



بررسی و معرفی کاروانسرای ارومیه و مسیر جاده ابریشم در آذربایجان غربی



بهرز خانمحمدی

کارشناس ارشد باستان‌شناسی اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری آذربایجان غربی

علی صدرائی

عضو هیأت علمی پژوهشکده باستان‌شناسی

بررسی و معرفی کاروانسرای ارومیه و مسیر جاده ابریشم در آذربایجان غربی

بهروز خانمحمدی

کارشناس ارشد باستانشناسی اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان غربی
bazargan22@gmail.com

علی صدرائی

عضو هیئت علمی پژوهشکده باستانشناسی
alisadraei@gmail.com

سلماس و کاروانسراهای شهر خوی، اقامتگاههای شناسایی شده احتمالی بین راهی محور فرعی B2 جاده ابریشم در شمال غرب و استان آذربایجان غربی است که از شهر مراغه شروع شده و پس از طی شهرهای میاندوآب، مهاباد، ارومیه و سلماس به شهر خوی متصل و از آنجا یا از طریق محور خوی - ماکو به سمت نخجوان و پایتخت ارمنستان رفته و یا از طریق مسیر خوی - جاده قطور به سمت وان و قسطنطنیه امتداد می‌یافته است. بررسی فوق به بررسی این موضوع می‌پردازد.

واژه‌های کلیدی:

کاروانسراهای شرکت نفت، سیمون، جاده سرو، کوزه رش، جاده ابریشم، آذربایجان غربی

مقدمه:

به علت قرار گرفتن در شاهراه بازرگانی شرقی - غربی و نیز گستردگی خاک، در ایران از دیرباز به ایجاد راههای بازرگانی و نظامی و همچنین ساختن پل‌های متعدد و تامین امنیت کاروان و کاروانیان اهتمام و توجه ویژه‌ای شده است. بر اساس 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 به ویژه در دوره اسلامی است که مطالعه و بررسی ویژگی‌های گوناگون و متفاوت آن موید این نظریه است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳، پیشگفتار). ایجاد جاده‌های بزرگ زمینی و دریایی منجر به صدور کالاهای تجارتي 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 همراه 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

چکیده

کاروانسرای ارومیه که به کاروانسرای شرکت نفت معروف است، یکی از بناهای مهم تاریخی این شهر است که علی‌رغم اهمیت فراوان به دست فراموشی سپرده شده و تا کنون به درستی مورد بررسی و پژوهش قرار نگرفته است. این بنا با الگوی پلان متفرقه، حیاط مرکزی و تعداد ۳۸ حجره در اضلاع جنوبی، شرقی و غربی، در دوران قاجار ساخته شده و در زمان آبادانی پذیرای مسافران زیادی بوده است. مصالح عمده آن آجر و سنگ است و به لحاظ نقشه نیز قابل مقایسه با کاروانسرای شاه عباسی جلفاست. این بنا در بحث بررسی راههای باستانی شمالغرب کشور دارای اهمیت فراوان است و به نظر می‌رسد به همراه کاروانسرای سیمون مهاباد، کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده سرو و کاروانسرای کوزه رش

آذربایجان غربی به لحاظ همجواری با کشورهای ترکیه و عراق و جمهوری آذربایجان همواره در طول تاریخ یکی از نقاط پر رفت و آمد منطقه بوده و به روایتی دروازه اروپا محسوب شده است. از این روست که لوئی واندنبرگ به درستی از این استان به عنوان چهارراهی برای عبور ملل و مرکزی برای 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 خلاء و یا حداقل کمبود پژوهش‌های مرتبط با موضوع، باعث عدم آگاهی از وضعیت راهها، مسیرهای مواصلاتی، کاروانسراها و اقامتگاههای بین راهی احدثی و غیره گردیده است. کاروانسراه‌های شناسایی شده در استان بسیار محدود و موردی بوده و از تعداد انگشتان یک دست تجاوز نمی‌کند و تاکنون در این زمینه تحقیق جامعی صورت نگرفته است. بر همین مبنا، نوشتار حاضر پژوهشی است در ارتباط با کاروانسرای تاریخی شرکت نفت ارومیه که علیرغم اهمیت فراوان در بحث بررسی راههای باستانی شمال غرب، مهجور مانده و تا حدود زیادی به دست فراموشی سپرده شده است.

نکاتی پیرامون راههای باستانی آذربایجان غربی:

بی‌شک استان آذربایجان غربی به لحاظ قرار گرفتن در گذرگاه حساس شمال غرب کشور و نقطه اتصال دنیای شرق با کشورهای غربی، دارای راههای باستانی مهمی بوده است. به نظر می‌رسد پژوهش‌های اولیه در این راهها به وسیله ماکسیم سیرو صورت گرفته باشد. وی در فصل دوم کتاب خود در بخشی پیرامون خط سیرهای مهم آذربایجان می‌نویسد:

«راههای آذربایجان - دریاچه رضائیه (ارومیه) مانند تشتکی 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: 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 میان‌دوآب 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 صعب العبور است. از اهر راه دیگری به طرف رود ارس منشعب می‌شود. کمابیش از اردبیل راهی که از شهر باکو آغاز می‌گردد به این راه متصل می‌شود. این راه تا قرن ۱۷ معمور بود و در طی آن ویرانه‌های کاروانسراه‌های متعدد وجود دارد» (ماکسیم سیرو، ۱۹۴۹: ۳۵).

