



# از قم تا کربلا

## سفر به عتبات عالیات

بررسی راه قم - قصر شیرین  
در دوره قاجار

سعدی ده سلطانی مقدم

بسم الله الرحمن الرحيم  
www.tabarestan.info

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

تبرستان

[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

# از قم تا کربلا

سفر به عتبات عالیات

بررسی راه قم - قصر شیرین

در دوره قاجار

سعدی ده سلطانی مقدم

سرشناسه: سلطانی مقدم، سعیده، ۱۳۶۱ -  
 عنوان و نام پدیدآور: از قم تا کربلا، سفر به عتبات عالیات «بررسی راه قم - قصر شیرین در دوره قاجاریه» / سعیده سلطانی مقدم.  
 مشخصات نشر: تهران: نشر مشعر، ۱۳۹۳.  
 مشخصات ظاهری: ۱۸۴ ص.  
 شابک: ۰-۵۷۶-۵۴۰-۹۶۴-۹۷۸  
 وضعیت فهرست‌نویسی: فیبا  
 یادداشت: کتابنامه: ص. [۱۶۷] - ۱۷۵؛ همچنین به صورت زیرنویس.  
 موضوع: راه‌ها -- ایران -- تاریخ -- ۱۱۹۳ - ۱۳۴۴ ق.  
 موضوع: راه‌ها -- ایران -- قم (استان)  
 موضوع: راه‌ها -- ایران -- قصر شیرین  
 موضوع: ایران -- تاریخ -- قاجاریان، ۱۱۹۳ - ۱۳۴۴ ق.  
 رده‌بندی کنگره: ۱۳۹۳ س ۸ ۹۲ الف / HE ۳۶۵  
 رده‌بندی دیویی: ۱۰۹۵۵ / ۳۸۸  
 شماره کتابشناسی ملی: ۳۷۴۵۵۴۰

## از قم تا کربلا

سفر به عتبات عالیات

«بررسی راه قم - قصر شیرین در دوره قاجاریه»

|              |                        |
|--------------|------------------------|
| تألیف:       | سعیده سلطانی مقدم      |
| تدوین:       | پژوهشگرده حج و زیارت   |
| ناشر:        | مؤسسه فرهنگی هنری مشعر |
| چاپ و صحافی: | چاپخانه مشعر           |
| نوبت چاپ:    | اول - زمستان ۱۳۹۳      |
| شمارگان:     | ۱۰۰۰ نسخه              |
| بها:         | ۴۵۰۰ تومان             |

ISBN: 978-964-540-576-0

شابک: ۰-۵۷۶-۵۴۰-۹۶۴-۹۷۸

مراکز پخش و فروشگاه‌های مشعر:

تهران: تلفن: ۰۳-۶۴۵۱۲۰۰۳ / ۰۲۱ / قم: تلفن: ۰۲۵-۳۷۸۳۸۴۰۰

|         |                                                      |
|---------|------------------------------------------------------|
| ۹.....  | دیباچه                                               |
| ۱۱..... | مقدمه                                                |
| ۱۹..... | ■ فصل اول: ویژگی‌های عمومی راه قم - قصر شیرین        |
| ۱۹..... | ۱. راه شرقی - غربی                                   |
| ۲۰..... | ۲. راه‌های فرعی                                      |
| ۲۲..... | ۳. تاریخچه راه قم - قصر شیرین                        |
| ۳۰..... | ۴. فواصل و منازل                                     |
| ۳۱..... | ۵. راه‌سازی در دوره قاجار                            |
| ۳۵..... | ۶. ایجاد پل در مسیر قم - قصر شیرین                   |
| ۳۷..... | ۷. امنیت راه و راهکارهای دولت برای مبارزه با راهزنان |
| ۴۲..... | ۸. دشواری راه                                        |
| ۴۵..... | ■ فصل دوم: چگونگی رفت و آمد در مسیر قم - قصر شیرین   |
| ۴۷..... | ۱. کاروان و وسایل حمل و نقل                          |
| ۴۷..... | الف) حیوانات بارکش                                   |
| ۴۹..... | ب) وسایل حمل و نقل                                   |
| ۵۲..... | ج) تشکیلات کاروان                                    |
| ۵۵..... | ۲. کاروان‌سرا و کارکردهای آن                         |

الف) کاروان‌سرا و منزلگاه مسافین ..... ۵۵

ب) کاروان‌سراهای شهری و برون‌شهری ..... ۵۹

ج) کاروان‌سراهای شاهی ..... ۶۱

د) کاروان‌سراهای خصوصی ..... ۶۳

ه) کاروان‌سراهای خیریه ..... ۶۴

و) منابع تأمین مخارج کاروان‌سرا و ساختمان‌های میان‌راه ..... ۶۵

ز) کاروان‌سراها و تعامل فرهنگ‌ها ..... ۶۶

۳. معرفی چند کاروان‌سرای دوره قاجار ..... ۶۸

الف) کاروان‌سرای حوض سلطان ..... ۶۸

ب) کاروان‌سرای صدرآباد ..... ۶۹

ج) کاروان‌سرای ماهیدشت کرمانشاه ..... ۷۱

۴. قهوه‌خانه‌ها و چای‌خانه‌ها ..... ۷۳

■ فصل سوم: آثار اقتصادی مسیر قم - قصر شیرین ..... ۷۵

۱. اهمیت روابط ایران و عثمانی و تأثیرات آن بر تجارت ..... ۷۷

۲. نوع تجارت بین ایران و عثمانی از مسیر قم - قصر شیرین ..... ۸۴

گمرک ایران ..... ۸۸

۳. مسیر قم - قصر شیرین و ایجاد شهرهای جدید ..... ۹۲

الف) پیدایش سلطان‌آباد ..... ۹۲

ب) پیدایش دولت‌آباد ملایر ..... ۹۴

۴. آثار اقتصادی راه قم - قصر شیرین بر اقتصاد شهرهای مسیر ..... ۹۵

الف) قم ..... ۹۵

ب) سلطان‌آباد ..... ۹۷

یک - صادرات فرش به انگلیس، آمریکا و فرانسه ..... ۹۸

دو - تنزل تجارت قالی در دوره ناصرالدین شاه ..... ۹۸

- ۹۹..... سه - تجارت داخلی سلطان آباد
- ۱۰۰..... (ج) همدان
- ۱۰۱..... یک - صادرات همدان
- ۱۰۲..... دو - تجارت داخلی همدان
- ۱۰۴..... (د) کرمانشاه
- ۱۰۶..... یک - صادرات کرمانشاه
- ۱۰۷..... دو - واردات کرمانشاه
- ۱۰۹..... سه - حضور مهاجران بازرگان در کرمانشاه
- ۱۱۰..... ۵. بهره‌برداری غربی‌ها از مسیر قم - قصر شیرین
- ۱۱۳..... ■ فصل چهارم: ویژگی‌های فرهنگی، اجتماعی و مذهبی راه قم - قصر شیرین
- ۱۱۴..... ۱. کاروان‌های زیارتی
- ۱۱۸..... ۲. حمل جنازه به عتبات
- ۱۲۲..... ۳. رفت و آمد علما و طلاب
- ۱۲۶..... ۴. رفت و آمد هنرمندان، معماران و شاعران
- ۱۲۹..... ۵. نقل و انتقال کتاب به ایران (کتاب چاپ عراق به ایران و برعکس) و انتقال روزنامه
- ۱۳۰..... ۶. هیئت‌های خارجی و تبشیری و یهودی و تأثیرات آن
- ۱۳۳..... ۷. تردد فرنگی‌ها برای خواندن کتیبه‌های بیستون و دیگر آثار تاریخی
- ۱۳۶..... ۸. نقش راه قم - قصر شیرین در عمران و آبادانی
- ۱۳۶..... الف) بازارها
- ۱۳۷..... ب) پل‌ها
- ۱۳۸..... ج) کاروان‌سراها
- ۱۳۸..... ۹. آثار عبور و مرور مهاجران و غربی‌ها در شهرهای مسیر قم - قصر شیرین
- ۱۴۰..... ۱۰. شهرهای مسیر قم - قصر شیرین از دیدگاه سیاحان

- الف) قم ..... ۱۴۱
- ب) عراق عجم (سلطان آباد) ..... ۱۴۴
- ج) همدان ..... ۱۴۶
- د) کرمانشاه ..... ۱۵۵
- نتیجه گیری ..... ۱۶۵
- تصاویر ..... ۱۶۷
- کتابنامه ..... ۱۷۵

در گذشته راه‌ها و جاده‌های ارتباطی و تجاری، اهمیت فوق‌العاده‌ای داشت و از نظر سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اثر فراوانی بر مناطق واقع در این راه‌ها و مسیرها می‌گذاشت. تا چندی پیش مسیر قم - قصرشیرین که موضوع این کتاب است، از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی در ایران و مسیر زمینی اصلی زائران عتبات عالیات و حجاج بیت‌الله الحرام به شمار می‌آمد؛ بنابراین کارکردهای مذهبی و فرهنگی ویژه‌ای داشت. این پژوهش در پی آن است تا گوشه‌هایی از اثرگذاری این مسیر ارتباطی را بر زندگی ساکنان شهرهای واقع در آن نشان دهد و ابعادی از اهمیت و کارکردهای آن را در رابطه با عتبات عالیات بیان کند. پژوهشکده حج و زیارت، ضمن تشکر از نویسنده این اثر، سرکار خانم سلطانی مقدم، توفیق بیشتر را در عرصه‌های علمی و پژوهشی برایشان آرزو می‌کند. امید است این کتاب مورد توجه خوانندگان و پژوهشگران محترم قرار گیرد.

گروه تاریخ و سیره

پژوهشکده حج و زیارت

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

راه قم - قصر شیرین در دوره قاجار، مهم ترین راه داخلی ایران تا مرزهای غرب کشور بود؛ این راه به دلیل کارکردهای متنوعی که داشت، تأثیرهای همه جانبه‌ای در حیات سیاسی، فرهنگی، مذهبی و اقتصادی شهرها، سکونت‌گاه‌ها و منازل موجود در طول مسیر برجای گذارد. طبقات گوناگون اجتماعی از این مسیر استفاده می‌کردند؛ توده‌های مردم از این مسیر، راهی زیارت عتبات عالیات می‌شدند یا جنازه‌های عزیزان خود را برای خاکسپاری در عتبات عالیات، از این مسیر عبور می‌دادند. نیاز بغداد به انواع کالاهای ایرانی سبب گردید که تاجران، از این مسیر تجارت پروونقی را با بغداد برقرار کنند؛ حتی غربی‌ها نیز در امر تجارت، از این راه سود می‌جستند؛ به‌ویژه انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها و روس‌ها که علاقه بسیاری به تجارت فرش داشتند.

عبور عالمان و طلاب دینی که برای زیارت یا تحصیل به عتبات می‌رفتند، فرصت مناسبی برای آگاهی‌بخشی به توده‌های مردم در این مسیر بود؛ تا جایی که به همین دلیل، بعضی از مناطق مانند کرمانشاه، به یک مرکز مهم علمی، فرهنگی و مذهبی تبدیل شده بود. این مسیر در

اواخر دوره ناصری و هم‌زمان با دوره مشروطیت، راه مهم ورود اندیشه‌های نو و انقلابی بود. روشنفکران ایرانی مقیم اروپا و عثمانی، از این راه برای انتقال روزنامه‌های چاپ آن سرزمین‌ها، استفاده می‌کردند. لازم است گفته شود، ایران راه‌های مختلفی برای ارتباط با کشورهای اطراف و اروپایی داشت؛ راه‌های مهم تجاری ایران عبارت بود از راه مشرق که از هرات به باجگیران (مرز ایران و افغانستان) و از راه تربت حیدریه، به داخل ایران می‌رسید. راه دیگر جنوب بود؛ تمام راه‌هایی که جنوب ایران را با خارج مربوط می‌کرد، دریایی بود و کشتی‌های انگلیسی، آلمانی و روسی، با بندرهای جنوبی ایران، از راه دریای عمان رفت و آمد داشتند.

راه دیگر، مغرب بود که خود به دو راه تقسیم می‌شد: راه اول از طربوزان (بندر عثمانی در ساحل جنوبی دریای سیاه) و ارزروم به بایزید (مرز ایران و عثمانی) می‌رسید و از آنجا از راه خوی به تبریز وارد می‌شد و راه دوم از بصره به بغداد و از بغداد به خائنین (مرز ایران و عثمانی) و از آنجا از راه قصر شیرین و کرمانشاه داخل ایران می‌شد.

جاده قم - قصر شیرین، قسمتی از ایالت جبال بود که مهم‌ترین راه ایالت جبال، همان شاهراه بزرگ و کاروان‌رو خراسان بود که از بغداد شروع می‌شد و به ماوراءالنهر و شهر شرق اقصی می‌رسید. این شاهراه در حلوان وارد ایالت جبال می‌شد و از سرتاسر آن عبور می‌کرد؛ یعنی ابتدا از قرمیسین (کرمانشاه) می‌گذشت.

الگوی راه در زمان قاجاریه تغییری نکرد. همان‌طور که اشاره شد، راه‌های مبادلاتی از سوی شرق، جنوب و غرب بود؛ اما چیزی که اهمیت

این راه را بیشتر می‌کرد، رابطه ایران و عثمانی بود که به دوره صفویه باز می‌گردد. هنگامی سلسله صفویه در ایران رو به رشد نهاد که دولت عثمانی در اوج قدرت بود و توسعه روزافزون قلمروی عثمانی‌ها در مغرب ایران و تجاوز ازبکان به خراسان، ایران را با خطر تجزیه و تقسیم آن بین ترکان عثمانی و ازبکان مواجه ساخته بود.

صفویه در پناه مذهب شیعه، این خطر را از بین برد و استقلال و وحدت ایران را واقعیت بخشید. دشمنی شدید اهل تسنن با دولت صفوی، تقریباً در تمام دوره سلطنت صفویه ادامه داشت که بارزترین اثر آن، جنگ‌های ایران و عثمانی بود. این مسئله همواره به این شکل نبود که حالتی خصمانه داشته باشد؛ در دوره شاه تهماسب، توافقنامه آماسیه (۹۶۲ ه. ق / ۱۵۵۵ م) برای مدتی به جنگ‌های طولانی بین دو کشور خاتمه داد و در پی آن، روابط میان دو کشور رو به بهبودی نهاد و لحن نامه‌های تهماسب و سلیمان به یکدیگر، محترمانه، آرام و ملایم‌تر شد.

پس از درگذشت شاه تهماسب و اختلاف سرداران قزلباش برای تعیین جانشین وی در ایران، تا اندازه‌ای ناآرامی به وجود آمد. عثمانی‌ها که از وضع داخلی ایران آگاه بودند، از فرصت استفاده کرده و به منظور تسخیر قسمت‌هایی از ایران، لشکرکشی کردند. درگیری‌ها تا زمان شاه عباس ادامه یافت و مناطقی از غرب و شمال غرب ایران در اشغال عثمانی ماند.

شاه عباس اول در آن شرایط آشفته، به طور موقت، با دولت عثمانی صلح کرد. بعد از شاه عباس نیز کشمکش‌ها ادامه داشت تا آنکه با معاهده زهاب در زمان شاه صفی، استیلای سرافرازانه و درازمدت ایران

بر منطقه بین‌النهرین به پایان رسید. در واقع با این صلح، شاه صفی در کوتاه مدت، تمام متصرفات دراز مدت جد خود، شاه عباس را از دست داد.

در اثر انعقاد این معاهده، نزدیک به نود سال در دوره‌های شاه صفی، شاه عباس دوم، شاه سلیمان و شاه سلطان حسین، صلح میان دو دولت و آرامش در مرزهای دو کشور برقرار گردید و سفیرانی میان اصفهان و استانبول در رفت و آمد بودند.

ولی عصیان اتباع افغانی صفویان در قندهار و توسعه آشوب‌های داخلی در دوران سلطنت شاه سلطان حسین، ایران را دچار هرج و مرج کرد و عثمانی دوباره چشم طمع به ایران دوخت؛ تا آنکه نادرشاه موفق به تشکیل سلسله افشاریه شد. نادرشاه نیز موضع دولت صفویه را در پیش گرفت و سه بار به بغداد لشکر کشید تا آنکه بعد از تشکیل انجمن دینی نجف، روابط ایران و عثمانی بسیار حسنه و ملایم شد و رفت و آمد سفیران و هیئت‌ها و اهدای پیشکش‌ها ادامه پیدا کرد. نادرشاه هم ضمن دو نامه دوستانه، سیاست جدید خود را خطاب به سلطان عثمانی نوشت و توسط فتحعلی خان ترکمان به استانبول فرستاد.

در عهد زندیه، روابط ایران و عثمانی بیشتر جنبه سیاسی داشت؛ هرچند نمی‌توان روابط بازرگانی را نادیده گرفت. مرزهای طولانی بین دو کشور، اختلاف سیاسی بر سر اشغال مناطق مرزی و گاه جانبداری یکی از دو کشور از برخی اعراب مرزنشین، وجود اماکن مقدس شیعیان در خاک عثمانی و علاقه ایرانیان به زیارت این اماکن و سرانجام گشادن راه تجارتی ایران به بازارهای جهانی از طریق عثمانی، به طور کلی

موضوعات اصلی در روابط دو دولت ایران و عثمانی بود. زمانی به دلیل بروز بحران در یکی از بخش‌ها و زمانی به علت تشدید تشنجی دیگر، روابط دو کشور تحت شعاع قرار می‌گرفت. در دوره قاجار، روابط سیاسی ایران با عثمانی، پس از معاهده ارزنة الروم با تأسیس نمایندگی سیاسی دائم در خاک یکدیگر، رو به بهبود گذاشته بود. راه قم - قصر شیرین در تمام دوره قاجار، راه مبادله بازرگانی و تجارتي باقی ماند.

از منابع دوره قاجار به نظر می‌رسد که در این زمان، به تعمیرات راه اهمیت می‌دادند؛ از جمله دوره فتح‌علی‌شاه که به برکت حکومتداری فرزندش «محمدعلی میرزای دولتشاه» و نوه‌اش «عمادالدوله»، راه‌های منتهی به قصر شیرین آباد و تعمیر گشت. در منابع، بیشترین نام از آن ناصرالدین شاه است، او به بازسازی و تعمیر راه علاقه داشت. وزیر انطباعات آن عصر که در جریان تمام فعالیت‌های درباری بود، یادداشت‌های خوبی برجای گذاشته است. وی در اثر خود، اشاره‌ای به راهداری عصر ناصری کرده است. ناصرالدین شاه برای ساختن راه تهران به جنوب، یک صد هزار تومان اختصاص داد که راه تهران به محمره ساخته شود. ساختن و پرداختن تمام خط راه عتبات عالیات از تهران تا خانقین، به دست «مسیو کاستگر خان» - که تمام راه را هموار و عراده‌رو کرد - قبل از سفر ناصرالدین شاه به کربلا رخ داد. بازسازی کاروانسرای واقع در راه عبوری مردم، در سال ۱۲۸ هـ. ق نیز این ادعا را ثابت می‌کند که در دوره قاجار، به این راه اهمیت زیادی داده می‌شد.

از دو کاروانسرای مهم این راه، کاروانسرای حوض سلطان قم و

کاروانسرای ماهیدشت کرمانشاه بود. هر منزل تا منزل دیگری، بیش از ۲۰ تا ۳۰ کیلومتر فاصله نداشت که این مسافت، کاملاً با فاصله کاروانسرا تطبیق می‌کرد.

کاروان‌سراها، از روزگار کهن، تغییر چندانی در شیوه ساخت و معماری خویش نداشته‌اند. اساس سازه‌ای آنها شامل ایجاد باره‌بندها و اطاق‌هایی است که پیرامون حیاط محصور ساخته شده‌اند. تقریباً در همه کاروانسراها، اطراف یک فضای باز (حیاط مرکزی) تعدادی فضای مستقل به عنوان غرفه یا اطاق وجود دارد که در پشت این غرفه‌ها نیز فضای تالارمانندی برای نگهداری چهارپایان و احشام تعبیه شده است و تمام این مجموعه به وسیله دیوارها و برج‌های بلندی که به منظور تأمین امنیت ایجاد شده‌اند، محصور گشته است. برای رفت‌وآمد و تأمین امنیت داخلی و خارجی، مناسب‌ترین راه‌حل، ایجاد تنها یک ورودی است.

اما مسئله دیگری که اهمیت بسیاری داشت، ایجاد امنیت در این مسیر بود که دولت قاجار، راهکارهایی برای این امر داشت. برای مسافران دولتی و سیاحان خارجی، یک گذرنامه انسانی همراه کاروان، فرستاده می‌شد که به وسیله مهر دولتی، مهر شده بود تا نشان مصونیت باشد. البته بیشتر این کاروان‌های دولتی، اسلحه داشتند و در صورتی که مورد حمله راهزنان قرار می‌گرفتند، به‌خوبی می‌توانستند از خود دفاع کنند. در مناطقی که اهمیت بالایی داشت، از قراسواران خاص و توانمند استفاده می‌شد. این محافظان نظامی با این خصوصیات در دوره «ناصرالدین شاه» مشاهده شده بود. از کارهای دیگر دولت قاجار، گماشتن سرباز در گردنه‌ها بود. برای مثال در گردنه اسدآباد - که تمام مسافران مسیر عتبات

باید از این گردنه عبور می‌کردند و در بیشتر مواقع به دلیل موقعیت جغرافیایی، برای راهزنان جای مناسبی بود - حدود شصت نفر سرباز برای محافظت از گردنه مستقر شده بودند. محافظت از مسیر در پایان مسیر رقم - قصر شیرین، وظیفه طایفه‌ها یا منطقه‌ای خاص بود که در آن منطقه زندگی می‌کردند. اهمیت بسیاری که به این راه داده می‌شد، دلایل زیادی از جمله سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و مذهبی داشت که با توجه به اطلاعاتی که منابع در اختیار ما گذاشته‌اند، به آن می‌پردازیم.

خوشبختانه مسیر راه‌های ایران و ساختمان‌های وابسته به آنها، در هر زمان به دستان اشخاصی آگاه که اغلب خود صاحب برید یا راهنما بوده‌اند، دقیقاً ضبط شده و گاهی نویسندگان و گردآورندگان کتاب، خود بیشتر راه‌ها را سواره یا پیاده پیموده‌اند تا وضع راه‌ها و مسیر دقیق آنها، روشن شود. ما در این اثر کوشیده‌ایم تا از کتاب‌های «مسالك» اصطخری، «نزهة القلوب» حمدالله مستوفی و «احسن التقاسیم» مقدسی استفاده کنیم. پس از کتاب‌های جغرافیایی، اصلی‌ترین منابع ما در تألیف این اثر، کتاب‌های تاریخی و سفرنامه‌های دوره قاجار بوده است.

در اینجا لازم می‌دانم از آقای دکتر ابراهیم اصلانی که راهنمای رساله بودند و با توصیه‌های بجایشان در بهبود متن و محتوا یاری‌ام دادند، استاد رسول جعفریان برای مشاوره مؤثر و ارزشمندشان و همچنین از آقای علیرضا اباذری، مسئول محترم و فاضل کتابخانه تخصصی تاریخ اسلام و ایران، برای کمک و همراهی‌شان، مراتب قدردانی و سپاس خود را اعلام نمایم.

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

## فصل اول:

## ویژگی‌های عمومی راه قم - قصر شیرین

## ۱. راه شرقی - غربی

راه شرقی - غربی در ایران از دیرباز، راهی بوده که از خراسان تا عراق کشیده شده است. این راه، در دوره پیش از اسلام، از تیسفون آغاز شده تا دورترین شهرهای خراسان امتداد داشته است. پس از سقوط ساسانیان، مبدأ این راه از تیسفون به بغداد منتقل شده و مسیر غربی - شرقی از این شهر به سمت قصر شیرین، از آنجا به سمت همدان، ری، قومن، نیشابور و سپس تا شهرهایی چون مرو و نواحی مختلف، امتداد داشته است.<sup>۱</sup>

بخشی از راه، براساس گفته‌های مورخان قدیم، شاهراه بزرگ و کاروان‌رو خراسان است که از بغداد شروع می‌شد و به ماورالنهر و شهر شرق اقصی می‌رفت. این شاهراه در حلوان وارد ایالت جبال می‌شد و از سرتاسر آن عبور می‌کرد؛ بدین ترتیب که اول از قرمیسین (کرمانشاه)

---

۱. راه و رباط، محمد پیرنیا و کرامت الله افسر، ص ۱۴۶.

گذشته به همدان می‌رسید. کامل‌ترین شرح قدیمی که از شاهراه خراسان در دست است، شرحی است که ابن رسته، در آخر قرن سوم، نوشته و شاهراه مزبور را منزل به منزل با ذکر رودها و پل‌هایی که از روی آنها می‌گذرد و ارتفاعات و سراشیبی‌ها و پیچ‌های جاده و قریه‌ها و دهکده‌های سر راه وصف کرده است. چهار شرح قدیمی دیگر هم از این جاده بزرگ در دست است که آخرین آنها شرحی است که مقدسی نوشته و مسافت‌ها را برحسب تعداد منزل هر راه ذکر کرده است.

از همدان راه‌هایی از سمت راست آن جدا شده به جنوب شرقی امتداد می‌یافت، به نهاوند و از آنجا به همدان و از طریق بروجرد به کرج ابودلف می‌رفت. از سمت چپ راه‌های دیگری به سمت مغرب منشعب می‌شد که به قم می‌رفت.<sup>۱</sup> نکته مهم دیگر در رابطه با این راه این است که شاهراه بزرگ خراسان که قسمت مهمی از راه ابریشم نیز از آن می‌گذشته، شهرهای کرمانشاه تا قصر شیرین را در بر می‌گرفته است و اثری از راه‌سازی دوره ساسانی در آنجا مشهود است.<sup>۲</sup>

## ۲. راه‌های فرعی

به جز مسیری که در بالا شرح آن گذشت، شهرهای دیگری به کرمانشاه متصل می‌شدند؛ از سمت راست و چپ شهرهای بزرگی که در شاهراه خراسان واقع شده بودند، راه‌هایی منشعب می‌شد که به نقاط دیگر ایران می‌رفت. از حوالی کرمانشاه راهی به سمت شمال می‌رفت تا

۱. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، گای لسترینج، ترجمه: محمود عرفان، ص ۲۴۷.

۲. همان، ص ۹۱.

به تبریز و به شهرهایی که در ساحل دریاچه ارومیه<sup>۱</sup> بودند، می‌رسید. از همین راه جاده‌ای به اردبیل و آبادی‌های کنار رود ارس منتهی می‌شد. از همدان راهی بود به طرف جنوب شرقی که به اصفهان و کاشان می‌رفت. همچنین از ری راهی به سمت شمال باختری می‌رفت که به زنجان می‌رسید که منزل‌های آن معین شده بود و از آنجا به اردبیل منتهی می‌گردید.<sup>۲</sup> این راه، از زبان جغرافی‌نویسان، این‌گونه بیان شده است: از کرمانشاه و از کنگاور و از همدان راه‌هایی، از سمت راست آن جدا شده به جنوب خاوری امتداد یافته، به نهاوند و نیز از همدان از طریق بروجرد به کرج ابودلف می‌رفت و به اصفهان منتهی می‌شد. «حمدالله مستوفی» منزلگاه‌هایی را که از کنگاور به نهاوند و از آنجا به اصفهان می‌رفته، ذکر می‌کند.<sup>۳</sup> درحالی که «مقدسی» می‌گوید: راه مزبور از کرج مستقیماً به ری می‌رود و از آوه و ورامین می‌گذرد.<sup>۴</sup> راه کاروان فعلی اصفهان به تهران که (از ری عبور می‌کند) از کاشان و قم می‌گذشت. اما در اوایل قرون وسطی، راه کاروان، رو به طرف مشرق متمایل تر و به کناره کویر نزدیک‌تر بود و از سمت چپ آن راه، راه‌های دیگری به طرف باختر منشعب می‌شد که به کاشان و قم می‌رفت. «حمدالله مستوفی» می‌گوید: این راه پس از آنکه از کاشان و قم عبور کرد، به چپ منحرف شده به آوه و ساوه می‌رسد و از آنجا به سلطانیه

---

۱. رضائیه سابق.

۲. راه و راه‌سازی از دوره هخامنشی تا عصر پهلوی، دفتر اطلاعات و روابط عمومی وزارت راه، ص ۲۷.

۳. نزهة القلوب، حمدالله مستوفی، مصحح: محمد دبیرسیاقی، ص ۱۹۵.

۴. احسن التقاسیم، مقدسی، ترجمه: منزوی، ص ۴۰۱.

می‌رود. «ابن حوقل» و دیگران، شماره منزلگاه‌های بین شهرهای غربی ری را در راهی که به آذربایجان می‌رفت و همچنین شماره منزلگاه‌های از زنجان به شمال تا اردبیل را ذکر کرده‌اند.<sup>۱</sup> میان سلطانیه و ری راهی از ابهر به فارسجین می‌رفت و قزوین در شمال آن قرار داشت.<sup>۲</sup> به این صورت که میان ری تا قزوین چهار منزل وجود داشت.<sup>۳</sup>

### ۳. تاریخچه راه قم - قصر شیرین

تاریخچه راه قم - قصر شیرین را از قرن چهارم هجری قمری پیش می‌گیریم که اطلاعات زیادی درباره آن وجود دارد؛ به ویژه با استقرار امیران کرد شیعی خاندان حسنویه در منطقه جبال که خدمات ارزنده‌ای را به زائران ارائه دادند.

حَسَنَوِیَه یا حَسَنَوِیَه بن حسین، بنیان‌گذار حکومت خاندانی شیعه‌مذهب، از کردان بَرزَکانی ایران است که حدود نیمه دوم سده ۴ ه. ق. بر قسمت‌هایی از جبال و کردستان و لرستان فرمان راندند. نفوذ و اقتدار این خاندان تا حدود خوزستان و آذربایجان رسید و حکمرانی آنان بیش از شصت سال به طول انجامید.<sup>۴</sup> حسنویه را به عدالت‌پیشگی و برقراری امنیت یاد کرده‌اند.<sup>۵</sup> او به امور حرمین توجه ویژه داشت و برای مردم و

۱. سورة الارض، ابن حوقل، ترجمه: جعفر شعار، ص ۲۵۲.

۲. نزهة القلوب، ص ۱۹۸.

۳. راه و رباط، ص ۱۰۰.

۴. شرفنامه، شرف‌خان بدلیسی، به کوشش: ولادیمیر ولیامینوف، ج ۱، ص ۲۱.

۵. تاریخ الفی، قاضی احمد تتوی و آصف‌خان قزوینی، به کوشش طباطبایی مجد، ج ۳، ص ۲۰۵۵.

مجاوران حرمین، انفاق‌ها و هدایای بسیار می‌فرستاد.<sup>۱</sup> شیعی بودن آل‌حسنویه در گزارش‌های منابع معاصر آمده<sup>۲</sup> و از همسانی مذهبی آنان با حاکمان آل بویه معمولاً شیعه شمرده می‌شوند.<sup>۳</sup> حسنویه دینور، نهاوند، شاپور خواست (خرم آباد) یزدگرد و اسدآباد همدان را به تدریج تصرف کرد و قلعه سَرمَاج یا دُزبُز<sup>۴</sup> (هرسین کرمانشاه) را بر فراز کوهی بنا نمود و تختگاه خود ساخت که از آن پس نیز تختگاه امیران حسنویه بود.<sup>۵</sup>

یکی از فرزندان حسنویه بر ضد حکومت ابو شجاع عضدالدوله بویه (۳۳۸ - ۳۷۲ ه.ق) سرکشی کرد. همین موجب شد که عضدالدوله به تصرف اموال و املاک و کشتار همه فرزندان حسنویه بپردازد. عضدالدوله تنها با بدر که درایت و سیاست‌ورزی‌اش را دریافته بود، خوش‌رفتاری کرد و امارت کردستان را به او داد.<sup>۶</sup> بدر بن حسنویه به تدریج بر بخش‌های گوناگون جبال چیره شد و از ۳۶۹ تا ۴۰۵ امیر مناطقی از جبال بود. در اصطلاح جغرافی‌نویسان اسلامی، جبال به مناطق کوهستانی مغرب ایران گفته می‌شود و در آن دوران، بیشتر بر همدان، دینور، کرمانشاه و کردستان تا نزدیکی عراق اطلاق می‌شده که بعدها به عراق عجم نام‌بردار شده است.<sup>۷</sup> البته قلمرو بدر بن حسنویه، در اوج

۱. الکامل فی التاریخ، ابن اثیر، ج ۸، ص ۷۰۶.

۲. سفرنامه‌های سهام الدوله، سهام الدوله بجنوردی، به کوشش روشنی، ج ۲، صص ۲۷۴ و ۲۷۵.

۳. المواعظ و الاعتبار، المقریزی، به کوشش خلیل منصور، ج ۴، ص ۱۹۱.

۴. معجم البلدان، یاقوت الحموی، ج ۲، ص ۴۵۴.

۵. الکامل فی التاریخ، ج ۸، ص ۷۰۶.

۶. همان، ج ۹، ص ۵.

۷. معجم البلدان، ص ۹۹.

قدرت او، افزون بر مناطق یاد شده، به شاپور خواست، بروجرد، مناطقی از اهواز و گاه نیز قَرْمِیسین (کرمانشاه) و خُلوان و شَهْرزُور در کردستان عراق می‌رسید. پس از انجام برخی کارها و کسب خوشنامی در امور حج و حرمین، القادر عباسی، در سال ۳۸۸ هـ. ق به او لقب ناصرالدین والدوله اعطا کرد.<sup>۱</sup>

در سال ۳۶۷ هـ. ق، جانبداری بدر بن حسنویه از فخرالدوله بویه (حاکم همدان، اصفهان و ری)، شرف‌الدوله ابوالفوارس، پسر و جانشین عضدالدوله بویه را خشمگین ساخت و سپاهی به فرماندهی قراتکین جهشیاری را به نبرد بدر فرستاد. نخست بدر شکست خورد؛ اما در یک حمله بی‌باکانه و برق‌آسا از سوی بدر و گزیده‌ای از یارانش، سپاه قراتکین را از هم گسست و او را به بغداد گریزانند؛ بدین ترتیب، قلمرو بدر بن حسنویه در جبال گسترش یافت. در ۳۷۷ هـ. ق در نبردی دیگر با سپاه شرف‌الدوله، بدر بن حسنویه پیروز شد و حکومتش بر عراق غربی گسترش یافت.<sup>۲</sup> به سال ۳۹۷ بدر بن حسنویه به حمایت از ابوجعفر حجاج، سپاهی گران فرستاد که بغداد را محاصره کردند.<sup>۳</sup> در سال ۴۰۰ هـ. ق، میان بدر و فرزندش، هلال، جنگی رخ داد<sup>۴</sup> که سبب آن را دوری هلال از پدر و توجه بدر به دیگر فرزندش دانسته‌اند.<sup>۵</sup> به سال ۴۰۵ بدر بن حسنویه، به حسین بن مسعود کردی یورش برد و او را در قلعه‌اش محاصره کرد. اما با فرارسیدن

۱. تاریخ ابن خلدون، ابن خلدون، به کوشش خلیل شحاده، ج ۴، ص ۶۸۹.

۲. تجارب الامم، ابوعلی مسکویه، به کوشش امامی، ج ۷، ص ۱۶۷.

۳. الکامل فی التاریخ، ج ۹، ص ۱۹۲.

۴. تاریخ ابن خلدون، ج ۴، ص ۶۲۷.

۵. الکامل فی التاریخ، ج ۹، ص ۲۱۳.

زمستان و سرد شدن هوا، شماری از سربازان خسته و ناراضی، به او هجوم بردند و وی را به قتل رساندند.<sup>۱</sup> جنازه بدر به مرقد امام علی (علیه السلام) در نجف اشرف منتقل و در آنجا به خاک سپرده شد.<sup>۲</sup> پسرش هلال نیز در همین سال کشته شد و نوه‌اش طاهر بن هلال به حکومت دست یافت. اما نتوانست بیش از یک سال قدرت خود را حفظ کند. وی از شمس‌الدوله، پسر فخرالدوله بویه، حاکم همدان، شکست خورد و در پی ترک قلمرو سابق خود، به قتل رسید. شمس‌الدوله از ناپایداری و آشفتگی دستگاه بدر بن حسنویه بهره برد و مناطق زیر نفوذ او را تصرف کرد.<sup>۳</sup>

در منابع، بدر بن حسنویه از امیران نیکوکار منطقه جبال به شمار می‌رفت و در گستره حکومت او، امنیت پایدار برقرار بود. بدر بن حسنویه به تعمیر و بازسازی و اصلاح راه‌ها دلبستگی داشت و بودجه‌ای خاص برای این کار کنار می‌نهاد. در گزارش‌های گوناگون، تاریخ‌نگاران تصریح کرده‌اند که او بیش از دو هزار یا سه هزار مسجد و کاروانسرا ساخت و در این زمینه، مال فراوان هزینه کرد.

بدر بن حسنویه سالانه به بیست تن، هزار دینار می‌داد تا به نیابت از مادرش و نیز عضدالدوله که او را به حکومت رسانده بود، حج بگذارند و برای تعمیر نعل اسبان و پاافزارشان ۳۰۰۰ دینار به آهنگران و کفشگران همدان و بغداد سپرده بود.<sup>۴</sup>

۱. الکامل فی التاریخ، ج ۹، ص ۲۴۸.

۲. همان.

۳. روضة الصفا، محمد بن خاوند شاه میرخواند، به کوشش کیانفر، ج ۴، صص ۳۰۱۴ و ۳۰۱۵.

۴. تجارب الامم، ج ۷، ص ۳۳۹.

بدر در هیچ سالی از ارسال مال برای حرمین خودداری نمی‌کرد و امنیت طریق حجاز برایش اهمیت شایان داشت.<sup>۱</sup> وی سالانه صد هزار دینار برای مجاوران حرمین، تعمیر آب‌انبارها و تهیه آب و بازسازی چاه‌های آب یا به تعبیر برخی، برای رفع نیازها و مصالح راه حجاز<sup>۲</sup>، انفاق و صرف می‌کرد.<sup>۳</sup> او اموال و انفاق‌های ارسالی به حرمین را میان نوادگان انصار و مهاجر تقسیم می‌کرد.<sup>۴</sup> وی مبلغی مشخص به صاحبان خانه‌ها که در موسم حج پذیرای حاجیان بودند، اعطا می‌کرد. در روزگار او، موسم حج رونقی خاص داشت. از این رو مورد توجه خلیفه واقع شد و به سبب خدمات او به حاجیان، اهتمام در منع تعدی بادیه‌نشینان به حاجیان و پرداخت هزینه و بذل مال در این راه، از او تجلیل کرد.<sup>۵</sup> راه قم - قصر شیرین تا دوره مغول تغییری در بر نداشت. اما متأسفانه از زمان مغول تمام این راه‌ها آسیب دید.<sup>۶</sup> بغداد از مرکزیت افتاد. قرن‌ها مردم برای تحصیل علوم دینی به بغداد می‌آمدند. بعد از سقوط بغداد، اعتبار دینی این شهر از بین رفت.<sup>۷</sup>

ویرانی‌ها به حدی بودند که مستوفی که خود در دوره مغول مسئول جمع‌آوری خراج بود، عایدات ناحیه کرمانشاه - قصر شیرین را نسبت به

۱. الکامل فی التاریخ، ج ۹، ص ۱۴۴.

