی شمال اصفهان در دوره سلجوقیان

سعید امیرحاجلو^{*۱}، سارا سقایی^۲  ^۱ استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.ایمیل: saeed.hajloo@gmail.com^۲ استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه جیرفت، کرمان، ایران.ایمیل: sara.saghaee@gmail.com

چکیده

اصفهان و نواحی اطراف آن از سده‌های نخست اسلامی نقش مهمی در تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور داشت و در چند دوره از جمله عصر سلجوقیان به عنوان مرکز حکومت برگزیده شد. در عصر سلجوقیان، نیاز به گسترش راه‌های ارتباطی اصفهان و نواحی دیگر به منظور سهولت مبادلات و دسترسی به تمام قلمرو حکومت بیشتر شد و راه‌های شمال دشت اصفهان توسعه یافتند. پرسش این است که موقعیت مکانی و تحولات راه‌های ارتباطی شمال اصفهان در دوره سلجوقی چگونه بود و ویژگی‌های بناهای میان‌راهی شمال اصفهان در این عصر چیست؟ بنابراین، در این مقاله، شبکه راه‌های ارتباطی شمال دشت اصفهان و بناهای میان‌راهی سلجوقیان مطالعه شده‌است. این محدوده در متون تاریخی با نام ناحیه «برخوار» معرفی شده و از حاشیه شمالی شهر اصفهان تا دامنه رشته‌کوه‌های کرکس در شمال اصفهان ادامه دارد. داده‌ها بر پایه بررسی‌های میدانی در ناحیه برخوار و مطالعه منابع تاریخی گردآوری شده و سپس ارتباط فضایی میان این راه‌ها و بناهای میان‌راهی تحلیل شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که در پی تحولات و توسعه شهرها و روستاها در دوره سلجوقیان، برخی راه‌های قبل از سلجوقیان بهسازی و بناهای میان‌راهی در آن‌ها بازسازی یا نوسازی شد. راه‌های ارتباطی جدیدی نیز به شبکه راه‌های اطراف اصفهان افزوده شد. در این دوره، سه راه اصلی از دشت برخوار می‌گذشت که ارتباط اصفهان را با مناطق شمال شرقی، شمالی، شمال غربی و غرب کشور فراهم می‌کرد. مسیر شمال شرقی از اصفهان به ری، باطسلطان و سپس نطنز و کاشان و ری می‌رسید. مسیر شمالی از اصفهان به مورچه‌خورت، میمه، دلیجان، کاشان، قم، ری منتهی می‌شد. مسیر شمال غربی از اصفهان به چاه‌سیاه کهنه، علویچه، گلپایگان، بروجرد و غرب کشور می‌رسید. با توجه به ویژگی‌های بناهای میان‌راهی در این سه مسیر، موانع طبیعی و ویژگی‌های جغرافیایی و دسترسی به مراکز مهم شهری همچون اردستان، نایین، خراسان، کاشان و ری به نظر می‌رسد. اصلی‌ترین مسیر ارتباطی دوران سلجوقی در شمال اصفهان مسیر نخست و مسیر اصلی بعدی مسیر دوم بود و مسیر سوم، به عنوان راه درجه دو در عصر سلجوقی کارکرد داشته است.

تاریخ دریافت:

۱۷ مهر ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش:

۷ بهمن ۱۴۰۳

تاریخ انتشار:

۲۵ اسفند ۱۴۰۳

کلیدواژه‌ها:

راه‌های ارتباطی، کاروان‌سرا،
منازل میان‌راهی، سلجوقی،
اصفهان، برخوار

^{*} نویسنده مسئول: سعید امیرحاجلو

آدرس: دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران،
ایران

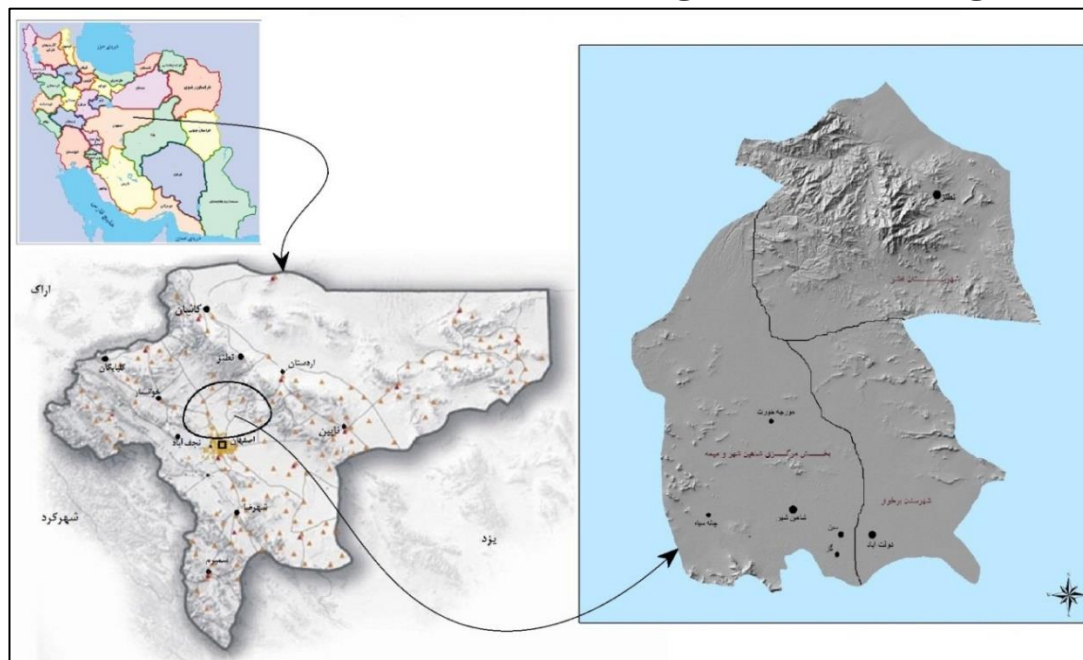
ایمیل: saeed.hajloo@gmail.com
تلفن: ۰۹۱۳۳۱۲۱۷۲۹

۱ مقدمه

اصفهان در دوره سلجوقی چگونه بود و ویژگی‌های بناهای میان‌راهی شمال اصفهان در این عصر چیست؟

بنابراین، هدف از این مقاله، مطالعه راه‌های شمال اصفهان و بناهای میان‌راهی آن در عصر سلجوقی است. بدین منظور، ابتدا منابع تاریخی برای کسب آگاهی درباره چگونگی ارتباط مراکز شهری و روستایی شمال دشت اصفهان بررسی شده است. سپس یافته‌های بررسی میدانی نگارندگان و شواهد دوران سلجوقی دشت برخوار با منابع مکتوب سنجیده و راه‌های ارتباطی شمال اصفهان در این دوره ترسیم شد. همچنین تحلیل ارتباط کاروان-سراها و اقامتگاه‌های میان‌راهی سلجوقیان با مسیرهای ارتباطی صورت گرفته و تلاش شده بر اساس مؤلفه‌هایی مانند ویژگی‌های بناهای میان‌راهی، ویژگی‌های جغرافیای طبیعی و دسترسی به مراکز مهم شهری دوران سلجوقی، مسیرهای اصلی و درجه دوم (فرعی) دوران سلجوقی در شمال اصفهان معرفی شود.

