

## خان الخرنيني: دراسة في أهميته الأثرية والتاريخية

شيماء عبد الباقي محمود

dr.shaimma@gmail.com

جامعة تكريت / كلية الآداب

### الملخص

يتناول هذا البحث دراسة خان الخرنيني من حيث أهميته التاريخية والأثرية، بوصفه أحد الخانات التي شُيّدت في العصر العباسي خلال خلافة المستنصر بالله، في مرحلة اتسمت بالاستقرار السياسي والازدهار الاقتصادي والعمراني. ويسلط البحث الضوء على مفهوم الخان وتطوره التاريخي، ودوره الحيوي في دعم الحركة التجارية وتأمين طرق القوافل، ولا سيما الطريق البري الرئيس الواصل بين بغداد والموصل والمتجه نحو بلاد الشام، كما يتناول البحث الموقع الجغرافي لخان الخرنيني شمال مدينة تكريت، وأسباب اختيار موضعه القريب من نهر دجلة، لما يوفره من مقومات اقتصادية وأمنية وخدمية للقوافل والمسافرين. ويعرض البحث الوصف المعماري للخان اعتماداً على ما ورد في مصادر الرحالة والدراسات الأثرية، مع الإشارة إلى عناصره الدفاعية والدينية، ولا سيما المسجد الملحق به. ويخلص البحث إلى أن خان الخرنيني يمثل شاهداً حضارياً مهماً على سياسة الدولة العباسية في تنظيم المواصلات وتنشيط التجارة وتأمين طرق السفر، رغم اندثار معظم معالمه المعمارية في الوقت الحاضر.

الكلمات المفتاحية: خان، الخرنيني، الأثرية، التاريخية.

## **Khan Al-Kharnaini: A study of its archaeological and historical importance**

Shaima Abdel Baqi Mahmoud

University of Tikrit / College of Arts

### **Abstract**

This study examines Khan al-Kharnaini in terms of its historical and archaeological significance, as one of the caravanserais constructed during the Abbasid period under the caliph al-Mustansir Billah, an era characterized by political stability and economic and urban prosperity. The research highlights the concept of the khan, its historical development, and its vital role in supporting commercial activity and securing caravan routes, particularly the main land route connecting Baghdad and Mosul and extending toward Greater Syria. The study also addresses the geographical location of Khan al-Kharnaini north of the city of Tikrit and the reasons behind selecting its site near the western bank of the Tigris River, which provided economic, security, and logistical advantages for travelers and caravans. Furthermore, the architectural features of the khan are discussed based on accounts of travelers and archaeological studies, with particular attention to its defensive elements and the attached mosque. The study concludes that Khan al-Kharnaini represents an important cultural and architectural testimony to Abbasid policies aimed at organizing transportation networks, stimulating trade, and securing travel routes, despite the severe deterioration of its remains today.

## المقدمة

تُعدّ الخانات من أهم المنشآت المعمارية التي ارتبطت بالحركة التجارية وطرق المواصلات في العالم الإسلامي، إذ أدت دورًا محوريًا في توفير الأمن والخدمات الأساسية للمسافرين والقوافل التجارية والحجاج، وأسهمت في تنشيط التبادل التجاري وربط المراكز الحضرية بالأقاليم المجاورة. وقد أولت الدول الإسلامية المتعاقبة اهتمامًا بالغًا بهذه المنشآت، ولا سيما في الفترات التي شهدت استقرارًا سياسيًا وازدهارًا اقتصاديًا، لما للخانات من أهمية اقتصادية وأمنية وعمرانية واضحة.

ويأتي خان الخرنيني بوصفه أحد الخانات التي شُيّدت في العصر العباسي خلال خلافة المستنصر بالله، وهي مرحلة اتسمت بالاستقرار النسبي والتطور العمراني الملحوظ. وقد أنشئ هذا الخان ضمن سياسة عباسية هدفت إلى إقامة سلسلة من الخانات على الطرق التجارية الرئيسية، ولا سيما الطريق البري الواصل بين بغداد والموصل والمتجه نحو بلاد الشام، بهدف تسهيل حركة القوافل التجارية وتأمين طرق السفر وضمان استمرارية النشاط الاقتصادي.

تكمن أهمية هذا البحث في كونه يسلط الضوء على خان الخرنيني بوصفه معلمًا أثريًا وتاريخيًا لم يحظَ بدراسة مستقلة وافية، على الرغم من موقعه الجغرافي المهم ودوره الوظيفي في خدمة الحركة التجارية والمسافرين. كما يسعى البحث إلى إبراز دور الدولة العباسية في تنظيم المواصلات البرية، وإظهار الأبعاد الاقتصادية والأمنية والعمرانية للخانات ضمن منظومة الطرق التجارية.

ويهدف البحث إلى دراسة خان الخرنيني من حيث ظروف إنشائه وتحديد موقعه الجغرافي وأسباب اختياره، وبيان وظيفته وأهميته التاريخية، فضلًا عن تقديم وصف معماري لعناصره الرئيسية اعتمادًا على ما ورد في المصادر التاريخية وروايات الرحالة والدراسات الأثرية الحديثة. وقد اعتمد البحث المنهج التاريخي الوصفي التحليلي، من خلال تتبع النصوص التاريخية وتحليل الشواهد الأثرية، بما يسهم في تقديم صورة علمية متكاملة عن هذا الخان ودوره الحضاري في العصر العباسي.

قبل الدخول في تفاصيل موضوع خان الخرنيني، لا بد لنا من الوقوف على أصل كلمة (خان) ومعناها المقصود في بحثنا هذا. وعند العودة على المصادر المختصة تبين أن (خان) هي كلمة فارسية الأصل تعني منزل مؤثث أو نزل مفروش مهيبًا للطعام والشراب والنوم (Boarding house) يقصده المسافرون من الحجاج والتجار والرحالة والبحار وغيرهم للراحة والإقامة المؤقتة مقابل أجور نظير تلك الخدمات (الجوهري، 2000، ص 91؛ الحموي، 1977، 241/2؛ عطار، 1987، 2110).

أما الخان في المعنى الاصطلاحي فهو نزل مخصص للاستراحة أقيم على طرق القوافل التجارية المختلفة بين المدن أو في داخلها (ثويني، 2008، ص 290).