تاکنون در مسیر جاده ابریشم در شمال غرب ایران دو مسیر A و B شناسایی شده است (شجاع دل، ۱۳۸۵: ۶۱). مسیر A 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 بستان آباد، تبریز و مرند، خود به دو شاخه تقسیم می‌گردد، مسیر A1 رو به شمال رفته و پس از رسیدن به جلفا و نخجوان، به ارمنستان و ارزروم رفته است. مسیر A2 از مرند به خوی رسیده و از طریق جاده قطور به طرف قسطنطنیه ادامه می‌یافته است. این مسیر نسبت به مسیر A1 اهمیت کمتری داشته است. مسیر B1 به طرف تبریز و مرند رفته و از طریق مسیر A1 ادامه می‌یافته است و یا به مسیر B2 از طریق ارومیه، سلماس و خوی تا نشوی (نخجوان) و سپس دیبل پایتخت ارمنیه می‌رفته است (همان). کاروانسراه‌های مسیر A شامل کاروانسرای نیک پی، آق مزار، سرچم، جمال آباد، امامیه، تیکمه داش، شبلی، باسمنج و پیام

هستند و پس از آن در ادامه، به دو مسیر تقسیم می‌شود؛ مسیر A1 یعنی در مسیر مرند به جلفا که دو کاروانسرای هلاکو و خواجه نظر/شاه عباسی واقع شده‌اند و مسیر A2 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 B1 در مسیر مراغه تا تبریز کاروانسرای عجب شیر، خورانک و آذر شهر واقع شده‌اند (شجاع دل، ۱۳۸۵: ۶۸). (نقشه ۱)

کاروانسرای‌های شناسایی شده مسیر B2:

کاروانسرای سیمون مهاباد، کاروانسرای شرکت نفت ارومیه، کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده سرو- ارومیه، کاروانسرای کوزه رش سلماس، کاروانسرای درون شهری خان خوی و کاروانسرای درون شهری حاجی میر هاشم از جمله این کاروانسراها به شمار می‌روند. (نقشه ۱)

- **کاروانسرای سیمون مهاباد** که احتمالاً متعلق به دوره صفوی بوده و به وسیله بوداق سلطان حاکم مهاباد احداث و بعدها به صورت میراث به شخصی یهودی به نام سیمون تعلق گرفته و به نام وی نامیده شده است. 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 (کاتالوگ معرفی کاروانسرای سیمون مهاباد، بیتا، بی‌نا، بی‌جا) (نقشه ۲).

- **کاروانسرای شرکت نفت ارومیه** که متعلق به دوره قاجار است و توضیحات آن ذکر خواهد گردید.

- **کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده ارومیه- سرو** که متعلق به دوره قاجار بوده، با الگوی پلان متفرقه و حیاط مرکزی (نقشه ۳) که امروزه از آن اثری برجای نمانده است. تنها توضیح مختصر و یک پلان از بنا توسط کلایس ارائه شده است (Kleiss، ۱۹۶۹: ۶۲). (نقشه ۳)

- **کاروانسرای کوزه رش** در ۴۰ کیلومتری غرب سلماس، در مرز ایران و ترکیه با الگوی پلان متفرقه و کاروانسرای‌های سرپوشیده کوهستانی (نقشه ۴) که به وسیله آرامنه ساخته شده و از آن تنها توضیحاتی اندک و به همراه یک پلان توسط کلایس (Kleiss، ۱۹۷۷: ۱۵۱) 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 ۴)

- **کاروانسرای درون شهری خان خوی:** علاوه بر

اصطخری، نویسنده و جغرافی دان بنام قرن چهارم هجری در خصوص مسیر B2 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 دیبل 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 دیبل پایتخت ارمنیه می‌رفته است» (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۰۵).

شجاع دل که کاروانسرای‌های جاده ابریشم در شمالغرب را بررسی نموده، به کاروانسرای‌های این مسیر اشاره‌ای نکرده است. وی در این رابطه می‌نویسد:

«مسیر فوق در قرون اولیه اسلامی رونق داشته و به همین دلیل از کاروانسرای‌های این مسیر به جز بقایای کاروانسرای قوردیک خوی

{ شاه عباسی؟ } هیچ موردی به جای نمانده است» (شجاع دل ۱۳۸۵: ۶۱). دلیل آن شاید، عدم شناسایی کاروانسرای در این مسیر باشد. حال با توجه به بررسی و پژوهش‌های جدید، می‌توان در این مسیر نیز کاروانسرای‌هایی را جایابی نمود؛

کاروانسرای خان در ۳۴ کیلومتری غرب خوی، (نقشه ۵) کاروانسرای شاه‌عباسی در ۴۱ کیلومتری خوی (نقشه ۶) 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 حکمرانی خان‌های ماکو با الگوی پلان چهار ایوانی (نقشه ۷) بوده 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 طاقهای آن تزئینات آجرکاری به صورت ستاره چند پر دیده می‌شود (صدرایی، ۱۳۸۴: ۱۲۱).

• کاروانسرای درون شهری حاجی میر هاشم خوی: این بنا هم جزو مجموعه بازار خوی بوده و به فاصله کمی از کاروانسرای خان قرار گرفته است. الگوی پلان بنا چهار ایوانی است (نقشه ۶) 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 میر هاشم است. بنا توسط شخصی به نام میرزا هاشم ساخته شده و احتمالاً متعلق به دوره قاجار است (صدرایی، ۱۳۸۴: ۱۲۱) (نقشه ۷).

از دلایلی که باعث شده این مسیر به نسبت مسیرهای A1 و A2 و B1 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. 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 اخلال 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. 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، گل و لای و سرمای شدید که باعث کندی حرکت کاروان می‌شده، مطالب جالب توجهی نگاشته است. کلاویخو نیز در قرن نهم هجری، در رأس هیئتی، از جانب پادشاه اسپانیا عازم سمرقند و دربار تیمور گشت، قسمتی از مسیر b2 را طی نموده، از طریق ماکو وارد ایران شده و پس از اقامت در شهرهای خوی، تسوج و کوزه کنان به تبریز رفته و از آنجا راه سمرقند را در پیش گرفته است (کلاویخو، ۱۳۳۷: ۱۵۲-۱۵۸). 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 است 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 به صورت 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» (ماکسیم 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 ما را در ارائه خط سیر هرچه دقیق‌تر راههای مواصلاتی منطقه در دوران‌های گذشته بسیار یاری رسان خواهد بود.

