

The Howz-e Khan Waystation: An Investigation of a Forgotten Mid-Route Complex based on Textual Sources and Archaeological Evidence

Shadi Ganji¹, Faramarz Parsi²

1. Ph. D. in Archaeology, Archaeology Department, Humanities Faculty, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran (Corresponding Author).

Email: shadiganji84@gmail.com

2. MA in Architecture, Architecture Department, Architecture and Environmental design Faculty, Science and Technology University, Tehran, Iran.

Article Info

 <https://doi.org/10.61882/Athar.2024.4069.1>

Pp: 135 - 160

Article Type:

Research Article

Article History:

Received: 2025/08/05

Revised: 2025/09/23

Accepted: 2025/10/04

Use your device to scan
and read the article online



Athar Journal

Journal of the Research Institute of Historical Buildings and Fabrics, Research Institute of Cultural Heritage and Tourism (RICHT), Tehran, Iran.

Owner & Publisher:

Cultural Heritage and Tourism Research Institute (RICHT), Tehran, Iran.

Journal Homepage: <https://athar.richt.ir/>

Abstract

Intermediary waystations and their related structures—such as caravanserais, cisterns, mills, towers, and forts—have long been vital elements in the infrastructure and security of Iran’s historical roads. One such site is Howz-e Khān, a waystation along the historical route from Nāyband to Rāvar (part of the Khorasan–Kerman route), now located away from modern paved roads. Positioned in a barren desert landscape, far from any settlement, this complex contributed to the prosperity and safety of the route. In 2024–2025, the authors conducted detailed field and archival research on this historical road and its associated structures, including the Howz-e Khān complex. Using old maps, travel accounts, field observations, and archaeological evidence, they investigated the features and significance of the site within the historical road system. Howz-e Khān consists of eight structures: a caravanserai, kiln, latrine, tower, water cistern, cruciform room, separate room, and a well—built during different periods. The site functioned as a stopover for travelers at least since the Safavid era, primarily due to its water infrastructure, with additional buildings constructed during the Qajar period as traffic along the route increased. This study shows that Howz-e Khān was not a permanent settlement but a service point for travelers. Thanks to its water systems and strategic location, it played a key role in sustaining the historical road network across the Lut Desert. The case of Howz-e Khān offers deeper understanding of the role of intermediary nodes in Iran’s historical communication systems.

Keywords: Howz-e Kahn, Caravanserai, Historical route, Waystation, Lut Desert.

Citations: Ganji, S. & Parsi, F., (2026). “The Howz-e Khan Waystation: An Investigation of a Forgotten Mid-Route Complex based on Textual Sources and Archaeological Evidence”. *Athar*, 46(111): 135-160. <https://doi.org/10.61882/Athar.2024.4069.1>

Homepage of this Article: <https://athar.richt.ir/article-2-2024-en.html>



© The Author(s)



Copyright © 2026 The Authors. Published by Cultural Heritage and Tourism Research Institute (RICHT).

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>). Non-commercial uses of the work are permitted, provided the original work is properly cited.



Introduction

Mid-route waystations and their associated structures—caravanserais, cisterns, kilns, towers, and forts—have long been essential components of Iran’s historical transportation systems. These facilities not only enabled the movement of people and goods but also ensured security and facilitated cultural and economic exchange. The historical route from Khorasan to Kerman, once a vital artery connecting northeastern and southeastern Iran, included numerous such waystations. One of these is the Howz-e Khan complex, a mid-route station located between Nayband and Ravar, which has been largely forgotten due to its remoteness from modern paved roads and current transportation routes.

The present study aims to investigate a section of the historical Khorasan–Kerman route by identifying, documenting, and dating the architectural features of the Howz-e Khan complex. This research builds upon limited references in historical sources and maps, as well as sporadic mentions in early travelogues. Despite its significance in connecting major economic and religious centers, this route has been overlooked in modern academic literature. By focusing on the Howz-e Khan complex, this study contributes to the broader understanding of how infrastructure supported the functionality and continuity of historical road networks in the Iranian plateau, especially in arid and marginal environments.

Methodologically, the research employs a combination of field survey and archival/library study. The team conducted on-site documentation during 2024 and 2025 (1403–1404 SH), surveying all eight structures within the complex. These include a caravanserai, a kiln, a latrine, a tower, a cistern (Howz), a cruciform room, a solitary room, and a well. Tools such as Excel were used for categorizing and analyzing data, AutoCAD was employed to produce accurate architectural plans, and GIS facilitated spatial analysis and topographic contextualization. Historical texts and maps were consulted to supplement the physical data and assist in dating the structures.

Geographically, Howz-e Khan is located in the Deihuk district of Tabas County, South Khorasan Province, approximately 28 kilometers from the modern Nayband–Ravar road. The site lies on the north western edge of the Lut Desert, in a harsh and arid landscape characterized by extreme temperatures, minimal vegetation, and the absence of permanent water sources. These environmental conditions necessitated the construction of water storage and support structures, making Howz-e Khan a crucial waystation in the region. Its spatial isolation today belies its former importance as a key node in the historical road system between Khorasan and Kerman.

Discussion

Site Description, Field Evidence, and Historical Significance of Howz-e Khan

The Howz-e Khan complex comprises eight distinct structures, each with specific architectural and functional characteristics that reflect the evolution of mid-route infrastructure in the Iranian plateau. The partially constructed caravanserai, featuring a camel stall (*shotor-khaneh*), loading platforms, rooms, and two *Iwanches* (vaulted alcoves), shows signs of abandonment before completion. Built with stone foundations and mud-lime mortar, its incomplete state may reflect financial limitations, changing routes, or unsuitable site selection.

The complex's central feature—the cistern (Howz), from which it takes its name—includes a stone entrance, staircase, and underground water reservoir. It is attributed to the Safavid period and displays signs of repair during the Qajar era. Adjacent to it is a cruciform underground room, possibly serving as a resting space or secondary storage, although its original function remains uncertain.

Additional structures include a standalone room, likely the earliest residential facility at the site; a watchtower, built in the Qajar era with arrow slits and strategic views; a brick kiln, likely used in the construction of later additions; a toilet facility with two cubicles; and a well, probably were using dry seasons. Field surveys revealed 18 pottery fragments—both glazed and unglazed—dating from the Safavid to Qajar periods, supporting the architectural chronology.

Howz-e Khan appears in several historical texts and travelogues between the Safavid and Qajar periods. Afzal al-Molk's 1882 travel account details the cistern and shelter, but not the caravanserai, implying it had not been constructed yet. Later reports by British officers, including General Percy Sykes, confirm the site's use as a water stop without mentioning a caravanserai, reinforcing the hypothesis that it was a late Qajar or early Pahlavi addition.

The site's strategic importance on the Khorasan–Kerman route is tied to three main factors: the challenging desert terrain that often led travelers astray, the scarcity of water which made the cisterns vital for survival, and the threat of banditry that necessitated protective architecture. Together, these factors underscore Howz-e Khan's role as a critical node in Iran's historical transportation network.

Conclusion

Transportation networks in the arid landscapes of Iran. Located along the lesser-known segment of the Khorasan–Kerman route, this waystation exemplifies how architecture and infrastructure were adapted to meet the physical, logistical, and socio-political demands of long-distance travel through harsh desert environments. The complex's architectural remains—particularly the Safavid-period cistern, Qajar-era watchtower, and the partially completed caravanserai—together highlight the layered evolution of the site in response to shifting travel patterns, economic needs, and security concerns.

The site's importance can be attributed to three key factors: first, its role in ensuring survival amid the Lut Desert's extreme conditions, where the scarcity of water necessitated reliable cisterns; second, its strategic function as a navigational and protective node in an otherwise unmarked and treacherous landscape where travelers often got lost or faced danger; and third, its position on a pilgrimage and trade corridor, which increased the demand for safe resting places and encouraged the construction of public-benefit structures.

Although the route was eventually abandoned with the advent of motorized transportation, Howz-e Khan's remains reflect its former vitality. Its mention in travelogues, absence of early caravanserai structures, and later architectural additions confirm that the complex evolved gradually, with certain structures built in response to growing usage in the Qajar era.

Preserving and studying Howz-e Khan is not merely about safeguarding a group of desert ruins—it is about protecting a critical link in Iran's historical infrastructure, where architecture, environment, and movement intersected. As a case study, Howz-e Khan offers valuable insights into the material



expressions of resilience, community needs, and adaptation along one of Iran's forgotten but once-thriving desert routes.

Acknowledgments

The authors would like to express their sincere gratitude to their dear colleagues Danial Shahmoradi, Pouya Amidi Rad, Khorshid Parsi, Ehsan Hassankhani, and Hamid Boriri for their invaluable assistance during the fieldwork. We are also deeply thankful to Dr. Mohammad Farjami from the Cultural Heritage Department of South Khorasan.

Observation Contribution

The authors have contributed equally to the preparation of this research.

Conflict of Interest

The authors declare no conflicts of interest. All financial resources for this study were provided independently by the researchers.



منزل گاه حوض خان: بررسی مجموعه‌ای میان‌راهی و فراموش شده بر اساس متون و شواهد باستان‌شناختی

شادی گنجی ID¹، فرامرز پارسی ID²

I. دکترای باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

Email: shadiganji84@gmail.com

II. کارشناسی ارشد معماری، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله

چکیده

<https://doi.org/10.61882/Athar.2024.4069.1>

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۱۶۰-۱۳۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۵/۱۴

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۷/۰۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۱۲

منزل‌گاه‌های میان‌راهی و سازه‌های وابسته به آن‌ها مثل: کاروانسراها، آب‌انبارها، میل‌ها، برج‌ها و قلعه‌ها از دیرباز عناصر حیاتی راه‌های ایران و دلایل امنیت و حفظ حرکت بوده‌اند. یکی از این نقاط میان‌راهی در راه تاریخی نایبند به راور (بخشی از راه تاریخی خراسان به کرمان) که امروزه دور از جاده آسفالت قرار دارد، منزل‌گاه حوض خان است. این مجموعه میان‌راهی در چشم‌اندازی بیابانی، خشک و دور از هر آبادی، یکی از دلایل رونق و امنیت این راه بوده است. نویسندگان در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ این راه تاریخی و سازه‌های مرتبط با آن، از جمله مجموعه حوض خان را با کمک نقشه‌های قدیمی، سفرنامه‌ها، مشاهدات میدانی و شواهد باستان‌شناختی مورد پژوهش دقیق میدانی و کتابخانه‌ای قرار دادند تا به شناخت بخشی از راه تاریخی خراسان به کرمان و معرفی و تاریخ‌گذاری سازه‌های مجموعه حوض خان دست یابند. پرسش‌های اصلی این پژوهش را می‌توان در سه مورد خلاصه کرد: مجموعه کاروانسرای حوض خان از چه بخش‌هایی تشکیل شده و رابطه این بخش‌ها با یک‌دیگر چگونه است؟ بخش‌های مختلف این مجموعه در چه زمانی ساخته شده‌اند؟ دلایل اهمیت این مجموعه در راه تاریخی کرمان-خراسان چیست؟ بر این اساس، منزل‌گاه حوض خان از هشت سازه، شامل: کاروانسرا، کوره، آبریزگاه، برج، آب‌انبار، اتاق چلیپا، اتاق منفرد و چاه آب تشکیل شده که در دوره‌های مختلف ساخته شده‌اند. این محل حداقل از دوره صفوی به دلیل ساخت تأسیسات ذخیره آب، محل اقامت مسافران بوده است و در دوره قاجار به دلیل افزایش تردد در این مسیر، سازه‌های دیگری به آن افزوده شده است. این پژوهش نشان می‌دهد که حوض خان، محلی برای توقف و خدمات‌رسانی میان‌راهی بوده است که به واسطه تأسیسات آبی و موقعیت ویژه جغرافیایی، در شکل‌گیری و پایداری شبکه راه‌های تاریخی در منطقه بیابانی لوت نقش مؤثری داشته است. مطالعه موردی حوض خان، دریچه‌ای است به فهم بهتر عملکرد نقاط میان‌راهی در نظام ارتباطی راه‌های تاریخی فلات ایران.

کلیدواژگان: حوض خان، کاروانسرا، راه تاریخی، منزلگاه، دشت لوت.



فصلنامه علمی اثر

نشریه پژوهشکده ابنیه و بافت‌های تاریخی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران.