۲. شذرات الذهب، ج ۵، ص ۲۹.

۳. تجارب الامم، ج ۷، ص ۳۴۲.

۴. همان، ص ۳۳۹.

۵. الکامل فی التاریخ، ج ۹، ص ۱۴۴.

۶. سفرنامه گروته، هوگو گروته، ترجمه: مجید جلیلود، ص ۱۸۳.

۷. تاریخ جهانگشای جوینی، عطا ملک جوینی، ص ۴.

دوره سلجوقیان یک‌دهم عنوان می‌کند. به صورتی که کرمانشاه در زمان مغول، دهی بیش نبود.<sup>۱</sup> با هجوم مغول و استقرار سلسله ایلخانان در ایران، سلطانیه پایتخت ایران شد. از این رو مرکز شبکه راه‌ها نیز گردید و به این جهت است که «حمدالله مستوفی» در شرح راه‌ها به جای اینکه از بغداد شروع کرده به طرف مشرق برود، برعکس از سلطانیه شروع کرده به طرف مغرب رفته است. اگرچه از حلوان تا همدان (که به نسبت راه قدیم معکوس است) همه مراحل و منازل در هر دو صورت یکی است. اما از همدان به جای اینکه از طریق ساوه به ری برود، شاهراهی که مغول‌ها ساختند، مستقیماً به طرف شمال از راه درگزین و خرقان به سلطانیه می‌رفت. بنابراین از هیچ‌یک از شهرهای بزرگ نمی‌گذشت و منزلگاه‌هایی که حمدالله مستوفی در این جاده نام برده، فقط دهکده‌هایی هستند که همه آنها کاملاً نزد ما نامعلوم‌اند.<sup>۲</sup>

در دوره صفویه، راه قم - قصر شیرین، به جهات مختلفی اهمیت می‌یابد که به دلیل اهمیت این مسیر در دوره صفویه ملزم هستیم به آن بپردازیم. سلسله صفویه موقعی در ایران رو به رشد نهاد که دولت عثمانی در اوج قدرت بود و توسعه روزافزون قلمرو عثمانی‌ها در مغرب ایران و تجاوز ازبکان به خراسان، ایران را با خطر تجزیه و تقسیم آن بین ترکان عثمانی و ازبکان مواجه ساخته بود. صفویه، تحت لوای مذهب شیعه، این خطر را از بین بردند و استقلال و وحدت ایران را واقعیت بخشیدند. دشمنی شدید اهل تسنن با دولت صفوی که مذهب شیعه

۱. از قصر شیرین به طوس، ص ۶.

۲. نزهة القلوب، ص ۱۹۲.

داشتند، تقریباً در تمام دوره سلطنت صفویه ادامه داشت که بارزترین اثر آن، جنگ‌های ایران و عثمانی است.<sup>۱</sup> اما زمان‌هایی نیز بودند که روابط این دو کشور حالتی آرام‌تر به خود می‌گرفت و روابط تجاری به حالت عادی بر می‌گشت. اما مهم آن است که ترکان، با وجود همه نابسامانی‌ها، تلاش می‌کردند ابریشم مورد نیاز کارگاه‌های پارچه‌بافی بورسه و عایدات دولتی را از مسیر خشکی که راه قم - قصر شیرین بود، فراهم کنند. آنها در تلاش‌های اقتصادی‌شان و برای کسب منافع مالی، در نواحی مختلف، از فشار سیاسی مضایقه نمی‌کردند و در جنگ چالدران به تسخیر بغداد و بر راه‌های بیابانی نظارت کامل داشتند. بر راه‌های غربی ابریشم ایران نیز تسلط کامل داشتند.<sup>۲</sup> دیگر موضوعی که باید به آن اشاره کرد این است که در اواخر قرون وسطی، با افزایش اهمیت شهر تبریز و به خصوص بعد از روی کار آمدن سلسله صفویه و رونق گرفتن راه تجاری تبریز - قزوین - قم - کاشان، از اهمیت اقتصادی مسیر قم - قصر شیرین کاسته شد.<sup>۳</sup>

ولی عصیان اتباع افغانی صفویان در قندهار و توسعه آشوب‌های داخلی در دوران سلطنت شاه سلطان حسین، ایران را دچار هرج و مرج کرد و عثمانی دوباره چشم طمع به ایران دوخت تا آنکه نادرشاه موفق به تشکیل سلسله افشاریه شد. نادر نیز موضع دولت صفویه را در پیش گرفت و سه بار به بغداد لشکر کشید تا آنکه بعد از تشکیل انجمن دینی

۱. تاریخ اجتماعی ایران، مرتضی راوندی، ج ۸، ص ۴۷.

۲. تاریخ ایران دوره صفویه، پژوهش کمبریج، مترجم: یعقوب آژند، ص ۲۲۷.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۸۳.

نجف و پیشنهادهای نادرشاه مبنی بر رعایت حقوق تجاری بازرگانی و زائران و بستن معاهده زهاب، روابط دوستانه برقرار گردید.<sup>۱</sup> بعد از نادرشاه، روابط خارجی ایران، از توسعه‌ای که در زمان او پیدا کرده بود، کاسته شد و محدود به مسائل مربوط به سرحدات عثمانی و نمایندگی‌های تجارتي دول اروپایی در خلیج فارس شد. اما پس از آنکه کریم خان به زمامداری رسید و صلح و آرامش برقرار گردید، دوباره پای اروپاییان به ایران باز<sup>۲</sup> و راه‌ها بسیار امن شد. کنسول فرانسه در بغداد در این باره چنین می‌نویسد:

راه‌ها امن است و تجارت مجدد برقرار می‌شود. کاروان‌هایی که از اینجا به قصد ایران حرکت می‌کنند زیاد است و بیش از پانزده الی بیست هزار خانواده ایرانی که به بغداد پناهنده شده بود، به تدریج به وطن خود مراجعت می‌کنند.<sup>۳</sup>

در دوره کریم خان نیز سه راه عمده مبادله کالا وجود داشت که در بالا به آن اشاره شد که راه قم - قصر شیرین در اینجا مدنظر است. کالاهایی که صادر می‌شدند، عبارت بود از: شال کشمیر، چیت، پوست بره، ابریشم، تنباکو و غیره. اما کالاهای وارداتی از عثمانی شامل محصولات و فرآورده‌های اروپایی و منسوجات دمشق و حلب و مواد رنگی و جواهرات و سکه‌های طلا بود. موازنه نامطلوب تجارت عثمانی

۱. اسناد و مکاتبات تاریخی ایران دوره افشاریه، محمدرضا نصیری، ص ۱۳.

۲. تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، عبدالرضا هوشنگ مهدوی، ص ۱۷۴.

۳. تاریخ زندگی، هادی هدایتی، ص ۲۱۰.

و ایران موجب رشد تجارت ایران و هند گردید. راه قم - قصرشیرین، بیش از آنکه اختصاص به حمل و نقل کالاهای تجاری داشته باشد، مورد استفاده زائران قرار داشت. از سویی مسیر مذکور مهم‌ترین راه رفت و آمد بسیاری از زائران خانه خدا بود و در عین حال که به سفر زیارتی و مذهبی می‌رفتند، از فرصت پیش آمده استفاده نموده و به امر تجارت نیز می‌پرداختند. این امر به خصوص با توجه به اینکه زائران از پرداخت مالیات و عوارض گمرکی معاف بودند، مشوق زائران در امر تجارت یا ارائه خدمات فنی و حرفه‌ای بوده است. البته این امر، مطلوب عثمانی نبوده است و درصدد ممانعت از آن بوده‌اند؛ به طور مثال پاشا لیک بغداد که می‌خواست این رویه را برهم زند با کریم خان زند دچار چالش گردید.<sup>۱</sup>

#### ۴. فواصل و منازل

در ابتدای این بخش لازم است که معادل واحدها شرح داده شود. «فرسخ» یا «فرسنگ» به مقدار مسافتی گفته می‌شود که قاطری با بار به مدت یک ساعت آن را طی کند؛ بنابراین طول فرسنگ با طبیعت یک سرزمین تغییر می‌کند. در کل فرسخ بین پنج تا شش کیلومتر است؛ مثلاً فرسنگ‌های راه تهران - مشهد که از دشت‌های مسطح می‌گذرد، از فرسنگ‌های راه اصفهان - شیراز که از رشته‌کوه‌های موازی هم و گردنه‌های بسیاری می‌گذرد، به مراتب کوتاه‌تر است.<sup>۲</sup> فواصل مسیر

۱. کریم خان زند، جان پری، مترجم: محمدعلی ساکتی، ص ۳۵۷.

۲. سفرنامه گروته، ص ۱۸۳.

قم - قصرشیرین به این شرح می‌باشد:

فاصله قم تا تاج‌خاتون که سرحد قم و اراک بوده، یک فرسنگ و نیم است. سه فرسنگ پس از تاج‌خاتون روستای جیرود بود. منزل پس از جیرود به مسافت شش فرسنگ سیاوشان بود؛ سپس جاده از جنوب سیاوشان به سلطان‌آباد می‌رفت که هفت فرسنگ راه بود. منزل بعدی بروجرد بود که از سلطان‌آباد تا آنجا ده فرسنگ فاصله بود. از آنجا تا نهاوند دو فرسنگ و از منزل بعدی یعنی ملایر تا همدان هفت فرسنگ فاصله و از همدان تا اسدآباد شش فرسنگ بود.<sup>۱</sup>

راه از اسدآباد تا کنگاور در جنوب کوه الوند پنج فرسخ بود. همه راه از دره و کوهستان می‌گذشت تا به کنگاور برسد.<sup>۲</sup> قصبه کنگاور در شش فرسخی صحنه واقع بود. از کنگاور تا صحنه شش فرسخ بود. از بیستون تا کرمانشاه نیز شش فرسنگ بود.<sup>۳</sup> منزل بعدی ماهیدشت است که چهار فرسخ فاصله داشت تا کرمانشاه و از ماهیدشت تا هارون‌آباد شش فرسنگ و از هارون‌آباد تا کرد، چهار فرسخ راه بود. از کرد تا پایین طاق پنج فرسنگ راه و از میان طاق تا پل ذهاب چهار فرسنگ، از پل ذهاب تا قصرشیرین پنج فرسنگ بود.

## ۵. راه‌سازی در دوره قاجار

از منابع دوره قاجار، به‌خصوص سفرنامه‌های مطالعه‌شده برای این نوشتار به‌دست می‌آید که در این زمان به تعمیر راه‌ها اهمیت بیشتری

۱. ایران در بیش از یک قرن، ویلز، ترجمه قراغزلو، ص ۱۴۰.

۲. سفرنامه سیف‌الدوله، سیف‌الدوله، ص ۲۵۶.

۳. سفرنامه ادیب‌الملک، ادیب‌الملک، ص ۴۹.

داده شد. در این ساختمان‌ها و تعمیرات بیشتر از گچ استفاده می‌شد؛ به‌طوری که بیشتر آنها از ساختمان‌های دوران صفویه کم‌دوام‌تر و کهنه‌تر به‌نظر می‌رسید.<sup>۱</sup> پادشاهان این سلسله که از امور نظامی فارغ شده بودند، با استفاده از ثبات به‌وجودآمده در داخل کشور، گاه به فکر آبادانی کشور می‌افتادند؛ مثلاً در دوره «فتح‌علی‌شاه» به برکت حکومت‌داری فرزندش، «محمدعلی میرزای دولتشاه» و نوه‌اش «عمادالدوله» راه‌های منتهی به قصر شیرین آباد و تعمیر شد.<sup>۲</sup>

اما در منابع بیشترین نام از آن «ناصرالدین شاه» است. او به بازسازی و تعمیر راه علاقه داشت؛ از این‌رو دول خارجی به‌خصوص انگلیس و روس که هر یک هدفی در ایران داشتند، به فکر اخذ امتیاز برای ایجاد راه در کشور و استفاده از آن برای خود بودند. وزیر انطباعات آن عصر که در جریان همه فعالیت‌های درباری بوده، یادداشت‌های خوبی برجای گذاشته است. او در اثر خود اشاره‌ای به راه‌داری عصر ناصری کرده است؛ مثلاً درباره ساختن راه تهران به جنوب چنین آورده است: «خلاصه شاه به من فرمودند که یکصد هزار تومان از قرار ده - یک منفعت به امین‌الدوله و امین‌السلطان و مخبرالدوله داده‌ام که راه از تهران به محمره بسازند».<sup>۳</sup> «مسیو کاستگر خان» همه خط راه عتبات عالیات از تهران تا خاتقین را ساخت و همه راه را مسطح و هموار و عراده‌رو کرد.

۱. کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین راه، ماکسیم سیرو، ترجمه عیسی بهنام، ص ۱۳۰.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، هانری بایندر، ترجمه کرامت‌الله افسر، تهران، ص ۳۹۰.

۳. خاطرات روزانه اعتمادالسلطنه، اعتمادالسلطنه، ص ۵۵.

البته این راه‌سازی پیش از سفر ناصرالدین شاه به کربلا رخ داد.<sup>۱</sup> به‌طوری‌که در دوره مشروطه راه تا سلطان‌آباد، شوسه بوده است.<sup>۲</sup> بهبود راه سبب شد این مسیر که پیمودن آن روزها، هفته‌ها و ماه‌ها طول می‌کشید، به کوتاه‌ترین زمان خود برسد؛ به گونه‌ای که «هانری بایندر» در سال ۱۳۰۴ ه. ق مسافت تهران - قصر شیرین را در مدت یازده روز پیمود.<sup>۳</sup> درست است که راه‌سازی و گرفتن امتیاز آن، برای دولتمردان و دول خارجی پرسود بود، اما برای زائران و تجار نیز منفعت‌هایی داشت.

در سال ۱۲۹۸ ه. ق «امین‌السلطان» شروع به ساختن راه قدیم قم کرد و همه امکانات راه را تجدید نمود. او برای تسطیح جاده و مرمت راه بسیار کوشید. امین‌السلطان راه را شوسه کرد و برای سهولت مسافران درشکه، کالسکه، دلیجان، ترمتاس و فورقان که وسایل سواری است، فراهم آورد. مسافران آنها را کرایه می‌کردند و به‌آسانی از تهران به قم می‌رفتند و از حمل بار و اسباب سفر در این راه آسوده بودند. یکی دیگر از کارهای امین‌السلطان تشکیل دریاچه حوض‌السلطان بود. این دریاچه تا دوره ناصرالدین شاه وجود نداشت. امین‌السلطان مالک دهات بسیاری مانند قلعه محمدعلی خان، علی‌آباد، کوشک نصرت، منظریه و... در کنار جاده قم بود و چون از این راه زیاد رفت‌وآمد نمی‌شد و کاروان‌ها از راه کوتاه‌تری که از میان دریاچه فعلی می‌گذشت رفت‌وآمد می‌کردند،

۱. ایران امروز، اوژن ادبن، ترجمه علی‌اصغر سعیدی، ص ۳۵۲.

۲. همان، ص ۳۲۶.

۳. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۱۷.

امین‌السلطان برای آبادی املاکش تدبیری اندیشید و دستور دارد تا مسیر رودخانه شور را برگردانند و به جلگه‌ای که محل تردد کاروان بود، سردهند و چون چنین کردند، در اندک زمانی دریاچه بزرگی تشکیل و مقصود امین‌السلطان حاصل شد.

در طی مسافرتی به قم وقتی ناصرالدین شاه به دریاچه مزبور رسید به نوشتن سفرنامه اشارت کرد و ضمن تحریر، سخن از محیط و عمق دریاچه به میان آمد و هر یک از خواص که در حضور بودند حدسی زدند. بالاخره پس از گفت‌وگوی زیادی، شاه نگاهی به دریاچه کرد و گفت: «دور آن را بیست و چهار فرسنگ بنویسید» و آن‌گاه رو به حضار کرد و گفت: «عمق آن را چگونه معین کنیم؟» اکبرخان سیف‌السلطان نایب ناظر تعظیم کرده گفت: «قربان از همان قرار که محیط آن را معین فرمودید، عمقش را نیز تعیین فرمایید». شاه که از بذله‌گویی او خوشش آمد، خندید و گفت: «عمق آن را نیز تا بیست ذرع بنویسید».<sup>۱</sup>

ایجاد این راه و تشکیل مهمان‌خانه‌های راه قم و تعیین وسایل سواری این مسیر در سال ۱۳۰۱ ه. ق. واقع شد. در آن سال یک لایحه برای راه شوسه قم و تکلیف مسافرتین نوشته شد و به صورت اعلامیه بر دیوارهای تهران نصب گردید.<sup>۲</sup> البته فرنگیان کسانی بودند که برای ساخت راه‌های ایران از آنان استفاده شد و آنان از این رهگذر منفعت‌های بسیاری از جمله تجاری بردند؛ مثلاً روس‌ها برای

۱. یادداشت‌هایی از زندگانی خصوصی ناصرالدین شاه، دوست‌علی‌خان معیرالممالک، ص ۸۶.

۲. سفرنامه، افضل‌الملک، ص ۴۴.

شوسه کردن راه همدان به قزوین بسیار کوشیدند و هدف آنها وصل کردن راه همدان به بندر انزلی و وارد کردن کالاهایشان به داخل ایران بود.<sup>۱</sup>

## ۶. ایجاد پل در مسیر قم - قصر شیرین

در برخی نواحی به خصوص در قسمت‌های غربی کشور که شمار رودخانه‌ها بیشتر است، ناچار باید نهرها را قطع کرد و از روی آنها گذشت. بنابراین از گذشته‌های دور انسان‌ها به فکر ایجاد پل‌های موقت و دائم بودند. البته دولت پل‌ها را نمی‌ساخت، بلکه افراد خیر، آنها را احداث می‌کردند. معمولاً کسانی به ساختن پل اقدام می‌کردند که یکبار از رودخانه‌های خروشان گذشته بودند و دست یا پایشان شکسته بود. سپس برای کمک به هم‌نوعانشان یا به علل انسان‌دوستانه دیگر، به این کار خیر مبادرت می‌کردند.<sup>۲</sup>

از دارالخلافه تهران تا سرحد خانقین برخی رباطات معتبر و پل‌های عالی در عرض راه، در دوره قاجار احداث شده بود که سبب آسایش و رفاه زوار و مسافران بود. «فتح‌علی‌شاه» از شاهان قاجار بود. قاجار که به شهرهای مذهبی اهمیت می‌داد، در زمان او در کنار رودخانه قم، سدی از سنگ و آهک بسته شد، پیش از بستن این سد، آب رودخانه قم آسیب بسیاری به شهر رسانده بود.

از آنجا که در دوره قاجار بیشتر راه‌ها به تعمیر و بازسازی احتیاج داشتند، تعمیرات آنها اهمیت بیشتری یافت. بیشتر سفرنامه‌نویسان از

۱. سفرنامه گروه، ص ۱۸۸.

۲. همان، ص ۱۳۵.

جمله مسافران ایرانی در سفرنامه‌های خود به آن اشاره کرده‌اند.<sup>۱</sup> کوشیده‌ایم با توجه به منابع استفاده‌شده، هرکجا نام پلی را آورده‌اند، ما نیز آن را ذکر کنیم. نخستین پل واقع در مسیر قم - قصرشیرین، پل دلاک است. پس از منظریه شهر قم قرار دارد که در بین راه، یک پل چوبی و دو پل دیگر که از سنگ و آجر بود، دیده می‌شد. آخرین پل که از سنگ ساخته شده بود، پل دلاک نام داشت. آن پل چهار دفعه مباحثه شد؛ زیرا طغیان آب آن را خراب می‌کرد. در دوره ناصرالدین شاه که تعمیر بناهای راه، به مهندسان فرنگی واگذار شد، صورت ظاهر این پل بی‌عیب بود. سازه پل از سنگ بود و هفت چشمه و سقف مرتفعی داشت.<sup>۲</sup>

در دیزآباد بین راه قم - سلطان‌آباد پل هفت دهنه بزرگی بر روی رودخانه زده بودند، اما پل قدری به تعمیر احتیاج داشت.<sup>۳</sup> منزل بعدی سیاوشان است. در دوره ناصرالدین شاه در سیاوشان پل محکمی به دست یکی از افراد متمول منطقه ساخته شده بود. در قسمت جنوب سیاوشان نیز پل دیگری هست که از خشت و گل ساخته‌اند.<sup>۴</sup> از اسدآباد تا کنگاور پل عظیمی دیده می‌شد.<sup>۵</sup> در پایین طاق، پل بزرگی توسط دولتمردان قاجار ساخته شده بود.<sup>۶</sup> پل سه‌دهنه‌ای نیز بر روی رود کاماسب در بیستون زده بودند.<sup>۷</sup>

۱. حدیث قافله‌ها، قاضی عسکر، ص ۱۹۲.

۲. سفرنامه افضل الملک، ص ۴۴.

۳. از حریم تا حرم، ابوالحسن خان فخرالملک، ص ۱۲.

۴. سفرنامه سدیدالسلطنه، محمدعلی خان سدیدالسلطنه، ص ۳۰۵.

۵. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۴۱.

۶. سفرنامه سدیدالسلطنه، ص ۳۱۶.

۷. تهران، اوژن فلاندن، ترجمه حسین نورصادقی، ص ۱۹۳.

## ۷. امنیت راه و راهکارهای دولت برای مبارزه با راهزنان

همیشه در دوره‌های تاریخی و همچنین در دوره قاجار مهم‌ترین مسئله برای سفر، امنیت راه بوده است. خطر مواجهه با راهزنان یکی از نکاتی بوده است که همیشه مسافران آن را در نظر می‌گرفتند. بیشتر مسافران در کاروان‌های بزرگی که اکثراً به صدها شتر و نگهبان مسلح، مجهز بودند، با همدیگر سفر می‌کردند؛ شمار فراوان مسافران خودبه‌خود امنیتی را پدید می‌آورد، اما حجم و بار بیش از اندازه، کاروان‌ها را آسیب‌پذیر می‌کرد؛ زیرا از سرعت کاروان می‌کاست. راه بیابانی و کوهستانی نیز راهزنان ویژه خود را داشت. معمولاً این دزدان آماده بودند تا در ازای دریافت پول کافی، از این کار دست بردارند و نقش خود را با نقش محافظ عوض کنند که البته این کار به‌ندرت انجام می‌پذیرفت.<sup>۱</sup> گه‌گاه یک گذرنامه انسانی همراه کاروان فرستاده می‌شد که به مهر دولتی ممهور بود تا نشان مصونیت باشد. این گذرنامه برای مسافران دولتی و سیاحان خارجی صادر می‌شد. البته بیشتر کاروان‌های دولتی اسلحه داشتند و در صورتی که راهزنان به آنان حمله می‌کردند، به‌خوبی می‌توانستند از خود دفاع کنند.<sup>۲</sup> اکنون این مسیر را منزل به منزل می‌پیماییم تا ببینیم مسافر در کدام منطقه با خطر بیشتری روبه‌رو بوده است.

از بهرام‌آباد به طرف رباط‌کریم جاده پهن و عریض بود و از آنجا به خان، هشت فرسخ با رباط‌کریم فاصله داشت و این راه از کویر نمک

۱. از حریم تا حرم، ص ۱۲.

۲. سفری به دربار سلطان صاحبقران، هاینریش بروگش، ترجمه کردیچه، ص ۲۷۶.

می‌گذشت. به سبب سختی راه و وجود راهزنان، مردم رباط کریم، به کاروانیان توصیه می‌کردند، شب حرکت کنند.<sup>۱</sup> «قریه تاج‌خاتون در گذشته دزدگاه بود، اما از توجهات «ناصرالدین شاه» در این زمان در کمال امنیت بوده است.<sup>۲</sup>

نرسیده به همدان در دامنه، گردنه‌ای سخت و صعب‌العبور وجود دارد که دزدان گاه‌وبی‌گاه در اواسط آن کمین می‌کردند و به کاروان‌هایی که از آنجا می‌گذشتند، هجوم می‌آوردند. مدت‌ها بود راهزنان کرد و بختیاری در این گردنه به کاروان‌ها دستبرد می‌زدند و تعقیب آنها سودی نداشت.<sup>۳</sup> «قافله‌ها بیشتر در گردنه بیدسرخ دچار راهزنان «الوار» و «خزل» می‌شدند و یا از قافله‌سالار به گرفتن باج قناعت می‌کردند.

این امر از کرمانشاه تا قصرشیرین که قافله از میان ایلات «کلهر» و «سنجابی» عبور می‌کرد، به‌ندرت اتفاق می‌افتاد. در پیگیری هویت دزدان، مشخص شد که اکثراً غیر بومی و عاصیان از دولت بودند.<sup>۴</sup>

راهزن‌های نه‌اوندی بروجرد و ملایر و تویسرکان و همدان و کرمانشاه، همه در دزدی دست داشتند.<sup>۵</sup> این امنیت بیشتر در زمان فتح‌علی‌شاه که دولتشاه، زمامدار امنیت منطقه بود و در زمان ناصری گزارش شده است.<sup>۶</sup> به این دلیل منطقه کرمانشاه تا قصرشیرین در دوره

۱. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۲۷۶.

۲. از حریم تا حرم، ص ۸.

۳. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ۲۲۹.

۴. از حریم تا حرم، ص ۱۲.

۵. سفرنامه عضدالملک، علی‌رضا عضدالملک، ص ۸۰.

۶. تهران، ص ۹۲.

قاجار کم حادثه‌تر به نظر می‌رسید. در این منطقه راه‌های تجاری فراوانی وجود داشت که به منطقه کرمانشاه منتهی می‌شد و مهم‌تر از همه راهی بود که از اصفهان شروع می‌شد، اندکی در حاشیه لرستان پیش می‌رفت، از سلطان‌آباد و بروجرد و نهاوند و کنگاور عبور می‌کرد و از طریق کرمانشاهان و سرپل به بغداد می‌رفت؛ از این‌رو کاروان‌هایی که کالاهای گران‌بها به مقصد اروپا داشتند، راه‌های طولی، ولی امن کرمانشاهان را ترجیح می‌دادند.<sup>۱</sup> البته بنا به گفته سدیدالسلطنه این امنیت در این مناطق در دوره مظفری و آغاز مشروطیت وجود نداشته است.

همیشه دولت قاجار از راه‌ها محافظت می‌کرد؛ به‌خصوص مسیر قم - قصر شیرین که از نظر مذهبی نزد دولت و مردم اهمیت ویژه‌ای داشت. دولت همیشه برای مبارزه با راهزنان راهکارهایی داشت. در مناطقی که اهمیت فراوانی داشت، از قراسواران خاص با توانایی بسیار استفاده می‌شد. در دوره ناصرالدین شاه این محافظان نظامی وجود داشتند.

در قم ده نفر قراسواران برای حفظ راه‌ها متوقف بودند. قراسواران با ویژگی و توانایی‌هایی خاص این‌گونه بودند:

سر خود را به روی زین اسب می‌گذاشتند، هر دو پا را به هوا بلند می‌کردند و اسبان را به حالت تاخت در می‌آوردند. در این حالت از اسب نمی‌افتادند و به طرز خاصی از زیر شکم اسب، تیر تفنگ خالی می‌کردند و در حین تاختن اسب طوری خود را در زیر شکم مرکب

۱. جغرافیای غرب ایران، دموورگان، ترجمه کاظم ودیعی، ص ۱۵۹.

۲. سفرنامه سدیدالملک، ص ۳۱۴.

پنهان می‌ساختند که سوار معلوم نمی‌شد و در روبه‌روی دشمن، خود را از گلوله تیر محفوظ می‌داشتند. در حین سواری، زین و یراق اسب را برچیده، دوباره مرکوب خود را زین و یراق می‌کردند و در حین سرعت دوندگی اسب، پیاده می‌شدند و یک پا را چندین بار به زمین می‌زدند و بعد سوار می‌شدند.<sup>۱</sup>

از دیگر کارهای دولت قاجار این بود که در گردنه‌ها سرباز گماشته می‌شد. گردنه اسدآباد که همه مسافران مسیر عتبات باید از آن عبور می‌کردند، در بیشتر مواقع به دلیل موقعیت جغرافیایی جای مناسبی برای راهزنان بود؛ از این رو حدود شصت نفر سرباز برای محافظت از گردنه مستقر شده بودند؛ زیرا دزدان، گاه و بیگاه در این گردنه کمین می‌کردند و به کاروان‌هایی که از آنجا می‌گذشتند، هجوم می‌آوردند. سربازان با تفنگ در گوشه و کنار سنگر می‌گرفتند و مراقب بودند. دزدان دائمی این کمین‌گاه چاره‌ای برای دولت قاجار نگذاشتند جز اینکه، عده‌ای را بطور دائم در این گردنه مستقر کند، تا آنان مراقب امنیت آنجا باشند. همیشه چند سرباز سوار مسلح کسانی را که می‌خواستند از این گردنه عبور کنند، همراهی می‌کردند تا مبادا میان راه به آنان حمله شود.<sup>۲</sup>

در جای‌جای این مسیر، رد محافظان دولتی دیده می‌شد که گاه مسافران برای تشکر، به آنان انعام می‌دادند.<sup>۳</sup>

به انتهای مسیر قم - قصر شیرین که نزدیک می‌شویم، این وظیفه مهم

۱. سفرنامه قم، افضل‌الملک، ص ۵۴.

۲. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۲۹۹.

۳. تهران، ص ۱۹۰.

به طایفه‌ها یا منطقه‌ای خاص سپرده می‌شد که در این منطقه زندگی می‌کردند. همان‌طور که در بالا ذکر شد از کرمانشاه تا قصر شیرین قافله‌ای که از میان ایلات کلهر و سنجابی عبور می‌کرد، به‌ندرت اتفاق می‌افتاد که کاروان درگیر راهزن شود.<sup>۱</sup> دوره ناصرالدین شاه مقابله با راهزنان به عهده مردم کنگاور بود؛ یعنی به این صورت که هرگاه راهی زده و مالی برده می‌شد، باید کنگاور از عهده برمی‌آمد و حق نداشتند پرداخت نکنند و اعتراض کنند. با این اوصاف حاکم آنجا بسیار با مرارت و سختی مواجه می‌شد.<sup>۲</sup> زمان مشروطه ایل سنجابی، محافظت از مرزها و زوار را به عهده داشت.<sup>۳</sup> حتی این طایفه‌ها در مرز کشور عثمانی محافظت از مسافران را بر عهده داشتند. از آغاز کرمانشاهان تا پایان آن، هر جا که زوار منزل می‌کردند، کشیکچی و قراول حاضر بود.<sup>۴</sup> کوتاهی‌هایی نیز صورت می‌گرفت.

دولت ناصری امنیت خوبی برقرار کرده بود و مقرر بود که همواره در قصر شیرین پادگانی با عده‌ای سرباز برای نگهبانی گماشته شوند، اما متأسفانه این سربازان که شمار آنها بیشتر از سی یا چهل نفر نبود، آن‌هم با اسب‌های مفلوک و تفنگ‌های مغشوش و با این امکانات می‌خواستند در مقابل دزدان سرحدی بهادر چابک که همه‌شان تفنگ‌های خوب و اسب‌های تند و تیز داشتند، از قافله‌های زوار حمایت کنند.<sup>۵</sup>

۱. سفرنامه اعتصام‌الملک، اعتصام‌الملک، ص ۱۲.

۲. سفرنامه عضدالملک، ص ۸۰.

۳. ایران امروز، ص ۳۴۰.

۴. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۵۸.

۵. حدیث قافله‌ها، ص ۹۳.

## ۸. دشواری راه

بیشترین دشواری مسیر مربوط به زمستان بود. در تابستان باران نمی‌بارید؛ در نتیجه زمین سفت بود و مشکلی ایجاد نمی‌شد؛ ولی اواخر پاییز و زمستان که فصل بارندگی است، یا در فصل بهار هنگام آب‌شدن برف‌ها که سطح زمین از گل‌ولای پوشیده می‌شود، ممکن بود طغیان رودخانه‌ها و عریض شدن آن، عبور و مرور را روزها و هفته‌ها مختل کند.<sup>۱</sup> کمترین بارندگی کافی بود که خاک رس زمین‌های ایران را به گلی چسبناک و عبورناپذیر تبدیل کند؛ چهارپایان و مسافران در گل‌ولای یخ‌ها گیر می‌کردند. خانه‌های گلی فرومی‌ریخت و با چکه کردن بام، نه فقط آنها پناهگاه نبود، بلکه جای پرخطری نیز محسوب می‌شد.<sup>۲</sup>

مشکل دیگر وجود گردنه‌های تنگ و باریک بود که در مسیر راه، مسافر چندین بار با آن مواجه می‌شد. این گردنه‌ها در زمستان به دلیل برف‌گیربودن، دست‌کم چهار ماه، راه را مسدود می‌کرد. همچنین عبور قاطران از این راه‌های سخت مشکل دیگری بود؛ زیرا فقط یک قاطر می‌توانست از آن عبور کند و اگر تصادفاً دو کاروان با یکدیگر روبه‌رو می‌شدند، فقط کاروان قوی‌تر معین می‌کرد کدام کاروان باید از کوره راه بگذرد و کدام یک باید در توده‌های برف کنار راه که گاهی ارتفاعشان به یک متر هم می‌رسید، توقف کند.<sup>۳</sup> در برخی مسیرها مانند پای طاق، راه افزون بر باریک‌بودن پر از سنگ‌هایی بود که باعث لغزیدن پای انسان و

۱. سفرنامه گروته، ص ۱۲۵.

۲. ایران امروز، ص ۳۲۲.

۳. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۸۶.

لیز خوردن اسب‌ها می‌شد؛ از این رو باید مسافر چندین بار پیاده می‌شد و دهنه اسب را می‌گرفت و آن را عبور می‌داد. در برخی نقاط جنگلی وجود بوته‌های تمشک وحشی و درختان بسیار و برخورد آنها با بارهای حیوانات، بر مشکلات کار می‌افزود.<sup>۱</sup> وجود کوچه‌های تنگ شهرهای مسیر، عبور کالسکه را با مشکل روبه‌رو می‌کرد. این مسئله بیشتر برای مسافران خارجی مطرح بود که با کالسکه رفت‌وآمد می‌کردند.<sup>۲</sup>

www.tabarestan.info

۱. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۳۹۱.

۲. سفرنامه بلوشر، بلوشر، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، ص ۸۳.

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

## چگونگی رفت و آمد در مسیر قم - قصر شیرین

امروزه راه آهن و شاهراه‌های اتومبیل روگذر، راه‌هایی را که پیمودنشان روزها، هفته‌ها و ماه‌ها طول می‌کشید به چند ساعت کاهش داده است. در گذشته فقط راه‌های باریک کاروان‌رو وجود داشت. کاروان‌سراهایی که زمانی در سراسر این مسیر وجود داشت و استراحت‌گاه‌هایی برای مسافران و چهارپایانشان فراهم می‌آوردند، اکنون ازبین رفته‌اند. فقط ویرانه‌هایشان برجای مانده است تا نشانگر خط جاده قم - قصر شیرین باشد.

خوشبختانه خاطرات و سفرنامه‌های بسیاری وجود دارد تا بتوانیم با کمک آنها حیات جاده قم - قصر شیرین را بازسازی کنیم. تجربه‌های مسافران در بسیاری از بخش‌های تاریخ جاده قم - قصر شیرین، همسان‌اند. شاید بهتر باشد جای پای آن مسافران را دنبال کنیم و از چگونگی سفر در این مسیر آگاه شویم.

در گذشته مسافرت در جاده قم - قصر شیرین جنبه‌های گوناگونی داشت و بسیار نیز جالب توجه بود. یکی از مسافران آن را این‌گونه شرح

داده است:

یکی آنکه مسافر از میان رشته‌های عظیم کوه‌های زاگرس که بین خانقین و کرمانشاه است عبور می‌کرد و پرشیب‌ترین گردنه که تنگه گیرا نام داشت، بین سرپل و کرند واقع شده و با کتل راه بوشهر و شیراز قابل مقایسه بود. در زمستان به واسطه برف غالباً مسدود می‌باشد. از این گردنه مسافر، دشت هموار آشور و گلده را ترک و به نجد بزرگ ایران ورود می‌کند و آن‌قدر هم در این فلات خواهد بود تا سرزمین ایران را ترک نماید. ثانیاً از وسط شهرهای عمده و آباد ایران یعنی کرمانشاه و همدان خواهد گذشت. این شهرها در منطقه بسیار حاصل‌خیز ایران واقع شده است.<sup>۱</sup>

تنوع آب‌وهوایی این منطقه نیز عجیب است. به سبب تنوع اوضاع جغرافیایی، نقاط شمالی و شرقی، نقاط کوهستانی برف‌گیر دارد و نقاط غربی آن که به سبب مجاورت جزیره العرب آب‌وهوای خشک دارد. شواهدی در دست است و مسافران نیز نقل می‌کنند که شهر کرمانشاه باختران نخلستان داشت و نیز بقایای باغ‌های نی در حوالی شهر، به هوای گرمسیری آن دلالت می‌کند. در کتاب رجال عصر ناصری «دوستعلی خان معیر الممالک» می‌نویسد:

یکی از روزها که اغلب بزرگان و محارم در حضور ناصرالدین‌شاه بودند، سخن از تغییر آب‌وهوای بعضی از نقاط ایران به میان آمد. یکی از حضار عرض کرد، در اوایل سلطنت قاجاریه در اطراف

۱. ایران و قضیه ایران، جورج ناتانیل کرزن، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱،

کرمانشاه، نخلستان‌های بزرگ و خرماي مرغوب در آنجا عمل می‌آمده و از این راه در سال مبلغی گزاف مالیات عاید دولت می‌شده است...<sup>۱</sup>

در صورتی که «فریدالملک قره‌گزلو» مهمام امور خارجه در خاطرات خود آورده است: «شنبه ۲۶ محرم ۱۳۲۹ ه. ق از قرار مذکور چند روز است از شدت سرما آب رودخانه قره‌سویخ بسته، به‌طوری که مال با بار از روی آن عبور می‌کند».<sup>۲</sup>

## ۱. کاروان و وسایل حمل و نقل

### الف) حیوانات بارکش

درباره حیوانات بارکش بیشتر سفرنامه‌نویسان، به‌خصوص سفرنامه‌نویسان دوره صفویه («تاورنیه» و «اولیاریوس») به تفصیل سخن گفته‌اند که این مطالب تا دوره قاجار نیز صدق می‌کند. یک کاروان بزرگ شامل چهارپایان گوناگون بارکش مانند اسب، خر، قاطر و شتر بود؛ بنابراین طبیعی است که کاروان‌سراها زمین‌های مخصوصی را به هر نوع از این چهارپایان اختصاص داده بودند؛ آخورهای گوناگون، سکوه‌ای گوناگون برای استراحت و خوابیدن چهارپایان؛ همچنین هر کدام از این نوع چهارپایان احتیاجات گوناگونی داشتند؛ مثلاً اسب‌ها از بوی شتر ناراحت می‌شدند و برای همسایگی با اسب مناسب نبودند. نه فقط اسب‌ها بلکه شترها با صداهای ناهنجاری که در می‌آوردند، انسان‌ها را

۱. یادداشت‌هایی از زندگانی خصوصی ناصرالدین شاه، دوستعلی‌خان معیرالممالک، ص ۱۵۳.