اصفهان از مراکز مهم شهری و خاستگاه تحولات مهمی در دوران اسلامی بود. طغرل سلجوقی در سال ۴۴۲ اصفهان را محاصره و در سال ۴۴۳ هجری آن را تسخیر کرد و به مدت ۱۲ سال به عنوان اقامتگاه خود برگزید. آلب ارسلان و ملک‌شاه نیز اصفهان را به پایتختی برگزیدند. اصفهان در عصر ملک‌شاه به نهایت وسعت، عظمت و ثروت رسید (هنر، ۱۳۸۶: ۱۰۹-۱۱۲). در دوران برکیارق، سلطان محمد و طغرل-سوم نیز اصفهان مرکز حکومت سلجوقیان بود (همان: ۱۱۶). بنابراین، اصفهان در پرتو توجه شاهان سلجوقی به یکی از آبادترین شهرها تبدیل شد و شبکه راه‌های منتهی به اصفهان توسعه یافت. ویژگی‌های جغرافیایی نواحی شمالی اصفهان و رشته‌کوه‌های کرکس در شمال آن، سبب شد در دوران اسلامی ارتباط این شهر و مناطق شمال شرقی، شمال و شمال غربی مانند نایین، اردستان، خراسان، کاشان، قم، ری، طبرستان، گلپایگان، همدان، آذربایجان و مرکز خلافت عباسیان یعنی عراق، از چند مسیر یا شاهراه برقرار شود. پرسش این است که موقعیت مکانی و تحولات راه‌های ارتباطی شمال



نقشه ۱. استان اصفهان و محدوده جغرافیایی مورد مطالعه (مأخذ: نگارندگان)

محدوده جغرافیایی

محدوده مورد مطالعه، شهرستان برخوار و بخش مرکزی شهرستان شاهین‌شهر و میمه در شمال اصفهان است (نقشه ۱). این محدوده در منابع تاریخی با نام «برخوار» ثبت شده است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۴۱؛ ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۱، ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۰).

در بررسی این محدوده، هشت اثر از دوران سلجوقی شناسایی شد که از این میان، «رباط-سلطان»، «چاه‌سیاه کهنه»، «قلعه اتابکی» و «بنای دهچی»، کاروان‌سرا یا اقامتگاه میان‌راهی سلجوقی بوده‌اند.

۲ پیشینه و جغرافیای تاریخی برخوار

بنا بر نوشته ابن‌رسته در قرن سوم هجری، خسرو اول ساسانی، دستور داد در اطراف محل تولدش (اردستان) از جمله برخوار، برای هم‌درس‌هایش کاخی شبیه به قصر پادشاه بسازند. به گواهی ابن‌رسته، تا روزگار او این کاخ‌ها پابرجا بود (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۱-۱۸۲). حمزه اصفهانی به آتشکده‌ای اشاره کرده که اردشیر درازدست در داری برخوار ساخته بود (حمزه اصفهانی، ۱۳۶۷: ۳۸). حافظ ابونعیم در شرح فتح اصفهان به این آتشکده اشاره کرده‌است (حافظ ابونعیم، ۱۳۷۷: ۱۴۲).

برخوار در دوران اسلامی نیز از اهمیت زیادی برخوردار بود. مؤید این موضوع، ۱۳۶ اثر تاریخی باقی‌مانده یا تخریب‌شده از دوران صدراسلام تا قاجار در برخوار است (امیرحاجلو، ۱۳۹۱: ۸۱). آثار شاخص سلجوقیان در برخوار عبارت‌اند از: مناره‌ها و مساجد جامع سین و گز، محوطه‌های پل‌سنگی

کمشچه و قلعه باجول کربکند، چاه‌سیاه کهنه، رباط-سلطان، دهچی مورچه‌خورت و قلعه اتابکی.

در قرن سوم هجری، ابن‌خردادبه در بیان منازل راه اصفهان - ری، برخوار را نخستین منزل پس از یهودیه (اصفهان) و به فاصله سه فرسخی یهودیه دانسته است (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۵۹-۵۸). یعقوبی، برخار را از روستاهای اصفهان و مردم آن را قومی کشاورز معرفی کرده‌است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۴۱). ابن‌رسته برخوار را یکی از بیست رستاق اصفهان محسوب کرده (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۲) و به نمک صدفی نقره‌ای و درخت پر شاخ و برگ «خوش‌سایه» در برخوار اشاره نموده است (همان: ۱۸۶). ابن‌فقیه نیز برخوار را از روستاهای اصفهان معرفی کرده است (ابن‌فقیه، ۱۳۰۲: ۲۶۳).

در قرن چهارم هجری، ابن‌حوقل برخوار را از ضیعه‌های بزرگ و پرجمعیت با غلات فراوان، منبر، خطیب، بازارها و گرمابه‌ها دانسته (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۶-۱۰۷) و آن را از نواحی بزرگ اصفهان با صد ضیعه، شتران و شتربانان فراوان برای حمل محمولات، قنات‌ها، محصول پنبه، کنجد، انواع غلات، توتون و جز آن معرفی کرده است (همان: ۱۱۰-۱۰۹). برخوار در دوران سلجوقی نیز اهمیت زیادی داشت و مساجد جامع گز و سین مؤید این موضوع هستند. از این دوران سندی از فروش روستایی در برخوار توسط شاهزاده‌خانم سلجوقی به یکی از امرا در سال ۵۶۱ هجری باقی مانده است (اتابکی، ۱۳۷۸: ۴۵۸). یاقوت حموی (۱۹۵۷)، صفی‌الدین بغدادی (۱۹۹۲) و ابوالفدا (۱۳۴۹) در سده‌های ۷-۸ هجری برخوار را از نواحی اصفهان با چند روستا معرفی کرده‌اند.

حمدالله مستوفی برخوار را از نواحی هشتگانه اصفهان با ۳۲ دیه معرفی کرده که بزرگ‌ترین دیه-های آن «جَز» (گز) بوده است. به گفته او در جز،

سلجوقی چاه‌سیاه کهنه و کاروان‌سرای صفوی چاه‌سیاه در این محدوده نشانگر این است که تردد کاروان‌ها از این منطقه در طول سده‌های اسلامی تداوم داشته است.

^۱ در نزدیکی این بنا، روستایی به نام چاله سیاه یا جهادآباد وجود دارد که کاروان‌سرای صفوی شیخ‌علیخان در این روستا، از جمله بناهای شاخص آن محسوب می‌شود. وجود بنای

محوطه‌های پل‌سنگی کمشچه و قلعه باجول، بدون کاوش‌های باستان‌شناسی نمی‌توان درباره وجود کاروان‌سرا یا بنای میان‌راهی در این دو محوطه اظهار نظر کرد. در پیرامون دو اثر دیگر یعنی مساجد جامع گز و سین، کاروان‌سرا یا اقامتگاه میان‌راهی سلجوقی یافت نشد. چهار محوطه دیگر، یعنی رباط‌سلطان، قلعه اتابکی، چاه‌سیاه کهنه و دهچی مورچه‌خورت با راه مرتبط بوده‌اند.

۴ رباط‌سلطان

قدمت بخش شرقی رباط‌سلطان به دوران ساسانیان می‌رسد. اما بخش غربی آن در دوران اسلامی به‌ویژه عصر سلجوقی مورد استفاده بود. اهمیت رباط‌سلطان، قرارگیری در دامنه کوهستان مشرف به دشت وسیع جنوبی (دشت شمالی شهر اصفهان) بود و علاوه بر خدمات‌رسانی به کاروان‌ها، امنیت منطقه را تأمین می‌کرد.

هزار خانه با بازارها، مساجد، حمام‌ها، مدارس و خانقاه‌ها وجود داشت (مستوفی، ۱۳۳۶: ۵۶-۵۴).