موقعیت جغرافیایی و تاریخچه کاروانسرای ارومیه

این بنای ارزشمند در حال حاضر در میدان ولیعصر ارومیه و در کنار شرکت نفت (ابتدای بلوار شهدا) در طول و عرض جغرافیایی ۴۷ ۳۳ ۳۷ و ۴۵ ۰۳ ۵۵ قرار گرفته و از همین رو به این نام معروف شده است. در گزارش ثبتی، این اثر را کاروانسرای از اواخر دوران قاجار و اوایل دوره پهلوی می‌دانند (گزارش ثبتی کاروانسرای شرکت نفت، ۱۳۸۰: ۴). اما مشخص نیست این انتساب بر چه اساس و مبنایی بوده است. در سردر ورودی بنا اثری از کتیبه یا نوشته‌ای که به تاریخ ساخت، قدمت و یا نام بانی آن اشاره شده باشد، به چشم نمی‌خورد. شاید چنین کتیبه‌ای وجود داشته که در اثر بی توجهی یا سرقت از بین رفته است. شباهت پلان این بنا با کاروانسرای شاه‌عباسی جلفا (نقشه ۸) قابل توجه است، ولی کاروانسرای جلفا در دوره صفوی ساخته شده است. به هر حال این کاروانسرا برای مدتها خارج از محدوده شهر ارومیه و با فاصله چند صدمتری از دروازه بالو، یکی از هفت دروازه ارومیه، واقع و در تصویر هوایی سازمان نقشه‌برداری کشور که در سال ۱۳۳۵ ه.ش تهیه شده، همچنان اندکی از محدوده شهر فاصله دارد (تصویر ۱ و ۲ و ۳). با گسترش ساخت و سازهای شهری، امروزه کاملاً در میان بناهای شهری محصور شده است (تصویر ۴). اگرچه هیچکدام از سیاحان گذشته به طور مستقیم به این کاروانسرا اشاره نکرده‌اند، ولی مطالبی آورده‌اند که نشان دهنده اهمیت این بنا و راه ارتباطی موجود بوده است. شاید ابراهم ولتاین جکسن، استاد دانشگاه کلمبیای آمریکا، اولین اشارات را به این اثر تاریخی نموده است. وی که در سال ۱۹۰۳م از ایروان، پایتخت ارمنستان، به سمت ایران و شهرهای

تبریز و ارومیه حرکت کرده، با قلمی شیوا ضمن اشاره به برخی از دشواری‌های این مسیر، به هنگام رسیدن به ارومیه، در سفرنامه خود می‌نویسد:

«وقتی که می‌خواستیم از سوی شمال داخل شهر ارومیه شویم در جایی نزدیک دروازه بالو از یک قطار شتر عکس گرفتیم ... در حالی که زنگ‌های سنگینشان نوایی غم‌انگیز می‌نواخت به سوی کاروانسرای روان بودند که می‌بایست در آنجا بارافکنند» (سفرنامه جکسن، ۱۳۶۹: ۱۰۹).

به نظر می‌رسد به لحاظ نزدیکی به دروازه بالو و قرار گرفتن در موقعیت شمالی شهر ارومیه، منظور جکسن همان کاروانسرای شرکت نفت باشد. بنا پس از قرارگرفتن در محدوده شهر در اوایل دهه پنجاه به تدریج متروک شده و در اثر بی توجهی تخریب‌هایی در آن ایجاد شد. بعدها مالک خصوصی مدتها حجره‌های این اثر را به عنوان تعمیرگاه اتومبیل (تصویر ۵) به اجاره واگذار کرده که این خود باعث آسیب‌های فراوان و گاه تعمیرات غیر اصولی همچون تغییر کاربری حجره‌ها و ایجاد فضاهایی جهت تعویض روغن خودروها، سفیدکاری داخل بعضی از حجره‌ها، تعویض تعدادی از درها و پنجره‌ها (تصویر ۶)، مسدود کردن ورودی برخی حجره‌ها با سنگ و بلوک‌های سیمانی، ایجاد درهایی جدید در درون دیوارها بویژه احداث درب ورودی اصلی دیگر در ضلع شرقی، آسفالت کف حیاط و قیرگونی پشت‌بام حجره‌ها و غیره گردید. با تلاش کارشناسان اداره کل میراث فرهنگی آذربایجان غربی، سرانجام این اثر مستندنگاری و نقشه‌برداری شده و در تاریخ ۱۳۸۰/۱۲/۲۵ با شماره ۵۰۷۱ در فهرست آثار ملی کشور جای گرفت. با این وجود در حال حاضر این کاروانسرا وضعیت اسفناکی دارد و بسیاری از خرابی‌های آن تعمّدی بوده است (تصویر ۷).

ویژگی‌های معماری:

نقشه:

این بنا به فرم مستطیلی به ابعاد ۷۳ در ۵۷ 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 شهدا منتهی می‌شود که در گذشته نیز مسیر مواصلاتی ارومیه - سلماس بوده است. ورودی اصلی بنا 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 ۹). حجره‌های کاروانسرا، پیرامون حیاط مستطیل شکل آن در اضلاع شرقی، غربی و جنوبی احداث شده است (تصویر ۸). در ضلع غربی و شرقی هرکدام نُه حجره و در ضلع جنوبی ده حجره مشابه هم احداث شده، این حجره‌ها به وسیله دربهایی که در دیوارهای داخلی ایجاد شده، به یکدیگر متصل هستند. در دو گوشه 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 بویژه در محل اتاقکهای نگهبانی ورودی اصلی از طاقهای کماني استفاده شده است. با توجه به تصویر هوایی سال ۱۳۳۵ ه.ش به نظر می‌رسد در حیاط هیچگونه حوضچه‌ای تعبیه نشده و آب آشامیدنی کاروانسرا از طریق نهر آبی که در ضلع شرقی آن جاری بوده، تامین می‌شده است. ظاهراً این نهر که در عکس هوایی فوق هنوز آثار آن به چشم می‌خورد، از مظهر قنات روستایی در اطراف سرچشمه می‌گرفته است.