## - الجذور التاريخية للخانات والتطور المبكر:

يبدو أن إنشاء الخانات على طرق التجارة لم يكن ظاهرة طارئة ارتبطت بمرحلة تاريخية واحدة، بل يمثل امتدادًا لتقاليد تنظيمية وعمرانية عرفتها الحضارات القديمة، وبخاصة تلك التي أولت اهتمامًا كبيرًا بحركة التجارة والمواصلات. ففي بلاد الشام، يلاحظ أن الرومان قد أدركوا في وقت مبكر أهمية الطرق التجارية في دعم النشاط الاقتصادي وربط الأقاليم المختلفة داخل الإمبراطورية، وقد تجلّى هذا الاهتمام بشكل واضح خلال عهد الإمبراطور تراجان، الذي عُرف بسياساته التوسعية وإصلاحاته الإدارية والعمرانية.

فقد أولى تراجان عناية خاصة بالطريق التجاري الذي يربط بلاد الشام بمناطق جنوبها، ويمتد مرورًا بجرش وعمان ومادبا، ثم يتجه نحو الكرك والبتراء، وصولًا إلى أيلة (العقبة)، التي كانت تمثل ميناءً تجاريًا مهمًا على البحر الأحمر. ولم يكن اختيار هذا المسار عشوائيًا، بل جاء استجابةً لطبيعة الحركة التجارية التي كانت تسعى إلى الربط بين مراكز الإنتاج الداخلية والموانئ البحرية، بما يضمن انسياب السلع وتسهيل عمليات النقل. وقد أمر تراجان برصف هذا الطريق بالحجارة، وهو إجراء يعكس إدراكًا متقدمًا لأهمية البنية التحتية في تأمين حركة العربات التجارية وضمان استمرارية التنقل على مدار العام، فضلًا عن تقليل المخاطر المرتبطة بسوء الطرق.

وتشير بقايا هذا الطريق، التي ما تزال بعض أثارها ماثلة للعيان قرب خان الحسا حتى اليوم، إلى درجة العناية التي أولاهها الرومان لشبكات المواصلات، كما تدل في الوقت ذاته على استمرارية استخدام هذه المسارات عبر العصور المتعاقبة. ففي العصر الإسلامي، لم تُهمل هذه الطرق، بل أُعيد توظيفها ضمن منظومة الدولة الجديدة، وعُرف هذا الطريق باسم «الطريق السلطاني»، وهو ما يعكس تبني السلطة الإسلامية للبنية التحتية السابقة وتكييفها بما يخدم أغراضها الإدارية والاقتصادية، كما يذكر (الغوانمة، 1983، ص 20-22).

ولا يقتصر الحديث عن الخانات على الجانب العمراني أو الأثري فحسب، بل يمتد ليشمل الجانب اللغوي والمفاهيمي، وهو ما يتضح من ورود مصطلح «الخان» في المصادر الإسلامية المبكرة. ويُعد الجوهري (ت 393هـ) أقدم من أشار إلى الخان من الكتاب المسلمين، الأمر الذي يدل على أن هذا النوع من المنشآت كان معروفاً ومستقرًا في البيئة الإسلامية بحلول القرن الرابع الهجري. كما أن انتماء الجوهري إلى مدينة فاراب، الواقعة في بلاد كازاخستان الحالية، يضيف بعداً جغرافياً مهماً على الموضوع، إذ يكشف عن انتشار مفهوم الخان في أقاليم بعيدة عن المركز السياسي للعالم الإسلامي، ويؤكد ارتباط هذه المنشآت بشبكات التجارة الواسعة التي ربطت بين المشرق والمناطق الشرقية من العالم الإسلامي (الجوهري، 2000، 2120/2).

وعلى المستوى الأثري، يُعد خان عطشان من أقدم الخانات التي ما تزال بعض أثارها قائمة حتى اليوم، ويقع في منتصف الطريق بين الكوفة وقصر الأخيضر، الذي ينتسب إلى العصر العباسي الأول ويقع في صحراء وادي الأبيض على مسافة تقارب عشرين ميلاً جنوب غرب بغداد. ويكتسب هذا الموقع أهمية خاصة، إذ يقع على أحد المحاور الحيوية التي ربطت بين المراكز الحضرية الكبرى والمناطق الصحراوية، ما جعل وجود خان في هذا الموضع ضرورة تفرضها طبيعة الحركة التجارية والتنقل الإداري والعسكري. (Creswell, p.248).

ويرجع تاريخ بناء خان عطشان إلى القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، وهي مرحلة اتسمت بتعزيز الدولة العباسية سيطرتها على الطرق الداخلية وتنظيم شؤونها الاقتصادية (الأعظمي، 1980، ص 109). ويبدو من خلال الوصف المعماري للخان أنه لم يكن منشأة بسيطة، بل اتسم بتخطيط مدروس يجمع بين الوظيفة الخدمية والاعتبارات الأمنية. فقد جاء بناؤه مربع الشكل تقريباً، يحيط به سور ضخم مدعم بأبراج مدورة في زواياه الأربع، وهو ما يعكس وظيفة دفاعية تهدف إلى حماية التجار والمسافرين وممتلكاتهم في بيئة كانت عرضة للمخاطر.

كما دعمت أضلاع الخان الأربعة بأبراج نصف دائرية في وسط كل ضلع، باستثناء الضلع الذي يضم المدخل الرئيس، إذ شُيّد له برج بارز يتيح مراقبة المدخل من الخارج، ويكشف أي حركة قادمة نحو الخان. ويشير هذا الأسلوب المعماري إلى درجة عالية من التنظيم والدقة في التصميم، ويعكس في الوقت ذاته تأثير العمارة العسكرية على تخطيط الخانات في العصر العباسي، (Creswell, 1958, p.198-203).

وفي سياق الحديث عن أقدم الخانات، يرد ذكر خان عاصم، الذي عدّه بعض الباحثين أقدم خان في التاريخ الإسلامي، وقد ورد اسمه في المصادر التاريخية بوصفه من الخانات التي شُيِّدت في بغداد خلال عهد الخليفة العباسي المتوكل على الله (232-247هـ). وينسب هذا الخان إلى المحدث عيسى بن جعفر بن محمد بن عاصم، وهو ما يعكس ظاهرة نسبة الخانات إلى شخصيات علمية أو اجتماعية بارزة، بما يدل على دور الأفراد إلى جانب الدولة في إنشاء مثل هذه المنشآت الخدمية (ابن الأثير، 1965، 79/6).