از دوران ایلخانان، کاروان‌سرای چهاربرج چاله-سیاه، اقامتگاه‌های شاپورآباد (سیرو، ۱۳۵۷: ۳۶۸ و ۱۴۹) و کاروان‌سرای سین (ویلبر، ۱۳۶۵: ۱۹۲) در برخوار باقی مانده است. در دوران صفوی، با انتخاب دوباره اصفهان به پایتختی، برخوار اهمیت بیشتری یافت. فراوانی آثار صفویان در برخوار نشان‌دهنده این موضوع است (امیرحاجلو، ۱۳۹۱: ۸۱). به گفته شاردن در شعاع ۱۰ فرسخی اصفهان، بیش از ۱۵۰۰ دهکده وجود داشت (شاردن، ۱۳۳۶: ۱۷۲). در منابع مکتوب پس از صفوی، توصیف روستاها و شهرهای برخوار و شرح وقایع آن ثبت شده است؛ به ویژه جنگ‌هایی در ناحیه برخوار که مهم‌ترین آن‌ها هجوم افغان‌ها و نبرد نادر افشار با اشرف افغان در مورچه‌خورت بود.

۳ بناهای میان‌راهی سلجوقی در شمال دشت اصفهان

در بررسی باستان‌شناختی برخوار، هشت اثر از دوران سلجوقی شناسایی شد. به دلیل تخریب



تصویر ۱. عکس ماهواره‌ای رباط‌سلطان (Google Earth, 2010)

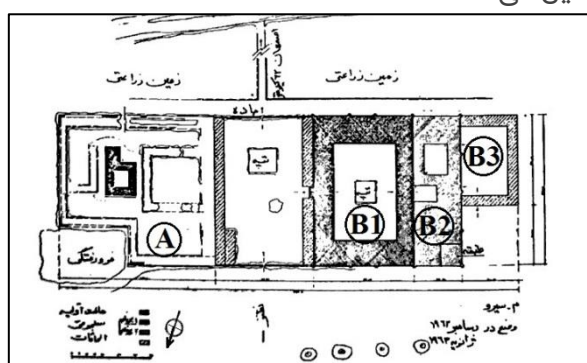
های ۱ و ۲). در بررسی نگارندگان در رباط‌سلطان، سفال لعاب‌دار و بدون لعاب از دوران ساسانی تا قاجار شامل قطعات شاخص سلجوقی خمیره قرمز ظریف، سفال با نقش‌کننده زیرلعاب با خمیره فریتی و سفال‌های با لعاب تک‌رنگ خمیره فریتی شناسایی شد.

رباط‌سلطان در ۴۲ کیلومتری شمال اصفهان در طول جغرافیایی ۳۹° ۴۴' ۵۱"، عرض ۳۱° ۰۷' ۳۳" و ارتفاع ۱۷۵۵ متر از سطح آب‌های آزاد واقع است. وسعت این مجموعه ۲۹۰×۹۰ متر و متشکل از دو بخش شرقی (A) و غربی (B) است که راه اصفهان - نطنز از میان این دو بخش عبور می‌کرد (تصویر ۱ و نقشه-

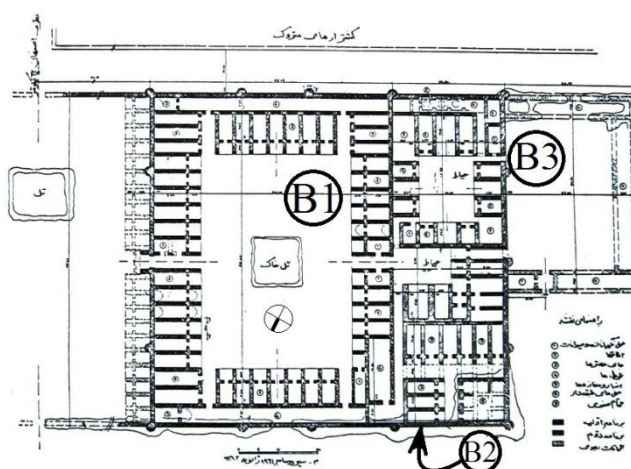
در مرکز حیاط، پشته‌ای مربع‌شکل به ابعاد تقریبی ۵×۵ متر وجود دارد که دو کارکرد «صقه بارگیری حیوانات» یا «بقایای منبع آبی بزرگ» برای آن مفروض است. طاق‌نماهای انتهایی نمای شمالی و جنوبی، از طریق چهار دالان به اصطبل‌های پشت اتاق‌های شمالی و جنوبی منتهی می‌شدند. اصطبل‌ها، دالان‌های درازی بودند که در فضای میان اتاق‌ها با حصار بیرونی در دو ضلع شمالی و جنوبی بنا قرار داشتند (تصاویر ۲-۳-۴).

بخش غربی رباط‌سلطان (بخش B)، در ۵۰ متری دژ ساسانی (بخش A) واقع است و به دوره‌های پس از قرن ۲ یا ۳ هجری تعلّق دارد (نقشه‌های ۳ و ۲).

بناهای شرقی بخش (B) یعنی بخش (B1) در عصر سلجوقیان و بناهای غربی آن یعنی بخش‌های B3 و B2 در دوره‌های ایلخانی و صفوی ساخته شده است (سیرو، ۱۳۵۷: ۱۱۰). بخش سلجوقی (B1) با وسعت ۸۰×۷۰ متر شامل حیاطی وسیع به ابعاد ۵۶×۳۸ متر در مرکز و اتاق‌هایی در چهارطرف و حصار پیرامون آن است. نمای دو ضلع بلندتر حیاط از ۱۳ طاق‌نما و دو ضلع کوتاه‌تر از ۹ طاق‌نما تشکیل می‌شده است.



نقشه ۲. رباط‌سلطان؛ (A): دژ ساسانی، (B1): کاروان‌سرای سلجوقی، (B2): کاروان‌سرای ایلخانی، (B3): کاروان‌سرای صفوی (سیرو، ۱۳۵۷: ۶۱)



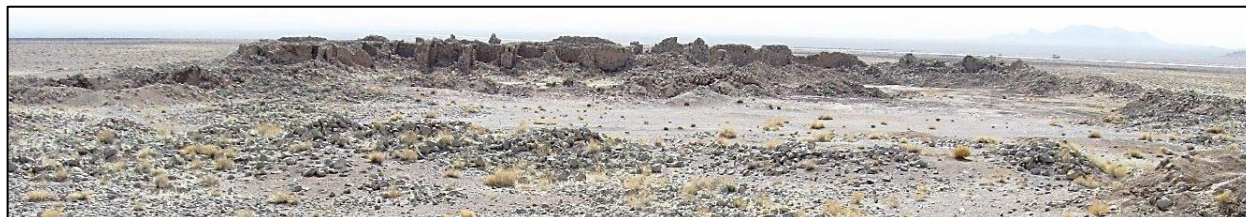
نقشه ۳. (B1): بناهای دوران سلجوقی، (B2): ایلخانی و (B3): صفوی در رباط‌سلطان (سیرو، ۱۳۵۷: ۱۱۱)

بخش (B1) حصار با برج‌های نیم‌دایره‌ای به قطر ۲/۲۰ متر در فواصل منظم آشکار است. ماکسیم

ورودی بنای (B1) در وسط ضلع شرقی و دو اتاق نگهبانی در دو طرف ورودی قرار داشت. اطراف

جنگجویی و سرعت در بناسازی بود. اما پس از او، دولت استقرار یافته و بناها با آرامش ساخته شدند (سیرو، ۱۳۵۷: ۱۱۴-۱۱۵).

