

The Caravanserais on Sub Axis of the Silk Road in West Azerbaijan, New Archaeological Findings

Behroz Khanmohammadi¹

1. PhD in archaeology, Administration of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of West Azerbaijan Province, Urmia, Iran.
Email: Bazargan22@gmail.com

Article Info

 <https://doi.org/10.61882/Athar.2005.2377.2>

Pp: 29 - 52

Article Type:

Research Article

Article History:

Received: 2025/07/17

Revised: 2025/10/16

Accepted: 2025/10/29

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

The Silk Road, which was the most important route between the Mediterranean and China in the ancient world, connected the nations of the East and West for several thousand years and, in addition to exchanging goods, especially silk, it was also a way to exchange ideas and religions. The caravans of this ancient trade route had to pass through the land of Iran, and it was possible for the three continents of Asia, Europe and Africa to be connected. One of the secondary axes of this important road in the northwest of Iran, which was used intermittently, started from Maragheh and after passing through the southern cities of West Azerbaijan province and the route of Miandoab, Mahabad and Urmia, it extended towards the north of West Azerbaijan province and from the cities of Salmas and Khoy it joined another main axis along the Tabriz-Khoy route and extended towards Constantinople. In this article, the geographical location of this route in the northwest of the country and the West Azerbaijan province, known as the "B2" axis, is studied, and then, based on the current situation and field studies, we will examine the architectural features of the identified Caravanserais of this sub-axis in the West Azerbaijan province. Including the recently identified Caravanserais, so far there are twelve Caravanserais on this axis, namely Simon Mahabad, Oil Company Caravanserais, Serv Road Caravanserais, Jamal Abad Caravanserais of Urmia, Agh Ziarat and Kozeh Rash Salmas Caravanserais, Khan, Mir Hashem and Chitsazan Khoy Caravanserais, Qordik Caravanserais, Khan and Qatour Caravanserais outside the city, which are divided into two-porch Caravanserais, miscellaneous Caravanserais, and covered Caravanserais in mountainous areas in terms of plan form.

Keywords: Silk Road, Caravanserais, West Azerbaijan, Architecture.

Citations: Khanmohammadi, B., (2026). "The Caravanserais on Sub Axis of the Silk Road in West Azerbaijan, New Archaeological Findings". *Athar*. 46(111): 29-52. <https://doi.org/10.61882/Athar.2005.2377.2>

Homepage of this Article: <https://athar.richt.ir/article-2-2005-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

Due to its location on the East-West trade highway and the vastness of the land, Iran has long paid special attention to the creation of trade and military routes, as well as the construction of numerous bridges and the security of caravans and caravans. Among these, West Azerbaijan province, due to its proximity to Turkey, Iraq and Azerbaijan, has always been one of the busiest points in the region throughout history and has been considered the gateway to Europe. This is why Louis Vandenberg rightly called this province a crossroads for the passage of nations and trade. Accordingly, the main questions are: 1- What archaeological evidence exists in the field of ancient communication routes, especially the Silk Road, in this region? 2- What is the place of historical Caravanserais in the recognition of this road? 3- What are the architectural features and materials used in the construction of Caravanserais in this region? 4- What form does the architectural plan of these Caravanserais follow and with which architectural style can it be compared? The main objective of this article is to identify the Silk Road west of Lake Urmia using archaeological evidence from historical Caravanserais in this area. The research method in this study is to first examine and collect architectural and archaeological evidence. In the second step, historical texts, including travelogues of travelers who have passed through this area, are examined for possible correspondence with existing archaeological evidence, and finally, the map and its location are analyzed and compared in relation to the identified Caravanserais, and the possible routes are presented in the west of Lake Urmia.

Discussion

So far, two routes “A” and “B” have been identified on the Silk Road in northwest Iran (2006: 61). Route A, which branches off from the main Silk Road route in Rey and, after passing through Qazvin, Soltaniyeh and Zanjan in today’s East Azarbaijan province, begins in the city of Mianeh and after passing through Boştan Abad, Tabriz and Marand, itself divides into two branches. Route “B” branched off from the main Silk Road route from Ekbatan and in northwest Iran, after passing through Maragheh, either went to Tabriz and Marand via route “B1” or via route “B2”, “via Urmia, Salmas and Khoy to Nashui (Nakhchivan) and then to Debil, the capital of today’s Armenia” (Pirnia, 1992: 105).

In their book List of Iranian Caravanserais, Kiani and Kleiss mentioned only two Caravanserais identified in the northwest of Lake Urmia, including the Khan and Qatur Caravanserais, in the category of Caravanserais with miscellaneous plans (Kiani and Kleiss 1983: 228-229). Ms. Shojadel, who in an article in 2006 extensively examined the Caravanserais of the Silk Road in the northwest, did not mention the Caravanserais of the B2 sub-axis. She writes in this regard: “The above route flourished in the early Islamic centuries, and for this reason, nothing has survived from the Caravanserais of this route except the remains of the Qordik Khoy Caravanserais {Shah Abbasid?}” (Shojadel, 1986: 61). The Urmia Oil Company Caravanserais (Khanmohammadi and Sadraei, 2013), the Jamal Abad Caravanserais of Urmia (Khanmohammadi and Sadraei, 2022), and the remains of the Agh Ziarat Salmas Caravanserais (Khanmohammadi, 2023) are among the caravanserais that have recently been identified, studied, and researched in the west of Lake Urmia. The summary of these studies so far, from the south to the north of the province, has led to the location of ten Caravanserais on

the secondary axis B2, including one Caravanserais in Mahabad (Simon), five Caravanserais on the Urmia-Salmas axis (Oil Company Caravanserais, 24-kilometer Sarv Road Caravanserais, Jamal Abad Caravanserais, Agh Ziarat Caravanserais, and Kozehresh Caravanserais in Salmas), and three inner-city Caravanserais in Khoy, including Khan, Haji Mirhashem, and Chitsazan, and one outer-city Caravanserais in Qordik Khoy. If we add them to the two existing Caravanserais on the Khoy-Qatour route, namely Shah Abbasi Caravanserais and Qatour, in total, we can say that twelve Caravanserais have been investigated and identified so far, providing services to travelers. No doubt, further investigations in the coming years will identify more Caravanserais on this route.

Conclusion:

Generally, Iranian Caravanserais are divided into three categories: covered Caravanserais in mountainous areas, Caravanserais in the Persian Gulf, and courtyard Caravanserais. The latter category can be classified into several categories: 1) circular Caravanserais, 2) polygonal Caravanserais with courtyards, 3) double-porch Caravanserais, 4) Caravanserais with columned halls, 5) four-porch Caravanserais, and 6) Caravanserais with miscellaneous plans. (Kiani and Kleiss 1983: 10-15). Most of the Caravanserais in northwestern Iran can be classified into the two-porch, four-porch, and miscellaneous plan Caravanserais categories. However, most of the Caravanserais west of Lake Urmia, due to the climatic and geographical conditions of the region, are classified into the covered Caravanserais in mountainous areas. Most of the Caravanserais in this region, having such a functional feature, welcomed travelers and guests in peacetime and were considered a suitable place to defend and protect the Caravanserais and their property in wartime. The existence of watchtowers and defense towers in the corners of the fence, and around some of the Caravanserais in this region confirms the correctness of the above theory. In terms of materials, given the mountainous location of the region and the abundance of stone, most of the suburban Caravanserais in the region were built with slate and rubble stone. However, most of the materials of the inner-city Caravanserais are brick and adobe.

One of the reasons why this route is less prosperous and important than other routes is that it is not located on the route of important cities. During historical periods, important cities of Azerbaijan such as Maragheh and Tabriz were located to the east of the lake, and the cities on the western edge were relatively less important and prestigious. Consequently, access routes and important communication routes were generally created to the east of the lake. In particular, the security prevailing in the region, along with the cities of Maragheh and Tabriz being the capitals during the Ilkhanid and Safavid periods, has turned this route into a main highway in the Iranian plateau. Only when traffic on this route was disrupted for some reason, the route west of the lake was used. Another less important reason is the difficulty of crossing this route. Due to its cold and mountainous nature, heavy snow covers this route in most months of the year, making it difficult to cross. However, this secondary route has also been used proportionately as a result of various factors such as different seasons of the year, the security or insecurity of the roads, the difficulty of crossing or the difficulty of navigation. Certainly, the Caravanserais on this route were more than what remains today, but they have been destroyed due to the passage of time and the low resistance of materials and other reasons. Other



reasons for the destruction of the Caravanserais on this route include heavy rainfall, neglect and abandonment, change of use, etc. By conducting further studies and research, it is possible to identify other remains of these valuable buildings, which will be very effective in providing a more accurate route of the region's transportation routes in past times, especially the Silk Road sub-axis west of Lake Urmia.

Acknowledgments

The author would like to express his gratitude to the anonymous reviewers of the journal whose valuable comments enriched the content of this article.

Conflict of Interest

The author declare compliance with publishing ethics in citations and confirm that no conflict of interest exists.



کاروانسراهای مسیر فرعی «جاده ابریشم» در آذربایجان غربی، یافته‌های جدید باستان‌شناسی

بهرروز خان محمدی ¹ ID

I. دکتری باستان‌شناسی، کارشناس اداره کل میراث فرهنگی آذربایجان غربی، ارومیه، ایران.
Email: bazargan22@gmail.com

اطلاعات مقاله

چکیده

<https://doi.org/10.61882/Athar.2005.2377.2>

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۵۲-۲۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۲۶

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۷/۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۸/۰۸

مسیر جاده ابریشم که مهم‌ترین راه ارتباطی میان مدیترانه و چین در دنیای باستان بوده است، به مدت چند هزار سال ملت‌های شرق و غرب عالم را به هم پیوند می‌داد و ضمن مبادله کالا خصوصاً ابریشم یک راه مبادله افکار و ادیان نیز بوده است. کاروان‌های این کهن‌راه تجاری ناگزیر بودند از سرزمین ایران عبور کنند و این امکان فراهم بود که سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا به هم پیوند بخورند. یکی از محورهای فرعی این جاده مهم در شمال غرب ایران که به تناوب مورد استفاده قرار گرفته، از مراغه شروع شده و پس از طی شهرهای جنوب استان آذربایجان غربی و مسیر میان‌دواب، مهاباد و ارومیه به سمت شمال استان آذربایجان غربی امتداد یافته و از شهرهای سلماس و خوی به محور اصلی دیگر در امتداد مسیر تبریز- خوی می‌پیوندد و به سمت قسطنطنیه امتداد می‌یابد. در این نوشتار موقعیت جغرافیایی این مسیر در شمال غرب کشور و استان آذربایجان غربی موسوم به محور «ب دو» مورد مطالعه قرار گرفته و سپس با استناد به وضعیت موجود و مطالعات میدانی به بررسی ویژگی‌های معماری کاروانسرای شناسایی شده این محور فرعی در استان آذربایجان غربی می‌پردازیم. با احتساب کاروانسراهای اخیراً شناسایی شده، تاکنون در این محور دوازده کاروانسرا به نام‌های سیمون مهاباد، کاروانسرای شرکت نفت، کاروانسرای جاده سرو، کاروانسرای جمال‌آباد ارومیه، کاروانسرای آغ‌زیارت و کوزه‌رش سلماس، کاروانسراهای درون شهری خان، میرهاشم و چیت‌سازان خوی، کاروانسرای قوردیک، کاروانسرای برون شهری خان و قطور قرار گرفته که از نظر فرم پلان به کاروانسراها با الگوی دوايوانی، کاروانسراها با الگوی متفرقه و کاروانسرا با الگوی پوشیده مناطق کوهستانی تقسیم می‌شود.

کلیدواژگان: جاده ابریشم، کاروانسرا، آذربایجان غربی، معماری.



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: خان محمدی، بهروز، (۱۴۰۴). «کاروانسراهای مسیر فرعی «جاده ابریشم» در آذربایجان غربی، یافته‌های جدید باستان‌شناسی». اثر، ۴۶ (۱۱۱): ۲۹-۵۲. <https://doi.org/10.61882/Athar.2005.2377.2>

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه: <https://athar.richt.ir/article-2-2005-fa.html>

مقدمه

در ایران به علت قرار گرفتن در شاهراه بازرگانی شرقی-غربی و نیز گستردگی خاک از دیرباز به ایجاد راه‌های بازرگانی و نظامی و هم‌چنین ساختن پل‌های متعدد و تأمین امنیت کاروان و کاروانیان اهتمام و توجه ویژه‌ای شده است. دولت هخامنشی نخستین حکومتی بود که به اهمیت راه و لزوم گسترش آن پی برد و در راه گسترش آن کوشید. عواملی چون لزوم سرعت بخشیدن به بسیج نیروهای نظامی و بهره‌های اقتصادی این راه، مورد نظر امپراطوری هخامنشی بود (ریاحی و همکاران، ۱۳۹۸: ۹۵). براساس شواهد مبتنی بر اسناد تاریخی، ایران در احداث جاده و کاروانسرا و ایجاد سیستم ارتباطات خبررسانی پیشقدم بوده است. به عقیده محققین ایجاد و توسعه کاروانسراهای ایران از مهم‌ترین دستاوردهای معماری ایرانی به‌ویژه در دوره اسلامی است که مطالعه و بررسی ویژگی‌های گوناگون و متفاوت آن مؤید این نظریه است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳). ایجاد جاده‌های بزرگ زمینی و دریایی منجر به صدور کالاهای تجارتهای ایران به کشورهای اروپایی در غرب، چین و هندوستان در شرق گردیده و در مسیر جاده‌های زمینی کاروانسراهای زیادی ایجاد شده است. این جاده‌ها با سنگ مفروش و در بعضی نقاط با پل‌های زیبا ساخته شده‌اند. آثار این جاده‌ها در نقاط شمالی کشور و راه‌های کویری هنوز به چشم می‌خورد (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۶). از این میان، استان آذربایجان غربی به لحاظ هم‌جواری با کشورهای ترکیه و عراق و آذربایجان همواره در طول تاریخ یکی از نقاط پررفت‌وآمد منطقه بوده و به روایتی دروازه اروپا محسوب شده است. از این روست که لوئی واندنبرگ به درستی از این استان به‌عنوان چهارراهی برای عبور ملل و تجارت نام برده است (واندنبرگ، ۱۳۷۹: ۱۱۴).