مصالح:

عمده‌ترین مصالح به کار رفته 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 تمام سقف را در بر گرفته است. در دیواره شمالی و محل ورودی، ازاره‌های 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 بخصوص در محل طاق‌ها از تزئینات هره چینی آجری به صورت محدود استفاده شده و در بخش سردر ورودی و پاتاق‌ها از پیش آمدگی آجرها جهت تزئین استفاده شده و بدین وسیله نماها را از یکنواختی و سادگی خارج کرده‌اند. در حال حاضر این بنای مهم تاریخی از چهار جهت در معرض تخریب قرار گرفته است؛

- تخریب و فرسایش شدید ناشی از گذشت زمان.
- از بین رفتن پوشش سقف اغلب حجره‌ها.
- فرسایش شدید پی‌های بنا از سطح زمین تا ارتفاع یک متری.
- تخریبهای انسانی.

طبقه بندی نقشه:

به طور کلی کاروانسراهای ایران به سه دسته: الف) کاروانسراهای کاملاً پوشیده مناطق کوهستانی، ب) کاروانسراهای کرانه‌های پست خلیج فارس، ج) کاروانسراهای حیاطدار مناطق مرکزی ایران تقسیم می‌شوند که گروه آخر، مهمترین، بهترین و زیباترین کاروانسرای ایران را در بر می‌گیرد و خود به چند دسته: ۱) کاروانسراهای مدور، ۲) کاروانسراهای چندضلعی حیاطدار، ۳) کاروانسراهای دایوانی، ۴) کاروانسراهای با تالار ستوندار، ۵) کاروانسراهای چهارایوانی و ۶) کاروانسراهای با پلان متفرقه تقسیم می‌شود (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۱۰-۱۵). کاروانسرای شرکت نفت ارومیه نیز در دسته آخر یعنی کاروانسرای با الگوی پلان متفرقه

طبقه بندی شده و مشابه کاروانسرای شاه عباسی جلفا (نقشه ۸) و با آن قابل مقایسه است. به رغم این طبقه بندی، به نظر می‌رسد کاروانسراهای حیاط دار (گروه ج) فقط مختص مناطق مرکزی ایران نیست چراکه در مناطق مختلف شمال غرب کاروانسراهایی با چنین پلانی همچون کاروانسرای خواجه‌نظر جلفا و آذرشهر وجود دارند. با توجه به اینکه این بنا زمانی در دشت سرسبز و گسترده ارومیه واقع شده بود به لحاظ جغرافیایی نیز می‌توان آن را در ردیف کاروانسراهای دشتی محسوب نمود. ماکسیم سیرو برای کاروانسراهای دشتی کارکرد دوگانه‌ای قائل بوده و معتقد است:

«در این کاروانسراها که مخصوصاً در قرن اخیر بیشتر مورد توجه قرار گرفته‌اند از یکسو 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 بشمار می‌رفتند» (همان: ۸۸). کاروانسرای شرکت نفت هم چنین ویژگی‌های دارد:

نتیجه‌گیری:

استقرار ارومیه در مسیر شاهراه بازرگانی ایران - اروپا و اهمیت استراتژیک این راه، احداث کاروانسراها و اقامتگاه‌های بین راهی را اجتناب ناپذیر کرده است.

کاروانسرای ارومیه یکی از مهمترین کاروانسراهایی است که در خارج شهر ارومیه در نزدیکی دروازه پالو ساخته شده و پلانی شبیه پلان کاروانسرای شاه عباسی جلفا دارد. این کاروانسرا در زمان صلح پذیرای مسافران و مهمانان و در زمان جنگ مکانی برای دفاع و حفاظت از کاروانیان بوده است. این بنا یکی از آثار مهم شهر ارومیه است. علیرغم این که کاروانسرای مزبور در داخل شهر ارومیه قرار گرفته، لیکن ارزش‌های تاریخی آن چنانکه شایسته است شناخته نشده، با این حال می‌توان با انجام طرح مرمت و تعیین حریم، ضمن حفاظت، از آن به عنوان موزه هنرهای سنتی یا صنایع دستی

بهره‌های فراوان برد.

منابع:

- اصطخری، ابو اسحق. (۱۳۶۸). *مسالك و ممالك*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم.
- پیرنیا، محمد کریم، و افسر، کرامت الله. (۱۳۷۰). *راه و رباط*، تهران، انتشارات سازمان میراث فرهنگی.
- کیانی، محمدیوسف، کلایس، ولفرام. (۱۳۷۳). *کاروانسراهای ایران*، نشر سازمان میراث فرهنگی کشور، چاپ اول.
- کیانی، محمدیوسف، کلایس، ولفرام. (۱۳۶۲). *فهرست کاروانسراهای ایران*، جلد اول، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کیانی، محمد یوسف. (۱۳۷۹). *معماری ایران* (دوره اسلامی)، تهران، چاپ اول، نشر سمت.
- کلاویخو. (۱۳۳۷). *سفرنامه کلاویخو*، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات ترجمه و نشر کتاب.
- حیدری، رضا. (۱۳۸۲). *سیمای میراث فرهنگی آذربایجان غربی*، انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران.
- جکسن، و، ابراهم، ویلیام. (۱۳۵۲). *سفرنامه جکسن، ایران در گذشته و حال*، ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدره‌ای، تهران، انتشارات خوارزمی.
- شجاع دل، نادره. (۱۳۸۵). «پژوهشی پیرامون جاده ابریشم و کاروانسراهای این مسیر در شمال غرب ایران»، فصلنامه علمی پژوهشی *مطالعات تاریخی*، ضمیمه مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه فردوسی مشهد، شماره‌های ۱۱ و ۱۲ بهار و تابستان ۱۳۸۵ صص ۵۵ - ۷۲.
- صدرائی، علی. (۱۳۸۴). *یادگارهای عصر صفوی در آذربایجان غربی*، تهران، انتشارات گنجینه هنر، چاپ اول.
- گزارش ثبتی *کاروانسرای شرکت نفت ارومیه*. (۱۳۸۰).
- بایگانی اداره کل میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی آذربایجان غربی.
- کاتالوگ معرفی *کاروانسرای سیمون مهاباد*، بی تا، بی نا، بی جا.