۲. خاطرات فرید، ص ۲۷۶.

نیز دچار مشکل می‌کردند.<sup>۱</sup> همچنین قاطرها با الاغ‌ها مأنوس نیستند. لوازم سفر مانند چمدان‌ها، کیسه‌ها و خورجین‌ها را بر قاطرها سوار می‌کردند و انسان‌ها خود بر روی اسب سوار می‌شدند.<sup>۲</sup> برای حمل اسباب سفر و آذوقه مانند آرد، برنج، روغن، خشکبار، مرغ، قهوه، قند و... از شتر استفاده می‌کردند؛ زیرا با سرعت یک‌نواختی حرکت می‌کند.<sup>۳</sup>

دو نوع شتر یک کوهانه بارکش و یک نوع شتر یک کوهانه سواری وجود داشت که به‌خصوص برای راه‌های طولانی صحرائی به‌کار برده می‌شد. می‌گویند این حیوان گوش بسیار تیزی دارد و می‌تواند از روی صدا جهت‌یابی کند. راهش را به‌آسانی حتی هنگام شب پیدا کند. مسافران در نواحی کم‌آب با شتر یک کوهانه مسافرت می‌کردند، ولی در نواحی پر آب و مرطوب، از شتر کمتر برای رفت‌وآمد استفاده می‌شد. البته در اواخر دوره قاجار که تلگراف وارد ایران شده بود، این حیوانات مشکلاتی ایجاد و تیرهای تلگراف را تخریب کرده بودند.<sup>۴</sup> معمولاً هر ساربان دست‌کم شش حیوان بارکش و گاهی تا ده چهارپا در اختیار داشت. شترها را به ردیف به یکدیگر می‌بستند و هر حیوان زنگوله‌ای بر گردن داشت (و صدای این زنگوله‌ها در میان صحراهای لم‌یزرع و غیرمسکونی موسیقی دلنوازی به گوش می‌رساند). سالخورده‌ترین شتر را در جلوی دیگر شتران قرار می‌دادند. کاروان هنگام شب راه می‌پیمود و

۱. سفرنامه دوراند، سرتی‌مور دوراند، ص ۱۹۳.

۲. سفری به دیار صاحبقرانی، ص ۲۶۷.

۳. سفر در ایران اطلس، گاسپار درویل، ص ۲۲۸.

۴. سفرنامه دوراند، ص ۱۹۲.

هنگام روز شترها برای چریدن در بیابان و مراتع رها می شدند. اسب های اصیل، ترکمنی یا عرب اند. معمولاً اسب هایی که کرایه داده می شدند، خوب نبودند؛ به همین دلیل وقتی فردی مسافرت طولانی در پیش داشت، اسب اصیل می خرید. از قاطر ها بیشتر در راه های کوهستان استفاده می شد؛ زیرا قادرند بدون خستگی و با کمال مهارت راه های کوهستانی را تا مسافت شصت کیلومتر بپیمایند.<sup>۱</sup> به خصوص برای عبور بار از گردنه های کوهستانی اسدآباد همدان، وجود قاطر ضروری بود که سیاحان بارها در طی مسافرت به عبور و مرور قاطر ها در این مکان اشاره کرده اند.<sup>۲</sup> برای تهیه و کرایه این حیوانات، مرکزی وجود داشت؛ مثلاً در دوران مشروطه روستایی در همدان به نام مریانج وجود داشت که قاطر کرایه می داد.<sup>۳</sup>

### ب) وسایل حمل و نقل

در آغاز دوران قاجار وسایل حمل و نقل را چهارپایانی مانند الاغ، شتر و اسب تشکیل می دادند؛ اما در اواخر دوره قاجار، یعنی دوران ناصرالدین شاه، کالسکه نیز وارد ایران شد. این وسیله از کرمانشاه به ایران وارد می شد؛ زیرا محصولی اروپایی بود.<sup>۴</sup> در اوایل مشروطه افراد ثروتمند، مؤسسه حمل و نقل تأسیس می کردند که از وسایل آنها می توان کالسکه را نام برد. مسافرت با کالسکه گران بود. با کالسکه از تهران تا

۱. سفرنامه، آدام اولیاریوس، ترجمه حسین کردبچه، ص ۵۷۱.

۲. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۲۱۲.

۳. خاطرات فرید، ص ۴۶۰.

۴. سفرنامه گروته، ص ۹۸.

کرمانشاه حدود چهار روز بیشتر طول نمی کشید، اما هزینه آن دست کم ۱۵۰ تومان یعنی ششصد مارک بود. البته باید بیست تومان نیز برای انعام راننده و مهترها به این مبلغ افزود؛ زیرا سرعت کار مهترها که مسئول تعویض اسبها بودند، به مقدار انعامی بستگی داشت که به آنها داده می شد. بنابراین به نظر می رسد مسافرت در ایران چندان ارزان نبوده است.<sup>۱</sup>

یک ایرانی ثروتمند این مؤسسه حمل و نقل را که مکان اصلی آن در همدان بود تاسیس کرد. در این مؤسسه دلیجان با قیمت مناسب وجود داشت. در دلیجانها بیست تا سی نفر را با چمدانها و بارهایشان به صورت فشرده سوار می کردند. صندلی های دلیجان چوبی و راحت نبود. کالسکه ها از تهران به قم و سلطان آباد و کرمانشاه می رفتند و مسافرت با این دلیجانها بسیار ارزان تمام می شد و با پرداخت هشت و نیم تومان این مسیر با دلیجان طی می شد. مردها برای مسافرت بیشتر از اسب استفاده می کردند؛ زن ها هم سواره سفر می کردند و فقط هنگام کسالت در نوعی سبد (کجاوه) قرار می گرفتند که بسیار خسته کننده بود، اما از اسب سواری راحت تر بود. کجاوه ها مانند دو لنگه مال التجاره بر پشت قاطرها قرار داشتند و در هریک از آنها یک زن می نشست. پرده ای درون کجاوه ها را از نظرها مخفی می کرد. نوکرها دهنه قاطرها را در دست داشتند و آن را بالا می گرفتند که مانع رفتن قاطرها بشوند. باید اضافه کرد استفاده از تخت روان فقط به زن های شاه

یا شاهزادگان اختصاص داشت. سبدها دو محفظه چوبی هستند که مانند درشکه‌های کروک‌دار تک‌اسبه اروپایی با شاخه و ترکه پوشانده شده بودند.<sup>۱</sup>

از دوره ناصری درشکه نیز استفاده می‌شد. بانک انگلیسی تهران که امتیاز درست کردن راه قم تا قصر شیرین را بر عهده گرفته بود، از تعدادی درشکه برای این مسیر استفاده می‌کرد. مظفرالدین شاه نخستین فردی بود که اتومبیل را به ایران آورد و با آن تا قزوین به سفر رفت. در سفرنامه‌های این دوره از اتومبیل نیز جز وسائل حمل و نقل نام برده شده است.<sup>۲</sup> برای نگهداری کالسکه و اتومبیل در کاروان‌سراها مکانی در نظر گرفته نشده بود. نخستین کسی که در کرمانشاه برای نگهداری اتومبیل گاراژ ساخت، «ابراهیم خان گوران» بود؛ زیرا حدود ده نفر از جوانان فامیل گوران در مکانیکی و رانندگی با کارگزاران انگلیسی همکاری داشتند و هنگامی که انگلیسی‌ها کرمانشاه را تخلیه کردند، چند دستگاه ماشین اسقاطی و اضافه بر سازمان را برای فروش گذاشتند و چون در سطح شهر جز فامیل گوران کسی رانندگی نمی‌دانست، خریداری نیافت و آنان ماشین‌ها را خریدند. «ابراهیم خان» که گاراژ را ساخته بود، آنها را به دور خود جمع کرد و با کمک هم به کار مسافربری پرداختند. همچنین نمایندگی‌های فروش اتومبیل در تهران و سپس در کرمانشاه شروع به کار کردند.<sup>۳</sup>

۱. سفر در ایران اطلس، ص ۲۲۹.

۲. حدیث قافله‌ها، ص ۱۲۱.

۳. جغرافیای تاریخی و تاریخ مفصل، محمدعلی سلطانی، ص ۵۴۵.

### ج) تشکیلات کاروان

در ادوار گذشته به علت خطر دزدان و راهزنان که در راه‌ها به جان و مال مسافران حمله می‌کردند، مسافران ترجیح می‌دادند دسته‌جمعی و به‌صورت قافله در بیابان‌ها و کوهستان‌ها حرکت کنند تا از وقوع حوادث در امان بمانند.

تعداد افراد یک کاروان غالباً هنگام عزیمت به صدها نفر مسافر و چند صد رأس چهارپا می‌رسید. بیشتر بزرگان در سفرها افزون بر خدمه، تعدادی اشخاص متفرقه را همراهشان می‌برند، مشروط براینکه آنها مسئولیت غذای خود و علیق اسب‌هایشان را عهده‌دار شوند؛ به این ترتیب شمار افراد کاروان‌هایی که مربوط به یک خانواده بود، غالباً از سیصد نفر تجاوز می‌کرد.<sup>۱</sup>

به همین تعداد، افراد کاروانی مانند چهارپاداران، ساربانان، چاوش، نگهبان و راهنما، کاروان‌ها را (پیاده و سواره) همراهی می‌کردند؛ به‌گونه‌ای که از مهمه و سروصدای افراد کاروان و زنگ‌های چهارپاداران و انعکاس جرس شتران از دور مانند سواد لشکری در حین حرکت به‌نظر می‌آمد و در خلوت سحرگاهی دشت‌ها، طنین زنگ‌های کاروان، الهام‌بخش و گوش‌نواز بود.<sup>۲</sup> ریاست اداره کاروان با کاروان‌سالار بود که در این کار تجربه فراوانی داشت. فقط کاروان‌سالار می‌توانست درباره فرمان حرکت، ساعت حرکت، خط سیر، توقف در کنار چشمه‌سارها و قنوت، حرکت در روز یا شب، تهیه وسایل و... تصمیم بگیرد و آن را

۱. سفر در ایران اطلس، ص ۲۳۱.

۲. یادی از کاروان‌سراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران، محمدتقی احسانی، ص ۸۵.

اجرا کند. در واقع راهنمایی عده بی‌شماری در مسافتی هزاران کیلومتری آسان نبود؛ به خصوص اینکه افراد از ملت‌های مختلف، موقعیت‌های مختلف اجتماعی، وسایل مختلف و مرکب‌های مختلفی بودند که با سرعت‌های مختلف حرکت می‌کردند.

در کاروان‌های زائران، کاروان‌سالار به منزله مرد مقدسی بود که همگان به او احترام می‌گزارند. زائر همه افراد خانواده و خدمه‌اش را همراه خود می‌برد؛ از این رو کاروان عظیمی به راه می‌افتاد.<sup>۱</sup> در این گونه مسافرت‌ها چاوش هر کاری انجام می‌داد. او برای زائران منزل تهیه می‌کرد؛ هنگام خرید مایحتاج چانه می‌زد؛ علم سرخ زیارت را به دوش می‌گرفت و زمان خروج از شهری و ورود به شهر دیگر نوحه‌های متداولی را با آهنگ خاص و صدای بلند می‌خواند. هر زائری با توجه به وضع مالی و مقام اجتماعی خود به چاوش انعام می‌دادند. ثروتمندان برای هر مسافرت پانزده تا بیست تومان و حتی گاهی مبلغی بیشتر از آن به چاوش، حق‌الزحمه و انعام می‌دادند. اما فقرا بیش از چند قران انعام نمی‌دادند. هنگام بازگشت قافله، چاوش، چند منزل جلوتر حرکت می‌کرد، سوغاتی‌های اعضای خانواده را با خود می‌آورد و سلامت و بازگشت قریب‌الوقوع سفر کرده‌ها را به آنان مژده می‌داد.<sup>۲</sup>

فاصله هر منزل با منزل بعدی بیش از بیست تا سی کیلومتر نبود که این مسافت کاملاً با فاصله کاروان‌سراها تطبیق می‌کرد. بیشتر کاروان‌ها در شب مسافرت می‌کردند و این گونه افزون بر اینکه از گرمای روز

۱. سفر در ایران اطلس، ص ۲۲۸.

۲. ایران امروز، ص ۴۴.

مصون بودند، شترها نیز هنگام روز به چرا مشغول بودند. به جز منزل‌های میان راه، کاروان‌ها در دشت‌ها و بیابان‌های سرسبز نیز توقف داشتند تا حیواناتشان در آنجا بچرخند. در مسافرت با کاروان، نخست چهارپایان بارکش، با بارها به راه می‌افتادند؛ سپس تخت‌روان‌ها و کجاوه‌ها و در آخر اسب‌سواران حرکت می‌کردند؛ زیرا سرعتشان بیشتر بود و در پایان منزل به دیگران می‌رسیدند. اما در کاروان‌هایی که اروپاییان یا مأموران خارجی بودند، انسان‌ها خود بر روی اسب سوار می‌شدند و جلوتر از همه، جلودارها و یک مهتر حرکت می‌کرد که دو اسب ذخیره را یدک می‌کشید تا اگر بین راه یکی از اسب‌ها از پا درآمد، از اسب‌های ذخیره استفاده شود. البته این شیوه سفرکردن برای مسافران اروپایی بود در کاروان‌هایی که اروپاییان یا مأموران خارجی بودند. در رأس این قافله اسب قوی هیکلی به نام پشنگ حرکت می‌کرد که زنگ بزرگی به گردن داشت و در مسافرت‌ها راهنمای قافله به‌شمار می‌رفت. این اسب‌ها یا یابوهای پشنگ همیشه جلوتر از همه چهارپایان حرکت می‌کردند، سرعت حرکت قافله را هم تنظیم می‌کردند و هنگام حرکت هرگاه اسب یا قاطری می‌خواست از آنها جلو بزند، به آن حیوان حمله می‌کردند و با گازگرفتن گردن و گوش حیوان او را به عقب‌رفتن وامی‌داشتند.<sup>۱</sup>

مسئله مهم دیگر برای کاروان‌ها تهیه غذا بود. معمولاً کاروان‌سالار غذای ارزان برای همراهان خود تهیه می‌کرد. کاروان‌هایی که در نزدیکی

۱. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۲۷۶.

دهکده‌ها اردو می‌زدند، مرغ و گوسفند را به قیمت ارزان تهیه می‌نمودند و چنانچه تا منزل بعدی و تا چند روز آبادی دیگری وجود نداشت، گوسفندی را با خود می‌بردند تا از گوشت آن استفاده نمایند.<sup>۱</sup> اما ثروتمندان برای حمل اسباب سفر و آذوقه مانند آرد، برنج، روغن، خشکبار، مرغ، قهوه، قند و... تعدادی شتر آماده می‌کردند که با سرعت یکنواختی حرکت می‌کردند. رئیس خانواده با زن‌ها و فرزندان با اسب سفر می‌کرد و فقط چند نفر از خدمه را با خود می‌بردند. اسب‌های بارکش که چادرها و ضروریات اولیه مانند رختخواب، فرش، وسایل آشپزخانه، هیزم و سقا را حمل می‌کردند، هر روز دو ساعت زودتر حرکت می‌کردند.<sup>۲</sup> از ضروریات سفر، تأمین امنیت مسافران بود که کاروان‌سالار آن را به عهده داشت. در بیشتر مواقع نگهبانان اسلحه داشتند تا در صورت حمله راهزنان به‌خوبی بتوانند از خود دفاع کنند.<sup>۳</sup>

## ۲. کاروان‌سرا و کارکردهای آن

### الف) کاروان‌سرا و منزلگاه مسافری

کاروان‌سراها، بناهایی برای اسکان موقت و استراحت کاروانیان بودند که در مسیر راه‌ها ایجاد می‌شدند. اکنون به سبب تحولات در عرصه حمل و نقل و ارتباطات، کاروان‌سراها کارایی خود را از دست داده‌اند و به ویرانه‌هایی بدل شده‌اند.

۱. سفری در ایران اطلس، ص ۲۲۸.

۲. همان، ص ۲۲۹.

۳. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ۲۷۶.

اکنون کارکرد اقامتگاه موقت که کاروان‌سرا نامیده می‌شود، موضوعی فرهنگی است؛ یعنی با مطالعه هرچه بیشتر این بناها، شناخت ما از اوضاع فرهنگی و اجتماعی دوران قاجار غنی‌تر می‌شود. بررسی کاروان‌سراها در عصر قاجار اهمیت دارد؛ زیرا این دوران ویژگی‌های منحصر به فردی دارد که بارزترینشان فعالیت فراوان عمرانی در زمینه راه‌ها، به‌ویژه ساخت این بناهاست.

برای حفظ و رونق تجارت و اقتصاد، وجود کاروان‌سرا به اندازه راه ضروری بود. فاصله بسیار میان مراکز تجاری، مداخله عوارض طبیعی، محیطی، خطرات جنگ‌های بی‌شمار داخلی و در بسیاری اعصار دسته‌های کاملاً سازمان‌یافته اشرار، صرف‌نظر از تهدید همیشگی چادرنشینان و اقسام غارت‌گران، همگی وجود جایگاه‌های امن را برای تأمین استراحت کاروان‌ها و دیگر مسافران ایجاب می‌کرد تا به‌سلامت به سوی مقصدشان رهسپار شوند. گفتار ساده‌تر اینکه کاروان‌سرا، ساختمانی است که کاروان را در خود جای می‌دهد. این کارکرد انگیزه احداث کاروان‌سرا بوده است.

از دیرباز تغییر چندانی در شیوه ساخت و معماری کاروان‌سراها به وجود نیامده بود. اساس سازه‌ای آنها شامل ایجاد باره‌بندها و اتاق‌هایی است که پیرامون حیاط محصور ساخته شده‌اند. تقریباً در همه کاروان‌سراها اطراف یک فضای باز (حیاط مرکزی) تعدادی فضای مستقل در جایگاه غرفه یا اتاق وجود داشت. در پشت این غرفه‌ها نیز فضای تالارمانندی برای نگهداری چهارپایان و احشام تعبیه شده بود. البته همه این مجموعه به وسیله دیوارها و برج‌های بلندی که برای تأمین

امنیت ایجاد شده بود، محصور گشته است. برای رفت و آمد و تأمین امنیت داخلی و خارجی ایجاد فقط یک ورودی مناسب‌ترین راه حل بود؛ بنابراین شکل ظاهری کاروان‌سرا چنین توصیف می‌شود: حصار بسته چند ضلعی با یک ورودی مشخص.<sup>۱</sup>

به‌طور کلی کاروان‌سرا بنایی است، چهارگوش با دکان‌های متعدد که سوداگران غریبه کالاهای خود را در آن قرار می‌دادند و با پرداخت حقوق معینی به داروغه‌ها (رؤسای پلیس) در آنجا به خرید و فروش کالا می‌پرداختند. در ضمن کاروان‌سراها در میان بازار ساخته می‌شد و خود جزئی از آن به‌شمار می‌رفت.<sup>۲</sup> در فصل سرما مسافران مجبور بودند در کاروان‌سراهای عمومی اقامت کنند. تقریباً در همه شاه‌راه‌های ایران در فواصل پنج یا شش فرسخی یکی از این سکونت‌گاه‌های عمومی یافت می‌شد. معمولاً کاروان‌سراهای ایران یک منزل یا یک روز راه از یکدیگر فاصله داشتند.<sup>۳</sup>

کاروان‌سراها قلاع کوچکی به‌شمار می‌رفتند و کارکردهای دیگری نیز داشتند. معمولاً کاروان‌سراها برج‌های مراقبت داشتند و گاه و بیگاه مسافران به‌خصوص هنگام جنگ‌های داخلی درون کاروان‌سراها در محاصره به‌سر می‌بردند؛ زیرا در دوره هرج و مرج، سراسر ایران در معرض تهدید راهزنان بود و اینان از تجاوز به هیچ کس دریغ نداشتند.<sup>۴</sup> بیشتر

---

۱. کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین‌راه، ماکسیم سیرو، ترجمه عیسی بهنام، ص ۶۰.

۲. سفر در ایران اطلس، ص ۸۳.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۳۸.

۴. سفر در ایران اطلس، ص ۷۷.

کاروان‌سراهایی که در مسیر کرمانشاه قرار داشتند، برج و بارو داشتند و دیوارهایشان را از خشت پخته یا از قطعات سنگ ساخته بودند. وسط یکی از اضلاع آن سردر بزرگی با تزیینات قرار داشت که ارتفاعش از سطح بام عمارت بلندتر بود. با عبور از دالان سرپوشیده‌ای به محوطه کوچکی می‌رسیم که در اطرافش چند حجره تعبیه شده است. اینجا محل سکونت سرایدار و جایی است که در آنجا فروشندگان خواربار دکه‌هایشان را برپا می‌کردند. این محوطه به حیاط بزرگی راه داشت که بر حسب کاروان‌سرا می‌توانست، مربع، مستطیل و گاهی هم هشت ضلعی باشد. دورتادور این حیاط با حجره‌های طاقی احاطه شده بود. این حجره‌ها جایی است که مسافری در آنجا اتراق می‌کنند. دورتادور حیاط، ایوانی به ارتفاع یک متر کشیده شده است که حجره‌ها را به یکدیگر وصل می‌کرد. غروب‌ها مسافران روی این ایوان‌ها مقابل حجره‌ها می‌نشستند. در گوشه‌های حیاط، پلکان باریکی قرار داشت که حیاط را به این ایوان و اگر کاروان‌سرا دو طبقه باشد به طبقه دوم که دورتادور آن هم حجره تعبیه شده است، وصل می‌شد. آنچه به جست‌وجوی بی‌نتیجه‌اش نباید پرداخت در و پنجره است.<sup>۱</sup>

غالب کاروان‌سراها در ایران به صورت یک شکل، مربع ساخته می‌شدند. در دور محلی وسیع با حجراتی زیاد بنا شده، که خارج شهرها یک طبقه‌ای بود. لیکن در شهر، بعضی از آنها صاحب حجرات فوقانی نیز هستند. مدخل این مکان دری بزرگ و محکم است. مستحفظ این در، شخصی است که اگر سرقتی در اموال مسافران اتفاق افتد، مسئول باشد.

اطاقی که مجاناً به مسافری می‌دهند، عبارت از اطاقی است که قریب به پانزده قدم مربع وسعت دارد. به این اطاق که داخل می‌شدند، از صفه که هفت یا هشت قدم عرض و چهار قدم ارتفاع داشت، پله می‌خورد. در فصل زمستان مسافری، طویله را بر اطاق ترجیح داده، در آنجا منزل می‌کردند. به علت اینکه طویله گرم‌تر از اتاق بود و در نزد دواب و بارکشان خود بودند و مراقب احوال بیشتر می‌توانستند باشند؛ زیرا سرما مانع بود، از اینکه آنها را در بیرون ببندند. این فقره هشت یا نه ماه از سال اجرا می‌شد. در درون طویله، در طول جدار، صفه‌ای به عرض پنج شش، قدم برای مسافری ساخته می‌شد که در آنجا ساکن و حیوانات خود را در مقابل خویش ببندند.<sup>۱</sup>

بناهایی که در دوره قاجار ساخته می‌شد از نظر دوام، استحکام نداشت؛ برای مثال در میان‌طاق محمدعلی میرزا دولتشاه پسر فتحعلی‌شاه رباطی ساخته بود.<sup>۲</sup> اما با توجه به بی‌استحکامی در مدت کمی ویران شد. گفتنی است در زمان ناصرالدین شاه اثری از آن نبود و اهالی محل از بقایای این کاروان‌سرا به جای آغل و انبار استفاده می‌کردند.<sup>۳</sup>

### ب) کاروان‌سراهای شهری و برون‌شهری

پیش‌تر گفته شد که کاروان‌سراهای داخل شهری متصل به بازار ساخته شده‌اند و سبک ساختمان آن نیز شرح داده شد. کاروان‌سراهای سر راه و مسافری با کاروان‌سرای‌های درون شهر از حیث سبک

۱. سفرنامه اولیویه، اولیویه، ترجمه محمدظاهر میرزا، ص ۴۳.

۲. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۲۵۹.

۳. سفرنامه ادیب الملک، ادیب الملک، ص ۶۹.

ساختمان و استفاده تفاوت بسیاری داشتند. کاروان‌سراهای برون‌شهری از یک ردیف اصطبل در طبقه پایین ساختمان و ردیفی اطاق و پناهگاه‌های بی‌در و پنجره در بالای آن تشکیل می‌شد. بیشتر کاروان‌سراهای خارج شهر چه در سابق و چه دوره قاجار به صورت دژهای کوچکی ساخته می‌شد که با برج‌های کنگره‌داری محصور شده، سکوهایی برای دفاع در آنها تعبیه شده است. سکوها را در بالای دیوار می‌ساختند و در آن سوراخ‌هایی تعبیه می‌شد که دژبانان بتوانند از آنجا به سوی محاصره‌کنندگان تیراندازی کنند. مسافران غالباً مجبور بودند در این کاروان‌سراها سنگربندی کنند به‌خصوص هنگام جنگ‌های داخلی؛ زیرا در آن زمان سراسر ایران را راهزنان ناامن کرده بودند.<sup>۱</sup> کاروانیان و شترداران به هنگام بارش یا شب‌های زمستان در آن بیتوته کنند. بیشتر کاروان‌سراهای بین راه کهنه‌ساز و مخروبه و بدون نگهبان بود و دزدان از آن به‌جای کمین‌گاه استفاده می‌کردند<sup>۲</sup> و به این دلیل کاروان‌سراهای داخل شهری امنیت بیشتری داشت.<sup>۳</sup> اشراف و خیران که کاروان‌سراهای برون‌شهری را می‌ساختند، از گماشتن نگهبان برای آن غفلت می‌کردند. به جز مسائل امنیتی به‌نظر می‌رسید این بناها مدت طولانی پابرجا نمی‌ماندند. مسافران متشخص از اتراق در کاروان‌سراها امتناع می‌کردند و هریک از آنها لوازم سفر را به همراه می‌بردند تا در مناطق بزرگ خالی از سکنه به ناراحتی دچار نشوند.

۱. سفر به ایران اطلس، ص ۷۷.

۲. همان.

۳. کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین‌راه، ص ۵۵.

همیشه عده‌ای از مردم ساکن منطقه بودند که منزل‌هایشان را به زائران و مسافرانی که نمی‌خواستند در کاروان‌سراها ساکن شوند، اجاره می‌دادند. بیشتر مسافران خارجی در کاروان‌سرا ساکن نمی‌شدند و باغ‌هایی را برای منزل کردن به آنها می‌دادند<sup>۱</sup> و حتی ساختمان‌های دولتی را در اختیارشان می‌گذاشتند که شب‌ها از آن استفاده می‌کردند و روزها را در چادر می‌گذراندند.<sup>۲</sup>

### ج) کاروان‌سراهای شاهی

در ایران کاروان‌سراها به سه گروه شاهی، خصوصی و خیریه تقسیم می‌شدند اطلاعات درباره کاروان‌سراهای شاهی پیش از دوران صفوی بسیار ناچیز است.<sup>۳</sup> نویسندگان دوران صفوی از جزئیات مربوط به کاروان‌سراها و ساختمان‌های وابسته به آن اطلاعاتی در دسترس ما گذاشته‌اند.

شاه عباس اول بیشترین خدمات را در این زمینه داشته است و در تصمیم‌گیری درباره ساختن ساختمان‌های عظیم تردیدی نداشت. او برای اجرای تصمیماتش پافشاری می‌کرد. او برای انجام دادن کارهای بزرگ مربوط به راه‌ها و کاروان‌سراها به جز مهندسان و مشاوران فنی، از اهالی محل نیز کمک می‌گرفته است.

مؤلف «عالم آرای عباسی» درباره تأسیس فرح‌آباد در مازندران چنین

۱. تهران، ص ۱۸۵.

۲. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۴۴.

۳. همان، ص ۵۵.

می‌گوید:

این ناحیه بسیار زیباست و ایجاد شهری در آنجا بسیار مناسب به نظر می‌رسد. خصوصاً که رود تجن نیز از کنار آن می‌گذرد. بنابر دستور شاه در دو طرف رودخانه ساختمان‌هایی برپاشد. هر سال کاخ‌ها، حمام‌ها، مساجد و کاروان‌سراهای جدیدی در این مکان برپا می‌گردد.<sup>۱</sup>

از این مطلب به دست می‌آید، دستورهای شاه در احداث بناهای بین راهی بسیار مهم بود. در دوران قاجاریه کاروان‌سراهای شاهی وجود نداشته است. در عوض مسافران بیشتر از پست دولتی استفاده می‌کردند؛ زیرا در این زمان تشکیلات پست مرتب و سریع بود و برای اینکه از پست دولتی استفاده کنند، کافی بود تقاضا کنند. عوارض پستی در هر ایستگاه یا هر منزل از قرار یک قران برای یک اسب در هر فرسنگ پرداخت می‌شد. افزون بر این مسافران مبلغی نیز برای اقامت در چاپارخانه می‌پرداختند.<sup>۲</sup> مخصوصاً در دوره صدارت امیرکبیر تأسیس چاپارخانه‌ها نیز مانند دیگر کارهای اصلاحاتی از نظر دور نماند و در سال ۱۲۶۶ ه. ق. نقشه ایجاد چاپارخانه جدید تنظیم شد و «میرزا شفیع‌خان» به ریاست دستگاه چاپارخانه تعیین گردید. به همه حکام ولایات دستور داده شد که در قلمرو خود در شهرها و راه‌ها چاپارخانه بنا کنند و اسبان چاپاری نگاه دارند.

دستگاه چاپارخانه در مدت یک‌سال نظام تازه‌ای گرفت و گسترده

۱. عالم‌آرای عباسی، ترکمان، ج ۲، ص ۶۰۱.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۲۵.

شد. شمار چاپارخانه‌ها و مسافت بین آنها نوشته و توزیع شد. در راه‌ها فاصله میان منازل چاپاری را به‌طور کلی شش فرسنگ، در نظر گرفته بودند، اما گاه سه یا چهار فرسنگ و در موارد استثنایی هفت فرسنگ تعیین گردیده بود. این مسافت برای اسبان چاپاری که به تندی راه می‌پیمودند، طولانی بود. قرار بود رفته‌رفته با ساختن چاپارخانه‌های تازه از میزان آن کاسته شود. در هر چاپارخانه یک یا دو اطاق برای توقف مسافران سر راه بنا کرده بودند.

پس از امیرکبیر وضع چاپارخانه مانند دیگر کارها رو به ویرانی نهاد. «میرزا جعفرخان مشیرالدوله» نایب التولیه آستان رضوی در نامه شانزدهم ذی‌حجه ۱۲۷۸ به پاشاخان امین شورای دولتی از لایبالی‌گری کارکنان دولت در پاکیزه نگه‌داشتن چاپارخانه، مهمان‌خانه و آب‌انبارها شکایت می‌کند و می‌گوید: «حیف نباشد، این یادگاری از میرزاتقی‌خان منهدم گردد» و در ادامه می‌افزاید که دولت باید در این‌باره کارهای لازم را انجام دهد.<sup>۱</sup>

#### د) کاروان‌سراهای خصوصی

این کاروان‌سراها به بخش خصوصی تعلق داشت و درآمدش نیز نصیب صاحبان آن می‌شد و سازندگان متمولان و وابستگان دربار بودند. شاه باید اجازه ساخت این کاروان‌سراها را صادر می‌کرد. امین‌السلطان اجازه ساخت کاروان‌سراهای بین راه قم - قصر شیرین را از ناصرالدین شاه دریافت کرد. در زمان قاجار کاروان‌سراهای خصوصی

۱. امیرکبیر و ایران، فریدون آدمیت، ص ۳۳۰.

بسیاری ساخته شد. اگر اعیان و اغنیا موفق به کسب اجازه و پیدا کردن مکان مناسب برای احداث کاروانسرا می‌شدند، از این کار فروگذار نبودند؛ زیرا از هر کار دیگری پرفایده‌تر بود.<sup>۱</sup> احداث کاروانسرا به‌خصوص در دروه مشروطه، یعنی پس از عهدنامه «ارزنة الروم» که ایران و عثمانی ارتباط خوبی با هم داشتند، یک سرمایه‌گذاری پرسودی به‌شمار می‌رفت. کاروانسرای بزرگ با چهل دهنه حجره ماهیانه ۱۵۰ تومان درآمد داشت.<sup>۲</sup> درآمد برخی کاروانسراها شمالانه، سه هزار تومان بود؛ مانند مجموعه ساختمان‌های «علی‌آباد» و «منظریه». اروپاییان نیز کاروانسراهایی می‌ساختند؛ مانند کاروانسراهای «امین» و «وکیل‌الدوله» در کرمانشاه که مالکان بزرگ و صاحب‌نام، آنها را اداره می‌کردند و با همکاری کنسول انگلستان ساخته شده بودند.<sup>۳</sup>

### ه) کاروانسراهای خیریه

افزون بر اینکه این کاروانسراها بر زیبایی شهرها می‌افزودند، کمک فوق‌العاده‌ای برای زائران محسوب می‌شدند. گاهی اشخاص دین‌دار در نقاط دورافتاده‌ای که مسافران به‌ناچار از آنجا می‌گذشتند، ساختمان‌هایی برای اقامت دورافتاده‌ای برپا می‌کردند. البته ما از هدف متولیان‌شان آگاه نیستیم. به‌نظر می‌رسد این کار یا از اعتقادات آنان ناشی می‌شد، یا آنان می‌خواستند نام نیکی از خود به یادگار بگذارند، یا آنکه مبادرت

۱. سفر در ایران اطلس، ص ۷۵.

۲. سفرنامه گروته، ص ۱۳۷.

۳. همان، ص ۹۴.

به کار خیر سببی برای آسودگی وجدانشان به سبب ثروت‌اندوزی نامشروع بود.<sup>۱</sup>

### (و) منابع تأمین مخارج کاروان‌سرا و ساختمان‌های میان راه

فرزندان بانی اصلی، مخارج کاروان‌سرا مانند محافظت از ساختمان را می‌پرداختند. آنان معمولاً شخصی را که به او اطمینان داشتند در آنجا می‌گماشتند، تا از کاروان‌ها پذیرایی کند. او صبح‌ها در کاروان‌سرا را باز می‌کرد و شب‌ها آن را می‌بست. مسافران هر قدر می‌خواستند می‌توانستند در آنجا بمانند و بهایی نمی‌پرداختند. مگر اینکه خدمتی می‌خواستند و آن خدمت را با انعام جبران می‌کردند. شخص گماشته فقط گاهی با فروش علوفه برای چهارپایان، یا چوب برای طبخ غذای مسافران، یا دوغ به چهارپاداران، سود مختصر عایدش می‌شد؛ از این رو اشخاصی که این نوع کاروان‌سراها یا ساختمان‌ها را بنا می‌کردند، مبلغی نیز برای حفاظت از آنها اختصاص می‌دادند.<sup>۲</sup> مطالب پیشین درباره کاروان‌سراهای خیریه بود، اما همان‌طور که گفته شد، اشراف و دولتمندان کاروان‌سراهای خصوصی را می‌ساختند و به یکدیگر می‌فروختند و برخی از آنها سالیانه تا هم هزار تومان درآمد داشتند. بیشتر صاحبان کاروان‌سراها یکی از غلامانشان را در مقام مباشر می‌گماشتند و مباشرانشان به حساب دخل و خرج کاروان‌سراها رسیدگی می‌کردند.<sup>۳</sup>

۱. سفرنامه گروته، ص ۱۳۸.

۲. سفرنامه مادام دیولافوا، دیولافوا، ترجمه فره‌وشی، ص ۴۵۶.

۳. سفر در ایران اطلس، ص ۸۴.

### ز) کاروان‌سراها و تعامل فرهنگ‌ها

کاروان‌سراها محل تجمع عمومی افرادی بود که به کار تجارت مشغول بودند و کالاهای خود را در آنجا عرضه می‌کردند. اقتصاد پویای شهرهای مسیر جاده قم — قصرشیرین سبب شد که شمار فراوانی کاروان‌سرا در این مسیر احداث شود؛ به گونه‌ای که «جکسن» تعداد کاروان‌سراهای همدان را بیش از پنجاه عدد برشمرده و نوشته است که این کاروان‌سراها برای تأمین اشیاء و ادوات مورد نیاز گروه بی‌شمار بازرگانان و زواری که از این شهر می‌گذرند، همواره در تکاپویند و کارشان بسیار پربوتق است.<sup>۱</sup> کاروان‌سراها محل مواجهه افراد از ملل مختلف، به خصوص شمار بسیاری از یهودیان بود. در ایران نیز مانند بیشتر نقاط دنیا سر رشته تجارت در دست یهودیان بود.<sup>۲</sup> افراد دیگری که در کاروان‌سراها دیده می‌شدند، بازرگانان اصفهانی بودند. آنان به سمت کرمانشاه در حال حرکت بودند. گروه دیگری که در کاروان‌سرا فراوان دیده می‌شدند، درویش بودند که برای تکیه‌ی سر راه مسافران قرار می‌گرفتند.<sup>۳</sup> در کاروان‌سراها درباره مسائل سیاسی نیز به شدت بحث می‌شود؛ مثلاً در زمان مشروطه در کرمانشاه سیاست‌مدارانی که طرفدار نهضت ملی بودند، در همه‌جا در خانه‌های شخصی و کاروان‌سراها جای گرفته و به مذاکرات و بحث‌های بی‌انتهای سیاسی سرگرم بودند؛ به گونه‌ای که یکی از سفرنامه‌نویسان خارجی، به نام «بلوشر» نتیجه گرفته

۱. سفرنامه جکسن، ترجمه منوچهر امیری، ص ۱۷۲.

۲. سفر در ایران اطلس، ص ۸۵.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۹۱.

بود که افکار ملی در ایران جای پای برای خود باز کرده است و هرچند که تا آن زمان، یعنی مشروطه، بیشتر در شمار محدود روشنفکران رسوخ کرده بود، اما به نظر می‌رسید که قشرها و طبقات وسیع‌تر مردم نیز زیر نفوذ آن قرار خواهند گرفت.<sup>۱</sup>

بسیاری از تجار در کاروان‌سراها اقامت داشتند و در آنجا به صادرات و واردات کالا می‌پرداختند که در دو قرن اخیر با توجه به ارتباطشان با کشورهای اروپایی و سفرهایشان به آنجا، نقش مهمی در ترویج عقاید جدید و اصلاح طلبانه در ایران ایفا کردند و خود را با پیشرفت‌ها و تغییرات جدید به خوبی وفق دادند و در انقلاب مشروطیت سهم ویژه‌ای داشتند و این جنبش را حمایت می‌کردند تا آنجا که در دوره اول و دوم مجلس بیشتر وکلا را تجار تشکیل می‌دادند.