سیرو، ساخت‌وسازهای بخش (B1) را نامرغوب و شتابزده توصیف کرده است؛ زیرا به اعتقاد او، بیش از ۱۸۰ طاق موجود در آن به دلیل سستی، در پی وقوع زلزله‌ای پس از دوران صفوی فرو ریخته‌اند. او این بخش را به زمان طغرل سلجوقی (۴۵۵-۴۲۹ هجری) نسبت داده؛ زیرا طغرل دارای خصلت



تصویر ۲. نمای شرقی بخش سلجوقی رباطسلطان (مأخذ: نگارندگان)



تصاویر ۳ و ۴. ساختارهای سلجوقی رباطسلطان (مأخذ: نگارندگان)

۵ قلعه اتابکی چاله‌سیاه

بنای سنگی «قلعه اتابکی» در ۳۵ کیلومتری شمال-غربی اصفهان در طول جغرافیایی $23^{\circ} 19' 51''$ عرض $48^{\circ} 32' 53''$ و ارتفاع ۱۷۹۰ متر از سطح آب‌های آزاد قرار دارد. ابعاد بنا، ۷۰×۴۰ متر در محور شمال غربی - جنوب شرقی است (تصویر ۵).

مصالح بخش (B)، قلوه‌سنگ، شفته، ملات خاک‌رس و گچ است و ملات گِل در برخی دیوارهای سنگی، سستی بنا را در پی داشته است. به نظر می‌رسد پس از دوران صفوی با تغییر مسیرهای شمال اصفهان، رباطسلطان متروک شده است.



تصویر ۵. عکس ماهواره‌ای اقامتگاه اتابکی چاله‌سیاه (Google Earth, 2010)

می‌کند (تصویر ۶). مصالح این دیوار و قوس، سنگ و گچ است. در فاصله شش متری دیوار غربی، پی‌ها و آوار بنایی وجود دارد که به گفته اهالی چاله‌سیاه، در دوران گذشته حمام قلعه بوده است. در سطح محوطه انبوهی از قطعات سنگ پراکنده است.

در بررسی بنا، تنبوشه‌ها و کانال‌های آب شناسایی شد که از چاهی در دامنه کوه «دوگوش» در ۴۸۰ متری غرب بنا آغاز شده و تا دو مخزن در ۵۰ متری قلعه و بنای احتمالی حمام ادامه یافته‌اند. این مخازن به عنوان آب‌انبار مورد استفاده بوده‌اند. به گفته راهنمای محلی همراه نگارندگان، در گذشته قطعات سفالین نیم‌استوانه‌ای بسیار بیشتری از این محل به دست می‌آمد.

اگرچه ساختارهای معماری قلعه اتابکی به شدت تخریب شده‌اند (تصاویر ۶ و ۷)، آثار حیاط مرکزی به ابعاد ۲۲×۲۲ متر و اتاق‌ها یا تالارهایی در چهارطرف برجای مانده است. انباشت آوارها در شمال غربی بیشتر و در حدود ۴۰×۳۰ متر با ارتفاع ۲/۵ تا ۳ متر است. بنابراین احتمالاً تالار یا ایوان اصلی در این ضلع و ورودی در ضلع مقابل آن یعنی جنوب شرقی واقع بوده است. در شرق و غرب صحن مرکزی، غرفه‌هایی وجود داشته که عمق آن‌ها به همراه طاق‌نما و ایوان جلوی هر غرفه به ۷ متر می‌رسد. مصالح جرزها و دیوارها در ضلع شمال‌غربی دست‌کم تا ارتفاع ۱/۵ تا ۲ متری، سنگ، ملات گچ و گل بوده است. در شمالی‌ترین بخش بنا، دیوار و پاکار قوسی دیده می‌شود که پیگیری خط قوس، طاق گهواره‌ای را تداعی



تصویر ۶. بقایای یکی از طاق‌های سنگی اقامتگاه اتابکی (مأخذ: نگارندگان)



تصویر ۷. نمای جنوبی اقامتگاه اتابکی (مأخذ: نگارندگان)

۶ چاه‌سیاه کهنه

بنای سنگی چاه‌سیاه کهنه در ۴/۵ کیلومتری جنوب-غربی روستای جهادآباد (چاله سیاه) در ۲۵ کیلومتری شمال غربی اصفهان قرار دارد (تصاویر ۸ تا ۱۱). این بنا در طول جغرافیایی $۵۱^{\circ} ۲۴' ۰۸''$ ، عرض $۵۰^{\circ} ۰۵''$ و ارتفاع ۱۷۸۱ متر از سطح آب‌های آزاد واقع است.

در بررسی بنا، تعداد زیادی سفال شاخص سده‌های ۵ تا ۷ هجری به دست آمد که شامل قطعات سفال با خمیره قرمز یکدست با نقش سوزنی، قطعات سفال با نقش قالبی موجود افسانه‌ای درون دایره، سفال اسگرافیاتو، نقش‌کنده زیرلعاب و لعاب‌دار تک‌رنگ با خمیره فریتی است. بنابراین قلعه اتابکی، بنایی از دوران سلجوقیان بوده و بر اساس عناصر معماری و وجود حمام و تنبوشه‌ها به عنوان اقامتگاهی میان‌راهی کاربرد داشته‌است.



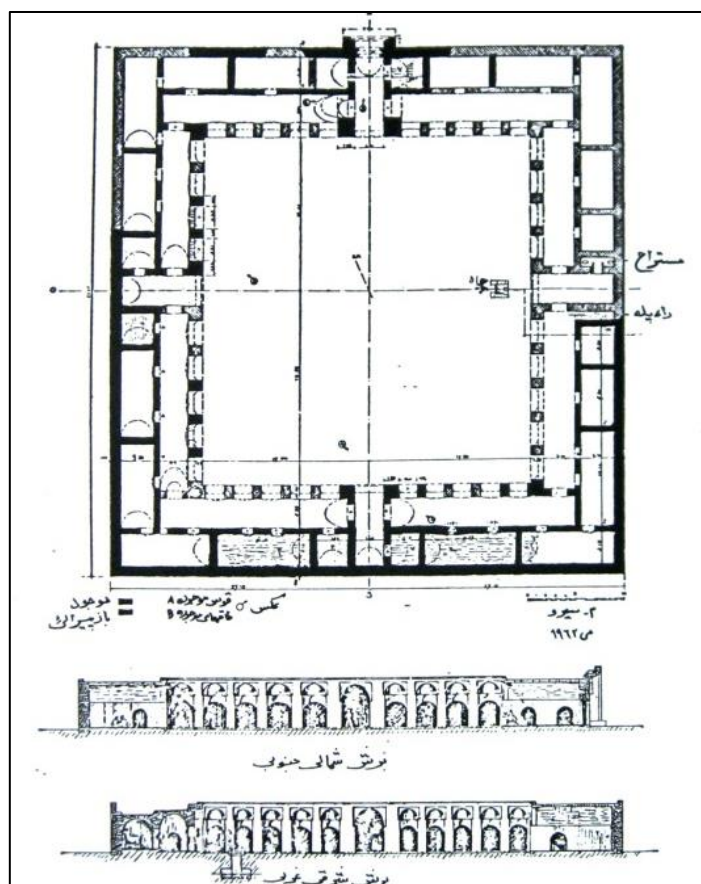
تصویر ۸. عکس ماهواره‌ای چاه‌سیاه کهنه (Google Earth, 2010)

بوده است. رواق اطراف صحن با طاق گهواره‌ای و هلوچین تخم‌مرغی پوشانده شده است. در پاکار قوس‌های طاق‌نماهای اطراف صحن تورفتگی یا هویه وجود دارد. مصالح بنا، سنگ‌های تراش‌نخورده، قلوه-سنگ و ملات گل و گچ است.

