Original Article | Athar. 2019; 40 (1): 55-75

Athar – ISSN: 2538-1830

Studying and Recognition of the Downtown Caravansaries of Mazandaran Province (Sari and Babol: A Case Study)

Javad Puriany

1. MA, Instructor and Faculty Member, Department of Art and Architecture, Payam-e Noor University, Gorgan, Iran

Article Info

Original Article

Received: 2018/10/25;
Accepted: 2019/02/6;
Published Online 2019/03/30

10.30699/athar.40.1.55

Use your device to scan and read the article online

Corresponding Author
Javad Puriany
MA, Instructor and Faculty Member, Department of Art and Architecture, Payam-e Noor University, Gorgan, Iran

Email:
javadpuriany@gmail.com

ABSTRACT

In addition to the place of entry of goods into the city by livestock, caravanserais in the inner city were also considered as livestock, inn and caravanserai residence. In the important northern cities such as Sari, Babol, Gorgan and Rasht, there were several caravanserais, only a few of which have remained. The aim of this study was to study the inner-city caravanserais in the northern regions and the factors affecting the formation and structure of their architecture. This research is based on the author's library and field studies between 2015 and 2019. The architecture of these buildings is mainly similar to other caravanserais in Iran in the form of a central courtyard and chambers around it, but the type of roof covering, local materials, decorations, number, type of openings and type of building are influenced by the temperate climate of the north and architectural features of Qajar period. These halls are mainly built on two floors with commercial chambers, wharfs, and stable in ground floors and resting room for caravansaries' people were located in the upper floor. In the Pahlavi period, with the growth of urbanization and increasing use of cars, the importance of these caravanserais decreased. These places also changed their use, and some of them became two-story commercial buildings along the main street.

Keywords: Hall, Inner city caravanserai, Mazandaran, Sari, Babol

Copyright © 2019. This open-access journal is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License which permits Share (copy and redistribute the material in any medium or format) and Adapt (remix, transform, and build upon the material) under the Attribution-NonCommercial terms.

How to Cite This Article:

Puriany J. Studying and Recognition of the Downtown Caravansaries of Mazandaran Province (Sari and Babol: A Case Study). Athar. 2019; 40 (1): 53-68

فصلنامه علمی اثر - ۱۸۳۰-۲۵۳۸ - سال ۴۰، شماره ۱، بهار ۱۳۹۸

مقالهٔ پژوهشی

مطالعه و شناخت کاروان‌سراهای درون‌شهری استان مازندران (نمونهٔ موردی: شهر ساری و بابل)

جواد پوریانی[1*]

۱. کارشناس ارشد مرمت و احیای بناها و بافت‌های تاریخی، مربی و عضو هیئت‌علمی، گروه هنر و معماری، دانشگاه پیام‌نور، مرکزگرگان، ایران

اطلاعات مقاله

دریافت: ۱۳۹۷/۰۸/۰۳
پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۱۷
انتشار آنلاین: ۱۳۹۸/۰۱/۱۰

نویسندهٔ مسئول:
جواد پوریانی
کارشناس ارشد مرمت و احیای بناها و بافت‌های تاریخی، مربی و عضو هیئت‌علمی، گروه هنر و معماری، دانشگاه پیام‌نور، مرکزگرگان، ایران

پست الکترونیک:
javadpuriany@gmail.com

خلاصه

کاروان‌سراهای درون‌شهری کنار بازار علاوه بر جایگاه ورود کالا به شهر به‌وسیلهٔ چارپایان، مهمان‌سرا و اقامتگاه کاروانیان نیز محسوب می‌شدند. در شهرهای مهم شمالی مانند ساری، بابل، گرگان و رشت کاروان‌سراهای متعددی وجود داشته که تنها تعداد ناچیزی از آنها باقی مانده است. هدف پژوهش حاضر، مطالعهٔ کاروان‌سراهای درون‌شهری در مناطق شمالی و عوامل مؤثر در شکل‌گیری و ساختار معماری آنهاست. این تحقیق براساس مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی نگارنده در فاصلهٔ سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ صورت گرفته است. معماری این سراها عمدتاً به‌صورت حیاط مرکزی و حجره‌هایی در گرداگرد آن، مشابه دیگر کاروان‌سراهای ایران است، اما نوع پوشش سقف، مصالح بومی، تزئینات، تعداد، نوع بازشوها و نوع استقرار بنا، متأثر از اقلیم معتدل شمال و ویژگی‌های معماری دورهٔ قاجار است. این سراها عمدتاً در دو طبقه با فضاهای تجاری حجره، بارانداز و اسطبل در طبقات همکف و فضاهای استراحت کاروانیان در طبقهٔ بالا ساخته شده‌اند. در دورهٔ پهلوی با رشد شهرنشینی و افزایش کاربرد ماشین از اهمیت این کاروان‌سراها کاسته شد. همچنین این مکان‌ها تغییر کاربری یافتند و بعضی از آنها به سراهای تجاری دوطبقه در راستای خیابان اصلی تبدیل شدند.

کلیدواژه‌ها: سرا، کاروان‌سرای درون‌شهری، مازندران، ساری، بابل

حق کپی رایت انتشار: این نشریه ی دارای دسترسی باز، تحت قوانین گواهینامه بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 International License منتشر می‌شود که اجازه اشتراک (تکثیر و بازآرایی محتوا به هر شکل) و انطباق (بازترکیب، تغییر شکل و بازسازی بر اساس محتوا) را می‌دهد.

مقدمه

در روزگار گذشته، به‌ویژه در دورهٔ قاجار برخی شهرهای شمال ایران مانند ساری، بابل، گرگان و رشت از مهم‌ترین مراکز بازرگانی منطقهٔ شمال کشور به شمار می‌آمدند؛ به همین دلیل، ترابری، خرید و فروش کالاهای کشاورزی، بازرگانی و ارتباط تجاری با روسیه و نیز گردشگری نقش برجسته‌ای در اقتصاد و فرهنگ این منطقه داشتند. بافت‌های قدیمی این شهرها یکی از بافت‌های ارزشمند تاریخی، فرهنگی و معماری اسلامی است که خوشبختانه هنوز برخی عناصر و آثار آن مانند خانه، آب‌انبار، حسینیه، مسجد، تکیه، گرمابه، آرامگاه و کاروان‌سرا از دوره‌های مختلف به‌ویژه دورهٔ قاجار حفظ شده‌اند. کاروان‌سراهای درون‌شهری علاوه بر اینکه جایگاه ورود کالا به شهر به‌وسیلهٔ چارپایان بودند، مهمان‌سرا و اقامتگاه کاروانیان و مسافران نیز محسوب می‌شدند. در این شهرها، مرکز ثقل کاروان‌سراها که درواقع مرکز تجارت شهر نیز بودند، در محله‌های قدیمی نزدیک بازار و جنب دروازه‌های ورودی شهر قرار داشت. پس از نفوذ و رواج انقلاب صنعتی در ایران، به‌ویژه در دورهٔ پهلوی اول، استفاده از اتومبیل در انتقال کالا به‌جای چارپایان، رشد شهرنشینی، احداث خیابان‌های جدید، شکل جدید مغازه‌ها و روش‌های نوین داد و ستد، کاربری این مراکز متوقف شد و بسیاری از آنها تخریب شدند. در این میان، هنوز کالبد نیمه‌جان شماری از آنها با تغییر کاربری اصلی به‌صورت انبار کالاهای بازاریان، کارگاه‌های سنتی یا پیشه‌های دیگر کاربرد دارد. هدف این پژوهش، مطالعهٔ ویژگی‌های بومی ساخت (مصالح، پوشش طبقات و فرم بنا)، نوع کاربری (نوع ساختاربندی کاروان‌سرا های درون‌شهری) و نوع تزئینات معماری قاجاری و پهلوی در این کاروان‌سراهاست.

پیشینهٔ پژوهش

تاکنون در هیچ پژوهشی، به طور اختصاصی به کاروان‌سراهای شهرهای شمالی ایران پرداخته نشده است. کتاب «جغرافیای تاریخی ساری» تألیف حسین اسلامی، جلد چهارم و پنجم مجموعهٔ ارزشمند «از آستارا تا استاراباد» نوشتهٔ

منوچهر ستوده، «تاریخ محلات شهر ساری» اثر مهدی احمدی، سفرنامه‌های رابینو، جیمز ابت، ملگونف، میرزا ابراهیم نامی، سفرنامهٔ ناصرالدین‌شاه و چارلز مکنزی از نمونه آثاری هستند که در آنها فقط به تعداد یا نام کاروان‌سراهای داخل شهری ساری، بابل (بارفروش)، آمل، بهشهر (اشرف) و گرگان اشاره شده است؛ البته در این اسناد نمی‌توان بیش از چند سطر دربارهٔ کاروان‌سراهای این منطقه مطالبی یافت ؛ بنابراین بررسی میدانی معدود آثار باقی‌مانده کمک شایانی به شناخت معماری و کالبدی کاروان‌سرا های درون‌شهری مناطق اقلیمی معتدل و مرطوب کرده است.

روش پژوهش

پژوهش حاضر در سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ براساس روش تاریخی-تحلیلی انجام شده است. اطلاعات مورد نیاز نیز از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی صورت گرفته و درنهایت تحلیل شده است. پس از مطالعهٔ کتابخانه‌ای و شناسایی کاروان‌سراهای مازندران در اسناد مختلف، بررسی میدانی در بافت‌های قدیمی شهرهایی مانند ساری، بابل و گرگان و جانمایی آنها در نقشه‌های شهری جدید و عکس قدیمی هوایی صورت گرفت. مصاحبه با بازاریان و کسبهٔ قدیمی به‌منظور مکان‌یابی و بررسی وضع موجود آنها بسیار تأثیرگذار بوده است. نقشه‌های معماری برخی از کاروان‌سراهای موجود در شهر ساری و بابل برای اولین بار برداشت و مستندنگاری و برای ثبت ملی به میراث مازندران پیشنهاد شد.

پرسش‌های پژوهش

مسئلهٔ اصلی پژوهش حاضر را می‌توان در قالب این پرسش مطرح کرد که ویژگی عمدهٔ کاروان‌سراهای مناطق معتدل و مرطوب ایران چیست و چه عواملی در شکل‌گیری و ساختار معماری آنها مؤثر بوده است؟ همچنین دلیل رشد کاروان‌سراهای درون‌شهری در دورهٔ قاجار و افول آنها در دورهٔ معاصر و وضعیت آنها چیست؟

بحث و یافته‌ها

مطالعهٔ کاروان‌سراهای درون‌شهری شمال ایران

کاروان‌سراهای درون‌شهری در گذشته حکم «بارانداز»[1] را داشته‌اند؛ زیرا در کنار بازار اصلی شهر بودند و کاربری ترمینال‌های امروزی را داشتند. بسیاری از کشاورزان هنگامی که برای خرید به شهر وارد می‌شدند، در این مکان سکونت می‌کردند. این کاروان‌سراها یک حیاط مرکزی دارد که ساختمان‌هایی دور تا دور آن مشاهده می‌شود (کیانی، ۱۳۸۳، ص.۲۷۰). پس از اینکه نقش کاروان‌ها به حمل‌ونقل اضافه شد و کالسکه، درشکه و سپس وسایل نقلیهٔ موتوری به کار گرفته شدند، پیشوند «کاروان» به‌مرور از کلمهٔ کاروان‌سرا حذف شد و این نوع کاروان‌سراهای شهری به «سرا» تغییر نام دادند. واژهٔ سرا در گذشته به معنی خانه بوده است (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ص. ۶۹). همهٔ کاروان‌سراها از نظر اقتصادی و اجتماعی اعتبار یکسانی نداشتند. کاروان‌سراهایی که به مسجد جامع، مرکز شهر و راسته‌های عرضهٔ کالاهای گران‌بها نزدیک بودند، اعتبار بیشتری داشتند؛ درحالی‌که کاروان‌سراهای نزدیک دروازه‌های شهر و راسته‌های ویژهٔ عرضهٔ کالاهای ارزان‌قیمت بودند و بیشتر به پیشه‌وران و تولیدکنندگان تعلق داشتند (سلطان‌زاده، ۱۳۸۰، ص. ۸۸-۷۹). معمولاً حجره‌های طبقهٔ همکف را دکان عرضهٔ کالا در نظر می‌گرفتند. حجره‌های طبقهٔ فوقانی نیز بیشتر فضای دفتری و اداری بودند که در آنها به‌صورت عمده به خرید و فروش کالاها می‌پرداختند (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ص. ۷۲-۷۰).