چون تجار و علما رابطه نزدیکی داشتند و مستقل از حکومت بودند، مطالعات آنان بیشتر در زمینه علوم دینی، عربی، شعر، خوشنویسی و ادبیات بود. البته کتاب‌های فقهی «متاجر» و «مکاسب» را به سبب پیشه بازرگانی می‌آموختند. رسم بر این بود که اول صبح تجار کاروان‌سرا یا راستای بازار در دکان (حجره) جمع می‌شدند و تا شاگردان حجره‌ها را تمیز و آماده می‌کردند، آنان کتاب «مکاسب» «شیخ انصاری» و کتاب «التجاره» را می‌خواندند و به کسانی که سواد نداشتند می‌آموختند.<sup>۲</sup> نقش مهم دیگر کاروان‌سراها ترویج مذهب بود. در ایام مخصوص برخی کاروان‌سراها به مناسبت شهادت امام حسین (ع) روزه‌خوانی و تعزیه

۱. سفرنامه بلوشر، بلوشر، ص ۸۸.

۲. نام بازارهای همدان، فصل‌نامه همدان، هادی گروبین، شماره ۲۶، ص ۵۴.

برگزار می‌کردند و در ایام محرم دسته‌های عزاداری طوری حرکت می‌کردند که از دو یا سه کاروان‌سرا بگذرد و در آنجا از عزاداران استقبال و پذیرایی می‌شد.<sup>۱</sup> تجار مشهور کاروان‌سراها، بانی مخارج این مراسم بودند. نقش تجار از نظر مذهبی مهم بود؛ به‌گونه‌ای که بیشتر آنان به زیارت خانه خدا رفته و هنگام برگزاری مراسم مختلف دینی از سردمداران تکایا و گروه‌های عزاداری بودند و در این کاروان‌سراها زائران خانه خدا با تجار همراه می‌شدند. این مراسم وحدت ملی هرچه بیشتر بین مردمان شهرها را باعث می‌شد.<sup>۲</sup>

### ۳. معرفی چند کاروان‌سرای دوره قاجار

#### الف) کاروان‌سرای حوض سلطان

در دوره قاجار کاروان‌سراهای زیادی ساخته و تعمیر شدند که در اینجا می‌کوشیم مهم‌ترین آنها را، که هنوز پابرجا هستند، معرفی کنیم. کاروان‌سرای «حوض سلطان»، از بناهای دوره ناصرالدین شاه قاجار است و در امتداد کاروان‌سرای صفوی ساخته شده است. مدخل کاروان‌سرا به‌صورت پیش‌خانی در برابر حیاط اصلی قرار گرفته است؛ از این‌رو هنگام وزش بادهای سوزان و غبارآلود که اغلب در این ناحیه جریان داشت، کاروان‌ها می‌توانستند با اقامت در آنجا خود را از جریان باد حفظ کنند. در اطراف کاروان‌سرا طاق‌نماهایی وجود داشت که اسب‌سواران از آن استفاده می‌کردند.

۱. سفرنامه اعتصام‌الملک، ص ۳۵۳.

۲. سفرنامه گروته، ص ۳۵۳.

در دروازه ورودی کاروانسرا اطاق‌هایی برای نگهبانان و دو قهوه‌خانه وجود داشت. حیاط اصلی که در آن قرینه‌سازی کامل رعایت شده بود، شامل ایوان‌هایی است که در کاروانسراهای دیگر نیز دیده می‌شود. کنار ایوان‌های موجود در دو طرف اصلی حیاط، راهرویی قرار دارد که به اصطبل‌ها می‌رسد.

پلکانی از کنار یکی از ایوان‌ها به طرف بالاخانه می‌رود. پشت ایوان‌ها نیز تالاری است که هوایش با چهار دودکشی که در بالای آن قرار دارد، تهویه و خنک می‌شود.

در شمال غرب کاروانسرا، آب‌انباری وجود دارد که از سقف آن به جای سکو استفاده می‌شده است. در گوشه غربی کاروانسرا نیز یک حمام وجود دارد. از این کاروانسرا مدت اندکی استفاده می‌شد؛ زیرا به سبب ایجاد دریاچه حوض سلطان، راه عبور آن مسدود شد.<sup>۱</sup>

### ب) کاروانسرای صدرآباد

بانیان این کاروانسرا به درستی شناخته نشده‌اند. «جورج کرزن» با توجه به نام کاروانسرا، بانی آن را امین‌السلطان صدر اعظم دانسته است<sup>۲</sup> و بنابر «سفرنامه عضدالملک»، این کاروانسرا و آب‌انبار مجاور آن را «ظهیرالدوله» مرمت کرده است.<sup>۳</sup>

درباره معماری بنا می‌توان گفت: این کاروانسرا دو حیاط (به جز

۱. کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین‌راه، ص ۱۵۶.

۲. ایران و قضیه ایران، جورج ناتانیل کرزن، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱، ص ۳۷۲.

۳. سفرنامه عضدالملک، ص ۳۱.

حیاطی کوچک و خصوصی) دارد که فضاهای مختلف در پیرامون آنها نشسته‌اند. ایوانچه‌های دو ضلع شرقی و غربی این حیاط عمیق است، اما حجره‌ای در انتهای آن‌ها نیست. این ایوانچه‌ها امروز پوشیده و به حجره تبدیل شده است. دو اصطبل طویل در پشت جبهه‌های شرقی و غربی و دو اصطبل اختصاصی در گوشه‌های شمال غربی و شمال شرقی این حیاط قرار دارد. راه ورود به این حیاط از ایوان میانه، ضلع جنوبی آن است. در دو سوی جبهه ورودی این حیاط دو فضای متفاوت دیده می‌شود. در سوی شرقی، حیاط خصوصی کوچکی با ایوان و حجره‌های اطراف آن و در سوی غربی، فضای کشیده‌ای متشکل از سه چهار طاقی در امتداد یکدیگر. در کل، این از کاروان‌سرا با فضاهایش [بسان] کاروان‌سرای کامل است؛ گویی کاروان‌سرا در کاروان‌سرای دیگری قرار گرفته باشد. احتمالاً این بخش بنای اولیه کاروان‌سرا بوده و قسمت‌های دیگر بعداً به آن اضافه شده است.<sup>۱</sup>

حیاط اول کاروان‌سرا بزرگ و مستطیل شکل است و بیشتر صورت خدماتی دارد و تکمیل‌کننده بخش دوم به نظر می‌رسد.

در پیرامون این حیاط نیز، ایوانچه‌هایی واقع است که در هریک از اضلاع شرقی و غربی آن، سه ایوانچه با حجره‌های پشت خود مرتبط‌اند. آخرین طاق‌نماهای این دو ضلع، حیاط درگاه ورود به اصطبل‌های طویلی است که در پشت جبهه‌های شرقی و غربی حیاط کوچک قرار دارد؛ بدین ترتیب در این جبهه‌ها، دو ردیف اصطبل به موازات یکدیگر،

۱. کاروان‌سرای ایران و ساختمان‌های کوچک بین راه، ص ۲۵۰.

اما بدون ارتباط با هم به وجود آمده است.<sup>۱</sup>

راه ورود به کاروانسرا، از میانه ضلع جنوبی حیاط اول است. سردر مرتفع و پیش آمده دستگاه ورودی، صورتی شاخص دارد و تنها بخش مرتفع در حجم کلی کاروانسراست و در طبقه بالای آن، ایوانچه و حجره‌ای دیده می‌شود. حجره مذکور از دو سو در معرض هواست و قاعدتاً فضایی مطبوع داشته است. در نمای ضلع ورودی، ردیفی از طاق‌نماهای عمیق وجود داشته که امروزه به ایوانچه‌های داخل بنا افزوده شده و به صورت حجره‌هایی در این ضلع حیاط در آمده است. شکل اولیه و نیز تغییر یافته این ضلع کاروانسرا در فهرست کاروانسراهای ایران دیده می‌شود.<sup>۲</sup>

دو ضلع خارجی شرقی و غربی بنا نیز سراسر پوشیده از طاق‌نماهای عمیقی است که نمای خارجی مجللی برای کاروانسرا فراهم آورده است. سه برج مدور توپُر در هر یک از این اضلاع نیز به استحکام و زیبایی بنا افزوده است. در مجاورت ضلع جنوبی کاروانسرا، آب‌انبار بزرگی با دو بادگیر وجود دارد که آب مورد نیاز کاروانیان از آن تأمین می‌شده است.

### ج) کاروانسرای ماهیدشت کرمانشاه

احتمالاً این بنا در دوره شاه‌عباس دوم صفوی ساخته شده، ولی بانی آن شناخته نشده است. بنابر کتیبه موجود، این کاروانسرا را «میرزا آقاخان نوری» در زمان ناصرالدین‌شاه قاجار مرمت کرده است. در ساخت بنای این کاروانسرا، از سنگ‌های حجاری شده عصر

۱. کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین راه، ص ۲۵۱.

۲. فهرست کاروانسراهای ایران، یوسف کیانی، ص ۷۸.

ساسانیان استفاده شده است که احتمالاً از بناهای تاریخی اطراف آورده بودند. در تعمیرات دوره قاجاریان، پشت‌بندهایی در دیوارهای خارجی بنا احداث گردید که امروزه برداشته شده است.

این بنا با مساحتی بیش از ۴۵۰۰ متر مربع از کاروان‌سراهای بزرگ به‌شمار می‌آید. ایوان‌ها و ایوانچه‌های پیرامون حیاط حجره‌هایی در پشت خود دارند. نمای ایوان‌های جبهه‌های شمالی و شرقی و غربی، اندکی از نمای طرفین خود بالاتر است؛ به این ترتیب، رخ بام این سه جبهه تقریباً فراز و فرودی ندارد. در جبهه چهارم، حجم دستگاه ورودی، حضوری شاخص دارد.

دستگاه ورودی کاروان‌سرا، متشکل از سردر و هشتی و غرفه‌ها و حجره‌های پیرامون آن، مرتفع‌ترین بخش بناست و در میانه جبهه جنوبی قرار دارد. سردر مرتفع بنا با دو طاق‌نمای طرفین، اندکی از سطح نمای خارجی جلوتر آمده است. طاق‌نماسازی بیرون این ضلع نیز تأکیدی است بر اهمیت جبهه ورودی نسبت به دیگر جبهه‌ها. هشتی با سقف‌بندی زیبا، فضای وسیع و مرتفعی است که غرفه‌ها و حجره‌های دو طبقه مشرف بر آن‌اند. هشتی مستقیماً به ایوان جنوبی حیاط راه می‌یابد که به ارتفاع دو طبقه است و در میانه این ضلع جلوه‌گری می‌کند. دو ایوانچه طرفین این ایوان نیز دو طبقه شده و نمای دستگاه ورودی را کامل کرده است. بدین ترتیب، نمای جبهه جنوبی حیاط، تقریباً به‌صورت دو طبقه است و اهمیت خاصی در حیاط یافته است.<sup>۱</sup>

۱. فهرست کاروان‌سراهای ایران، ص ۱۶۵.

## ۴. قهوه‌خانه‌ها و جای‌خانه‌ها

ساختمان‌های کوچکی که قهوه‌خانه یا جای‌خانه نامیده می‌شوند، سرنوشت بهتری داشته‌اند. در این قهوه‌خانه‌ها به مسافرانی که از راه می‌رسیدند و به استراحت احتیاج داشتند، چای، قهوه، شربت یا ماست و دوغ داده می‌شد. شمار قهوه‌خانه‌ها در میان راه‌های ایران بسیار بود. این قهوه‌خانه‌ها بیشتر در کنار پل‌ها یا کنار رودخانه‌ها، گردنه‌ها، کنار صخره‌ها، روی بلندی و مجاورت چشمه ساخته می‌شدند.<sup>۱</sup>

قهوه‌خانه‌ها بیشتر از کاروان‌سراها به مسافران خدمت می‌کردند. امروزه نیز همین قهوه‌خانه‌ها، در سازمان‌های اجتماعی ایران مقام والایی دارند. در بسیاری جاها قهوه‌خانه‌ها وسیله ارتباط روستایی دورافتاده، نواحی کوهستانی یا کویرها با دنیای خارج‌اند. زائرانی که وضع مالی مناسبی نداشتند، از این قهوه‌خانه‌های بین راهی که غذای ارزان‌قیمت در اختیارشان می‌گذاشت استفاده می‌کردند و با پرداخت یک شاهی خستگی راه را از تن به در می‌کردند.<sup>۲</sup>

قهوه‌خانه‌ها که اشخاص عادی آنها را می‌ساختند، از هنر بی‌بهره نبودند. گزارش شده است در کرمانشاه نزدیک میدان شهر در قهوه‌خانه‌ای تابلوهای‌های نقاشی بر دیوارها نصب شده بود.<sup>۳</sup> صاحب قهوه‌خانه‌ای در شهر ملایر دیوارهای قهوه‌خانه را گچ‌کاری و سقفش را

---

۱. فهرست کاروان‌سراهای ایران، ص ۱۵۰.

۲. همان، ص ۱۹۴.

۳. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۰۷.

به اشعار خواجه حافظ شیرازی و شیخ سعدی مزین کرده بود.<sup>۱</sup>

ساختمان قهوه‌خانه‌ها، مربع‌شکل بود که در وسط آن، فضای کم و بیش وسیعی وجود دارد که با یک گنبد پوشیده شده و در میانش حوض آبی است.<sup>۲</sup> در چهار طرف این محوطه مرکزی، چهار شاه‌نشین قرار داشت که عمقشان مساوی نبود. در انتهای یکی از شاه‌نشین‌ها مدخل قهوه‌خانه‌ها است. کف شاه‌نشین دیگر، حدود هشتاد سانتیمتر از کف زمین قهوه‌خانه بالاتر است و آن را با قالی یا گلیمی فرش می‌کردند تا مسافران یا چهارپاداران و رانندگان بتوانند به راحتی بر آن استراحت کنند. در گوشه‌های این طرح چهارگوش، طاق‌هایی برای استراحت مسافران وجود داشت که مدخلشان به طرف سکوه‌های شاه‌نشین باز می‌شد. معمولاً در این نوع ساختمان‌ها دروینجره بسیار به کار برده نشده بود تا سرمای زمستان و گرمای تابستان نتوانند در آن اثری داشته باشد. هواگیری این قهوه‌خانه‌ها، کامل نبود و فقط گذشته از در ورودی، پنجره‌های بسیار کوچکی در بالای دیوارها یا در میان گنبد تعبیه شده بود. در عوض در میان دیوارها، جرزهای ساختمان، طاقچه‌های متعدد قرار داده شده است. از طرف خارج در یکی از ضلع‌های قهوه‌خانه یک نوع ایوان یا آلاچیق در نظر می‌گرفتند که در شب‌های گرم تابستان از آن استفاده می‌شد. در گوشه‌ای از قهوه‌خانه سکویی بود که روی آن سماور بزرگ و در کنارش اجاقی قرار می‌دادند که معمولاً با هیزم یا زغال چوب گرم می‌شد.<sup>۳</sup>

۱. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۲۶۷.

۲. سفرنامه گروته، ص ۱۵۰.

۳. کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین راه، ص ۱۹۴.

## آثار اقتصادی مسیر قم - قصر شیرین

بازرگانان، زائران، سربازان، ماجراجویان، مهاجران، بازیگران دوره گرد و پناهندگان، پیش از مسافرانی چون «اولویه»، «کرزن»، «گروته» در مسیر قم - قصر شیرین مسافرت کرده اند. اهمیت این جاده، به دوره های پیش از قاجار برمی گردد. اما در زمان قاجاریه، با ظهور روس و انگلیس در صحنه سیاست ایران، راه ارتباطی قم - قصر شیرین، اهمیت بیشتری به خود گرفت و روابط تجاری، همچنان گسترش و ادامه یافت. جاده قم - قصر شیرین یکی از بزرگترین راه های بازرگانی به شمار می رفت، اما شاید، مهم تر از آن، راه مبادله افکار بود. برخی از بنیادی ترین افکار، نوشته ها و اندیشه ها، از طریق این راه، همه ایران را درنوردید که در جای خود، به آن پرداخته می شود. این جاده زمینه مبادلات دیگری را نیز فراهم آورد. بسیاری از محصولات کشاورزی مانند غلات، برنج و میوه های تولید شهرهای میان راه و قالی که زبانزد اروپاییان بود از مسیر قم - قصر شیرین به اروپا می رسید. اسبان و شتران دوکوهانه ابزارهای اساسی تمدن و تجارت، این وظیفه مهم را برعهده داشتند.

از این رو شگفت‌آور نیست که این راه حیاتی، یعنی جاده قم - قصر شیرین، توجه برخی دول بزرگ آن دوره مانند روس و انگلیس و سیاحان بزرگ را به خود جلب کرد.

بیشتر اهمیت شهرهای بناشده در دره‌ها و کوهستان‌های این جاده به سبب آن بود که یهودیان و بازرگانان از سراسر ایران مانند اصفهان، کرمان در نقطه‌نهایی جاده، یعنی کرمانشاه با هم روبه‌رو می‌شدند تا کالاها و افکارشان را مبادله کنند. در دوره «آغامحمدخان» این مسیر آنچنان اهمیت نداشت؛ زیرا دوران تثبیت قدرت بود، اما در دوره فتح‌علی‌شاه با تثبیت قدرت و آرامش نسبی به وجود آمده، امنیت راه‌ها باعث رونق تجارت در مسیر جاده تهران - بغداد شد. در دوران «محمدشاه» نیز این مسیر رونق خوبی داشت. با به حکومت رسیدن ناصرالدین شاه، وزیر کارآمدش، امیرکبیر، امنیت راه‌ها و تأسیس چاپارخانه‌ها را دستور کارش قرار داد. اما حوادث داخلی و خارجی سبب شد از رونق این مسیر که راه اصلی تجارت در همه دوره قاجار بود، کاسته شود. شورش «سالارالدوله» در سال ۱۲۶۲ ه. ق و کشمکش‌های مشروطه و استبداد صغیر و همین‌طور جنگ جهانی اول که شمال دست روس‌ها، جنوب دست انگلیسی‌ها و مرکز دست آلمان‌ها بود، سبب شد دیگر در این مسیر خبری از تجارت و رفت‌وآمد پرهیاهوی قافله‌ها و کاروان‌ها نباشد.

دیرزمانی است که روزهای شکوفایی این شاهراه سپری گشته است، اما نشانه‌های عظمت آن را می‌توان از خیابان‌های ستون‌بندی‌شده و برج و باروهای رهاشده و کاروان‌سراهای ویران‌شده تجسم کرد. شهرهایی که

به دست فاتحان بزرگ ساخته شدند؛ مهاجران و پناهندگان به آنها رونق دادند؛ بازرگانان آنها را غنی ساختند و روحانیان و زائران بدانها معنویت بخشیدند.

## ۱. اهمیت روابط ایران و عثمانی و تأثیرات آن بر تجارت

علاقه مردم شیعی مذهب ایران به زیارت مشاهد متبرکه واقع در بین‌النهرین عراق، یعنی کربلا، نجف و کاظمین و ستمکاری دست‌نشانندگان متعصب و خشک‌مغز امپراتوری عثمانی در آن نواحی به زوار ایرانی و مخالفت حکام با آنها، از مسائلی بود که همواره توجه پادشاهان ایران را به خود جلب می‌کرد. وجود مراکز عشایرنشین در سرحدات دو دولت و دورویی و نفاق و سیاست‌مآبی برخی حکام محلی، مانند حکام بغداد و سلیمانیه و شهر زور نیز آتش نفاق و کینه را بین دو دولت دامن می‌زد و از همه مهم‌تر مسئله سرحدات ایران و عثمانی بود که پس از نبردهای دوره «نادرشاه افشار» و شکست‌های پی‌درپی سپاه عثمانی، هنوز به صورت صحیح و روشن درنیامده بود و دعاوی دو دولت درباره برخی سرحدات مثل ناحیه سلیمانیه (مسکن ایلات کرد موسوم به بابان) حل نشده بود. بیشتر حکام سلیمانیه و شهر زور بنا به معمول آن عصر از جانب پاشای بغداد و با موافقت دربار قاجار تعیین و منصوب می‌شدند و بیشتر اوقات برای تعیین حکام این بلاد میان پاشای بغداد و مأموران رسمی ایران در غرب اختلاف نظر به وجود می‌آمد. دربار عثمانی که در حقیقت بازیچه دست سرداران فاسد و شهوتران «ینی چری» و فاقد هرگونه تصمیم و اراده بود، غالباً از

تمایلات حکام بغداد، پیروی می‌کرد و چون وضع سیاسی عثمانی، به صورتی درآمده بود که پاشاها یعنی حکام بزرگ در حوزه‌های حکمرانی خود آزادی عمل و استقلال کامل داشتند، خواه‌ناخواه دربار عثمانی در اختلافات ایران با پاشای بغداد نه در مقام دولتی رسمی و آمر بلکه در جایگاه مأموری معذور دخالت می‌کرد. پیوسته و در همه ادوار تاریخ، فرصت‌طلبی و دورویی دربار عثمانی در برابر ایران عنصر بارز سیاست خارجی عثمانی بوده است.<sup>۱</sup>

حکومت عثمانی هنگام فراغت، قوای خود را برای چپاول و غارت به مرزهای ایران می‌فرستاد و عشایر مرزی را به طغیان و شورش برمی‌انگیخت، ولی هرگاه از نیروی ایران شکست می‌خورد، یا در جبهه اروپا به جنگ با روسیه، یا در جبهه شامات به جنگ با «محمدعلی پاشا» سرگرم می‌شد، با عذرخواهی و اعزام سفرای فوق‌العاده به ایران از دربار ایران دلجویی می‌کرد و سیاست‌مداران بزرگوار و باگذشت، یا غفلت‌زده و بی‌خبر ایران را اغفال می‌کرد و در همان حال دست‌نشانندگان پاشای بغداد، در کربلا و نجف در آزار و اذیت زوار ایرانی می‌کوشیدند و از هیچ‌گونه تحقیر و اهانت اتباع ایرانی دریغ نداشتند.

توسعه‌طلبی امپراتوری عثمانی و مسائل ناشی از تعصب دینی مردم ایران و عثمانی، علل حقیقی کشمکش‌ها و جنگ‌های ایران و عثمانی از آغاز تشکیل دولت صفویه تا انقلاب مشروطیت ایران بوده است. سیاست‌های استعماری دول اروپا، به‌خصوص سیاست‌های شوم

انگلستان و روسیه سزاری، پیوسته دست‌آویزی برای تشدید و ادامه این کشمکش‌ها و جلوگیری از اتحاد و اتفاق دو دولت مسلمان به‌وجود می‌آورد. در دوران فتح‌علی‌شاه مسئله حکمرانی سلیمانیه پیش آمد که طبق قرارداد ۱۱۵۹ ه. ق این قلعه و قصبات مجاور آن به ایران تعلق گرفت و مادامی که دولت عثمانی این قرارداد را نادیده می‌گرفت، جنگ میان دو دولت آغاز می‌شد. کوشش‌های فتح‌علی‌شاه برای مصالحه نتیجه نگرفت و این مسئله مقدمات لشکرکشی و جنگ‌های ممتدی را بین قوای ایرانی و عثمانی در غرب فراهم ساخت و زیان این جنگ‌ها برای ایران که سرگرم نبرد با روسیه بود، بیش از لطمه‌های وارد شده به دولت عثمانی بود.

جنگ مریوان در سال ۱۲۲۱ ه. ق اتفاق افتاد. فتح‌علی‌شاه برای حفظ سرحدات غرب، از تجاوز قوای عثمانی و سرکوب کردن شورش‌ها و طغیان‌های محلی، پسر دوم خود، محمدعلی میرزا دولتشاه را از راه قزوین و همدان، به سوی کرمانشاهان حرکت داد و همه حملات ایران از این مسیر انجام می‌شد. پس از شکست قوای عثمانی صلح برقرار شد. بدین‌ترتیب در ظاهر اختلاف‌های سیاسی دو دولت برطرف و روابط دوستی میان آنها برقرار شد.<sup>۱</sup>

مبادله سفرای میان ایران و عثمانی مدت پنج سال از بروز جنگ جدید میان دو دولت جلوگیری کرد. «سلطان محمدخان ثانی» برای تحکیم مبانی صلح و برای آنکه پادشاه ایران گرفتار جنگ با دشمن عثمانی،

یعنی روسیه بود، هیئتی از رجال دربارش را که «عبدالوهاب پاشا»، «شاکر پاشا» و «حیرت پاشا» جزء آنان بودند، به تهران روانه نمود و آن هیئت در ربیع الثانی سال ۱۲۲۶ ه. ق. وارد پایتخت شدند و در نتیجه مذاکراتی که با «میرزا شفیع»، صدراعظم ایران به عمل آوردند، قرار شد همیشه دربار ایران حاکم شهر زور را تعیین کند و ولایت بغداد نیز به شخصی که مسالمت جو و مورد اعتماد دو دولت باشد، تفویض گردد و حکام عثمانی در کربلا و نجف از آزار زوار ایرانی خودداری کنند و هر دو دولت در ابراز دشمنی با روسیه پافشاری نمایند و هریک از دو دولت که با روسیه عهدنامه صلحی برقرار سازد، منافع طرف دیگر را نیز در آن عهدنامه منظور نماید.<sup>۱</sup> هرچند این سفارت بنابر مقتضیات سیاسی آن زمان کاملاً ضروری و پیشنهادهای دولت عثمانی منطقی و به نفع هر دو دولت بود، چنین به نظر می‌رسد که جز یک حیل و خدعه سیاسی چیزی بیش نبوده است و شاید قصد سلطان عثمانی اغفال و انصراف سران سپاه غرب از ادامه عملیات نظامی در بین النهرین بود؛ زیرا هنوز اندک زمانی از عقد پیمان نگذشته بود که دوباره پاشای بغداد به اشاره سلطان عثمانی آتش اختلاف و جنگ را دامن زد.<sup>۲</sup>

«عبدالله پاشا»، حاکم جدید بغداد که سلطان عثمانی بدون موافقت قبلی فتحعلی شاه او را به آن سمت منصوب کرده بود، در اواسط سال ۱۲۲۷ ه. ق. شهر زور را از «عبدالرحمان پاشا»، دست‌نشانده ایران گرفت و «اسماعیل آغا» حاکم اربیل را به تهران فرستاد و پیغام داد چون وجود

۱. ناسخ التواریخ، لسان الملک سپهر، ج ۱، ص ۲۱۴.

۲. سفرنامه ابوالحسن خان شیرازی، میرزا ابوالحسن خان علوی شیرازی، ص ۴۷.

«عبدالرحمان» در شهر زور موجب بروز اختلاف بین دو دولت همجوار خواهد بود، برای حفظ مصلحت دو دولت، باید حکومت شهر زور به شخص دیگری محول گردد. فتحعلی شاه از آن پیغام و خودسری پاشای بغداد در خشم شد و چون سلطان عثمانی برخلاف پیمان نامه، هنگام عقد قرارداد صلح با روسیه به هیچ وجه از ایران نام نبرده و منافع ایران را منظور نکرده بود، به «محمدعلی میرزا» دستور داد برخلاف تمایلات سلطان و پاشای بغداد، عبدالرحمان را به حکومت شهر زور برساند و این امر موجب بروز جنگ جدید گردید. او در شعبان سال ۱۲۲۷ ه. ق. حمله به بغداد را آغاز نمود. عبدالله پاشا بار دیگر به خدعه متوسل شد و نیرنگ او بر ذهن شاهزاده ساده لوح قاجار محمدعلی میرزا مؤثر افتاد. وی شیخ «محمدجعفر نجفی» از علمای شیعه ساکن نجف را برای شفاعت نزد دولتشاه فرستاد و چنان وانمود کرد که از ابتدا با پیشنهاد شاهزاده موافق بوده است و جنگ بین دو ملت مسلمان هرگز صلاح نیست. به این ترتیب با تحریک احساسات مذهبی دولتشاه حمله قوای ایران را خنثی کرد و چون وی به اجبار با انتصاب عبدالرحمان پاشا به حکومت شهر زور موافقت نمود، دولتشاه سپاهیان خود را از حوالی بغداد عقب کشید و بغداد از خطر محاصره نجات یافت.<sup>۱</sup>

پس از آن تعرض، دربار عثمانی تا حدی با ارزش نظامی سربازان ایران آشنا شد و مدت اندکی آرامش در سرحدات غربی برقرار گردید. «اسعد پاشا» با موافقت دربار ایران و به وسیله نماینده ای که فتحعلی شاه

۱. حقایق الأخبار ناصری، محمدجعفر خورموجی، ج ۲، ص ۱۷.

به بغداد فرستاد، در سال ۱۲۲۸ هـ. ق به حکومت آن شهر منصوب گردید. در همان زمان، سلطان عثمانی سفیر فوق‌العاده‌ای را به نام «جلال‌الدین پاشا» به تهران فرستاد. او مدتی با حضور «عبد‌الوهاب پاشا» و «میرزارضا قزوینی» برای حل اختلافات سرحدی مذاکره کردند و سرانجام فتح‌علی‌شاه، میرزارضا قزوینی را با سفیر فوق‌العاده سلطان به «اسلامبول» فرستاد و دربار عثمانی همه پیشنهادهای فتح‌علی‌شاه را درباره حکومت شهر زور و بغداد و مسئله زوار ایرانی در مشاهد متبرکه و اختلافات سرحدی پذیرفت و سفیر ایران در اواخر ذی‌حجه ۱۲۲۹ هـ. ق به تهران بازگشت. این صلح تا سال ۱۲۳۶ هـ. ق دوام داشت. حکام ترک در ارمنستان عثمانی با شیوه‌های گوناگون برای تحریک و اغوای عشایر مرزنشین آذربایجان و کردستان ایران می‌کوشیدند.

در آغاز سال ۱۲۳۶ هـ. ق «قاسم‌آقا حیدرانلو» به تحریک «سلیمان پاشا»، والی بایزید و موش (شیز)، با اتباع خود که در قلمرو حکومت ایران بودند، به خاک عثمانی کوچ کردند و برخی افراد ایل «سیبکی» را نیز با خود بردند. هنگامی که مرزداران ایران خواستند از خروج آنان جلوگیری کنند، سرفرمانده سپاه ترک در ارمنستان (شهر وان مرکز فرماندهی ترک‌ها بود) مداخله کرد و این مداخله زمینه جنگ‌های دیگری از جمله «توپراق قلعه» شد که در نهایت در سال ۱۲۳۹ هـ. ق با پیشنهاد عثمانی به صلح انجامید. در اوایل سال ۱۲۳۷ هـ. ق مذاکره صلح میان نمایندگان دو دولت در تهران و «ارزروم» (ارزنه الروم) آغاز شد. «محمدامین» از طرف دربار عثمانی مأمور بود که با حفظ منافع آن دولت با ایران صلح برقرار کند. «عهدنامه ارزروم» در یک مقدمه و هفت ماده و

یک خاتمه در ارزروم ابتدا به وسیله «میرزاتقی خان فراهانی»، نماینده ایران و محمدامین پاشا، نماینده عثمانی امضا و به اسلامبول فرستاده شد. «سلطان محمودخان» آن را در تاریخ ذی قعدة ۱۲۳۸ ه. ق. امضاء کرد و به وسیله سفیر خود به تهران فرستاد. فتحعلی شاه با حضور سفیر عثمانی برخی مواد عهدنامه را تغییر داد و در ربیع الثانی ۱۲۳۹ ه. ق. نسخ آن را که به فارسی و ترکی نوشته شده بود، امضا کرد.<sup>۱</sup>

چون کالای صادراتی ایران به کشورهای اطراف مدیترانه از طریق بین‌النهرین و متصرفات دیگر عثمانی، در آسیای غربی می‌گذشت و افزون بر آن، بنا به عقاید دینی، مردم ایران پیوسته طالب و آرزومند زیارت مشاهد متبرکه واقع در بین‌النهرین عراق بودند، در عهدنامه ارزروم مواد مخصوصی درباره وضع تجارت دو طرف و مسافرت ایرانیان به کربلا و نجف قید گردید و به موجب آن مواد قرار شد که از کالاهای صادراتی ایران به متصرفات عثمانی فقط چهار درصد قیمت اصلی کالا، گمرک گرفته شود و عمال ترک در بین‌النهرین عراق با زوار ایرانی برای رسیدن به مقصد و تسهیل وسایل سفر همکاری کنند.

در آن عهدنامه، نقاط مرزی با تفصیل و به وضوح تعیین نگردیده بود؛ یعنی مواد عهدنامه ارزروم نیز اختلافات ارضی و مشکلات سرحدی دو دولت را به طور قطع از میان نبرد؛ افزون بر آن ییلاق و قشلاق عشایر سرحدی مشکلات بسیاری برای مشخص ساختن مرزها به وجود می‌آورد؛ از این رو روزبه روز از قوت و اعتبار عهدنامه ارزروم کاسته می‌شد و

۱. سفرنامه ابوالحسن خان شیرازی، ص ۵۰.

مسئله تعیین مرزهای ایران و عثمانی که باید فقط میان دو دولت و به وسیله نمایندگان ذی نفع حل شود، همیشه به صورت مشکل بزرگ سیاسی، موجب تیرگی روابط دو دولت بود، تا آنجا که به دخالت و حکمت دول استعمارطلب اروپا منجر گردید. کشمکش‌های مرزی و اختلاف دو دولت تا پایان امپراتوری عثمانی و انقراض آن دولت و استقرار مشروطیت در ایران ادامه داشت؛ اما روابط سیاسی ایران با عثمانی، پس از معاهده ارزروم با تأسیس نمایندگی سیاسی همیشگی در خاک یکدیگر بهبود یافت.<sup>۱</sup> سفیر ایران در استانبول، در دربار عثمانی اعتبار و احترام کامل داشت و از منابع داخلی تاریخ قاجاریه برمی‌آید، سفارتخانه ایران در پایتخت عثمانی ملجأ و پناهگاه اقلیت ارمنی ساکن خاک عثمانی و دادخواهان دیگر بوده است و در تهران نیز شاه و درباریان نهایت احترام و اکرام را درباره سفیر عثمانی رعایت می‌کردند.

## ۲. نوع تجارت بین ایران و عثمانی از مسیر قم - قصر شیرین

تبادل تجاری میان ایران و عثمانی از دو طریق آبی و خشکی صورت می‌گرفت. در مسیر دریایی کالاهای تجاری از جنوب ایران و بندر خرمشهر به بندر بصره فرستاده می‌شد. مسیر خشکی شهرهای قم تا قصر شیرین را می‌پیمود که بحث ما نیز در این باره است. البته نخست باید یادآوری کرد، براساس منابع بسیار صادرات ایران از واردات آن بیشتر بوده است و ایران مازاد مایحتاج خود را به بغداد صادر می‌کرد.

۱. اسناد و مکاتبات ایران دوره قاجاریه، محمد رضا نصیری، ج ۱، ص ۲۵۸.

می‌توان گفت در آن زمان عثمانی مهم‌ترین دولتی بود که تجارتش با ایران اهمیت داشت. ایران و عثمانی به جز ادویه‌هایی مانند ثعلب، زیره یا نشادر، تریاک نیز تجارت می‌کردند.<sup>۱</sup> بیشترین تولید تریاک در کرمانشاه بود. تنباکو و تریاک ایران بازار بزرگی را در بغداد به خود اختصاص داده بود و بی‌دلیل نبود که در بخش‌های مرتفع منطقه کشت تنباکو و خشخاش رواج داشت.<sup>۲</sup>

تنباکو به بغداد و حلب و اسلامبول و ابریشم گیلان به بغداد و حلب و شام می‌رفت. تجار پادزهر، چوب گیلان برای چیق، که از لرستان می‌آوردند، شال کرمان، شتر و اسب و... را هم به آناتولی می‌بردند. همچنین نوعی حصیر که در گیلان و مازندران می‌بافتند، به بغداد حمل می‌شد. کالای مهم دیگر قالی بود که از بغداد به کشورهای اروپایی صادر می‌شد. شناسنامه مردم کرمانشاه، فقط قالیچه‌های مرغوبی بود که در خود شهر و حوالی آن بافته می‌شد. بیشتر قالی و قالیچه‌ای که از کرمانشاه صادر می‌شد، بافت نقاط دیگر ایران بود و از این محل که مرکز توزیع به حساب می‌آمد، به دیگر مناطق از جمله به بغداد حمل می‌شد.<sup>۳</sup> آنقدر صنعت قالی‌بافی سودآور بود که قالی‌بافی را در عراق به اوج رساند و عراق عرب نیز به این صنعت روی آورد.<sup>۴</sup>

روده، پشم، پوست، کتیرا، پنبه، گردو، بادام و کشمش از همدان صادر

۱. سفرنامه اولیویه، ص ۱۸۱.

۲. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۸۳.

۳. سفرنامه جکسن، ص ۲۷۶.

۴. مرآت الوقایع مظفری، عبدالحسن خان سپهر، ج ۱، ص ۱۱۹.

می‌شد که در این میان پوست و چرمش به مقدار فراوان به بغداد و روسیه صادر می‌شد.<sup>۱</sup>

سقز، شیرخشک و نفت سفید هم نیز صادر می‌شد. باید اضافه کرد قلم برای تحریر در مملکت عثمانی از جنس نوعی نی بود که در حوالی «شوشتر» و «حویزه» و کنار «آب قره‌سو» سبز می‌شد و قلم نیز جزء صادرات بود.<sup>۲</sup>

شال کشمیر و مشک و ادویه نیز همه ایران را می‌پیمود تا به عثمانی می‌رسید. در مقابل، ایران چیزی از مملکت عثمانی نمی‌آورد مگر قدری خرما از بغداد و کمی برنج برای کرمانشاهان و همدان و مقدار کمی از متاع فرنگستان که از سمت حلب می‌آمد.<sup>۳</sup> تجارت با عثمانی آن قدر وسیع بود که پول عثمانی در ایران به وفور یافت می‌شد.<sup>۴</sup> به نظر می‌رسد، در دوره قاجار، بغداد مرکز تجاری ایران بوده است. براساس گفته‌های «عین السلطنه»:

سه شنبه دوم، صبح با میرزا عبدالحسین منشی قونسلگری رفتیم بازار. بغداد، مغازه و دکانین بسیار بزرگ مفصلی دارد و فعلاً مرکز تجارت ایران است. من از مغازه یک نفر همدانی یک پیراهن و زیرشلوار و یک زوج جوراب خریدم.<sup>۵</sup>

چنان‌که نسبت صادرات به واردات، تقریباً نسبت سه به یک بود؛

۱. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۰۴.

۲. سفرنامه اولیویه، ص ۱۸۳.

۳. سفرنامه گروت، ص ۹۸.

۴. سفرنامه اولیویه، ص ۱۸۱.

۵. روزنامه خاطرات عین السلطنه، قهرمان میرزا سالور عین السلطنه، ج ۸، ص ۶۵۶۶.