137-152.

----- 1969, "*Bericht über Zwei Erkundungsfahrten In Northwest-Iran*". AMI Band 2, pp . 7 – 120 .

– ماکسیم سیرو. (۱۹۴۹). *کاروانسراهای ایران و ساختمانهای*

کوچک میان راهها، ترجمه عیسی بهنام، سازمان ملی حفاظت

آثار باستانی ایران، قاهره

– واندنبرگ، لوئی . (۱۳۷۹) . *باستانشناسی ایران باستان*، ترجمه

عیسی بهنام، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.

KLEISS, W 1977, "*Alte wege in west-iran*", AMI, band 10, pp



تصویر ۱: عکس هوایی ارومیه در حوالی سال ۱۳۱۲ ه.ش و موقعیت کاروانسرای شرکت نفت (مأخذ: سازمان نقشه برداری کشور)



تصویر ۲: عکس هوایی ارومیه در سال ۱۳۳۵ ه.ش و موقعیت کاروانسرا نسبت به شهر (مأخذ: سازمان نقشه برداری کشور)



تصویر ۳: محدوده احتمالی شهر ارومیه در سال ۱۳۴۴ ه.ش و موقعیت کاروانسرا (مأخذ: برگرفته از گزارش ثبتی کاروانسرا ۱۳۸۰)



تصویر ۴: نمای هوایی امروزی کاروانسرای شرکت نفت: (مأخذ: google earth)



تصویر ۵: استفاده از کاروانسرا به عنوان تعمیرگاه (مأخذ: نگارنده)



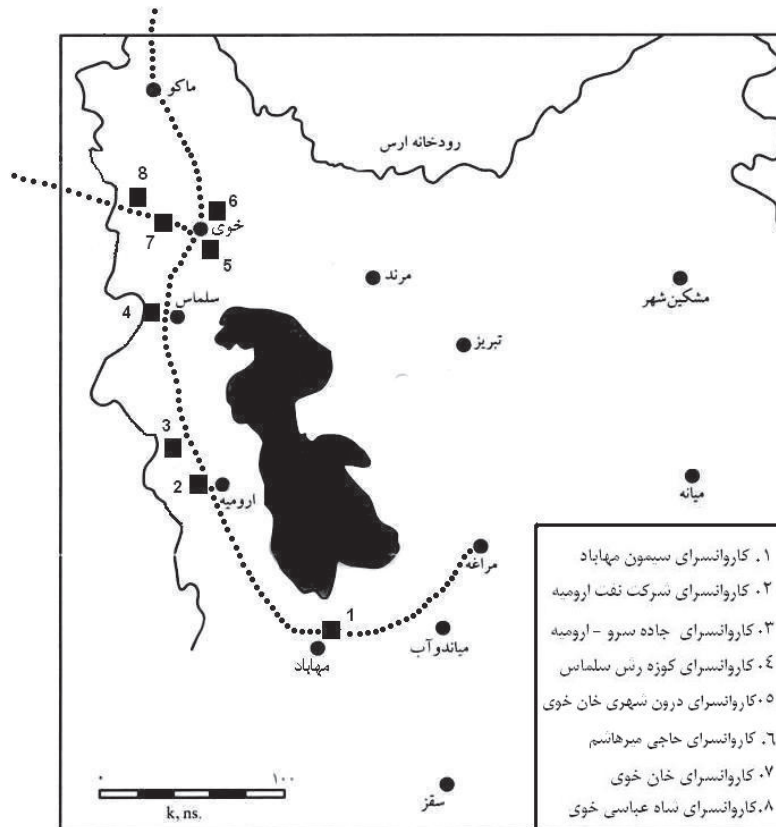
تصویر ۷: ورودی یکی از حجره‌ها که درب فلزی در آن نصب شده (مأخذ: میراث فرهنگی آذربایجان غربی)



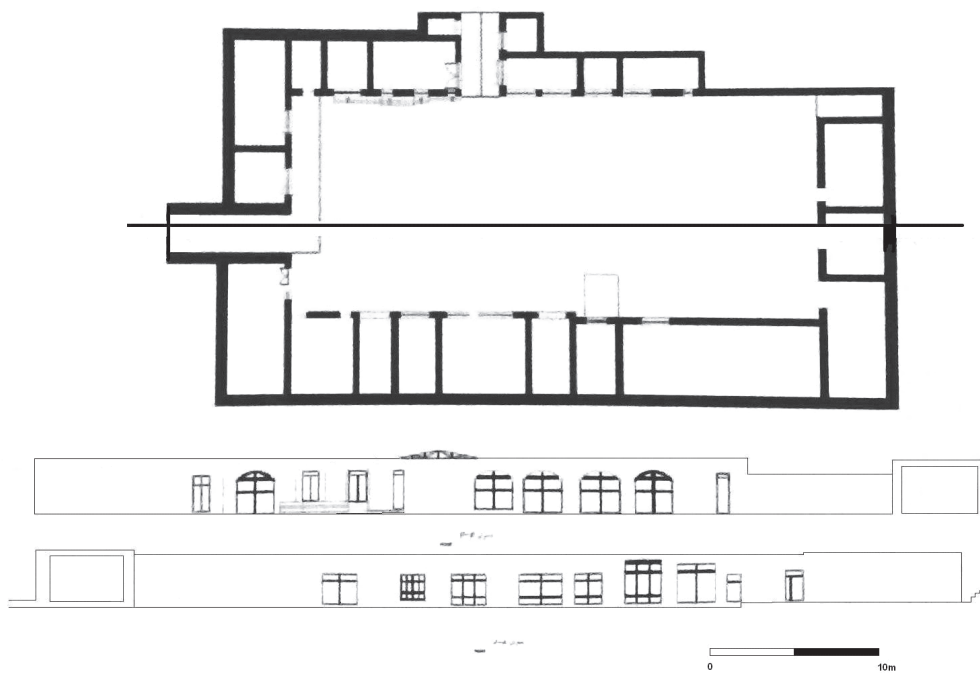
تصویر ۶: نمای داخلی یکی از حجره‌ها (مأخذ: میراث فرهنگی آذربایجان غربی)