ناشر:

پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری

ارجاع به مقاله: گنجی، شادی؛ و پارسی، فرامرز، (۱۴۰۴). «منزل‌گاه حوض خان: بررسی مجموعه‌ای میان‌راهی و فراموش شده بر اساس متون و شواهد باستان‌شناختی». اثر، ۴۶ (۱۱۱): ۱۶۰-۱۳۵. <https://doi.org/10.61882/Athar.2024.4069.1>

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه: <https://athar.richt.ir/article-2-2024-fa.html>

مقدمه

منزل‌گاه‌های میان‌راهی و سازه‌های وابسته به آن‌ها مثل کاروانسراها، آب‌انبارها، میل‌ها، برج‌ها و قلعه‌ها از دیرباز عناصر حیاتی راه‌های ایران و دلایل امنیت و حفظ حرکت بوده‌اند و در جریان انتقال کالاها، برهم‌کنش‌های فرهنگی و شکل‌گیری فرهنگ امروز ایرانیان، نقش مهمی به عهده داشته‌اند. اگر عناصر مختلف سهیم در شکل‌گیری فرهنگ را، دانه‌های یک زنجیر تصور کرد، فراموشی راه‌های تاریخی و سازه‌های مرتبط با آن مثل از دست دادن بخشی از زنجیری است که شناخت ما را نسبت به فرهنگ ایران دچار کاستی می‌کند. قدیمی‌ترین شواهدی که از سازه‌های مرتبط با راه‌ها در اختیار داریم به دوره هخامنشی و ذکر تعداد منزل‌گاه‌های بین سارد و شوش بازمی‌گردد (گیرشمن، ۱۳۸۶: ۱۵۷؛ سامی ۱۳۸۹: ۱۵۲؛ حامی، ۱۳۵۸: ۷؛ خزائی، ۱۳۹۵). از دوره‌های اشکانی و ساسانی، شواهد ما درباره سازه‌های مرتبط با راه‌ها بسیار کم‌تر می‌شود، دیگر فقط محدود به متون نیست و در یافته‌های باستان‌شناختی نیز آثار آن‌ها باقی مانده است (ده‌پهلوان و همکاران، ۱۳۹۷؛ کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۳۸۶-۳۸۹؛ لباف‌خانیکی، ۱۳۹۳). در دوره اسلامی به دلیل افزایش جمعیت و رونق راه‌های تجاری و زیارتی بر تعداد این سازه‌ها و رونق راه‌ها افزوده می‌شود (گابریل، ۱۳۷۱: ۲۷۱؛ مهیمنی، ۱۴۰۱؛ میراحمدی، ۱۳۶۸).

با از رونق افتادن مسیرهای کاروان‌رو و استفاده از راه‌های کالسکه‌رو و بعدتر ماشین‌رو، برخی از مسیرهای کاروان‌رو آرام آرام فراموش شدند و سازه‌های تاریخی مرتبط با آن‌ها به دست طبیعت و انسان مورد تخریب قرار گرفتند. یکی از این راه‌های تاریخی مسیر کرمان به خراسان است که امروز بخشی از آن دور از جاده آسفالت ماشین‌رو، مورد استفاده نیست و رنگ فراموشی گرفته است. دوری از راه جدید باعث حفظ بخش‌هایی از این راه از جمله مجموعه حوض خان شده است. شواهد استفاده از راه خراسان به کرمان بر اساس متون به آغاز دوره اسلامی (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۱۴۱-۱۴۲) و بر اساس شواهد باستان‌شناختی و وجود سکونت‌گاه‌های کهن به پیش از اسلام بازمی‌گردد (حشمدار، ۱۴۰۰؛ محمودی‌نسب، ۱۳۹۷) عبور شخصیت‌های تاریخی از این راه باعث توجه و پرداختن به آن در متون شده است (گابریل، ۱۳۸۲). وجود بیابان‌های وسیع، آب‌وهوای گرم و خشک و نبود منابع آب دائمی در این منطقه سبب شده ساخت بناهای عام‌المنفعه مثل کاروانسراها و آب‌انبارها از طرف حکومت‌ها و مردم در این مسیر مرسوم و پسندیده باشد به ویژه از دوره صفوی به بعد که این راه به مسیری زیارتی نیز تبدیل می‌شود. مجموعه حوض خان نیز با قرارگیری در چنین جغرافیایی ایجاد شده و در دوره‌های مختلف گسترش یافته است. پژوهش حاضر با هدف شناخت بخشی از راه تاریخی خراسان به کرمان به شناسایی، معرفی و تاریخ‌گذاری سازه‌های مجموعه حوض خان می‌پردازد.

پرسش‌های پژوهش: پرسش‌های اصلی این پژوهش را می‌توان در سه مورد خلاصه کرد: مجموعه‌ی کاروانسرای حوض خان از چه بخش‌هایی تشکیل شده و رابطه‌ی این بخش‌ها با یکدیگر چگونه است؟ بخش‌های مختلف این مجموعه در چه زمانی ساخته شده‌اند؟ دلایل اهمیت این مجموعه در راه تاریخی کرمان - خراسان چیست؟ در متن پیش رو تلاش خواهد شد که به این پرسش‌ها پاسخ داده شود.

روش پژوهش: با توجه به هدف این پژوهش که توصیف، بررسی، تعیین کاربری و تاریخ‌گذاری بخش‌های مختلف مجموعه حوض خان و بررسی دلایل اهمیت آن است، بعد از مطالعات کتابخانه‌ای، بررسی‌های میدانی، جمع‌آوری اطلاعات لازم و ترسیم پلان تمامی سازه‌ها، از روش توصیفی تحلیلی برای نیل به اهداف مورد نظر استفاده شد. بنابراین اطلاعات پیش‌رو به دو صورت میدانی و کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده‌اند. برای طبقه‌بندی ویژگی‌های بناها از نرم‌افزار اکسل، برای ترسیم پلان‌ها از نرم‌افزار اتوکد و برای تحلیل مکانی موقعیت این مجموعه و ترسیم نقشه‌ها از نرم‌افزار آرک‌مپ استفاده شد.

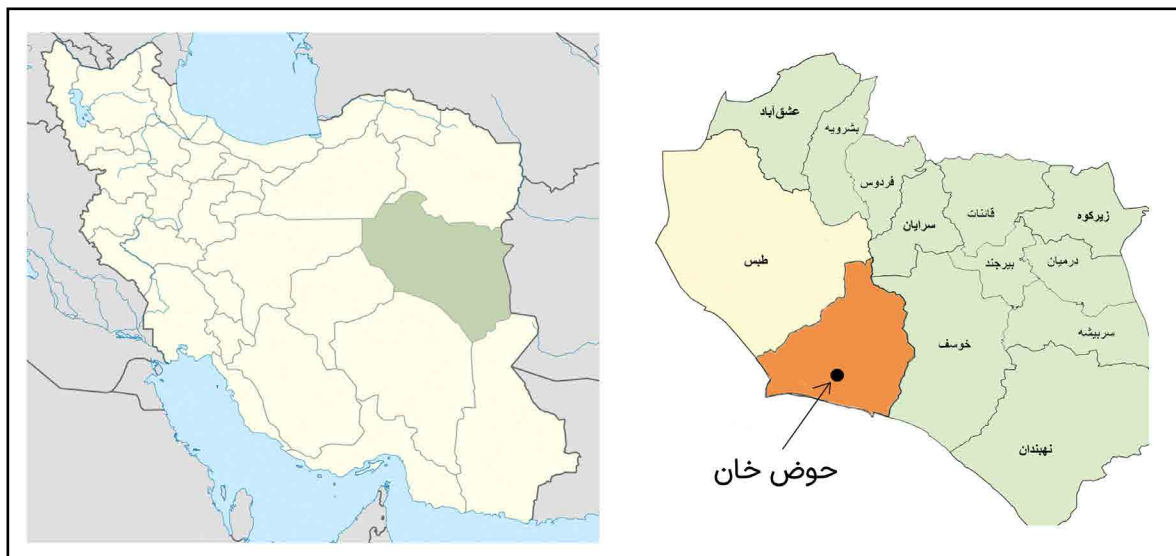
پیشینه پژوهش

قدیمی‌ترین پژوهش جامع درباره کاروانسراهای ایران کتاب کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه، نوشته «ماکسیم سیرو» است که در سال ۱۹۴۹ م. به چاپ رسیده (سیرو، ۱۳۴۹) در این کتاب اشاره‌ای به مجموعه میان‌راهی حوض خان نشده است. بعد از سیرو، دو پژوهش‌گر دیگر به نام‌های «یوسف کیانی» و «ولفرام کلایس»

در کتاب دوجلدی فهرست کاروانسراهای ایران به گردآوری فهرستی از کاروانسراهای ایران پرداخته‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲، ۱۳۶۸). آن‌ها کمی بعد در سال ۱۳۷۳ ه.ش. کتابی دیگر منتشر کردند به نام کاروانسراهای ایران (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳). در هیچ یک از این کتاب‌ها که منابع اصلی برای بررسی کاروانسراهای ایران هستند به حوض‌خان اشاره‌ای نشده است. «لباف‌خانیکی» و همکارانش در سال ۱۳۹۳ ه.ش. پژوهشی را به نام کاروانسراهای خراسان به چاپ رساندند که در آن هم به مجموعه مورد نظر اشاره‌ای نشده است (لباف‌خانیکی و همکاران، ۱۳۹۳). در گزارش منتشرنشده بررسی‌های باستان‌شناختی بخش دیهوک و دهستان پیرحاجات که در سال ۱۳۹۷ ه.ش. توسط «علی اصغر محمودی نسب» انجام شد به بخش‌های مختلف مجموعه حوض‌خان اشاره شده است (محمودی نسب، ۱۳۹۷). هم‌چنین در کتاب کاروانسراهای خراسان جنوبی نوشته محمودی نسب و همکارانش، بخش‌های مختلف بنا به اختصار توصیف شده اما نقشه‌ای از بناها ارائه نکرده‌اند یا به تاریخ‌گذاری و مطالعات تاریخی مرتبط با سازه‌های این مجموعه پرداخته‌اند (محمودی نسب و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۹۱). بر این اساس، تاکنون هیچ پژوهش مستقلی با تمرکز بر مطالعه موردی بخش‌های مختلف این مجموعه و دلایل اهمیت آن در مسیر نایبند به راور که یکی از بخش‌های راه تاریخی خراسان به کرمان است انجام نشده است و همین امر لزوم انجام پژوهش حاضر را بیان می‌کند.

موقعیت جغرافیایی منزل‌گاه حوض‌خان

مجموعه کاروانسرای حوض‌خان در دهستان کویر، بخش دیهوک، شهرستان طبس در استان خراسان جنوبی قرار دارد (تصویر ۱). موقعیت این مجموعه ۳۲ درجه ۱۰ دقیقه و ۵۵ ثانیه طول شمالی و ۵۷ درجه ۲۱ دقیقه و ۴۶ ثانیه عرض شرقی است و در ارتفاع ۱۲۲۵ متری از سطح دریا قرار گرفته است. فاصله این مجموعه تا جاده امروزی نایبند به راور ۲۸ کیلومتر است و در فاصله ۳۲ کیلومتری از نایبند و ۱۲۰ کیلومتری از راور قرار دارد (این اندازه‌ها در مسیرتاریخی محاسبه شده است). از لحاظ جغرافیایی، شهرستان طبس از دو بخش کوهستان و زمین‌های هموار تشکیل شده است. از ویژگی‌های مهم ارتفاعات این منطقه وجود گسل‌های متعدد است که زلزله‌های متناوبی را در این استان ایجاد می‌کند و در رابطه با آسیب‌شناسی سازه‌های تاریخی باید مورد توجه قرار گیرد. دشت‌های جنوبی و جنوب غربی شهرستان طبس، شامل نمک‌زارها و زمین‌های پستی است که گاهی از هر نوع پوشش گیاهی عاری هستند و به دلیل قرارگیری در حاشیه شمالی دشت لوت، آب و هوایی خشک و خشن دارند (حاجی‌پور، ۱۳۹۳). آب‌وهوای بیابانی در منطقه سبب شده تا عموم جریان‌ات آب‌های سطحی در این شهرستان

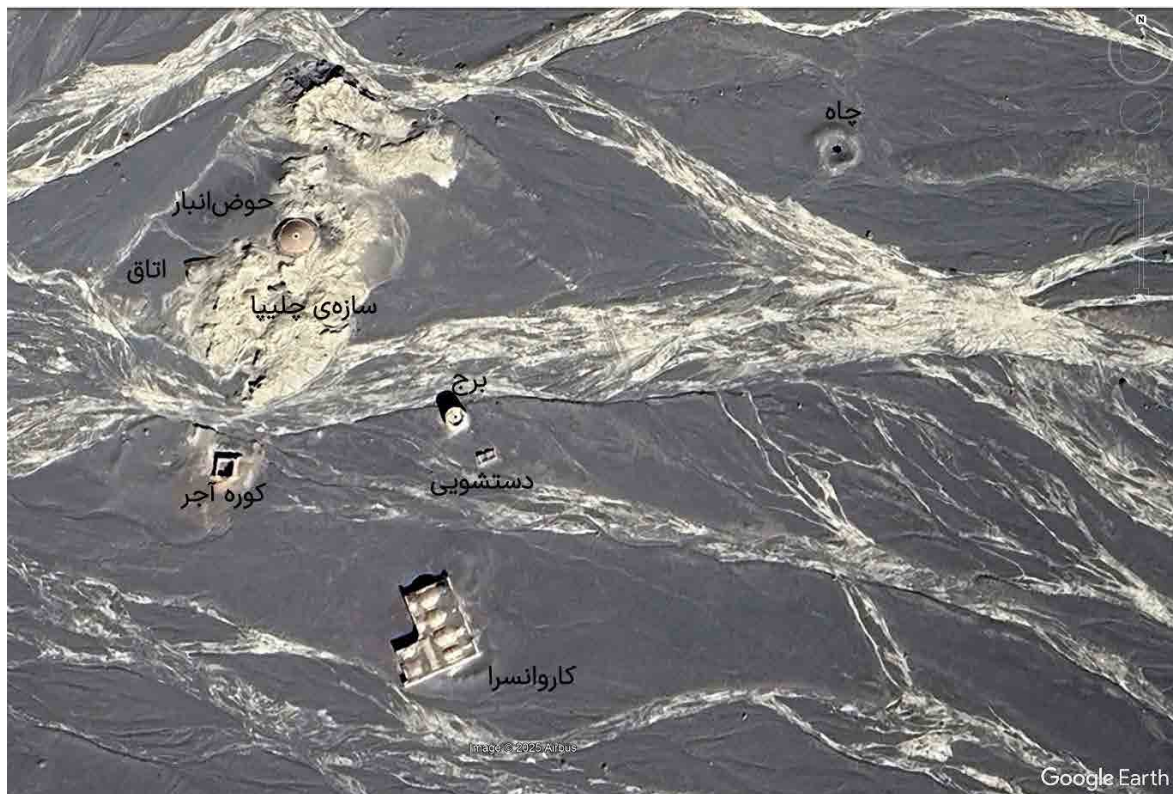


تصویر ۱: موقعیت منزل‌گاه حوض‌خان در نقشه استان و شهرستان و بخش (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 1: Location of the Howz-e Khan waystation within the province, county, and district maps (Authors, 2024).