یعنی کالاهایی که از عثمانی به ایران می‌آمد، تقریباً سه مرتبه، کمتر از کالایی بود که از ایران به آنجا می‌رفت. سبب این مسئله این بود که قالی که از مهم‌ترین مال‌التجاره‌های ایران محسوب می‌شد، در بازار استامبول، رواج مخصوص و از طرف کشورهای غربی، مشتری زیادی داشت.<sup>۱</sup>

اما سند جالبی از اتاق بازرگانی قسطنطنیه موجود است که آمار صادرات و واردات ایران را از بغداد به دست می‌دهد و نسبت سه به یک صادرات را تأیید می‌کند.

صادرات و واردات از طریق کرمانشاهان، خاقین، بغداد در سال ۱۸۸۹م طبق نوشته روزنامه اتاق بازرگانی قسطنطنیه شماره ۱۷ مه ۱۸۹۰م.<sup>۲</sup>

| صادرات ایران                      | واردات | مبلغ صادرات ایران |
|-----------------------------------|--------|-------------------|
| قالی                              | -      | ۴۰۰۰ لیره ترک     |
| حیوان (گوسفند)                    | -      | ۳۰۰۰۰             |
| پشم                               | -      | ۲۰۰۰              |
| کره                               | -      | ۳۰۰۰۰             |
| غلات، مازو، کشمش، سقز، توتون و... | -      | ۳۷۷۰۰۰            |
| محصولات متفرقه                    | -      | ۷۰۰۰              |
| جمع کل صادرات                     | -      | ۳۰۵۰۰۰            |
| جمع کل واردات                     | -      | ۷۰۰۰              |

۱. گنج شایگان، محمدعلی جمال‌زاده، ص ۷.

۲. جغرافیای غرب ایران، ۱۱۸.

## گمرک ایران

احداث گمرک در کرمانشاه، به اواخر سلطنت «محمدشاه» ۱۲۵۰ - ۱۲۶۴ ه. ق. باز می‌گردد. به نقل از گذشتگان چنین برمی‌آید که در محدوده ساختمان حکومتی در جلوخان مقابل شهربانی فعلی کرمانشاه، کاروان‌سرای وجود داشته است که در گوشه آن گمرک کرمانشاه شروع به کار کرد و به تدریج، با احداث دهکانه متعدد بازارچه‌ای به نام بزازخانه در حریم گمرک کرمانشاه به وجود آمد و به نقل از مورخان و مستشرقان و سیاحان، کرمانشاه شریان تجاری ایران شد. سپس در حاشیه شمالی شهر کرمانشاه، ساختمان گمرک بنا و احداث شد. این ساختمان به سبب وسعت سه در داشت و در کنار هر در دهکانه‌هایی وجود داشت که مسئولان از آنجا بر ورود و خروج کالا نظارت می‌کردند. هنگام ورود کالا به داخل، گمرک، برگ پارساران صادر و به انبار تسلیم و آن‌گاه بار تخلیه می‌شد.<sup>۱</sup>

درآمد گمرک کرمانشاه از پشتوانه‌های ارزی دولت به‌شمار می‌رفت و برای پرداخت به دولت بریتانیا اختصاص می‌یافت؛ چنانچه «پریس» کنسول وقت در ۱۳۶۷ ه. ق. نوشت: «امروز در ایران کمتر شهری می‌توان یافت که با وجود ظلم و تعدی حکام محلی و بدی و ناامنی جاده‌ها از لحاظ تجارت به رونق کرمانشاه باشد».<sup>۲</sup> معمولاً گمرک‌خانه را در کرمانشاه اجاره می‌دادند. در زمان ناصرالدین شاه ۱۲۹۸ ه. ق. مبلغ اجاره، بیست هزار قران بود. در زمان مظفرالدین شاه ۱۳۱۵ ه. ق. این رقم به

۱. جغرافیای تاریخی و تاریخ مفصل، محمدعلی سلطانی، ص ۵۴۰.

۲. دیپلمات‌ها و کنسول‌های ایران و انگلیس، لویی رابینو، ص ۲۰۴.

چهارصد و هشتاد هزار قران و در سال ۱۳۱۷ هـ ق به ششصد و هفتاد هزار قران افزایش یافت. در همین تاریخ بلژیکی‌ها گمرک را تحویل گرفتند و درآمد آن به بیش از صد هزار افزایش یافت.

در دوره مشروطیت که تصدی گمرک کرمانشاه با «مسیو مولیتور» بود، «سالارالدوله» بارها درآمد گمرک را غصب و صرف امور مربوطه کرد. البته گمرک مدتی نیز تعطیل بود؛ زیرا آشوب و بلوا، بازار اقتصادی را آشفته ساخته بود. در واقعه جنگ جهانی اول که شاهزاده «نصره‌السلطان» اداره گمرکات را در دست داشت، اداره ژاندارمری به تأثر از حکومت موقت، برای چاره‌اندیشی و بیم از تصرف سپاه روس، درآمد گمرک را که بیست و سه هزار و پانصد و هشتاد و چهار تومان بود غصب کرد. چون این مبلغ در ژاندارمری گذاشته شده بود، با ورود روس‌ها و با وساطت «معاذالملک» و سردار «اجلال» و همراهی مائور «سیدحسین خان قایم» ریاست ژاندارمری کرمانشاهان مسترد گردید.<sup>۱</sup>

ابتدای ورود به خاک عثمانی و خانقین، هر مردی را به زبان ترکی، قد و قامت او را یادداشت می‌کردند و مبلغ هشت هزار و دهشاهی از او می‌گرفتند. زن‌ها را هم همین‌طور و مبلغ سه هزار از آنان می‌گرفتند. پیاده‌ها را تذکره مجانی می‌دادند.<sup>۲</sup>

به جز گمرکی که از زوار و تجار دریافت می‌کردند، ایرانیان به زحمت بسیاری دچار می‌شدند؛ زیرا عبور از گمرک بسیار طول می‌کشید. «هر کالایی مال هر دولتی که در بین‌النهرین باز نشده بود، فقط

۱. انقلاب مشروطیت ایران، ادوارد براون، ص ۱۰۵.

۲. از حریم تا حرم، ص ۳۲.

صد یک گمرک گرفته می‌شد، اما اگر باز می‌شد، صد پانزده می‌گرفتند».<sup>۱</sup> در صورتی که دولت ایران، از کالای وارداتی فقط صد یک گمرک می‌گرفت. «عین السلطنه» در خاطرات خود در سفر به بغداد، به مغازه‌هایی رفته که فردی ایرانی آن را اداره می‌کرده و کالایی را خریده که قیمت آن نسبت به ایران بسیار گران بوده است. وقتی او علت را جویا می‌شود، درمی‌یابد افزون بر کرایه و عوارض بسیار دکان، دولت عثمانی صدی پانزده، گمرک می‌گیرد و در ایران چهارده درصد آن کم می‌شود؛ از این رو قیمتش در ایران کمتر است.<sup>۲</sup> اما دولت ایران کالای خودش را هم که خارج می‌شد، صد جور گمرک دریافت می‌کرد و همین مسئله، اسباب کاهش صادرات شده بود.<sup>۳</sup>

بعد از وصول اجناس در بغداد و انجام تشریفات گمرکی، کاروان‌ها کالا را به مقصد ایران از خانقین، به کرمانشاه، همدان و تهران می‌بردند. کرمانشاه و همدان، هر دو حاکم‌نشین و منطقه‌ای پرجمعیت و مرکز توزیع جنس‌های تجارتي، در توابع پهناور بودند. برای اقلام سنگین وزن و گران‌قیمت اروپایی مانند پیانو یا کالسکه، این مسیر حمل و نقل بهتری به تهران بود؛ زیرا هم راه نزدیک‌تر بود و هم کتل‌های بسیار سخت بوشهر - شیراز در راه وجود نداشت.

اجناس تجاری در این مسیر باید از دو گمرک‌خانه ایران و عثمانی ترخیص می‌شدند. اما گمرک‌خانه عثمانی مشکل به وجود می‌آورد؛ زیرا

۱. تاریخ منتظم ناصری، اعتمادالسلطنه، ج ۸، ص ۶۶۰۷، تهران، ۱۳۶۷، دنیای کتاب.

۲. روزنامه خاطرات عین السلطنه، ج ۸، ص ۶۵۶۶.

۳. تاریخ منتظم ناصری، ج ۸، ص ۶۶۰۷.

هم در روند کار تأخیر پیش می‌آورد و هم هفت یا هشت درصد ارزش جنس را عوارض گمرکی اخذ می‌کرد و این وجه دریافتی را پس از خروج جنس از گمرک خانقین به مقصد ایران مسترد می‌داشت. از معایب حمل کالاهای تجاری در این مسیر بسته‌بندی دوباره کالا در بصره بود؛ همچنین مقررات قرنطینه عثمانی که با مهارت خاص تهیه شده بود، افراد را کاملاً خشمگین و ناراحت می‌کرد که از بسته‌بندی دوباره کالاها به مراتب بدتر بود.<sup>۱</sup>

ایرانیان برای مسافرت به کشور عثمانی با مشکلاتی مواجه می‌شدند. رسم شده بود که از پول ایرانیان، دو عشر کسر کنند؛ یعنی هر ده تومان، هشت تومان حساب می‌شد. همه‌جا تفاوت پول را دریافت می‌کردند و استدلالشان این بود که قران و پناباد را با عیار سابق می‌سنجیدند که معلوم شد بیست درصد اضافه دریافت می‌کردند. این مسئله بیشتر برای مردم و به خصوص فقیران مشکل به وجود می‌آورد. این مطلب، دستور «نامق پاشا» بود و در جاهایی که تجار و زوار ایرانی رفت‌وآمد داشتند اجرا می‌شد.<sup>۲</sup> همچنین زوار و طلاب باید از ایران ارز استفاده می‌کردند که تفاوت آن نیز مبلغ گزافی می‌شد که در زمان ناصرالدین شاه تفاوت پول، هفتاد و شش هزار تومان می‌شد که طلاب و زوار باید پرداخت می‌کردند. این زیاده‌خواهی‌های گمرک عثمانی، موجب شکایت تجار ارزنة‌الروم به «فرخان‌خان امین‌الملک» از گمرک‌چی‌های ترک و عثمانی شد.<sup>۳</sup>

۱. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۸۸.

۲. سفرنامه عضدالملک، ص ۱۷۵.

۳. اسناد خاندان غفاری، اصفهانیان، بهرام غفاری و علی‌اصغر عمران، ج ۲، ص ۵۶.

### ۳. مسیر قم - قصر شیرین و ایجاد شهرهای جدید

#### الف) پیدایش سلطان آباد

دو عامل سیاست و اقتصاد در به وجود آمدن این شهر مؤثر بود. عامل سیاسی این بود که در اوایل سلطنت قاجار در بلوک عراق، عجم به علت وسعت بسیار نواحی بین شهرهای قم، ساوه، همدان، ملایر، بروجرد، گلپایگان و اصفهان، (حدود ۸ هزار کیلومتر مربع) وجود یک هزار روستا با جمعیتی فراوان، ناامنی و اختلافات محلی همیشگی و به خصوص هجوم گاه‌وبی‌گاه ایلات و عشایر مجاور که گاهی حتی امنیت مرکز ایران را برهم می‌زدند، نبودن پادگان دائمی نظامی، دوربودن از مرکز حکومت و اطاعت نکردن از حکام شهرهای مجاور که گاهی موجب می‌شد قشون مرکزی برای آرامش و امنیت به این منطقه گسیل شوند، باعث تأسیس سلطان آباد شد.<sup>۱</sup> در زمان فتحعلی شاه قشونی به نام قشون عراق عجم تشکیل گردید. همچنین برای مرکز قشون عراق عجم قلعه‌ای نظامی احداث شد. پس از موافقت شاه، محل فعلی شهر، به علت موقعیت جغرافیایی و نظامی، مناسب تشخیص داده شد. (محل شهر از سه طرف به وسیله کوه‌ها و از طرف شمال به وسیله دریاچه نمک و دشت فراهان احاطه شده است).

از سوی دیگر، چون در آن زمان مسئله سربازگیری به شکل امروزی نبود و هنگام لزوم از مردم روستاها داوطلبانه یا به صورت چریک و مزدور استفاده می‌کردند؛ بنابراین وجود قلعه نظامی در منطقه عراق مرکزی

بدین سبب ضروری به نظر می‌رسید. به این ترتیب قلعه یا دژ نظامی سلطان آباد احداث شد و سپس قلعه سلطان آباد و پس از آن سلطان آباد نامیده شد. حدود سی کمپانی خارجی و از همه مهم‌تر، کمپانی «زیگلر» انگلستان که مرکز آن در منچستر و شعبه آن در سلطان آباد بود، دایر شد.<sup>۱</sup> از دیگر عوامل تأسیس سلطان آباد آن بود که نواحی وسیع آن منطقه از مناطق پرجمعیت و حاصل خیز ایران بود و حدود یک هزار روستا را شامل می‌شد و محصولات کشاورزی فراوان داشت. همچنین مرکز بافت قالی بود که قالی‌های آن از لحاظ اقتصادی و مرغوبیت شهرت جهانی داشت. روستایان منطقه برای مبادله کالاهای خود می‌بایست حدود صد کیلومتر را پیاده یا با چهارپایان طی می‌کردند تا بتوانند محصولات کشاورزی یا صنعتی خود را به بازار فروش شهرهای مجاور برسانند؛ بنابراین لازم بود در مرکز این ناحیه وسیع، شهری به وجود آید که محل مبادله کالا و محصولات کشاورزی روستایان باشد.

چون خط کاروان روی تهران - قصر شیرین، از این منطقه عبور می‌کرد و به وسیله این راه شهرهای اطراف سلطان آباد با عراق عرب ارتباط می‌یافت، مسئله جمع‌آوری مالیات به خصوص در صنعت فرش اهمیت داشت؛ از این رو پس از اندکی اداره گمرک برای تسهیل امر صادرات در شهر به وجود آمد. براساس نوشته «ظل السلطان»، حاکم عراق در سال، حدود ۲۰۰ هزار لیره ارز، به سبب صادرات فرش وارد این شهر می‌شده است.<sup>۲</sup>

۱. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۲۴.

۲. سیمای اراک، محمدرضا محتاط، ص ۲۷.

## ب) پیدایش دولت آباد ملایر

زمان تأسیس دولت آباد نیز به دوره قاجار برمی گردد. انگیزه تأسیس شهرها به عوامل متعددی مانند عوامل طبیعی، جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بستگی دارد و دولت آباد ملایر از این قاعده مستثنا نیست. با توجه به موقعیت ارتباطی شهر ملایر و راه‌هایی که از قم و اصفهان و اراک و همچنین تهران به سوی عتبات عالیات می‌رفت، شهر از نظر اقتصادی، موقعیت مناسبی داشت که یکی از مهم‌ترین عوامل پیدایش دولت آباد بود.<sup>۱</sup> دیگر دلیل پیدایش شهر، نگرانی فتحعلی شاه از سرکشی ایل زند بود که در ۱۲۲۴ ه. ق آن را وادار کرد این منطقه را به جای دارالحکومه برگزیند.<sup>۲</sup> فتحعلی شاه قاجار به والی کرمانشاه «محمدعلی میرزا» دستور داد<sup>۳</sup> تا برای اقامت یکی از فرزندان نزد طایفه زندگی، شهر را بنا کند؛ از این رو در مرکز «قلعه زندیه» و «دیه چوبین» در سال ۱۲۲۴ ه. ق شهری به نام دولت آباد بنا شد.<sup>۴</sup>

دولت آباد، لقب شهر ملایر و نام روستای مجاور شهر بود که امروزه جزء محلات شهر است.<sup>۵</sup> چون شاهزاده دولت‌شاه، یکی از پسران فتحعلی شاه نخستین کسی بود که به فکر احداث آن افتاد، پیش‌تر این شهر دولت‌شاه نامیده می‌شد.<sup>۶</sup> آبادانی دولت آباد ملایر و اهمیت این

۱. ردپای فرهنگ در توسعه دولت آباد، فصل‌نامه تحقیقات جغرافیایی، مصطفی مؤمنی، ص ۶۵.

۲. ملایر و مردم آن، جواد جعفری، ص ۷.

۳. سفرنامه سهام الدوله بجنوردی، سهام الدوله بجنوردی، ص ۱۴۶.

۴. ناسخ التواریخ، محمدتقی لسان الملک سپهر، ج ۱، ص ۳۲۱.

۵. خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام‌السلطنه، نظام‌السلطنه، ج ۲، ص ۳۲۱.

۶. لغت‌نامه دهخدا، علی اکبر دهخدا، ج ۴، ص ۱۰۵۳.

راه از نظر اقتصادی و مذهبی، سفرنامه‌نویسان بسیاری را بر آن داشت تا از این شهر دیدن و مطالبی را در خاطرات خود یادداشت کنند، از جمله «هاتوم شیندلر» که در ۱۲۹۲ ه. ق دولت‌آباد را دیده است و برای نشان‌دادن پویایی شهر و رونق تجارت از اعداد و ارقام کمک گرفته است. او جمعیت شهر را حدود ۴۵۰۰ نفر و تعداد مغازه‌ها ۲۶ رأس، شش کاروان‌سرا، پنج مسجد، چهار حمام و چهار مدرسه و سه قهوه‌خانه ثبت کرده است. خانم «بیشوپ» که چهارده سال پس از شیندلر از این شهر دیدن کرده، ساختار شهری را مدنظر داشته و همجواری طبقات گوناگون مردم اعم از گروه‌های اشراف، بازرگانان، روحانی، کشاورز، باغدار، کارگر، سپاهی و کارمند برایش جالب به نظر می‌رسیده است.<sup>۱</sup>

#### ۴. آثار اقتصادی راه قم - قصر شیرین بر اقتصاد شهرهای مسیر

##### الف) قم

قم در ابتدای شاهراه بزرگ تهران - بغداد قرار داشت. شهر قم موقعیتی خاص داشت که از هر نظر از تهران بهتر بود. این شهر در کنار رود «اناربار» واقع شده است و محل تلاقی جاده‌های تهران، قزوین، سلطان‌آباد، بروجرد، همدان، یزد، کاشان و اصفهان بود.<sup>۲</sup> بیشتر مسافران نیز در این جاده از تهران به سمت قم رفت‌وآمد می‌کردند. ایجاد راه و مهمان‌خانه‌های مسیر قم و تعیین وسایل و ابزار سواری، از تهران تا قم در

۱. از بیستون تا زرد کوه بختیاری، ایزابلا پیشوپ، ترجمه مهرباب امیری، ص ۲۱۱.

۲. سفرنامه از خراسان تا بختیاری، هانری رونه دالمانی، ص ۸۷۵.

سال ۱۳۰۱ ه. ق. در زمان صدارت «امین‌السلطان» اتفاق افتاد.<sup>۱</sup> در آغاز راه به «کوشک نصرت» می‌رسیم. کوشک نصرت را نیز امین‌السلطان آباد کرده است. آنجا مهمان‌خانه‌ای باصفا و قناتی با آب گوارا داشت. چند سالی می‌شد که کاروان‌سرا و حمام و باغی نیز در اطراف مهمان‌خانه ساخته شده بود. اینجا منزلگاه زوار نبود، بلکه نهارگاه مسافران بود، اما قهوه‌خانه و مهمان‌خانه داشت. فرنگیان راه‌ساز و مبشران در آنجا سکنا داشتند.<sup>۲</sup>

«منظریه» سه راهی قم به تهران است. منظریه مهمان‌خانه‌ای عالی با اتاق‌های بسیار با میز و مبل داشت. کاروان‌سرای بزرگی نیز در آنجا وجود داشت. بانی کاروان‌سرا نیز وزیر اعظم، امین‌السلطان بود. بین راه منظریه تا قم باجگاه راه شوسه قرار داشت. در آنجا به اندازه عرض این راه زنجیر کشیده شده بود. هر کاروانی که به تهران می‌رفت، ده شاهی می‌داد، بلیت می‌گرفت و عبور می‌کرد.<sup>۳</sup> پس از منظریه، شهر قم قرار دارد. بیشتر راه هموار بود و کمی نشیب و فراز داشت. در بین راه «پل دلاک» که پل چوبی بود و دو پل سنگی و آجری دیگر وجود داشت. آخرین پل که از سنگ ساخته شده بود به پل دلاک معروف بود و آن را بسیار بازسازی کرده بودند؛ زیرا طغیان آب، آن را خراب می‌کرد. تعمیر آن در دوره ناصری به مهندسان فرنگی واگذار شد. ده نفر قراسوران برای حفظ راه‌ها در قم توقف کرده بودند. تردد مسافران و کاروانیان و زوار باعث شده بود که بیرون دروازه شهر قم، مهمان‌خانه دولتی که مهندسیه

۱. سفرنامه قم، افضل‌الملک، ص ۴۳.

۲. همان، ص ۴۵.

۳. سفرنامه سدیدالسلطنه، ص ۱۲۶.

نامیده می‌شد، بسیار ساخته شود و قم به برکت آنکه در شاهراه تهران به بغداد واقع شده و محل عبور و دادوستد کالای گوناگون بود، جمعیت فراوانی داشت و بسیار منفعت می‌برد.<sup>۱</sup> به گفته بسیاری سفرنامه‌نویسان، قم در زمان قاجار شهر آبادی بوده است. از قم تا تاج‌خاتون یک فرسنگ و نیم فاصله و تاج‌خاتون سرحد قم و اراک بود.<sup>۲</sup>

### ب) سلطان‌آباد

پس از تاج‌خاتون روستای جیروود قرار دارد که در آن کاروان‌سرای از خشت و گل بنا شده که مانند آن بسیار بود. پس از جیروود منزل بعدی سیاوشان است و پس از مسافت شش فرسنگ، جاده جنوب سیاوشان به سلطان‌آباد می‌رفت که تا آنجا هفت فرسنگ راه است. ایرانیان بسیاری از این راه به زیارت کربلا می‌رفتند. زواری نیز از جمله بحرینی‌ها از این راه به زیارت مشهد می‌رفتند.<sup>۳</sup>

در آن دوران مسافران به‌دشواری و با هزینه گزاف از این راه سفر می‌کردند؛ زیرا از شهری که عبور می‌کردند باید برای همه کالاهای بازرگانی معمولاً برای هر بسته با نرخ خاصی عوارض نقدی یا جنسی می‌پرداختند. مسافران به‌ناچار این عوارض را می‌پرداختند؛ زیرا به سرپناه و تدارکات این شهرها در میان برهوت نیارمند بودند. سلطان‌آباد که کانون اصلی بعدی در قسمت جنوبی این راه به شمار می‌آمد، در مرکز

۱. سفرنامه فوروکاوا، نوبوبوشی فوروکاوا، مترجم: هاشم رجب‌زاده، ص ۲۴۳.

۲. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۳۰۱.

۳. تهران، ص ۳۰۱.

روستاهایی بود که هنرشان بافت قالی بود. صنعت قالی‌بافی به علت واردکردن پشم رشد داشت. این پشم‌ها را از همدان، گلپایگان و کرمانشاه وارد می‌کردند.<sup>۱</sup>

### یک - صادرات فرش به انگلیس، آمریکا و فرانسه

«سلطان‌آباد در کنار تبریز و کرمان مرکز اصلی صنعت قالی‌بافی ایران به‌شمار می‌رفت. نام ساروق که قالی‌های آن بسیار معروف بود، در بیشتر کشورهای اروپایی و آمریکا همراه قالیچه‌های ایران بوده است.<sup>۲</sup> قالی‌های سلطان‌آباد نسبت به قالی‌های شهرهای دیگر ظرافت کمتری داشت. بهای آنها نیز بسیار نبود. آن قالی‌ها بزرگ و با طرح‌های درشت و زمینه کاملاً تزئینی بود و بیشتر آنها را به منچستر صادر می‌کردند و قسمت اصلی آنها در انگلستان و بقیه در دیگر کشورهای منطقه به فروش می‌رسید. آمریکا سهم بسیار محدودی در این زمینه داشت.<sup>۳</sup> صادرات فرش در اواخر دوره قاجار، یعنی دوره «احمدشاه» سالانه ۹۰/۰۰۰ تا ۱۰۰/۰۰۰ لیره بود که آنها را بیشتر به انگلستان، فرانسه و آمریکا می‌بردند.<sup>۴</sup>

### دو - تنزل تجارت قالی در دوره ناصرالدین شاه

آنچه تجارت قالی را تنزل داد، استفاده از رنگ‌های خارجی و غیر ثابت روسی به جای رنگ‌های طبیعی بود.<sup>۵</sup> این محموله قاچاق از

۱. ایران امروز، ص ۳۲۹.

۲. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۲۳.

۳. ایران امروز، ص ۳۲۵.

۴. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۲۴.

۵. حدیث قافله‌ها، ص ۹۲.

کردستان ایران از راه سلیمانیه، بانه، مریوان سنندج که به کردستان عثمانی مرتبط و راه‌های سخت و صعب‌العبوری بودند و قاچاقچیان از آن استفاده می‌کردند، وارد سلطان‌آباد می‌شد که سوداگران سودجو و دغلکار به علت ارزانی، از آن مصرف می‌کردند.<sup>۱</sup>

برای جلوگیری از این واقعه ناصرالدین شاه در تاریخ جمعه ۲۴ فوریه سال ۱۸۸۳م. دستور داد همه معاملات تجاری مربوط به خرید رنگ قالی از روسیه را بر هم زنند و رنگ‌های موجود روسی را در انبار هرکس که باشد بیرون بیاورند و نابود کنند.<sup>۲</sup> همچنین شتابزدگی در فرش‌بافی به دلیل رقابت با فرش‌های ارزان‌قیمت اروپایی، اصالت طرح و جنس فرش ایران را به خطر دچار کرده و به تولید فرش‌های یک‌نواخت منجر شده بود.<sup>۳</sup>

### سه - تجارت داخلی سلطان‌آباد

به جز تجارت خارجی منطقه سلطان‌آباد که با کشورهای اروپایی داشت، تجارت داخلی آن، گندم و غلات بود که از کرمانشاه به اراک و سپس با شتر از اراک به تهران حمل می‌شد.<sup>۴</sup> همچنین انار ساوه را از روستاهای اطراف سلطان‌آباد، به کرمانشاه، همدان، همه عراق عجم، تهران، قزوین، خمسه (زنجان)، رشت و به همه ولایات آذربایجان می‌بردند.<sup>۵</sup>

۱. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۳۲.

۲. همان، ص ۱۰۲.

۳. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۲۴.

۴. سفرنامه دوراند، سرتی مور دوراند، ترجمه علی‌محمد ساکی، ص ۱۹۲.

۵. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۲۷۴.

## ج) همدان

مسافران در راه رسیدن به همدان، اغلب به خرگوش‌ها یا گله‌های بزرگی از آهو برمی‌خوردند که در روز از این سوی جاده به آن سو می‌رفتند. منظره همدان در دامنه کوه مرتفع و سر به فلک کشیده الوند و در میان دره‌های سرسبز و باغ‌های خوش‌منظره اطراف آن واقعاً برای هر بیننده جالب و دل‌انگیز بود.

در غربی‌ترین نقطه فلات ایران شهر اکباتان (همدان کنونی) جای داشت که از اینجا، جاده از درون کوهستان زاگرس، حاشیه غربی فلات ایران، به پایین و به سمت سرزمین‌های پست پیچ می‌خورد. پس از آن شهرهایی مانند کرمانشاه، بیستون و بغداد وجود داشت که هریک از آنها بخش اصلی قدرت و رونق خود را به سبب جایگاه ویژه‌شان در این مسیر به دست آورده بودند.<sup>۱</sup> همدان مانند نقطه مرکزی بود و به اقتضای آب‌وهوا و راه‌های فرعی گوناگونی که از آن مرکز به جهات مختلف کشیده می‌شد، تجارتش رونق یافته بود.

در اواخر قرون وسطی یا به عبارت دیگر در دوره صفویه با افزایش اهمیت شهر تبریز و رونق گرفتن راه تجاری، تبریز، قزوین، قم، کاشان به اصفهان از اهمیت شهر همدان کاسته شد؛ اما با روی کار آمدن ترکان قاجار و نفوذ هرچه بیشتر غرب در ایران و قرار گرفتن در مسیر بغداد، دوباره رونق گرفت.<sup>۲</sup> پس از دو عهدنامه «ترکمن‌چای» و «گلستان»، که هیچ‌گاه از حافظه تاریخی مردم ایران پاک نخواهد شد، ردپای روس را

۱. سفرنامه جیمز موریه، جیمز موریه، ترجمه ابوالقاسم سری، ص ۳۰۹.

۲. سفرنامه گروت، ص ۱۸۳.

در این جاده می‌بینیم که اهدافش را با جهشی وصف‌ناشدنی به پیش می‌برد. احداث راه شوسه رشت - قزوین اسباب رونق هرچه بیشتر بازرگانی همدان یا عبارت بهتر روسیه را فراهم کرد. هدف روس‌ها از ایجاد این راه وصل کردن بندر انزلی محل تخلیه کالاهای روسی به همدان، مرکز یکی از پرجمعیت‌ترین ایالات ایران بود. البته این رونق نیز با کشمکش‌های داخلی همیشگی ایران نیز دوام نیاورد و با تهاجم «سالارالدوله» و کشمکش‌های مشروطه و استبداد صغیر و در پی آن جنگ جهانی اول، قافله‌ها و کاروان‌ها به سبب ناامنی و اغتشاش از کار بازماندند و بیشتر قافله‌داران به کار بازار و کسب‌های محلی پرداختند و هسته اولیه طبقه بازرگان شهر را تشکیل دادند.<sup>۱</sup>

### یک - صادرات همدان

«دباغ‌خانه یا همان شهر همدان متاعش چرم است»<sup>۲</sup> که مردم همدان در ساختن و پرداختن آن بسیار مهارت داشتند. چون همدان در مسیر جاده‌ای بود که همواره بازرگانان، مسافران و زائران از آن می‌گذشتند، در تأمین نیازمندی‌های آنان بسیار می‌کوشید؛ به گونه‌ای که مسافران پیاده در آنجا برای خود کلاه و کفش می‌خریدند.<sup>۳</sup>

کاروان‌سراهای مجاور یا متصل به شهر نیز که مأمن و پناهگاه هزاران تاجر، مسافر و زائر بود، از این تلاش فروگذار نبودند و برای

۱. تاریخ ملایر، ابراهیم صفایی، ص ۲۴.

۲. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۲۳.

۳. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۳۴.

تهیه لوازم بسیاری از مسافران نقش بزرگی را ایفا می‌کردند.<sup>۱</sup> همدان فرآورده‌های خود را به مجموعه کالاهایی که از جاده قم - قصر شیرین می‌گذشتند، افزود. روده، پشم، پوست، کتیرا، پنبه، گردو، بادام و کشمش از آنجا صادر می‌شد که در این میان مقدار فراوانی از پوست و چرمش به بغداد و روسیه صادر می‌شد؛ حتی گفته شده است جنسی که در اروپا به چرم روسی معروف است، از همدان تهیه می‌شد.<sup>۲</sup>

### دو - تجارت داخلی همدان

مردم آن زمان فلات ایران به کالاهای تجملی که از روس وارد می‌شد و در مغازه‌ها خودنمایی می‌کرد، عادت کرده بودند. این کالاهای مصرفی مطابق ذوق و سلیقه ایرانیان ساخته شده بود؛ کالاهایی همچون بلور روسی، چراغ، چراغ بادی، محصولات لاستیکی و کائوچویی، ظروف مسی و برنجی، ورشونی، میناآلات ساخت مسکو، پارچه، ماشین‌آلات کشاورزی، چای، قند و شکر، کاکائو، شکلات، کنسرو، آب‌های معدنی قفقاز، آرد حاجی طرخان، بلغور، آب‌جوی سامرا، لیموناد، ودکا و دیگر مشروبات روسی، ماکارونی، رشته، کاسنی، محصولات شیمیایی و حتی ورق قماربازی نیز در ایران عرضه می‌شد.<sup>۳</sup>

پس از حدود یک ساعت پیاده‌روی و گذشتن از باغ‌های انگور

۱. سفرنامه جکسن، ص ۱۷۲.

۲. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۶۲۴.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۹۰.

خوش منظره از همدان خارج و به گردنه پریپچ و خم الوند وارد می‌شویم؛ جاده‌ای سنگلاخی و بیش از حد تصور ناهموار به گونه‌ای که مسافر مجبور به پیاده‌کردن بارها از اسب بود.<sup>۱</sup> از الوندکوه دو مسیر وجود داشت: یکی گردنه اسدآباد که ارتفاع آن به ۲۳۰۰ متر می‌رسید و کاروانانی از شتر که بارشان پارچه‌های پنبه‌ای بود و از بغداد می‌آمدند، از این مسیر به طرف همدان می‌رفتند. در دامنه‌های الوند کاروانیان با استفاده از الاغ و گاو، محموله‌های ذغال لرستان را به همدان و از آنجا به تهران حمل می‌کردند.<sup>۲</sup> راه دیگر گردنه است که از الوند به سمت جنوب می‌رود و همدان را به تویسرکان، نهاوند و بروجرد وصل می‌کند. همچنین قرار گرفتن ملایر، تویسرکان و بروجرد در مسیر جاده بغداد، سبب شده بود ولایات تابع همدان نیز در تجارت خارجی سهمی داشته باشند. کشاورزان و روستاییان محصولات خود را به میادین شهرها و کاروانسراهای شهری که محل عبور زوار و مسافران بود می‌رساندند و این گونه محصولات کشاورزی خود را به فروش می‌رساندند.

ولایات تابع همدان نه فقط میوه خشک برای تأمین احتیاجات داخلی ایران، بلکه میوه‌هایی همچون سیب و گلابی،<sup>۳</sup> توتون و قالی را به اروپا و تریاک مرغوب را به بغداد صادر می‌کردند.<sup>۴</sup> ناگفته نماند مردم ملایر در چیت‌سازی و قلم‌کاری استاد بودند و محصولاتشان در ایران و اروپا

۱. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۴۰.

۲. سفرنامه گروته، ص ۱۸۸.

۳. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۳۷۳.

۴. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۶۸.

خواستار داشت.<sup>۱</sup>

#### (د) کرمانشاه

برای رسیدن به کرمانشاه، قلب تجارت شاهراه قم - قصرشیرین، منزلی باید پیموده شود. از گردنه اسدآباد که بگذریم به کنگاور می‌رسیم. راه اسدآباد تا کنگاور در جنوب کوه الوند قرار دارد و مسافت آن پنج فرسخ است. همه مسیر از دره و کوهستان می‌گذرد تا به کنگاور برسد.<sup>۲</sup> قصبه کنگاور در حدود ۵۱ کیلومتری بیستون یا چهارفرسخی «صحنه» واقع است. دکان‌ها و دکه‌های فروشندگانی که گندم، جو، پنبه و گلابی می‌فروختند در یک امتداد ساخته شده بود. در هر دو سو، توقفگاه‌هایی وجود داشت که به قطار شتران و استران سنگین‌بار که به سوی کرمانشاه و بغداد در حرکت بودند، جا و منزل می‌دادند.<sup>۳</sup> پس از گذشتن دو فرسخ از کنگاور در مسیر رسیدن به صحنه در نیمه راه قراولانی دیده می‌شد که از جاده محافظت می‌کردند و گاه مسافران به آنان انعام می‌دادند.<sup>۴</sup> از اینجا به بعد برای ورود به صحنه در مسیر جاده ایران به عراق و با زوار کربلا همراه و همسفر باید بود.<sup>۵</sup>

از کنگاور تا صحنه شش فرسخ است. پس از خارج‌شدن از صحنه تنگه‌هایی وجود داشت که شب و روزشان یکسان و ظلمت ابدی بر آنها

۱. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۲۷۴.

۲. همان، ص ۲۷۶.

۳. سفرنامه جکسن، ص ۲۷۶.

۴. تهران، ص ۱۹۰.

۵. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۴۶.

حکم فرما بود. در مقابل، بیستون قرار داشت. در آنجا مسافران خارجی برای کاوش در بیستون جمع بودند.<sup>۱</sup> در بیستون زائران بسیار بار انداخته و هریک برای خود سایبانی ساخته بودند. چاوشان در خروش و آواز سلام و صلوات آنان گوش فلک را پر می کرد.<sup>۲</sup> افزون بر حرکت مداوم زائران، رونق تجارت نیز بر رفت و آمد دائمی قافله ها استوار بود.<sup>۳</sup> از بیستون تا کرمانشاه شش فرسنگ است.<sup>۴</sup> برای رسیدن به کرمانشاه با وجود راهی که انسان آن را ساخته بود، از مواجهه با شمار فراوان مسافر و حیوانات بارکش درمی یابیم که در شاهراه پر رفت و آمدی قرار گرفته ایم و جای نعل هزاران اسب و قاطر کوره راه باریکی ایجاد کرده بود. برخی اوقات تا بیست هزار حیوان بارکش در مدت یک ماه از چهل کاروان سرای شهر عبور می کردند که از دشت ها و کوه ها می گذشتند و منازل بین راه را با خطی کم و بیش مستقیم به یکدیگر وصل می کردند.

کرمانشاه این شهر پر از درختان پرشاخ و برگ نارون و صنوبر، منظره زیبایی ایجاد کرده بود. به برکت وجود دهکده های بسیار در مسیر راه که برای کاروان ها وسایل راحتی را فراهم می کردند، در این مسیر درختان فراوانی کاشته شده بود و نهر آبی از کنارشان می گذشت. همچنین این مسیر چشم نواز، کانون بازرگانی و صنعتی نیز به شمار می آمد. در اینجا کالاها از سراسر کشور گردآوری می شد و در همین شهر کالاهای

۱. تهران، ص ۱۹۰.

۲. سفرنامه ادیب الملک، ص ۴۹.

۳. ایران امروز، ص ۳۳۲.

۴. سفرنامه ادیب الملک، ص ۴۹.

خارجی و غربی وارد ایران می‌شد و پس از عبور از این شاهراه در سراسر ولایات سرزمین ایران توزیع می‌گشت.

### یک - صادرات کرمانشاه

نزدیک‌بودن زاگرس به کرمانشاه، که یگانه گذرگاه سهل و مطمئن موجود در ششصد کیلومتر رشته‌کوه‌های غرب ایران بود، موجب شد تا همه مسافران یا کالاهایی که از ایران به بین‌النهرین می‌رفتند یا از آنجا به ایران می‌آمدند، از این شهر بگذرند. همچنین از زمانی که برقراری ارتباط میان اروپا، بازارهای بغداد را توسعه داد، طبیعی‌ترین میدان عرضه و راه صدور کالا برای دادوستد و تبادل کالا با بغداد مسیر کرمانشاه بود.<sup>۱</sup> بنابراین همه ایالات لرستان، بروجرد، نهاوند، ایالت کردستان مرکزی ایران با شهر حاکم‌نشین زیبایش سنه (سنندج) و ایالت همدان زیر پوشش کرمانشاه، مرکز توزیع کالا بود.<sup>۲</sup>

فراوانی آب در کرمانشاه باعث شد، کرمانشاه به انبار غله ایران مبدل شود. در سال‌های پرمحصول افزون بر مصرف ۳۵۰ هزار نفر سکنه ولایت، مقدار ۳۰۰ هزار خروار غله نیز (هر خروار ۵/۲۸۹ کیلوگرم) وارد بازار می‌گردید. گندم آنجا هم در داخل ایران و هم در اروپا خواستار داشت؛ اما به دلیل مسافت طولانی و بدی راه، هزینه حمل‌ونقل آن بسیار بود؛ در نتیجه گندمی که به تهران می‌رسد، بسیار گران‌تر از بهای گندم در خود کرمانشاه بود. محصولات تولیدی در کرمانشاه براساس

۱. ایران امروز، ص ۳۳۹.