ولا يقتصر وجود الخانات على العراق وبلاد الشام فحسب، بل امتد إلى بلاد فارس، حيث كانت الخانات جزءاً من النسيج العمراني للمدن الكبرى. ومن أبرز الأمثلة على ذلك خان لنجان في مدينة أصفهان، الذي كان قائماً خلال القرن الخامس الهجري. وتؤكد نسبة بعض العلماء إليه، مثل محمد بن أحمد بن أحمد المعروف بالعجلي أبو عبد الله الخاني المتوفى سنة 604هـ، الدور العلمي والاجتماعي الذي اضطلعت به الخانات، إذ لم تكن مجرد محطات للتجارة، بل فضاءات تفاعل ثقافي وعلمي، كما ورد عند (ياقوت الحموي، 1977، 341/2).

وبذلك يتضح أن الخانات شكّلت عنصراً أساسياً في منظومة الطرق التجارية منذ العصور القديمة، وأن تطورها في العصر الإسلامي جاء امتداداً لتقاليد سابقة مع إعادة صياغتها بما يتلاءم مع المتغيرات السياسية والاقتصادية والحضارية، وهو ما تؤكد الشواهد اللغوية والأثرية والتاريخية التي وردت في المصادر المعتمدة.

## - بناء الخانات وتخطيطها المعماري

يُعد بناء الخانات أحد أبرز المظاهر العمرانية المرتبطة بتنظيم الطرق التجارية في العالم الإسلامي، إذ لم يكن تشييدها عملاً عشوائياً، بل خضع لاعتبارات متعددة، شملت طبيعة البيئة الجغرافية، وتوافر مواد البناء، ومتطلبات الأمن، فضلاً عن الوظائف الخدمية التي أنشئت الخانات من أجلها. ويكشف تتبع مواد البناء المستخدمة في تشييد الخانات عن ارتباط وثيق بين العمارة والبيئة المحلية، وهو ما يعكس قدرة المعماري المسلم على توظيف الموارد المتاحة بما يخدم الغاية الوظيفية للمبنى.

ففي العراق، حيث تسود البيئة الطينية وتقل الموارد الحجرية، استُخدم الأجر واللين بوصفهما مادتي البناء الأساسيتين في تشييد الخانات. وقد امتاز هذان المادتان بسهولة التصنيع وتوافرها محلياً، فضلاً عن ملاءمتهما للظروف المناخية، إذ يساهمان في تحقيق قدر من العزل الحراري، الأمر الذي يجعل الإقامة داخل الخان أكثر ملاءمة للمسافرين. وعلى النقيض من ذلك، اعتمدت الخانات في بلاد الشام والأناضول على الحجارة الكلسية أو البازلتية، نظراً لانتشار هذه المواد في تلك الأقاليم، وما تمتاز به من صلابة ومتانة تساعد على تحمّل العوامل الطبيعية المختلفة، وهو ما يفسر بقاء عدد من هذه الخانات بحالة إنشائية أفضل مقارنة بغيرها.

أما من حيث التخطيط العام، فقد غلب على مخططات الخانات الشكل المربع، وهو اختيار لم يكن مجرد مسألة جمالية، بل يعكس وعياً وظيفياً وأمنياً، إذ يسهل هذا الشكل إحاطة المبنى بسور خارجي محكم، ويتيح توزيع الأبراج الدفاعية بصورة متوازنة. ويتألف الخان في الغالب من طابقين، ما يدل على محاولة استثمار المساحة العمودية لتوفير أكبر عدد ممكن من الغرف والخدمات، خاصة في الخانات الواقعة على الطرق التجارية الرئيسية التي تشهد حركة كثيفة من المسافرين.

ويحيط بالخان سور خارجي مدعم بأبراج، ولا سيما في الزوايا الأربع، حيث تؤدي هذه الأبراج دوراً دفاعياً ورقابياً في آن واحد. فوجود الأبراج في الزوايا يتيح مجال رؤية أوسع لمحيط الخان، ويُمكن من مراقبة الطرق والمسارات المؤدية إليه، وهو ما يعكس طبيعة الخانات بوصفها منشآت لا تقتصر وظيفتها على الإيواء فحسب، بل تمتد لتوفير الأمن والحماية للتجار والمسافرين، خاصة في المناطق النائية أو الصحراوية. ويُضاف إلى ذلك وجود بوابة خارجية محصنة، غالباً ما تتقدمها كتلة معمارية بارزة أو برج خارجي كبير، يُغلق ليلاً، وهو عنصر يعزز الطابع الدفاعي للخان، ويؤكد أهمية التحكم في الدخول والخروج، بما يضمن سلامة من يقيمون داخله.

أما التنظيم الداخلي للخانات، فيعكس بدوره طبيعة الوظيفة التي أنشئت من أجلها. فقد وُزعت غرف المسافرين عادةً على طابقين، بما يحقق فضلاً نسبياً بين الحركة اليومية في الطبقة الأرضية ومناطق الإقامة في الطابق العلوي. وفي بعض الخانات، ولا سيما تلك التي تقع على طرق تجارية رئيسية، استُعيض عن الغرف الفردية بقاعات واسعة في الطبقة الأرضية حُصصت لمنام المسافرين، وهو تنظيم يعكس الطابع الجماعي للإقامة، ويتناسب مع طبيعة الرحلات التجارية التي كانت تتم في جماعات كبيرة.

وتختلف الخانات المشيدة في المناطق الجبلية عن نظيراتها في السهول والصحارى من حيث الحجم والتصميم، إذ جاءت هذه الخانات أصغر حجماً وأكثر إحكاماً، وغالباً ما رُوِدت بسقوف محكمة لتوفير الحماية من البرد والصقيع. ويعكس هذا التباين قدرة العمارة الوظيفية للخانات على التكيف مع الظروف المناخية المختلفة، بما يضمن استمرار أدائها لوظيفتها الأساسية في مختلف البيئات (غالب، دبت، ص 153؛ رزق، 2000، ص 91).