موقتی و فصلی باشند و به همین دلیل برای تأمین آب در گذشته به ساخت قنات‌ها، آب‌انبارها و حوض‌انبارها روی آورده‌اند که در ادامه بررسی خواهد شد.

در برخی متون تاریخی، مسافرانی که راه کرمان به خراسان را پیموده‌اند و در این محل آسوده‌اند، توصیف‌هایی از آن ارائه کرده‌اند (سایکس، ۱۳۹۵: ۴۸؛ افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰). افضل‌الملک فاصله نایبند که در این مسیر تاریخی، یک منزل پیش از حوض خان بوده را تا حوض خان پنج فرسخ توصیف کرده و فاصله حوض خان تا منزل بعد که کاروانسرای چهل‌پایه بوده را شش فرسخ دانسته و دیگران آن را ۷ فرسخ توصیف کرده‌اند (تصویر ۲). افضل‌الملک جغرافیای طبیعی منطقه را چنین توصیف کرده: «از نایبند به طرف حوض خان رانندیم. مسافت راه پنج فرسخ است. سه فرسخ متجاوز باید از میان تنگه گذشت که دو طرف آن کوه است. در سر یک فرسنگی چشمه خیلی مختصری است که گاهی شتردار در آن جا بار می‌اندازد. در سر سه فرسنگی آب‌انباری ساخته‌اند که زوار از آن جا آب برمی‌دارند. دو فرسخ دیگر تا حوض خان بیابان هموار است (ص. ۱۶۸) ... مسافت (حوض خان تا منزل چهل‌پایه) را گویند هفت فرسخ است لکن شش فرسخ است که صحرای لوت و کویر است و هوای بدی دارد... تمام راه بی آب و علف است... (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۶۸-۱۷۱).

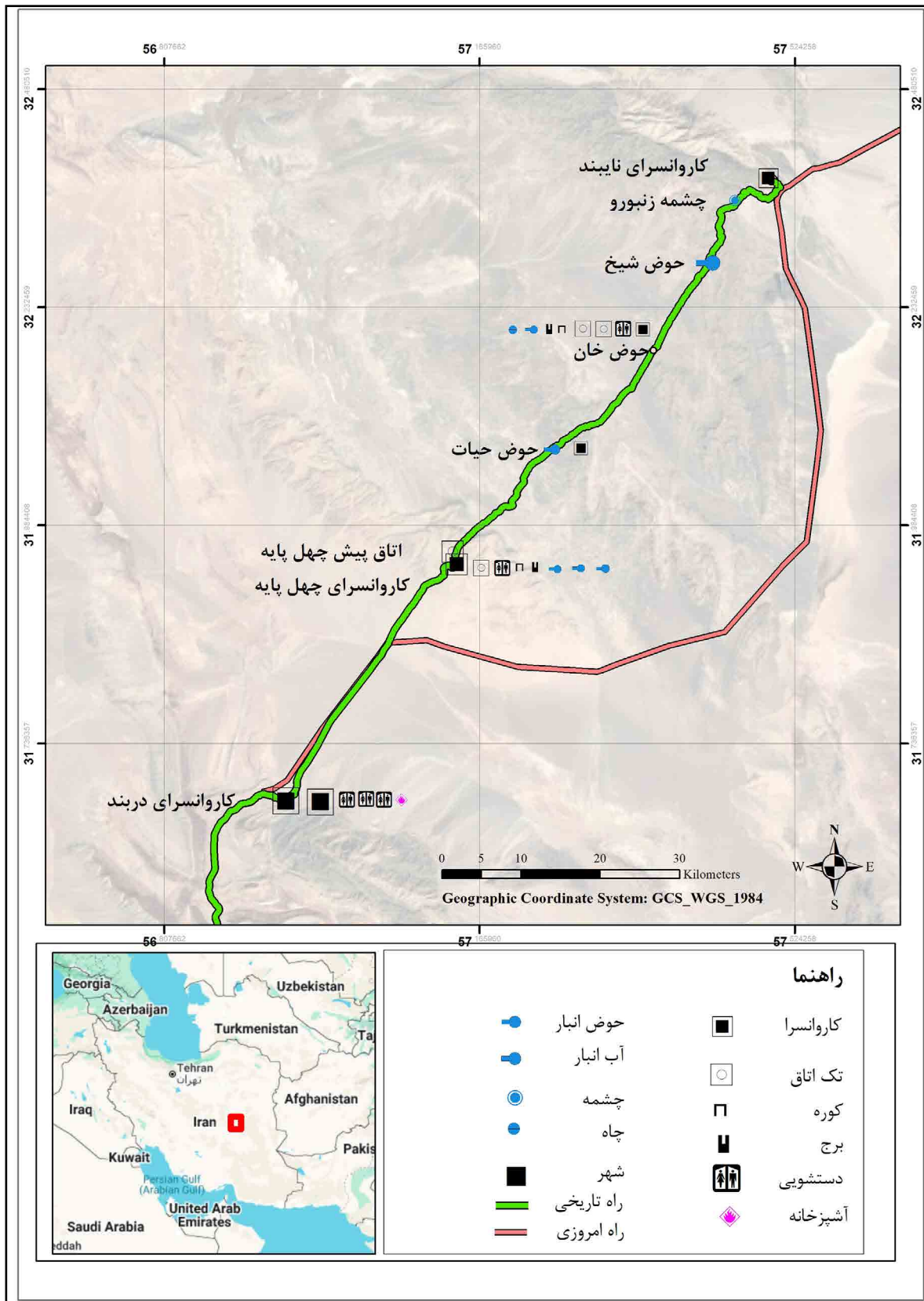


تصویر ۲: موقعیت حوض خان در راه تاریخی نایبند به راور (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 2: Location of Howz-e Khan along the historic route connecting Nayband and Ravar (Authors, 2024).

شواهد میدانی و توصیف بخش‌های مختلف مجموعه حوض خان

مجموعه‌ی حوض خان از هشت سازه تشکیل شده است که توصیف هر کدام در ادامه خواهد آمد (تصویر ۴). در کتب مختلف ساخت دو آب‌انبار این مجموعه را به خان حاکم کرمان نسبت داده‌اند و نام حوض خان احتمالاً برگرفته از نام بانی ساخت حوض‌هاست. مسافرانی که از این محل گذشته‌اند از وجه تسمیه این منزل نوشته و مستقیماً آن را به سازه این منزل و بانی ساخت آن‌ها، گنجعلی خان نسبت داده‌اند (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰؛ سایکس، ۱۳۹۵: ۴۸).



تصویر ۳: موقعیت سازه های منزل گاه حوض خان در تصویر ماهواره ای گوگل ارث (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 3: Location of the structures of the Howz-e Khan waystation as shown in a Google Earth satellite image (Authors, 2024).



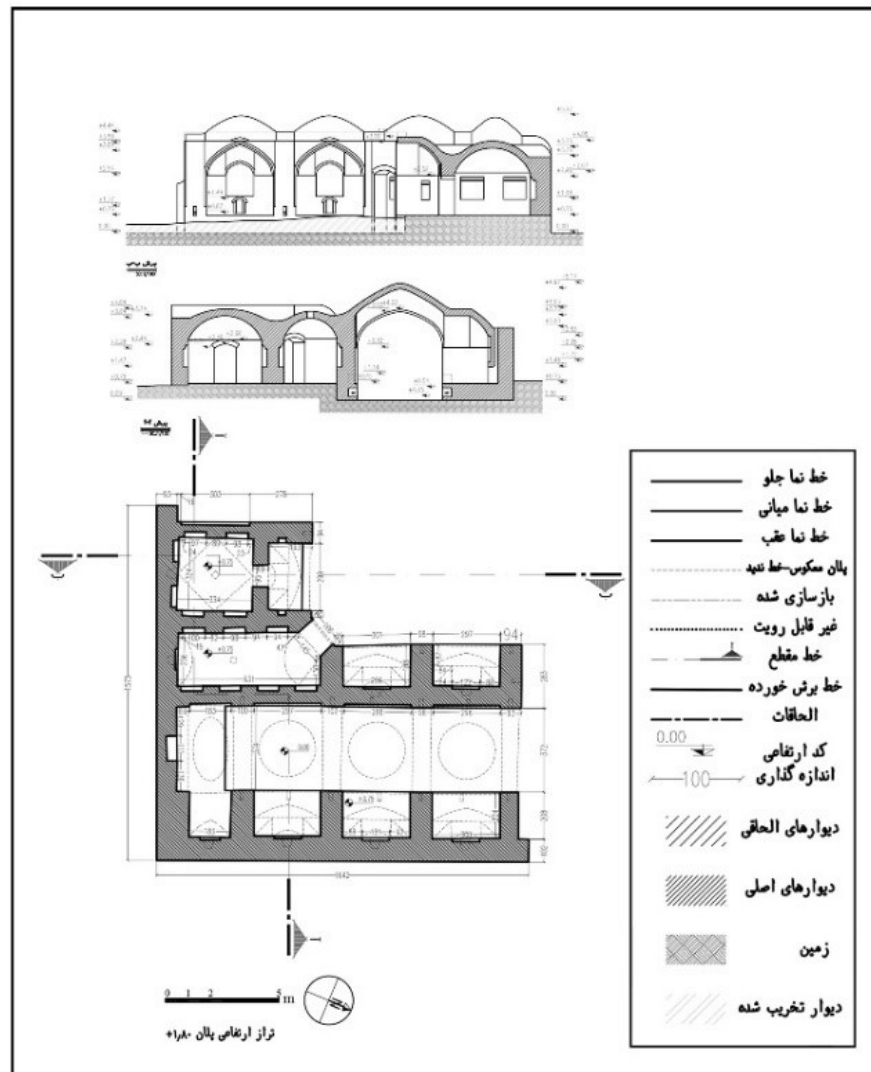
تصویر ۴: موقعیت سازه‌های حوض خان نسبت به یکدیگر، دید به شرق (نگارندگان، ۱۴۰۳).
 Fig. 4: Position of the Howz-e Khan structures, view to the east. (Authors, 2024).

کاروانسرا: این سازه که در جهت شمال غربی-جنوب شرقی ساخته شده از بخش‌هایی چون شترخان، باراندازهای شترخان، ایوانچه‌های روبه فضای باز و دو اتاق تشکیل شده است (تصویر ۵ و ۶). دیوارهای این سازه بر یک لایه سنگ چین از سنگ لاشه و ملات گل‌آهک ساخته شده که این بخش سنگ چین در فضای داخلی شترخان به ارتفاع تقریبی ۲۰ سانتی‌متر دیده می‌شود ولی در بخش بیرونی به دلیل انباشت خاک دیده نمی‌شود. جرزها، دیوارها و سقف این سازه با آجرهایی به اندازه $۵ \times ۲۴ \times ۲۴$ و $۶ \times ۲۳ \times ۲۳$ سانتی‌متر با ملات گل و بندکشی گچی ساخته شده است.