ویژگی کاروان‌سراهای درون‌شهری مازندران (مناطق معتدل و مرطوب شمالی)

در گذشته در سواحل دریای مازندران کاروان‌سرا های متعددی وجود داشته است که امروز اثری از آنها نیست؛ زیرا این ساختمان‌ها بیشتر از چوب بوده و از بین رفته‌اند (سیرو، ۱۳۴۹، ص. ۳۸). کاروان‌سراهای شهری محل استراحت کاروان‌ها و روستاییان و محل بستن اسب‌های خستهٔ آنان بود. این افراد هر روز برای امرارمعاش و خرید لوازم مورد نیاز زندگی خود، محصولات کشاورزی را به شهر می‌آوردند و می فروختند و پس از خرید لوازم و کالاهای مورد نیاز، آنها را بار اسب‌های خود می‌کردند و به روستای محل سکونت خود می‌رفتند. این کاروان‌سراها دو گونه بودند؛ بخشی از آنها که در یک طبقه ساخته شده بود، تنها برای روستاییانی کاربرد داشت که از راه‌های نزدیک به شهر می‌آمدند. این کاروان‌سراها محل استراحت شبانه یا خواب نبود، بلکه تنها برای استراحت روزانهٔ آنها ساخته شده بود که دارای اسطبل‌هایی به‌منظور نگهداری اسب‌ها بود. برخی دیگر از کاروان‌سراها که در دو طبقه بنا شده بودند، علاوه بر داشتن

اسطبل، اتاق‌ها و حجره‌هایی داشتند که محل استراحت روستاییانی بود که از راه‌های دور به شهر می‌آمدند و مجبور بودند در شهر بمانند (احمدی، ۱۳۹۱، ص. ۲۰۲). با توجه به توسعهٔ شهر، گسترش شهرنشینی و جایگزین‌شدن اتومبیل به‌جای حیوانات، به‌ویژه در زمان پهلوی اول، کاروان‌سراها به‌تدریج در اثر تعریض یا احداث خیابان‌های جدید تخریب شدند یا کاربری خود را از دست دادند. در ادامه، نکاتی برجسته دربارهٔ کاروان‌سراهای درون‌شهری مازندران که دربارهٔ بسیاری از کاروان‌سراهای درون‌شهری شمال صدق می‌کند بیان شده است.

محل قرارگیری کاروان‌سراها

بیشتر کاروان‌سراهای درون‌شهری در کنار بازار اصلی و همچنین کنار دروازه‌های ورودی شهر قرار داشتند؛ برای مثال در شهر ساری این کاروان‌سراها در خیابان جمهوری اسلامی (نادر سابق) حد فاصل دروازهٔ بابل تا میدان ساعت و در خیابان هجده دی، جنب دروازهٔ ورودی شهر از سمت مشرق یعنی دروازهٔ گرگان (میدان شهدا فعلی) قرار داشتند. در شهر بابل نیز این مکان‌ها در راستهٔ خیابان بازار (امام کنونی) حد فاصل سبزه‌میدان تا سنگ پل وجود داشتند (شکل ۵ و ۱۵). در شهر گرگان نیز بازار و محله‌های قدیمی، به‌ویژه مرکز محلهٔ میدان عباسعلی (نزدیک دروازهٔ مازندران) محل احداث کاروان‌سراهایی بود که تنها یکی از آنها باقی مانده است.

مالکیت: بخشی از مالکیت برخی کاروان‌سراها یا همهٔ آنها را تاجران و مالکان آن، وقف امامان معصوم، به‌ویژه حسین بن علی، وقف قرآن یا به‌ندرت وقف اولاد ذکور کرده‌اند؛ مانند سرای تبریزی ساری. این عمل تا حدودی بناها را از تخریب کامل نجات داده است. از مجموع ۳۷ کاروان‌سرای شناسایی‌شده در دو شهر ساری و بابل و تنها کاروان‌سرای به‌جامانده در گرگان، ۱۱ مورد آنها به‌صورت مالکیت کاملاً وقفی یا نیمه‌وقفی هستند. بقیه نیز خصوصی بوده‌اند که عمدتاً تخریب شده‌اند.

ویژگی معماری کاروان‌سراهای قاجاری

کاروان‌سراهای شهری این مناطق بیشتر در دو طبقه و گاهی در یک طبقه ساخته می‌شدند. این مکان‌ها حیاطی مرکزی داشتند که دور تا دور آن بارانداز و حجره‌های تجاری و در طبقهٔ بالای آنها اتاق‌هایی برای اسکان کاروان و مسافران بود. در دوره‌های متأخر نیز انجام‌دادن امور مالی، حسابداری و بعضی مشاغل خدماتی در این مکان‌ها صورت می‌گرفت. پلان بنا معمولاً مستطیل یا نزدیک به مربع بوده که در بعضی نماهای روبه‌روی هم دارای تقارن بوده است. بیشتر اتاق‌ها در هر طبقه مشابه یکدیگر ساخته می‌شده‌اند. معمولاً در بیشتر کاروان‌سراها، بارانداز (ایوان ستون‌دار) در قسمت جلوی حجره‌ها و دور تا دور حیاط به‌منظور تخلیهٔ بار وجود داشته که با سکویی از سطح حیاط بالاتر بوده است. فضای مسقف بارانداز با ستون‌های چوبی شکل گرفته است(اشکل ۱۸و۱۹و۲۱).عمدتاً در مرکز حیاط یک حوض و در گوشه‌ای اسطبل و سرویس‌های بهداشتی و در نزدیک دروازهٔ ورودی نیز اتاق نگهبانی یا سرایداری قرار داشته است (شکل ۱۴). کف حیاط نیز با قلوه‌سنگ‌های رودخانه‌ای مفروش بوده است. اتاق‌های بنا در طبقهٔ دوم دیوارهای ضخیمی داشتند که در آنها طاقچه‌هایی تعبیه شده بود تا مسافران بتوانند وسایل مورد نیاز و ابزار روشنایی مانند شمع و چراغ‌های پیه‌سوز را در آنجا دهند. در طبقهٔ دوم نیز ایوان غلام‌گرد به عرض حدود ۱ متر هم به سمت حیاط مرکزی و هم به سمت کوچه در جلوی اتاق‌ها وجود داشت. ارتباط میان اتاق‌ها هم از داخل و هم از طریق این راهروهای بیرونی میسر بوده است. این راهروها دارای دست‌انداز چوبی ساده یا طرح‌دار و ستون‌های چوبی به فاصلهٔ حدود ۱۲۰ تا ۱۵۰ سانتی‌متر بودند.

ویژگی معماری سراهای پهلوی

با احداث خیابان اصلی در دورهٔ پهلوی و قطع‌شدن شریان بافت ارگانیک قاجاری، همه یا بخشی از کاروان‌سراهای تخریب‌شده، از فرم حیاط مرکزی به گونهٔ دو طبقهٔ خطی در راستای خیابان اصلی تغییر کالبد دادند که از نظر ارتفاع اتاق‌ها، فرم تزئینات در و پنجره و آجرکاری از نوع قاجاری متمایز بودند. واردشدن بالکن و پلکان دوطرفه، بازشوهای شیشه‌ای، تزئینات خاص آجرکاری، ناودان و سقف بلند در قسمت میانی بنا از عناصر غربی است که به معماری ایرانی اضافه شده است و در این بناها بسیار کاربرد دارد؛ به‌گونه‌ای که نماد الگوبرداری نماسازی در طراحی مدرن این راسته از شهر به شمار می‌آید. کاروان‌سرای تبریزی و کجوری ساری تنها نمونهٔ بارز این دسته هستند. با احداث خیابان نادر (جمهوری) در دورهٔ پهلوی اول، سرای کجوری به‌طور کامل تخریب و به‌جای آن عمارت دو طبقه با سردر میانی و پلکان دوطرفه ساخته شد. در این میان، تنها بخشی از سرای تبریزی تخریب شد و مشابه سرای کجوری، در مجاورت آن در نبش کوچهٔ بهرام اُتُر شکل گرفت که البته تاکنون سالم،

اما متروکه باقی مانده است. فرم پلان سرای پهلوی نیز متناسب با زاویهٔ کوچه در مقایسه با خیابان اصلی جدید طراحی می‌شده و حتماً مستطیل نبوده است. طبقات اول مغازه‌های تجاری مرتبط با کالاهای مختلف و طبقهٔ دوم شامل فضاهای اداری، معاملاتی و خدماتی غیرکالایی مانند دفتر اسناد، تزریقات، بنگاه‌ها و خیاط‌خانه بوده است. دیگر کاروان‌سراهای باقی مانده در ساری، بابل و گرگان با همان اسلوب قاجاری هستند.

مصالح استفاده‌شده در کاروان‌سراها

مصالح استفاده‌شده در ساخت کاروان‌سراها مانند بسیاری از آثار معماری شمال ایران عمدتاً شامل خشت، آجر (ابعاد قاجاری ۱۹/۵× ۱۹/۵× ۴ سانتی‌متر)، کاه‌گل، گچ، آهک، چوب، قلوه‌سنگ، نی (در اصطلاح محلی گاله)، سفال سقفی، ورقه‌های فلزی حلبی، ناودان، شیشه و رنگ است. دیوارها نیز از خشت و آجر تشکیل شده‌اند. قلوه‌سنگ رودخانه‌ای به‌دلیل بوم آورد بودن و داشتن سطوح صاف و منحنی برای حرکت انسان و دام، به‌ویژه در زمان بارندگی و گل‌آلودشدن معابر، بهترین مصالح برای پوشش کف حیاط و کوچه‌ها بوده است. کف پلکان‌ها نیز با آجر مفروش شده است. چوب هم از مهم‌ترین مصالح در بناهای شمال ایران است که می‌توان کاربرد آن را در سازه و تزئینات کاروان‌سرا مانند تیر سقف‌ها (پلور در اصطلاح محلی)، خرپاها، شیرسرها، ستون‌ها، نرده‌های طبقهٔ دوم، در و پنجره‌ها، پیشانی پلکان آجری، تخته‌کوبی کف و سقف طبقهٔ دوم، ایوانچه، غلام‌گرد، کلاف داخل دیوارها و سازهٔ بالکن‌ها (از دورهٔ پهلوی) مشاهده کرد.

ورودی: یکی از قسمت‌های مهم کاروان‌سراها ورودی و سردر آنها بوده است. ورودی بدون هشتی، واسط کوچه و گذر با حیاط کاروان‌سرا بوده است. دروازهٔ چوبی بزرگ دولنگه نیز چهرهٔ متفاوتی به نمای اصلی و ورودی بنا می‌داده است که شب‌ها به‌منظور تأمین امنیت بسته می‌شد. عرض دروازه‌ها هم معمولاً ۲/۵ متر بوده است. نمونهٔ این دروازه‌های چوبی باقی‌مانده را می‌توان در کاروان‌سرای حضرت، تبریزی و کجوری ساری و در حضرت بابل و مولودی (میدان عباسعلی) گرگان مشاهده کرد. ابعاد دروازهٔ مربوط به دورهٔ پهلوی سرای تبریزی و کجوری ۲/۵ در ارتفاع ۳/۲۰ متر است. در بعضی دروازه‌ها مانند کاروان‌سرای میدان عباسعلی (مولودی) گرگان دریچه‌ای در قسمت پایین یکی از لنگهٔ درها، برای عبور و مرور شبانه ایجاد شده بود که برای جلوگیری از ورود راهزنان اندازهٔ این دریچه کوچک بود. بهترین نمونهٔ سردر دو طبقه با پنجره‌های ارسی در محلهٔ میدان عباسعلی گرگان وجود دارد.