ومن حيث المساقط الأفقية، تشير المصادر إلى وجود نمطين رئيسيين من تخطيط الخانات في الشرق الإسلامي، ارتبط كل منهما ببيئة جغرافية وحضارية معينة. فقد ساد النمط الأول في منطقة البحر المتوسط، وتميز بأن الخان جاء ذا شكل مربع يتوسطه فناء داخلي مكشوف، تحيط به أروقة من الجهات الأربع. ويُعد الفناء عنصرًا محوريًا في هذا النمط، إذ يؤدي دورًا تنظيميًا ووظيفيًا، حيث يُستخدم كمركز للحركة داخل الخان، ويسهم في توفير الإضاءة والتهوية للفراغات المحيطة به، فضلاً عن كونه فضاءً مفتوحاً تُمارس فيه بعض الأنشطة اليومية للمسافرين.

أما النمط الثاني، فقد انتشر في إيران، وجاء التخطيط فيه مستطيلاً، مع قاعات طويلة تمتد موازية للصحن الداخلي. ويعكس هذا التخطيط اختلافاً في أسلوب تنظيم الفضاءات الداخلية، وربما يشير إلى تأثيرات محلية في العمارة الإيرانية، سواء من حيث

توزيع الوظائف أو من حيث معالجة الفراغات. وقد حظيت بوابات هذه الخانات بعناية خاصة، إذ شيدت بأسلوب محكم يؤكد مرة أخرى الأهمية التي أوليت لعناصر الحماية والأمن في تصميم الخانات (رزق، 2000، ص 91؛ غالب، د.ت، ص 153).

ومن خلال هذا العرض، يتبين أن بناء الخانات لم يكن قائماً على نموذج واحد ثابت، بل اتسم بتنوع واضح في المواد المستخدمة، وأشكال التخطيط، وأساليب التنظيم الداخلي، تبعاً لاختلاف الأقاليم والظروف البيئية. ويعكس هذا التنوع مستوى متقدماً من الوعي المعماري، وقدرة على الجمع بين المتطلبات الوظيفية والأمنية، بما جعل الخانات عنصراً أساسياً في منظومة الطرق التجارية في العالم الإسلامي.

### -أقدم الخانات وأهمها:

ومن الخانات التي أنشئت على الطرق العامة في مرحلة متأخرة وخاصة بين إيران والعراق، هي الخانات التي كان الهدف من بنائها لاستراحة زوار العتبات الدينية المقدسة في النجف الأشرف وكربلاء المقدسة وسامراء، وما زال بعضها قائماً إلى اليوم مثل خان النص (خان يقع في ناحية الحيدرية قرب مدينة النجف الأشرف في العراق) وخان الربع (ويسمى أيضاً خان النخيلة وهو من أبرز الخانات الأثرية في العراق، ويقع بالقرب من كربلاء المقدسة على طريق النجف-كربلاء، وقد شيد في العصر العثماني، وقد سمي بخان الربع لأنه يتوسط ربع المسافة بين كربلاء والنجف في عهد الوالي سليمان باشا الكبير عام 1897م)، وخان بني سعد (يقع في مدينة بني سعد في محافظة ديالى على طريق ديالى-بغداد جنوب غربي بعقوبة)، وخان الضلوعية وخان الصعيوية (خان الضلوعية وخان الصعيوية: خانات قائمة على الطريق الشرقي لنهر دجلة المار بين الضلوعية وسامراء) على طريق محافظة ديالى - سامراء.

أما النوع الثاني من الخانات، فهو الذي بني في مراكز المدن وذلك لإيواء التجار وبضائعهم ودوابهم، وخير مثال على هذه الخانات هو خان مرجان في بغداد والذي مازال قائماً إلى اليوم والذي شيده أمين الدين مرجان مولى السلطان أويس بن حسن الجلائري بين (758-760هـ/1356-1358م) (من الخانات المهمة التي شيدت في بغداد أواخر العصر العباسي وكانت تمثل سوقاً لتبادل البضائع علاوة على كونها محطة لاستراحة المسافرين. ينظر: الأعظمي، 1980، ص 109)

ومن خانات مراكز المدن الخاصة بزوار العتبات المقدسة وإيواء التجار خانات مراكز بلد والتي شيدت في العصر العثماني، ولعل أهمها خان كبة وخان الإمام وخان آل النجار وخان الوقف (موسوعة التراث الثقافي لمدينة صلاح الدين، 2011، ص 172).

### - خان الخرنيني (أهميته الأثرية والتاريخية):

أما خان الخرنيني، موضوع البحث، فهو من مستحدثات الخليفة العباسي المستنصر بالله (623-640هـ) (هو الخليفة أبو جعفر المنصور بن محمد الظاهر، ولد 588هـ من جارية تركية، وكان وافر العقل كريماً قرب العلماء وأنشأ المساجد والمستشفيات. ينظر: ابن الطقطقا، (د.ت)، ص 330)، الذي شهد عصره ازدهاراً حضارياً واضحاً نتيجة للاستقرار الأمني والسياسي، علاوة على تطور الأوضاع الاقتصادية، وقد وصفه ابن الطقطقا: (كانت أيامه طيبة والدنيا في زمانه ساكنة، والخيرات دارة والأعمال عامرة...)(الفخري، (د.ت)، ص 330)، ولذلك شهد عصره تطوراً في الأعمال العمرانية منها وأعظمها المدرسة المستنصرية(مازالت قائمة على ضفة دجلة الشرقية في بغداد إلى اليوم) في بغداد التي أوقفها لتدريس المذاهب الأربعة.

ويبدو أن الخليفة المستنصر استشعر أهمية الخانات لتطور الحركة التجارية بين العراق والأقاليم المجاورة فأمر ببناء خان نهر سابيس بأعمال واسط(خان نهر سابيس من أعمال قم الصلح مقابل نهر سابيس على الضفة الغربية لنهر دجلة، وقد خرب اليوم. ينظر: البرقي، 1950، 52/1)، ويبدو أن هذا الخان يقع على الطريق التجاري العام المار بين إيران والعراق، وقد اختير موقعه هناك لأهمية المنطقة الزراعية التي كان يغذيها نهر سابيس والذي اندرست آثاره اليوم، وممن ينسبون إلى هذه المنطقة (محمد أبو الحسن السابيسي) الذي كشف عن قبره 1820م في إحدى قرى تلك المنطقة (العطية، 2011، 2011)، وللأسباب ذاتها، أمر المستنصر ببناء خان حربي وقنطرتها (بلدة أقصى دجيل بين بغداد وتكريت مقابل الحظيرة على الضفة الغربية لنهر دجلة (المجرى القديم). ينظر: الحموي، 1977، 237/2)، وحربي من طسوج مسكن (الدجيل حالياً) وهي من مدن ما قبل الإسلام،

وكانت من المدن التي صار لها شأن أيام الإمارة العقيلية في حدود سنة 450هـ، والظاهر إنها مدينة ذات أهمية تجارية وزراعية وصناعية، إذ كانت من مراكز صناعة المنسوجات القطنية الغليظة ذات الشهرة الواسعة والتي كانت تحمل إلى سائر البلدان (الصبيحاي والدجيلي، 2007، ص 13-14).