شترخان به طول ۱۴ متر و عرض ۴ متر از ۴ چشمه تاق تشکیل شده که پشت هر چشمه تاق یک بارانداز به اندازه ۲۹۷×۲۵۳ سانتی‌متر وجود دارد (تصویر ۵). هر بارانداز روی سکویی به ارتفاع ۷۰ سانتی‌متر قرار دارد. در دیوار شمال شرقی فضاهای هر بارانداز، یک بخاری دیواری قرار دارد. بالای بخاری‌ها یک تاقچه با تاقی تیزه‌دار ساخته‌اند. پوشش هر بارانداز با یک تویزه به صورت رومی اجرا شده است. دو گوشه‌سازی ترکیب، این تویزه را به دیوار شمال شرقی متصل می‌کند. بر دیوار هر بارانداز در محل پاکار قوس یک سنگ بیرون زده برای آویزان کردن وسایل مشاهده می‌شود. سنگ‌های رخت‌آویز بر جرزهای زیر تویزه‌های شترخان هم دیده می‌شوند. شش مال بند بر روی جرزهای شترخان تعبیه شده است. در دیوار روبه‌روی باراندازها تاق‌نماهایی به اندازه‌ی دهانه‌ی باراندازها به عمق ۱۰ سانتی‌متر ایجاد شده است. پوشش سقف شترخان، چهار تاق کلمبه است که هر یک بر روی چهار تویزه با آجرچینی رومی، اجرا شده‌اند. تاق‌های کلمبه به صورت خفته راسته اجرا و با گچ بندکشی شده‌اند. در بالاترین قسمت عرق چین تاق در سه رج آخر از آجرهای رنگی سیاه و اخراپی برای تزیین سقف استفاده کرده‌اند. اندود نهایی بام شترخان تکمیل نشده و نیمه‌کاره رها شده است. بیرون شترخان دو ایوانچه به سمت



تصویر ۵: فضای داخلی شترخان، دید به جنوب شرقی (سمت راست)، کاروانسرای حوض خان، دید به شرق (سمت چپ) (نگارندگان، ۱۴۰۳).
 Fig. 5: Interior view of the camel stall, view to southeast (right); and view of the Howz-e Khan caravanserai, view to east (left). (Authors, 2024).



تصویر ۶: پلان و مقطع کاروانسرای حوض خان (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 6: Plan and section of the Howz-e Khan caravanserai. (Authors, 2024).

جنوب غرب به ابعاد ۳ متر در ۱/۵ متر وجود دارد (تصویر ۵) که پوشش سقف آن‌ها دقیقاً مانند سقف باراندازهای داخل شترخان ساخته شده است، هم از نظر تکنیک ساخت و هم از نظر مصالح. این شباهت حتی در ساخت بخاری، رخت‌آویزها و مال‌بندها نیز دیده می‌شود. لچکی ایوانچه‌ها (پشت‌بغل) با تکنیک آجرکاری خفته راسته تزیین شده هرچند ناتمام مانده و تکمیل نشده است.

در گوشه بنا و محل اتصال دو جداره بدنه، دری وجود دارد که به اتاقی به طول ۶۳۱ سانتی‌متر و عرض ۲۳۶ سانتی‌متر باز می‌شود. قوس تاق این در هلالی (قطاع دایره) است که بالای آن با آجرکاری خفته راسته تزیین شده است. پوشش این اتاق با تاق آهنگ به صورت ضربی (پری) ساخته شده است. در دیوار جنوب شرقی اتاق در زیر یک تاقچه، یک بخاری دیواری به اندازه ۴۶ در ۵۷ سانتی‌متر وجود دارد و هشت سنگ رخت‌آویز نیز مشابه نمونه‌های قبلی در ارتفاع پاکار تاق آهنگ قرار گرفته است. در ضلع جنوب شرقی کاروانسرا، اتاق دیگری در پشت یک ایوانچه به شکل ایوانچه‌های دیگر وجود دارد که طول آن ۳۳۴ سانتی‌متر و عرض آن ۳۲۴ سانتی‌متر است. پوشش سقف این اتاق به صورت چهارپرگار (چهارگرده پوش) است که از امتداد یافتن و تداخل چهار فیل پوش بر روی چهار کنج اتاق، ساخته می‌شود. این اتاق مشابه اتاق‌های مجاور ۶ تاقچه دارد و یک بخاری در دیوار مقابل در ورودی ساخته شده است.

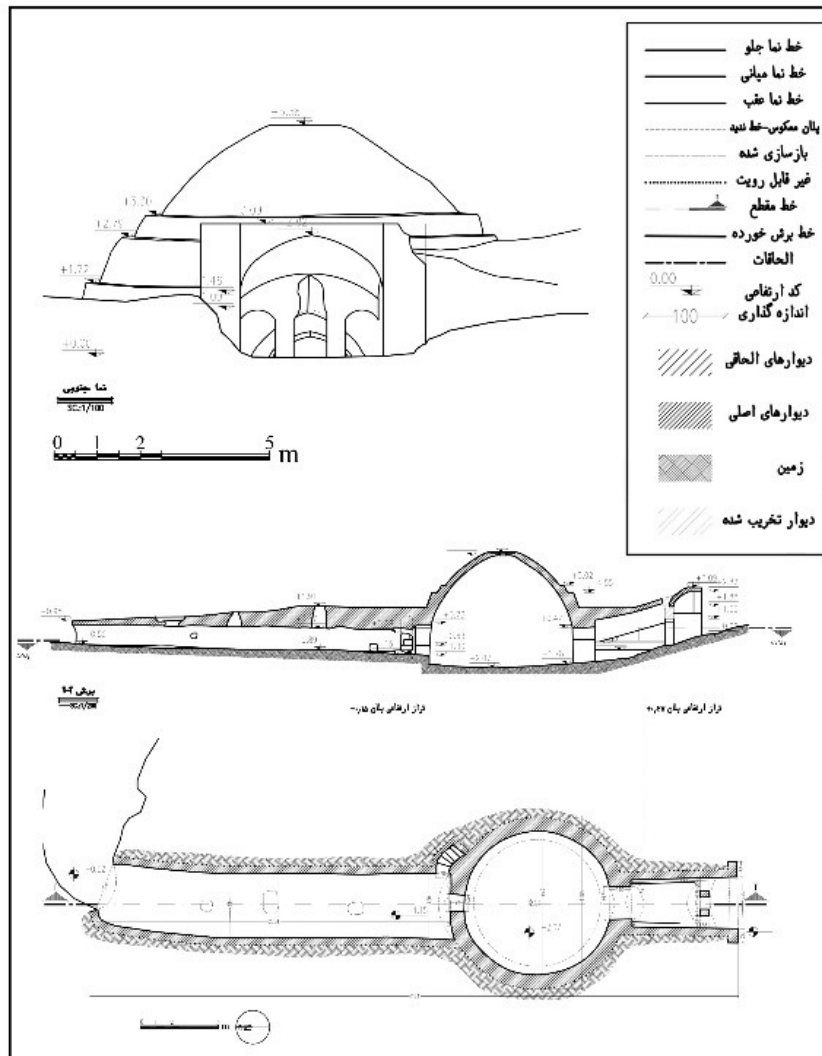
بر اساس شواهد موجود این کاروانسرا نیمه‌کاره رها شده است. طبق الگوی رایج کاروانسراهای قاجاری در نواحی بیابانی (امامی و همکاران، ۱۴۰۰) که شامل ورودی، حیاط مرکزی، اتاق‌ها و ایوانچه‌های دور حیاط و شترخان است، به نظر می‌رسد در این کاروانسرا فقط یک چهارم نقشه بنا اجرا شده است. شاهد اول این‌که در پشت دیوار جنوب شرقی در محل اتصال دو دیوار، آثار اجرای هشت و گیر وجود دارد که توجیهی است برای اجرای سردر ورودی در این محل. شاهد دوم در بدنه شمال غربی در محل ورودی شترخان، پوسته نما اجرا نشده و بر تویزه، محلی برای اجرای تاق پیش‌بینی شده است. شاهد سوم بیرون‌زدگی دیوار شمال غربی شترخان در کنج شمالی است که نشان از احتمال ادامه ساخت سازه‌ی کاروانسرا دارد. شاهد چهارم این‌که اندود نهایی بام شترخان تکمیل نشده و نیمه‌کاره رها شده است. دلایل احتمالی توقف ساخت این کاروانسرا را می‌توان در سه فرض بیان کرد. اول به دلایل زمانی که با پایان عصر استفاده از راه‌های کاروان رو، ساخت این بنا متوقف شده است. بر اساس سفرنامه افضل‌الملک، زمانی که او در سال ۱۲۸۱ ه.ش. از این محل عبور می‌کرده این کاروانسرا هنوز ساخته نشده است. بنابراین ساخت آن به اواخر دوره قاجار و بعد از ۱۲۸۱ ه.ش. بازمی‌گردد که هم‌زمان می‌شود با استفاده از خودرو و از رونق افتادن استفاده از کاروانسراها. دوم دلایل مالی که ممکن است سازندگان بنا با کمبود هزینه ساخت مواجه شده باشند. سوم موقعیت کاروانسرا که با قرارگیری بخش نیمه غربی بنا در جریان مسیل (اگر نقشه کاروانسرا را بر اساس الگوی کاوانسراهای این دوره تکمیل کنیم)، می‌توان این‌طور تصور کرد که سازندگان بنا یا پس از تکمیل بنا قصد تغییر مسیر جریان سیل را داشته‌اند یا شاید محل نامناسبی را به اشتباه یا اجبار برای ساخت کاروانسرا انتخاب کرده‌اند و به همین دلیل ساخت نیمه غربی را به پایان نبرده‌اند. البته باید به این نکته هم توجه داشت که ساخت کاروانسراها به صورت ناقص و استفاده از آن بدون تکمیل نیز در گذشته رواج داشته است. برای نمونه کاروانسرای سبزار از دوره صفوی با نقشه یک دوم ساخته و استفاده شده است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۳۷۵). نقشه کامل این کاروانسرا قابل مقایسه با کاروانسرای چهل پایه در ۱۸ کیلومتری کاروانسرای حوض خان است که هر دو در دوره قاجار ساخته شده‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۳۰۵؛ محمودی و همکاران، ۱۴۰۰).

آب‌انبار: این سازه را می‌توان مهم‌ترین بنای مجموعه حوض خان به حساب آورد چراکه کل مجموعه نام خود را از این بنا گرفته است (تصاویر ۷ و ۸). محلی‌ها به آب‌انباری که دسترسی مستقیم به مخزن آب دارد حوض‌انبار می‌گویند. مصالح ساختمانی آجر، سنگ، گل‌آهک و گچ است و از چهار بخش ورودی، پلکان، انبار یا منبع و دالان هدایت آب تشکیل شده است.



تصویر ۷: ورودی آب‌انبار حوض خان و اتاق چلیپا، دید به شمال غرب (سمت راست)، فضای داخلی حوض خان (سمت چپ) (نگارندگان، ۱۴۰۳).
 Fig. 7: Right: Entrance of Howz-e Khan and the cruciform structure, view to northwest. Left: Interior of Howz-e Khan, view to south (Authors, 2024).

ورودی این سازه با سردری فاخر از سنگ تراش‌خورده (حکمی) با ملات گچ و خاک بالاتر از زمین‌های اطراف، روی برجستگی‌ای طبیعی، ساخته شده است. ورودی بنا که در سمت جنوبی سازه قرار دارد از یک تاق آجری



تصویر ۸: پلان، مقطع و نمای حوضی خان (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 8: Plan, section, and elevation of Howz-e Khan (Authors, 2024).

با قوس تیزه‌دار و یک عقب‌نشستگی ۱۸۸ سانتی‌متری با سه دهانه که با تاق هلالی (قطاع دایره) تشکیل شده است. این عقب‌نشستگی که حکم جلوخان را برای سردر دارد با تاق آجری به صورت یک تویزه آجری و یک تاق ترکیب اجرا شده است. این نکته قابل توجه است که اندازه آجرهای سردر این سازه (۲۶×۲۶×۵ سانتی‌متر) با اندازه آجرهای کاروانسرا (۲۳×۲۳×۶ سانتی‌متر) یکی نیست که ناشی از تفاوت زمان ساخت است. بعد از ورودی، پلکانی قرار دارد که در حال حاضر چنان با گل‌ولای پوشیده شده که ابعاد و جنس پله‌ها قابل تشخیص نیست هرچند تعدادی سنگ حکمی در بین گل‌ولای به چشم می‌خورد و احتمال سنگی بودن پلکان را مطرح می‌کند. سقف پلکان مسیر دسترسی به منبع آب‌انبار با آجر و به صورت تاق آهنگ اجرا شده است.