پلکان: در دورهٔ قاجار طبقهٔ اول و دوم کاروان‌سراها با پلکان آجری به هم مرتبط می‌شدند که معمولاً در یک طرف حیاط مرکزی و کنج بنا قرار داشتند. عرض این پله‌ها معمولاً ۱۱۰ تا ۱۲۰ سانتی‌متر بوده که به ارتفاع ۲۵ تا ۳۰ سانتی‌متر با تعداد پله‌ها متغیر است. پله‌ها به‌طور مستقیم یا دوسویه با پاگرد به طبقهٔ دوم منتهی می‌شده‌اند. در پیشانی این پله‌ها از چوب‌های چهارتراشی از جنس درخت آزاد به قطر حدود ۱۰ سانتی‌متر استفاده شده است تا از لق‌شدن و افتادگی آجرهای کف پله جلوگیری شود. کف پله نیز از آجرهایی با ابعاد ۱۹ در ۱۹ سانتی‌متر با ملاط آهکی مفروش می‌شده است. ورودی اصلی و پلکان در دورهٔ پهلوی با رعایت تقارن در وسط بنا قرار گرفته است. طراحی پلکان دوطرفه در مرکز سرای کجوری ساری از ویژگی‌های خاص معماری غربی در معماری ایرانی است که در این دوره به فضاها اضافه می‌شود (شکل ۹).

تزئینات: در برخی کاروان‌سرا های باقی‌مانده، تزئیناتی مشابه خانه‌های سنتی در مناطق معتدل و مرطوب قابل‌مشاهده است. مهم‌ترین آنها، تزئینات چوبی در و پنجرهٔ معمولی و دروازهٔ ورودی، پنجره‌های ارسی مشبک ثابت و متحرک در طبقهٔ دوم، ستون و سرستون‌ها، شیرسرها و هلاهای زیر سقف سفالی، نرده‌های چوبی، تزئینات قوسی آجری روی درها و طاقچه‌هایی با قوس نیم‌دایره هستند (شکل ۱ و ۲). در نمونه‌های باقی‌مانده در شهر ساری پنجره‌های ارسی دیده نشده است، اما در کاروان‌سرای حضرت، به‌ویژه سبزعلیان بابل و کاروان‌سرا ی میدان عباسعلی گرگان این تزئینات در بازشوهای اتاق‌های طبقه بالا هنوز قابل‌مشاهده است. نکتهٔ مهم این است که در بیشتر پنجره‌های ارسی به‌دلیل کاهش هزینه و مشکل تهیهٔ شیشه‌های رنگی، از ورقه‌های نازک چوبی به‌جای شیشه استفاده شده و تنها روزنه‌های صلیبی‌شکل با چند مشبک کوچک شیشه‌ای، نور ملایمی به داخل حجره‌ها وارد می‌کرده که این مورد از دسترسی‌نداشتن به شیشهٔ ساختمانی با ابعاد دلخواه و بزرگ در دورهٔ قاجار متأثر بوده است. شیشهٔ رنگی با ابعاد کوچک‌تر از ۱۰ سانتی‌متر در معماری مازندران و نقاط دیگر قابل‌مشاهده است (شکل ۱).

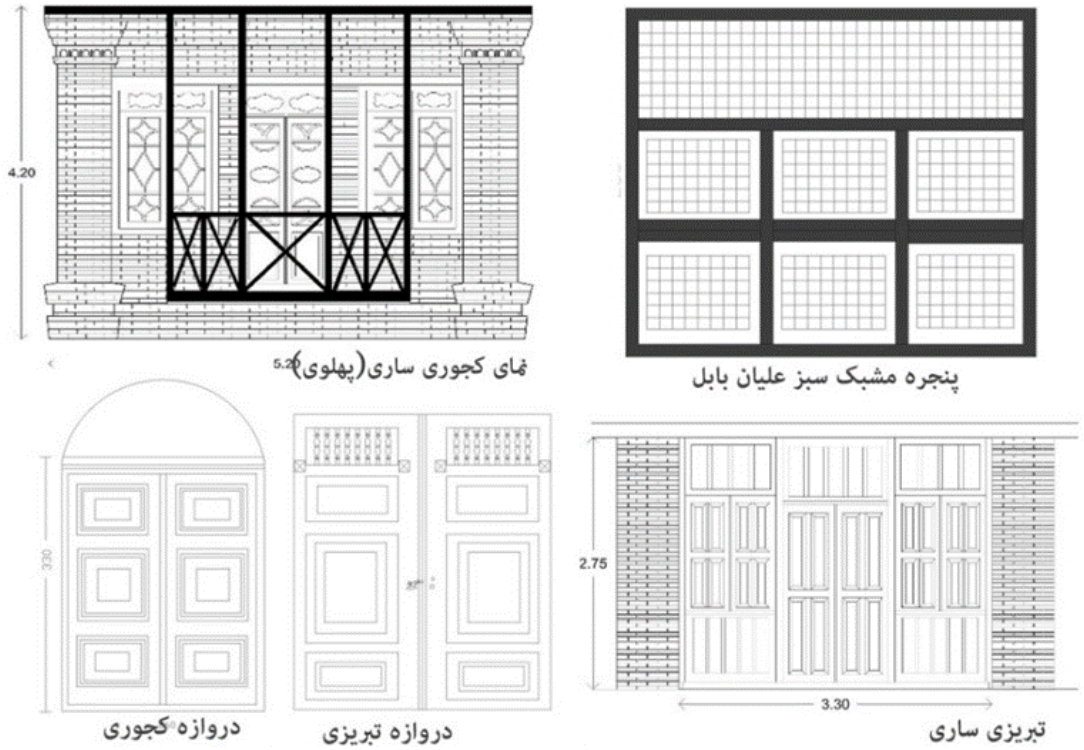


شکل ۱. تزئینات پنجرهٔ ارسی کاروان‌سرای حضرت بابل
منبع: نگارنده، ۱۳۹۶



شکل ۲. تزئینات چوبی کاروان‌سرای سبزعلیان بابل
منبع: نگارنده، ۱۳۹۶

در دورهٔ پهلوی با رشد فناوری ساخت شیشهٔ ساختمانی، بازشوهای کاملاً چوبی بدون شیشه در دورهٔ قاجار به گونه‌ای با شیشهٔ ساده یا رنگی تغییر شکل یافتند تا بدون بازکردن در و پنجره‌ها در فصول سرد، نور کافی برای اتاق‌ها و حجره‌ها تأمین شود. در شکل ۳، تزئینات مختلف در و پنجرهٔ کاروان‌سرا ها در دورهٔ قاجار و پهلوی در شهر ساری و بابل آمده است.



شکل ۳. تزئینات مختلف در و پنجرهٔ کاروان‌سراها در دورهٔ قاجار و پهلوی در شهر ساری و بابل (منبع: نگارنده، ۱۳۹۸)

مشاغل مرتبط با کاروان‌سراها

در بیشتر کاروان‌سراها یا در جوار آنها قهوه‌خانه‌هایی قرار داشت که کاروانیان از آنها استفاده می‌کردند و هنوز هم برخی از آنها در کنار این مراکز پابرجا هستند. در کاروان‌سراهای شهر، دلالانی بودند که اسب‌های روستاییان را خرید و فروش می‌کردند؛ بنابراین کوچه‌های اطراف کاروان‌سراها و حتی خیابان اصلی شهر جولانگاه خریداران اسب‌ها بود. همچنین قپان‌های فلزی بزرگ (نوعی ترازو) در کاروان‌سراها وجود داشت که با زنجیرهای قوی

و محکم از سقف آویزان شده بود و دو صفحهٔ بزرگ برای وزن‌کردن محصولات کشاورزی روستاییان داشت (احمدی، ۱۳۹۱، ص. ۲۰۳). در حال حاضر، نمونهٔ قپان فلزی تنها در کاروان‌سرای سبزعلیان بابل به‌صورت آویزان از سقف قسمت ایوان جنوبی (بارانداز) وجود دارد.

کاروان‌سراهای درون‌شهری ساری

شهر ساری در دوره‌های گذشته، به‌ویژه دورهٔ قاجار مرکز ایالت مازندران بود و چندی نیز به‌دلیل حضور آقامحمدخان مرکز متصرفات قاجار از نظر بازرگانی به شمار می‌آمد (پوریانی، ۱۳۹۴، ص. ۱۱). یاسنت لویی رابینو بین سال‌های ۱۲۸۸ و ۱۲۸۹ هجری قمری از مازندران و استرآباد دیدن کرد و در سفرنامهٔ خود با عنوان «سفرنامهٔ مازندران و استرآباد» دربارهٔ تعداد بناهای عمومی شهر ساری چنین شرح داده است که «... شهر، هفت مسجد، پنج مدرسه، هفت‌آب انبار، پنج امامزاده در داخل و دو امامزاده در خارج، پانزده تکیه، هفده کاروان‌سرا و چندین حمام دارد» (رابینو، ۱۳۴۳، ص. ۹۴). جیمز ابت نیز در بخش دوم «سفرنامهٔ مازندران» در سال ۱۲۶۰ هجری قمری(۱۸۴۹ م)، وضعیت بازار و کاروان‌سرا های شهر ساری را چنین توصیف می‌کند: «دربازار ساری در حال حاضر۳۵۰ مغازه دایر و ۵۰ مغازه خرابه و ۳ یا ۴ کاروانسرا دارد که یکی از انها به وسیله تجار و دوره گردان مورد استفاده قرار می گیرد. محصولات روسی که در این شهر مصرف می شود عمدتا از بارفروش می آید » (ابت، ۱۳۸۵). مکنزی در سال ۱۲۷۵ هجری قمری در «سفرنامهٔ شمال» دربارهٔ بناهای عمومی ساری می‌نویسد: «... شهر ساری ۵ مدرسه، ۳ امامزاده، ۱۴ حمام و ۴ کاروان‌سرا دارد. یکی از کاروان‌سرا ها را اخیراً ساخته‌اند و بهترین کاروان‌سرا ی مازندران است. این شهر ۴۱۰ دکان و ۱۷۰۰ خانه و ۸۰۰۰ جمعیت دارد» (ستوده، ۱۳۶۶، ص. ۴۹۰). میرزا ابراهیم [نامی] از کارکنان کنسولگری انگلیس در رشت در سال ۱۲۷۶ هجری قمری سفرنامه‌ای با نام «استرآباد و مازندران و گیلان» تنظیم می‌کند و اطلاعات بیشتری دربارهٔ کاروان‌سرا های ساری می‌دهد: «[ساری] چهار باب کاروان‌سرا دارد. یک باب کاروان‌سرای شاه است که امسال به دستیاری محمدحسن خان وزیر مازندران به اتمام رسیده است که سه دالان و حجر [ه] های مقطع و حوض آب جاری در وسط [دارد] که در کل مازندران این‌طور کاروان‌سرا ندارد» (نامی، ۱۳۵۵، ص. ۹۶). ظل‌السلطان فرزند بزرگ ناصرالدین‌شاه که روزگاری ولایتدارمازندران بود بدون توصیف کاروان‌سراها چنین نقل می‌کند که «شهر ساری دارای همه نوع ابنیهٔ لازمه است، متعدده، کاروان‌سراها و آب‌انبارها و غیره و غیره. همه را به سلاطین صفویه نسبت داده‌اند» (ضل السلطان، ۱۳۶۸، ص. ۷۲). ملگونف در سال ۱۸۵۸ و ۱۸۶۰ میلادی در سفر به شمال ایران، کاروان‌سراهای ساری را بدین شرح بیان کرده است: «[در ساری] چهار کاروان‌سرا است که کاروان‌سرای شاه با استخرش، بهترین آنهاست و کاروان‌سرای وکیل، کاروان‌سرای میرزا آقا، کاروان‌سرای حاجی عباس قلی» (ملگونف، ۱۳۶۴، ص. ۱۰۱).