۲. سفرنامه گروته، ص ۲۸۶.

درخواست‌های غرب بود؛ از این رو در آنجا گندم، تریاک، جو و گاهی اوقات نیز پنبه کشت می‌شد. همچنین تنباکو و تریاک ایران بازار بزرگی را در بغداد به خود اختصاص داده بود و بی‌دلیل نبود که در بخش‌های مرتفع منطقه تنباکو، خشخاش می‌کاشتند.<sup>۱</sup>

در بازار آنجا تجارت محصولات و فراورده‌های محلی مانند غلات، گندم، جو، میوه، صمغ و تریاک بسیار پر رونق بود. شناسنامه مردم کرمانشاه فقط قالیچه‌های مرغوبی بود که در خود شهر و حوالی آن بافته می‌شد. بیشتر قالی و قالیچه‌ای که از کرمانشاه صادر می‌شد، بافت نقاط دیگر ایران بود که از آنجا به جاهای دیگر حمل می‌شد.<sup>۳</sup>

## دو - واردات کرمانشاه

کرمانشاه و همدان هر دو حاکم‌نشین و پرجمعیت و مرکز توزیع جنس‌های تجاری بودند. بیشترین واردات کرمانشاه از کشورهای انگلیس، آلمان، فرانسه و بلژیک بود. کاروان‌ها کالا را به مقصد ایران از طریق خانقین به کرمانشاه و از آنجا به همدان و تهران می‌بردند. برای حمل اقلام سنگین وزن و گران‌قیمت اروپایی، مانند پیانو یا کالسکه به تهران این مسیر بهتر بود. محل توزیع محصولاتی مانند پارچه‌های نخی انگلیسی، هندی یا فرانسوی، آهن، قلع، میناآلات، محصولات پشمی و پنبه‌ای، مخمل، اطلس، دارو، رنگ، قند، سیگارهای دخانیات ترکیه و

۱. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۹۵.

۲. سفرنامه جکسن، ص ۲۶۹.

۳. همان، ص ۲۶۷.

آب‌جوه‌های دانمارکی، کرمانشاه گذرگاه مطمئن آن روز ایران بود.<sup>۱</sup> فاصله کرمانشاه تا بغداد و کرمانشاه تا تهران تقریباً مساوی است؛ کرمانشاه سیصد و پنجاه و چهار کیلومتر از بغداد و چهارصد و دو کیلومتر از تهران فاصله دارد. در این فاصله منزل‌های دیگری هست که نخستین آن ماهیدشت است که چهار فرسخ تا کرمانشاه فاصله دارد و از ماهیدشت تا هارون‌آباد شش فرسنگ فاصله است. می‌توان گفت در هارون‌آباد، رباطی که در تابستان و زمستان سبب آسایش زوار باشد، وجود ندارد. رعایای هارون‌آباد برای منفعت خود همیشه اسب خسته زوار و مسافران را با اسب فربه عوض می‌کردند و مقداری پول سر می‌گرفتند.<sup>۲</sup>

از هارون‌آباد تا کرد چهار فرسخ و راهش، هموار و بی‌سنگ است و در راه درخت‌های بلوط بسیار وجود دارد و رهگذر، آن راه را به آسانی می‌گذراند.<sup>۳</sup> خانه‌هایی از چوب برای زوار و مسافران در راه ساخته‌اند که کاروانیان در آنجا فرود می‌آمدند.<sup>۴</sup> کردی‌ها که یکی از طوایف منطقه قصرشیرین هستند، چخماق‌سازند. چخماق‌های اینجا را به سوی داغستان و لگزی می‌بردند.<sup>۵</sup> در اوایل قاجاریه، برنج و ذرت از محصولات طایفه گوران بود که بهترین برنج منطقه را برای صادرات به عراق عرب با

---

۱. سفرنامه گروته، ص ۹۸.

۲. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۶۳.

۳. همان، ص ۶۴.

۴. خاطرات سدیدالسلطنه، ص ۳۴۸.

۵. سفرنامه سیف‌الدوله، ص ۲۵۹.

تلاش تولید می‌کردند.<sup>۱</sup> از کرد تا پایین طاق، پنج فرسنگ راه است و پیش از رسیدن به پایین طاق، ابتدا باید از «سرخ دیزه»، عبور کرد که به آن میان‌طاق هم گفته می‌شود و بعد از عبور از آن گردنه‌ای سخت و پر پیچ‌وخم است که در میانه گردنه، طاقی از سنگ‌های سفید ساخته شده است که آن را «طاق‌گرا» می‌گویند. از میان‌طاق تا پل ذهاب، چهار فرسنگ و راهش همه جنگل و سنگ است و در آن رباط بسیار بزرگی وجود دارد که از بناهای شاه سلیمان است و برای زوان مکانی مطمئن می‌باشد و در نهایت از پل ذهاب تا قصرشیرین پنج فرسنگ و راهش ناهموار و پرسنگ است.<sup>۲</sup> بیشتر درآمد این منطقه، از عبور کاروان‌ها و گمرک کالاهایی است که از بغداد به ایران و برعکس می‌برند.<sup>۳</sup>

### سه - حضور مهاجران بازرگان در کرمانشاه

از دیرباز، سربازان، بازرگانان بیگانه و صنعتگران، ساکنان یک رشته از شهرهای دیواربندی شده را تشکیل می‌دادند. درواقع بسیاری از این شهرها برای دادوستد به وجود آمده بود. مسافران جاده قم - قصرشیرین که شهرهایی مانند سلطان‌آباد و همدان را پشت سر می‌گذاشتند، به کرمانشاه که در پس کوه‌های زاگرس قرار داشت، می‌رسیدند. اهمیت اقتصادی و مرکزیت کرمانشاه و همچنین بی‌علاقگی ایلات و عشایر (که بومیان اصلی شهر بودند)، به دادوستد دست‌به‌دست هم داده بود تا

۱. جغرافیای تاریخ و تاریخ مفصل، ص ۴۷۴.

۲. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۷۰.

۳. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۴.

بازرگانان بسیاری از شهرهای تبریز، اصفهان، یزد، گلپایگان و همدان در این شهر مقیم شوند و هسته اصلی بازار و نبض اقتصادی شهر را تشکیل دهند.<sup>۱</sup> ارتباط بازرگانی با بغداد عده‌ای از تجار بغداد را نیز وارد این شهر کرده بود که در میان آنان چندین خانوار یهودی و به همان اندازه نیز کلدانی دیده می‌شد.<sup>۲</sup>

##### ۵. بهره‌برداری غربی‌ها از مسیر قم - قصر شیرین

شهرهایی چون اراک، همدان، کرمانشاه، نه فقط به سبب آنکه ایستگاه‌های سرراهی بودند به بازارهای بین‌المللی تبدیل شدند، بلکه چون غربیان می‌خواستند رفت‌وآمد در این جاده را به انحصار خود در آورند و این‌گونه به منافعشان بیفزایند، به بازارهای بین‌المللی تبدیل شدند. اگر آنها به‌خوبی موفق می‌شدند، می‌توانستند سراسر این جاده را به تسخیر خود درآورند. به جز روسیه که نبض تجارت همدان را در دست داشت، پراهمیت‌ترین متاع برای غرب، قالی پر نقش‌ونگار آن منطقه بود؛ به‌گونه‌ای که فقط یک شعبه از تجارت‌خانه آقایان زیگلر سویسی مقیم در منچستر، در سلطان‌آباد (اراک) در انحصار صادرات قالی بود.<sup>۳</sup> تجار انگلیسی و سویسی برای نظارت بر این صنعت در سلطان‌آباد، نزدیکی بروجرд مأمورانی داشتند.<sup>۴</sup> این شاهراه عظیم باعث سوءاستفاده کشور انگلستان شده بود. براساس گزارشی که در تاریخ یکشنبه ۱۲ آذر

۱. سفرنامه گروه، ص ۱۹۱.

۲. ایران امروز، ص ۳۴۲.

۳. همان، ص ۳۲۵.

۴. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۷۰.

۱۳۰۰ هـ. ش مطابق ۴ دسامبر ۱۹۲۱ م برابر ۴ ربیع‌الثانی ۱۳۴۰ هـ. ق، از اراک به وزارت امور خارجه رسیده بود، «میرزا طروس ارمنی»، نماینده یکی از تجارت‌خانه‌های دولت انگلیس، سی نفر قالیباف زن و مرد را از سلطان‌آباد اجیر کرده و بدون اطلاع کارگزاری، آنان را برای تأسیس کارگاه قالیبافی از راه بغداد به هندوستان اعزام کرده بود. میرزا طروس ارمنی در ظاهر این کارگران را برای زیارت عتبات عالیات از ایران خارج کرده بود. همچنین هم‌مرز بودن قصر شیرین و کشور عراق باعث شده بود که کشور انگلستان مقدار بسیاری از نفت ایران را به بغداد فاجاقی کند.<sup>۱</sup>

---

۱. روزشمار تاریخ معاصر ایران، حسن فراهانی، ص ۶۵۴.

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

## فصل چهارم:

### ویژگی‌های فرهنگی، اجتماعی و مذهبی راه قم - قصر شیرین

به‌طور طبیعی، جاده‌های پر رفت‌وآمدی مثل جاده قم - قصر شیرین، به‌ویژه به دلیل اهمیت دینی آن برای سفر حج و عتبات، می‌توانست راهی برای ترویج فرهنگ و مظاهر آن از جمله شعائر دینی و مذهبی باشد.

چندین نکته را درباره این مسیر می‌توان در نظر گرفت:

۱. این مسیر برای رفت‌وآمد حج از عراق به حجاز استفاده می‌شد؛

بنابراین زائران بسیاری برای حج از این مسیر استفاده می‌کردند؛

۲. همچنین زائران عتبات بسیار گسترده‌تر از این مسیر استفاده

می‌کردند؛

۳. اهمیت دیگر مسیر، برای حمل جنازه‌های افرادی بود که وصیت

کرده بودند در وادی‌السلام نجف یا دیگر عتبات دفن شوند؛ از این‌رو

سالانه صدها جنازه از این مسیر به عراق انتقال می‌یافت؛

۴. طلاب علوم دینی نیز از این مسیر میان ایران و عراق رفت و آمد می کردند و این نکته مهمی در استفاده فرهنگی از این راه است؛
۵. همچنین در نیمه دوم قاجار هیئت های خارجی، به ویژه هیئت تبشیری از این مسیر عبور می کردند؛
۶. افزون بر اینها کاروان های مشتمل بر تجار، هنرمندان، طبیبان، کارگران فنی و فرنگی ها (برای خواندن کتبه های بیستون)، از این مسیر عبور می کردند و آثاری برجای می گذاشتند؛
۷. اهمیت معماری مسیر که ویژگی های خاص خود را داشته است. طبیعی است در منابع موجود، درباره بسیاری از این مسائل هفت گانه شواهد و متونی در دسترس نباشد؛ اما به طور کلی آگاهی که این رفت و آمدها می توانسته است نقش مهمی در همه این زمینه ها داشته باشد. اکنون آنچه را در منابع در دسترس به آن رسیدیم، عرضه خواهیم کرد.

## ۱. کاروان های زیارتی

نخستین نکته درباره این کاروان ها زیارت است. با توجه به روایات بی شماری که در متون مذهبی شیعه درباره اماکن متبرکه به ویژه حرم امام حسین (علیه السلام) وجود دارد، طبیعی بود که سالانه هزاران نفر از مردم ایران، از نواحی مختلف، راهی عراق شوند و به قصد زیارت، برای مدت یک تا چند ماه در آن نواحی بمانند. این مسئله مهم ترین نکته در رفت و آمد از این مسیر به ویژه در دوره قاجار است که روابط ایران و عثمانی نسبت به دوره صفوی، بسیار بهتر و دوستانه تر بود و تقریباً هیچ

مشکل سیاسی مهمی بین آنها وجود نداشت.

مسیر قم تا قصر شیرین از مناطق شیعه‌نشین بوده و اهل سنت در روستاها و شهرهای آن زندگی نمی‌کردند؛ جز در منطقه‌ای خاص از کرمانشاه که گروهی با نام «علی‌اللهی» یا «اهل حق» در آنجا زندگی می‌کردند.<sup>۱</sup> آنان به دلیل آنکه خود را به تشیع منتسب می‌کردند، با زائران همراهی داشتند. جالب است بدانیم که آنها برای حل مسایل مذهبی‌شان به روحانی‌های شیعه رجوع می‌کردند؛ اما از لحاظ روحی و معنوی، مرید مرشدهای خود بودند که همه آنها علی‌اللهی بودند. بسیاری از علی‌اللهی‌ها به روحانیان شیعه کرمانشاه امکان و اجازه ندادند آن قدرت و نفودی را که در مناطق دیگر در دست دارند، در این ایالت نیز در اختیار گیرند.<sup>۲</sup>

همین اشتراک مذهبی سبب می‌شد تا نوعی همدلی و همراهی میان زائران کربلا با ساکنان محلی وجود داشته باشد و احساس آنان به این زائران، توأم با عشق و دوستی باشد. این نکته در همه مناسبات میان آنان اثر می‌گذاشت. در این کاروان‌ها افرادی با عنوان چاووش یا روحانی وجود داشتند<sup>۳</sup> که اعلام ورود و خروج آنها را به شهرها و روستاهای مهم انجام می‌دادند و فضای کاروان را تا حدودی مذهبی‌تر می‌کردند.<sup>۴</sup>

۱. انقلاب مشروطیت ایران، ادوارد براون، صص ۳۳۹-۳۴۶.

۲. ایران امروز، ص ۳۴۲.

۳. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۴۹.

۴. ایران امروز، ص ۴۴.

معمولاً این کاروان‌ها از نظر انتخاب زمان، دو نکته را در نظر داشتند: نخست فصل سرما و دیگری فصل برداشت محصول؛ بنابراین این سفرها بیشتر در پاییز بود؛ زیرا گرمای هوای عراق و کار کشاورزی در ایران کمتر بود؛<sup>۱</sup> اما بیشتر در ایام زیارتی، مانند محرم و صفر و اعیاد،<sup>۲</sup> این سفرها صورت می‌گرفت. زنان و کودکان هم در این کاروان‌ها حضور داشتند. بسیاری از آنان، این راه دراز را با پای پیاده طی می‌کردند و وسایل سفر نیز روی الاغ بار می‌شد. برخی از آنان حتی کفش هم نداشتند.<sup>۳</sup>

این اهمیت مذهبی باعث شده بود، دولت قاجار به راه قم - قصرشیرین که سالانه زوار بسیاری در آن رفت و آمد می‌کردند، توجه خاصی داشته باشد. تجدید کاروان‌سرای واقع در راه عبوری مردم، در سال ۱۲۸۷ هـ. ق.<sup>۴</sup> و تعمیر همه راه عتبات عالیات ائمه عراق از تهران تا خانقین پیش از سفر ناصرالدین شاه به کربلا به دست «مسیو کاستگر خان» که همه این راه را مسطح و هموار و عراده‌رو کرد.<sup>۵</sup> همچنین در پل ذهاب و در کنار رودخانه الوند، درختان بید برای اقامت مسافران و زوار کاشته و در کرد کرمانشاه خانه‌هایی از چوب برای زوار ساخته بودند که کاروانیان در آنجا اقامت می‌کردند.<sup>۶</sup>

نکته مهم دیگر در این سفرها، بیماری‌های مسری به‌ویژه وبا است؛

۱. سفرنامه گروته، ص ۱۵۲.

۲. خاطرات فرید، ص ۴۵۳.

۳. سفر در ایران اطلس، ص ۲۲۸.

۴. سفرنامه ادیب‌الملک، ص ۶۲.

۵. چهل سال تاریخ ایران، حسین محبوبی اردکانی، ج ۱، ص ۱۰۶.

۶. سفرنامه سدیدالسلطنه، ص ۳۱۵ و ۳۱۶.

زیرا در ایامی که احتمال شیوع آن وجود داشت، مسافرت‌ها کم می‌شد. در دهه‌های اخیر دوره قاجار، هم دولت عثمانی و هم دولت ایران در این زمینه روی سفرهای زیارتی کنترل مختصری داشته و به‌طور کلی گاه راه را مسدود می‌کردند.<sup>۱</sup> در مرز نیز زائران را معاینه پزشکی می‌کردند و از هر کدام از آنها مبلغی ورودیه دریافت می‌شد. مستمندان از پرداخت این وجه معاف بودند.<sup>۲</sup>

کاروان‌هایی که به زیارت عتبات می‌رفتند، فقط ایرانی نبودند. در واقع همه راه‌های زمینی که زائران ایران، قفقاز، افغانستان و آسیای مرکزی را به مکان‌های مقدس می‌رساند، از کرمانشاه می‌گذشتند.<sup>۳</sup> فقط اهالی جنوب از طریق خلیج فارس به زیارت می‌رفتند. کاروان‌های قفقازی، افغانی و آسیای مرکزی همیشه سفر خود را به عتبات ختم نمی‌کردند، بلکه در راه بازگشت برای زیارت حضرت فاطمه معصومه (علیها السلام) به قم می‌آمدند.<sup>۴</sup> اعراب شیعه بغداد و بحرین نیز برای سفر به مشهد راهی ایران می‌شدند.<sup>۵</sup> برخی کاروان‌سراها در ایام مخصوص به مناسبت شهادت امام حسین (علیها السلام) محل برگزاری روضه‌خوانی و تعزیه بودند و در ایام محرم حرکت دسته‌ها طوری تنظیم می‌شد که از دو یا سه کاروان‌سرا بگذرد و در آنجا از عزاداران استقبال و پذیرایی می‌شد.<sup>۶</sup> تجار نامی

۱. خاطرات فرید، ص ۲۱۸.

۲. ایران امروز، ص ۳۴۱.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۶۵.

۴. ایران امروز، صص ۳۴۲-۳۵۲.

۵. تهران، ص ۳۰۱.

۶. سفرنامه اعتصام‌الملک، ص ۹.

کاروان‌سراها بانی مخارج این مراسم بودند.

نقش تجار از نظر مذهبی مهم بود. بیشتر آنان که به زیارت خانه خدا رفته بودند، در برپایی مراسم مختلف دینی از سردمداران تکایا و گروه‌های عزاداری بودند. زائران خانه خدا در این کاروان‌سراها با آنان همراه می‌شدند. این مراسم باعث وحدت ملی هرچه بیشتر میان مردمان شهرها می‌شد.<sup>۱</sup>

تبرستان

www.tabarestan.info

## ۲. حمل جنازه به عتبات

در دوره قاجار با آنکه وسایل سفر اندک بود، ایرانیان بسیار مسافرت می‌کردند. مسافران سفرهای زیارتی را ترجیح می‌دادند و از نظر شرعی نیز به این سفرها توصیه شده بود. زیارت قبور امام حسین (علیه السلام) و حضرت علی (علیه السلام) در عراق عرب و زیارت مشهد از سفرهایی بود که هر مسلمان معتقدی دوست داشت دست‌کم برای یکبار آن را تجربه کند.<sup>۲</sup>

اما فقط زندگان نبودند که هر ساله برای زیارت به شهرهای مذهبی می‌رفتند. سالیانه جنازه‌های بسیاری نیز به آنجا برده می‌شد تا در جوار مزار امامان (علیهم السلام) به خاک سپرده شوند.<sup>۳</sup> ایرانیان اعتقاد دارند که برای دخول به بهشت کافی است در نزدیکی قبر امام حسین (علیه السلام) یا امام علی (علیه السلام) به خاک سپرده شوند.<sup>۴</sup> بیشتر این مردگان در وادی‌السلام دفن می‌شدند. وادی‌السلام در سر راه کسانی است که از کربلای معلا به نجف‌اشرف

۱. سفرنامه گروته، ص ۳۵۳.

۲. سفر در ایران اطلس، ص ۲۲۸.

۳. حدیث قافله‌ها، ص ۹۵.

۴. تهران، ص ۳۵۰.

مشرف می‌شوند.<sup>۱</sup> در آن زمان جواز حمل جنازه به عتبات از بحث‌های رایج بین علما بود. برخی علما حمل جنازه را به عتبات جایز نمی‌دانستند و یکی از دلایلشان وضع بد و بی‌احترامی‌های یهودیان و... به جنازه‌ها بود.<sup>۲</sup> حمل اجساد به اماکن مقدسه، محترمانه صورت نمی‌گرفت و نزدیکان میت جنازه را همراهی نمی‌کردند، بلکه برای حمل و دفن آن را به چهارپاداران می‌سپردند.<sup>۳</sup>

مشکل دیگر اینکه کارگران قبرستان به سبب ذفایت طبع پس از چند روز قبر را می‌شکافتند و سنگ‌های لحد را که قیمت اندکی داشت بیرون می‌آوردند و علامت‌های آجری و سنگی قبر را برمی‌داشتند تا جای دیگر بفروشتند. آن‌گاه جسد میت با عمق کمی در زیر ریگ قرار داشت و بیشتر آنها طعمه جانوران صحرا می‌شد و به این سبب از قبور مسلمانان آثار چندانی باقی نمی‌ماند.<sup>۴</sup>

در ایام صلح کرمانشاه معبر کاروان‌های بسیاری بود که کالا را به مقصد و جنازه را به مدفن، یعنی به مشاهد مقدسه کربلا یا نجف حمل می‌کردند که باعث شده بود در نزدیکی قصر شیرین کاروان بسیاری برای حمل جنازه به‌وجود آیند. این جنازه‌ها از دورترین نقاط ایران به عتبات آورده می‌شدند.<sup>۵</sup> در میان راه هر مسافری بارها با قاطرچی‌هایی مواجه می‌شد که چهار تابوت را بر یک قاطر بار کرده و خود نیز روی آنها

۱. حیات یحیی، ج ۱، ص ۳۲.

۲. خاطرات فرید، ص ۲۱۲.

۳. سفرنامه مادام دیولافوا «ایران وکلده»، دیولافوا، مترجم: فره‌وشی، ص ۱۳۵.

۴. حدیث قافله‌ها، ص ۹۳.

۵. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۳۸۴.

سوار شده، یا جسد‌ها در نمد پیچیده بودند و برای دفن در یکی از مکان‌های مقدس به مقصد حمل می‌کردند.

دولت عراق با رعایت کامل بهداشت، اجازه حمل جنازه را می‌داد. پزشک قنصلگری ترک که از سوی شورای بهداشتی اسلامبول در این ایالت نمایندگی رسمی داشت، جنازه‌ها را معاینه می‌کرد. اجازه عبور فقط برای جنازه‌هایی صادر می‌شد که دست‌کم سه سال از تاریخ درگذشت صاحبان آنان گذشته و جسد کاملاً خشک شده بود.<sup>۱</sup> جنازه‌کشان، گواهی‌هایی را که پزشک قنصلگری کرمانشاه صادر کرده بود، به افسر بهداشت شهر خانیقین نشان می‌دادند. آن‌گاه پس از بازدید مجدد جسد، عوارضی گرفته و قبض رسید صادر می‌شد و این قبض بایست تا مقصد اصلی همراه جنازه می‌بود. البته ایرانیان نیز برای فرار از این مالیات راهکارهای جالبی داشتند. آنان به محض رسیدن به سرحد ایران و عثمانی (خانیقین) اسکلّت را تجزیه می‌کردند و هریک از افراد خانواده قطعه استخوانی را در جامه‌ها و کیف خود مخفی می‌ساختند و این‌گونه بدون پرداخت عوارض مقرر از مرز عبور می‌کردند. حتی دیده شده بود، زائری اسکلّتی را در هاون کوبیده و خاک آن را با آرد مخلوط کرده بود. البته او از این کار خود سودی نبرد؛ زیرا مسافری که با او بود از این عمل به عثمانیان شکایت کرد و آنها نیز دو برابر او را جریمه کردند.<sup>۲</sup>

به جز عوارضی که دولت عراق برای ورود هر جنازه دریافت می‌کرد، در کرمانشاه نیز عوارض دریافت می‌کردند. آنان برای خارج کردن هر

۱. سفرنامه مادام دیولافوا، ص ۱۳۱.

۲. همان، ص ۱۳۴.

جنازه سه قران عوارض می‌گرفتند که جزء عایدات حاکم کرمانشاه بود. سپس مبلغ آن را به پنج قران افزایش دادند و عایدات آن صرف بیمارستان پانزده تخت‌خوابی شد که برای مداوا و معالجه زائران بیمار احداث شده بود. اطاق‌های بیمارستان تمیز بود و به خوبی به نظافت آن رسیدگی می‌شد. همچنین بیمارستان داروخانه، درمانگاه مجانی و اطاق عمل داشت و بیشتر ابزار پزشکی و داروهای آن را از پاریس وارد می‌کردند.<sup>۱</sup>

انتقال جنازه به عتبات حتی از سوی شاهان قاجاری نیز گزارش شده است؛ برای مثال آقامحمدخان، باقیمانده اجدادش را به عتبات انتقال داد تا در نجف به خاک سپرده شوند.<sup>۲</sup> این رویه در دوره قاجار استمرار داشت و در این دوران، اجساد تعدادی از شاهان و شخصیت‌های بزرگ سیاسی و مذهبی، به عتبات انتقال داده شد. مدفن بسیاری از آنها مانند آقا محمدخان قاجار، مظفرالدین شاه قاجار، احمدشاه قاجار و صدر اعظم‌های دوره قاجار، امیرکبیر، میرزا شفیع خان مازندارانی صدر اعظم، حاج میرزا آغاسی و علمایی همچون ملا احمد نراقی و سید اسدالله شفتی، در عتبات عالیات قرار دارد.<sup>۳</sup> انتقال اجساد به عتبات به حدی رونق گرفت که در کرمانشاه، کاروان‌هایی پیدا شدند که کار آنها انتقال اجساد به عتبات بود.<sup>۴</sup>

۱. سفرنامه اوین، اوین، ص ۳۴۱.

۲. تاریخ منتظم ناصری، محمد حسن خان اعتماد السلطنه، ج ۳، ص ۱۴۲۱.

۳. عتبات عالیات عراق، اصغر قائدان، صص ۵۹-۱۵۷.

۴. کردستان ایران و بین‌النهرین، ص ۳۸۴.

### ۳. رفت و آمد علما و طلاب

با ورود محمدعلی میرزا دولتشاه به کرمانشاه، این شهر مرکز ولایت کرمانشاهان، لرستان و خوزستان و تختگاه سرحد دار عراقین شد که رونق بسیار این ولایت را از همه جهات اجتماعی، فرهنگی، نظامی و اقتصادی در پی داشت.<sup>۱</sup>

از لحاظ عمران و آبادی و توسعه شهری و رفاه عمومی، کرمانشاهان نمونه بارز عصر شد و به سبب تسلط دولتشاه بر ممالک عراق عرب، کاروانان زیارتی برای درک مقابر متبرکه تردد مستمر یافتند. شاهزاده محمدعلی میرزا دولتشاه - متولد ۱۵ دی ۱۱۶۷ خورشیدی (۷ ربیع‌الثانی ۱۲۰۳ قمری یا ۴ ژانویه ۱۷۸۹ میلادی) در مازندران و درگذشته ۳۰ آبان ۱۲۰۰ شمسی (۲۶ صفر ۱۲۳۷ قمری یا ۲۱ نوامبر ۱۸۲۱) در مداین - از شاهزاده‌های بنام ایرانی دوران قاجار و سرسلسله خاندان دولتشاهی می‌باشد. وی در قصبه نوا در مازندران به دنیا آمد. پدرش فتحعلی شاه قاجار<sup>۲</sup> و مادرش زیباچهر خانم، سی و سومین همسر وی، از اهالی گرجستان بود.<sup>۳</sup>

دولتشاه نخستین پسر فتحعلی شاه قاجار و هفت ماه از «عباس میرزا» نایب‌السلطنه بزرگ‌تر بود؛ ولی چون مادرش از ایل قاجار نبود، نمی‌توانست جانشین شاه باشد.<sup>۴</sup> دولتشاه در سال ۱۲۱۲ ه. ق. حاکم

۱. جغرافیای غرب ایران، ژاک دموگران، ص ۱۰۲.

۲. سفرنامه عضدالملک، علیرضا عضدالملک، ص ۹۶.

۳. ناسخ التواریخ، ج ۱، ص ۵۵۴.

۴. فتحعلی شاه و عباس میرزا، امینه پاکروان، ص ۱۰.

فارس، در سال ۱۲۱۴ ه. ق حاکم قزوین و گیلان، در سال ۱۲۱۹ ه. ق حاکم خوزستان و لرستان و در سال ۱۲۲۱ ه. ق حاکم کرمانشاه بود.<sup>۱</sup> به جز قرار گرفتن موقعیت مکانی شهر کرمانشاه در مسیر راه عتبات عالیات و کشور عثمانی و رفت و آمد کاروان‌های تجارتنی و زیارتی، حمایت دولتشاه از محافل و مجامع علمی و احترام او به علما و دانشمندان دینی در عتبات متبرکه و استقبالش از ایشان را پذیرایی او از «شیخ احمد احسائی» و توجه به اندیشه او، همچنین آزادی دیگر پیروان و مذاهب الهی در ایام حکومت شانزده ساله او تبادل آرا و عقاید در آنجا را موجب شده که از بهترین ایام در تاریخ اجتماعی و فرهنگی کرمانشاه بود. تشکیل مکتب‌خانه‌های عمومی و بنای مساجد و کتابخانه، بیش از پیش موجب رواج تعلیم و تربیت و تحصیل علوم دینی در کرمانشاه گردید.<sup>۲</sup>

از علمایی که دولتشاه بسیار به او احترام گزارد، شیخ احمد احسائی بود. شیخ در سال ۱۱۶۶ ه. ق به دنیا آمد. تحصیلات خود را در بحرین شروع و در نجف تمام کرد و از مرحوم «بحرالعلوم» و «سیدعلی طباطبائی» و «شیخ جعفر عرب» و «میرزا مهدی شهرستانی» اجازه اجتهاد گرفت. در اواسط عمر از بحرین به ایران سفر کرد و مدتی در یزد و چندی در اصفهان بود و در این دو شهر به ریاضت و عبادت روزگار می‌گذرانید؛ از این‌رو مردم توجه خاصی به او پیدا کردند. از یزد به مشهد رفت و دوباره به آن شهر برگشت؛ زیرا برای زیارت حضرت رضا (ع) به

۱. سفرنامه کروسینسکی، کروسینسکی، ترجمه مفتون دنبلی، ص ۱۰۱.

۲. تاریخ لرستان روزگار قاجار، محمدرضا والیزاده معجزی، ص ۲۱.

ایران آمده بود و سپس برای بار دوم پنج سال در یزد ماند و در این مدت آوازه شهرتش به تهران رسید و شاه خواستار ملاقات با او شد. شاه نامه‌ای به او نوشت و یادآور شد که اگر او به تهران نرود، شاه به یزد خواهد رفت. پس شیخ، به ناچار مدت کوتاهی به تهران سفر کرد و از آنجا به اصفهان رفت و چهل روز در آنجا بود و از آنجا به کرمانشاه رفت و شاهزاده محمدعلی میرزای دولت‌شاه او را احترام بسیار نمود. ماندن در کرمانشاه باعث شد که طلبه جوان بسیاری گرد او جمع شوند و تحصیل کنند.<sup>۱</sup>

در این دوره رفت‌وآمد علما در مسیر جاده قم - قصر شیرین به سبب امنیت و روابط ایران و دولت عراق بیشتر شده بود و علما برای تحصیل علوم دینی به عتبات می‌رفتند. حاج «سیدمحمدباقر شفتی» در سال ۱۱۸۰ ه. ق در شفت گیلان متولد شد و نسب او با بیست و یک واسطه به امامزاده حمزة بن موسی بن جعفر (ع) می‌رسید. وی تا بیست سالگی در موطن خود تحصیل کرد. آن‌گاه به عتبات رفت و در محضر علمایی مانند سید «محمد مهدی بحر العلوم» و «میرسید علی طباطبایی» صاحب «ریاض» و شیخ «جعفر نجفی کاشف الغطاء» و «ملا محمد مهدی نراقی» و آقا «محمدباقر بهبهانی» با نهایت تنگدستی به تحصیل پرداخت.<sup>۲</sup>

میرزا محمدعلی مجتهد شیرازی فرد دیگری بود که در عتبات عالیات خدمت علما و مجتهدان کسب مطالب علمیه نمود، به اجتهاد دست یافت و به شیراز بازگشت و به نشر علوم دینی پرداخت و امامت مسجد جامع

۱. چهل سال تاریخ ایران، حسین محبوبی اردکانی، ج ۲، ص ۶۲۳.

۲. اشرف التواریخ، محمدتقی نوری، ص ۵۰۱.

جدید اتابکی، مشهور به مسجد نو را برعهده داشت.<sup>۱</sup> از علما برای تبلیغ دین در مناطقی که با اسلام آشنایی نداشتند نیز استفاده شد. در کتاب «دوسفرنامه درباره لرستان» آمده است:

لرها در گذشته اعتقاد راسخی به مذهب نداشتند تا جایی که در اوایل قرن نوزدهم میلادی شاهزاده محمدعلی میرزا دولتشاه برای ارشاد آنها مجتهدانی به میان قبایل فرستاده بود.<sup>۲</sup> رابینو نوشته است: «تمام لرها و لک‌ها پیرو مذهب شیعه می‌باشند و این درست برخلاف آیین کردها است که اهل سنت هستند.»<sup>۳</sup>

عراق نیز به برخی علما احترام می‌گزارد و آنان در هر دو کشور محترم بودند؛ به طوری که در نزاع‌ها و جنگ‌ها میان دو دولت واسطه می‌شدند؛ برای مثال می‌توان به شیخ جعفر نجفی اشاره نمود. شیخ جعفر نجفی از مهم‌ترین علمای زمان فتحعلی شاه بود که سلطنت شاه را تأیید کرد و نیز جنگ با روس‌ها را به فتحعلی شاه تکلیف کرد. وی شاگرد «وحید بهبهانی» بود و چند بار در امور سیاسی دخالت کرد. از جمله در سال ۱۲۳۴ ه. ق در درگیری‌های ایران و عثمانی بر سر بابان کردستان، شیخ جعفر نجفی، مجتهد مقیم کربلا میان سلیمان پاشا، حاکم بغداد و محمدعلی میرزا وساطت کرد. وساطت شیخ جعفر برای آزادی اسرای عثمانی بود.<sup>۴</sup>

۱. فارسنامه ناصری، فسایی، ج ۲، ص ۱۱۲۶.

۲. دو سفرنامه درباره لرستان، بارون دود، سیسیل جان ادموندز و ولادمیر مینورسکی، ترجمه اسکندر امان‌الهی بهاروند و لیلی بختیاری، ص ۲۷.

۳. دیپلمات‌ها و کنسول‌های ایران و انگلیس، لویی رابینو، ص ۱۲۴.

۴. اشرف‌التواریخ، ص ۵۰۱.

#### ۴. رفت و آمد هنرمندان، معماران و شاعران

در همه دوره قاجار چون دوره‌های پیش مانند صفویه، تعمیرات و توسعه حرم‌های ائمه (علیهم‌السلام) با حمایت‌های مالی ایران صورت می‌گرفت و بسیاری از آنها معماری اسلامی - ایرانی داشت؛ از جمله کاشی‌کاری. بنابراین هنرمندان و معماران هر ساله و در دوره‌هایی برای مدت‌های طولانی در عراق می‌ماندند که نیازمند رفت و آمد شمار بسیاری معمار، بنا، هنرمند و حتی ابزارآلات آنان بود.<sup>۱</sup> دوران دولت‌شاه صنایع و حرفه‌ها در کرمانشاهان احیا گردید و در کنار این امور، صنایع نظامی پایه‌گذاری شد و ترویج یافت و زمانی اوج گرفت که هیئت فرانسوی به شهر وارد شدند. بناهای جدید برای سربازخانه، مساجد، بازار، عمارت حکومتی شامل اماکن اداری و تفریحی و... در کرمانشاهان بنا گردید. او از کرمانشاه معماران قابل و بااطلاعی را برای تعمیر شوشتر به آنجا فرستاد و با اینکه سه بار فشار آب، سد را کاملاً ویران کرد، اما او از کوشش باز نایستاد تا این سد در کمال استحکام ساخته شد؛ بار نخست در ۱۲۲۱ ه. ق ساخت، بار دوم در تاریخ ۱۲۲۴ ه. ق و بار سوم ۱۲۲۷ ه. ق. این اقدامات متوالی که مستلزم صرف مخارج بسیار بود، دلیلی آشکار بر جدیت و پشتکار دولت‌شاه برای ترقی و آبادی حوزه حکومت خویش و تأمین رفاه و آسایش مردم بوده است.<sup>۲</sup>

خلاصه باید گفت که اساس ساختار شهری کرمانشاهان متعلق به دوره انتصاب و حکمرانی محمدعلی میرزای دولت‌شاه است. در سطح

۱. تاریخ ایلچی نظام شاه، خورشاه بن قبادالحسین، ص ۳۶.

۲. تاریخ لرستان روزگار قاجار، ص ۳۹.

شهر کرمانشاهان، مأمنی برای مهاجران دیوانی و استعداد‌های صاحب ذوق فراهم گردید. با توجه و پیگیری محمدعلی میرزا هنرهای سنتی مانند معماری، قلمزنی<sup>۱</sup>، نقاشی، خوشنویسی، شعر و ادب و در یک کلام فرهنگ ایرانی و اسلامی در کرمانشاهان احیا گردید و رواج یافت. در عهد دولتشاه ۱۲۱۲ - ۱۲۳۷ ه. ق. شاعران شایسته و استعداد‌های ادبی از گوشه و کنار کشور به کرمانشاهان مهاجرت کردند و بطور رسیدگی‌های محمدعلی میرزا کانونی از شعر و ادب در این سوپیی ریزی گردید و محفلی دیگر از سرایندگان مکتب عراق و خراسان و علما و دانشمندان در شهر کرمانشاه گرد آمدند؛ مانند:

الف) «میرزا محمد نامی» که «میرزا احمد شیرازی» درباره‌اش نوشته است:

نامی، اسمش میرزا محمد و اصلاً استرآبادی و از احفاد «میرزا مهدی خان»، منشی نادرشاه افشار است. پدرش در کرمانشاهان وطن گرفته و تولدش آنجا اتفاق افتاد و از شعرا و ادبا، بل اساتید عصر خود است و در حکومت محمدعلی میرزا دولتشاه... در حدود عراق و کرمانشاهان بالاستحقاق مرجع و ملجأ و رییس ادبا و شعرا، بل فضلا بود.<sup>۲</sup>

ب) «حاجی ملاحسن بسمل» فرزند ملاسمیعا که در ۱۲۲۱ ه. ق. به کرمانشاه آمد و لقب وکیل‌الشرع گرفته، با کمال فضل و زهد و تقوی در علم و ادب و خط، شعر نیز می‌گفته است و دیوان شعر دارد. وی

۱. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۰۱.