بخش انبار یا منبع، فضایی به قطر ۹۲۳ سانتی‌متر است که به دلیل انباشت گل‌ولای ارتفاع دقیق دیوارهای آن را نمی‌توان تشخیص داد (تصویر ۷). ارتفاع بالاترین نقطه دیوار تا روی گل‌ولای ۳۶۱ متر است. سقف حوض خانه، گنبدی سنگی است که از سنگ‌های حکمی با ملات گچ ساخته شده و روی آن با یک رج آجر پالونه شده تا مقاومت تاق افزایش پیدا کند، مصالح و تکنیکی که به دلیل هزینه بالای آن، به ندرت در آب‌انبارهای راه‌های دور از مناطق مسکونی به کار گرفته شده است. اگر فقط عمق استوانه محل ذخیره آب در این آب‌انبار ۵ متر باشد حجم مخزن حدود ۴۰۰ سانتی‌مترمکعب می‌شود که ذخیره قابل تأملی است.

یکی از ویژگی‌های قابل توجه در این آب‌انبار، انحراف مسیر آب از بستر مسیل با ساخت دیوار سنگی و هدایت آب از طریق یک دالان با تاق‌آهنگ سنگی به طول ۱۱ متر به انبار است. در سقف این دالان سه سوراخ و یک ورودی پله‌دار برای تخلیه‌ی گل‌ولای رسوبی و سیلابی وجود دارد و حجم زیاد گل‌ولای انبار شده در بیرون آب‌انبار از استفاده طولانی‌مدت این بنا حکایت می‌کند. بر اساس کتاب افضل‌الملک زمانی که او در سال ۱۲۸۱ ه.ش. از این محل می‌گذشته استفاده از این آب‌انبار بسیار رونق داشته و ساخت آن را به دوره صفوی نسبت می‌دهد (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰). از طرف دیگر، سند مرمت حوض خان که به ۱۲۴۶ ه.ش. بازمی‌گردد این امر را تأیید می‌کند (جلالی، ۱۳۸۹: ۲۰۹).

سازه چلیپا: این سازه در جنوب غربی آب‌انبار بزرگ و تقریباً چسبیده به آن قرار دارد (تصاویر ۷، ۹). ورودی این بنا به عرض ۱۰۰ سانتی‌متر و ارتفاع ۱۵۰ سانتی‌متر در ضلع جنوب غربی با دالانی به طول ۳۵۰ سانتی‌متر به فضایی با پلان چلیپا روی هشت ضلعی متصل می‌شود. این ورودی با خشت‌هایی به ابعاد $۲۳ \times ۲۳ \times ۶$ سانتی‌متر، (هم‌اندازه با آجرهای کاروانسرا) ساخته شده است. دالان که با شیبی ملایمی به مخزن می‌رسد با آجرهایی به اندازه $۲۴ \times ۲۴ \times ۵$ سانتی‌متر ساخته شده و به صورت تاق مازه‌دار به روش ضربی (پَر) اجرا شده است. تفاوت اندازه‌ی آجرهای این بنا و آب‌انبار قابل توجه است و می‌تواند شاهدی بر تفاوت زمان ساخت آن‌ها باشد.



تصویر ۹: فضای داخلی سازه چلیپا (سمت راست)، پلان، مقطع و نمای اتاق چلیپا (چپ) (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 9: Interior space of the Cruciform structure (right), plan, section, and facade of the Cruciform room (left) (Authors, 2024).

فضای چلیپای این سازه به اندازه تقریبی $۴٫۳۰ \times ۴٫۳۰$ متر با آجر ساخته شده و هر بال چلیپا حدود نیم متر فرورفتگی دارد. سقف آن به صورت رگ‌چین آجری با ملات اجرا شده است. آجرهای به‌کار رفته در گنبد، هم‌اندازه با آجرهای سقف دالان ورودی است. ارتفاع این فضا به خاطر گل‌ولای انباشت شده در آن مشخص نیست (تصویر ۹). بال‌های چلیپا در دوره‌ای دیگر با خشت پر شده و اندودی بر روی آن کشیده‌اند که احتمال تغییر کاربری اولیه بنا را مطرح می‌کند. در نگاه اول این سازه از بیرون شبیه آب‌انبار است اما نقشه چلیپا برای آب‌انبارها نقشه‌ی مناسبی نیست و دلیلی ندارد فضای حوض خان را که همیشه به صورت دایره یا چهارگوش ساخته می‌شود به شکل چلیپا بسازند. در حالی که سازه‌های چلیپایی زیرزمینی معمولاً فضاهایی برای استراحت و حضور انسان و عبور آب هستند. متأسفانه به دلیل وجود گل‌ولای زیاد در فضای چلیپایی، در شرایط موجود نمی‌توان شواهد بیشتتری برای تعیین کاربری این بنا شناسایی کرد.

در سال ۱۳۲۱ ه.ش. زمانی که افضل‌الملک از حوض خان می‌گذشته به دو آب‌انبار در این محل اشاره می‌کند (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰). آیا افضل‌الملک به اشتباه و به دلیل متروک بودن، این سازه را آب‌انبار خوانده یا در

زمان او این سازه، آب‌انبار بوده است؟ از طرف دیگر ممکن است منظور افضل‌الملک از آب‌انبار مستطیلی، دالان مستطیلی هدایت آب آب‌انبار باشد که در توصیف آب‌انبار به آن اشاره شد. به هر حال بدون خاک‌برداری و انجام کاوش‌های باستان‌شناختی در این سازه نمی‌توان کاربری دقیق آن را تشخیص داد.

تک اتاق: این اتاق با طول ۵۸۵ سانتی‌متر و عرض ۳۲۳ سانتی‌متر با مصالح سنگ، گل‌آهک و گچ در ضلع جنوب غربی سازه چلیپایی ساخته شده است (تصویر ۱۰). سقف آن با سه چشمه تاق بر روی تویزه‌های سنگی اجرا شده است. بخش‌های محدود آجری این اتاق مثل نورگیر و تاق ورودی، احتمالاً در دوره‌ای دیگر برای ترمیم قسمت‌های تخریب‌شده به بنا اضافه شده‌اند. آجرهای تاق ورودی اتاق، به ابعاد ۲۶ در ۲۶ در ۵ سانتی‌متر به صورت لایوش در دو رج ساخته شده است. این آجرها هم اندازه با آجرهای آب‌انبار مجموعه هستند. ترکیب سنگ‌های خاکستری و کرم رنگ که سطح صاف آن‌ها به دقت در امتداد هم قرار گرفته‌اند نمای ویژه به این اتاق بخشیده است. حجم زیاد آبرفت و گل‌ولای سیل در داخل اتاق مانع از تشخیص ارتفاع دقیق دیوارها تا پاکار تویزه‌ها شده است. اتاق فاقد تاقچه‌بندی‌های مرسوم در اتاق کاروانسراهاست. مصالح و تکنیک‌های متفاوت ساخت این اتاق نسبت به اتاق‌های کاروانسرا نیز از زمان‌های متفاوت ساخت آن‌ها حکایت دارد.

افضل‌الملک در سفرنامه خود علاوه بر اشاره به دو آب‌انبار از اتاقی هم یاد می‌کند که حکم سایه‌بان برای مسافرها را داشته است (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰). که احتمالاً همین اتاق است. بر این اساس این اتاق پیش از سال ه.ش. ساخته شده و با توجه به تفاوت سنگ‌های آن با سنگ‌های آب‌انبار و اندازه آجرهای سردر که هم اندازه با آجرهای آب‌انبار است ممکن است حتی قبل از آب‌انبار ساخته شده باشد و در زمان ساخت آب‌انبار با آجر بازسازی شده باشد.



تصویر ۱۰: تک اتاق حوض‌خان، دید به جنوب شرق (راست)، پلان و مقطع تک اتاق (چپ) (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 10: Single room of Howz Khan, view to the southeast (right), plan and section of single room (left) (Authors, 2024).

برج: این بنا در فاصله ۳۰ متری در شمال ساختمان کاروانسرا با نقشه دایره‌ای با قطر ۵۰۶ سانتی‌متر در دو طبقه ساخته شده و متشکل از ۱ اتاق در هر طبقه است (تصویر ۱۱). یک درگاه کوتاه به ارتفاع ۱۳۵ و عرض ۷۴ سانتی‌متر با عمق ۱۱۶ سانتی‌متری، امکان ورود به طبقه همکف را فراهم می‌کند. سقف کوتاه طبقه همکف به صورت گنبدی با خیز بسیار کم اجرا شده. در ضلع جنوبی فضای همکف پلکانی تنگ دسترسی به طبقه بالا را فراهم می‌آورد و در نهایت همان پلکان به بام برج که دارای جان‌پناهی به ارتفاع ۶۱ سانتی‌متری با تیرکش‌هایی به سمت پایین است منتهی می‌شود. مصالح ساختمان تا تاق اول با سنگ لاشه و گچ اجرا شده و از آن به بعد با آجر و ملات گل‌آهک و بدون بندکشی. کف فضاها نیز با آجرهای شکسته آجرفرش شده و در کف بام سوراخی به قطر ۵۰ سانتی‌متر نور کافی را به طبقه دوم برج می‌رساند. در دیوار پشت بام ۹ سوراخ تیرکش در دو جهت مستقیم (۴ عدد) و پایین (۵ عدد) وجود دارد.



تصویر ۱۱: برج حوض خان، دید به شمال شرق (سمت راست)، پلان و نمای برج حوض خان (سمت چپ) (نگارندگان، ۱۴۰۳).
 Fig. 11: Tower of Howz Khan, view to the northeast (right), plan and facade of the Howz Khan tower (left) (Authors, 2024).

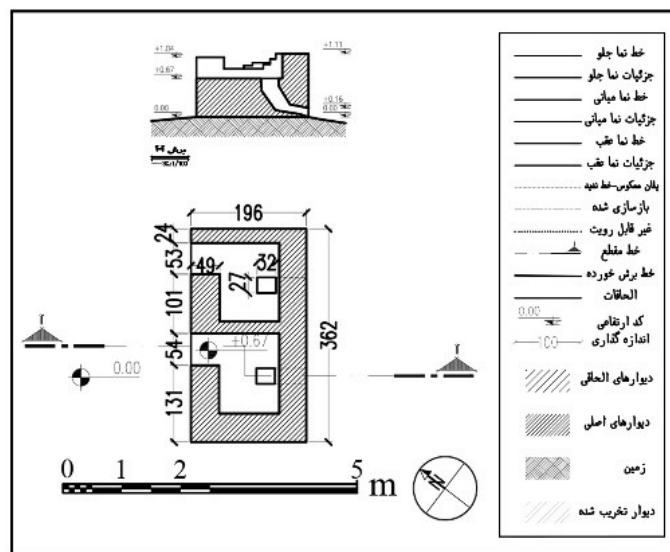
با توجه به این که در سفرنامه افضل الملک نامی از این برج برده نشده (افضل الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰) و از طرف دیگر مصالح و اندازه آجرهای آن با کاروانسرا یکی است، این سازه بعد از سال ۱۲۸۱ ه.ش.، هم‌زمان با کاروانسرا ساخته شده است.

کوره آجرپزی: این کوره که به احتمال زیاد در دوره دوم ساخت و سازهای مجموعه برای احداث کاروانسرا ایجاد شده است در ضلع شمال غربی کاروانسرا به فاصله ۴۵ متری از ورودی شترخان قرار دارد (تصویر ۱۲). نقشه این کوره چهارگوش به ابعاد ۴۳۰ سانتی متر در ضلع شرقی در ۴۱۴ سانتی متر در ضلع شمالی است. ارتفاع دیوار باقی مانده از سطح زمین‌های اطراف ۱۴۱ سانتی متر و تا کف داخلی کوره ۲۰۶ سانتی متر است. آجرهای گدازه شده و دفرمه در دیوار و اطراف کوره دیده می‌شوند. اندازه آجرهای دیوار کوره ۲۴×۲۴×۵ سانتی متر است که تأییدی بر ساخت آجرهای کاروانسرا در این کوره و هم‌زمانی این دو سازه است.



تصویر ۱۲: کوره آجرپزی حوضی خان (نگارندگان، ۱۴۰۳).
 Fig. 12: Brick kiln of Howz Khan (Authors, 2024).

آبریزگاه: در شمال شرقی کاروانسرا و در فاصله ۷۷۰ سانتی‌متری در جنوب شرقی برج آثار بنایی نیمه‌کاره به ابعاد تقریبی ۱۹۶×۳۶۲ سانتی‌متر با دیوارهایی به ارتفاع ۱۱۱ سانتی‌متر به چشم می‌خورد (تصویر ۷ و ۱۳). این بنا که سرویس بهداشتی بوده، با دیواری در میانه به دو بخش تقسیم شده است. در زیر هر دو چشمه آبریزگاه، دو مخزن برای جمع‌آوری فضولات وجود دارد که برای هر کدام، یک خروجی نیز در نظر گرفته شده است. این خروجی‌ها امروزه تا نیمه با خاک پر شده‌اند. بخش مخزن به صورت سکویی از سنگ و گل ساخته شده و از سکوی سنگی به بالا به ارتفاع ۷ رج آجر، دیوارچینی شده که بخش‌هایی از آن تخریب شده است. این بنا به احتمال زیاد فاقد سقف بوده چرا که اکثر آبریزگاه‌های کاروانسراهای دیگر در این منطقه نیز فاقد سقف هستند (Mahmoodi et al., 2021: 71). یکسانی اندازه آجرهای این بنا با کاروانسرا و نیمه‌ساز بودن آن حاکی از هم‌زمانی ساخت آن با کاروانسراست یعنی ساخت آن در اواخر دوره قاجار و بعد از سال ۱۲۸۱ ه.ش. انجام شده است.