ستوده در مجموعهٔ نفیس «از آستارا تا استاراباد» پس از بررسی وضع موجود شهر ساری در اوایل دههٔ ۶۰، کاروان‌سراهای شهر را به‌صورت زیر دسته‌بندی کرده است:

۱. کاروان‌سرای شاه که فعلاً بازار روز ساری است. این کاروان‌سرا مدت‌ها زیر نظر ژاندارمری بوده است و بنای آن را ژاندارم‌ها از بین برده‌اند. مرحوم محمدحسن خان اعتمادالسلطنه می‌نویسد: «تعمیر کاروان‌سرای معروف به کاروان‌سرای شاه واقع در شهر ساری به تاریخ ۱۲۷۳ قمری، سال دهم جلوس همایون»(اعتماد السلطنه، ۱۳۵۵،ص.۵۷).

۲. کاروان‌سرای وکیل در محلهٔ میدان ساری کم و بیش برقرار است و محل صندوق قرض‌الحسنه است.

۳. کاروان‌سرای کاشی در محل دروازهٔ بارفروش ساری که آثاری از آن برجای نیست.

۴. کاروان‌سرای شفیعی در محلهٔ دروازهٔ بارفروش (بابل) ساری که اثری از آن باقی نمانده است.

۵. کاروان‌سرای علی‌گدا یا حاج علی گدا معروف به «علی بلن» در محلهٔ دروازهٔ استرآباد (گرگان) که مخروبه شده است.

۶. کاروان‌سرای همدانی در محلهٔ میدان ساری که کسی از آن نشانی ندارد و اثری از آن باقی نیست.

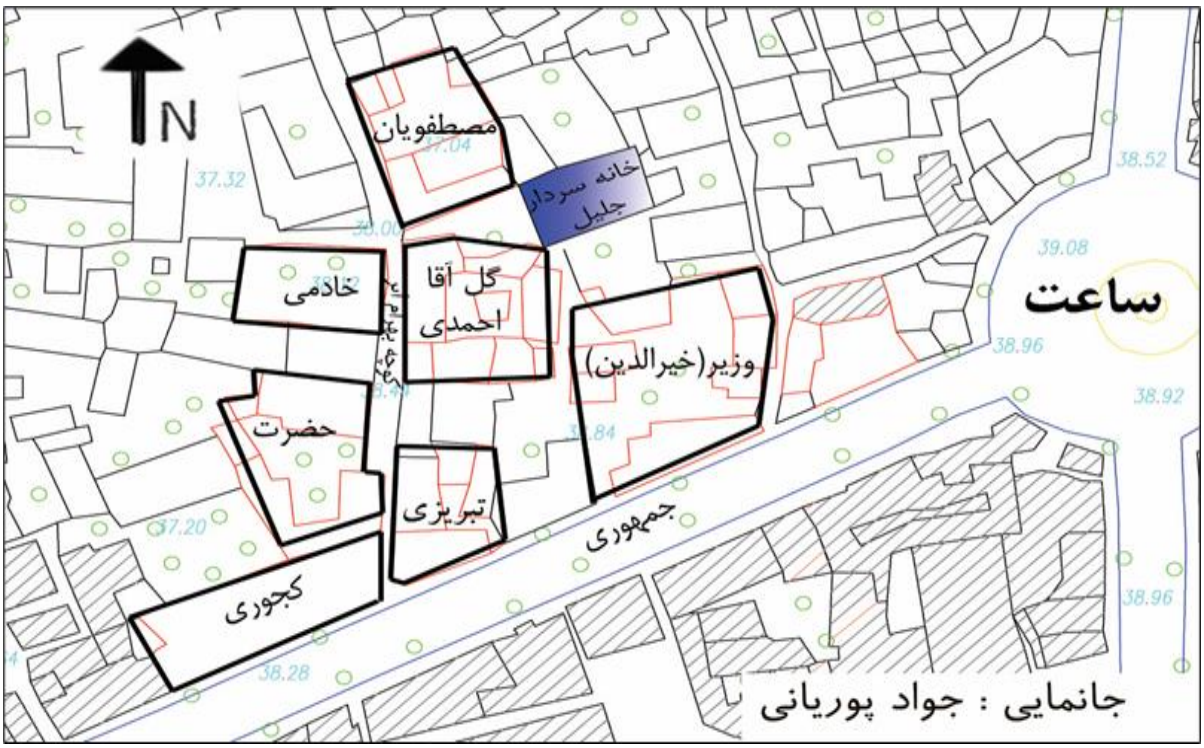
۷. کاروان‌سرای شهمیرزادی‌ها در محلهٔ بهرام اُتر ساری که فعلاً مخروبه است.

۸. کاروان‌سرای مصطفویان در محلهٔ بهرام اتر ساری که در خیابان جمهوری برقرار است.

۹. کاروان‌سرای تبریزی‌ها در محلهٔ بهرام اُتر ساری که در کنار کاروان‌سرای مصطفویان برقرار است (ستوده، ۱۳۶۶، ص. ۵۶۳-۵۶۴).

اسلامی در کتاب «جغرافیای تاریخی ساری» اطلاعات بیشتری از کاروان‌سراهای ساری ارائه می‌کند:

۱. کاروان‌سرای وکیل در بازار نرگسیه که از همه سالم‌تر باقی مانده است.
۲. کاروان‌سرای وزیر در خیابان جمهوری نرسیده به میدان ساعت.
۳. کاروان‌سرای شاه در ابتدای چهارسو که زمانی به هنگ ژاندارمری تبدیل شده بود.
۴. کاروان‌سرای حاج عین علی یا به زبان محاوره‌ای حاج عینل.
۵. کاروان‌سرای حاج‌کاشی در اول خیابان رازی در دروازهٔ بابل روبه‌روی گاراژ پیرزاده.
۶. کاروان‌سرای خوش‌نما.
۷. کاروان‌سرای میرزا حاج‌آقا.
۸. کاروان‌سرای آقا عباس نبش بهرام اتر که بعدها کجوری نام گرفت.
۹. کاروان‌سرای تبریزی نبش کوچهٔ بهرام اتر.
۱۰. کاروان‌سرای حضرت در ابتدای کوچهٔ بهرام اتر که خراب است.
۱۱. کاروان‌سرای شیخ علی خادمی در کوچهٔ بهرام اتر که آتش گرفت و فعلاً مالکیت آن با حسینیان است.
۱۲. کاروان‌سرای حاج گل‌آقا روبه‌روی کاروان‌سرای شیخ علی که مخروبه و تقریباً نزدیک تکیهٔ بهرام اتر است.
۱۳. کاروان‌سرای تقی لمپا در خیابان هجده دی نزدیک مسجد دروازهٔ گرگان که بعدها گاراژ محمدیان شد.
۱۴. کاروان‌سرای پارسایی در دروازهٔ گرگان که ماشین‌خانه هم بود و اکنون نیمه‌متروکه است.
۱۵. کاروان‌سرای عرب که بزرگ آنها لقب مکنه داشت و بعدها علی گدا توهمی آن را خرید.
۱۶. مکانی شبیه کاروان‌سرا در اواسط کوچهٔ بهرام اتر معروف به ماشین‌خانه که محل آن برقرار و نیمه‌مخروبه است و بعد از کاروان‌سرای حاجی گل‌آقا قرار داشت (اسلامی، ۱۳۷۳، ۹۹-۹۸). موقعیت این کاروان‌سراها را که بسیاری از آنها از بین رفته‌اند، می‌توان در سطح شهر به‌صورت فضای متروکه، پارکینگ، گاراژ یا انبار کالا و مغازه‌هایی با چهرهٔ متغیر در محدودهٔ بین دروازهٔ بابل تا میدان شهدای ساری (دروازهٔ گرگان) شناسایی کرد (شکل ۴ و ۵).



شکل ۴. مرکز ثقل کاروان‌سراهای ساری در محلهٔ بهرام اتر ساری
منبع: جانمایی نگارنده، طرح تفصیلی ساری، ۱۳۹۶



شکل ۵. جانمایی کاروان‌سراهای ساری در عکس هوایی ۱۳۳۵
منبع: جانمایی نگارنده، ۱۳۹۶

با توجه به بررسی کاروان‌سراهای درون‌شهری ساری در کتب، اسناد تاریخی، بازدید، برداشت میدانی و گفت‌وگو با بازاریان قدیمی جنب کاروان‌سراها و وارثان آنها، چند کاروان‌سرای معروف و باقی‌ماندهٔ شهر ساری به‌صورت زیر بررسی شده است:

کاروان‌سرای وکیل

در بازار نرگسیهٔ ساری قرار دارد که دارای دو دروازه بود. یک دروازهٔ آن به سمت میدان تره‌بار بازار (میدان دولت فعلی) باز می‌شد و دروازهٔ دوم آن داخل بازار نرگسیه قرار داشت. هنوز برخی از قسمت‌های قاجاری این بنای دوطبقه، مانند پلکان، سقف سفالی و قسمتی از دیوارها، شالودهٔ اصلی و نمای آن باقی مانده که زیر پوستهٔ مدرن مغازه‌ها مستتر شده است. این کاروان‌سرا یکی از معروف‌ترین کاروان‌سراها درساری است.

سرای کجوری

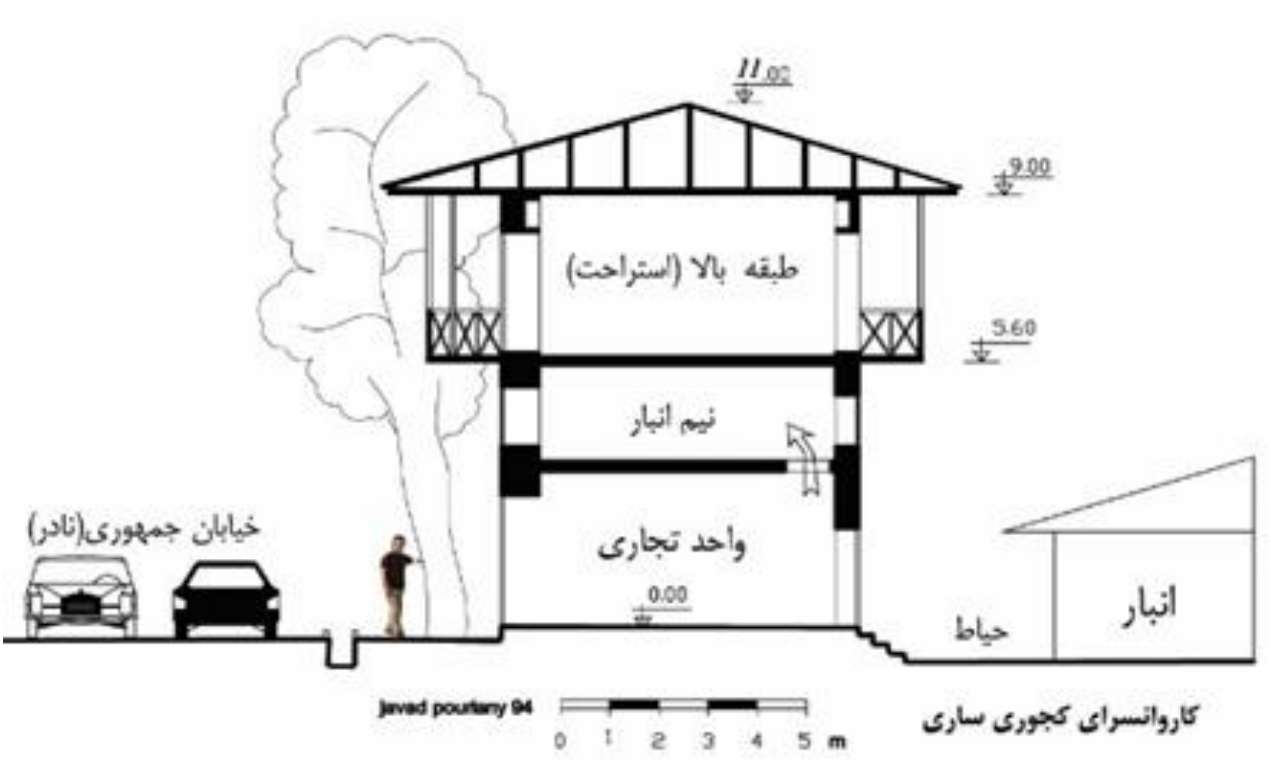
نام دیگر آن «آقا عباس» است که بعدها کجوری نام گرفت (اسلامی، ۱۳۷۳، ص. ۹۹). این سرا در خیابان جمهوری و روبه‌روی بازار تره‌بار واقع شده بود و بیشتر جنبهٔ تجاری داشت. نمای بیرونی این سرای دورهٔ پهلوی تزئینات آجری دارد که کاربرد مصالح چوبی جلوهٔ خاصی به آن بخشیده است (شکل ۶). متأسفانه سقف و طبقهٔ دوم این بنا در شرف تخریب جدی است. ورودی قوس‌دار با دروازهٔ بزرگ چوبی و پلکان دوطرفهٔ آجری با ۲۵ پله با پیشانی چوبی به‌صورت قرینه از ویژگی‌های بارز این مجموعه است. ۹ واحد تجاری فعال در طبقهٔ همکف، ۹ اتاق متروک در طبقهٔ دوم و چند انبار در حیاط پشتی، فضاهای این سرا را تشکیل می‌دهند. نمای بنا با فرم پنج‌وجهی بالکن، ستون‌های چوبی و سقف سفالی از یادگارهای معماری دورهٔ پهلوی اول در این اثر است (شکل ۷و۸).