بر همین اساس، وجود راه‌های باستانی متعدد مواصلاتی با کشورهای هم‌جوار نیز در این استان قابل تصور است ولی کمبود پژوهش‌های مرتبط با موضوع، باعث عدم آگاهی از وضعیت راه‌ها، مسیرهای مواصلاتی، کاروانسراها و اقامت‌گاه‌های بین‌راهی احداثی گردیده است. کاروانسراهای شناسایی شده در استان بسیار محدود بوده و تاکنون در این زمینه تحقیق جامعی صورت نگرفته است. نوشتار حاضر پژوهشی است در ارتباط با کاروانسراهای تاریخی این منطقه که علی‌رغم اهمیت فراوان در بحث بررسی راه‌های باستانی شمال غرب، تا حدود زیادی به دست فراموشی سپرده شده‌اند.

پرسش‌های پژوهش: بر همین اساس پرسش‌های اصلی عبارتند از ۱- چه مدارک باستان‌شناختی در زمینه راه‌های ارتباطی باستانی و به‌ویژه راه ابریشم در این منطقه وجود دارد؟ ۲- جایگاه کاروانسراهای تاریخی در بازشناسی این جاده چیست؟ ۳- ویژگی‌های معماری و مصالح به‌کاررفته در ساخت کاروانسراها این منطقه چیست؟ ۴- نقشه معماری این کاروانسراها از چه فرمی تبعیت می‌کنند و با کدام سبک معماری کاروانسراها قابل مقایسه است؟ هدف اصلی این مقاله بازشناسی راه ابریشم غرب دریاچه ارومیه با استفاده از شواهد باستان‌شناختی برجای مانده از کاروانسراهای تاریخی این محدوده است. روش تحقیق در این پژوهش در گام نخست بررسی و جمع‌آوری شواهد معماری و باستان‌شناختی برجای مانده است. در گام دوم، بررسی متون تاریخی از جمله سفرنامه جهان‌گردانی که از این منطقه گذر کرده‌اند، در جهت انطباق احتمالی با شواهد باستان‌شناسی موجود و در نهایت تحلیل و تطبیق نقشه و موقعیت آن‌ها در ارتباط با کاروانسراهای شناسایی شده و ارائه خط سیر مسیرهای احتمالی موجود در غرب دریاچه ارومیه است.

راه ابریشم در فلات ایران

جاده موسوم به ابریشم دارای بالاترین ویژگی‌های ارتباطی در دنیای قدیم به‌خصوص در زمینه تجاری و فرهنگی بین شرق و غرب بود که از چانگ‌آن، شهری در شمال غربی چین آغاز و تا کناره‌های دریای مدیترانه و سیاه امتداد می‌یافته است (ریاحی و همکاران، ۱۳۹۸: ۹۲). ایران در طول تاریخ نقش ویژه و محوری در این راه داشت، به طوری که سرزمین ایران محل تلاقی و تعامل و تقابل فرهنگ‌ها، زبان‌ها، دین‌ها، دادوستدها، نوآوری‌ها و دستاوردهای ملل محسوب می‌شد. فلات ایران تقریباً یک سه‌گوشه بلند است که یک گوشه آن از سمت جنوب غربی به عربستان می‌رسد و رشته کوه‌های بلند از سه سو آن را در بر گرفته و بیابان بی‌آب و علفی در میان

آن قرار دارد که زمانی دریای پهناوری بوده است. کاروان‌های جاده ابریشم در فلات ایران می‌بایست رشته کوه‌ها را دنبال می‌کردند. زیرا تنها در کوهستان‌ها می‌توانستند آب مورد نیازشان را فراهم کنند.

جاده ابریشم از یک رشته کوهستان شرقی - غربی بنام البرز می‌گذشت که به موازات کرانه جنوبی دریای خزر کشیده می‌شود و در واقع پایه مثلث بالا به پایین فلات ایران را تشکیل می‌دهد. «قسمتی از جاده ابریشم که از فلات ایران عبور می‌کرد همواره در نوشته‌های چینی و رومی ثابت است. زیرا شرایط طبیعی اطراف فلات ایران آن را تنها معبر کاروان‌های تجاری قرار داده بود» (رائین، ۱۳۵۰: ۲۴۱). مسیر جاده ابریشم پس از ورود به فلات ایران از ری به بعد به دو شاخه تقسیم می‌شد که شاخه شمالی بیش‌تر در عهد ساسانی شکل و رونق اساسی گرفت. «اما راه اصلی که اکنون به شاخه جنوبی مبدل شده بود با عبور از رشته کوه‌های صعب‌العبور زاگرس وارد جلگه بین‌النهرین می‌شد. این راه مهم‌ترین و معروف‌ترین جاده داخلی ایران بود» (ابن فقیه ۱۳۴۹: ۱۰۸؛ شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۵۸). «این راه با سابقه کهن آثار و بناهای به‌جا مانده دلالت بر رونق شهرهای اطراف و پرتدد بودن آن است» (کریستین سن، ۱۳۷۸: ۱۸۵). «مسیر شمالی که از ری به آذربایجان و سپس ارمنستان می‌رسید باعث رونق تجاری شهرهای ارمنستان می‌گردید و شاخه‌های فرعی آن به مراکز ترانزیتی تیگنوسرات، دوین، ارزروم، ارتاشات، و سپس به عمق خاک بیزانس و شهرهای آسیای صغیر متصل می‌شد» (نجف‌زاده، ۱۳۷۵). در منابع مختلف انشعاب مسیر شمالی در دوره ساسانی از ری و در دوره ایلخانی از اکباتان ذکر شده است. این مسیر در برخی از دوره‌ها مانند دوره ایلخانی که هم‌زمان با سفر مارکوپولو (قرن ۱۳ م.) بود، به علت ناامنی مسیر اصلی رونق گرفت. در این دوره‌ها مسافران جاده ابریشم از طریق اکباتان عازم آذربایجان شده و به شهر تبریز می‌رسیدند (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۵۸). «از آن‌جا مسافران با گذشتن از بلندی‌های ارمنستان، نزدیک دریاچه‌های وان و ارومیه و کوه آرارات، به ترابوزان می‌رسیدند و از راه دریای سیاه و مدیترانه به اروپا می‌پیوستند. مسافران امروزی گه‌گاه این راه را «جاده طلایی سمرقند» می‌نامند.» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۴۶).

تاکنون در مسیر جاده ابریشم در شمال غرب ایران دو مسیر «الف» و «ب» شناسایی شده است (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۶۱). مسیر الف که در ری از مسیر اصلی جاده ابریشم منشعب می‌گردد و پس از طی قزوین، سلطانیه و زنجان در استان آذربایجان شرقی امروز، از شهر میانه آغاز شده و پس از طی بستان‌آباد، تبریز و مرند، خود به دو شاخه تقسیم می‌گردد. مسیر «الف یک»، رو به شمال رفته و پس از رسیدن به جلفا و نخجوان، به ارمنستان و ارزروم رفته است. مسیر «الف دو»، از مرند به خوی رسیده و از طریق جاده قطور به طرف قسطنطنیه ادامه می‌یافته است. این مسیر نسبت به مسیر الف یک، اهمیت کم‌تری داشته است. مسیر «ب»، از اکباتان از مسیر اصلی جاده ابریشم منشعب‌گشته و در شمال غرب ایران پس از گذشتن از مراغه یا با مسیر «ب یک» به طرف تبریز و مرند رفته و از طریق مسیر «الف یک» ادامه می‌یافته است یا به وسیله مسیر «ب دو»، «از طریق ارومیه، سلماس و خوی تا نشوی (نخجوان) و سپس دبیل پایتخت ارمنیه امروز می‌رفته است» (پیرنیا و کرامت، ۱۳۷۰: ۱۰۵). در خصوص مسیر «ب دو»، اصطخری در مسالک و ممالک چنین آورده است: «... از ارمی تا سلماس چهارده فرسنگ و از سلماس تا خوی هفت فرسنگ و از خوی تا نشوی سه مرحله و از نشوی تا دبیل چهار مرحله» (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۶۱). کاروانسراهای مسیر الف، شامل کاروانسرای نیک‌پی، آق‌مزار، سرچم، جمال‌آباد، امامیه، تیکمه‌داش، شبلی، باسمنج و پیام هستند و پس از آن در ادامه، به دو مسیر تقسیم می‌شود؛ مسیر الف یک، یعنی در مسیر مرند به جلفا که دو کاروانسرای هلاکو و خواجه نظر {شاه عباسی} واقع شده‌اند و مسیر الف دو، که وارد استان آذربایجان غربی شده از مسیر مرند تا قطور امتداد می‌یابد. در این مسیر دو کاروانسرای خان در ۳۴ کیلومتری غرب خوی با شکل مربع، الگوی پلان متفرقه (نقشه ۶) و قدمت قاجاریه و کاروانسرای شاه عباسی در ۴۱ کیلومتری غرب خوی با پلان مربع، الگوی پلان متفرقه (نقشه ۷) و قدمت صفویه شناسایی شده است. در خصوص مسیر ب یک، در مسیر مراغه تا تبریز کاروانسراهای عجب‌شیر، خورانک و آذرشهر واقع شده‌اند (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۶۸).

پیشینه تاریخی و مطالعاتی

بی‌شک غرب دریاچه ارومیه و استان امروزی آذربایجان غربی به دلیل قرار گرفتن در گذرگاه حساس شمال غرب

کشور دارای راه‌های باستانی مهمی بوده است. به نظر می‌رسد پژوهش‌های اولیه در این راه‌ها به وسیله ماکسیم سیرو صورت گرفته. وی در فصل دوم کتاب خود در بخشی پیرامون خط سیرهای مهم آذربایجان می‌نویسد: «راه‌های آذربایجان - دریاچه رضائیه (ارومیه) مانند تشتی در میان این ایالت قرار گرفته و در اطراف آن در کناره دریاچه راه‌های آسانی وجود دارد که همیشه مورد استفاده بوده است. در طرف مغرب این دریاچه راه رواندوز راه ارومیه و راه خوی (از طریق قطور) منتزع می‌گردد که به ناحیه وان راه می‌یابد (همان ص ۳۴). وی در جای دیگر می‌افزاید: از تنگه رواندوز به ناحیه موصل (نینوای قدیم) راه می‌یابد که در قدیم رفت و آمد در آن زیاد به عمل می‌آمده است. باز از همین راه در نزدیکی مرز فعلی ایران و ترکیه راه دیگری جدا می‌شود که از طریق میان‌دواب به میانه می‌رسد (راه تبریز به تهران) و تا حدود سواحل دریای خزر ادامه می‌یابد. ضمناً این راه از کنار تخت - سلیمان که در آن آثار دوران ساسانی و مغول زیاد دیده شده نیز می‌گذرد. تمام این راه‌ها در شهر تبریز به هم متصل می‌شوند و یکی از مهم‌ترین راه‌های آسیا، یعنی راه ترابوزان نیز از همین شهر عبور می‌کند. از تبریز راه‌های دیگری به طرف قفقاز کشیده شده، مانند راه جلفا و راه اردبیل از طریق اهر که تا اندازه‌ای صعب‌العبور است و از اهر راه دیگری به طرف رود ارس منشعب می‌شود. کمابیش از اردبیل راهی که از شهر باکو آغاز می‌گردد به این راه متصل می‌گردد این راه تا قرن ۱۷ معمور بود و در طی آن ویرانه‌های کاروانسراهای متعدد وجود دارد» (ماکسیم سیرو، ۱۹۴۹: ۳۵).

یکی از دلایلی که باعث شده بود مسیر شمالی جاده ابریشم در ایران مسیر فرعی باشد، صعب‌العبور بودن این مسیر بوده است. چه به لحاظ کوهستانی بودن منطقه و چه به لحاظ سردسیر بودن آن در بیش‌تر ماه‌های سال، برف سنگینی این مسیر کوهستانی را در بر گرفته و گاه عبور از آن را ناممکن می‌ساخت. رابرت کروزون نویسنده انگلیسی اوایل سده نوزدهم در کتاب خود ارمنستان، دشواری‌های این راه را توصیف کرده است. با این حال در برخی دوره‌های تاریخی که مسیر اکباتان - بین‌النهرین دستخوش جنگ و درگیری می‌شد، این مسیر رونق می‌گرفت. پس از دوره ساسانیان اوج شکوه و رونق این مسیر مقارن با دوران ایلخانی بود. چرا که امنیت حاکم بر منطقه هم‌زمان با پایتخت بودن شهرهای مراغه و تبریز در دوران ایلخانان مغول این مسیر را به یک شاهراه اصلی در فلات ایران تبدیل نموده بود (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۵۹).

هم‌چنان‌که قبلاً نیز ذکر شد اصطخری، نویسنده و جغرافی‌دان بنام قرن چهارم هجری در خصوص مسیر ب دو، در مسالک و ممالک چنین آورده است: «... از ارمی تا سلماس چهارده فرسنگ و از سلماس تا خوی هفت فرسنگ و از خوی تا نشوی سه مرحله و از نشوی تا دبیل چهار مرحله» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۶۱). استاد پیرنیا نیز این مسیر را چنین توصیف کرده است: «... از طریق ارومیه، سلماس و خوی تا نشوی و سپس دبیل پایتخت ارمنیه می‌رفته است» (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۰۵).