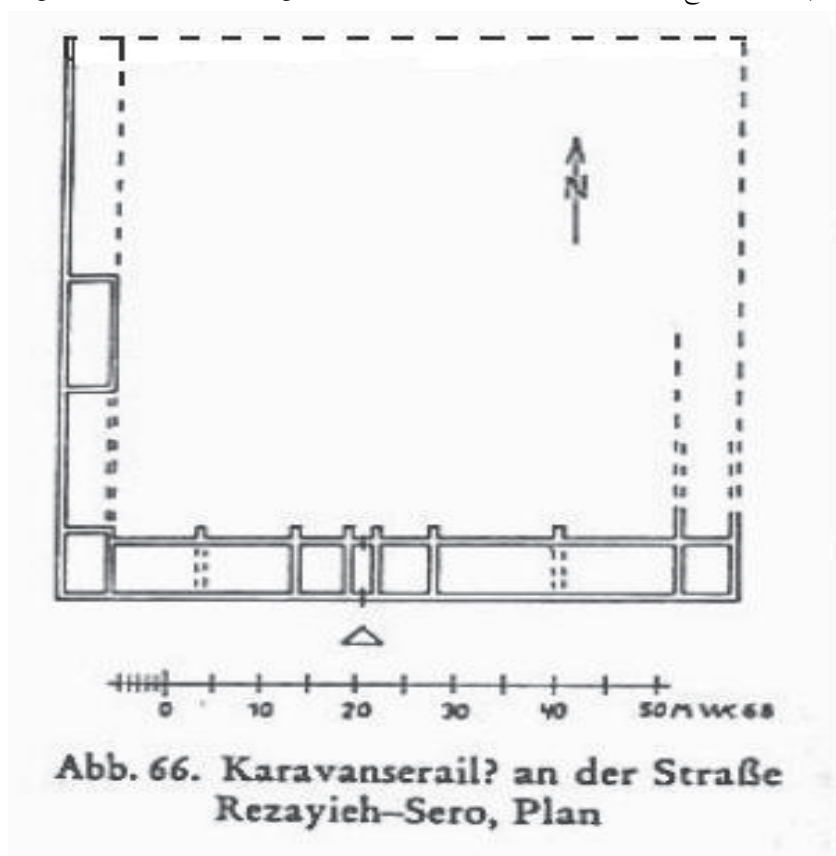
تصویر ۸: وضعیت اسفناک امروزی کاروانسرا بعد از تخلیه تعمیرگاه (مأخذ: میراث فرهنگی آذربایجان غربی)



نقشه ۱: مسیر فرعی B2 جاده ابریشم در آذربایجان غربی (از مراغه تا ماکو) و موقعیت کاروانسراهای شناسایی شده این مسیر (مأخذ: نگارنده)



نقشه ۲: پلان نما و مقطع کاروانسرای سیمون مهاباد (مأخذ: کاتالوگ معرفی کاروانسرای سیمون مهاباد، بی تا).



نقشه ۳: پلان بقایای کاروانسرای ۲۴ کیلومتری جاده سرو-ارومیه (مأخذ: KLISS 1969)