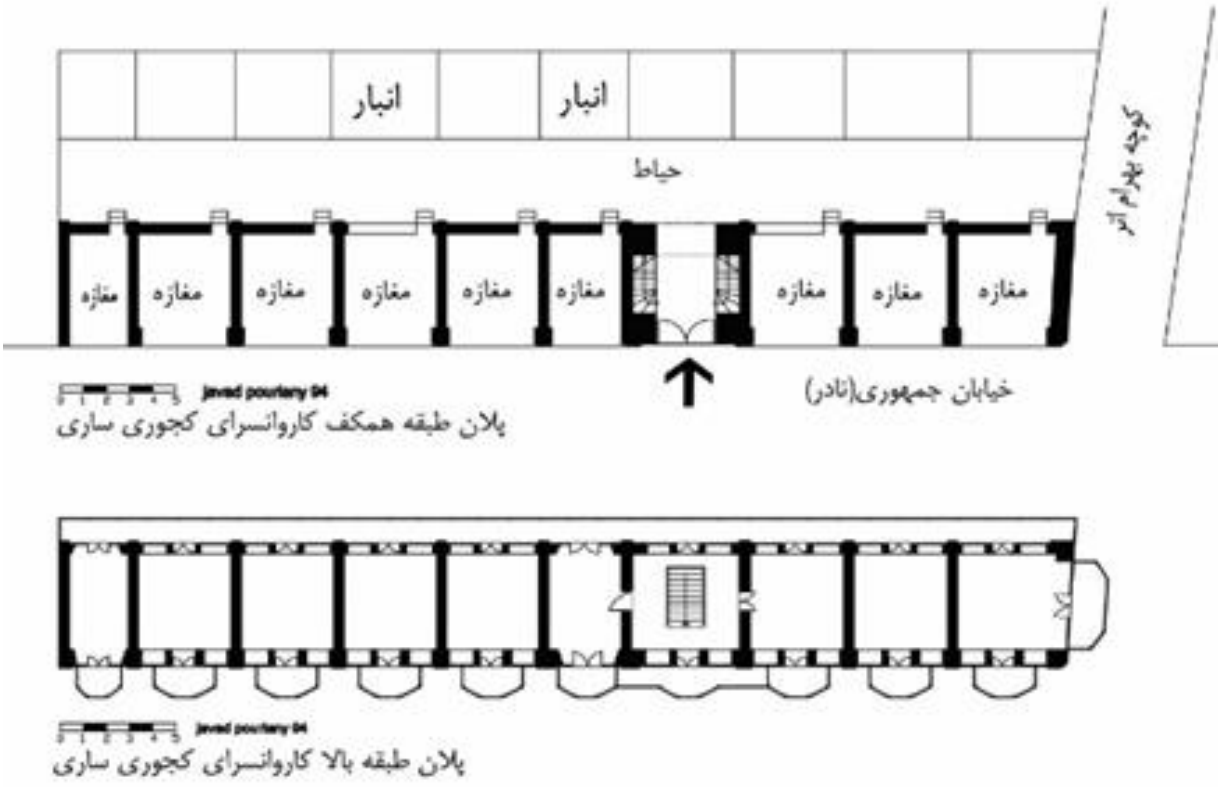
شکل ۶. جمعی از کاروان‌سراها در محلهٔ بهرام اتر
منبع: نگارنده، ۱۳۹۳



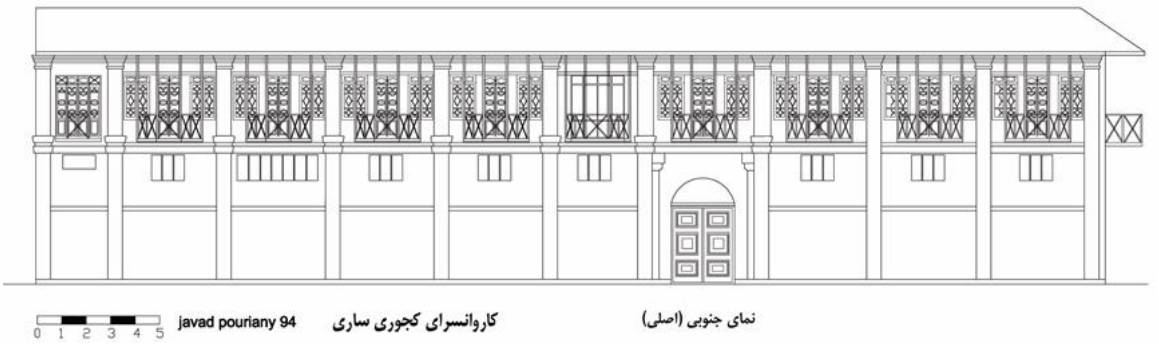
شکل ۷. نمایی از سرای کجوری ساری، نمونهٔ مدرن‌شدهٔ سراها در دورهٔ پهلوی منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵



شکل ۸. برشی از سرای کجوری ساری
منبع: نگارنده، ۱۳۹۴



شکل ۹. پلان طبقات سرای کجوری
منبع: نگارنده، ۱۳۹۴



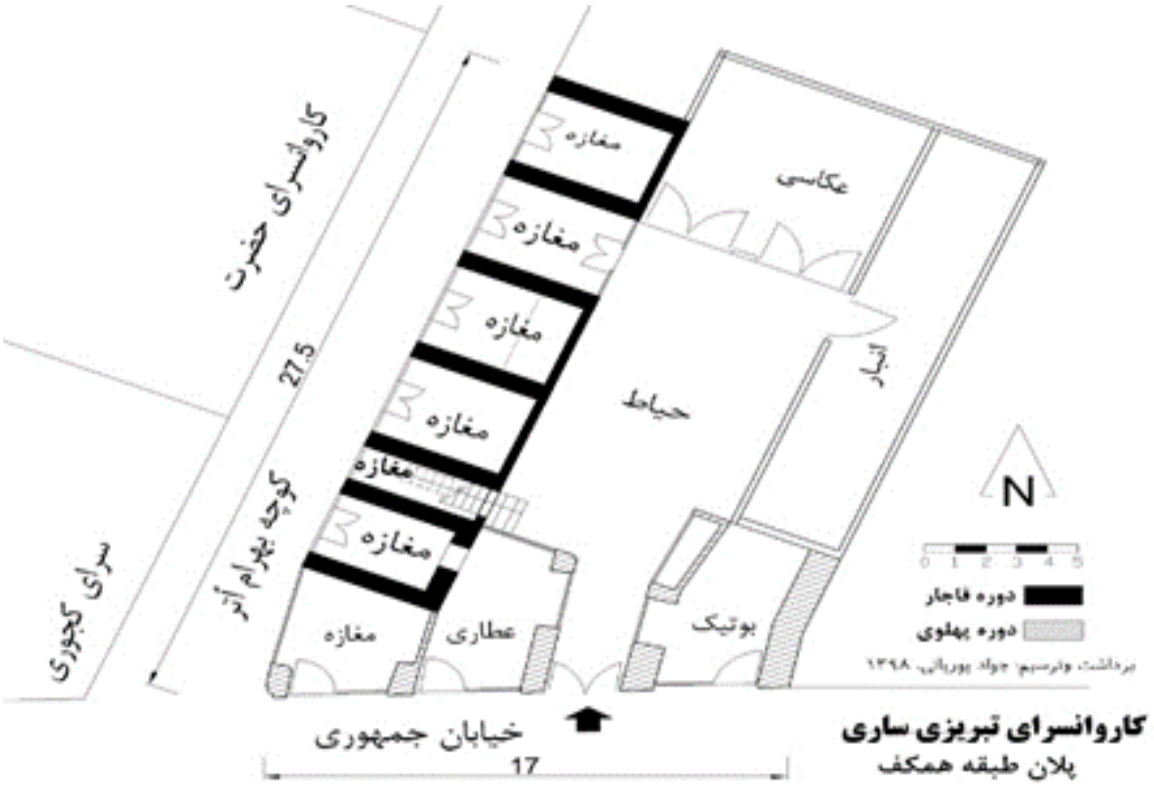
شکل ۱۰. نمای سرای کجوری مربوط به دورهٔ پهلوی اول
منبع: نگارنده، ۱۳۹۴

کاروان‌سرای تبریزی

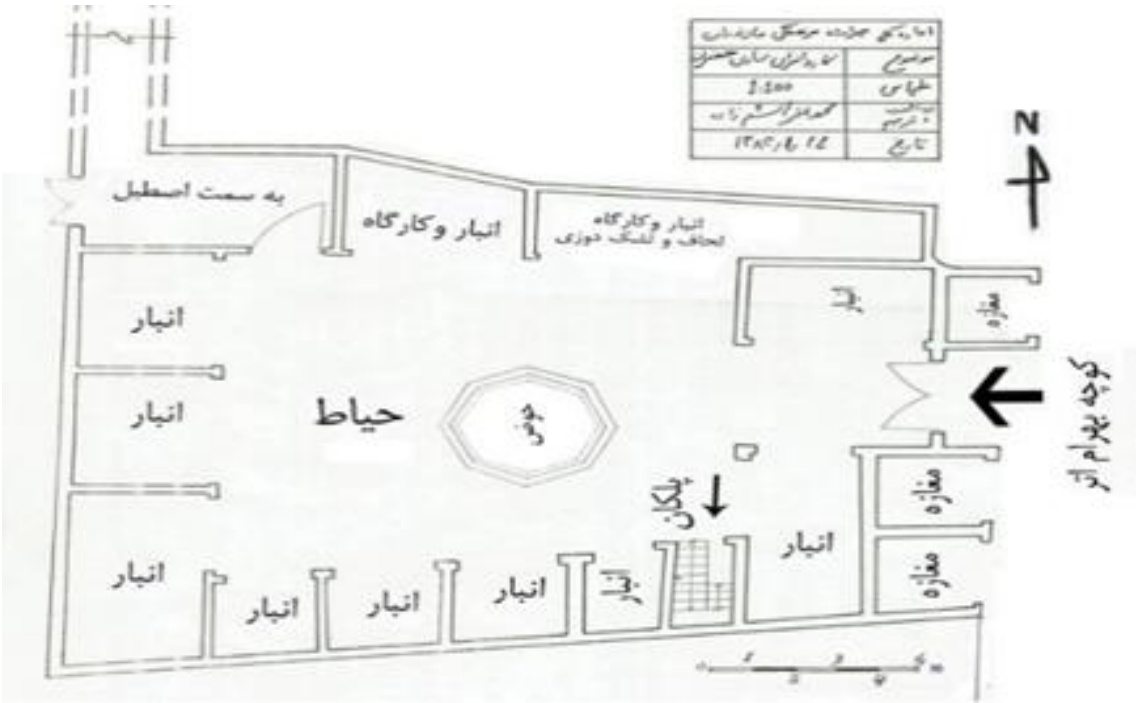
در خیابان جمهوری ساری و نبش کوچهٔ بهرام اتر قرار دارد. در گذشته در این کاروان‌سرا بیشتر به معاملات گندم، برنج، جو و غلات پرداخته می‌شد (احمدی، ۱۳۹۱، ص. ۲۰۴). به گفتهٔ تبریزی از وارثان بنا، اصل کاروان‌سرا متعلق به آقای میرزاعلی اکبر تبریزی بوده است که چهار دانگ به‌صورت وقفی و دو دانگ آن خصوصی است. این بنا در زمان قاجار تا اواسط خیابان ادامه داشته است که با احداث خیابان جمهوری در زمان پهلوی قسمتی از آن تخریب و یک نمای دو طبقه با نمای آجری و بالکن رو به خیابان اصلی احداث شده است. امروزه طبقهٔ همکف این بنا به مغازه‌هایی با کاربری نوین تبدیل شده است. قسمتی از طبقهٔ دوم آن در دههٔ گذشته خیاط‌خانه بوده که اکنون متروکه است (شکل ۱۱ و ۱۲).