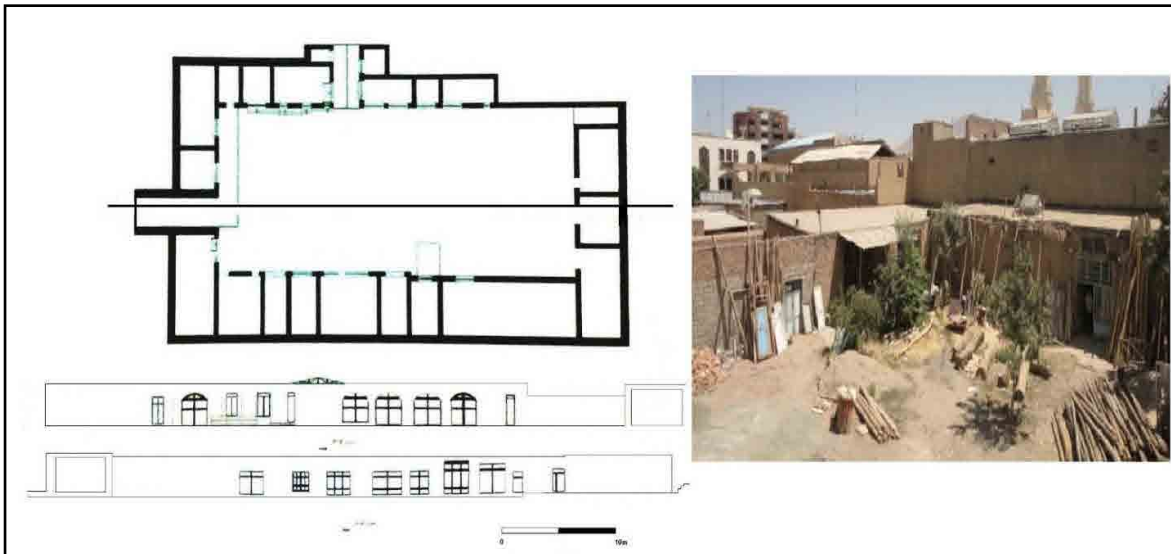
مسیر اکباتان تا جلفا همان مسیری بود که خانواده پولوها پس از شانزده سال اقامت در چین و خدمت دربار قوبیلای قآن، از این مسیر عازم روم شدند. «پولوها زمانی اجازه خروج از چین را یافتند که مأموریت محافظت از یک شاهزاده خانم مغولی و بردنش به پیش شوهر معهودش را به دستگاه ایلخانان به عهده گرفتند. همین واقعیت که آن‌ها نه از راه خشکی بلکه از طریق دریا و با دور زدن هند راه بازگشت را در پیش گرفتند خود گواهی است بر دشواری سفر در جاده ابریشم، چرا که مشاوران خان درباره خستگی شدیدی که این سفر دراز زمینی برای یک خانم به بار می‌آورد هشدار داده بودند. آن‌ها پس از پیمودن راه ادویه، در بندر هرمز در خلیج فارس پیاده شدند و از راه جنوب غربی ایران به تبریز رسیدند که در آن زمان پایتخت مهم ایلخانان مغول بود. در این شهر آن‌ها شاهزاده خانم چینی را سالم تحویل دادند. پولوها دیدند که با وجود گرفتاری‌هایی که جناح ایرانی جاده ابریشم درگیر آن بود، تبریز و ناحیه پیرامونش رونق می‌گرفتند.» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۳۰۵).

«کیانی» و «کلیس» در کتاب فهرست کاروانسراهای ایران تنها دو کاروانسرا شناسایی شده در شمال غرب دریاچه ارومیه شامل کاروانسرای خان و قطور خوی را در دسته کاروانسراهای با پلان متفرقه ذکر کرده اند (کیانی و کلیس، ۱۳۶۲: ۲۲۸-۲۲۹). خانم شجاع‌دل که در مقاله‌ای در سال ۱۳۸۵ ه.ش. کاروانسراهای جاده ابریشم در شمال غرب را به طور مبسوط بررسی نموده، به کاروانسراهای محور فرعی ب ۲، اشاره‌ای نکرده است. وی در این

رابطه می نویسد: «مسیر فوق در قرون اولیه اسلامی رونق داشته و به همین دلیل از کاروانسراهای این مسیر به جز بقایای کاروانسرای قوردیک خوی {شاه عباسی؟} هیچ موردی به جای نمانده است» (شجاع‌دل، ۱۳۸۵: ۶۱). کاروانسرای شرکت نفت ارومیه (خان محمدی و صدرايي، ۱۳۹۲)، کاروانسرای جمال آباد ارومیه (خان محمدی و صدرايي، ۱۴۰۱) و بقایای کاروانسرای آغ‌زیارت سلماس (خان محمدی، ۱۴۰۲) از جمله کاروانسراهایی هستند که اخیراً در غرب دریاچه ارومیه، شناسایی و مورد بررسی و پژوهش قرار گرفته‌اند. جمع‌بندی این پژوهش‌ها تاکنون، از جنوب تا شمال استان منجر به جانمایی ده کاروانسرا در محور فرعی ب دو، شامل یک کاروانسرا در مهاباد (سیمون)، پنج کاروانسرا در محور ارومیه-سلماس (کاروانسرای شرکت نفت، کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده سرو، کاروانسرای جمال آباد، کاروانسرای آغ‌زیارت و کاروانسرای کوزه‌ش سلماس) و سه کاروانسرای درون‌شهری خان، حاجی میرهاشم و چیت‌سازان خوی و یک کاروانسرای برون‌شهری قوردیک خوی است که اگر آن‌ها را به دو کاروانسرای موجود فعلی در مسیر خوی-قطور، یعنی کاروانسرای شاه عباسی و قطور اضافه کنیم، در مجموع می‌توان گفت دوازده کاروانسرا تاکنون مورد بررسی و شناسایی قرار گرفته که به ارائه خدمات به مسافران می‌پرداختند. بدون شک بررسی‌های بیش‌تر در سالیان آتی در این مسیر کاروانسراهای بیش‌تری را شناسایی خواهد نمود.

کاروانسراهای شناسایی شده آذربایجان غربی (مسیر ب دو) - کاروانسرای سیمون مهاباد

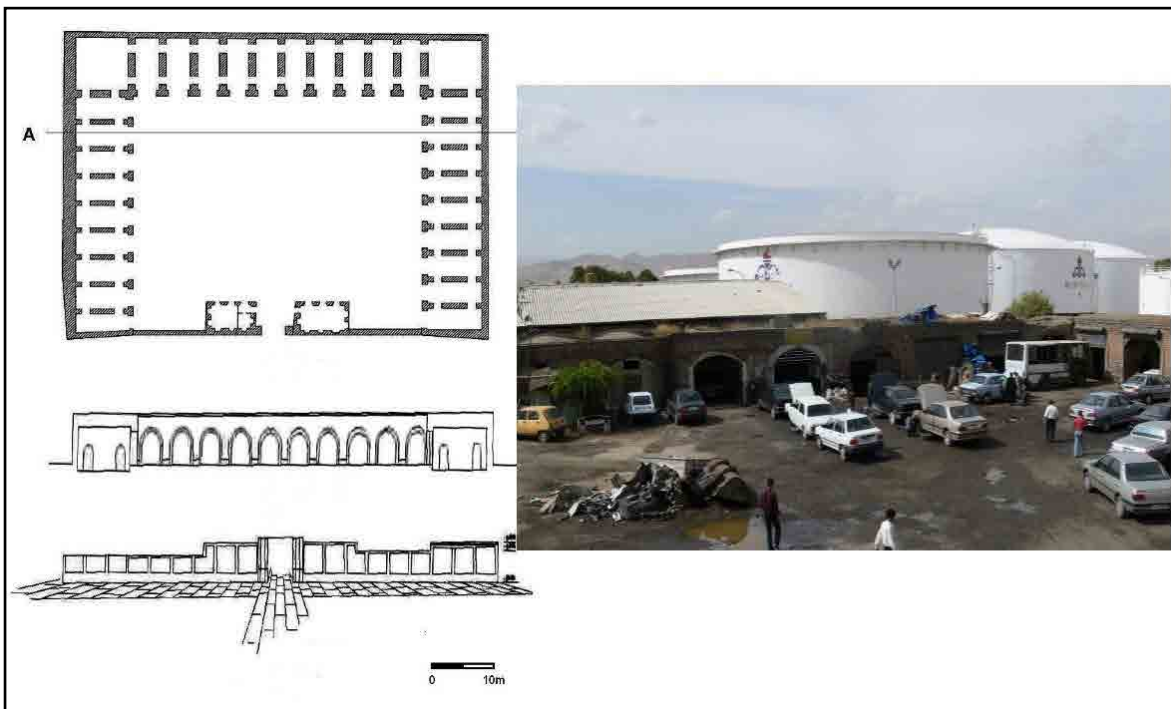
این کاروانسرا تنها کاروانسرای تاریخی باقی مانده شهر مهاباد است که در کنار خیابان کنونی سیدنظام و میدان آردی سابق، و حمام میرزا رسول واقع شده است. از این‌که این کاروانسرا متعلق به چه دوره‌ای است، اطلاع دقیقی در دست نیست. برخی از پژوهش‌گران این کاروانسرا را متعلق به دوره صفوی می‌دانند که به وسیله بوداق سلطان حاکم مهاباد احداث شده و بعدها به صورت میراث، به شخصی یهودی به نام سیمون تعلق گرفته و به نام وی نامیده شده است (خان محمدی و صدرايي، ۱۳۹۲: ۴۲). برخی دیگر از پژوهش‌گران نیز این کاروانسرا را به همراه کاروانسراهای شیخی، تاجرباشی، نراقیان، عایشه مار، کوسه و موصلیان، مهم‌ترین مراکز تجاری مهاباد در عصر قاجاریه محسوب کرده‌اند (کریمیان و سلیمی، ۱۳۹۸: ۲۱۲). پلان بنا بر اساس الگوی متفرقه با حیاط مرکزی و مصالح آجری، سقف تخت و چوبی و به شیوه معماری مناطق کوهستانی و تاقهای رومی است (خان محمدی و صدرايي، ۱۳۹۲: ۴۲)، (نقشه ۱). مصالح اصلی بنا آجر است و از چوب، کاه‌گل و حصیر برای پوشاندن سقف و از سنگ برای فرش کردن کف کاروانسرا استفاده شده است. کاروانسرای سیمون شامل دو بخش تجاری و خدماتی است. بخش اول که مهم‌ترین بخش آن نیز محسوب می‌شود بخش تجاری آن بوده که شامل حجره‌ای جهت غربی و جنوبی کاروانسرا می‌شود و در آن بلوط، مازو، پشم و به‌ویژه توتون نواحی اطراف مانند پیرانشهر و نقده خرید و فروش می‌شد. بخش دوم نیز در برگیرنده مکان نگه‌داری چهارپایان و کاهدان‌هایی در ضلع شرقی و شمالی بود. در شرایط حاضر، بخش‌هایی از این بنا و به‌ویژه ورودی اصلی آن، که از سمت جنوب بوده و دروازه‌ای چوبی با ارتفاع ۲/۸۴ سانتی‌متر و عرض ۳ متر داشته، از بین رفته و راه منتهی به آن از سمت غربی میسر است. متأسفانه جز تعدادی اتاق یا حجره از این کاروانسرا در ضلع غرب و جنوب غرب چیزی باقی نمانده و آن‌چه موجود است نمای بیرونی حجره‌هاست که تا حدودی شکل اولیه خود را حفظ کرده است. در این کاروانسرا، آسیاب آبی وجود داشت که در فصل بهار حجم زیاد آب آن از روستای لاجین، که به وسیله کانال به داخل کاروانسرا می‌رسید، تأمین می‌شد و در دیگر فصول از آب سه چاه داخل حیاط نیز استفاده می‌شد که سنگ‌چین شده بودند. در حال حاضر از این کاروانسرا برای انجام فعالیت‌های تجاری استفاده می‌شود و سه دانگ آن تحت تملک خانواده شافعی، یک دانگ ونیم متعلق به خانواده شاطری و یک دانگ ونیم آن نیز در اختیار شهرداری مهاباد است (کریمیان و سلیمی، ۱۳۹۸: ۲۱۳).



نقشه ۱: پلان و تصویر کاروانسرای سیمون مهاباد (خان محمدی و صدرایی، ۱۳۹۲).
Map 1: Plan and image of Simon Mahabad Caravanserai (Khanmohammadi and Sadrai 1392).