سیرو اشاره کرده که قوس‌ها و طاق‌های تخم‌مرغی (تصویر ۹) یا کمی جناغی، دیوارهای سنگی، تورفتگی پاکار قوس‌ها (هویه‌ها)، دوخت‌ودوز درشت و نمایان اجزای قوس درها، روش‌ها و فنون رایج در دوره ساسانی بوده؛ اما در سده‌های اولیه هجری نیز به کار رفته است. همچنین قرارگیری یک دهانه طاقچه‌مانند در بالای قوس‌های رواق اطراف صحن که در کاخ اشکانی در هاترا و کاخ سروستان دیده شده، از فنون معماری قبل از اسلام است. قرارگیری دو ستون دوقلو به جای جرز که در کاخ سروستان و برخی بناهای قرن دوم و سوم هجری دیده شده، در این بنا نیز وجود دارد (سیرو، ۱۳۵۷: ۱۰۲-۹۸).

ابعاد این بنا، ۵۳×۵۳ متر و دارای حیاط مرکزی با چهار ایوان در چهارطرف است و بقایای سردر اصلی در ضلع شمال غربی تا ارتفاع ۳ متر، برخی پی‌ها و دیوارها و جرزها تا ارتفاع ۲/۵ متر و تعدادی غرفه بازسازی‌شده معاصر در ضلع جنوب غربی آن دیده می‌شود. دیوارهای اصلی بنا ۱/۱ متر قطر دارند. نمای سردر اصلی، به صورت یک قاب پهن است که درون آن سه قوس تخم‌مرغی یا بیض (هلوچین) یکی درون دیگری جای گرفته‌اند (تصویر ۹). دو طرف ورودی، دو محل استقرار نگهبانان وجود دارد.

ابعاد حیاط کاروان‌سرا ۳۵×۳۵ متر است و اطراف آن را راهرویی رواق‌مانند احاطه کرده است. این راهرو به دالان‌های مستطیل‌شکلی راه دارد که با دیوار خارجی کاروان‌سرا موازی هستند. در نمای اطراف صحن، در هر ضلع یک ایوان مرکزی (تصویر ۱۱ و نقشه ۴) و در دو طرف آن چهار اصطبل و دو محل اقامت قرار داشته است. ارتفاع سقف اصطبل‌ها کمتر از راهروهای رواق‌مانند اطراف صحن



نقشه ۴. نقشه و برش‌های شمالی - جنوبی و شرقی - غربی چاه‌سیاه کهنه (سیرو، ۱۳۵۷: ۹۳)



تصویر ۱۰. قوس‌های چاه‌سیاه کهنه (مأخذ: نگارندگان)



تصویر ۹. سردر چاه‌سیاه کهنه (مأخذ: نگارندگان)

تک‌رنگ، سفال فیروزه‌ای قلم‌مشکی، لعاب‌دار تک-رنگ بنفش با خمیره قرمز و لعاب‌دار تک‌رنگ با خمیره فریتی.

در اطراف بنا، قطعات سفال قبل از اسلام و صدراسلام تا سده‌های ۶ یا ۷ هجری پراکنده شده که نشان‌دهنده پایان استفاده از بنا در اواخر دوران سلجوقیان است. سفال‌های شاخص سلجوقی عبارت‌اند از: سفال نقاشی زیرلعاب با نقش سیاه روی زمینه فیروزه‌ای، نقش‌کنده و مشبک زیر لعاب



تصویر ۱۱. حیاط، نمای غربی و ایوان مرکزی ضلع غربی چاه‌سیاه کهنه (مأخذ: نگارندگان).

عنوان پست نظامی یا اقامتگاه میان‌راهی کاربرد داشته است (تصویر ۱۲). این بنا در طول جغرافیایی $33^{\circ} 58' 29''$ عرض $51^{\circ} 07' 33''$ و ارتفاع ۱۶۶۵ متر از سطح آب‌های آزاد واقع است.

۷ بنای دهچی مورچه‌خورت

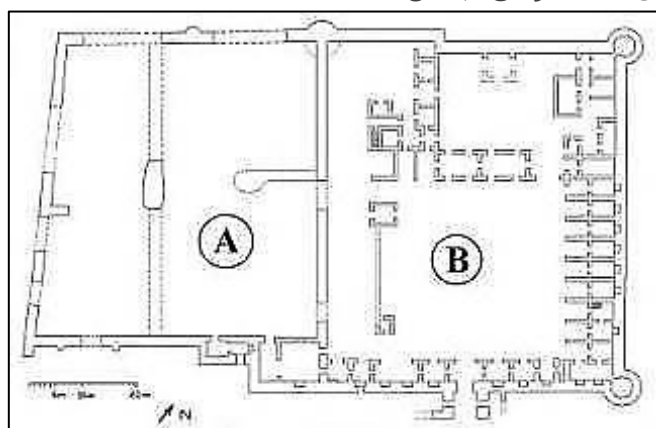
این بنای خشتی در فاصله ۱/۸ کیلومتری جنوب شرقی مورچه‌خورت در حدود ۵۰ کیلومتری شمال اصفهان قرار دارد. بر اساس عناصر معماری، به



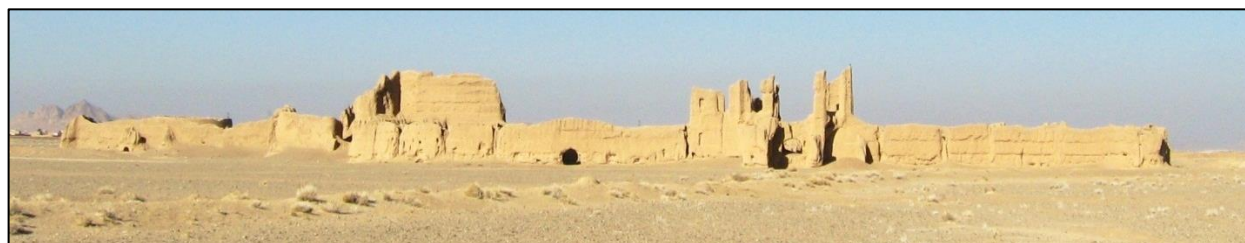
تصویر ۱۲. عکس ماهواره‌ای بنای دهچی (Google Earth, 2010)

شرقی، به نظر می‌رسد بنا در دو دوره ساخته شده است (بخش‌های A و B در نقشه ۵).

نقشه بنای دهچی، دوزنقه کشیده در جهت شمال شرقی - جنوب غربی است. با توجه به اندازه خشت-ها در دو بخش غربی و شرقی، تفاوت ارتفاع دیوارهای بخش غربی و شرقی و شدت تخریب در بخش غربی و سالم‌تر بودن ساختارهای بخش



نقشه ۵. بنای دهچی (برداشت نقشه از نگارندگان)



تصویر ۱۳. نمای جنوبی و سردر بنای دهچی (مأخذ: نگارندگان)

با توجه به قطر زیاد، ارتفاع حصار و موقعیت بنا در دروازه ورودی دشت برخوار و اصفهان می‌توان این بنا را اقامتگاه یا پست نظامی میان‌راهی دانست. بر اساس ابعاد خشت‌های این بخش و همچنین قطعات سفال پراکنده در محوطه، به نظر می‌رسد قدمت بخش A به صدراسلام تا دوران سلجوقی باز می‌گردد. قطعات سفال شاخص محوطه شامل انواع لعاب قلیایی اواخر ساسانی تا صدر اسلام، لعاب پاشیده سده‌های ۴ تا ۶ هجری، خمیره قرمز یکدست با پوشش قهوه‌ای سده‌های ۵ و ۶ هجری، لعاب‌دار بنفش تکرنگ و خمیره فریتی سده‌های ۶ و ۷ هجری است.