تصویر ۱۳: پلان و مقطع آبریزگاه حوض خان (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 13: Plan and section of the restroom of Howz-e Khan (Authors, 2024).

چاه‌آب: این چاه (تصویر ۱۴) که در فاصله ۱۲۱ متری شمال شرقی کاروانسرا قرار گرفته، دهانه‌ای به قطر ۱۶۵ سانتی‌متر دارد که دیواره آن در بالاترین بخش با سه تا چهار ردیف قلوه سنگ سنگ چین شده است. عمق چاه مشخص نیست. در متون به این چاه اشاره‌ای نشده و بر اساس معماری هم نمی‌توان تاریخ احداث آن را مشخص کرد.



تصویر ۱۴: چاه حوض خان، دید به جنوب غربی (نگارندگان، ۱۴۰۳).

Fig. 14: Well of Howz Khan, view to the southwest (Authors, 2024).

مجموعه قطعات سفالی

در بررسی میدانی این مجموعه، اطراف دو آب‌انبار، به ویژه جلوی اتاق سنگی و در گل‌ولای انباشت شده پیرامون آب‌انبارهای، تعدادی قطعات سفالی مشاهده شد که با توجه به رنگ و فرم و شیوه ساخت به دوران اسلامی تعلق دارند (تصویر ۱۵). از بین ۱۸ قطعه سفال بررسی شده، هفت مورد کف، هشت مورد بدنه و دو مورد لبه بود. در این میان، سه مورد دارای لعاب بود که یک مورد نقاشی زیر لعاب داشت و دو مورد دیگر لعاب تک‌رنگ سبز با خمیره رسی که در دوره صفوی تا قاجار رایج بوده است (محمودی و همکاران، ۱۴۰۰). نقوش سفال‌ها شامل خطوط موازی کنده و یک مورد نقش استامپی بودند.



تصویر ۱۵: مجموعه قطعات سفالی حوض خان نگارندگان، ۱۴۰۳.
Fig. 15: Collection of ceramic sherds from Howz-e Khan (Authors, 2024).

حوض خان در متون تاریخی

قدیمی‌ترین متنی که نام حوض خان در آن ذکر شده است، کتاب سلجوقیان و غز در کرمان است که در دوره صفوی نگاشته شده است. در این کتاب به منزل حوض خان در مسیر نایبند به کرمان چنین اشاره شده است: «حوض خان از بناهای گنجعلی خان در همین کویر است، بعد حوض چهل پایه (به سمت جنوب) و سپس دربند، چشمه‌ای آب شیرین دارد.» (محمدبن ابراهیم، ۱۳۴۳: ۲۰). محمدبن ابراهیم که این کتاب را در سال‌های ۱۰۰۴ تا ۱۰۳۵ ه.ش. ۹۷۴ تا ه.ش. در زمان سکونتش در کرمان نوشته از کاروانسرای حوض خان یاد نکرده و فقط به آب‌انبار آن اشاره کرده است. بنابراین بر اساس این کتاب، آب‌انبار این مجموعه پیش از سال ۱۰۳۵ ه.ق. (۱۰۰۴ ه.ش.) ساخته شده است.

حکایت‌های محلی حاکی از این است که در دوره صفوی مسیر نایبند، راه اصلی کرمان به مشهد و هرات بوده است. حکایتی محلی و مکتوب به عبور همسر گنجعلی خان از این مسیر و حمله راهزنان بلوچ به آن‌ها اشاره می‌کند (افضل‌الملک ۱۳۶۱: ۱۷۷). از طرف دیگر ساخت آب‌انبارهای این مجموعه در متون مختلف قاجاری به گنجعلی خان در دوره صفوی نسبت داده شده است (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۰؛ سایکس، ۱۳۹۵: ۴۸). گنجعلی خان از سال ۱۰۰۵ تا ۱۰۳۴ ه.ق. در کرمان حکومت کرده که اگر ساخت این آب‌انبارها را به او نسبت بدهیم با گفته‌ی محمدبن ابراهیم در پاراگراف پیشین نیز تناسب دارد. هرچند نمی‌توان از ساخت هر دو آب‌انبار (که یکی را با نام ساختمان چلیپا معرفی کرده‌ایم) به طور هم‌زمان بر اساس متون اطمینان حاصل کرد.

روایت‌های محلی مکتوب متعدد از عبور نادرشاه و لشکریانش از این مسیر برای رسیدن به مشهد حکایت می‌کند. این روایت‌ها به ویژه در منزل‌های آب‌گرم، نایبند و چاه کوران بر سر زبان‌هاست (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۸) اما از منزل حوض خان در آن‌ها صحبتی به میان نیامده است.

نویسندگان قاجاری به عبور لطفعلی خان زند از راه چهل پایه لوت به طبس برای فرار از دست حاکم راور و پناه بردن به حاکم طبس اشاره می‌کنند (سپهر، ۱۳۵۳: ۶۳؛ میرخواند، ۱۳۷۰: ۵۷۴؛ اعتمادالسلطنه ۱۳۶۳: ۱۴۱۸؛ هدایت، ۱۳۷۳: ۳۱۵) و مسافری که در راه خراسان به چهل پایه می‌آمده ناگزیر باید از محل حوض خان می‌گذشته اما هیچ‌کدام به سازه‌های حوض خان اشاره نکرده‌اند چون ذکر منازل موضوع مورد توجه‌شان نبوده است.

در کتاب تاریخ اسماعیلیون درباره سفر آقاخان اول و فرار او از کرمان به افغانستان در سال ۱۸۴۱ م. به عبور او از این محل اشاره شده است، هرچند نامی از کاروانسرا یا آب‌انبار به میان نیامده: «راوی احمدخان قاجار روایت کرد که از دهنه دربند تا چهل پایه شش فرسنگ است اما خیلی بد راهی می‌باشد باری همه جا خود سرکار آقا با اسماعیل بیگ دهنه‌دار پیشاپیش و سایر از دنبال شب را در چهل پایه منزل نمودیم. صبح از آن جا روانه به سمت نایندگان قدری که رفتیم دیدیم از جلو جمعی می‌آیند تا رسیدند و آب فراوان از برای ماها آورده بودند خلاصه تا رسیدیم و شب همان جا منزل بود.» (خراسانی فدائی، ۱۳۳۷: ۱۵۸). این متن بیان‌گر عدم توقف در حوض خان و سپری کردن دو منزل در یک روز است.

در کتاب کارکنان وزارت جنگ انگلستان که در سال ۱۹۱۰ م. به صورت محرمانه چاپ شد و نتیجه سال‌ها بررسی مأموران انگلیسی در ایران از ۱۸۵۰ م. به بعد بود، آمده است: «حوض خان منزلی است در دشت لوت در ایالت خراسان. در آن جا آب فراهم می‌شود اما تدارکاتی ندارد. این محل در فاصله ۱۱۵ مایلی (۱۸۵ کیلومتری) بشرویه، در کنار جاده کرمان قرار گرفته است» (فرهنگ جغرافیایی، ۱۳۸۰: ۳۲۶). با توجه به این‌که در این متن به همه کاروانسراها گاهی حتی با ذکر گنجایش تعداد نفرات اشاره شده است، در زمان عبور عاملان انگلیسی از این محل هنوز کاروانسرای حوض خان ساخته نشده اما با توجه به اشاره به آب فراوان با توجه به شرایط محیطی خشک منطقه حتماً آب‌انبار وجود داشته است. برای تأیید وجود آب‌انبار در سده ۱۹ م. هم چنین می‌توان به سندی اشاره کرد که از مرمت حوض خان در سال ۱۲۸۴ ه.ق. (۱۲۴۶ خورشیدی) توسط شهاب‌الملک حاکم کرمان، در دوره یک‌ساله حکومتش سخن گفته (جلالی، ۱۳۸۹: ۲۰۹).

یکی از آخرین افرادی که در ترسیم نقشه‌های اولیه از ایران توسط انگلیسی‌ها و نوشتن کتاب کارکنان وزارت جنگ نقش داشته، ژنرال سرپرسی سایکس است که در سال ۱۸۹۳ م. (۱۲۷۲ ه.ش.) به دستور دولت انگلیس در هند عازم ایران شد و در شرق ایران سفر کرد: «سپس به دو آب‌انبار خالی رسیدیم که دومی آن‌ها از حیث بنا نهایت ظرافت را دارد و معروف به حوض خان است. به قول یکی از مورخین ایران بانی این آب‌انبار گنجعلی خان که دومین حکمران بزرگ کرمان می‌باشد.» (سایکس، ۱۳۹۵: ۴۸). در نوشته سایکس این نکته قابل توجه است که او هم به اتفاق چلیپا به عنوان آب‌انبار اشاره کرده. بر اساس نوشته‌های او در این زمان هنوز کاروانسرا ساخته نشده است.

انتساب ساخت این آب‌انبارها به گنجعلی خان کمی بعد از سایکس در سفرنامه افضل‌الملک هم دیده می‌شود. او که در سال ۱۲۸۱ خورشیدی / ۱۳۲۰ ه.ق. با خانواده‌اش از مشهد به کرمان می‌رفت در همین مسیر گام برداشته و وقتی به منزل حوض خان می‌رسد، می‌نویسد: «حوض خان در میان دشتی واقع شده که اطراف آن کوه است. ابداً در این دشت رعیت و آبادی و ماکولات نیست فقط یک اتاقی برای سایه‌بان ساخته‌اند. برای زوار تالاب و آب‌انبار ساخته‌اند که یکی مدور است و یکی مربع‌مستطیل. بسی عمیق و بزرگ است. روی آن‌ها را با آجر سقف زده‌اند. دهنه‌های آب‌انبار و راه‌پله‌های آن بسی وسیع است. این دو آب‌انبار به قدری آب‌گیر دارد که در عرض سال تمام قافله خراسان و کرمان را با خیول ایشان آب می‌دهد و آب آن بسی گوارا و خنک است و ابداً بوی بد نمی‌دهد. در بهار از آب باران پر می‌شود و تا یک سال به کاروانیان آب می‌دهد. بانی این دو حوض که باعث احیاء نفوس است، مرحوم گنجعلی خان والی سابق کرمان بوده است که از امرای نامدار سلاطین صفویه است. وی مخارج بسیار کرده و این حوض را در این جا ساخته و این منزل معروف به حوض خان شده... کاش یک نفر مرد بزرگ خیرخواه نوع‌پرست پیدا می‌شد که پهلوی این حوض کاروانسرای می‌ساخت که زوار و کاروانیان در گرما و سرما سایبانی داشتند تا از هلاک برهند.» (افضل‌الملک ۱۳۶۱: ۱۷۰).

بر این اساس تا سال ۱۲۸۳ ه.ش / ۱۳۲۲ ه.ق. کاروانسرا و برجی در منزل حوضی خان وجود نداشته و تا آن تاریخ این مجموعه شامل دو آب‌انبار از دوره صفوی و اتاقی برای کاروانیان بوده است. بنابراین سازه‌هایی چون کاروانسرا، کوره آجرپزی، برج و سرویس بهداشتی بعد از این تاریخ ساخته شده‌اند.

دلایل اهمیت مجموعه حوضی خان در راه کرمان به خراسان

دلایل ساخت سازه‌های میان‌راهی بسیار متعدد است از آب‌وهوا و شرایط جغرافیایی گرفته تا امنیت و اهمیت مسیر. در این بخش به بررسی دلایل ساخت مجموعه حوضی خان در مسیر کرمان به خراسان بر اساس شواهد موجود پرداخته خواهد شد و دلایل در سه بخش شرح داده خواهد شد.

الف) مشخص نبودن راه و گم شدن مسافرها در این محل: برای رسیدن به محل حوضی خان از یک منزل قبل و بعد از آن، راه نشانه کافی نداشته، دور از هر آبادی بوده و مسافرها مسیر را گم می‌کردند. به همین دلیل برای طی این مسیر معمولاً از نایبند تا حوضی خان، افرادی کاروان‌ها و مسافران را راهنمایی می‌کردند.