– کاروانسرای شرکت نفت ارومیه

این بنا به فرم مستطیلی به ابعاد ۵۷×۷۳ متر و مساحت کلی ۴۱۶۱ متر است و از سه جهت شرق، غرب و جنوب با بناهای مجاور تلفیق شده و از ضلع شمالی به بلوار شهدای ارومیه منتهی می‌شود که در گذشته نیز مسیر مواصلاتی ارومیه-سلماس بوده است. بنا متعلق به دوره قاجار است. ورودی اصلی آن در این ضلع بوده و شامل سردر بلندی است که دو اتاق در دو طرف آن با پلان مشابه جهت کنترل ورود و خروج، نگهبانی و ارائه خدمات مختلف به مسافران از قبیل خواروبار فروشی، نانوايي و غيره تعبیه شده است (نقشه ۲). حجره‌های کاروانسرا، پیرامون حیاط مستطیل شکل آن در اضلاع شرقی، غربی و جنوبی احداث شده است. در ضلع غربی و شرقی هرکدام نُه حجره

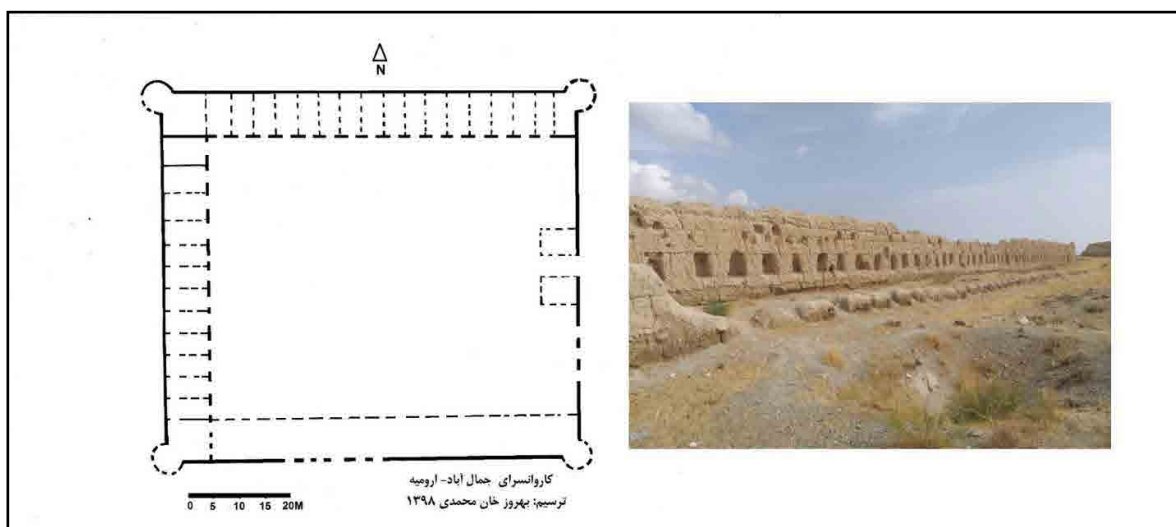


نقشه ۲: پلان و تصویر کاروانسرای شرکت نفت ارومیه (خان محمدی و صدرایی، ۱۳۹۲).
Map 2: Plan and image of Urmia Oil Company Caravanserai (Khanmohammadi and Sadrai 1392).

و در ضلع جنوبی ده حجره مشابه هم احداث شده، این حجره‌ها به وسیله درب‌هایی که در دیواره‌های داخلی ایجاد شده، به یکدیگر متصل‌اند. در دوگوشه جبهه جنوبی، دو اتاق قرینه بزرگتر و تقریباً مربع شکل ساخته شده. این دو اتاق به لحاظ گنجایش بیش‌تر کارکرد متفاوتی نسبت به حجره‌ها داشته‌اند، شاید جهت سکونت افراد مهم و شاخص استفاده می‌شده است. پوشش سقف حجره‌ها به صورت طاق‌های هلالی و با استفاده از آجر است و نورگیرهای کوچکی در برخی از طاق‌ها جهت روشنایی بیش‌تر تعبیه شده است. نمای ورودی حجره‌ها نیز به صورت طاق هلالی اجرا شده و در بالای پنجره‌ها به‌ویژه در محل اتاق‌های نگهبانی ورودی اصلی از طاق‌های کمانی استفاده شده است. عمده‌ترین مصالح به‌کاررفته در این بنای تاریخی آجر است. پس از آن به ترتیب سنگ و گچ قرار دارند. بدین صورت که پی‌های دیوار تا ارتفاع ۴۰ سانتی‌متر به وسیله لاشه سنگ ساخته شده و بدنه داخلی و خارجی بنا تا سقف از آجر است و پس از آن پوشش طاقی تمام‌سقف را در بر گرفته است. در دیواره شمالی و محل ورودی، آزاره‌های سنگی تا ارتفاع حدود ۱ متر ایجاد شده و به روی آن با آجر کار شده است. امروزه تزئینات باقی‌مانده بنا، آجرکاری محدودی است. در برخی قسمت‌ها به خصوص در محل طاق‌ها از تزئینات هره‌چینی آجری به صورت محدود استفاده شده و در بخش سردر ورودی و پطاق‌ها از پیش‌آمده‌گی آجرها جهت تزئین استفاده شده و بدین وسیله نماها را از یکنواختی و سادگی خارج کرده‌اند (خان محمدی و صدراپی، ۱۳۹۲: ۴۵).

- کاروانسرای جمال‌آباد ارومیه

جمال‌آباد نام روستایی است از توابع بخش انزل که در حدود ۵۰ کیلومتری شمال ارومیه و ۳ کیلومتری جنوب غرب مرکز بخش انزل (قوشچی) واقع شده است (نقشه ۳). کاروانسرا در حدود ۷۰۰ متری ضلع غربی روستا بر روی بلندی کم‌ارتفاعی مشرف به رودخانه و روستای جمال‌آباد قرار گرفته است این بنا به فرم مستطیلی به ابعاد ۶۵×۷۵ متر و مساحت کلی ۴۸۷۵ متر است و اضلاع آن در سه جهت شرق، غرب و جنوب قابل تشخیص است. تخریب‌های صورت‌گرفته در بنا زیاد است و از این‌رو امکان تشخیص ورودی آن دشوار است ولی به نظر می‌رسد با توجه به امتداد دیوارها در اضلاع شمالی و غربی ورودی اصلی بنا می‌بایست در ضلع شرقی و یا جنوبی و یا هر دو ضلع احداث شده باشد. در میانه ضلع شرقی بقایای دو فضای چهارگوش و به نسبت بزرگ قابل شناسایی است و به نظر می‌رسد به عنوان اتاق کنترل و نگهبانی در دو سمت ورودی اصلی کاربرد داشته و به همین دلیل به احتمال قریب به یقین ورودی اصلی کاروانسرا در این ضلع تعبیه شده است. تخریب‌های صورت‌گرفته در میانه این ضلع می‌تواند در ارتباط با ورودی باشد. دیوارها و حجرات اضلاع شرقی و جنوبی به شدت آسیب‌دیده و بخش عمده و اصلی آن از بین رفته است. سالم‌ترین بخش این کاروانسرا دیوارهای ضلع شمالی و غربی است که هنوز بقایای



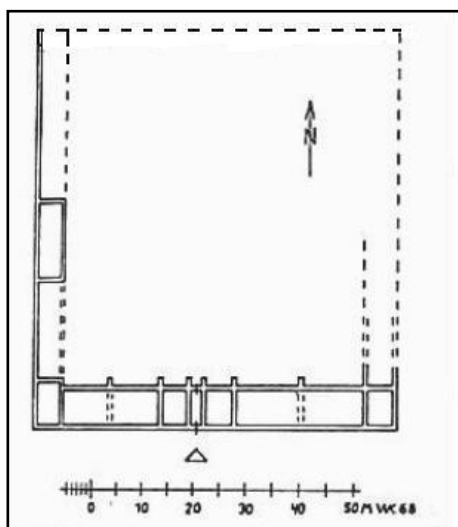
نقشه ۳: پلان و تصویر کاروانسرای جمال‌آباد (خان محمدی و صدراپی، ۱۴۰۱).

Map 3: Plan and image of Jamal Abad Caravanserai (Khanmohammadi and Sadrai 1401).

حجرات و وضعیت آن‌ها قابل مشاهده است. ضخامت دیوارهای آن نزدیک به یک متر است و هرچه به ارتفاع دیوار افزوده می‌شود از ضخامت آن کاسته می‌گردد و در لبه فوقانی به حداقل می‌رسد. این شیوه کار در ایستایی و مقاومت دیوار نقش عمده‌ای ایفا می‌کند. بیش‌تر مصالح حصار خشت و چینه است. تعداد لایه‌های چینه‌ای در بیش‌تر قسمت‌ها شش لایه و ارتفاع هر لایه بین چهل تا پنجاه سانتی‌متر است و به دلیل غربال نشدن خاک مورد استفاده، در بیش‌تر لایه‌ها قلوه سنگ و خرده سنگ‌های ریز و درشت به چشم می‌خورد. علاوه بر این جهت تراز نمودن این ردیف‌های چینه‌ای، در فاصله هر چند لایه، از یک ردیف خشت نیز استفاده شده است. حجره‌های کاروانسرا، پیرامون حیاط مستطیل شکل آن در اضلاع غربی و شمالی و احتمالاً جنوبی احداث شده است. در ضلع غربی و شمالی بقایای تعداد زیادی حجره به چشم می‌خورد، برخی از این حجره‌ها به وسیله درب‌هایی که در دیواره‌های داخلی ایجاد شده، به یکدیگر متصل‌اند. تمامی این حجرات دارای طاقچه‌های متعددی هستند که عموماً در بدنه حصار اصلی تعبیه شده و دارای طاق‌های هلالی هستند. در غالب این حجرات و مابین دیوارهای حایل آن‌ها تیرکشی‌هایی تعبیه شده که در ساخت آن‌ها از یک ردیف خشت استفاده شده است. در گوشه جبهه شمال غربی، دو اتاق بزرگتر ساخته شده. این دو اتاق به لحاظ گنجایش بیش‌تر کارکرد متفاوتی نسبت به حجره‌ها داشته‌اند. شاید جهت سکونت افراد مهم و شاخص استفاده می‌شده است. حجرات ضلع جنوبی تقریباً به طور کامل از بین رفته و مشخص نیست که در این ضلع چه تعداد حجره و به چه ابعادی ساخته شده است. پوشش سقف حجره‌ها به صورت مسطح و با استفاده از تیرک‌های چوبی ساخته شده ولی این پوشش تقریباً به طور کامل و در تمامی حجرات ریخته و از بین رفته است. بقایای نورگیرهای کوچکی در برخی از حجرات جهت روشنایی بیش‌تر تعبیه شده است. به نظر می‌رسد در حیاط هیچ‌گونه حوضچه‌ای تعبیه نشده و آب آشامیدنی کاروانسرا از طریق رودخانه‌ای که در ضلع جنوبی آن جاری بوده، تأمین می‌شده است. ظاهراً این رودخانه منبع اصلی تأمین آب مورد استفاده ساکنین کاروانسرا بوده و حجم آب این رودخانه در دوران‌های گذشته قابل توجه بوده و بر همین اساس سد تاریخی جمال‌آباد در نزدیکی این کاروانسرا احداث شده و آب مازاد به دریاچه ارومیه هدایت می‌شده است.

- کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده ارومیه-سرو

این کاروانسرا در مسیر جاده سرو قرار گرفته و با الگوی پلان متفرقه و حیاط مرکزی متعلق به دوره قاجار بوده، که امروزه از آن اثری برجای نمانده است (نقشه ۴). تنها توضیح مختصر و یک پلان از بنا توسط کلایس ارائه شده است (Kleiss, 1969: 62).

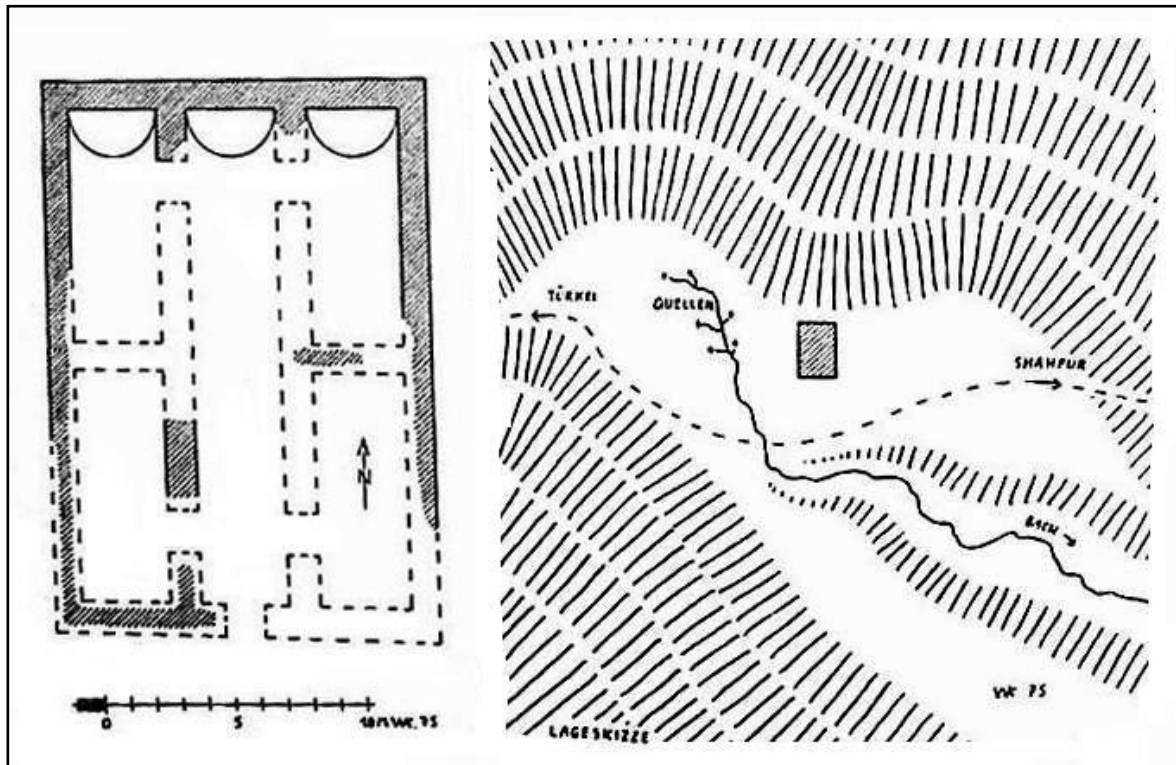


نقشه ۴: پلان بقایای کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده سرو-ارومیه (Kleiss, 1969).

Map 4: Plan of the remains of the Sero-Urmia road caravanserai (Kleiss 1969).