بخش A (قدیمی‌تر) دارای نقشه‌ای دوزنقه‌ای شکل با طول‌های ۴۵ و ۵۰ متر و عرض ۵۶ متر است و دیوار قطوری از خشت دارد. در فضای درونی آن، تنها شواهدی از یک عنصر نامشخص وابسته به معماری (جرز یا بخشی از یک دیوار قطور) به ارتفاع حدود ۶ متر و متشکل از خشت‌های $۷ \times ۳۵ \times ۳۵$ سانتی‌متری دیده می‌شود (تصویر ۱۴). تمامی فضای داخلی این بخش، در دهه‌های اخیر برای کشاورزی مسطح شده است. در گوشه جنوب‌شرقی این بخش، دو اتاق به ابعاد ۳×۶ و ۷×۱۰ متر وجود دارد که بر اساس اندازه خشت‌های پی و بالای دیوار، نوع قوس‌ها و همچنین نحوه اتصال برخی از قوس‌ها به دیوارها، بازسازی جدیدتر بر پی اولیه بنا را نشان می‌دهد.



تصویر ۱۴. حیاط بخش غربی (A) بنا دهچی (مأخذ: نگارندگان)

و قدمتی در حدود دوران ایلخانی برای این بخش منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

۸ بحث و تحلیل؛ راه‌های شمال اصفهان در عصر سلجوقی

در متون جغرافیایی سده‌های ۳-۴ هجری، راه‌های اصفهان به ری معروف‌ترین شاهراه‌های فارس و خراسان معرفی شده است (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۴۲؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۷۲۱). این مسیرها از شاخه‌های راه ابریشم بودند و شمال و جنوب ایران را مرتبط می‌ساختند (ریاضی، ۱۳۷۴: ۵۴). راه‌های شمال اصفهان به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ دسته نخست، راه‌های

ابعاد بخش B (جدیدتر) ۶۵×۶۰ متر و شامل صحن مرکزی با اتاق‌های کوچک و بزرگ در سه طرف شمال، شرق و جنوب، دیواری قطور به ارتفاع ۴ متر و دو برج در دو گوشه جنوب شرقی و شمال شرقی است. ورودی این بخش، در وسط ضلع جنوبی قرار گرفته و ارتفاع باقی‌مانده آن حدود ۸ متر است (تصویر ۱۳) و با پیگیری خط قوس، می‌توان ارتفاع سردر را ۱۰ متر تخمین زد. عرض سردر در نمای بیرونی، ۵ متر است و نسبت ارتفاع به عرض سردر با نسبت‌های رایج دوره ایلخانی هماهنگی دارد. بر اساس ویژگی‌های معماری، برج‌ها، اتاق‌ها و غرفه‌های بخش B، کاربردهایی مانند کاروان‌سرا و یا سربازخانه

مشخص است و مسجد جامع بزرگ و مناره آجرکاری سلجوقی، نشان‌دهنده نقش مرکزی گز در میان روستاهای برخوار در دوران سلجوقی است. در برخی از متون صدراسلام به نام «دانجی» برمی‌خوریم که بزرگ‌ترین و آبادترین روستای برخوار در یک منزلی اصفهان و راهش آبادترین راه کویر بود (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۴۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۷۲۱-۷۲۵). اصطخری منازل راه اصلی ری - اصفهان و فواصل میان آن‌ها را ذکر کرده است: «... از قاشان (کاشان) تا قلعه بدره دو منزل ... و از بدره تا رباط علی‌بن‌رستم یک منزل بزرگ و درین قلعه پیادگان جهت دفع حوادث و منع نوایب مقیم هستند و قافله و کاروان در آنجا منزل می‌سازد و نزدیک این قلعه دیهی است که از آن آب روانه می‌شود و در میانه رباط می‌افتد و در میانه رباط حوضی بزرگ ساخته است که آب در آن جمع می‌شود و از آن جا بیرون می‌رود و از این رباط تا دیه دانجی یک منزل و از دانجی تا اصفهان یک منزل سبک و راهی که از دانجی به اصفهان می‌رود به غایت عمارت است» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۴۳). دقت در این مشخصات، وجود ارتباط میان دانجی با گز را روشن می‌سازد؛ زیرا علاوه بر وسعت و مرکزیت گز (= دانجی) فاصله بیان‌شده میان دانجی با اصفهان (یک منزل سبک) با فاصله گز با اصفهان مطابقت دارد و در چنین فاصله‌ای از اصفهان، شواهدی از شهر یا روستای مهم دیگری از دوران سلجوقی وجود ندارد.

از سوی دیگر، بر اساس نشانه‌هایی که اصطخری بیان کرده و تطبیق مسافت و راه اصلی ری - اصفهان و نیز بقایای باستان‌شناختی صدراسلام، احتمالاً رباط علی‌بن‌رستم نیز با «رباطسلطان» مطابقت دارد. همچنین در برخی منابع اسلامی، از «رباطوز» به عنوان دومین منزلگاه بعد از اصفهان یاد شده که ۷ فرسخ (حدود ۴۵ کیلومتر) با منزل اول یعنی

اصفهان به اردستان، نطنز، کاشان، قم، ری، طبرستان و خراسان و دسته دوم، راه‌های اصفهان به گلپایگان و بروجرد و نواحی غربی کشور.

یکی از مسیرهای اصلی عصر سلجوقی، راه اصفهان به مورچه‌خورت، میمه، رباط‌ترک، دلیجان و قم بود و در صدراسلام بیشتر کاربرد چاپاری و نظامی داشت، اما در دوران سلجوقی اهمیت بیشتری یافت^۱ (سیرو، ۱۳۵۷: ۱۹). مورچه‌خورت به عنوان مرکز کاروانی مهم در دوران اسلامی نقش داشت. چنانکه در بررسی میدانی نگارندگان، هفت کاروان‌سرا یا چاپارخانه متعلق به دوران صدراسلام تا قاجار در آن شناسایی شد و برخی از سیاحان به منازل دو یا چندطبقه درون حصار روستا برای اجاره به مسافران اشاره کرده‌اند (فلاندن، ۱۳۵۶: ۱۲۸). در کتب عصر ایلخانی تا قاجار، مورچه‌خورت به عنوان یکی از منازل مهم و نقطه تلاقی در شبکه راه‌های شمال اصفهان معرفی شده است. اما از دوران قبل از ایلخانان، تنها در دوره آل‌بویه به سفر صاحب بن عباد (۳۸۵-۳۲۶ هجری) وزیر فخرالدوله دیلمی از ری به اصفهان و توقف او در مورچه‌خورت اشاره شده است (میرعظیمی، ۱۳۷۹: ۶۶۹). از سوی دیگر، دسترسی میان اصفهان و مناطق شمالی کشور از طریق گذرگاه‌های محدودی در میان کوه‌های کرکس امکان‌پذیر بود و یکی از این گذرگاه‌ها، معبری بود که از مورچه‌خورت به میمه، رباط‌ترک و دلیجان می‌رفت. بنابراین مورچه‌خورت به عنوان نقطه تلاقی راه‌های شمال - جنوب و شرق - غرب اهمیت می‌یابد.