ابن حوقل، جغرافی‌دان سده چهارم، هر چند به منزلگاه حوضی خان اشاره‌ای نکرده اما درباره‌ی بیابان‌های این منطقه می‌نویسد: «در این بیابان‌ها جز به راه‌شناسی و آگاهی از منازل و رباط‌هایی که برای راه‌پیمایان وقف شده است نمی‌توان مسافرت کرد. این منزل‌ها در سرمای سخت و برف و نیز در گرمای توان فرسا پناهگاه عابرانند و در آن جز در اطرافش آبادی بسیار و سکنه دیده نمی‌شود... جز از راه‌های معروف و معین نتوان رفت و اگر کسی از راه معین تجاوز کند می‌میرد. این متن نشان می‌دهد که برای عبور از بیابان‌های مرکزی ایران از دیرباز استفاده از راهنما و نشانه ضروری بوده است.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۴۱).

افضل‌الملک در توصیف این مسئله می‌نویسد: «راه امشب (از نایبند به حوضی خان) و راه فردا شب که باید به منزل چهل پایه رفت خیلی هولناک و وحشت‌انگیز است. اصل اراضی لوت در راه این دو منزل است که ابداً آبادی نیست و در اطراف صحرای کویر است که مردم در این راه جاده را که مشابه صحرا است گم می‌کنند و در کویر می‌افتند. به هر طرف که می‌روند راه را پیدا نمی‌کنند. بی‌آبی و گرما آن‌ها را با ستورانی که دارند هلاک می‌کند. مستحفظین راه یا از طرف نایبند یا از طرف دربند که جز خاک کرمان است بر روی یک شتر مشک‌های آب بار می‌کنند و بر شتری دیگر سوار می‌شوند و در صحرای کویر می‌روند و راه را بلدیت داشته تا بیست فرسخ و سی فرسخ می‌گردند. بسا می‌شود که دو روز و دو شب به گردش هستند تا گمشدگان را که هلاک شده‌اند پیدا کنند. پول و اسباب آن‌ها را بیاورند. اگر مستحفظین راه زود باخبر شدند و سریعاً سوار شده دنبال گمشدگان بروند تا هفت فرسخ که بروند آن‌ها را زنده پیدا کرده آب داده می‌آورند و اگر دیر حرکت کنند کشته و نعش گمشدگان را خواهند یافت. یک روز که بگذرد از گرما و التهاب و بی‌آبی هیچ گمشده زنده نخواهد ماند. هیچ پرنده حتی غراب جر در کنار جاده از این صحراها طیران نمی‌کند. این صحراهای کویر که در این جا معروف به لوت است متصل به کویرهای کاشان و اصفهان و قم و تهران است.» (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۶۷).

و برای مسیر منزل حوضی خان به منزل چهل پایه اضافه می‌کند: «تمام راه بی‌آب و علف است... بیش‌تر راه امشب در میان تنگه و دره است. وقتی به زمین هموار می‌رسد راه صاف می‌شود و زمین شن دارد که کاروانیان جاده را گم می‌کنند... در بعضی از نقاط راه امشب چند گنبدی‌های کوچک در کنار جاده ساخته‌اند و سنگ‌های دراز بر سر پا به فاصله یکدیگر نصب کرده‌اند که کاروانیان جاده را گم نکنند.» (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۶۷).

ب) نبود منبع آب و امکانات رفاهی در آب و هوای گرم منطقه: از متون و شرایط جغرافیایی و آب‌وهوایی در منطقه چنین برمی‌آید که حداقل در زمان ساخت حوض‌انبارهای این مجموعه در حدود ۴۰۰ سال پیش، آب‌وهوای این منطقه مثل امروز گرم و خشک و بدون منبع آب دائمی بوده است. بنابراین وجود حوض‌انبارها به ویژه برای عبور کاروان‌هایی که به خاطر سفرهای زیارتی به خراسان روز به روز بر تعدادشان افزوده می‌شد، لازم و ضروری بوده است.

محمد سپهر در کتاب ناسخ‌التواریخ آن‌جا که از عبور لطفعلی خان از مسیر چهل پایه به طبس یاد می‌کند در باب گرما و بی‌آبی راه می‌نویسد: «لطفعلی خان... ناچار فرار کرده از راه چهل پایه لوت طریق طبس گرفت و در طی

مسافت ۴ تن مردمش به مرض عتش هلاک شدند.» (سپهر، ۱۳۵۳: ۶۳).

ج) ناامنی این بخش از مسیر و حضور راهزن‌ها: بر اساس متون مختلف و فرهنگ شفاهی که هنوز در منطقه‌ی نایبند و راور به گوش می‌رسد مسیر نایبند تا حوض‌خان و در سمت جنوب تا دو منزل به سمت راور بسیار ناامن بوده است و گاهی حکومت‌های طبس و کرمان تدابیری برای حفظ امنیت در این منطقه به‌کار می‌گرفتند. یکی از این تدابیر ساخت کاروانسراها و برج‌های نظامی در این منطقه هستند. ابن حوقل در سده چهارم درباره‌ی دو منزل پیش از نایبند که باید جایی در جنوب منزل‌گاه حوض‌خان باشد می‌نویسد: «رباطی ویران و دره‌ای با درختان خرما دارد و کسی آن‌جا نیست و محلی ترسناک و اغلب پناهگاه دزدان است.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۴۵).

افضل‌الملک نیز در سفرنامه‌اش به این موضوع اشاره کرده است: «حفظ و حراست قوافل تا منزل فردا که موسوم به حوض‌خان است به عهده‌ی اهل نایبند است. از آن‌جا تا منزل دیگر که موسوم به چهل‌پایه است و خطرناک است به عهده‌ی حکومت کرمان است که سی نفر غلامان کرمانی ساکن بلوک راور که جز کرمان است باید قوافل را از حوض‌خان تا چهل‌پایه و دربند و راور از خطر برهانند. و اگر قریه‌ی نایبند در تحت تبعیت کرمان باشد از برای حفظ قوافل بهتر است تا تحت طبس که یازده منزل مسافت دارد.» (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۶۷).

حکایتی محلی و مکتوب هم به عبور همسر گنجعلی‌خان از این مسیر و حمله‌ی راهزنان بلوچ به آن‌ها اشاره می‌کند (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۱۷۷).

نتیجه‌گیری

منزل‌گاه حوض‌خان و سازه‌های وابسته به آن در کنار منزل‌گاه‌های دیگر در مسیر راور به تون (فردوس) و طبس که یکی از راه‌های ارتباطی تاریخی کرمان به خراسان است، نشان از اهمیت این مسیر در حاشیه‌ی شمالی دشت لوت در ادوار گذشته دارد. در متون تاریخی متعددی از سده چهارم تا سده سیزدهم به اهمیت این راه تأکید شده است. این درحالی است که با ترک راه‌های کاروان روی و استفاده از خودرو، بخش اعظم این مسیر امروز دور از مسیر تردد قرار گرفته است.

نکته قابل توجه این است که طی بررسی‌های به عمل آمده، تمامی منازل این مسیر ترک شده، دارای سازه‌هایی برای آسایش و رفاه کاروانیان و مسافران هستند که این امر خود نشان از اهمیت روبه‌افزایش این مسیر در سده‌های پیشین دارد. چرا که بر اساس متون در مقایسه با سده‌های اولیه‌ی اسلامی، تعداد این سازه‌ها افزایش قابل ملاحظه‌ای داشته است. تاریخ‌گذاری بیشینه‌ی سازه‌های این مسیر به دوره‌ی قاجار نیز این امر را تأیید می‌کند. فراوانی بناهای عام‌المنفعه در ارتباط با این راه، از سه عامل شرایط جغرافیایی و آب‌وهوایی منطقه، اهمیت این راه و تمایل بیش‌تر به ساخت بناهای عام‌المنفعه در مسیرهای زیارتی حکایت دارند. منزل‌گاه حوض‌خان نیز از این امر مستثنی نیست.

در این متن تلاش شد بر اساس بررسی‌های میدانی دقیق (که در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ ه.ش. انجام شد) و مطالعات کتابخانه‌ای، توصیفی جامع و همه‌جانبه از مجموعه بناهای منزل‌گاه حوض‌خان ارائه و به پرسش‌های مدنظر پاسخ داده شود تا هم بخش‌های مختلف این مجموعه معرفی و حداقل در متن حفظ شود و هم به تاریخ‌گذاری سازه‌های این منزل پرداخته شود و دلایل ساخت این مجموعه و اهمیت آن آشکار شود.

بخش‌های مختلف این مجموعه عام‌المنفعه به‌صورت خیرخواهانه از دوره‌ی صفوی تا قاجار ساخته شده‌اند. با توجه به نسبت دادن ساخت آب‌انبار این مجموعه به گنجعلی‌خان، حاکم کرمان، زمان ساخت آن بین سال‌های ۱۰۰۵ تا ۱۰۳۴ ه.ق. / ۹۷۵ تا ۱۰۰۳ (سال‌های حکومت گنجعلی‌خان) بوده است. این تاریخ‌گذاری را متنی که در دوره‌ی صفوی منزل‌ها و سازه‌های آن‌ها را در مسیر کرمان به خراسان توصیف کرده نیز تأیید می‌کند. با وجود این نمی‌توان سازه‌ی دیگری که با نام آب‌انبار معرفی شده و آن هم به گنجعلی‌خان نسبت داده شده است را با اطمینان تعیین کاربری کرد.

با توجه به معماری کاروانسرای این مجموعه و اشاراتی که متون مختلف تا سال ۱۲۸۳ خورشیدی / ۱۳۲۲ ه.ق. به عدم وجود کاروانسرا و قلعه در این محل داشته‌اند با اطمینان می‌توان گفت که این کاروانسرای نیمه‌کاره بعد

از این تاریخ ساخته شده است و ساخت بناهای وابسته به آن مثل برج، آبریزگاه و کوره‌ی آجرپزی نیز به همان زمان باز می‌گردد.

مجموعه حوض خان امروز با فرسایش بالای طبیعی در خطر نابودی است و شاید انتشار مقالاتی از این دست راه را برای مرمت، حفظ، نگهداری و حتی بهره‌برداری‌های مناسب چنین سازه‌هایی در آینده هموار سازد. چرا که حفظ سازه‌های مرتبط با راه‌ها، نه تنها قدمی ارزنده در حفظ بخش مهمی از معماری تاریخی ایران است بلکه با توجه به اهمیت اساسی راه‌ها در تبادلات فرهنگی، مبادلات اقتصادی و برهم‌کنش‌های سیاسی، سبب حفظ زنجیره‌های تاریخی جریان شکل‌گیری فرهنگی ایران می‌شود. بنابراین حفظ و شناخت و نگهداری سازه‌های مرتبط با راه‌های تاریخی واجب و ضروری است.

سپاسگزاری

نگارندگان بر خود واجب می‌دانند تا از همراهی و کمک‌های دوستان عزیز، دانیال شاهمرادی، پویا عمیدی‌راد، خورشید پارسی، احسان حسن‌خانی و حمید بُریری در بررسی میدانی مجموعه حوض خان قدردانی و تشکر کنند؛ دانیال شاهمرادی با حوصله و دقت پلان سازه‌ها را در نرم‌افزار اتوکد ترسیم کرده‌است. هم‌چنین قدردان راهنمایی‌ها و مشورت‌های سخاوتمندانه دکتر محمد فرجامی در میراث خراسان جنوبی با توجه به شناخت عمیقی که از آثار تاریخی استان خراسان جنوبی دارند هستیم.

درصد مشارکت نویسندگان

نویسندگان سهم یکسانی در نگارش این مقاله داشته‌اند.

تعارض منافع

نویسندگان ضمن رعایت اخلاق نشر در ارجاع‌دهی، نبود تضاد منافع را اعلام می‌دارند.

پی‌نوشت

۱. فرسخ یا فرسنگ یا پرسنگ معیار اندازه‌گیری طول راه است که بر اساس مسافتی که مسافر در یک ساعت طی می‌کرده به وجود آمده‌است به همین دلیل در نقاط مختلف ایران در شرایط جغرافیایی متفاوت و در دوره‌های مختلف از اندازه یکسانی برخوردار نیست. بارها در کتب مختلف به این موضوع اشاره شده که فرسنگ کوهستان با فرسنگ بیابان متفاوت است یا فرسنگ شرعی با فرسنگی که حکومت‌ها وضع می‌کردند؛ برای نمونه در دوره قاجار یک فرسنگ شرعی ۵۱۶ ذرع (معادل ۵۳۶۶ م.) و فرسنگی که در دوره ناصری توسط نجم‌الدوله وضع شد معادل ۶۰۰۰ ذرع (برابر با ۲۴۰ م.) بود (جناب و شاردن، ۱۳۷۶).