شکل ۱۱. نمای قسمت قاجاری و پهلوی سرای تبریزی با کاربری نوین از داخل حیاط مرکزی
منبع نگارنده، ۱۳۹۸



شکل ۱۲. پلان طبقهٔ همکف سرای تبریزی ساری
منبع: نگارنده، ۱۳۹۸



شکل ۱۳. طبقهٔ همکف کاروان‌سرای حضرت
منبع: واحد ثبت میراث فرهنگی مازندران، ۱۳۸۴

کاروان‌سرای حضرت در ساری

این بنا در ابتدای کوچهٔ بهرام اتر قرار دارد. کاروان‌سرا شامل حیاط، اتاق‌ها و حجره‌هایی است که محل استراحت تجار و کاروان‌ها بود (احمدی، ۱۳۹۱، ص. ۲۰۴) که با توجه به شیوهٔ ساخت و نوع معماری، متعلق به زمان قاجار است. از آنجا که دو دانگ اثر وقف امام رضا (ع) است، به نام «حضرت» مسما شده است (میراث مازندران، ۱۳۸۴). کاروان‌سرای حضرت تنها کاروان‌سرای درون‌شهری ثبت‌شدهٔ مازندران است. این بنا در دو طبقه و با سقفی سفال‌پوش احداث شده است. رواقی با کف تخته‌کوبی‌شده با ستون‌های چوبی و ساده، در طبقهٔ فوقانی و در سه جهت شرقی، جنوبی و غربی ساخته شده است. برای دستیابی به طبقهٔ فوقانی، پلکانی آجری در جهت جنوب قرار دارد. در وسط حیاط باغچه‌ای است که زمانی حوض کاروان‌سرا بوده است(شکل ۱۳). از درهای چوبی جامی در طبقهٔ اول تنها یک نمونه باقی مانده است، اما درهای دولته‌ای در طبقهٔ فوقانی تقریباً سالم مانده‌اند (میراث مازندران، ۱۳۸۴). سردر قوسی‌شکل، دروازهٔ چوبی، در و پنجره‌های جامی بدون شیشهٔ اتاق‌ها و ساختار کلی بنا هنوز پابرجاست (شکل ۱۴).



شکل ۱۴. کاروان‌سرای قاجاری حضرت ساری
منبع: نگارنده، ۱۳۹۵

کاروان‌سراهای درون‌شهری بابل

شهر بابل (بارفروش‌ده سابق) از شهرهای مهم تاریخی، بازرگانی و پرجمعیت مازندران به‌ویژه در دورهٔ قاجار بوده است. نزدیکی به شهر بندری بابلسر (مشهدسر سابق) ساری، آمل و تهران به اهمیت این منطقه افزوده است. ناصرالدین‌شاه در سفرنامهٔ خود دربارهٔ این منطقه چنین می‌گوید: «... پس از حمزه کلاً ابتدای بارفروش است. خانه‌های سفالی خوش‌وضع، درخت نارنج بسیار، کوچه‌ها خوب، ولی سنگفرش نبود. جمعیت زیادی از مسلمان و ارمنی و یهود، تجار ایرانی و بادکوبه[۴] و روس فراوان بود (الهی، ۱۳۸۸، ص. ۱۶۶). شهر بارفروش از بلاد معظمهٔ مازندران، پرجمعیت و مرکز تجارت شده است و کاروان‌سرا و دکاکین معتبره دارد» (ستوده، ۱۳۶۶، ص. ۱۷۸). عزالدوله در سفرنامهٔ ایران و روسیه بارفروش را دارای ۱۱ کاروان‌سرا

و ۴۱۴ دکان می‌داند. آخر بازار کاروان‌سرایی است که کمپانی روس آنجاست و هر سال ۳۰۰ نفر بادکوبه‌ای یا دیگران، آهن، مس، سماور و چینی آورده می‌فروشند (عزالدوله و ملگونف، ۱۳۶۳، ص. ۱۵۷). در تعدادی از کاروان‌سراها پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، روستاییان با آوردن محصولات کشاورزی از روستا به شهر، اسب‌ها را به متصدی کاروان‌سراها می‌سپردند و هنگام ظهر با پرداخت حق دالان‌داری که ۵ تا ۱۰ ریال بود، با خرید از شهر و با تحویل‌گرفتن اسب به روستاهای محل سکونت برمی‌گشتند. کاروان‌سراها درحقیقت پارکینگ چهارپایان بود که به انبار یا محل پارک خودروها تبدیل شده بود (صالح طبری، ۱۳۸۷، ص. ۲۲۹- ۲۳۲). در حال حاضر، بیشتر کاروان‌سراهای بابل از بین رفته، یا به پاساژ، کارگاه، انبار یا مغازه‌های نوین تغییر یافته‌اند. ستوده کاروان‌سراهای شهر بابل را با توجه به وضعیت دهۀ ۶۰ در ۱۷ مورد مکتوب کرده است:

۱. کاروان‌سرای ملک (داخل زرگر محله): این کاروان‌سرا در محلۀ بازار قرار دارد و بانی آن حاجی میرزا علینقی ملک‌التجار است. این کاروان‌سرا ۲۲ حجره دارد که حدود ۱۵ حجره درهای قدیمی ارسی‌دار دارد.

۲. کاروان‌سرای معتمد (پاساژ قدس): این کاروان‌سرا در محلۀ چهار سوق بازار واقع است. قسمتی از کاروان‌سرا که در ضلع شمالی قرار دارد، دو طبقه است و شکل قدیمی را تاکنون حفظ کرده است. این قسمت از کاروان‌سرا ۱۱ حجره در طبقۀ بالا و ۹ حجره در طبقۀ پایین دارد که دارای پنجره‌های ارسی با قاب و ملحقات هستند. سه دانگ این کاروان‌سرا وقف امام حسین (ع) است.

۳. کاروان‌سرای حضرت: این کاروان‌سرا در محلۀ چهار سوق بازار قرار دارد. بنا شامل دو قسمت است. یک قسمت آن پاساژ شده که دو طرف آن مغازه است. قسمت دیگر شامل حیاطی است که اطراف آن حجرات است. قسمت شمال ساختمان دو طبقه است. قسمت پاساژ نوسازی شده و دکان‌های جدید جای حجره‌های قدیمی را گرفته‌اند و قسمت حیاط هم به چوب‌فروشی تبدیل شده است. سه تن از تاجران قدیمی دو دانگ از کاروان‌سرا را وقف کرده‌اند.

۴. کاروان‌سرای سه‌راه چال: این کاروان‌سرا در محلۀ چهارسوق بازار قرار دارد. بنای قدیمی شکل اصلی خود را از دست داده و به آهن‌فروشی تبدیل شده است. وقف آن معروف به «وقف قرآن» است.

۵. کاروان‌سرای قیصریه: این کاروان‌سرا در محلۀ چهارسوق بازار قرار دارد. در قسمت جنوبی هنوز ارسی‌های قاب‌دار و آلت‌دار قدیمی مشاهده می‌شوند. مقداری از این کاروان‌سرا وقف است.

۶. کاروان‌سرای حاج محمدحسن: این کاروان‌سرای کوچک با حیاطی کوچک شامل ۱۰ حجره است و در محلۀ بازار قرار دارد.

۷. کاروان‌سرای ارس: شامل ۱۲ حجرۀ تحتانی و ۶ حجره فوقانی است. سمت جنوب بنا دو طبقه است.

۸. کاروان‌سرای پلنگ: شاید محل تجمع شکارچیان بابلی بوده است.

۹. کاروان‌سرای حاج علیرضا بلورچی: در محلۀ بازار اول خیابان شهدا قرار دارد. شامل حیاطی مستطیل‌شکل و ۱۲ حجرۀ فوقانی و ۱۲ حجرۀ تحتانی است.

۱۰. کاروان‌سرای لعلی (روبه‌روی بی سر تکیه): این کاروان‌سرا در جریان ساخت جادۀ کمربندی تقریباً از بین رفته است. ۱۱. کاروان‌سرای حاج علی‌اکبر سبزعلیان: در بازار شهدا قرار دارد و سمت شرق و غرب بنا دو طبقه است. طبقۀ شرقی ۷ در حجره و طبقۀ غربی ۶ در حجره دارد؛ زیرا این دو طبقه مال‌بند است و طرف قبلۀ آن انبار و بارانداز قدیمی است.

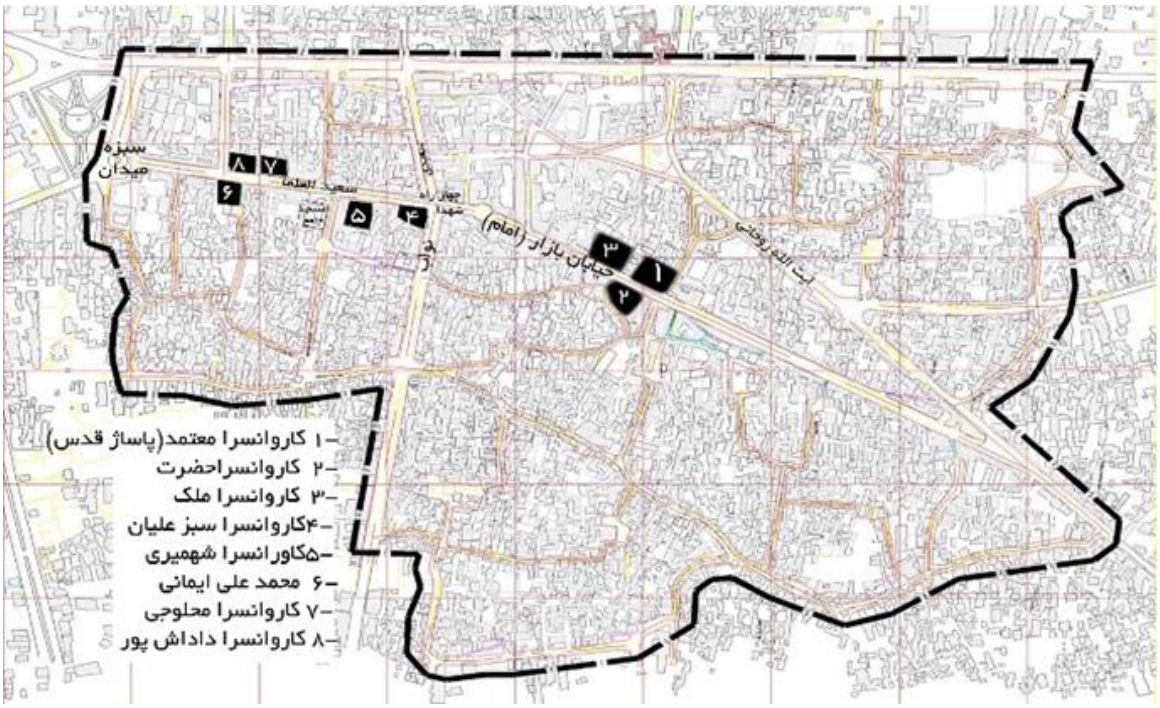
۱۲. کاروان‌سرای شهمیری: این بنا در سه‌راه مسجد جامع واقع است. ساختمان شامل حیاطی چهارگوشه است که چهار طرف آن حجره‌های یک طبقه قرار دارد. مجموع حجره‌های دور بیش از ۳۲ است. قسمت وسط حیاط نیز در چهار جهت حجره‌های یک طبقه قرار دارد که مجموع آنها به ۱۲ حجره می‌رسد.