ولأهمية مدينة حربي اقتصادياً ولموقعها الوسطي بين بغداد وتكريت شمالاً من أجل تسهيل اتصالها بمناطق غرب العراق، فقد شيد المستنصر في ذات الوقت قنطرة على مجرى دجيل لكي تمر القوافل بين غرب العراق والطريق البري الرئيس بين جنوب العراق وشماله. ولأهمية حربي وموقعها، فقد بقيت مزدهرة حتى نهبها السلطان السلجوقي طغرل بك سنة 444هـ وهو في طريقه إلى الموصل (الصبيحاي والدجيلي، 2007، ص 14).

أما خان الخرنيني فهو الآخر من مشيدات الخليفة المستنصر بالله، وجاء مشروع استحداثه لذات الأسباب السابقة التي أراد الخليفة وأهمها إيجاد سلسلة من الخانات على الطريق العامة الرئيسة وخاصة طريق بغداد-موصل والمتجه إلى بلاد الشام. وإذا ما عرفنا أن الخانات تبنى في المسافات الواقعة بين المدن التي ليس فيها محطات أو مضافات للاستراحة، والتي كانت هي الأخرى من اهتمامات الخليفة المستنصر (ابن الطقطقا، د.ت)، ص 330).

فخان الخرنيني يقع إلى الشمال من مدينة تكريت على ذات الطريق البري آنف الذكر وبحدود 24 كم، وقد اختير له موقع مهم على ضفة نهر دجلة الغربية، وإلى جوار مدينة أثرية تعرف حالياً بـ (تل ابداح) ويطل هذا الموقع على حوض زراعي خصيب يصلح لرعي الحيوانات، علاوة على أهميته من الناحية الأمنية بالنسبة للقوافل التجارية والمسافرين والرحالة الذين يسلكون الطريق البري الواصل بين بغداد والموصل، إذ إن هذه المنطقة تشرف على الجزيرة الفراتية الواقعة إلى الغرب والتي هي صحراء مفتوحة يكثر فيها اللصوص وقطاع الطرق، وفضلاً عن وجود الحيوانات المفترسة مثل الأسود التي اشتهرت بها المنطقة كونها مأسدة (رحلات جان دي تيفنو، 2013، ص 95)، فبات وجود هذا الخان مهماً لضبط الأمن وللاستراحة ومبيت القوافل والرحالة. يرجع اسم هذا الخان إلى مجاورته لـ (حاوي الخرنينة) وهي المنطقة الزراعية الواقعة جنوب موقع الخان على ضفة دجلة الغربية.

وهي تشكل مقاطعات (12) الخرنينة والبوطعمة ((12)) هو رقم المقاطعة على خريطة الكادسترو، وقد سكنت الخرنينة عشيرة (البوطعمة) من قبيلة الجبور فنسبت المقاطعة إليهم) و(13) الخرنينة والحجاج ((13)) وهو رقم المقاطعة الأخرى المجاورة للمقاطعة (12) والتي سكنتها عشيرة (الحجاج) من قبيلة الجبور اليوم). وتعد هذه المنطقة من المناطق الزراعية الخصيبة التي استوطنها الإنسان منذ العصور القديمة، والدليل على ذلك الأثيرك وجود الكهوف والمغاور المظلة عليها من سلسلة المرتفعات الواقعة إلى الغرب ومن ذلك الحاوي. ومن المؤكد أن الاستيطان ظل متواصلاً فيها إلى اليوم. ومن المرجح أن اسم الخان قد جاء على اسم رجل مشهور عرف بالخرنيني كان من سكنة هذه المنطقة، وربما كلفه الخليفة العباسي بالإشراف على البناء فنسب إليه، أو إلى المقاطعة (الخرنينية).

وقد بقي هذا الخان قائماً حتى العصر العثماني، حيث مر به الرحالة القادمون من الموصل براً أو نهراً وأقاموا فيه للاستراحة وذلك في حدود منتصف القرن 17 م، وكان يعرف لديهم بـ (قرز خان) ((13)) هو رقم المقاطعة الأخرى المجاورة للمقاطعة (12) والتي سكنتها عشيرة (الحجاج) من قبيلة الجبور اليوم) حيث رتبوا فيه حامية عسكرية ثابتة من أجل ضبط الأمن في المنطقة من غارات الأعراب واللصوص (سير ولس بدج، 1966، 1/ 357).

وقد زارت المس بيل خان الخرنيني في أوائل القرن العشرين بعد احتلال بريطانيا للعراق 1914م أثناء رحلاتها للبحث والتحري عن آثار العراق، حيث صورت بقاياه المعمارية القائمة عصرئذ، وذكرت أنه من الصعب عمل مخطط أرضي متكامل له غير أنه لا يختلف بالتأكيد عن مخططات الخانات الأخرى التي شيدت في ذات العصر، فهو بناء مستطيل الشكل مدعم سورته الخارجي بأبراج مستديرة وقد شيدت جدرانه بالأجر، له مداخل تعلوها عقود مدببة جميلة، وفي الجهة الجنوبية من الخان غرفة مستطيلة الشكل تعلوها قبة، كما تغطي زواياه الأربع قباب أخرى وقد اتخذت هذه الغرفة مسجداً للصلاة، بدليل وجود محراب مجوف يتصدره جدار القبلة، وقد زين بالزخارف الجصية النباتية التي على شكل أنصاف المراوح النخيلية، فضلاً عن وجود آثار كتابات لم يبق منها إلا بعض الحروف (Bell, 1911, P. 219). وقد نقل هذا المحراب من مكانه وعرض في متحف القصر العباسي ذلك الوقت. والظاهر أن أووين المسجد قد سقطت بأقبيبة طويلة ومن المحتمل أن طراز هذا الخان قد تأثر بطراز الخانات السلجوقية التي شيدت في آسيا الصغرى (الأعظمي، 1980، ص 110).