- کاروانسرای کوزه‌رش

در ۴۰ کیلومتری غرب سلماس، در مرز ایران و ترکیه با الگوی پلان متفرقه و کاروانسراهای سرپوشیده کوهستانی (نقشه ۵) که به وسیله ارامنه ساخته شده و از آن تنها توضیحاتی اندک و به همراه یک پلان توسط کلایس (Kleiss, 1977: 151) ارائه گردیده و خود بنا از بین رفته است. به نظر می‌رسد به لحاظ کوهستانی بودن، این بنا از مسیر احتمالی اصلی اندکی فاصله داشته که شاید به دلیل تغییر مسیر جاده بوده و از این کاروانسرا به عنوان توقف‌گاه یا چاپارخانه استفاده می‌شده است.



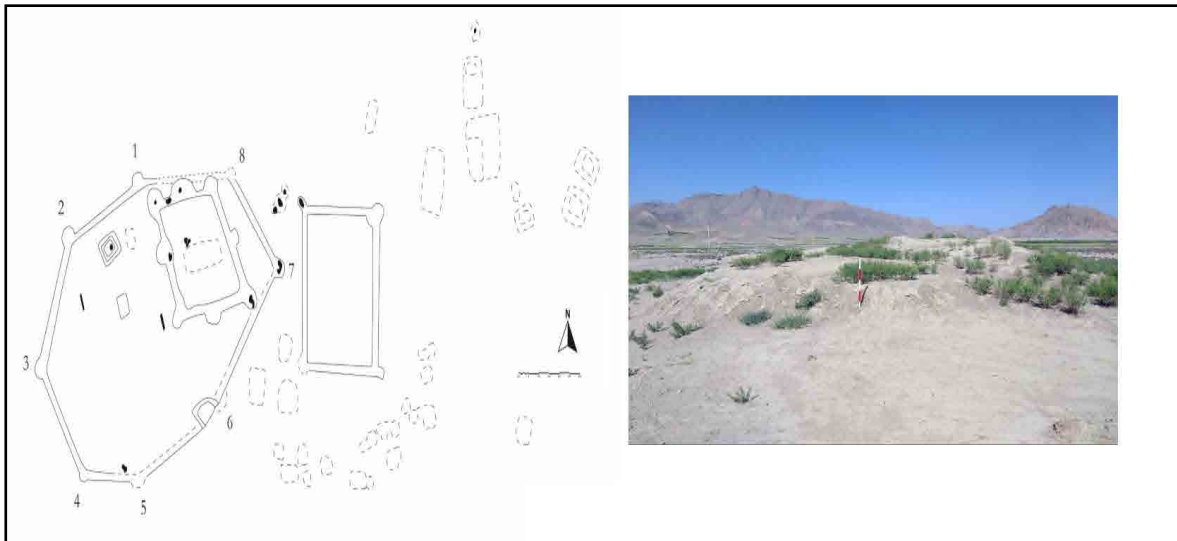
نقشه ۵: کروکی و پلان کاروانسرای کوزه‌رش سلماس (Kleiss, 1977).

Map 5: Cartouche and plan of the Kozehresh Caravanserai of Salmas (Kleiss, 1977).

- کاروانسرای آغ‌زیارت سلماس

این کاروانسرا که به خط مستقیم در ۱۶ کیلومتری جنوب شرق سلماس و یک کیلومتری غرب روستای آغ‌زیارت قرار گرفته، اخیراً (۱۴۰۲) در بررسی‌های منطقه سلماس شناسایی و پرونده ثبتی آن در دست تهیه است. مدارک سفالی جمع‌آوری شده از سطح محوطه متعلق به دوران اواسط دوران اسلامی و صفویه است. با توجه به وضعیت آن به نظر می‌رسد یکی از اقامت‌گاه‌های بزرگ و مهم مسیر فرعی جاده ابریشم در آذربایجان غربی است (خان محمدی، ۱۴۰۲). تصاویر هوایی نشان می‌دهد در این محوطه آثار دو بنای نسبتاً بزرگ قرار گرفته است که در فاصله کمی از یکدیگر ولی مستقل و جدا از هم قرار گرفته و در گذشته نیز در مسیر مواصلاتی ارومیه-سلماس احداث شده‌اند. یکی از آن‌ها دارای پلان هشت ضلعی نامنتظم است و با توجه به فرم، به احتمال زیاد کاربرد دفاعی داشته و به عنوان «قلعه» مورد استفاده قرار می‌گرفته است و دیگری دارای طرح مستطیلی شکل است و به نظر می‌رسد در زمان آبادانی به عنوان «کاروانسرا» استفاده می‌شده است (Dan et al., in press). این مجموعه به عنوان تنها مجموعه شناسایی شده در استان است که دو بنای قلعه-کاروانسرا در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. الف: بنای حصاردار هشت ضلعی در شرق محوطه و حدود ۲۰ متری از بنای دیگر قرار گرفته و دارای طرح هندسی هشت ضلعی نامنتظم است که اضلاع آن به صورت دورانی از شمال به جنوب به ترتیب ۸۵ متر، ۷۷ متر، ۸۱

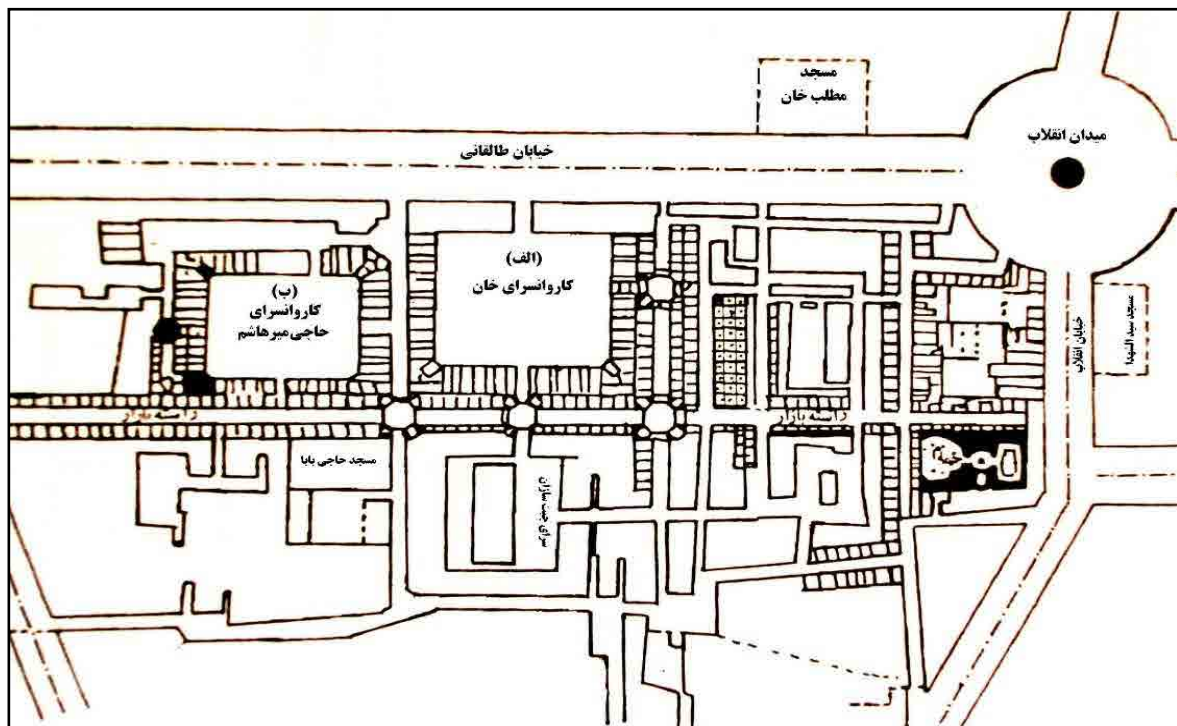
متر، ۷۷ متر، ۸۱ متر، ۷۷ متر، ۸۵ متر و ۸۱ متر است. سه ضلع این هشت ضلعی دارای ابعاد مساوی و قرینه در طرف روبرو هستند و تنها یک ضلع آن در طرف روبرو دارای ابعاد متفاوت با اختلاف ۴ متر است. دیوارها از خشت با روکش کاهگل ساخته شده و تقریباً همه بخش‌ها تخریب شده و تنها پشته‌ای از خشت‌های وارفته و گل در مسیر این دیوارها بر جای مانده است ولی از طریق تصاویر هوایی به‌طور کامل مسیر دیوارها و ابعاد آن‌ها قابل تشخیص است. این اثر دارای هشت برج خشتی است که بقایای آن در انتهای هر ضلع برجای مانده ولی همه برج‌ها به‌طور کامل فروریخته و از بین رفته‌اند. فرم برج‌ها به شکل نیم‌دایره و بیضوی طراحی شده است. در ساخت برج از مصالح هم‌گون با حصار یعنی گل و خشت استفاده شده است. تخریب‌های صورت‌گرفته در بنا زیاد است و از این‌رو امکان تشخیص ورودی آن دشوار است ولی به‌نظر می‌رسد با توجه به امتداد دیوارها در اضلاع شمالی و غربی ورودی اصلی بنا می‌بایست در ضلع شرقی و یا جنوبی و یا هر دو ضلع احداث شده باشد. در میانه ضلع غربی بقایای ساختمان کوچک مستطیلی‌شکلی قابل شناسایی است و احتمالاً به‌عنوان اتاق کنترل و نگهبانی در سمت ورودی کاربرد داشته و به همین دلیل ورودی اصلی بنا و یا حداقل یکی از ورودی‌ها در این ضلع تعبیه شده است. دیوارهای اضلاع شرقی و جنوبی به‌شدت آسیب‌دیده و بخش عمده و اصلی آن از بین رفته است. در فضای داخلی و شرقی این اثر بقایای سازه چهارگوش نامنتظم دیگری شبیه به کاروانسرا برجای مانده که حصارهای آن با خشت ساخته شده است. طرح بنای فوق مستطیلی و ابعاد اضلاع بزرگتر دیوار ۷۵ متر و اضلاع کوچکتر ۷۲ متر است. در اضلاع کوچکتر این سازه آثار اتاق‌های برجای مانده که به‌صورت سراسری در تمام طول دیوار امتداد دارد و به‌نظر می‌رسد بقایای حجره‌ها و اتاق‌هایی برای استراحت مسافران هستند. حجرات ضلع شرقی و غربی تقریباً به‌طور کامل از بین رفته و مشخص نیست که در این ضلع چه تعداد حجره و به چه ابعادی ساخته شده است. تنها بخش این بنا که بقایای دیوارهای سنگی با ملات گل در آن قابل تشخیص است ضلع شمالی سازه کوچکی است که در فضای میانی این بنا احداث شده است که هنوز بقایای دیوارها و وضعیت آن‌ها قابل مشاهده است. ضخامت دیوارهای آن نزدیک به یک متر است و بیش‌تر مصالح این سازه لایه‌های قلوه‌سنگ و خرده‌سنگ‌های ریز و درشت است که مابین آن‌ها ملاط گل به‌کار رفته است. ظاهراً پی دیوارها در این بخش با استفاده از لاشه و تخته سنگ ساخته شده و به روی آن لایه چینی گلی و خشتی صورت‌گرفته است. در برخی جاها مقطع دیوارها را با آجر ساخته و به روی آن لایه‌ای از کاهگل کشیده‌اند. تعداد قابل توجهی آجر شکسته و قطعات استخوان حیوانات در این بخش در اثر حفاری‌های قاچاق نمایان گردیده است. ضخامت این آجرها بین ۶ تا ۸ سانتی‌متر است. متأسفانه هیچ آجر سالمی در بررسی سطحی محوطه به‌دست نیامد و اندازه آجرهای سالم تا زمان کاوش باستان‌شناسی محوطه معلوم نخواهد شد. ب: در ضلع شرقی محوطه و به فاصله حدود ۲۰ متری از بنای هشت ضلعی، سازه چهارگوش دیگری قرار گرفته که فرم آن شبیه به کاروانسراهای منطقه و به‌صورت مستطیلی‌شکل است که اضلاع بزرگتر ۹۶ و اضلاع کوچکتر ۷۹ متر طول دارند. این بنا نیز همانند بنای قبلی با خشت و کاهگل ساخته شده ولی متأسفانه تمامی دیوارهای آن تخریب شده و به‌طور کامل از بین رفته و تنها از طریق تصاویر هوایی و انباشت آوار دیوارها امکان تشخیص آن‌ها وجود دارد. بنا دارای چهار برج احتمالاً دفاعی است که در انتهای چهار ضلع دیوار ساخته شده و فرم برج به شکل نیم‌دایره و بیضوی طراحی شده ولی متأسفانه به‌طور کلی تخریب شده و از بین رفته و صرفاً از طریق تصاویر هوایی قابل شناسایی است (نقشه ۶). تخریب‌های صورت‌گرفته در بنا امکان مشخص نمودن ورودی آن را دشوار نموده است ولی به‌نظر می‌رسد با توجه به امتداد دیوارها در اضلاع جنوبی و غربی، ورودی اصلی بنا می‌بایست در این اضلاع احداث شده باشد. بی‌شک در درون این حصار چهارضلعی تأسیسات دیگری نیز وجود دارد ولی به‌دلیل حجم بالای تخریب‌های صورت‌گرفته و هم‌چنین کیفیت سست مصالح استفاده‌شده هم‌چون خشت و گل، اثری از آن‌ها برجای نمانده و روشن شدن موضوع صرفاً از طریق کاوش‌های باستان‌شناسی امکان‌پذیر خواهد بود. آب آشامیدنی کاروانسرا از طریق رودخانه‌ای که در ضلع جنوبی آن جاری بوده، تأمین می‌شده است. به‌نظر می‌رسد در حیاط هیچ‌گونه حوضچه‌ای تعبیه نشده و رودخانه کوچکی که در حدود چهار صد متری شرق محوطه جاری است تنها منبع اصلی آب مورد استفاده ساکنین محوطه بوده است.