۲. حدیقه الشعراء، حاج میرزا احمد شیرازی، ج ۳، ص ۱۸۴۳.

وکیل الشرع دستگاه محمدعلی میرزا دولتشاه و اصلاً از خاندان «غلامحسین فیض» و اهل کاشان بود.<sup>۱</sup>

ج) «میرزا عبدالباقی اصفهانی»، پسرعموی جناب «ابوالمعالی معتمدالدوله نشاط اصفهانی» و نبیره «میرزا عبدالباقی طیب» و کلانتر شهر اصفهان بود وی از آن شغل استعفا داد و به زیارت عتبات رفت. پس از رجوع، نواب شاهزاده دولتشاه، او را از رجعت به اصفهان منع فرمود.<sup>۲</sup>

بیشترین تعمیر عتبات در زمان ناصرالدین شاه صورت گرفت. عضدالملک در اواخر سال ۱۲۸۳ هـ. ق از طرف ناصرالدین شاه مأمور شد که خشت‌های طلای گنبدهای مطهر امام علی النقی و امام حسن عسکری (علیه السلام) را به عتبات ببرد و به شیخ «عبدالحسین تهرانی» (شیخ العراقین) تحویل دهد.<sup>۳</sup>

شیخ عبدالحسین تهرانی ملقب به شیخ العراقین، مجتهدی بسیار فاضل و به قبول عامه نایل بود. در دولت عثمانی نیز اعتبار زیادی داشت. ولات و حکام عراق عرب او را حرمتی عظیم می‌نهادند. بر اکثر تعمیرات و تأسیسات عتبات عالیات از جانب ناصرالدین شاه سمت مواظبت و مراقبت داشت.<sup>۴</sup>

توسعه صحن مبارک حضرت امام حسین (علیه السلام) به اضافه هزار ذرع زمین

۱. حدیقه الشعرا، ج ۱، ص ۲۳۵.

۲. روضة الصفا، رضاقلی‌خان هدایت، ج ۱۰، ص ۱۳۳.

۳. سفرنامه عضدالملک، ص ۸.

۴. چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص ۱۸۹.

از خانه‌های اطراف صحن قدیم و بنای حجرات فوقانی و تحتانی و تعمیر گنبد مطهر آن حضرت و همچنین مرمت بقعه مبارکه حضرت ابوالفضل العباس - صلوات الله علیه - و تعمیر گنبد نجف اشرف در سال ۱۲۷۷، سال چهاردهم جلوس ناصرالدین شاه اتفاق افتاد.<sup>۱</sup>

## ۵. نقل و انتقال کتاب به ایران (کتاب چاپ عراق به ایران و برعکس) و انتقال روزنامه

کرمانشاه، محل انتقال روزنامه و کتاب به ایران بود. افکار آزادی‌خواهی و روشن‌فکری از شهر کرمانشاه، به دیگر شهرهای ایران منتشر شد. در زمان مشروطیت، در شهرهای خارج ایران، هر جا چاپخانه حروف عربی پیدا می‌شد، عده‌ای آزادی‌خواه در آنجا جمع می‌شدند و اخبار تبریز و دیگر جاهای ایران را که هریک به شیوه خود مقاومت‌هایی می‌کردند و همچنین احکام علمای عتبات را در اوراقی روزنامه مانند چاپ می‌کردند و از مرز می‌گذراندند و یقین داشتند که در همه ایران دست‌به‌دست خواهد گشت. در برخی از این روزنامه‌ها اشعار فکاهی ضد «محمدعلی شاه» و درباریان و به‌خصوص وزیر جنگش منتشر می‌شد.<sup>۲</sup> حتی روزنامه‌نگارانی از کشورهای دیگر مانند روسیه در کرمانشاه اقامت داشتند و از آن شهر اخبار ایران را برای روزنامه خود مخابره می‌کردند.<sup>۳</sup> در دوره حکومت ناصرالدین شاه با برقراری صلح

۱. چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص ۱۰۰.

۲. شرح زندگانی من، عبدالله مستوفی، ج ۲، ص ۲۶۴.

۳. ایران در جنگ بزرگ، احمدعلی سپهر، ص ۳۵۹.

میان دولت عثمانی و ایران، زوار و طلاب در عتبات و ولایت عراق بسیار تردد داشتند و این تردها اثر بسیاری بر مردم آنجا داشت. ملموس‌ترین تأثیر مذهبی آن، کتمان‌کردن علاقه‌شان به شیعه اثنی‌عشری بود که علما در این امر بسیار نقش داشتند. طلاب و زوار و مسافران، کتاب‌های مذهبی با محتوای شیعه را از ایران به عتبات می‌بردند که با ممانعت در گمرک بغداد، مواجه می‌شد. در گمرک بغداد همه کتاب‌ها به دقت بررسی می‌شد تا کتابی مذهبی به آنجا وارد نشود.<sup>۱</sup> این مسئله برایشان بسیار مهم بود؛ از این رو کارپردازی در گمرک داشتند که کارش بررسی کتاب‌های زوار بود.<sup>۲</sup> آنان بیشتر کتاب‌ها را با بررسی اندکی در دجله می‌انداختند؛ بنابراین برای مردم، به‌خصوص طلاب حمل کتاب مشکل بود؛ در صورتی که یهود و نصارا، برای نفی و بطلان ملل و مذاهب پیغمبران کتب تصنیف و تألیف می‌کردند و در همه جا نسخ آن کتب منتشر می‌شد و هرگز کسی متعرض آن کتاب نمی‌شد.<sup>۳</sup>

## ۶. هیئت‌های خارجی و تبشیری و یهودی و تأثیرات آن

فعالیت‌های این شاهراه بزرگ سراسری که از دیرباز بیشتر جنبه‌های بازرگانی، سیاسی و نظامی داشت، اکنون بیش از پیش رنگی دینی به خود می‌گرفت. یک نوع دگرگونی دیگر در این منطقه داشت رخ می‌داد که حضور میسیون‌های آمریکایی و انگلیسی بود. با وجود اقدامات اولیه تأسیس

۱. از حریم تا حرم، ص ۳۲.

۲. سفرنامه عضدالملک، ص ۱۸۵.

۳. همان، ص ۱۷۴.

مدارس و بیمارستان، هدف اصلی آنان تبلیغ مسیحیت بود.<sup>۱</sup> در همدان میسیونر آمریکایی، فراوان بود. عین السلطنه در این مورد می‌نویسد:

دو مدرسه خوب و مریضخانه دارند. نفوس آنها زیاد شده و به انواع حيله و تزوير يهود و ارامنه را به دام كشيده، پروتستان می‌کنند. قریب صد و پنجاه دختر در مدرسه آنها درس می‌خوانند و متجاوز از هشتاد نفر پسر. خوب شاگردهایی تربیت کرده‌اند.

در آن سده‌ها، منفعت ایران در تجارت فانی بود. اروپاییان میل سیری‌ناپذیری به این صنعت داشتند. مدارس آلیانس فرانسوی - آمریکایی و... در نفوذ تجاری کشورشان بسیار اثرگذار بودند و به‌شدت می‌کوشیدند؛ به‌خصوص آنکه تجارت شاهراه تهران - بغداد در دست ارامنه‌ای بود که بچه‌هایشان در این مدارس درس می‌خواندند. همه زائران یهودی، راه بغداد به قصر شیرین را در پیش گرفتند؛ زیرا گفته می‌شد که مقبره استر و عموخان، در همدان مدفون است. این مقبره برای یهودیان همدان مکان مقدسی است. این مکان از دیرباز برای یهودیان که از دوران اسارت بابل به پایتخت ایران اکباتان آمدند، محترم بود.<sup>۳</sup> همدان یکی از بزرگ‌ترین مراکز یهودیان است. تفوق این شهر بر دیگر شهرهای ایران از روایتی تاریخی که شرحش گذشت، به دست آمده بود. اسرائیلیان شرقی برای زیارت از اکناف به این محل می‌آمدند.<sup>۴</sup> یکی از

۱. سفرنامه گروته، ص ۱۹۰.

۲. روزنامه خاطرات عین السلطنه، ج ۱، ص ۳۷۷.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۴۷.

۴. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۳۳.

بزرگ‌ترین اعیاد خود، پاریم را در آنجا برپا می‌کردند.<sup>۱</sup> دلیل دیگر این بود که همدان به دلیل موقعیت مکانی و جغرافیای خود، یعنی قرار داشتش بر سر راه، مکانی تجاری و زیارتی و میزبان اقوام و افراد مختلف بوده است. یهودیان از قدیمی‌ترین اقوامی بودند که به این شهر مهاجرت کرده‌اند و جمعیت آنان به حدی بود که همدان در جایگاه یکی از مراکز فرهنگی — مذهبی یهودیان مطرح شود. آنان در آنجا مدارس مذهبی ایجاد می‌کردند. به دلیل وجود آلیانس کلیمی‌ها در این شهر تا اعماق ایران مردم به زبان فرانسه حرف می‌زدند.<sup>۲</sup> این مدارس نه فقط در همدان، بلکه در کرمانشاه محل اقامت یهودیان بسیاری که برای تجارت در آنجا مقیم شده‌اند، تأسیس شد. «در شهر کردنشین کرمانشاه، اعیان کردستان بچه‌هایشان را به مدرسه‌ای که یک کشیش کلدانی آن را اداره می‌کند، می‌بردند».<sup>۳</sup>

بنابراین دلیل حضور آلیانس اسراییلی در همدان آن بود که اقلیت‌های بزرگ یهودی در آنجا زندگی می‌کردند و همین‌طور از دیرباز بین یهودیان همدان و یهودیان بغداد روابط خویشاندی و تجاری وجود داشته است.<sup>۴</sup> در قرون اخیر، یهودیان بسیاری نیز ناچار شدند بر اثر افزایش جمعیت و کاهش مشاغل، از همدان به برخی شهرهای کردستان، چون سنندج و بیجار و به شهرهای واقع در جنوب کوه الوند یعنی تویسرکان و نهاوند مهاجرت کنند. آلیانس اسراییلی در سایه اقدامات

۱. تهران، ص ۱۸۷.

۲. خاطرات سفر کلودانه در آغاز مشروطیت، کلودانه، ترجمه ایرج پروشانی، ص ۳۴۴.

۳. سفرنامه گروته، ص ۱۴۸.

۴. همان، ص ۱۴۸.

فعالانه رییس آلیانس همدان به نام هوخبرگ موفق شد در شماری از این شهرها نیز مدارس دایر کند. شاگردان سابق آلیانس این مدارس را اداره می‌کردند. آموزگاران این مدارس وظیفه دفاع از یهودیان منطقه خود را بر عهده داشتند. آنها می‌کوشیدند از ظلم و تعدی مأموران محل و بازرگانان ایرانی به یهودیان بکاهند. آلیانس با هیئت پدران روحانی اعزامی برای حفظ و گسترش نفوذ در مشرق همکاری می‌کردند.<sup>۱</sup>

## ۷. تردد فرنگی‌ها برای خواندن کتیبه‌های بیستون و دیگر آثار تاریخی

در دوره قاجار رفت‌وآمد فرنگی‌ها برای آمدن به ایران و بررسی مسائل جغرافیایی و تاریخی بیشتر شد. به جز اهداف سیاسی، دانشمندان شرق برای خواندن کتیبه‌ها و کشف نوشته‌های آن در مسیر جاده قم - قصر شیرین به مسافرت می‌پرداختند. البته به کشف‌های جالبی نیز دست یافتند. فتح گنج‌نامه همدان و خواندن کتیبه‌های بیستون از اقدامات آنها بود. معروف‌ترین آنها «اوژن فلاندن» فرانسوی بود.

اوژن فلاندن، نقاش، سیاح، باستان‌شناس و نویسنده فرانسوی همراه دوست هنرمند خود «پاسکال کیست» در دوران سلطنت فتح‌علی‌شاه قاجار در سال‌های ۱۲۱۹ و ۱۲۲۱ ه.ق به ایران آمدند و آثار تاریخی تخت جمشید و نقش رستم را با دقت بررسی کردند. فلاندن شرح مسافرتش را در یکی از تألیفاتش به نام «مسافرت به ایران» در سال‌های ۱۸۴۰ و ۱۸۴۱ م نگاشته است که مطالب سودمندی درباره آثار تخت جمشید و نقش رستم دارد. این سفرها گاهی شش ماه تا چند سال

۱. خاطرات سفر کلودانه در آغاز مشروطیت، ص ۳۲۴.

طول کشید. فلانندن گفته است:

در همدان باید به حفاری و تحقیق پردازیم؛ پس مدت مدیدی باید در این شهر اقامت کنیم. چه یادبودهایی از اکباتان و زمان قدیم دارد. شش هفته تمام در همدان ماندیم. نقطه به نقطه‌اش را در درون و برون کاوش کردیم تا آثاری از پایتخت قدیمی مادها به دست آوریم. پیش از اینکه از درون حصارهای شهر بیرون رویم در کلیه ناحیه به جست‌وجو و کاوش پرداختیم. چیز قابل توجه، به‌ویژه اشیایی که از نظر معماری اهمیت دارند، ندارند.<sup>۱</sup>

البته باید گفت که توصیف فنی غارها را فقط می‌توان از سفرنامه او پیدا کرد و خواند.<sup>۲</sup>

مسافرت‌های دانشمندان شرق‌شناس با کمک‌های مالی فراوان کشورشان انجام می‌شد. دولت فرانسه هیئت اکتشافی «تکسیه»، «فلانندن» و «کوست» و در سال‌های بعد «دیولافوا» را به ایران فرستاد. کاوش‌ها یا اکتشافات که با کمک‌های مالی فراوان انجام می‌شد، به طبع و نشر مجلدات گرانبهایی که با ذوق و قریحه‌ای عالی به تصاویر آراسته شده بود، منجر گشت.<sup>۳</sup> مسافرت‌ها تا هنگامی ادامه داشت که این کشورها روابط خوبی با دولت قاجار داشتند. در هنگام تیرگی روابط این کاوش‌ها و اکتشافات پایان می‌پذیرفت. از جمله کسانی که تحقیقاتش را نیمه‌تمام گذاشت «سر هنری راولینسون» بود. او از اهالی آکسفورد انگلستان بود

۱. تهران، ص ۱۷۷.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۰۱.

۳. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۵۵.

که در سال ۱۸۲۷م به خدمت ارتش شرکت هند شرقی درآمد. او در هندوستان زبان فارسی را فراگرفت. شش سال بعد به اتفاق افسران انگلیسی که برای تجدید سازمان ارتش ایران عازم این کشور بودند، به ایران آمد. ابتدا برخی کتیبه‌های استخر را رونویسی کرد و هنگامی که «بهرام میرزا» در سال ۱۲۵۱ ه. ق به فرمان محمدشاه به حکومت کرمانشاه منصوب شد، وی را همراه خود برد.

راولینسن پس از نسخه‌برداری از کتیبه گنج‌نامه همدان در مدت اقامت سه‌ساله خود در کرمانشاه شروع به استنساخ قسمتی از کتیبه‌های میخی بیستون کرد و در این ایام به علت تیرگی روابط بین ایران و انگلستان، راولینسن مأمور سیاسی قندهار گردید. پس از انجام دادن مأموریت خود در سال ۱۲۵۹ ه. ق از قسمت دیگری از کتیبه‌های بیستون نسخه برداشت و سرانجام موفق شد کلید قرائت خط میخی را پیدا کند و آن را بخواند. راولینسن به کشف مهم دیگری نیز دست یافت. او دلیل سالم ماندن کتیبه‌ها را پس از گذشتن هزاران سال این گونه بیان می‌کند:

با مشاهده کتیبه‌های سنگی سالم که چند هزار سال بدون هیچ خللی پابرجا مانده‌اند، شکی نباید داشت که برای استحکام، روی آنها ماده شیمیایی از سیلیکات‌ها می‌مالیده‌اند. این ماده شیمیایی سنگ را سخت و در مقابل باران و اشعه آفتاب آسیب‌ناپذیر می‌کند. اگر در بیشتر کتیبه‌های قدیمی دقت شود، مشاهده می‌گردد که سنگ قسمت اصلی کتیبه، کاملاً سالم مانده است.<sup>۱</sup>

۱. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۳۱۲.

## ۸. نقش راه قم - قصر شیرین در عمران و آبادانی

معماری مسیر قم - قصر شیرین از نظر نوع ساختمان و بنا و مصالح به کاررفته در آنها جالب توجه است که در بسیاری از سفرنامه‌ها به شهرهای مرزی کم‌وبیش به آن اشاره شده است.

### الف) بازارها

برای ارزیابی معماری یک شهر پس از پرداختن به خانه‌ها، عنصر بعدی و مهم بازارها می‌باشند. بازارها بناهای عادی هستند که در مرکز شهرها قرار دارند و بازرگانان و صنعتگران در آن به کسب و کار مشغول می‌شوند. معمولاً بازارهای مهم یک یا چند راسته اصلی، چندین راسته فرعی داشتند که به یکدیگر و عناصر اصلی و مهم بازار متصل می‌شدند معمولاً راسته‌های بازار براساس تجمع افراد یک صنف (تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان یک کالای ویژه) در جوار یکدیگر تشکیل می‌شدند؛ از این‌رو معمولاً راسته‌ها براساس تفکیک مشاغل و کالاها به وجود می‌آمدند و در هر راسته نوعی کالای مخصوص به فروش گذاشته می‌شد.<sup>۱</sup> آنچه درباره بازارهای همدان جالب توجه می‌باشد، درهای مشبک چوبی دکان‌ها است که به طرف بازار بودند و این از خصوصیات بازار همدان است. بازارها خنک، تاریک و کم‌نور بودند و چهارسوق‌ها و محل تقاطع آنها هم تزیینات خاصی نداشت. بیشتر دکان‌ها کوچک بودند، ولی در آن فضای کوچک کارگران بسیاری مشغول کار بودند.<sup>۲</sup> در

۱. سفر در ایران اطلس، ص ۸۹.

۲. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۳۰۹.

شهر همدان چند کاروان‌سرای بزرگ و شماری مغازه مدرن در کنار خیابان اصلی شهر ساخته شده بود؛ مثلاً در بزرگ‌ترین راسته بازار یک ساختمان دو طبقه همراه با یک پاساژ به سبک اروپایی دیده می‌شد. در ویتترین‌های مغازه‌ها اجناس اروپایی به تماشا گذاشته می‌شد. قصرشیرین نیز دارای بازار و کاروان‌سرای بود که بر روی تپه قرار داشت و قصری در اطراف آن با برج‌هایی برای دیده‌بانی وجود داشت.<sup>۱</sup> قهوه‌خانه‌های کرمانشاه در اطراف میدان با تابلوهای نقاشی که دیوارها را رنگارنگ ساخته بود، تزیین می‌شد.<sup>۲</sup>

### ب) پل‌ها

تاق‌های بیشتر پل‌های این مسیر محدب بود و سطح شیب‌هایشان را با قلوه‌سنگ‌های صاف مفروش کرده بودند.<sup>۳</sup> دولت این پل‌ها را نمی‌ساخت، بلکه افراد خیر آنها را احداث می‌کردند. همان‌طور که در فصل پیشین شرح داده شد، بیشتر پل‌های ایران یا تیرهایشان پوشیده بود، یا اگر پلی از سنگ ساخته شده بود، حفره‌های عمیقی در آن ایجاد شده بود؛ از این‌رو مردم معتقد بودند عبور از پل خطرناک است و ایرانیانی که با اسب این راه را می‌پیمودند، اگر عمق آب زیاد نبود، ترجیح می‌دادند به جای عبور از روی این بناهای خطرناک، با گذشتن از آب خود را به آن سوی رودخانه برسانند. حتی بسیاری از سفرنامه‌نویسان ایرانی که دولت

۱. جغرافیای غرب ایران، ص ۱۸۰.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۰۱.

۳. سفرنامه گروته، ص ۴۰۱.

آنها را به انجام دادن کاری در این مسیر مأمور می‌کرد، به خرابی و تعمیر آن اشاره می‌کردند.<sup>۱</sup> البته در دوره فتحعلی‌شاه و دوره حکمرانی محمد میرزا دولتشاه پل‌های بسیاری تعمیر یا ساخته شد.<sup>۲</sup> در زمان ناصرالدین شاه در سال ۱۲۸۷ ه.ق، پیش از سفر او به عتبات همه امکانات راه مانند مسافرخانه، کاروان‌سرا و پل تعمیر یا ساخته شد.<sup>۳</sup>

### ج) کاروان‌سراها

طرح و نقشه کاروان‌سراها در طی قرون متمادی دستخوش تغییرات چندانی نشده‌اند و اساس آنها شامل ایجاد باربندها و فضاهای اطاق ماندنی است که پیرامون حیاط وسط ساخته شده و فقط یک ورودی داشتند که شرح کامل آن در فصل دوم آمده است.

## ۹. آثار عبور و مرور مهاجران و غربی‌ها در شهرهای مسیر قم -

### قصر شیرین

طبیعی بود که حضور شمار فراوانی مهاجر و رفت‌وآمد مسافران، تأثیراتی بر مردم منطقه داشته باشد. برخی از این شهرها تساهل بیشتری در برابر مهاجران به‌خصوص غربی‌ها داشتند. اما اقامت بیگانگان به‌خصوص اروپائیان در شهرهایی مانند قم، به دلیل تعصب مذهبی امکان‌پذیر نبود.<sup>۴</sup> همان‌طور که گفتیم در همدان یهودی و مسیحی

۱. حدیث قافله‌ها، ص ۹۲.

۲. شهریار جاده، ناصرالدین شاه قاجار، ص ۸۱.

۳. لسان‌الملک سپهر، ص ۵۱۴.

۴. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۲۹.

بسیاری ساکن بودند و آلیانس اسرائیل، مدارس زیادی تأسیس کرده بود. با وجود اینکه همدان دست‌خورده‌ترین شهر از نظر فرهنگ غربی بود، از معدود شهرهایی بود که در آنجا طرز فکر و احساس ایرانی با همه ویژگی‌ها و زیبایی‌هایش دست‌نخورده و بدون اثرپذیری از غرب باقی مانده بود و همچنان به حیات خود ادامه می‌داد.<sup>۱</sup>

مهاجرت رو به افزایش کلدانیان تجارته‌پیشه، از سنج و بازرگانان یهودی از بغداد و بسیاری از بازرگانان تبریزی و اصفهانی به کرمانشاه، جمعیت شهر را مخلوطی از نژاد کرد و لر و فارس کرده بود. با وجود اینکه بیشتر ساکنان آن کردها و لرها بودند، ولی اقامت بسیار کارمندان روحانی و بازرگان فارس باعث شده بود که شهر ظاهری فارسی به خود بگیرد؛ اما همه روستاهای اطراف همچنان کرد خالص باقی مانده بودند؛<sup>۲</sup> تلاقی فرهنگ و آداب و رسوم منطقه که فرهنگ غالب است، با آمیخته‌هایی از شیوه‌های پسندیده مهاجران، در کرمانشاهان فرهنگی ویژه به وجود می‌آورد که تا امروز وجود دارد.<sup>۳</sup> از ویژگی‌های منحصر به فرد کرمانشاهیان احترام به عقیده مذهبی دیگران بود.<sup>۴</sup> کردهای ایالت کرمانشاه که جزو فرقه علی‌اللهی بودند، با گذشت‌ترین فرقه‌های مذهبی محسوب می‌شدند؛ به گونه‌ای که در برخی دهکده‌ها، پیروان این فرقه با مسیحیان آمیزش داشتند.<sup>۵</sup>

۱. سفرنامه گروه، ص ۲۰۲.

۲. همان، ص ۹۹.

۳. جغرافیای تاریخی و تاریخ مفصل کرمانشاهان، محمدعلی سلطانی، ص ۴۷۴.

۴. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۳۲۸.

۵. همان، ص ۴۰۳.

## ۱۰. شهرهای مسیر قم - قصر شیرین از دیدگاه سیاحان

در این بخش کوشیده‌ایم با توجه به منابع، به‌خصوص سفرنامه‌ها با زندگی مردم آن زمان دوره قاجار و به ترتیب شهرهای مسیر بیشتر آشنا شویم. در این سفرنامه‌ها به طور کلی به آداب و رسوم، تزیینات منازل و تفریحات آنها اشاره شده است؛ زیرا برای مسافران بیگانه جالب توجه بود. آنچه در سفرنامه‌ها بسیار از آن یاد شده، ادب ایرانی است. سیاحان خارجی نوشته‌اند:

- یکی از صفات خوب و برجسته ایرانیان این است که با ادب‌اند و آداب معاشرت را به‌خوبی می‌دانند و این ضرب‌المثل در بین ایرانیان مشهور است «ادب، سرچشمه ثروت است، نه برای کسی که به او احترام می‌شود، بلکه برای کسی که احترام می‌گزارد». حقیقتاً هم، چنین است و بیشتر ایرانیان بدین خصلت آزمایش شده‌اند.<sup>۱</sup>

- در مباحث سیاسی، ایرانیان بسیار آداب‌دان بودند و با ظرافت خاصی ملاحظه عواطف و احساسات طرف متقابل خود را می‌کردند.<sup>۲</sup>

- یکی از تفریحات مهم ایرانیان به تفرج رفتن دسته‌جمعی در دشت و صحرا بود. سنتی که هنوز باقی است. در سایه درختانی که چندان فراوان نبودند و در جوار آب روان که صدایش زندگی را نجوا می‌کرد، با صرف مقدار فراوانی شیرینی‌های خوشمزه و چای تازه‌دم روز خوبی را در کنار هم تجربه می‌کردند. زنان در این گردش‌ها شرکت می‌کردند، اما همیشه در حوزه خانواده.<sup>۳</sup>

۱. تهران، ص ۱۹۸.

۲. سفرنامه بلوشر، ویپر بلوشر، ص ۸۳.

۳. همان.

بیشتر سفرنامه‌نویسان خارجی از سنن عجیب ایرانیان موقع مسافرت صحبت کرده‌اند که برای شناخت بیشتر و بهتر در اینجا گفته دوراند را می‌آوریم:

اگر شخصی به زیارت برود یا به عبارت دیگر به مشهد یا کربلا سفر کند، پس از این مسافرت لغت مشهدی یا کربلایی را به اول نامش اضافه می‌کنند. غلام‌ها یا نوکرهای ما نیز اغلب اوقات به همین صورت و با رفتن به یک سفر، دارای درجه افتخاری می‌شوند. یکی از این درجات افتخاری بیک و دیگری خان است. پیش از ورود به تهران دیدیم که بعضی از آدم‌های ما همدیگر را فلان و فلان بیک صدا می‌زنند. فکر می‌کنم به آخر اسم برخی از آنها نیز لفظ خان می‌افزودند. این طور که معلوم می‌شود، برای اهدای این عناوین مقررات خاصی وجود ندارد.<sup>۱</sup>

در خانه ساده ایرانی از صندلی خبری نبود و به جای آن از قالی استفاده می‌کردند. دیگر اینکه برای اتاق خواب و غذاخوری جای خاصی را در نظر نگرفته‌اند و از تخت‌خواب به معنی و مفهوم اروپایی آن خبر ندارند و شب‌هنگام بالش و لحاف را به اتاق نشیمن می‌آوردند. با قاشق و چنگال غذا نمی‌خوردند، بلکه برای این کار از دست‌ها و آن هم از سه انگشت نخستین دست راست استفاده می‌کردند.<sup>۲</sup>

## الف) قم

زیر آسمان بی‌ابر قم حرکت کردن و حرارت مشقت‌آور و بخاراتی که

۱. سفرنامه دوراند، ص ۱۹۵.

۲. سفرنامه بلوشر، ص ۸۳.

از زمین برمیخواست هر مسافری را بی تحمل می کرد و به استثنای چند کوه که از دور دیده می شد، چیز دیگری در این دشت یافت نمی شد و پیوسته نوعی سراب در پیش چشمان مسافران نمایان می شد و تنها چیزی که رهگذر این مسیر را شادمان می کرد، گنبد طلایی رنگ شهر قم بود.<sup>۱</sup> گنبد طلایی قم از مسافت دور دیده می شد. خاک قم، مقدس و محترم است و از این لحاظ عده ای از مقدسیان مدفن خود را در قم قرار داده اند. قم مقابر متعدد و بسیار دارد که اسماعزاده، یعنی اعقاب حضرت علی (علیه السلام) هستند. گفته می شود در دوره صفویه شمار این مقابر به چهارصد می رسید، اما در دوره قاجار بسیار کمتر بود.<sup>۲</sup>

از مناطق دیدنی قم، دریاچه قم با مساحت بسیار بود که آبش فراوان و پر از مرغابی بود.<sup>۳</sup> درباره امکانات شهر می توان از بازار قم که بازاری معتبر و بسیار مفصل بود، صحبت کرد. در شهر هم بازارچه ها و حمام های بسیاری وجود دارد و تقریباً حمام های قم شصت باب می شد که فقط سه باب آن در بازار بود.<sup>۴</sup>

مردم قم از طایفه های بسیاری بودند که مهم ترین آنها را شرح می دهیم:

یکی از این طایفه ها «بنی هاشم» بودند که خود به پنج طایفه تقسیم می شدند و همه آنها سادات بودند. سادات طباطبایی، سادات اسماعیلیه که

۱. سفرنامه دوراند، ص ۱۹۶.

۲. تهران، ص ۱۳۳.

۳. سفرنامه دوراند، ص ۱۹۶.

۴. سفرنامه سدیدالسلطنه، ص ۱۰۳.

از اولاد اسماعیل بن امام جعفر صادق علیه السلام به‌شمار می‌رفتند، سادات حسینی، سادات موسوی و سادات رضوی طایفه‌های دیگر بودند.<sup>۱</sup> «طایفه بیگدلی» از ساکنان شهر قم و صاحب باغات و املاک بسیاری بودند و اعیان و کدخدایان شهر محسوب می‌شدند. برخی آنها کارگزار امور حکومتی و برخی مباشر امور دیوانی بودند. آنچه درباره نسب آنان نوشته‌اند، این است که آنان خود را از اولاد ترک بن یافث بن نوح می‌دانستند و در اردوی امیر تیمور گورکان صاحب مناصب بزرگی بودند. پس از انقراض دولت گورکانیه در اصفهان ساکن شدند و در دوره صفویه نیز به مناصب بزرگی رسیدند. بعد از فتنه افغان در اواخر دوره صفویه اصفهان را ترک کردند و در دولت کریم خان زند، قم را محل زندگی خود قرار دادند و بیشتر املاک قم را به تصرف خود درآوردند. ناگفته نماند که برخی افراد ایل بیگدلی در اردبیل و ورامین نیز ساکن بودند.<sup>۲</sup>

طایفه دیگر، طایفه «حاج حسینی» بود که از ایلات محسوب نمی‌شدند. گفته شده است که آنها از اعیان شهر محسوب می‌شدند و اجدادشان گرجستانی و غلامان صفویه بوده‌اند. هرگاه یکی از سلاطین صفویه را در قم دفن می‌کردند، یکی از این غلامان را متولی بقعه آن سلطان قرار می‌دادند. آنان پس از انقراض دولت صفویه به کاسبی در بازار پرداختند.

«طایفه زندیه» از باقی‌ماندگان طایفه کریم خان زند و بزرگان‌شان از محترمان شهر قم بودند. مراتع آنها در سمت غربی قم در نصرت آباد و

۱. قم‌نامه، محمدتقی ارباب، ص ۷۷.

۲. همان، ص ۷۹.

کوه یزدان که جداکننده قم و ساوه می‌باشد، قرار داشت. «طایفه سعدوند» از ایلات فارس بودند و در قنوت و دهات‌های شرقی قم منزل و مرتع و بیشترشان شتر و گوسفند داشتند. شغل آنها ده‌نشینی و غالباً رعیتی است و بیشتر آنها ثروتمند بودند. درحقیقت آنها از حالت ایلپاتی خارج و رعیت‌منش شده بودند.<sup>۱</sup>

طایفه دیگر که از ایلات فارس بودند، طایفه گایینی‌ها هستند. آنان در قسمت شمال شهر قم ساکن بودند و مرتع داشتند و به واسطه نزدیکی به مراتع شاهسون‌های بغدادی، بیشتر اوقات با شاهسون‌ها جدال و نزاع داشتند. طایفه «عبدالملکی» نیز از ایلات فارس و شهرنشین بودند و مراتع آنان در جنوب شهر قم واقع بود.

«طایفه کلهر» از ایلات کرمانشاه بودند و شغلشان خدمت‌گزاری به علما و اعیان شهر بود. طایفه «لشنی» و «کرزه‌بر» که این دو طایفه نیز از ایلات کرمانشاهان و در قم ساکن بودند. شغل آنان کاسبی و زراعت بود.<sup>۲</sup> آخرین طایفه «خلج شادقلی» است که در آبادی شادقلی در حومه شهر قم ساکن بودند و خود را در پناه حمایت حکام و بزرگان قم در آوردند و شغل آنان هیزم‌کشی بود.<sup>۳</sup>

### ب) عراق عجم (سلطان‌آباد)

برای رسیدن به سلطان‌آباد، باید از قلعه‌ای به قلعه دیگر و از دره‌ای به دره‌ی دیگر عبور کرد. در راه، دهکده‌های پروسعت و پهناور دیده

۱. قم‌نامه، ص ۸۱.

۲. همان، ص ۸۴.

۳. همان.

می‌شد، اما کشت و زرع بسیار اندک بود. پس از گذشتن از چند قطعه تاکستان، سرانجام سلطان‌آباد نمایان می‌شود که منطقه‌ای طویل در ته دشت و در پای کوه و در حاشیه باغ بود.

ایالت عراق از دروازه‌های قم آغاز می‌شود و در چند فرسنگی همدان پایان می‌یابد. این ایالت شامل هفت بلوک بود و در بین آنان ایرانیان خالص فلات ایران و ایرانیان ترک‌نژاد که سلاجقیان و مغول آنان را به قسمتی از سرزمین‌های ماد قدیم کوچ داده‌اند، زندگی می‌کردند.

تا دوره پیش از قاجار، ایالت عراق، هیچ کرسی‌نشین مشخصی نداشت. حاکمان این ایالت به خود زحمت نمی‌دادند که از دروازه اصفهان یا شیراز پا فراتر نهند. هرکدام نماینده‌ای معین می‌کردند و امور ایالت به دست نایب‌الحکومه می‌چرخید. در دوران سلطنت فتح‌علی‌شاه یکی از رجال بزرگ به نام «یوسف‌خان سپهدار» به عراق آمد و دستور داد همه روستاهای نخستین را خراب کنند و به جای آنها شهر سلطان‌آباد را بنا کرد و اهالی آبادی‌های ویران‌شده را در شهر جدید الاحداث اسکان داد.<sup>۱</sup> سلطان‌آباد ۲۵ هزار نفر جمعیت داشت. وضع مالی همه اهالی آن ناحیه به صنعت قالی‌بافی که در عراق عجم شکوفایی خاصی پیدا کرده بود و به تبع آن به تجارت پشم وابسته بود. پشم‌ها را از گلپایگان، همدان و کرمانشاه وارد می‌کردند. از فضای شهر، به راحتی رشد صنعت قالی‌بافی فهمیده می‌شد. اهالی شهر رشته‌های نخ را در وسط کوچه‌ها، در ظرف

بزرگی پر از رنگ می خوابانند و آن گاه روی بام خانه ها آنها را خشک می کردند.<sup>۱</sup>

بازار سلطان آباد فعال بود. تاجرها از شهرهای مجاور، حتی از اصفهان و تبریز به آنجا روی آورده بودند؛ به گونه ای که در دو کاروانسرای کوچک، یهودیانی که از کاشان و همدان به آنجا مهاجرت کرده بودند، دیده می شدند. آنان حدود شصت نفر بودند. در این ایالت افزون بر غلات، کمی توتون، تریاک و کشمش ~~کهن~~ می شود.<sup>۲</sup>  
انور

### ج) همدان

منظره شهر همدان از روی تپه مصلی مشرف بر دشت رنگارنگ اکباتان بود. هر مسافر یا زائری که وارد همدان می شد و به سمت جنوب شرقی شهر حرکت می کرد، در سمت چپ خیابان با ارتفاعات تپه مانندی روبه رو می شد که ارک یا آکروپلیس همدان است که افغانها در قرون پیشین آنجا را ویران کرده اند. در حقیقت این تپه ها، که اینک مصلی نامیده می شود و محل نماز جماعت اهالی همدان است، در روزگار باستان مرکز فرماندهی و حکومت شاهنشاهان ایران بود. قصرهای پادشاهان ماد و هخامنشی در این تپه ها قرار داشت. دور این قصرها را در اطراف تپه، حصار و دیوار بزرگی فراگرفته بود و به فواصل معینی اطراف این حصار را حصارهای دیگر احاطه کرده بودند. در حقیقت قصر شاهنشاهان در میان چندین حصار تودرتو قرار داشته است که آثار و

۱. ایران امروز، ص ۳۲۴.

۲. همان.

خرابه‌های بیشتر این حصارها هنوز در همدان پابرجاست.<sup>۱</sup>

باغ‌های زیبای اطراف شهر هم تفرجگاه خوبی برای تفریح بود؛ به‌خصوص باغ‌های اطراف دهکده ارمنی‌نشین مشورین که شهر را دربر گرفته بودند. همدان در دوره قاجار شهر بسیار بزرگ و پرجمعیتی به‌شمار می‌رفت و یکی از مهم‌ترین معبرهای ایران بود. درون حیاط‌ها و در کوچه و میدان‌ها درختان میوه کاشته می‌شد. در بازارها و فروشگاه‌های همدان مثل همه شهرهای بزرگ ایران انواع و اقسام کالاها عرضه می‌شد. انواع پوشاک و مواد خوراکی، میوه‌های گوناگون مانند سیب، گلابی، انار، انگور و... در آنجا به‌وفور یافت می‌شد.

موضوعی که تعجب بیشتر سفرنامه‌نویسان را برانگیخته است و آنان از آن موضوع بسیار سخن گفته‌اند، سرمای این شهر بود تاکنون هیچ شهری را به سردی همدان ندیده بودند. آن‌طور که گفته‌اند در زمستان همه کوچه‌های شهر یخ می‌بست و هوا آن‌قدر سرد بود که در اتاق با وجود آتش خوبی که روشن شده بود، مرکب در دوات یخ می‌بست.<sup>۲</sup> سردی آن به این دلیل بود که شهر در مسیر بادهای شمال‌شرق و شمال‌غرب واقع شده و ارتفاع شهر حدوداً دو هزار متر از سطح دریا بالاتر است و در کنار قله‌های پوشیده از برف الوند با چهار هزار متر ارتفاع قرار دارد؛ اما جلگه‌های واقع در دامنه‌های جنوبی کوه الوند که شهر تویسرکان در آنجا واقع شده است، به علت وجود کوه، در مسیر بادهای شمالی قرار نداشت

۱. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۲۰۲.