۱۳. کاروان‌سرای حاج محمدعلی ایمانی: در سبزه‌میدان قرار دارد و شامل فضایی است که ۱۵ در آن حجرۀ یک طبقه دارند و فضای مال‌بند[5] آن به مغازه‌های جدید تبدیل شده است.

۱۴. کاروان‌سرای حاج طالبیان: در محلۀ اوجابن قرار دارد. سه دانگ از عایدات این کاروان‌سرا وقف است. امروز این کاروان‌سرا آهن‌فروشی است.

۱۵. کاروان‌سرای مفتخرالملک: این کاروان‌سرا در خیابان شهریارپور قرار دارد که همۀ عایدات آن وقف امام حسین است. ۱۶. کاروان‌سرای دقیق: این بنا در سنگ پل قرار دارد و تا حدودی تخریب شده است.

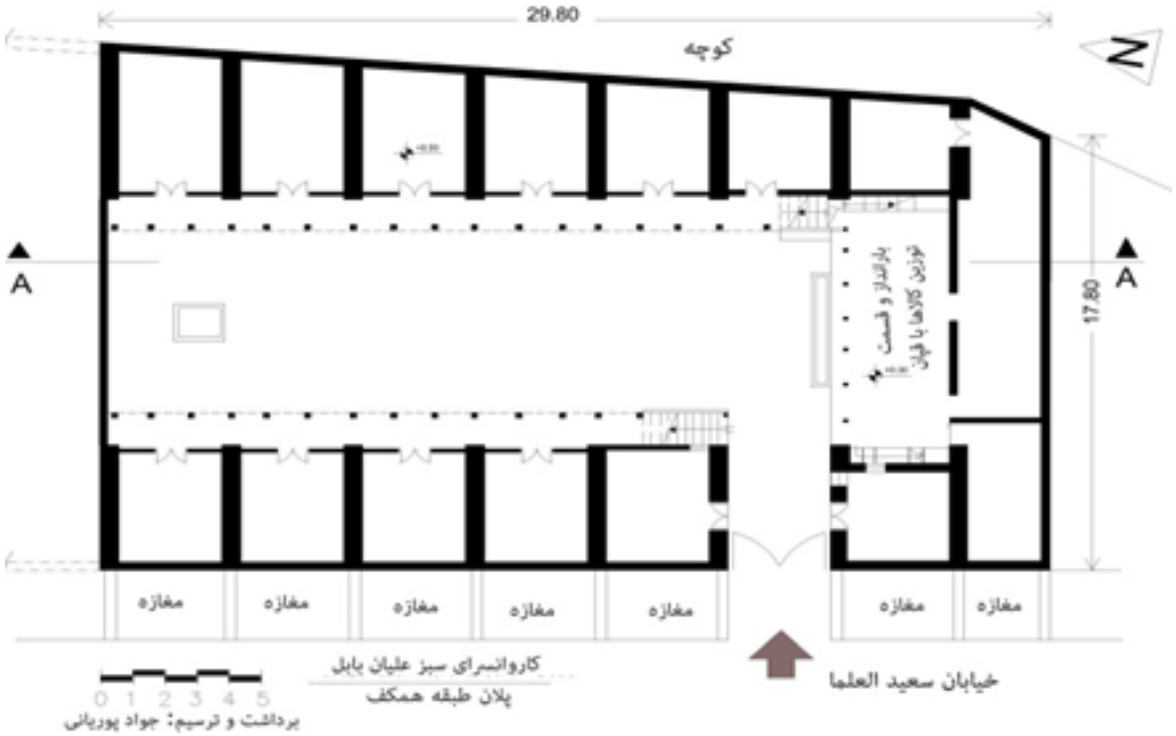
۱۷. کاروان‌سرای سید ذبیح‌الله طبری: در اول محلۀ چهارشنبه پیش قرار دارد و به پارکینگ تبدیل شده است (ستوده، ۱۳۶۶، ص. ۲۰۹-۲۱۳).



شکل ۱۵. موقعیت چند کاروان‌سرای مهم در بافت قدیم شهر بابل
منبع: جانمایی نگارنده، ۱۳۹۶

«در بارفروش‌ده هنگامی که سید جعفر وزیر ساروی به امر شاه‌عباس اول (۱۰۳۸- ۹۸۹ ه) باغ شاه را می‌ساخت وی کاروان‌سرایی هم در بارفروش‌ده ساخته است که قدیم‌ترین کاروان‌سرای این شهر است و امروز اثری از آن نیست. محل این کاروان‌سرا مقابل ساختمان هلال‌احمر فعلی بود. کاروان‌سرایی که امین‌الملک مرحوم به حکم ما ساخته بود، در کنار رودخانهٔ بابل‌رود واقع است. یک برج آن را طغیان آب خراب کرده و جاهای دیگرش هم تعمیر لازم دارد. قرار شد امین‌الملک مرتب نموده به اتمام برساند. بعضی از تجار روسی در کاروان‌سرا منزل دارند که با ساری و بارفروش و شاهرود تجارت می‌کنند» (صالح طبری، ۱۳۸۷، ص. ۲۲۹-۲۳۲). براساس مطالعات میدانی، عمدهٔ کاروان‌سراهای بابل در مرکز بافت تاریخی، یعنی محدودهٔ سبزه‌میدان، خیابان بازار (امام کنونی) و چهارسوق در کنار بازارهای اصلی و محلی شهر احداث شده بودند (شکل ۱۵). از حدود ۲۰ کاروان‌سرای شناسایی‌شده در این شهر، تنها سرای مقیمی، کاروان‌سرای علی‌اکبر سبزعلیان و حضرت، معماری اولیهٔ قاجاری خود را تا حدود زیادی حفظ کرده و هنوز به‌طور کامل تخریب نشده‌اند، اما متروکه شده و به انبار، مغازه و کارگاه نجاری تغییر کاربری داده‌اند. سایر کاروان‌سراهای بابل نیز سرنوشتی بهتر از پاساژ، مرکز خرید و فروش جدید و انبار کالا پیدا نکرده‌اند. نوع معماری و تزئینات چوبی کاروان‌سرای سبزعلیان و سرای مقیمی بسیار قابل‌توجه و از شاخص‌ترین نمونه‌های باقی‌مانده در شمال کشور است (شکل ۱۶ و ۱۷و۱۸). در گذشته، به‌ویژه از دوران قاجاریه، حدود ۳۰ کاروان‌سرا در بارفروش وجود داشته است که هنوز هم در تعدادی از این کاروان‌سراها با قدمتی بیش از یک قرن، فعالیت‌های تجاری با شکل جدید برقرار است.

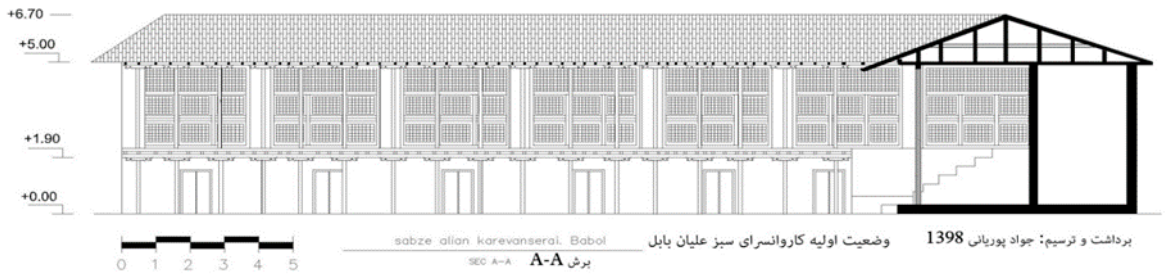
در ادامه، وضعیت چند کاروان‌سرای باقی‌مانده در شهر بابل در جدول ۱ بررسی شده است.



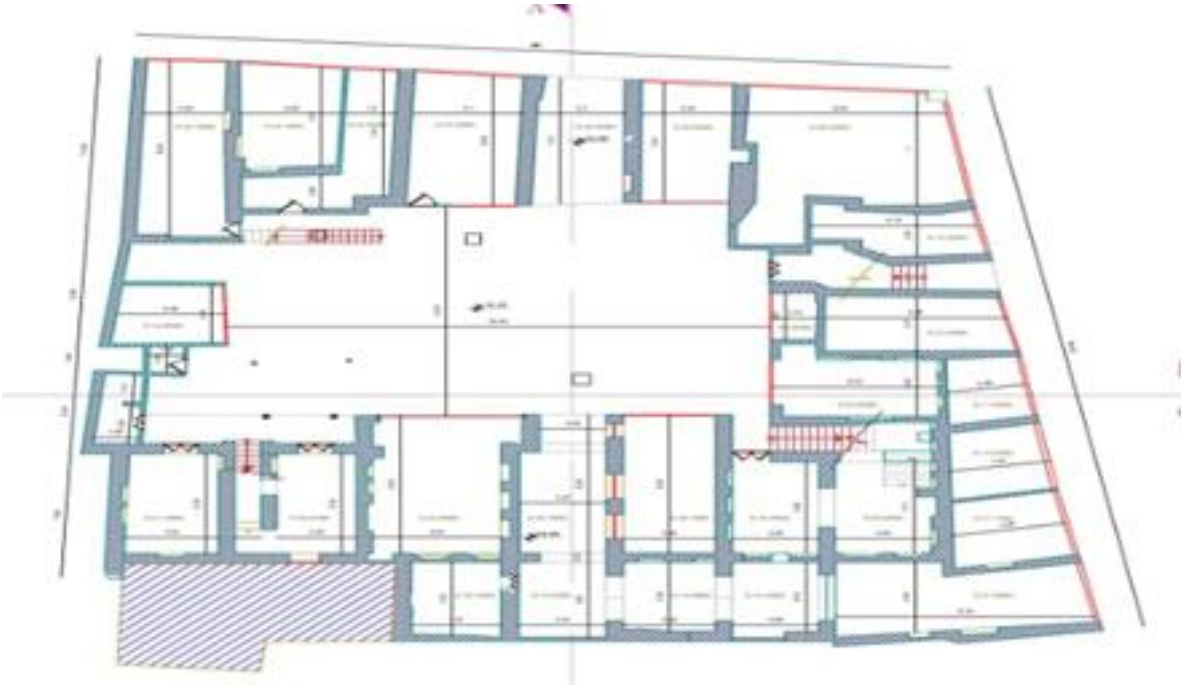
شکل ۱۶. پلان طبقهٔ همکف کاروان‌سرای سبزعلیان بابل
منبع: نگارنده، ۱۳۹۸