نقشه ۶: پلان و بقایای کاروانسرای آق زیارت سلماس (خان محمدی، ۱۴۰۲).
 Map 6: Plan and remains of the Aq Ziarat Caravanserai of Salmas (Khanmohammadi 1402).

- کاروانسرای درون شهری خان خوی

علاوه بر کاروانسرای خان در ۳۴ کیلومتری غرب خوی، کاروانسرای دیگری با همین نام در درون مجموعه بازار شهر خوی واقع شده که در ضلع غربی بازار قدیمی و مشرف به خیابان طالقانی قرار گرفته است. این بنا با استفاده از سنگ و آجر ساخته شده و یکی از درهای ورودی آن مشرف به بازار است. تاریخ بنا احتمالاً دوره قاجاریه و زمان حکمرانی ایل دنبلی بر منطقه خوی و با الگوی پلان چهار ایوانی (نقشه ۷) ساخته شده که در حال حاضر دو ایوان شمالی و شرقی آن نسبتاً سالم باقی مانده و دارای آجرکاری مشبک بسیار زیبایی از آجر قرمز است و در داخل طاق های آن تزئینات آجرکاری به صورت ستاره چندپَر دیده می شود (صدرایی، ۱۳۸۴: ۱۲۱).



نقشه ۷: پلان کاروانسراهای درون شهری خان، میرهاشم و چیت سazan خوی (صدرایی، ۱۳۸۴).
 Map 7: Plan of the inner-city caravanserai of Khan, Mirhashem and Chitsazan Khoy (Sadraei 1384).

- کاروانسرای درون شهری حاجی میر (میرزا) هاشم خوی

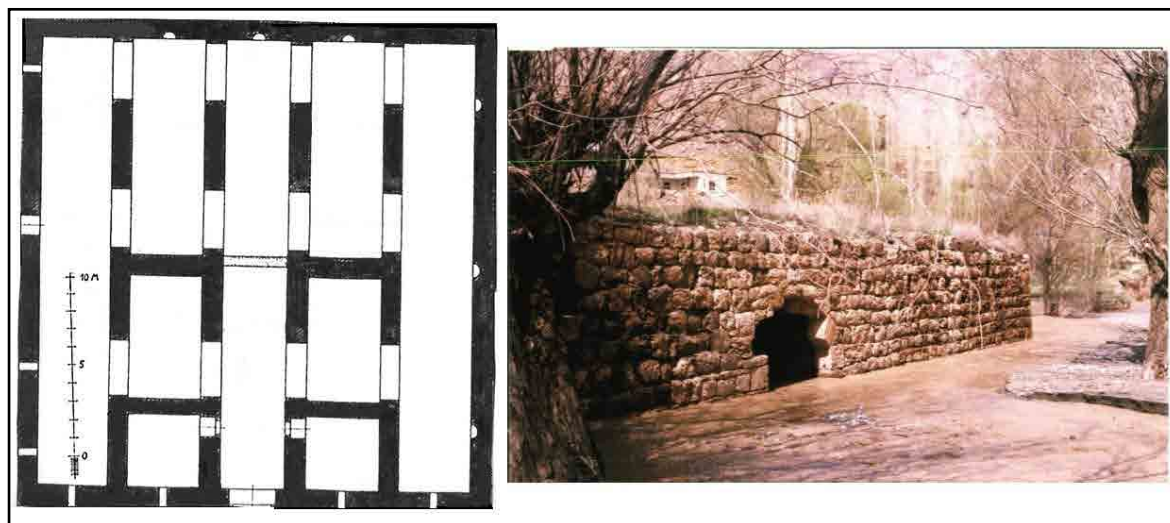
این بنا جزو مجموعه بازار خوی بوده و به فاصله کمی از کاروانسرای خان قرار گرفته است. الگوی پلان بنا چهارایوانی است (نقشه ۷) و معماری آن به سبک کاروانسرای خان ساخته شده و اکنون سه ایوان آن سالم باقی مانده است. در ورودی آن از بازار است و ورودی دیگر آن به محل پارکینگ اختصاصی تبدیل شده و ورودی دیگر منتهی به تیمچه میرهاشم است. بنا توسط شخصی به نام میرزا هاشم ساخته شده و احتمالاً متعلق به دوره قاجار است (صدرایی، ۱۳۸۴: ۱۲۱).

- کاروانسرای درون شهری چیت سازان خوی

با توجه به اهمیت شهر خوی در دوران‌های تاریخی، علاوه بر کاروانسراهای درون شهری حاجی میرهاشم و کاروانسرای خان و دو سرای زیبای شامل سرای کشمش چیلار و سرای بلوسی در دل بازار سرپوشیده خوی، کاروانسراهای دیگری به نام چیت سازان (صفوی) نیز در شهر خوی و درون بازار قدیمی و تاریخی واقع شده که در بازار تلفیق شده و بخشی از آن محسوب می‌شوند. این بنا به وسیله عباس میرزا نایب السلطنه به منظور احداث کارگاه ماهوت بافی بعد از بستن پیمان گلستان ساخته شده و بعدها به کاروانسرای چیت سازان معروف گردید. این بنا در سال ۱۳۳۶ ه.ق. طعمه حریق بلشویک‌های روسیه شد و در حال حاضر حجره‌های آن‌ها مورد استفاده بازاریان قرار گرفته، به همین دلیل نقشه دقیق و درستی از آن‌ها در دست نیست (حیدری، ۱۳۸۲: ۱۳۱).

- کاروانسرای برون شهری خان خوی

این کاروانسرا در ۳۴ کیلومتری غرب خوی و در مسیر جاده خوی- قطور و در میان دره‌ای معروف به خان واقع شده است. پلان این بنا مربع شکل و الگوی پلان متفرقه و گروه کاروانسراهای مناطق کوهستانی و تقسیمات داخلی مستطیل شکل است. از خصوصیات دیگر این کاروانسرا می‌توان به فقدان حیاط، برج‌های دیدبانی و عملکرد بسته و محدود آن اشاره کرد. از کوچکی پلان آن پیداست که استفاده از آن برای تعداد بیش‌تری از مسافران مقدور نبوده است. مصالح عمده به کار رفته در بنا یکپارچه از سنگ بوده و دارای اصطبل و سالن‌های محل اقامت مسافران است. سردر ورودی‌ها به صورت نیم دایره بوده و طاقچه‌ها نیز دارای قوس نیم دایره هستند. این کاروانسرا در مسیر فرعی الف دو هم مورد استفاده قرار می‌گرفته و قدمت آن به دوره صفویه می‌رسد (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۲۲۹)، (نقشه ۸).

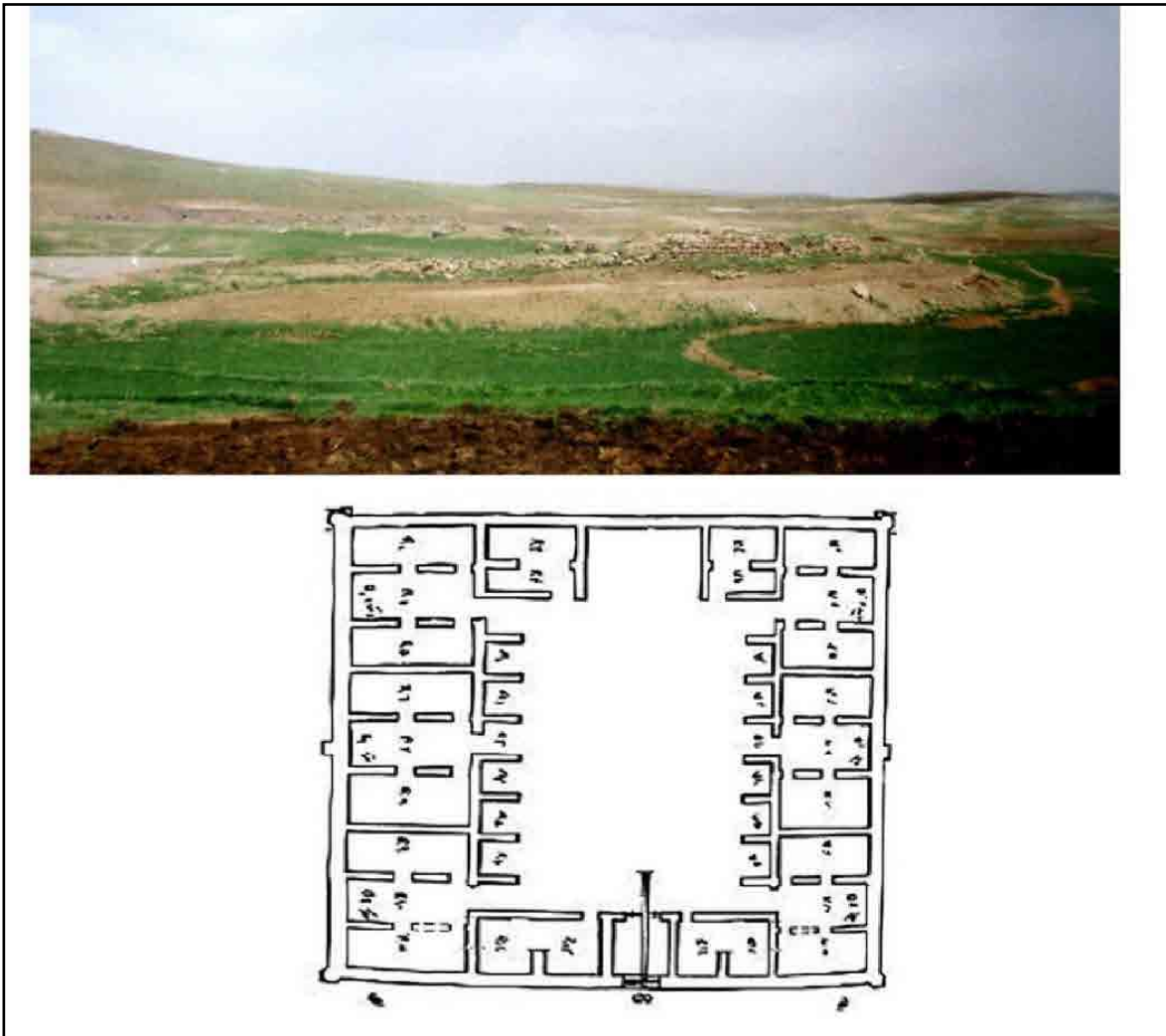


نقشه ۸: پلان و تصویر کاروانسرای خان در ۳۴ کیلومتری خوی (گزارش ثبتی کاروانسرای خان خوی، ۱۳۸۰).

Map 8: Plan and image of the Khan Caravanserai (Registration report 2001).

- کاروانسرای برون شهری قوردیک خوی

این کاروانسرا در ۳۵ کیلومتری جاده خوی- فیورق- چالدران در روستای گوردیک یا قوردیک و در کنار جاده اصلی آسفالتی قرار گرفته است. این کاروانسرا تخریب شده و از بین رفته است. با این وجود در سال ۱۳۷۸ ه.ش. به مدت یک ماه در اثر کاوش‌های باستان‌شناسی که به سرپرستی بهمن کارگر انجام شد بخش عمده‌ای از پلان اولیه آن نمایان گردید. این کاروانسرا در جهت شمال ساخته شده و یک دروازه در جنوب دارد (نقشه ۹). کاروانسرا دارای اتاق‌های وسیع با مداخل متقارن داخلی است. حجرات فقط در طرفین شرقی و غربی آن و مقابل اتاق‌ها و مشرف به یک حیاط مرکزی و چهارگوش ساخته شده‌اند. مصالح آن سنگ و آجر و ملات به کار رفته در دیوارهای سنگی بنا، ماسه و آهک با شن درشت مخلوط با کمی خاک و در پوشش‌های آجری آن، گچ و خاک می‌باشد. کاروانسرای قوردیک با توجه به بررسی انجام شده، تک‌ایوانی است و پلان ویژه‌ای دارد این کاروانسرا بسیار با اهمیت‌تر و بزرگ‌تر از دو کاروانسرای موجود در این مسیر مواصلاتی یعنی کاروانسرای خان و شاه عباسی است که کلاسیک آن‌ها را به عنوان کاروانسراهای با گونه متفرقه معرفی نموده است. بهمن کارگر، سرپرست کاوش این کاروانسرا معتقد است این بنا از نوع کاروانسراهای کوهستانی و در زمان ایلخانان مغول یعنی قرن ۷ و ۸ هجری ساخته شده و در میانه یک مسیر تجاری مهم قرار داشته که شمال غرب ایران را از طریق آواجیق (واقع در شمال چالدران) با کشور عثمانی ارتباط می‌داده است (کارگر، ۱۳۷۸: ۹).



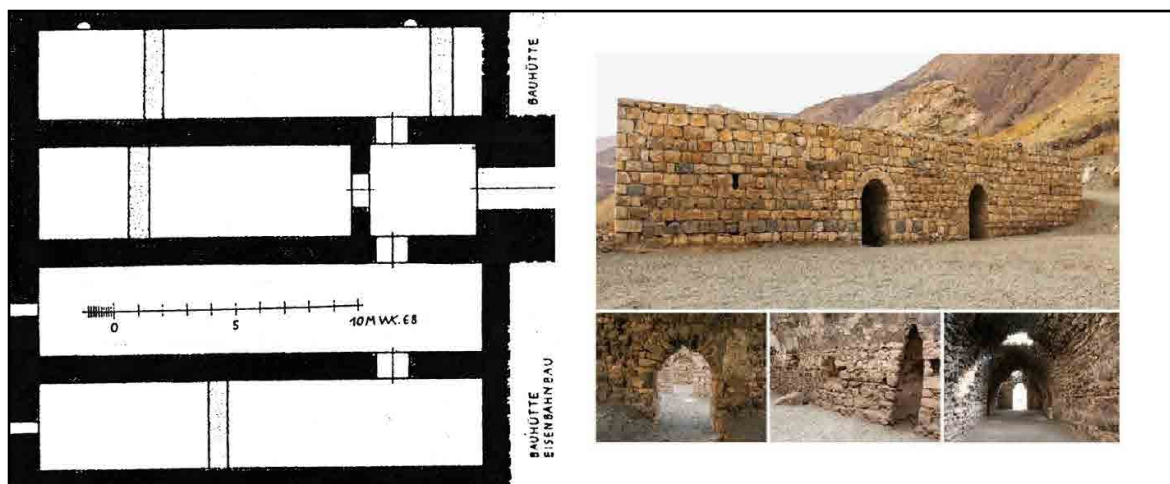
نقشه ۹: پلان و تصویر بقایای کاروانسرای قوردیک خوی (کارگر، ۱۳۷۸).