کتابنامه

- افضل‌الملک، (۱۳۶۱). سفرنامه خراسان و کرمان. تهران: توس.
- ابن‌حوقل، (۱۳۶۶). سفرنامه ابن حوقل: ایران در صورة الارض. ترجمه جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.
- اعتمادالسلطنه، (۱۳۶۳). تاریخ منتظم ناصری. مصحح محمد اسماعیل رضوانی، تهران: دنیای کتاب.
- امامی، علی؛ سرباززاده، محسن؛ عابدی، محمدحسین؛ و کندی، منصوره، (۱۴۰۰). «الگوشناسی هندسی و ساختار فضایی کاروانسراهای دشتی ایران (مطالعه موردی: کاروانسراهای دشتی خراسان)». پژوهشنامه خراسان بزرگ، ۴۵: ۱۶-۱. <http://doi.org/10.22034/jgk.2022.308508.0>
- بی‌نام، (۱۳۸۰). فرهنگ جغرافیایی ایران خراسان، کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هندوستان. ترجمه کاظم خادمیان، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.
- حاجی‌پور، میثم؛ مودی، محسن؛ شرفی، حسین؛ اسحاقی‌نسب، محسن؛ و مهرانی، مریم، (۱۳۹۳). توانمندی‌ها، پتانسیل‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری خراسان جنوبی. بیرجند: نشر چهاردرخت.

- حامی، احمد، (۱۳۵۸). راه‌های ایران در گذشته و آینده. تهران: مجلس شورای اسلامی.
- حشمدار، امیر، (۱۴۰۰). بررسی باستان‌شناختی شهرستان‌راور بخش مرکزی. تهران: پژوهشکده باستان‌شناسی، (منتشر نشده).
- جلالی، غلامرضا، (۱۳۸۹). مشاهیر مدفون در مشهد و حومه. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.
- جناب، محمدعلی؛ و ژان شاردن، (۱۳۷۶). الاصفهان. مترجم: محمدرضا ریاضی، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- خراسانی فدائی، محمدبن زین‌العابدین، (۱۳۷۳). تاریخ اسماعیلیه (هدایه المومنین الطالبین). تصحیح: سیمونوف آکساندر آکساندروویچ، تهران: اساطیر.
- خزائی، سهم‌الدین، (۱۳۹۵). «راه‌های ارتباطی خشکی در دوره هخامنشی». فصلنامه پژوهش‌های تاریخی، ۳۷: ۵۸-۳۲. <http://doi.org/10.22108/jhr.2016.21112>
- ده‌پهلوان، مصطفی؛ ملکزاده، مهرداد؛ و چهارراهی، ذبیح‌الله، (۱۳۹۷). «بررسی باستان‌شناختی بخشی از شاهراه خراسان بزرگ: گردنه‌ی پاتاق یا دربند مادی». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۱۹: ۱۴۶-۱۲۷. <https://www.sid.ir/paper/245083/en>
- سایکس، سرپرسی، (۱۳۹۵). سفرنامه سرپرسی سایکس، ده هزار مایل در ایران. ترجمه حسین سعادت‌نوری، تهران: دنیای کتاب.
- سامی، علی، (۱۳۸۹). تمدن هخامنشی. جلد ۲، تهران: سمت.
- سپهر، میرزا محمدتقی لسان‌الملک، (۱۳۵۳). ناسخ التواریخ. تهران: اسلامیه.
- سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۹). کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه. ترجمه عیسی بهنام، قاهره: انجمن فرانسوی شرق‌شناسی.
- کیانی، یوسف؛ و کلایس، ولفرام، (۱۳۶۲). فهرست کاروانسراهای ایران. جلد اول، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- کیانی، یوسف؛ و کلایس، ولفرام، (۱۳۶۸). فهرست کاروانسراهای ایران. جلد دوم، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- کیانی، یوسف؛ و کلایس، ولفرام، (۱۳۷۳). کاروانسراهای ایران. تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- گابریل، آلفونس، (۱۳۷۱). عبور از صحاری ایران. ترجمه فرامرز نجد سمیعی، مشهد: آستان قدس رضوی.
- گابریل، آلفونس، (۱۳۸۲). مارکوپولو در ایران. ترجمه پرویز رجبی، تهران: نشر اساطیر.
- گیرشمن، رومن، (۱۳۸۶). ایران از آغاز تا اسلام. ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی.
- لباف‌خانیکی، رجبعلی؛ بختیاری شهری، محمود؛ و نعمتی، بهزاد، (۱۳۹۳). کاروانسراهای خراسان. تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری.
- لباف‌خانیکی، میثم، (۱۳۹۳). «تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی». مطالعات باستان‌شناسی، ۶: ۸۷-۹۷. <https://doi.org/10.22059/jarcs.2014.52677>
- محمودی‌نسب، علی‌اصغر، (۱۳۹۷). «گزارش بررسی باستان‌شناسی بخش دیهوک و دهستان پیرحاجات، شهرستان طبس». بیرجند: مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان خراسان جنوبی (منتشر نشده).
- محمودی، علی‌اصغر؛ حسین، صدیقیان؛ سیدرضا، رافعی؛ و فرجامی، محمد، (۱۴۰۰). «تحلیل و تاریخ‌گذاری نسبی مجموعه بین‌راهی چهل‌پایه شهرستان طبس». پژوهشنامه خراسان بزرگ، ۴۵: ۶۱-۷۸. <https://doi.org/10.22034/jgk.2022.308560.0>
- محمودی‌نسب، علی‌اصغر؛ عنانی، بهرام؛ قلی‌نژاد، مستنصر؛ و فرجامی، محمد، (۱۴۰۱). راه‌های قهستان (جنوب خراسان). به استناد منابع مکتوب و شواهد باستان‌شناختی، بیرجند: نشر چهار درخت.

- محمدبن ابراهیم، (۱۳۴۳). سلجوقیان و غز در کرمان. تصحیح: محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: کتابخانه طهوری.
- مقدسی، محمدبن احمد، (۱۳۶۱). احسن التقاسیم. جلد ۲، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
- مهیمنی، مهلا؛ و نبوی، فائزه، (۱۴۰۱). «بررسی ساختار کالبدی فضایی کاروانسراهای مسیر جاده ابریشم در خراسان بزرگ». پژوهشنامه خراسان بزرگ، ۴۸: ۱۳۴-۱۱۳. <https://doi.org/10.22034/jgk.2022.308605.0>
- میراحمدی، مریم، (۱۳۶۸). «راه‌های ایران در قرون نخستین اسلامی». فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ۱۴: ۱۰۰-۱۱۱. <http://noo.rs/GtxAe>
- میرخواند، محمدبن سید برهان‌الدین خاوندشاه، (۱۲۷۰ ق). روضه‌الصفاء. تهران: دارالطباعه خاصه جدید.
- هدایت، رضا قلی بن محمد هادی، (۱۳۷۳). فهرس التواریخ. مصحح: عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

References

- Afzal al-Molk, (1982). *Safarnameh-ye Khorasan va Kerman* [Travelogue of Khorasan and Kerman]. Tehra: Toos. (In Persian).
- Dehpahlavan, M.; Malekzadeh, M. & Chaharahi, Z., (2018). "An archaeological survey of part of the Great Khorasan Highway: The Pataq Pass or the Median Gate". *Iranian Archaeological Research*, 19: 127-146. (in Persian). <https://www.sid.ir/paper/245083/en>
- Emami, A.; Sarbazzadeh, M.; Abedi, M. H. & Kandy, M., (2022). "Geometric pattern and spatial structure of Iranian plain caravanserais, with emphasis on Khorasan plain caravanserais". *Journal of Greater Khorasan*, 45: 1-16. (In Persian). <http://doi.org/10.22034/jgk.2022.308508.0>
- Etemad al-Saltaneh, (1984). *Tarikh-e montazam-e Naşeri*. Edited by M. Esmail Rezvani. Tehran: Donya-ye Ketab. (In Persian)
- Gabriel, A., (1992). *Crossing the deserts of Iran*. Translated by F. Najd Samii. Mashhad: Aştan Quds Razavi. (in Persian) (Original work published 1938)
- Gabriel, A., (2003). *Marko polo in Iran*. Translated by P. Rajabī. Tehran: Asāţīr. (In Persian).
- Girshman, R., (2007). *Iran from the beginning to Islam*. Translated by M. Moein. Tehran: Elmi va Farhangi. (in Persian) (Original work published 1951).
- Hashamdar, A., (2021). *A historical-archaeological survey of Ravar County, Central District*. Tehran: Research Institute of Archaeology. Unpublished manuscript. (In Persian)
- Hami, A., (1979). *Roads of Iran in the past and future*. Tehran: Islamic Consultative Assembly. (in Persian)
- Hedayat, R. Q., (1994). *Fahras al-Tawarikh*. Edited by A. H. Nava'i & M. H. Mohaddes. Tehran: Institute for Humanities and Cultural Studies. (In Persian)
- Ibn Hawqal., (1987). *The travel account of Ibn Hawqal: Iran in Şūrat al-'Arđ*. Translated by J. Shaar, Tehran: Amirkabir. (In Persian).
- Jalali, G., (2010). *Famously buried people in Mashhad and surrounding areas*. Mashhad: Bonyad-e Pajooheshha-ye Eslami. (in Persian)
- Jenab, M. & Chardin, J., (1997). *Al-Isfahān*. Translated by M. R. Riazi. Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization. (Original work published ca. 1673) (In Persian)

- Khzaee, S., (2016). "Dry communication roads in the Achaemenid period". *Historical Research Quarterly*, 32: 37–58. (in Persian). <http://doi.org/10.22108/jhr.2016.21112>
- Khorasani Fadai, M. b. Z. al-A., (1994). *History of the Ismailis (Hedayat al-Mumenin al-Talebin)*. Edited by A. A. Simonov, Ed. Tehran: Asatir. (In Persian)
- Kiani, Y. & Kleiss, W., (1983). *Inventory of the Caravanserais of Iran*. Vol. 1. Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization. (In Persian)
- Kiani, Y. & Kleiss, W., (1989). *Inventory of the Caravanserais of Iran*. Vol. 2. Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization. (In Persian)
- Kiani, Y. & Kleiss, W., (1994). *Caravanserais of Iran*. Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization. (In Persian)
- Labbaf Khaniki, M., (2014). "Interactions between Nishapur and the Silk Road in the Sasanian Period". *Archaeological Studies*, 6: 87–97. (in Persian). <https://doi.org/10.22059/jarcs.2014.52677>
- Labbaf Khaniki, R.; Bakhtiyari, M. & Nemati, B., (2014). *Khorasan Carvansarai*. Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization.
- Maqdisi, M. ibn-A., (1982). *Ahsan al-taqāsīm fī ma'rifat al-aqālīm*. Vol. 2, Translated by A. N. Munzawī. Tehran: Sherkat-e Moallean va Motarjeman. (In Persian) (Original work published ca. 985 CE).
- Mahmoodi, A. A., (2018). *Archaeological survey report of Deyhuk District and Pir Hājāt Rural District, Tabas County*. Birjand: Documentation Center of the South Khorasan Province Department of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts. Unpublished manuscript. (In Persian)
- Mahmoodi, A. A.; Sedighian, H.; Rafei, S. R. & Farjami, M., (2021). "Analysis and relative dating of the Chehel-Paye intersection complex of Tabas County". *Journal of Greater Khorasan*, 45: 61–78. (In Persian). <https://doi.org/10.22034/jgk.2022.308560.0>
- Mahmoodi, A. A.; Anani, B.; Gholinezhad, M. & Farjami, M., (2022). *The Roads of Qohestan (Southern Khorasan), Based on Written Sources and Archaeological Evidence*. Birjand. Chahar Derakht Publishing. (In Persian)
- Mirahmadi, M., (1989). "Roads of Iran in the early Islamic centuries". *Geographical Research Quarterly*, 14: 100–111. (in Persian) <http://noo.rs/GtxAe>
- Mir-Khand, M. ibn-S. B. al-Din Kh., (1270 AH). *Rawzat al-Safa*. Tehran: Dar al-Taba'ah Khasseh Jadideh. (In Persian)
- Mohimani, M. & Nabavi, F., (2022). "Investigation of the formative-spatial structure of caravanserais along the Silk Road in Great Khorasan". *Journal of Greater Khorasan Research*, 48: 113–134. (in Persian). <https://doi.org/10.22034/jgk.2022.308605.0>
- Mohammad ibn Ebrahim., (1964). *The Seljuks and Ghuz in Kerman*. Edited by M. E. Bastani Parizi. Tehran: Tahouri Library. (In Persian)
- No author. (2001). *Geographical Dictionary of Iran: Khorasan*. Translated by K. Khademian. Mashhad, Bonyad-e Pajooheshha-ye Eslami. (In Persian)
- Sami, A., (2010). *Achaemenid civilization*. Vol. 2. Tehran: SAMT. (in Persian)
- Sepehr, M. T., (1974). *Nasikh al-Tawarikh*. Tehran: Eslamiyeh. (In Persian)

- Siro, M., (1949). *Caravanserais of Iran and Small Wayside Buildings*. Translated by I. Behnam. Cairo, Société Française d'Archéologie Orientale. (In Persian) (Original work published 1949)
- Sykes, P. M., (2016). *Ten Thousand Miles in Persia*. Translated by H. Sa'ādatnuri. Tehran, Donyā-ye Ketāb. (In Persian) (Original work published 1902)