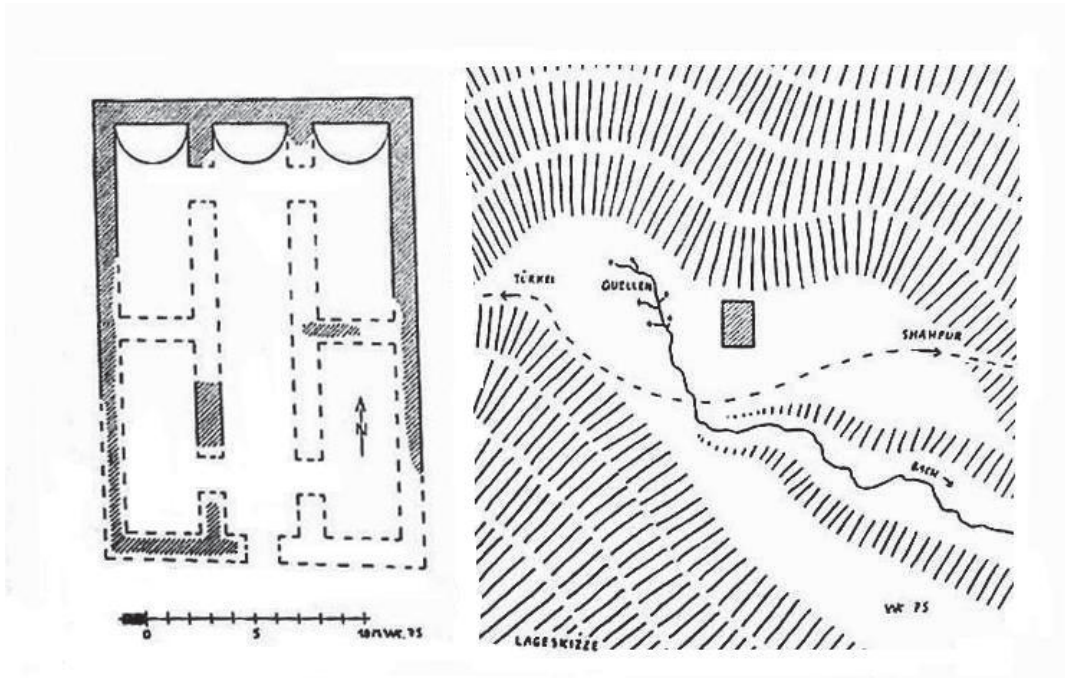
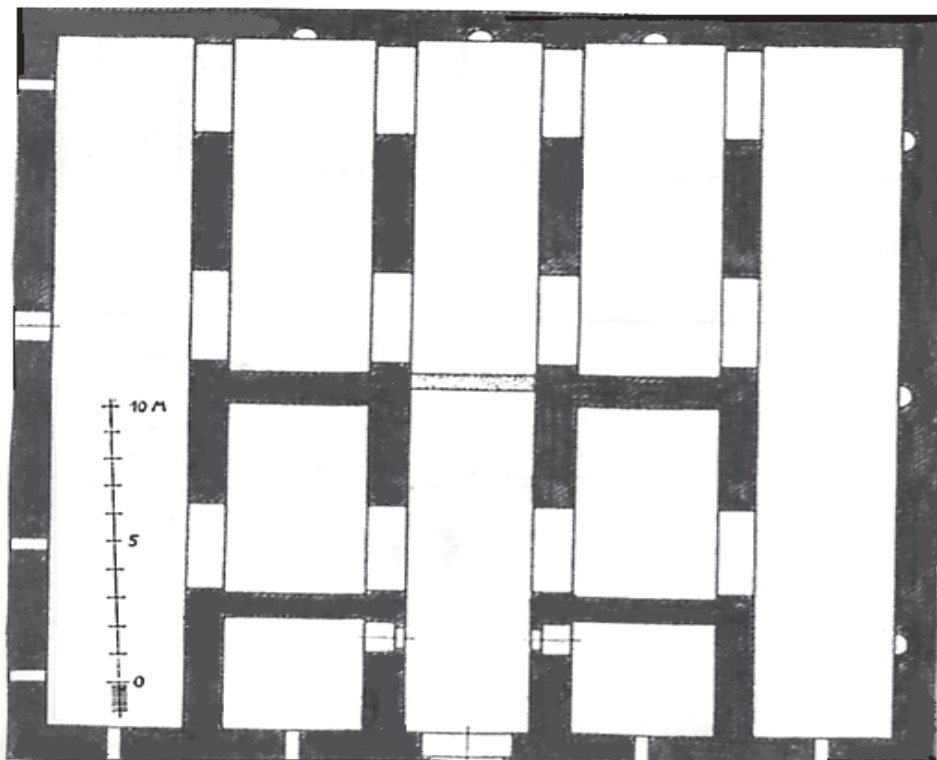
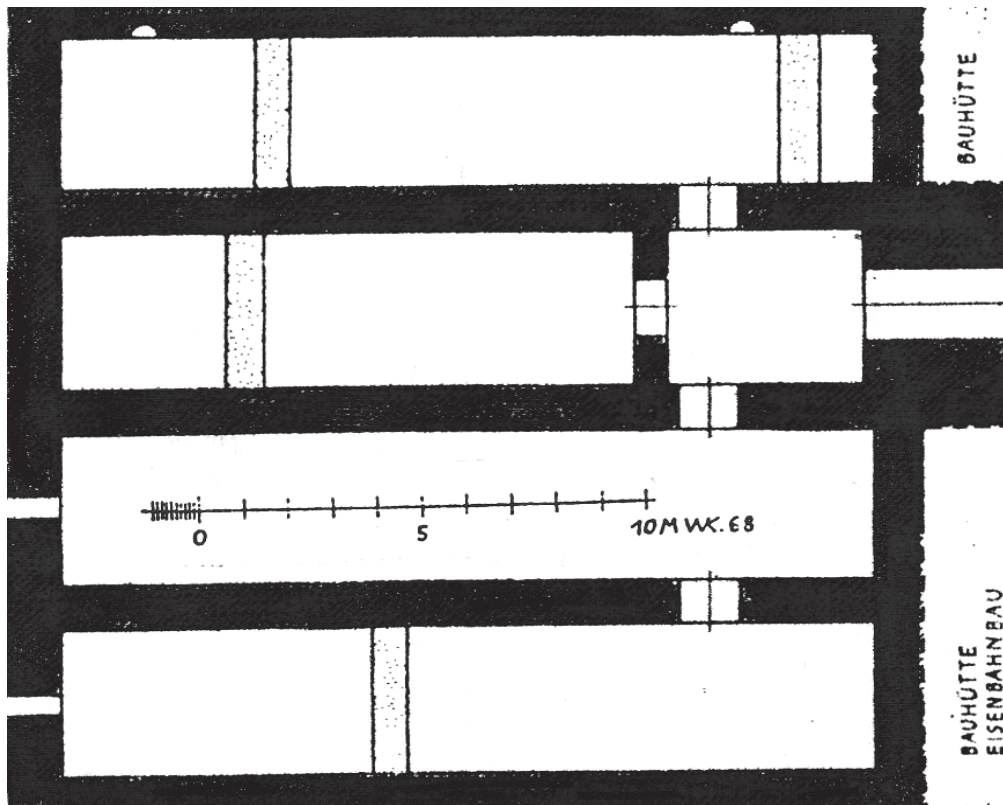