ويمثل هذا الخان محطة الاستراحة الخامسة على طريق الموصل-بغداد (رحلات جان دي تيفنو، 2013، ص 95)، ولم يعد للخان هذا من وجود هذا اليوم سوى أطلال مندرسة.

### الخاتمة:

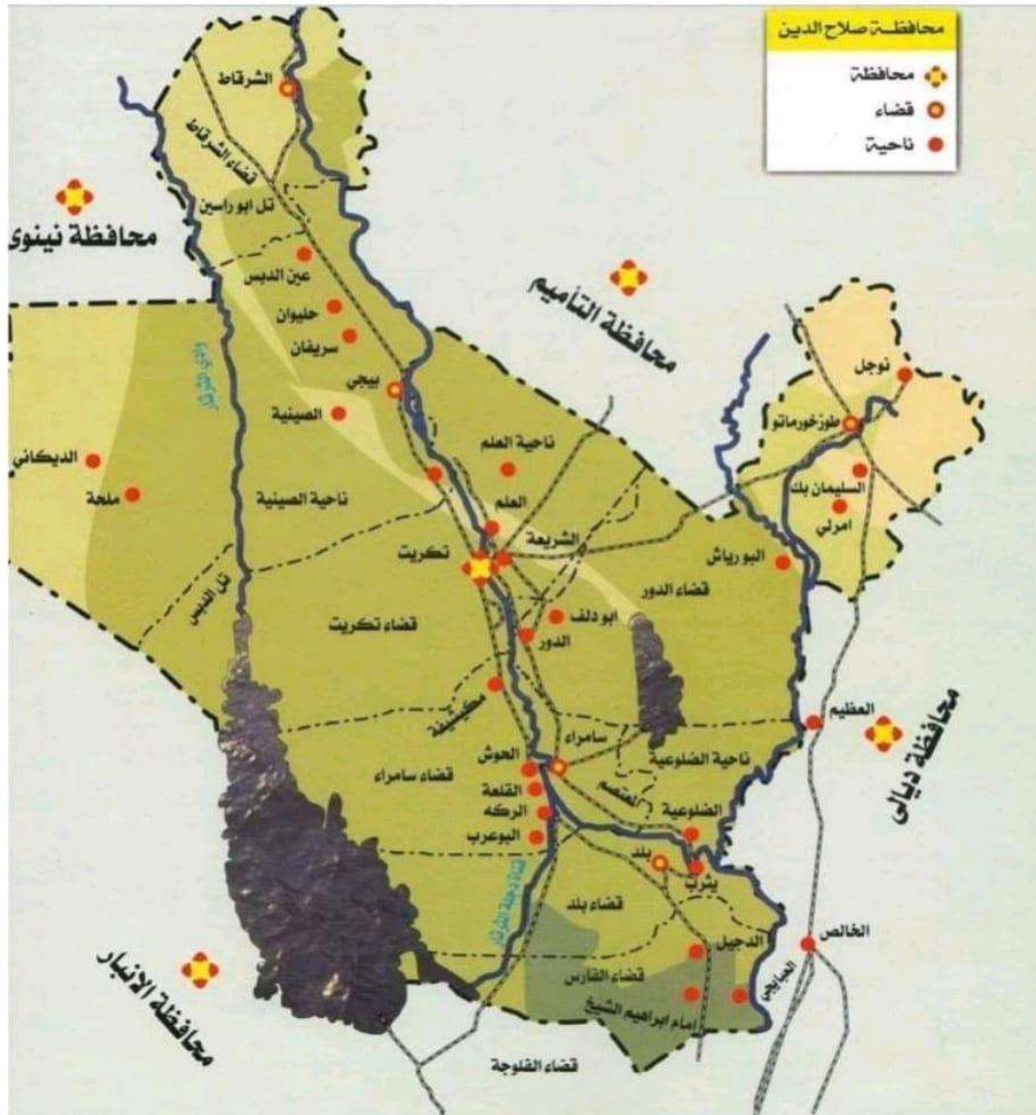
خلصت هذه الدراسة إلى أن خان الخرنيني يُعدّ من المنشآت الخدمية المهمة التي شُيّدت في العصر العباسي، ويعكس بوضوح اهتمام الدولة العباسية، ولا سيما في عهد الخليفة المستنصر بالله، بتنظيم شبكة المواصلات البرية وتأمين حركة القوافل التجارية والمسافرين. فقد ارتبط إنشاء الخان بسياسة مدروسة هدفت إلى دعم النشاط التجاري، وتسهيل الاتصال بين حواضر العراق والأقاليم المجاورة، ولا سيما الطريق الحيوي الواصل بين بغداد والموصل والمتجه إلى بلاد الشام.

وقد أظهر البحث أن اختيار موقع خان الخرنيني لم يكن عشوائياً، بل جاء نتيجة اعتبارات اقتصادية وأمنية وجغرافية، إذ أُقيم بالقرب من نهر دجلة وعلى مقربة من أراضٍ زراعية خصيبة، مما وفر للقوافل مقومات الاستقرار والتموين، فضلاً عن دوره في حماية المسافرين من أخطار الطريق وما كان يحيط بالمنطقة من تهديدات طبيعية وبشرية. كما يتضح من خلال الوصف المعماري أن الخان كان يتبع الطراز السائد للخانات العباسية، جامعاً بين الوظائف الدفاعية والخدمية والدينية، ولا سيما وجود المسجد الملحق به، الأمر الذي يعكس شمولية الدور الذي أدّته هذه المنشآت.