یکی از مراکز سکونت مهم در شمال اصفهان، «گز» بود. ماکسیم سیرو بقایای آتشکده‌ای را در شهر گز برخوار یافته و معرفی کرده است (Siroux, 1967: 93-94) که نشانگر اهمیت گز در دوران قبل از اسلام است. همچنین، مرکزیت گز از دوران ایلخانی بر اساس نوشته حمدالله مستوفی (۱۳۳۶)

یافت (منشی‌کرمانی، ۱۳۶۴: ۶۸) و به دلیل ماهیت کوهستانی، از آن در تابستان استفاده می‌شد. این مسیر در محدوده پژوهش حاضر قرار نمی‌گیرد.

^۱ مسیر دیگری که در زمان سلطان سنجر سلجوقی اهمیت یافت و تا مورچه‌خورت با مسیر قبلی مطابقت داشت، مسیر مورچه‌خورت به قهرود، کاشان و قم بود. این مسیر در پی ساخت رباطی بزرگ در قهرود توسط وزیر سلطان سنجر رونق

مترمربع و قلعه اتابکی ۲۸۰۰ متر مربع است و این ابعاد تقریباً برابر در هر سه بنا، نشان‌دهنده تعداد مساوی مسافران و کاروان‌هایی است که از دو مسیر دیگر، یعنی مسیر شمالی «اصفهان - گز - مورچه - خورت - میمه - رباط‌ترک - دلیجان - قم - ری» و مسیر شمال غربی «اصفهان - چاه‌سیاه کهنه - قلعه اتابکی - علویجه - گلپایگان - بروجرد - عراق» می‌گذشته‌اند.

از سوی دیگر، با توجه به اهمیت اصفهان، ری و خراسان در دوران سلجوقیان، ارتباط میان این مراکز از اهمیت زیادی برخوردار بود و احتمالاً راه‌های منتهی به شمال شرق و شمال کشور در درج قلعه اتابکی اول اهمیت قرار داشتند. به سخن دیگر، دو مسیر «اصفهان - گز - رباط‌سلطان - رباط‌سنگی نطنز - نطنز» (مسیر الف) و «اصفهان - گز - مورچه‌خورت - میمه - رباط‌ترک - دلیجان - قم - ری» (مسیر ب) از اهمیت بیشتری در مقایسه با مسیر «اصفهان - چاه‌سیاه کهنه - قلعه اتابکی - علویجه - گلپایگان - بروجرد - عراق» (مسیر ج) برخوردار بودند. همچنین، ویژگی‌های جغرافیایی شمال غربی اصفهان و وجود موانع طبیعی و کوه‌ها، دسترسی اصفهان را به مناطق غربی از طریق مسیر (ج) سخت‌تر از دو مسیر (الف) و (ب) می‌نمود.

این در حالی است که نگاهی به نقشه‌های جغرافیایی و کوه‌های کرکس نشان می‌دهد که مسیر (الف) در مقایسه با مسیر (ب) نیز دارای موانع طبیعی کمتری است و دسترسی میان اصفهان و مناطق شمالی یعنی کاشان، ری و طبرستان از طریق «اصفهان - گز - رباط‌سلطان - رباط‌سنگی نطنز - نطنز - کاشان - قم» آسان‌تر از مسیر «اصفهان - مورچه‌خورت - میمه - رباط‌ترک - دلیجان - قم» بود. مسیر (الف) امتیاز دیگری نیز نسبت به مسیر (ب) داشت که به مراکز مهم شهری عصر سلجوقی در شمال - شرقی اصفهان از جمله اردستان و نایین و خراسان نزدیک‌تر بود.

بنابراین به نظر می‌رسد، از سه مسیر اشاره شده (تصویر ۱۵)، مسیر الف یا خط سیر شمال شرقی، اصلی‌ترین مسیر در شبکه راه‌های شمال اصفهان

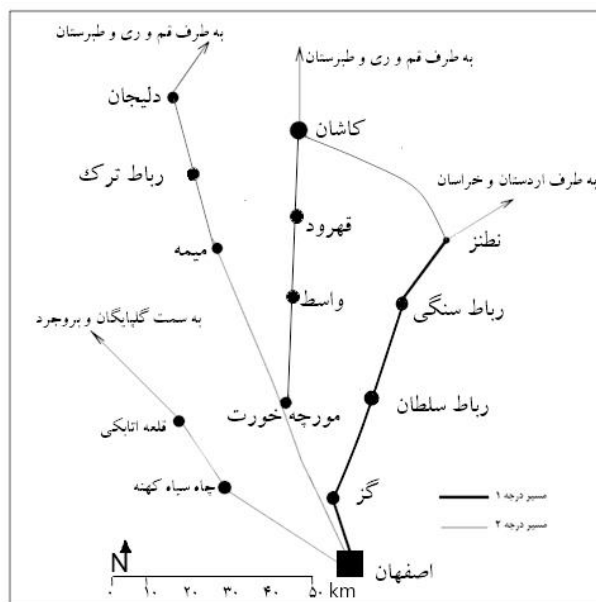
دانجی فاصله داشت (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۴۳) و این فاصله با مسافت میان گز و رباط‌سلطان یکی است. افزون بر این، در شعاع ۴۵ کیلومتری از گز، غیر از رباط‌سلطان، آثار دیگری از صدراسلام و عصر سلجوقی شناسایی نشد. این دو موضوع، مؤید ارتباط «رباط وز» با «رباط‌سلطان» است. بنابراین احتمالاً از رباط‌سلطان نیز در سده‌های نخست و میانی اسلامی با دو نام «رباط علی بن‌رستم» و «رباط وز» یاد شده است.

مسیر دیگری که بر اساس یافته‌های بررسی میدانی و با نگاهی بر وضعیت جغرافیایی کوه‌های کرکس قابل ترسیم است، مسیر اصفهان، چاه‌سیاه کهنه، قلعه اتابکی، گلپایگان، بروجرد، غرب کشور و عراق بوده است. اگرچه در منابع دوران سلجوقی به این مسیر اشاره نشده، اما از دوران صفوی از آن یاد شده (دلاواله، ۱۳۷۱: ۳۳-۳۲) و زائران عتبات عالیات و هیأت‌های سیاسی اروپایی، از آن تردد می‌کردند. با وجود اینکه منابع مکتوب صدراسلام و عصر سلجوقی درباره این مسیر خاموش هستند، شناسایی کاروان‌سرای چاه‌سیاه کهنه و اقامتگاه اتابکی در یک منزلی آن به ترسیم این راه کمک می‌کند. بدین ترتیب که کاروان‌سرای چاه‌سیاه نخستین منزل پس از اصفهان و قلعه اتابکی دومین منزل بود و پس از گردنه هل‌آباد، راه به سمت علویجه و گلپایگان می‌رفت. ویژگی جغرافیایی این ناحیه نیز در انتخاب مسیر اثرگذار بود؛ زیرا در غرب این مسیر، بخشی از کوه‌های رشته‌کوه زاگرس قرار داشت و دسترسی به مناطق غربی از میان آن‌ها دشوار بود و مسیر یادشده، بهترین مسیر میان اصفهان، گلپایگان و بروجرد است.

وسعت بخش سلجوقی مجموعه رباط‌سلطان در مقایسه با بناهای دیگر برخوار بسیار زیاد و حدود ۵۶۰۰ مترمربع است. احتمالاً این موضوع، با تعداد زیاد مسافرانی ارتباط دارد که از مسیر شمال شرقی یعنی «اصفهان - گز - رباط‌سلطان - رباط‌سنگی نطنز - نطنز» می‌گذشتند. حال آنکه ابعاد اقامتگاه دهچی مورچه‌خورت ۲۶۳۰ مترمربع، چاه‌سیاه کهنه ۲۸۰۹

دیگر، در مسیر (ج) یا شمال غربی، در مقایسه با مسیرهای (الف) و (ب) تردد کمتری صورت می‌گرفت و ساخت کاروان‌سراها و بناهای میان‌راهی با ابعاد وسیع در این مسیر ضروری نبود.