شکل ۱۷. نمای جنوب شرقی کاروان‌سرای سبزعلیان بابل
منبع: نگارنده، ۱۳۹۶



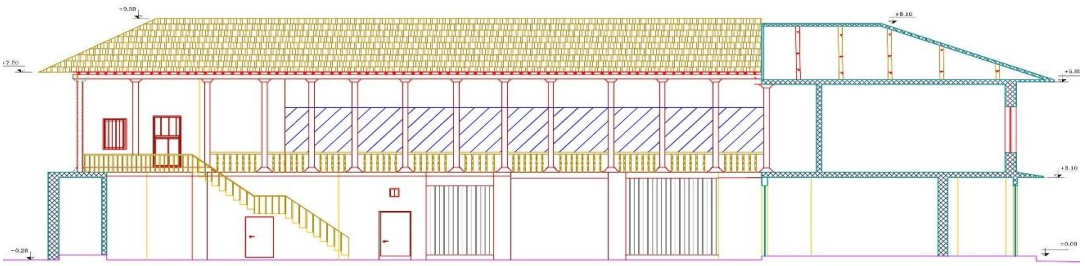
شکل ۱۸. نما برش A-A کاروان‌سرای سبزعلیان بابل به شکل اولیه (منبع: نگارنده، ۱۳۹۸)



شکل ۱۹. پلان طبقهٔ همکف سرای مقیمی بابل (منبع: طرح مرمت سرای مقیمی، پیرزاد، ۱۳۹۷)



شکل ۲۰. نمای داخلی سرای مقیمی بابل (منبع: پیرزاد، ۱۳۹۷)



شکل ۲۱. نما برش سرای مقیمی بابل
منبع: پیرزاد، ۱۳۹۷

جدول ۱. بررسی وضعیت چند کاروان‌سرای باقی‌مانده در شهر بابل

کاروان‌سرا (سرا)	قدمت و مالکیت	مشخصات	کاربری کنونی
کاروان‌سرای سبز علیان بابل	قاجار؛ شش‌دانگ وقفی	در نبش خیابان سعیدالعلما و نواب (بازار شهدا) بابل قرار دارد. پلان آن حیاط مرکزی است. ضلع شرق (۷ حجره) و غرب (۶ حجره) دوطبقه، ضلع جنوبی یک طبقه و بارانداز قدیمی و ضلع شمالی تخریب شده است. ورودی در ضلع غربی از خیابان سعیدالعلماست. حدود هزار مترمربع مساحت دارد. دارای تزئینات چوبی تیر و ستون، سرستون، پنجره‌های مشبک ارسی و سقف سفال‌پوش است. دروازهٔ فلزی جدیدی به‌جای دروازهٔ اصلی نصب شده است. بیشتر بنا سلامت کالبدی دارد و دارای حیاط مرکزی و سرستون‌های چوبی زیبا و طاقچه‌های قوسی است. یک قپان فلزی برای توزین کالاها در آن آویزان است. کاروان‌سرا ثبت ملی نیست.	حجره‌ها به انبار کالا تبدیل شده و برخی قسمت‌ها نیز متروکه شده‌اند.
کاروان‌سرای حضرت بابل	قاجار؛ مالکیت خصوصی	در خیابان بازار (امام) و محلهٔ چهارسوق در کنار پاساژ قرار دارد. پلان آن به‌صورت حیاط مرکزی است. ضلع شمالی و غرب، دو طبقه و شرق یک طبقه است و ورودی در ضلع شرقی قرار دارد. نمای جنوبی بنا تخریب و به پاساژ تبدیل شده است. حدود ۵۵۰ مترمربع مساحت دارد. دارای تزئینات چوبی، پنجره‌های مشبک ارسی و سقف سفال‌پوش است. دروازهٔ ساده چوبی قدیمی دارد. مالکیت وقفی بوده و ثبت ملی نیست. دارای سلامت کالبدی در نمای شمالی و غربی است. بعضی از ورودی‌های اتاق‌ها قوس‌دار و منحصربه‌فرد است.	قسمتی از همکف بنا کارگاه نجاری است. طبقهٔ دوم نیز متروکه و انبار است.
سرای قریشی	قاجار-پهلوی، مالکیت خصوصی	ورودی و دسترسی اصلی و موجود سرای مقیمی از جبههٔ جنوبی میدان ۱۷ شهریور بابل است. سرای مقیمی با میدان ۱۷ شهریور در جبههٔ شمالی، خیابان خبرنگار در جبههٔ شرقی، مجموعهٔ فرهنگی سینما انقلاب سابق (مجتمع تجاری- اداری کاسپین) در جبههٔ جنوبی و زمین متروکه در جبههٔ هم‌جوار است. این کاروان‌سرا در دو طبقه ساخته شده است. پوشش آن به‌صورت خرپایی و سفال‌پوش است. این کاروان‌سرا ۳ ورودی دارد.(اشکال ۱۹و۲۰و۲۱)	درگذشته طبقهٔ همکف به‌عنوان واحدهای تجاری استفاده می‌شد و طبقهٔ اول مهمان‌پذیر بود. در حال حاضر متروکه یا محل انبار مغازه‌داران است.

نتیجه‌گیری

قرارگیری کاروان‌سراهای درون‌شهری در کنار بازارها و مراکز اصلی شهر نشان‌دهندهٔ اهمیت نقش آنها در زندگی اقتصادی و اجتماعی مردم است. این فضاها علاوه بر مسئلهٔ اقتصادی، محل تجمع، داد و ستد و گفت‌وگو میان فرهنگ‌هاست. از نظر معماری کاروان‌سراهای شمال دارای حیاط مرکزی هستند و حجره‌ها دور تا دور آنها قرار دارند. این کاروان‌سراها عمدتاً در دو طبقه ساخته شده‌اند. فضاهای تجاری حجره، بارانداز و اسطبل در طبقات همکف و فضاهای استراحت کاروانیان در طبقهٔ بالا قرار دارد. نوع پوشش سقف، مصالح بومی، تزئینات، نوع بازشوها و نوع استقرار بنا، متأثر از اقلیم معتدل شمال و معماری دورهٔ قاجار است. از اوایل قرن حاضر، به‌ویژه از دورهٔ پهلوی با گسترش شهرها، احداث خیابان‌های جدید، افزایش کاربرد اتومبیل در حمل‌ونقل و سبک نوین مغازه‌ها در تبادل کالاها به‌تدریج از کاربرد کاروان‌سراهای شهری کاسته شد و این مکان‌ها به شکل‌های دیگری مانند گاراژ، انبار کالا و مغازه‌های تجاری نوین تغییر کاربری دادند یا مخروبه شدند. در این میان، تنها تعداد اندکی از آنها به دلایلی مانند وقفی‌بودن، از تخریب کامل در امان ماندند. در فرصت کم باقی‌مانده، تنها با ثبت این آثار در فهرست ملی، مرمت کالبدی و اعطای کاربری نوین و

مشارکت کاروان‌سراها در زندگی نوین شهری، ادامهٔ حیات این نوع آثار تاریخی هموار می‌شود.

سپاسگزاری

از رحیم موسوی سارویی دبیر مجموعهٔ ساروپژوهی و خانم مریم مددی سپاسگزاریم.

منابع مالی

منابع مالی این مطالعه توسط نویسندگان تهیه شده است.

تعارض منافع

بین نویسندگان هیچ‌گونه تعارضی در منافع وجود ندارد.

پی‌نوشت

۱. بارانداز: قسمتی از بندرگاه یا منزلی از راه یا کاروان‌سرا که در آن چارواداران بار خود را از ستوران پیاده کنند (معین، ۱۳۸۶).

۲. کاروان‌سرای بزرگ، تیم و کاروان‌سرای کوچک تیمچه نام دارد؛ سرایی دارای چند دکان مانند پاساژ امروزی.

۳. لت: لنگه در، پاره‌ای از چیزی، مصرع (معین، ۱۳۸۶).

۴. بادکوبه: شهر بندری باکو در کشور آذربایجان.

۵. مال‌بند: به معنای چوبی بلند در جلوی درشکه که اسب‌ها را به طرفین آن می‌بندند (معین، ۱۳۸۶). کلمهٔ «مال» به معنای احشام و مال‌بند در گویش مازندرانی محل اتصال گاوآهن به گاو است. در فضای کاروان‌سرا به قسمتی گویند که حیوانات را آنجا می‌بستند.

References

ابت،جیمز(۱۳۸۵).گزارش سفر کنسول ابت به سواحل دریای خزر(۱۸۴۷-۱۸۴۸). بخش دوم، ترجمه احمد سیف.پایگاه خبری تحلیلی مازند(۲۵ آذر۸۵).www.mazandnume.com

احمدی، سید مهدی (۱۳۹۱). *تاریخ محلات شهر ساری*. چاپ اول. تهران: انتشارات آوای مسیح.

اسلامی، حسین (۱۳۷۳). *جغرافیای تاریخی ساری*. چاپ اول .ناشر: مؤلف، ساری. مشاور چاپ ونشر انتشارات جرس.

اسماعیل‌نیا، آزاده و افغان، محمد (۱۳۹۴). *بررسی آسیب‌شناسی و تعیین هویت تاریخی کاروان‌سرای سبز علیان بابل*، کنفرانس بین‌المللی عمران معماری وزیر ساخت‌های شهری: https://www.civilica.com/Paper-ICICA01-ICICA01_1138.html.

اعتماد السلطنه (۱۳۵۵). الماثر والاثار.چاپ اول . تهران : انتشارات کتابخانه سنایی.

پوریانی، جواد (۱۳۹۴). *کاروان‌سراهای ساری*. چاپ اول. تهران: انتشارات رسانش نوین.

پیرزاد، احمد (۱۳۹۷). *طرح مرمت و احیای سرای مقیمی بابل*. مازندران: میراث فرهنگی مازندران.

پیرنیا، محمدکریم (۱۳۸۳). *آشنایی با معماری اسلامی*. تدوین غلامحسین معماریان. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت.

رابینو، سنت لویی (۱۳۴۳). *سفرنامهٔ مازندران و استرآباد*. ترجمهٔ غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

ستوده، منوچهر (۱۳۶۳). *از آستارا تا استاراباد*. جلد چهارم. بخش اول و دوم. چاپ اول. تهران: انتشارات انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

سلطان‌زاده، حسین (۱۳۸۰). *مقدمه‌ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی در ایران*. تهران: انتشارات امیرکبیر.

سیرو، ماکسیم (۱۳۴۹). *کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه*. ترجمهٔ عیسی بهنام. چاپ اول، تهران: انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.

طبری، صمد صالح (۱۳۸۷). بابل دیار سبز.

ظل السلطان، مسعود میرزا(۱۳۶۸).خاطرات ظل السلطان جلد دوم سرگذشت مسعودی.به اهتمام حسین خدیو جم. چاپ اول ،تهران: انتشارات اساطیر.

عزالدوله - ملگونف (۱۳۶۳). *سفرنامهٔ ایران و روسیه*: نواحی شمال ایران. مترجم محمد گلبن -فرامرز طلبی.چاپ اول. تهران: انتشارات دنیای کتاب.

کیانی، محمدیوسف (۱۳۸۳). *معماری ایران (دورهٔ اسلامی)*. چاپ سوم. تهران: انتشارات سمت.

کیانی، محمدیوسف و کلایس، ولفرام (۱۳۷۳). کاروان‌سراهای ایران. چاپ اول. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.

مددی، مریم (۱۳۸۴).پروندهٔ ثبتی کاروان‌سرای حضرت ساری. واحد ثبت آثار،اداره کل میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری استان مازندران .

معین، محمد (۱۳۸۶). *فرهنگ معین*. تهران: انتشارات امیرکبیر.

مکنزی، چارلز (۱۳۵۹). *سفرنامهٔ شمال*. چاپ اول. تهران: نشر گستره.

ملگونف، گریگوری والریانوویچ (۱۳۶۴). *سفرنامهٔ ملگنوف به سواحل جنوبی دریای خزر*. ترجمهٔ مسعود گلزاری. تهران: انتشارات دادجو.

ناصرالدین‌شاه و اعتمادالسلطنه (۱۳۸۸). *روزنامهٔ سفر مازندران*. تصحیح و پژوهش یوسف الهی. چاپ اول، تهران: نشر رسانش.

نامی، میرزا ابراهیم (۱۳۵۵). *سفرنامهٔ استرآباد، مازندران و گیلان*. به کوشش مسعود گلزاری، چاپ اول، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

هادی‌زاده کاخکی، سعید (۱۳۸۹). *کاروان‌سرا در ایران*. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.