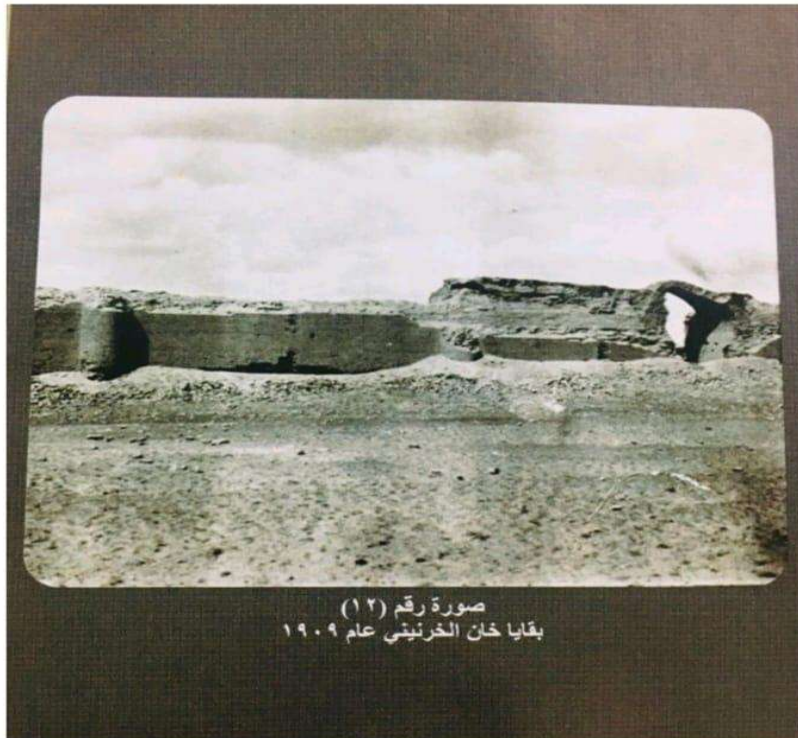
كما بيّنت الدراسة أن خان الخرنيني ظل قائماً ومستخدماً حتى الفترات المتأخرة، بما في ذلك العصر العثماني، مما يدل على استمرارية أهميته الوظيفية عبر العصور. ورغم اندثار معظم معالمه المعمارية اليوم، فإنه ما يزال يمثل شاهداً حضارياً مهماً على تطور العمارة الخدمية في العراق الإسلامي، وعلى الدور الاقتصادي والأمني الذي اضطلعت به الخانات في دعم الاستقرار والازدهار.

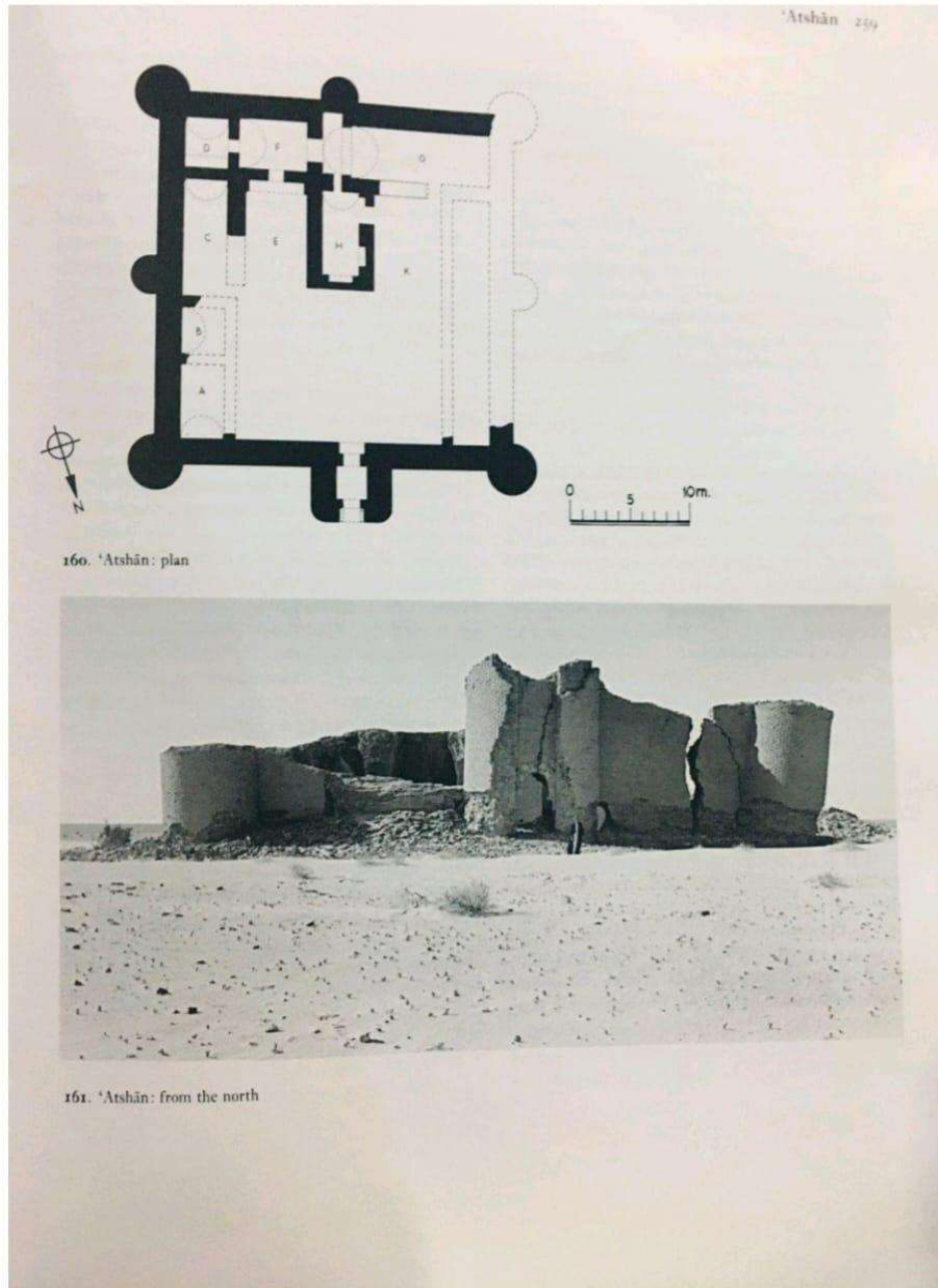
وتؤكد هذه الدراسة الحاجة إلى إجراء المزيد من البحوث الأثرية والمسوحات الميدانية للكشف عن بقايا خان الخرنيني والمحافظة عليها، بوصفها جزءاً أصيلاً من التراث الحضاري العراقي، لما تحمله من دلالات تاريخية ومعمارية تسهم في فهم تطور شبكات الطرق والمنشآت الخدمية في العصر العباسي.