بود و تعداد زیاد مسافران و کاروان‌ها موجب شد کاروان‌سرای رباط‌اسلطان با ابعاد وسیع‌تر (دو برابر کاروان‌سراهای چاه‌سیاه، اتابکی و دهچی مورچه‌خورت) در آن ساخته شود. پس از آن، مسیر (ب) یا خط سیر شمالی نیز یکی از مسیرهای اصلی بود، اما در درجه دوم اهمیت قرار داشت. از سوی



تصویر ۱۵. راه‌های شمال اصفهان در عصر سلجوقیان بر اساس منابع مکتوب و شواهد باستان‌شناسی (ترسیم از نگارندگان)

اسلامی و شواهد باقی‌مانده کاروان‌سراهای سلجوقی شامل مسیرهای اصلی زیر هستند:

الف) اصفهان - گز - رباط‌اسلطان - رباط‌سنگی - نطنز - نطنز (از نطنز راهی به اردستان و خراسان و راه دیگر به کاشان، قم، ری می‌رفت).

ب) اصفهان - گز - مورچه‌خورت - میمه - رباط‌ترک - دلیجان - قم - کاشان - ری - طبرستان.

ج) اصفهان - چاه‌سیاه کهنه - قلعه اتابکی - علویجه - گلپایگان - بروجرد - عراق.

در هر سه مسیر، کاروان‌سراها و بناهای میان‌راهی سلجوقیان باقی مانده است. در بررسی نگارندگان در دشت برخوار چهار بنا شناسایی شد: در مسیر (الف) مجموعه وسیع رباط‌اسلطان، در

۹ نتیجه‌گیری

انتخاب اصفهان به پایتختی سلجوقیان به مدت حدود یک سده، سبب توسعه بیشتر آن شد. توسعه اصفهان، گسترش راه‌های ارتباطی آن را با مراکز شهری و روستایی دیگر الزامی کرد. در پی آن برخی راه‌های قبل از سلجوقیان بهسازی و بناهای میان‌راهی در آن‌ها بازسازی یا نوسازی شد. راه‌های ارتباطی جدیدی نیز به شبکه راه‌های اطراف اصفهان افزوده شد.

از میان این راه‌ها، سه راه اصلی از دشت برخوار می‌گذشت که ارتباط اصفهان را با مناطق شمال - شرقی، شمالی، شمال غربی و غرب کشور فراهم می‌کرد. این راه‌ها بر اساس توصیف منابع مکتوب دوران

سلجوقی در شمال اصفهان مسیری بود که از اصفهان به گز، رباطسلطان و نطنز می‌رسید و از آنجا به کاشان، قم، ری، طبرستان یا اردستان، نایین و خراسان می‌رفت. پس از این مسیر، خط سیر شمالی یعنی مسیر (ب) اهمیت داشت و این مسیر نیز از مسیرهای اصلی در عصر سلجوقی محسوب می‌شد. در حالی‌که، خط سیر سوم یعنی مسیر (ج) یکی از مسیرهای فرعی و درجه دو بود.

مسیر (ب) اقامتگاه دهچی مورچه‌خورت و در مسیر (ج) دو کاروان‌سرای چاه‌سیاه کهنه و قلعه اتابکی.

با توجه به مواردی همچون وسعت زیاد رباط-سلطان (دو برابر کاروان‌سراهای دیگر)، موانع طبیعی کمتر در این مسیر و امکان برقراری ارتباط میان اصفهان با مراکز مهم شهری سلجوقی مانند اردستان، نایین، خراسان، کاشان، ری و طبرستان به نظر می‌رسد اصلی‌ترین مسیر ارتباطی دوران

منابع

شاردن، ژان، ۱۳۳۶، سیاحت‌نامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، جلد سوم، تهران: امیرکبیر.

فلاندن، اوژن، ۱۳۵۶، سفرنامه فلاندن، ترجمه حسین نورصادقی، چاپ سوم، تهران: اشرافی.

مستوفی، حمدالله، ۱۳۳۶، زهت القلوب، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: طهوری.

مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد، ۱۳۶۱، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ترجمه دکتر علینقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.

منشی کرمانی، ناصرالدین، ۱۳۶۴، نسائم الاسحار من لطائف الاخبار در تاریخ وزراء، به تصحیح میرجلال‌الدین حسینی ارموی، تهران: اطلاعات.

میرعظیمی، نعمت الله، (۱۳۷۹)، اصفهان، زادگاه جمال و کمال، اصفهان: گلها.

ویلبر، دونالد، ۱۳۶۵، معماری اسلامی ایران در دوره ایلخانان، ترجمه عبدالله فریار، چاپ دوم، تهران: علمی و فرهنگی.

هنرفر، لطف الله، ۱۳۸۶، اصفهان، چاپ چهارم، تهران: علمی و فرهنگی.

یعقوبی، احمد بن ابی‌یعقوب، ۱۳۸۱، البلدان، ترجمه دکتر محمدابراهیم آیتی، چاپ چهارم، تهران: علمی و فرهنگی.

ابن‌فقیه، ابی‌بکر احمد بن محمد الهمذانی، ۱۳۰۲ ه.ق، مختصر کتاب البلدان، لیدن، چاپ بریل.

صفی‌الدین بغدادی، ۱۹۹۲، مرصع الاطلاع علی اسماء الامکنه و البقاع، تحقیق و تعلیق محمد البجاوی، ج ۱، بیروت: دار الجلیل.

یاقوت حموی، ۱۹۵۷، معجم البلدان، بیروت: دار بیروت.

ابن‌حوقل، محمد، ۱۳۴۵، صوره الارض، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

ابن‌خردادبه، عبیدالله بن عبدالله، ۱۳۷۰، المسالك و الممالك، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: بی‌نا.

ابن‌رسته، احمد بن عمر، ۱۳۶۵، الاعلاق النفیسه، ترجمه و تعلیق حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر.

ابوالفداء، ۱۳۴۹، تقویم البلدان، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

ابونعیم اصفهانی، حافظ، ۱۳۷۷، ذکر اخبار اصفهان، ترجمه دکتر نورالله کسای، تهران: سروش.

اتابکی، محمودبن بختیار، ۱۳۷۸، المختارات من الرسائل، به کوشش غلامرضا طاهر و ایرج افشار، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، ۱۳۷۳، ممالك و مسالك، به کوشش ایرج افشار، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

امیرحاجلو، سعید، ۱۳۹۱، بررسی باستان‌شناختی مراکز سکونت‌دوران سلجوقی و صفوی در حاشیه شمالی دشت اصفهان، رساله دکتری باستان‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس (منتشر نشده).

حمزه اصفهانی، ۱۳۶۷، تاریخ سنی ملوک الارض و الانبیاء (تاریخ پیامبران و شاهان)، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.

دلاواله، پیترو، ۱۳۷۱، سفرنامه پیترو دلاواله (قسمت مربوط به ایران)، ترجمه و شرح حواشی از دکتر شعاع‌الدین شفا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

ریاضی، محمدرضا، ۱۳۷۴، «جاده ابریشم: شکل‌گیری و پیشینه»، مجله اثر، شماره ۲: ۴۸-۵۴.

سیرو، ماکسیم، ۱۳۵۷، راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن‌ها، مهدی مشایخی، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.

Sirox, M. 1967, "Trois Monuments Inconnus de l'Iran Ancien...", *Iranica Antiqua*, E. J. Brill, Leiden, Volume VII.