Abb. 13. Karawanseraï von Kuzaraï, Plan und Lageskizze

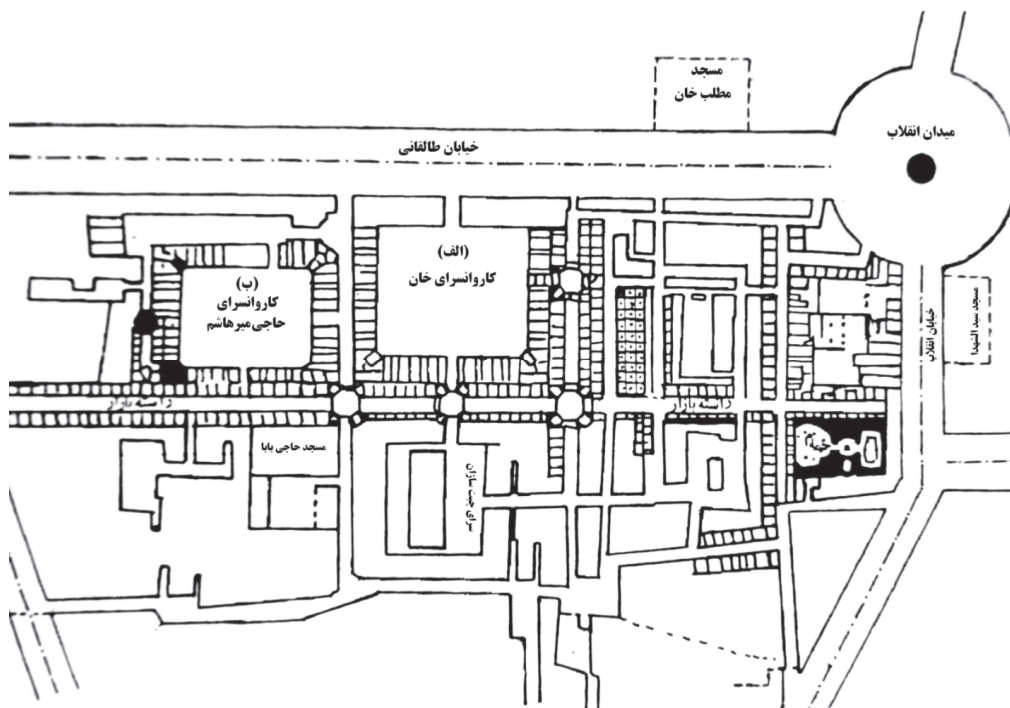
نقشه ۴: کروکی و پلان کاروانسرای کوزه رش سلماس (مأخذ: kliess: 1977)



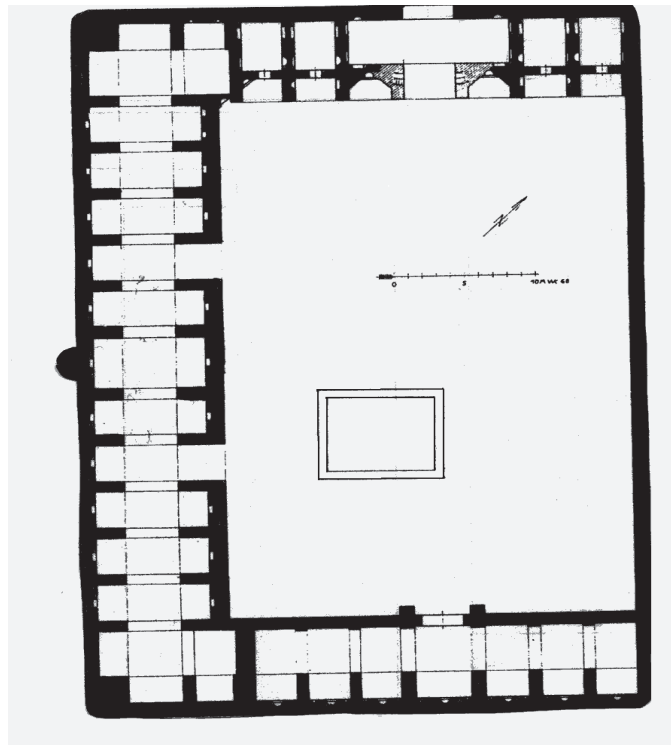
نقشه ۵: پلان کاروانسرای خان در ۳۴ کیلومتری خوی (مأخذ: گزارش ثبتی کاروانسرای خان خوی، ۱۳۸۰).



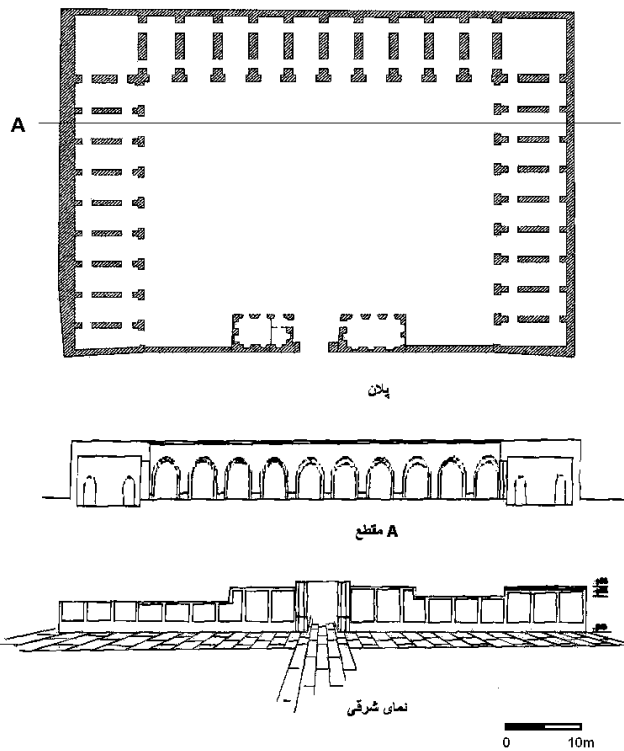
نقشه ۶: پلان کاروانسرای شاه عباسی در ۴۱ کیلومتری خوی (مأخذ: گزارش ثبتی کاروانسرای شاه عباسی، ۱۳۸۵).



نقشه ۷: نقشه بازار خوی و موقعیت کاروانسرای درون شهری خان (الف) و حاجی میر هاشم (ب) (مأخذ: آرشیو میراث فرهنگی آذربایجان غربی).



نقشه ۸: پلان کاروانسرای شاه عباسی جلغا (مأخذ: kliess: 1969)



نقشه ۹: پلان، نما و مقطع کاروانسرای شرکت نفت ارومیه (مأخذ: برگرفته از گزارش ثبتی کاروانسرا با اصلاحات).