### الملاحق



خارطة محافظة صلاح الدين لطرق المواصلات





خان مرجان في بغداد





خان الربع على طريق كربلاء - النجف

### قائمة المصادر والمراجع:

#### أولاً: المصادر

1. ابن الأثير، عز الدين أبو الحسن علي بن محمد (ت 630هـ). الكامل في التاريخ. ط2. بيروت: دار صادر، 1965م.
2. ابن الطقطقا، محمد بن علي بن طباطبا (ت 709هـ). الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية. بيروت: دار صادر، د.ت.
3. البرقي، أحمد بن محمد بن خالد (ت 274هـ). المحاسن. تحقيق: جلال الدين الحسيني. ط1. طهران: دار الكتب الإسلامية، 1950م.
4. الجوهري، إسماعيل بن حماد (ت 393هـ). الصحاح: تاج اللغة وصحاح العربية. تحقيق: أحمد عبد الغفور عطار. ط4. بيروت: دار العلم للملايين، 1987م.
5. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (ت 626هـ). معجم البلدان. ط2. بيروت: دار صادر، 1977م.

#### ثانياً: المراجع العربية

1. الأعظمي، خالد خليل حمودي. الزخارف الجدارية في آثار بغداد. بغداد: دار الرشيد للنشر، 1980م.
2. ثويني، علي. معجم عمارة الشعوب الإسلامية. بغداد: بيت الحكمة، 2008م.
3. رزق، عاصم محمد. معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية. القاهرة: مكتبة مدبولي، 2000م.
4. الصبيحاي، حيدر فرحان، وحسين عبيد الدجيلي. مدينة حربى الإسلامية. بغداد: دار الشؤون الثقافية العامة، 2007م.
5. العطية، عقيل إبراهيم. موسوعة تاريخ الكوت قديماً وحديثاً. الكوت: مطبعة محلية، 2011م.
6. غالب، محمد. موسوعة العمارة. القاهرة: دار الفكر العربي، د.ت.
7. الغوانمة، يوسف حسن درويش. دراسات في تاريخ الأردن وفلسطين في العصر الإسلامي. ط1. عمان: دار الفكر، 1983م.
8. موسوعة التراث الثقافي لمدينة صلاح الدين. ط1. صلاح الدين: مديرية آثار صلاح الدين، 2011م.

#### ثالثاً: المراجع المترجمة

1. بدج، إرنست ألفرد واليس. رحلات إلى العراق. ترجمة وتعليق: فؤاد جميل. بغداد: مطابع دار الزمان، 1966م.
2. تيفنو، جان دي. رحلات جان دي تيفنو في الأناضول والعراق والخليج العربي (1664-1665). ترجمة وتعليق: أنيس عبد الخالق محمد. ط1. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2013م.

#### رابعاً: المراجع الأجنبية

1. Bell, Gertrude L. Amurath to Amurath. London: William Heinemann, 1911.
2. Creswell, K. A. C. A Short Account of Early Muslim Architecture. Rev. ed. Harmondsworth: Penguin Books, 1958.
- 3.

### List of Sources and References (After Completion and Revision)

#### First: Primary Sources

1. Al-Barqi, Ahmad ibn Muhammad ibn Khalid (d. 274 AH). Al-Mahasin. Edited by Jalal al-Din al-Husayni. 1st ed. Tehran: Dar al-Kutub al-Islamiyyah, 1950.

- Al-Jawhari, Isma'il ibn Hammad (d. 393 AH). Al-Sihah: Taj al-Lughah wa Sihah al-  
'Arabiyyah. Edited by Ahmad 'Abd al-Ghafur 'Attar. 4th ed. Beirut: Dar al-'Ilm lil-  
Malayin, 1987. .2
- Ibn al-Athir, 'Izz al-Din Abu al-Hasan 'Ali ibn Muhammad (d. 630 AH). Al-Kamil fi al-  
Tarikh. 2nd ed. Beirut: Dar Sadir, 1965. .3
- Ibn al-Tiqtaqa, Muhammad ibn 'Ali ibn Tabataba (d. 709 AH). Al-Fakhri fi al-Adab al-  
Sultaniyyah wa al-Duwal al-Islamiyyah. Beirut: Dar Sadir, n.d. .4
- Yaqut al-Hamawi, Shihab al-Din Abu 'Abd Allah (d. 626 AH). Mu'jam al-Buldan. 2nd ed. .5  
Beirut: Dar Sadir, 1977.

### Second: Arabic References

- Al-A'zami, Khalid Khalil Hammudi. Al-Zakhairif al-Jidariyyah fi Athar Baghdad. .1  
Baghdad: Dar al-Rashid lil-Nashr, 1980.
- Al-Atiyyah, Aqil Ibrahim. Mawsu'at Tarikh al-Kut Qadiman wa Hadithan. Al-Kut: Local .2  
Printing Press, 2011.
- Al-Ghawanmeh. Yusuf Hasan Darwish. Dirasat fi Tarikh al-Urdunn wa Filastin fi al-'Asr .3  
al-Islami. 1st ed. Amman: Dar al-Fikr, 1983.
- Ghalib, Muhammad. Mawsu'at al-'Imarah. Cairo: Dar al-Fikr al-'Arabi, n.d. .4
- Haydar Farhan Al-Subayhawi, and Husayn Ubayd Al-Dujayli. Madinat Harba al-  
Islamiyyah. Baghdad: Dar al-Shu'un al-Thaqafiyyah al-'Ammah, 2007. .5
- Mawsuat al-Turath al-Thaqafi li-Mudun Salah al-Din. 1st ed. Salah al-Din: Directorate of .6  
Antiquities of Salah al-Din, 2011.
- Rizq, Asim Muhammad. Mu'jam Mustalahat al-'Imarah wa al-Funun al-Islamiyyah. .7  
Cairo: Maktabat Madbuli, 2000.
- Thuwaini, Ali. Mu'jam 'Imarat al-Shu'ub al-Islamiyyah. Baghdad: Bayt al-Hikmah, 2008. .8

### Third: Translated References

- Budge, Ernest Alfred Wallis. Travels to Iraq. Translated and annotated by Fu'ad Jamil. .1  
Baghdad: Dar al-Zaman Presses, 1966.
- Thévenot. Jean de. Travels of Jean de Thévenot in Anatolia, Iraq, and the Arabian Gulf .2  
(1664–1665). Translated and annotated by Anis 'Abd al-Khaliq Muhammad. 1st ed. Beirut:  
Arab Institution for Studies and Publishing, 2013.

### Fourth: Foreign References

- Bell, Gertrude L. Amurath to Amurath. London: William Heinemann, 1911. .1
- Creswell, K. A. C. A Short Account of Early Muslim Architecture. Rev. ed. .2  
Harmondsworth: Penguin Books, 1958.