Map 9: Plan and image of the remains of the Qordik Caravanserai (Kargar 1378).

- کاروانسرای برون شهری شاه عباسی قطور

این کاروانسرا در ۴۱ کیلومتری غرب خوی بعد از روستای کفچرین و در نزدیکی روستای کوگرد در مسیر جاده خوی-قطور واقع شده است و قدمت آن به دوره صفویه می‌رسد. پلان این بنا مربع شکل و الگوی پلان متفرقه و جزو کاروانسراهای کوهستانی می‌باشد (نقشه ۱۰). مصالح عمده به کار رفته در بنا سنگ بوده و بنا فاقد تزئینات معماری است. این کاروانسرا در مسیر فرعی الف دو هم مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

افزون بر این، در نقشه موقعیت کاروانسراهای آذربایجان غربی که توسط کیانی و کلایس ارائه شده (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۵۰۶) یک کاروانسرا در محور ارومیه-اشنویه (با علامت بررسی شده)، یک کاروانسرا در مسیر خوی-چالدران (با علامت بررسی شده) و یک کاروانسرا در نقطه صفر مرزی ایران و ترکیه، در شهرستان چالدران (با علامت بررسی نشده) نیز مشخص شده‌اند که منبع و ارجاع دقیقی برای آن‌ها ارائه نشده است. بررسی‌های میدانی در این نواحی در آینده می‌تواند روشنگر موضوع باشد. هم‌چنین به دلیل اهمیت زیاد، این کاروانسرا در سال ۲۰۲۳ م. در فهرست آثار جهانی به ثبت رسیده است.



نقشه ۱۰: پلان و تصاویر کاروانسرای شاه عباسی در ۴۱ کیلومتری خوی (گزارش ثبتی کاروانسرای شاه عباسی، ۱۳۸۵).

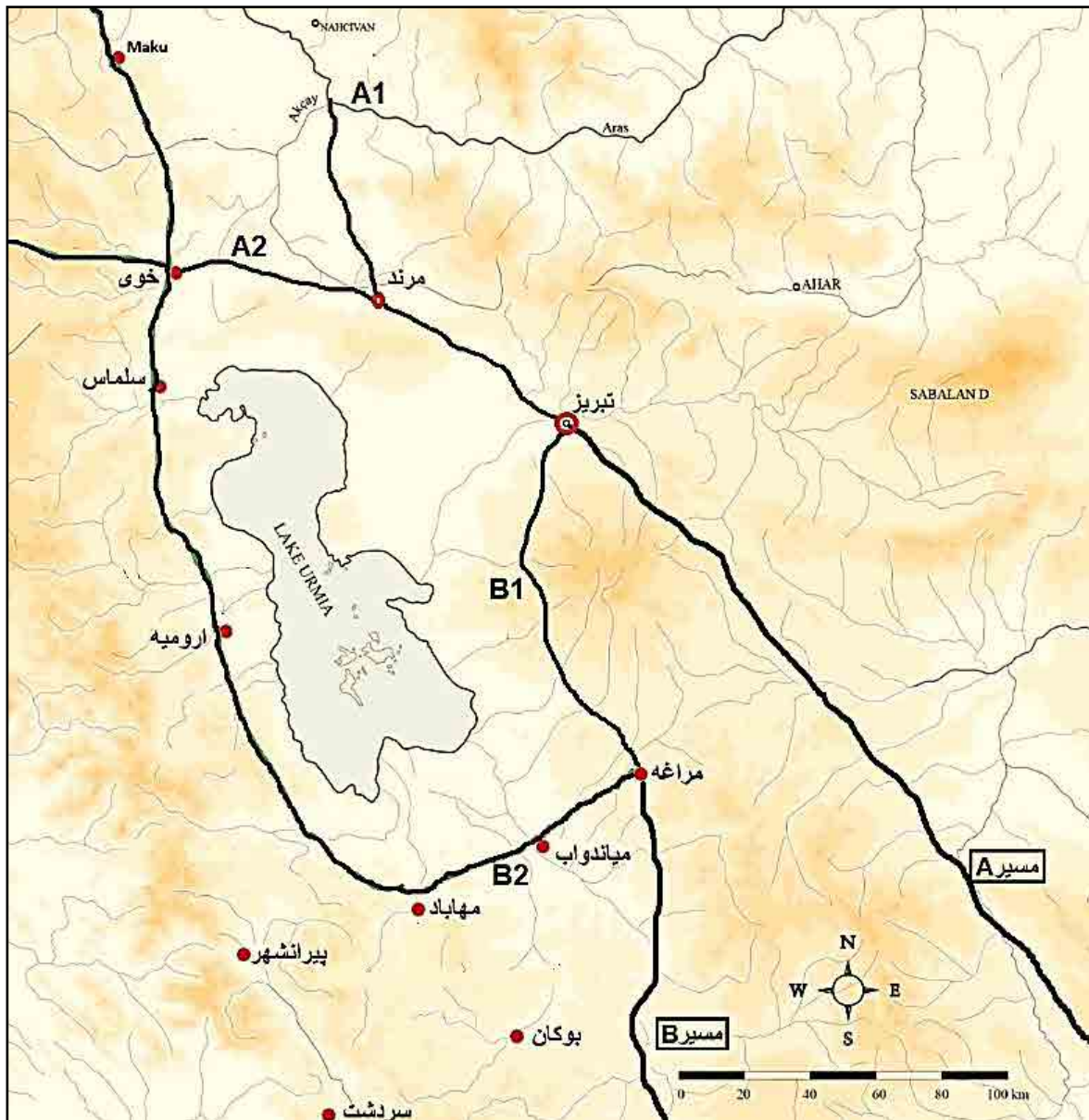
Map 10: Plan and images of the Shah Abbasi Caravanserai (Registration report of the Shah Abbasi Caravanserai, 2006).

نتیجه گیری

هرچند امروزه یافتن بقایای راه‌های باستانی بسیار دشوار است اما کاروانسراها به خوبی می‌توانند مسیر راه‌ها را برای ما آشکار سازند، در این پژوهش سعی شده بر اساس کاروانسراهای موجود در آذربایجان غربی، بخشی از راه ابریشم بازسازی شود و شاخصه‌های کاروانسراهای آن منطقه به عنوان یکی از زیرساخت‌های مورد نیاز جهت توسعه راه‌ها و بازرگانی مورد بحث قرار گیرد. به طور کلی کاروانسراهای ایران به سه دسته کاروانسراهای پوشیده مناطق کوهستانی، کاروانسراهای پست خلیج فارس و کاروانسراهای حیاط‌دار تقسیم می‌شود. دسته اخیر خود در چند دسته: (۱) کاروانسراهای مدور، (۲) کاروانسراهای چندضلعی حیاط‌دار، (۳) کاروانسراهای دوايوانی، (۴) کاروانسراهای با تالار ستوندار، (۵) کاروانسراهای چهارایوانی و (۶) کاروانسراهای با پلان متفرقه قابل طبقه‌بندی است (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۱۵-۱۰). بیش‌تر کاروانسراهای شمال غرب ایران در دسته کاروانسراهای دوايوانی، چهارایوانی و کاروانسراهای با الگوی پلان متفرقه قابل طبقه‌بندی هستند. با این وجود بیش‌تر کاروانسراهای غرب دریاچه ارومیه، به خاطر شرایط اقلیمی و جغرافیایی منطقه، در دسته کاروانسراهای پوشیده مناطق کوهستانی قرار می‌گیرند. ماکسیم سیرو برای این کاروانسراها کارکرد دوگانه‌ای قائل بوده و معتقد است: «در این کاروانسراها که مخصوصاً در قرن اخیر بیش‌تر مورد توجه قرار گرفته‌اند از یک سو محل اقامت موقت و استراحت برای مسافران و کاروانیان بودند و از سوی دیگر در بسیاری از موارد مکان‌های بسیار مناسبی برای دفاع در برابر راهزنان به شمار می‌رفتند» (همان، ۸۸). اغلب

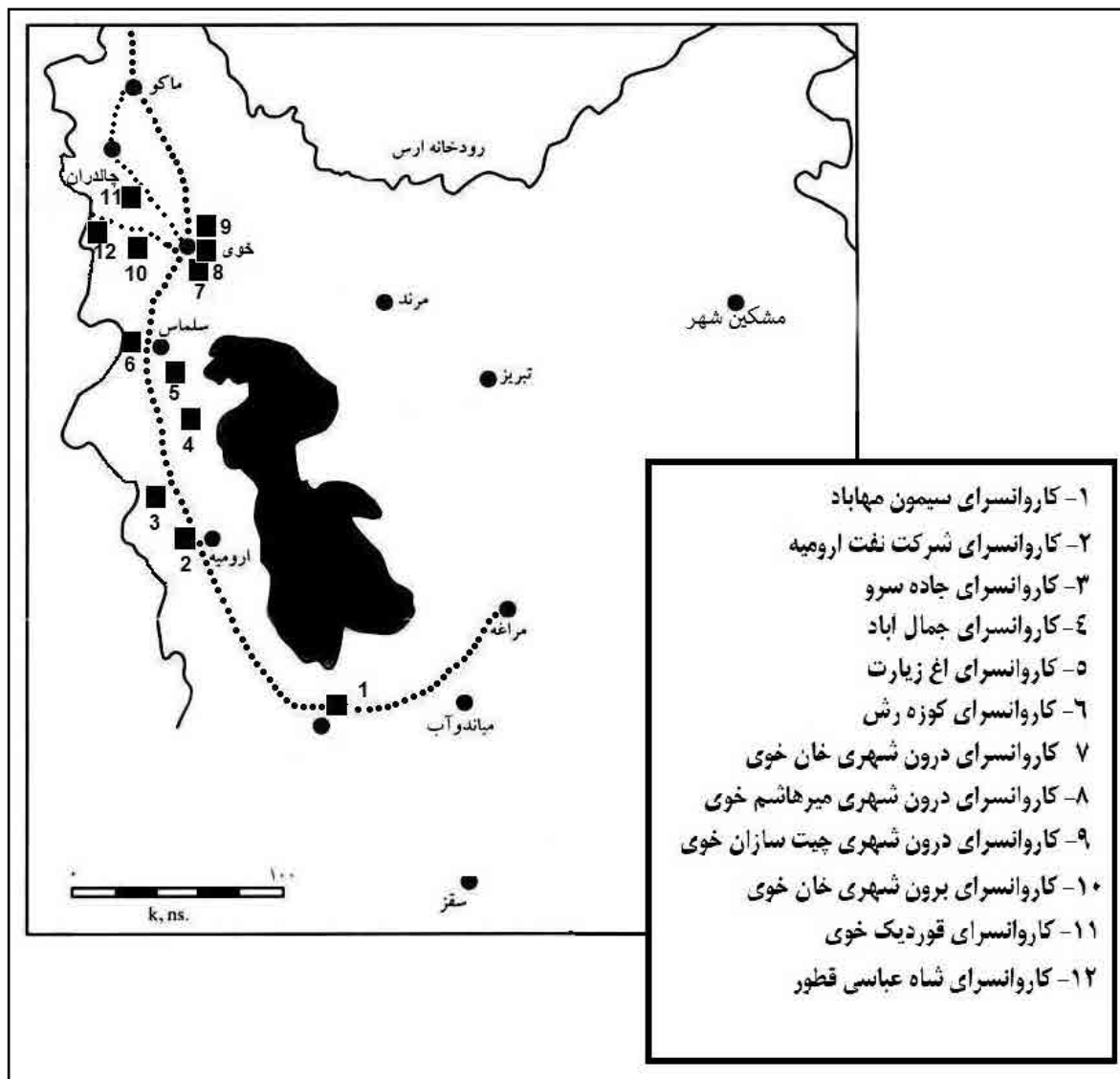
کاروانسراهای این منطقه با داشتن چنین ویژگی کارکردی، در زمان صلح پذیرای مسافران و مهمانان بوده و در زمان جنگ مکانی مناسبی برای دفاع و حفاظت از کاروانیان و اموال آن‌ها به‌شمار می‌رفته است. وجود برج‌های دیده‌بانی و دفاعی در گوشه‌های حصار، و پیرامون برخی از کاروانسراهای این منطقه تأییدی بر صحت نظریه فوق است. به‌لحاظ مصالح‌شناسی با توجه به موقعیت کوهستانی منطقه و وفور سنگ، غالب کاروانسراهای برون‌شهری منطقه به‌وسیله تخته‌سنگ و لاشه‌سنگ ساخته می‌شده است. با این وجود بیش‌تر مصالح کاروانسراهای درون‌شهری آجر و خشت است.

از دلایلی که باعث شده این مسیر به نسبت مسیرهای دیگر از رونق و اهمیت کم‌تری برخوردار باشد قرار نگرفتن در مسیر شهرهای مهم است. در طول دوران‌های تاریخی شهرهای مهم آذربایجان هم‌چون مراغه و تبریز در شرق دریاچه قرار گرفته و شهرهای حاشیه غربی به نسبت، از اهمیت و اعتبار کم‌تر برخوردار بوده‌اند. به تبع آن مسیرهای دسترسی و راه‌های مهم مواصلاتی عموماً در شرق دریاچه ایجاد شده‌اند.



نقشه ۱۱: مسیرهای فرعی «آ» و «ب» جاده ابریشم در شمال غرب کشور (نگارنده، ۱۴۰۴).

Map 11: Sub-routes "A" and "B" of the Silk Road in the northwest Iran (Author, 2025).



نقشه ۱۲: مسیر فرعی «ب۲» جاده ابریشم در آذربایجان غربی و کاروانسراهای شناسایی شده در این مسیر (نگارنده، ۱۴۰۴).

Map 12: Sub-route "B2" of the Silk Road in West Azerbaijan and the identified caravanserais of this route (Author, 2025).

به ویژه امنیت حاکم بر منطقه هم‌زمان با پایتخت بودن شهرهای مراغه و تبریز در دوره ایلخانی و صفوی این مسیر را به یک شاهراه اصلی در فلات ایران تبدیل نموده است. تنها زمانی که تردد در این مسیر بنا به دلایلی دچار اختلال می‌گردید از مسیر غرب دریاچه استفاده می‌شد. از دیگر دلایل اهمیت کم‌تر، صعب‌العبور بودن این مسیر است. به لحاظ سردسیر بودن و کوهستانی بودن در بیش‌تر ماه‌های سال برف سنگینی این مسیر را در برمی‌گرفته و عبور از آن را دشوار می‌نموده است. آبراهام جکسن یکی از کسانی است که از این مسیر عبور کرده و طی شش روز از تبریز به ارومیه آمده و به خوبی دشواری‌های این مسیر را ذکر کرده و از وجود باتلاق‌ها، مرداب‌ها، گل‌ولای و سرمای شدید که باعث کندی حرکت کاروان شده مطالب جالب توجهی نگاشته است (جکسن، ۱۳۵۲). کلاویخو نیز در قرن نهم هجری، در رأس هیأتی، از جانب پادشاه اسپانیا عازم سمرقند و دربار تیمور گشت، قسمتی از مسیر ب دو، را طی نموده، از طریق ماکو وارد ایران شده و پس از اقامت در شهرهای خوی، تسوج و کوزه‌کنان به تبریز رفته و از آن جا راه سمرقند را در پیش گرفته است (کلاویخو، ۱۳۶۶: سفرنامه). با این حال، این مسیر فرعی نیز در نتیجه عوامل مختلفی هم‌چون فصول مختلف سال، امنیت یا ناامنی جاده‌ها، صعب‌العبور بودن یا دشواری پیمایش، به تناسب مورد استفاده قرار

می‌گرفته است. به‌طور یقین کاروانسراهای موجود در این مسیر بیش از آن‌چه امروز باقی مانده، بوده که در اثر مرور زمان و مقاومت اندک مصالح و دلایل دیگر از بین رفته‌اند. ماکسیم سیرو در خصوص دلایل عمده ویرانی این بناها می‌نویسد: «در قرن نوزدهم در ایران ساختمان‌های متعددی به‌صورت کاروانسرا برپا شد ولی چون تمام آن‌ها از خشت خام بود و همواره با عجله ساخته شده بود جز دیوارهای خشتی کوتاهی که به‌صورت ویرانه‌های مختصر در روی زمین باقی مانده‌اند چیزی از آن‌ها باقی نمانده است» (سیرو، ۱۹۴۹: ۲۸). از دیگر دلایل ویرانی کاروانسراهای این مسیر می‌توان به نزولات فراوان جوی، بی‌توجهی و متروکه شدن، تغییر کاربری و غیره اشاره کرد. با انجام بررسی و پژوهش‌های بیش‌تر می‌توان بقایای دیگری از این بناهای ارزشمند را شناسایی کرد که در ارائه خط سیر هرچه دقیق‌تر راه‌های مواصلاتی منطقه در دوران‌های گذشته به‌ویژه محور فرعی جاده ابریشم در غرب دریاچه ارومیه بسیار تأثیرگذار خواهد بود.

پی‌نوشت

۱. علاوه‌بر کاروانسرای شرکت نفت، در خیابان مطهری و در بخشی از محدوده بازار ارومیه، موسوم به «دوشابچی‌خانه» بقایای کاروانسرای کوچک دیگری با سردر و حیاط مرکزی باقی مانده که احتمالاً هم‌زمان با بازار ارومیه (دوره صفوی) ساخته شده است. امروزه بخش‌های زیادی از آن به کلی تخریب و از بقایای موجود به‌عنوان انبار پلاستیک استفاده می‌شود.

کتابنامه

- ابن‌فقیه، ابوبکر محمدبن اسحاق همدانی، (۱۳۴۹). مختصر البلدان. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- اصطخری، ابواسحق، (۱۳۶۸). مسالک و ممالک. به اهتمام ایرج افشار، چاپ سوم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- پیرنیا، محمدکریم؛ و افسر، کرامت‌الله T (۱۳۷۰). راه و رباط. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی.
- کیانی، محمدیوسف؛ و کلایس، ولفرام، (۱۳۷۳). کاروانسراهای ایران، نشر سازمان میراث فرهنگی کشور، چاپ اول.
- کیانی، محمدیوسف؛ و کلایس، ولفرام، (۱۳۶۲). فهرست کاروانسراهای ایران. جلد اول، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کلاویخو، گوسناس، (۱۳۶۶). سفرنامه کلاویخو. ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- کارگر، بهمن، (۱۳۷۸). پژوهش کاروانسرای قوردیک. آرشیو اداره کل میراث فرهنگی آذربایجان غربی (منتشر نشده).
- حیدری، رضا، (۱۳۸۲). سیمای میراث فرهنگی آذربایجان غربی. تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- خان محمدی، بهروز؛ و صدراپی، علی، (۱۳۹۲). «بررسی و معرفی کاروانسرای ارومیه و مسیر جاده ابریشم در آذربایجان غربی». اثر، (۶۰): ۵۴-۳۹.
- خان محمدی، بهروز؛ و صدراپی، علی، (۱۴۰۱). «کاروانسرای نویافته جمال‌آباد و بازبینی مسیر جاده ابریشم در آذربایجان غربی». رأیت منصور، جشن‌نامه دکتر سید منصور سید سجادی، به‌کوشش: شاهین آریامنش، تهران انتشارات پژوهشگاه میراث فرهنگی: ۴۰۷-۴۲۴.
- خان محمدی، بهروز، (۱۴۰۲). «گزارش ثبتی کاروانسرای آغ زیارت». بایگانی اداره کل میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی آذربایجان غربی (منتشر نشده).
- جکسن، آبراهام ولنتاین ویلیامز، (۱۳۵۲). سفرنامه جکسن، ایران در گذشته و حال. ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدره‌ای، تهران: انتشارات خوارزمی.

- شجاع‌دل، نادره، (۱۳۸۵). «پژوهشی پیرامون جاده ابریشم و کاروانسراهای این مسیر در شمال غرب ایران». فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات تاریخی، (۱۱ - ۱۲): ۷۲-۵۵.
- صدراپی، علی، (۱۳۸۴). یادگارهای عصر صفوی در آذربایجان غربی. تهران: انتشارات گنجینه هنر.
- رائین، اسماعیل، (۱۳۵۰). دریانوردی ایرانیان. تهران: نشر جاویدان.
- فرانک، آیرین؛ و براونستون، دیوید، (۱۳۷۶). جاده ابریشم. ترجمه ثلاثی محسن، تهران: انتشارات سروش.
- ریاحی، حکمت‌الله؛ یوسف‌جمالی، محمد کریم؛ بوشاسب‌گوشه، فیض‌الله، (۱۳۹۸). «نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانی». پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، ۲۴: ۹۱-۱۱۲.
- کریستین‌سن، آرتور، (۱۳۷۸). ایران در زمان ساسانیان. ترجمه رشید یاسمی، تهران: انتشارات صدای معاصر.
- بایگانی اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی آذربایجان غربی، (۱۳۸۰). گزارش ثبتی کاروانسرای شرکت نفت ارومیه.
- کاتالوگ معرفی کاروانسرای سیمون مهاباد، بی تا، بی نا، بی جا.
- سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۹). کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمه عیسی بهنام، انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- نجف‌زاده، برات‌علی، (۱۳۷۵). «جاده ابریشم و پیشینه تاریخی آن». نشریه جاده ابریشم، (۴۳): ۴۵-۴۴.
- واندنبرگ، لوئی، (۱۳۷۹). باستان‌شناسی ایران باستان. ترجمه عیسی بهنام، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.

References

- Dan, R., Khanmohammadi, B. & Cesaretti, A., (in Press). "On the road again, the newly discovered late Sasanian, early and late Islamic caravanserais and fortification in aq ziarat, salmas, iran". IRAN, (inpress)
- Frank, I. & Brownstone, D., (2007). *The Silk Road*. translated by Mohsen Salasi. Tehran: Soroush Publications. (in Persian).
- Heydari, R., (2003). *The Appearance of the Cultural Heritage of West Azerbaijan*. Tehran: Publications of the Ministry of Culture and Islamic Guidance. (in Persian).
- Ibn al-Faqih al-Hamadani, A. M., (1969). *Mukhtasar al-buldan*. Tehran: Iranian Cultural Foundation. . (in Persian).
- Introduction Catalog of Simon Mahabad Caravanserai. (in Persian).
- Istakhri, A. I., (1989). *Masalak va Malak*. edited by Iraj Afshar, third edition, Tehran: Scientific and Cultural Publications. (in Persian).
- Jackson, A. V. W., (1973). *Jackson's Travelogue, Iran in the Past and Present*. translated by Manouchehr Amiri and Fereydoun Badrei, Tehran: Kharazmi Publications. (in Persian).
- Kalavikho, G., (1987). *Kalavikho's Travelogue*. translated by Masoud Rajabnia, Tehran: Scientific and Cultural Publications. (in Persian).
- Kargar, B., (1999). "Research on the Qordik Caravanserai". Archives of the General Directorate of Cultural Heritage of West Azerbaijan (unpublished). (in Persian).

- Khanmohammadi, B., (1402). *Registration report of Agh Ziarat caravanserai, Archives of the General Directorate of Qarahangi Heritage*. Tourism and Handicrafts of West Azerbaijan, (unpublished). (in Persian).
- Khanmohammadi, B. & Sadraei, A., (2013). "Review and Introduction of the Urmia Caravanserai and the Silk Road Route in West Azerbaijan". *Athar Quarterly*, (60): 39-54. (in Persian).
- Khanmohammadi, B. & Sadraei, A., (2022). "The newly discovered Jamal Abad caravanserai and the revision of the Silk Road route in West Azerbaijan". *Wright Mansour, Celebration of Dr. Seyyed Mansour Seyyed Sajjadi*, with the help of Shahin Aryamanesh, Tehran, Cultural Heritage Research Institute Publications: 407-424. (in Persian).
- Khanmohammadi, B. & Abbaszadeh, M., (2024). "Research on Silk Road Caravanserais in West Azarbayjan-Iran". *Central Asian studies III, History of Architecture and Conservation in Caucasus, International hybrid Symposium*, Yeditepe University, Istanbul, turkey: 339-358.
- Kiani, M. Y. & Klais, W., (1989). *List of Caravanserais of Iran*. Volume 1, National Organization for the Preservation of Antiquities of Iran. (in Persian).
- Kiani, M. Y. & Klais, W., (1994). *Caravanserais of Iran*. National Cultural Heritage Organization Publications, first edition. (in Persian).
- Kiani, M. Y., (1999). *Architecture of Iran (Islamic Period)*. Tehran: first edition, Samt Publications. (in Persian)
- Kleiss, W., (1969). "Bericht uber Zwei Erkundungsfahrten In Nordwest-Iran". *AMI*, 2: 7-120.
- Kleiss, W., (1977). "Alte wege in west-iran". *AMI*, 10: 137-152.
- Kristianson, A., (2000). *Iran during the Sassanid Period*. translated by Rashid Yasemi, Tehran, Contemporary Voice Publications. (in Persian).
- Najafzadeh, B. A., (1996). "The Silk Road and Its Historical Background". *Silk Road Journal*, (43): 44-45. (in Persian).
- Pirnia, M. K. & Afsar, K., (1991). *Rah va Rabat*. Tehran: Cultural Heritage Organization Publications.
- Rayin, E., (2001). *Iranian Maritime, Nowhere, Nowhere*. Tehran: Javidan. (in Persian)
- Riahi, H., Yousef Jamali, M. K. & Bushasb Goosheh, F., (2019). "The Role of the Silk Road in Cultural and Commercial Exchange between Iran and China during the Sassanid Period". *Journal of Historical Research on Iran and Islam*, 24: 91-112. (in Persian)
- Sadraei, A., (2005). *Relics of the Safavid era in West Azerbaijan*. Tehran: Ganjineh Honar Publications. (in Persian).
- Salimi, S. & Sorkh Abi, O., (2019). "Study of the ancient roads of Sardasht and their related facilities in the Islamic era based on archaeological texts and evidence". *Iranian Archaeological Research*, 22: 217-235. (in Persian)
- Shojadel, N., (2006). "A study on the Silk Road and Caravanserai of this route in Northwestern Iran". *Quarterly Scientific Research of Historical Studies*, (11-12): 55-72. (in Persian).
- Siroux, M., (1949). *Iranian Caravanserais and Small Buildings on the Roads*. translated by Issa Behnam, National Organization for the Preservation of Antiquities of Iran. (in Persian)

- Urmia Oil Company Caravanserai Registration Report, (2001), Archives of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts of West Azerbaijan. (in Persian).
- Vandenberg, L., (1999). *Archaeology of Ancient Iran*. translated by Issa Behnam, Tehran, Tehran University Press, second edition. (in Persian)