۲. سفرنامه گروته، ص ۱۷۲.

و از آب و هوای ملایم‌تری برخوردار بود.<sup>۱</sup> آنچه در شهرهای مسیر قم - قصر شیرین خودنمایی می‌کرد، گنبد امامزاده‌ها بود و نشان می‌داد چگونه دین جدید اسلام، جانشین کیش باستانی زرتشتی شده است. مناره‌های مسجد جامع شهر نیز بر این حقیقت گواه بوده و هست که شیوه پرستش جدیدی جای شیوه قدیم را گرفته است.

جکسن با دیدن شهر باستانی همدان برپاگی آن را این گونه بیان می‌کند:

... و همچنان که از میان کوچه‌های شلوغ شهر که لبریز از جنبش حیات و فعالیت و مترصد علائق زمان حال بود، می‌گذشتم، این اندیشه خودبه‌خود به مغزم راه یافت که همدان با وجود آنکه سه هزار سال از عمرش گذشته است، هنوز هم به‌ظاهر و هم به‌روح جوان است؛ هرچند از عظمت و شکوهی که زمانی آن را مایه افتخار کشور ماد می‌کرد، در آن اثری نیست.

کجاست آن فرزانه، موی در خردمندی سپیده کرده

که این معما را بر ما بگشاید

پرستشگاه‌ها از بن ویران گشته‌اند

و قوم پیروز، شکسته شده است

اما در میان شهر کهنسال

و بر گرد دیوارهای همدان

شادی و عشق زنان و مردان موج می‌زند.<sup>۲</sup>

۱. سفرنامه گروته، ص ۱۷۲.

۲. سفرنامه جکسن، ص ۱۹۵.

خالی از لطف نیست که آداب و رسوم مردم همدان را در نوروز تشریح کنیم. در زمان قاجار نوروز همدان با صدای گلوله‌ها که در اطراف و اکناف شنیده می‌شد، آغاز می‌گردید. روی بام‌های خانه آتش فراوانی دیده می‌شد. روزهای پیش از نوروز به درویش‌ها اختصاص داشت. در این روزها، در بازارها دست طلب و کشکول درویشی آنان به سوی این و آن دراز می‌شد و سینی‌های مسی آنان که مظهر بهار بود و در آنها کمی عدسی رویانده بودند، پر از پول خرد می‌شد. هر خانه‌ای خود را برای فرارسیدن عید آماده می‌کرد. کاری که اکنون نیز انجام می‌شود و در آینده نیز خواهد شد. کودکان در این روز بزرگ هدیه‌هایی می‌گرفتند. مردم به حمام می‌رفتند و رخت نو می‌پوشیدند. پاهای، دست‌ها، ریش و موی سر با حنا رنگ می‌شد. منجم شاه، لحظه دقیق حلول اعتدال ربیعی و آغاز سال نو را تعیین می‌کرد. در ساعت تحویل، همه افراد خانواده دور هم می‌نشستند و در دستشان مقداری گندم، برنج با سکه‌های طلا و نقره که علامت فراوانی است، نگه می‌داشتند. آن‌گاه این دعای عربی خوانده می‌شد: «یا مقلب القلوب والابصار، یا مدبر اللیل والنهار، یا محول الحول والاحوال حول حالنا الی احسن الحال». سپس یکی از قاریان قرآن سوره «یس» را می‌خواند.<sup>۱</sup>

پس از آن نوبت غذا بود. در وسط سفره‌ای که روی زمین پهن می‌شد، یک سینی محتوی سبزی مخصوص نوروز گذاشته می‌شد که تا سیزدهم روز عید، آن را حفظ می‌کنند. در اطراف آن، غذاها،

تخم مرغ‌های رنگ‌شده، شیرینی و مرکبات چیده می‌شد. آتش رشته یا رشته‌پلو از غذاهای مخصوص این روز است و این خوراک خوش‌شگونی به‌شمار می‌رفت و میان مردم جا افتاده بود که هرکس از آن می‌خورد، در سال نو کارش رونق بیشتری می‌یافت. گذاشتن هفت‌سین در این سفره از ضروریات بود. هفت‌سین عبارت بود از: ماهی که از سین نخست، از لغت عربی سمک گرفته شده است، سیب، سیر، سبزی، سرکه، سنجید، سنگک. خانواده‌های مرفه خواننده و نوازنده می‌کردند. پس از آنکه شب به این ترتیب می‌گذشت، فردای آن روز، دید و بازدیدها آغاز می‌شد. آنان به دیدار یکدیگر می‌رفتند و به هم تبریک و تهنیت می‌گفتند: «صدسال به این سال‌ها در حمایت امام زمان (عج)». بسیاری نیز به امام‌زاده‌ها رو می‌آوردند؛ زیرا براساس روایاتی که بر سر زبان‌هاست، هر نذر و نیازی که در این روز، در امام‌زاده‌ای به عمل آید، به‌یقین مستجاب می‌شود.<sup>۱</sup>

نوروز فقط در میان خانواده‌ها جشن گرفته نمی‌شد. در مراسمی باشکوه، رجال و بزرگان دولت، دور شاه حلقه می‌زدند و شاه به آنان سکه‌های طلا و نقره یا شاهی و اشرفی که منحصرأً به مناسبت روز نوروز ضرب می‌شد، مرحمت می‌کرد. فردای نوروز نیز مراسم سلام برگزار می‌شد. در کرسی ایالت‌ها، به جای شاه، تصویر او را همراه با شمایل پیامبر ﷺ و حضرت علی و فاطمه (علیهم‌السلام) و حضرت حسن و حسین (علیهم‌السلام) که دور سرشان را هاله‌ای از نور احاطه کرده بود، می‌گذاشتند.

در دست راست، حاکم قرار می‌گرفت و حاضران در برابر شمایل بزرگان دین و تصویر مظهر قدرت مملکت سر تعظیم فرود می‌آوردند.<sup>۱</sup> همچنین نوروز زمان دادن نشان‌ها و ارتقا درجه کارکنان دولت نیز بود. در این روز «شمسه»ها، شمشیرهای جواهرنشان، خلعت و طاقه شال به‌فراوانی میان رجال و بلندپایگان توزیع می‌شد. همه دارندگان مشاغل اصلی کشور یا تغییر می‌یافتند یا تثبیت می‌شدند. با پیش‌بینی این تغییرات احتمالی، از دورترین نقاط کشور، سیل پیشکش به‌سوی تهران سرازیر می‌شد تا این‌گونه عنایت شاهانه به سوی تقدیم‌کنندگان آن پیشکش‌ها جلب شود.

از جانب شاه، فرستادگان مخصوصی، برای آن عده از حاکمان که در مقام خود تثبیت شده بودند، خلعت می‌برد. هر شهری در فاصله‌ای از خارج شهر و بر سر راه پایتخت، جایگاه خاصی داشت و به آن «خلعت‌پوشان» می‌گفتند. مأمور خوشبختی که مفتخر به دریافت خلعت شده بود، برای گرفتن و پوشیدن رخت مرحمتی که نشانه عنایت خاص شاهانه بود، تا آن جایگاه به پیشواز می‌آمد.

هر وقت عید نوروز مصادف با ماه‌های عزاداری بود، مراسم رسمی ایام نوروز، عاری از شکوه و جلال همیشگی برگزار می‌شد و به احترام سالروز شهادت امام حسین (ع)، از تشریفات کاسته و مراسم کاملاً به‌سادگی برگزار می‌شد. تا سیزده روز بعد از نوروز، همه‌جا تعطیل بود. روز سیزده، همه مردم، از خرد و بزرگ، همانند سال‌های پیش عادت

داشتند به صحرا بروند و تازه شدن طبیعت را جشن بگیرند.<sup>۱</sup>

به جز مراسم نوروز و به جا آوردن آداب و رسوم در ایامی خاص، مردم همدان برای سرگرمی و گذراندن اوقات خود به کارهای دیگر نیز می پرداختند؛ از جمله در همدان کبوتربازی از کارهایی بود که بیشتر جوانان بسیار به آن علاقه مند بودند و برای پرورش و نگهداری و پرواز دادن آن بسیار دقت می کردند.<sup>۲</sup>

سرگرمی دیگری که میان برخی طبقات مردم ایران وجود داشت، بازی ورق بود و رایج ترین آن آس بازی بود. نوع دیگر آن بازی گنجفه بود. ورق های گنجفه، برخلاف کارت های ورق، بیشتر ساخت ایران بود. افزون بر سرگرمی، بیشتر این نوع بازی ها برای قمار انجام می گرفت که دین اسلام با آن مخالف است. بازی شطرنج هم یکی از بازی های قدیمی رایج میان طبقات بالای مملکت بود. همچنین بازی تخته نرد هم بسیار رواج داشت.<sup>۳</sup>

بازی معمول دیگر میان پسر بچه های کوچه و بازار تيله بازی و لیست پس لیست بود. بازی تيله بازی با سنگ هایی گرد و کره ای به نام تيله انجام می شد.

از دیگر سرگرمی های تحسین شدنی ایرانیان، پرداختن به ورزش باستانی و عملیات ژیمناستیک و کشتی پهلوانی در باشگاه های ورزشی مخصوص این کار، به نام زورخانه بود. آداب و رسوم متداول در این زورخانه ها، ضمن تأمین سلامت، عامل تهذیب و تزکیه برای همه اقشار، به خصوص جوانان

۱. ایران امروز، ص ۳۳۱.

۲. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۳۱.

۳. همان، ص ۱۳۲.

بود. بیشتر این زورخانه‌ها در ورودی کوچکی داشتند و در محلی گود ساخته و همه انسان‌ها از شاه تا گدا در آن جمع می‌شدند.<sup>۱</sup> از کارهای جالب توجه ایرانیان و همدانیان خواندن آواز در کوچه و بازار بود.

ایرانی‌ها تصنیف‌هایی دارند که تقریباً همه مردم آن دوره آن را می‌دانستند و در کوچه و بازار زمزمه می‌کردند. این تصانیف که با آهنگ ضربی خوانده و نواخته می‌شد، از آثار فولکلوریک ایران به‌شمار می‌رفت و البته در محافل طبقات پایین بیشتر رواج داشت و مطرب‌های طبقات پایین بیشتر آنها را می‌خواندند. یکی از این تصانیف که مردم در هر کوچه و بازار آن را می‌خواندند، تصنیف معروف کردستانی است که برخی کلمات کردی نیز در آن به کار رفته است. یک بند از این تصنیف به این شرح است:

تو کردستانی باشو و بیا

من کردستانی لمه

لبت بوسم بشگن بیا

ای یار جانی لمه

دل من و دل تو

یک جفت لیمو مال تو.<sup>۲</sup>

از تفریحاتی که اروپاییان انتظار داشتند، خبری نبود. ویلز می‌گوید: همدان هیچ‌گونه محل تئاتر و تماشاخانه یا جاهای دیدنی دیگری از

۱. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۳۲.

۲. سفری به دربار سلطان صاحبقران، ص ۳۱۷.

این قبیل ندارد. یکی از محل‌های تماشایی آن مقبره استر و مرده‌خای با گنبدی آبی، رنگ‌ورو رفته به ارتفاع حدود پنج متر از زمین می‌باشد که این گنبد بر فراز مقبره آن قرار دارد. بقیه سالن یا ساختمان داخل مقبره از آجر قرمز کهنه‌ای است که دیواره آن اغلب پوسیده و فرو ریخته است.<sup>۱</sup>

در آن روزگار از دیگر سرگرمی‌ها در همدان گنج‌یابی بود. گنج‌یابی و کشف دینه در ایران بیشتر از گذشته دور تکرار می‌شد و همچنان ادامه دارد در زمان قاجار به دلیل وجود نداشتن بانک کافی در ایران، مردم به این کار می‌پرداختند بانک‌های موجود آن زمان، فقط پول مردم را خرد می‌کردند و از قبول پس‌انداز و پول اضافی مردم به صورت امانی سرباز می‌زدند. مردم نیز چاره‌ای جز پنهان کردن سکه‌هایشان در زیر خاک نداشتند؛ زیرا هرگاه کسی به وجود پولی در منزلی پی می‌برد و این خبر به گوش سارقان می‌رسید، از آن لحظه به بعد خطری جدی پول و زندگی دارنده آن را تهدید می‌کرد. پس بهترین روش، دفن کردن پنهانی پول در زیر خاک و در نقطه‌ای امن بود. محل اصلی این گنج‌ها خرابه‌ها بود که در همه جای ایران فراوان مشاهده می‌شد.

پس از بیان سرگرمی‌ها و آداب و رسوم همدان، جمعیت و ساکنان آن را بازگو می‌کنیم. در دوره مشروطه جمعیت همدان را ۲۵ هزار نفر تخمین زده‌اند که شاید بتوان گفت از جمعیت این شهر در دوران باستان که پایتختی بزرگ بود، کمتر است. بیشتر ساکنان همدان از نژاد ایرانی و

از نسل مادهای قدیم بودند که اندکی با نژاد عرب آمیخته شده بودند. در همدان و روستاهای پیرامون آن ترکان بسیاری نیز زندگی می‌کردند. در میان سکنه شهر افراد ارمنی فراوانی وجود دارد که جمعیت آنان نزدیک به ۳۰۰ تن می‌رسید و آنان محله مخصوصی در شهر داشتند.

به‌طور کلی پس از زیستن نسل‌های بسیاری از آنان در ایران، خوی و رفتار مردم این آب‌و‌خاک در شیوه زندگی، ظاهر، لباس و رفتارشان اثر گذاشته بود؛ به‌گونه‌ای که در ظاهر تشخیص آنها از دیگر مردم مشکل بود.<sup>۱</sup> همچنین در قسمت جنوبی همدان محله یهودیان قرار داشت. شمار یهودیان این شهر را پنج هزار تن تخمین زده بودند و احتمال دارد این رقم صحیح باشد؛ زیرا از روزگاران قدیم یهودیان در همدان زندگی می‌کردند. شمار اروپاییان این شهر اندک بود. بیشتر آنان در هیئت مبلغان آمریکایی خدمت می‌کردند و این هیئت در ۱۸۸۰م (۱۲۹۷ - ۱۲۹۸ ه.ق) دو مدرسه پسرانه و دخترانه در همدان تأسیس کردند و مدرسه اتحاد یا آلیانس اسرائیلیان نیز از ۱۹۰۰م (۱۳۱۷ - ۱۳۱۸ ه.ق) در میان یهودیان همدان شروع به کار کرده بود.<sup>۲</sup>

#### د) کرمانشاه

در راه رسیدن به کرمانشاه باید از دهکده‌های زیبایی عبور کرد که مسافران، زائران و بازرگانان در هنگام رفتن به کرمانشاه آنها را به‌خصوص به سبب درختان و باغ‌های میوه شاداب و سبزه‌زارهایش

۱. ایران در بیش از یک قرن، ص ۱۸۳.

۲. همان، ص ۱۱۵.

حتماً به یاد می‌سپردند. صدای وزغ‌ها که در میان برکه‌های آب با شور تمام غورغور می‌کردند، (بی‌آنکه از قانون زرتشت که اینک مدت‌هاست در بوته فراموشی افتاده بهراسند؛ زیرا در کیش زرتشتی وزغ جانوری موذی محسوب می‌شد)، هر مسافر با ذوقی را به هیجان می‌آورد.<sup>۱</sup>

کرمانشاه با شهر سنندج که در شمال آن واقع شده است، عنوان حاکم‌نشین کردستان ایران را داشت. شهر در دامنه پهنای قرار گرفته بود و به وسیله چند نهر از شعبات قراسو مشروب می‌شد و مرکز سرزمینی حاصل‌خیز بود. هم دشت‌ها و هم نواحی کوهستانی آن منبع ثروت عظیمی بودند. در دشت‌ها غلات و خشخاش و پنبه کشت می‌شد. مراتع کوه‌ها برای گله‌های گوسفند بسیار عالی بود.<sup>۲</sup> شهر در حدود سی هزار نفر جمعیت داشت. در این شهر صنعت زرگری و نقره‌کاری رواج داشت و اشیاء زرگری زیبایی می‌ساختند. در بازارها بادگیرهای بسیار ظریف و زیبایی با نقش‌های قشنگ درست می‌کردند.<sup>۳</sup>

نان اساس تغذیه مردمان کرمانشاه را تشکیل می‌داد و از گندم و ذرت و بلوط درست می‌شد. به برکت زمین‌های حاصل‌خیز، کرمانشاه از گندم و ذرت و بلوط غنی بود و مشکلی نداشت. آرد را خمیر می‌کردند، به‌صورت ورق‌هایی روی تابه آهنی پهن می‌نمودند و آن را می‌پختند. مردان کرمانشاه در روز بیش از هفتصد و پنجاه گرم نان نمی‌خوردند. در کرمانشاه لبنیات نیز به‌وفور یافت می‌شد و یکی از منابع درآمد

۱. سفرنامه جکسن، ص ۲۷۴.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۴۰۰.

۳. همان، ص ۴۰۱.

به حساب می‌آمد. آنان شیرهای گاو و بز را در ظرف‌های مسی جمع می‌کردند و وقتی شیر بسته و دلمه می‌شد، از آن کره می‌گرفتند. دهقانان خود از لبنیات و به‌خصوص ماست تغذیه می‌کردند و مازاد آن را به فروش می‌رساندند.

آنها مرغ‌ها و تخمشان را که خود به‌ندرت مصرف می‌کردند، می‌فروختند و همراه نان که آن را چمک می‌نامیدند، خیار، کدو، پیاز و سیر می‌خوردند. برنج با نام پلو پخته و استفاده می‌شد که فقط در اعیاد و جشن‌ها از آن می‌خوردند.

هر روز در هر دهکده گوسفندی که در حدود ۲۲ کیلوگرم وزن داشت، ذبح می‌کردند. هر خانوار از گوشت گوسفند، نیم من که برای هر نفر دویست گرم در هفته می‌شد، می‌خرد.

لباس مردان از یک پیراهن زیر پنبه‌ای که تا ناف می‌رسید، یک شلوار گشاد که گاهی در مچ پا، تنگ و چسبان می‌شد و یک قبای بزرگ صلیبی شکل از جنس پنبه، با راه‌های سفید و آبی یا قرمز که در کمر با کمربندی فشرده شده، تشکیل یافته بود. پوشش پای آنها را گیوه و پوشش سرشان را عرقچین نم‌دین نوک تیز و یا گنبدی شکل تشکیل می‌داد که اطراف آن دستمالی می‌بستند.

لباس زنان نیز یک پیراهن زیری داشت که تا پهلوه‌های آنها می‌رسید، پوشش سرشان با پارچه بزرگی که روی سر محکم بسته می‌شد و حجابشان را تشکیل می‌داد و ادامه آن مانند شالی روی شانه‌های آنها می‌افتاد.<sup>۱</sup>

از نظر معماری، در شهر بنایی که برای سیاحان جالب توجه باشد، وجود نداشت و بیشتر ساختمان‌های آن در دوره قاجار ساخته شده بود. چند میدان و بنای عمومی در شهر وجود داشت، اما از نظر معماری چندان اهمیت نداشت. از میان آنها می‌توان عمارت کاخ حکومتی را که برج‌هایش به توپ میدان مشرف بود، نام برد. در وسط این میدان حوض و در پیرامون میدان دکان‌هایی که به بازار چسبیده بودند، وجود داشت. زرادخانه (توپخانه) در پشت قصر واقع بود. در جانب جنوب نیز میدان دیگری قرار داشت که میدان سربازخانه نامیده می‌شد؛ زیرا سکونتگاه سربازان در پیرامون آن ساخته شده بود و خود میدان به منزله میدان مشق آنها بود. در قسمت‌های مختلف شهر چند مسجد دیده می‌شد، اما هیچ کدام قدیمی و معروف نبودند. یک بانک، یک گمرک‌خانه، اداره پست و تلگراف و حدود سی حمام، بقیه بناهای عمومی شهر را تشکیل می‌دادند. همچنین برخی خانه‌های شخصی ساز خوش‌ساخت و تعدادی باغ‌های دل‌انگیز و بناهای ییلاقی زیبا که متعلق به اشخاص توانگر شهر بود و در اطراف قرار داشت از عمارات دیدنی شهر کرمانشاه به حساب می‌آمدند.<sup>۱</sup> شهر کاروان‌سراهای بسیاری داشت و معمولاً این کاروان‌سراها پر از بازرگانان و تجار یا زائرانی بود که عازم زیارت کربلا بودند.<sup>۲</sup>

شهر از نظر بازرگانی موقعیت مناسبی داشت؛ زیرا بر راه کاروان‌رو اصلی میان ایران و بین‌النهرین واقع شده است. بازار دادوستد و خریدوفروش آن بسیار گرم بود و از این بابت فواید بسیاری نصیب شهر

۱. سفرنامه جکسن، ص ۲۶۸.

۲. همان.

می‌شد. در دوره مشروطه جمعیت کرمانشاه را در حدود شصت هزار نفر تخمین زده‌اند. بیشتر ساکنان آنجا کرد بودند. البته افراد فارس، ترک، یهودی و اندکی مسیحی نیز در آنجا ساکن بودند. سه نفر کدخدا امور شهر را اداره می‌کردند. شهر به سه محله تقسیم شده بود و هر یک از این سه، بر یکی از محلات نظارت می‌کردند و از طریق مأموران عالی‌رتبه‌تری که مافوق آنها بودند، به حاکم یا والی شهر که از طرف شاه منصوب می‌گردید، حساب پس می‌دادند.<sup>۱</sup>

اگر بخواهیم به تفصیل درباره طایفه‌ها و ساکنان کرمانشاه صحبت کنیم، باید طایفه‌های آنان را نام ببریم. در اینجا کوشیده‌ایم از مهم‌ترین آنها سخن بگوییم. می‌توان گفت به جز بلوک کنگاور که اهالی آن فارس‌زبان یا لر هستند و نواحی اسدآباد که ساکنانش را ترکان افشار تشکیل می‌دادند، همه مردم ایالت کرمانشاه کرد هستند؛ اما در این ایالت مانند شمال کردستان، ایل بزرگ خودمختار وجود نداشت. ایل‌های کرمانشاه، کوچک و تعدادشان نیز اندک بود مقامات ایرانی برای تشکیل قشون و جمع‌آوری افراد لشکری، بر طایفه‌ها تکیه داشتند. بیشتر افراد قبایل، چادرنشین بودند و در فصل زمستان گله‌های خود را برای چرا به زمین‌های هموار ترک‌نشین می‌بردند و هریک از آنها به‌موقع و مرتب مالیاتشان را می‌پرداختند.<sup>۲</sup>

در دره قراسو ایل زنگنه شمال و ایل احمدوند قسمت جنوب را در اختیار داشت. آغامحمدخان عده‌ای از لک‌ها را نیز از فارس کوچانیده و

۱. سفرنامه جکسن، ص ۲۶۷.

۲. ایران امروز، ص ۳۴۲.

در کرمانشاه جای داده بود. در شمال، گوران‌ها زندگی می‌کردند که بخشی از آنها افراد بیابان‌گرد و قسمت دیگر در مرکز ثابتی بین ماهیدشت و هارون‌آباد مقیم بودند و مذهب علی‌اللهی داشتند و یک فوج پیاده به فرماندهی رئیس قبیله‌شان در قشون داشتند و ۵۰۰۰ خانوار جمعیت آنها بود.

کله‌رها در جنوب اسکان یافته بودند. برخی از کله‌رها مردم بیابان‌گرد و بقیه در محلی ثابت مقیم بودند. ناحیه گرمسیر یا منطقه تابستانی آنها، کوه‌های شمال غربی پشت کوه و ناحیه سردسیر یا محل زمستانی، جلگه‌های ذهاب و قصرشیرین تا مرز عثمانی بود. گفته شده است که برخی از آنها علی‌اللهی و دیگران شیعه‌اند و جمعیتشان ۵۰۰۰ خانوار بود.<sup>۱</sup> نظر به این که ایل کله‌ر از دیگر ایل‌ها نیرومندتر بود، رییس آن، در مقام ایلخانی همه ایل‌های ایالت محسوب می‌شد.<sup>۲</sup>

قسمتی از افراد طایفه کندی بدوی و قسمت دیگر بین‌کندی و هارون‌آباد ساکن بودند. مذهبشان علی‌اللهی بود و یک فوج پیاده‌نظام به قشون می‌دادند و ۲۰۰۰ خانوار جمعیت داشتند.<sup>۳</sup>

ایل سنجابی از مرز محافظت می‌کرد. سنجابی‌ها در جلگه ماهیدشت در جنوب کرمانشاه ساکن بودند و مذهبشان علی‌اللهی بود و ۱۵۰۰ خانوار جمعیت داشتند.<sup>۴</sup>

۱. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۷۰۶.

۲. ایران امروز، ص ۳۴۲.

۳. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۷۰۶.

۴. ایران امروز، ص ۳۴۰.

ایل‌های کوچک دیگری نیز وجود داشتند؛ مانند: بوانجی و جلال‌وند که مذهبشان شیعه بود و یک فوج پیاده داشتند و ۱۵۰۰ خانوار جمعیت آنها بود. ایل هماوند محل ثابتی نداشتند و ۲۰۰ خانوار جمعیت آنها بود. سنقر و کلیائی مقرشان در ناحیه شمالی کرمانشاه بود و ۲۵۰۰ خانوار جمعیت داشتند. ناناقلی در مرکز ولایت کرمانشاه مسکن ثابت و ۳۰۰ خانوار جمعیت داشتند. جلیل‌وند در ناحیه شرقی کرمانشاه ساکن و شمارشان ۳۰۰ خانوار بود. ایل‌های مافی، چوبانقره، غزال در کرمانشاه ساکن بودند.<sup>۱</sup> ایل هولولان یا هلیلان افراد بدوی بودند و در کوهستان‌های جنوب شرقی کرمانشاه و در سرچشمه رودخانه کرخه سکونت داشتند و جمعیت آنها ۴۰۰۰ خانوار بود. آخرین طایفه آخور بودند که در سرچشمه رودخانه کرخه سکونت و ۱۰۰۰ خانوار جمعیت داشتند.<sup>۲</sup> یهودیان نیز به‌طور متفرق در میان همه ایل‌ها زندگی می‌کردند.<sup>۳</sup> در کرمانشاه نیز تفریح اروپایی وجود نداشت. نه تئاتری بود، نه سینمایی، نه رستورانی و نه مهمانخانه‌ای به معنا و مفهوم اروپایی آن. فقط از طرف آلمانی‌ها یک تالار اخبار افتتاح شده بود که در آن اخبار رسیده از دفاتر مخابراتی متحدان را به زبان فارسی ترجمه و به دیوار می‌چسبانده‌اند.<sup>۴</sup>

در کرمانشاه زیباترین محل گردش اطراف شهر طاق‌بستان بود.

۱. ایران و قضیه ایران، ج ۱، ص ۷۰۷.

۲. همان، ص ۷۰۱.

۳. ایران امروز، ص ۳۲۴.

۴. سفرنامه بلوشر، ص ۸۸.

طاق‌بستان بر کنار کوهی سنگی قرار دارد که این دشت مرتفع در شمال، بدان محصور می‌شود و هنوز شواهدی از تفرجگاه بزرگی که خسرو دوم شاه ایران آماده کرده بود، در آنجا به چشم می‌خورد. خسرو دوم، بز کوهی و گراز، حتی فیل و انواع و اقسام جانوران دیگر را به این پارک آورده بود.<sup>۱</sup>

حیف است از کرمانشاه سخن گفته شود، ولی از ولایات آن یاد نشود. در اینجا به ولایات کنگاور، بیستون و کرند به‌طور گذرا اشاره می‌کنیم.

برای رسیدن به کنگاور باید از میان دشتی حاصل‌خیز عبور کرد. قصبه کنگاور در حدود پنجاه و یک کیلومتری بیستون یا چهار فرسخی صحنه واقع شده است و در دوره قاجار و به‌طور خاص در دوره مشروطه ۸۰۰ خانوار و حدود ۲۸ هزار نفر سکنه داشت. قصبه یا روستا بر خیابان اصلی بنا شده بود و در کنار خیابان اصلی دکان‌ها و دکه‌های فروشندگانی که گندم، جو، پنبه و گلابی می‌فروختند در یک امتداد ساخته شده بود. هر دو سوی خیابان اصلی توقفگاه‌هایی داشت که به شتران و استران سنگین‌بار که به سوی کرمانشاه و بغداد حرکت می‌کردند، منزل می‌داد.<sup>۲</sup> از میان بناها و عمارت‌های کنگاور یک یا دو مسجد و ارگی آجری جلب توجه می‌کرد.<sup>۳</sup>

بعد از کنگاور به بیستون می‌رسیم. بیستون هیچ دهستانی نداشت.

۱. سفرنامه بلوشر، ص ۸۵.

۲. سفرنامه جکسن، ص ۲۷۶.

۳. همان، ص ۲۷۷.

فقط کاروان‌سرایي در آنجا وجود داشت که برای استراحت مسافران به‌کار می‌رفت. در نزدیکی چشمه‌ای که از وسط سنگ‌ها می‌جوشید، چند درخت و باغی ایجاد گردیده بود.<sup>۱</sup>

در دوره قاجار شهر کردند تقریباً مهم بود و حدود ۱۲۰۰ خانه داشت که در طبقات مختلف، در دو سوی شکافی در کوه که گویی با تبری عظیم آن را شکافته بودند، کنار هم قرار گرفته بودند. روی قله کوه چشمه‌ای روشن و زلال از زمین می‌جوشید و داخل حوضچه‌ای طبیعی می‌شد و از وسط شکاف کوه برای مشروب‌ساختن و سیراب کردن شهر سرازیر می‌شد. بایندر در مورد خانه‌های کردند این‌گونه می‌گوید:

... شیب کوه بسیار زیاد بود. یکی از مرتفع‌ترین خانه‌هایی که بر روی دامنه مقابل، از مسکن خود می‌بینیم با گچ و آهک سفیدکاری شده، یک طبقه بالای آن واقع شده که بر روی چند ستون و شش طاق قرار گرفته است. جلو پنجره‌های آن بالکن‌هایی به رنگ سبز است.<sup>۲</sup>

۱. تهران، ص ۱۹۳.

۲. کردستان بین‌النهرین و ایران، ص ۳۹۵.

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

## نتیجه گیری

در دوره قاجار راه قم - قصر شیرین مهم ترین راه داخلی ایران تا سرحدات غرب کشور بوده است. این راه به دلیل کارکردهای متنوعی که داشت، اثر همه جانبه ای بر حیات سیاسی، فرهنگی، مذهبی و اقتصادی شهرها، سکونت گاه ها و منازل واقع در طول مسیر گذارده است. طبقات گوناگون اجتماعی از این مسیر استفاده می کردند. توده های مردم از این مسیر راهی زیارت عتبات عالیات می شدند یا جنازه های عزیزان خود را برای خاکسپاری در عتبات عالیات از این مسیر عبور می دادند. همچنین نیاز بغداد به انواع کالاهای ایرانی سبب گردید که تجار از این مسیر تجارت پروونقی را با بغداد برقرار نمایند. حتی غربی ها نیز در تجارت از این راه سود می جستند؛ به ویژه انگلیسی ها و فرانسوی و روس ها که علاقه فراوانی به تجارت فرش داشتند. عبور علما و طلاب دینی که برای زیارت یا تحصیل به عتبات می رفتند، فرصت مغتنمی را برای آگاهی بخشی به توده های مردم ساکن این مسیر پروونق فراهم می نمود؛ از این رو برخی مناطق مانند کرمانشاه به مرکز مهم علمی و فرهنگی و مذهبی تبدیل شده بود. این مسیر در اواخر دوره ناصری و مقارن ایام

مشروطیت راه مهم ورود اندیشه‌های نو و انقلابی بوده است. روشن‌فکران ایرانی مقیم اروپا و عثمانی از این راه برای انتقال روزنامه‌هایی که در آن سرزمین‌ها چاپ می‌گردید، استفاده می‌نمودند.

تبرستان

[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

تصاویر

تبرستان  
[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)



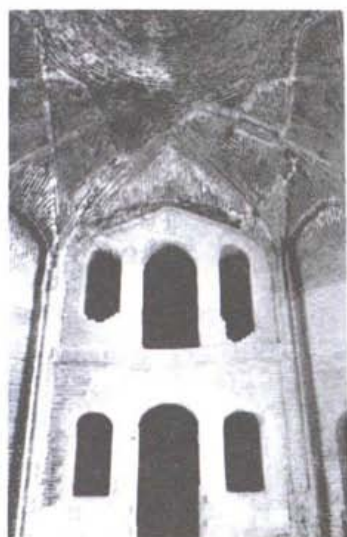
حمل اجساد نمدپیچ شده همراه کاروان به مقصد کربلا - از کتاب سفرنامه  
خراسان تا بختیاری



کجاوه - از کتاب سفرنامه دیولافوا



کاروانسرای صدر آباد قم در عصر قاجار - برگرفته از کتاب گنج نامه  
(کاروانسرا)، انتشارات تحقیقات دانشکده معماری و شهرسازی



کاروانسرای پاسنگان قم در عصر قاجار - گنج نامه (کاروانسرا)، انتشارات  
تحقیقات دانشکده معماری و شهرسازی



کاروانسرای ماهیدشت کرمانشاه عصر قاجار - برگرفته از کتاب گنج نامه  
(کاروانسرا)، انتشارات تحقیقات دانشکده معماری و شهرسازی



راه شرقی - غربی



راه‌های اصلی و فرعی - برگرفته از کتاب جغرافیایی تاریخی سرزمین‌های  
خلافت شرقی، لسترنج



کاروانسراهای مسیر قم - قصر شیرین، برگرفته از مقاله ولف رام کلایس،  
از مجله اثر



راه عتبات از مسیر قم - قصر شیرین

تبرستان

[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

۱. احسن التقاسیم، مقدسی، ترجمه منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان، ۱۳۶۱ ه. ش.
۲. از بیستون تا زردکوه بختیاری، ایزابلا بیشوپ، ترجمه مهراب امیری، تهران، سهیل، ۱۳۷۵ ه. ش.
۳. از حریم تا حرم، ابوالحسن خان فخرالملک، تهران، اسناد ملی ایران، ۱۳۷۲ ه. ش.
۴. از قصر شیرین به طوس، تهران، انتشارات اداره کل باستانشناسی، ۱۳۱۳ ه. ش.
۵. اسناد خاندان غفاری، اصفهانیان و بهرام غفاری و علی اصغر عمران، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۵ ه. ش.
۶. اسناد و مکاتبات ایران دوره قاجاریه، محمدرضا نصیری، تهران، کیهان، ۱۳۶۸ ه. ش.
۷. اشرف التواریخ، محمد تقی نوری، تهران، میراث مکتوب، ۱۳۷۶ ه. ش.
۸. اصطخری مسالك و ممالك، ایرج افشار، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۴۲ ه. ش.
۹. اعتمادالسلطنه، صدرالتواریخ، تهران، روزبهان، ۱۳۵۷ ه. ش.
۱۰. اعتمادالسلطنه، منتظم ناصری، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۶۷ ه. ش.

۱۱. امیر کبیر و ایران، فریدون، آدمیت، تهران، خوارزمی، ۱۳۵۴ ه.ش.
۱۲. انقلاب مشروطیت ایران، ادوارد، براون، تهران، کویر، ۱۳۸۶ ه.ش.
۱۳. اوژن اوبن، ایران امروز، ترجمه: علی اصغر سعیدی، تهران، زوار، ۱۳۶۲ ه.ش.
۱۴. ایران در جنگ بزرگ، احمد علی سپهر، تهران، چاپخانه بانک ملی ایران، ۱۳۳۶ ه.ش.
۱۵. ایران در بیش از یک قرن، ویلز، ترجمه فرانکو، تهران، اقبال، ۱۳۶۸ ه.ش.
۱۶. ایران و قضیه ایران، جورج ناتانیل، کرزن، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران، علمی و فرهنگی.
۱۷. بازارهای همدان، هادی گروسین، فصل نامه همدان، شماره ۲۶.
۱۸. تاریخ ابن خلدون، ابن خلدون، به کوشش خلیل شحاده، بیروت، دارالفکر، ج ۴، ۱۴۰۸ ه.ق.
۱۹. تاریخ اجتماعی ایران، راوندی، مرتضی، تهران، نگاه، ۱۳۸۲ ه.ش.
۲۰. تاریخ الفی، قاضی احمد تتوی و آصف خان قزوینی، به کوشش طباطبایی مجد، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۸۲ ه.ش.
۲۱. تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، برتولد، اشپولر، ترجمه: فلاطوری و میراحمدی، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۷۳ ه.ش.
۲۲. تاریخ ایران دوره صفویه، لاکهارت، لارنس، (از مجموعه کمبریج) ترجمه یعقوب آژند، تهران، جامی، ۱۳۸۰ ه.ش.
۲۳. تاریخ ایلچی نظام شاه، خورشاه بن قباد الحسینی، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۹ ه.ش.

۲۴. تاریخ جهانگشای جوینی، عطاءالملک جوینی، ارغوان، تهران، ۱۳۸۵ ه.ش.
۲۵. تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۸۸ ه.ش.
۲۶. تاریخ زندیه، هادی هدایتی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۴۴ ه.ش.
۲۷. تاریخ لرستان، محمدرضا والی‌زاده معجری، روزگار قاجار، تهران، حروفیه، ۱۳۸۰ ه.ش.
۲۸. تاریخ ملایر، ابراهیم صفایی، تهران، بی‌نا، ۱۳۳۹ ه.ش.
۲۹. تجارب الامم، ابوعلی مسکویه، به کوشش امامی، تهران، سروش، ۱۳۷۹ ه.ش.
۳۰. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، گای لسترنج، ترجمه: محمود عرفان، انتشارات عملی و فرهنگی، تهران، ۱۳۷۷ ه.ش.
۳۱. جغرافیای غرب ایران، دمورگان، کاظم ودیعی، تبریز، چهر، ۱۳۳۹ ه.ش.
۳۲. جغرافیایی تاریخی و تاریخ مفصل، محمدعلی سلطانی، تهران، مؤلف، ۱۳۷۰ ه.ش.
۳۳. چهل سال تاریخ ایران، حسین محبوبی اردکانی، تهران، اساطیر، ۱۳۷۴ ه.ش.
۳۴. حدیث قافله‌ها، قاضی عسکر، تهران، مشعر، ۱۳۸۲ ه.ش.
۳۵. حدیقه الشعرا، جاج میرزا احمد شیرازی، دکتر عبدالحسین نوایی، ۱۳۸۴ ه.ش.
۳۶. حقایق الاخبار ناصری، محمدجعفر خورموجی، تهران، زوار، ۱۳۴۴ ه.ش.
۳۷. حیات یحیی، یحیی دولت‌آبادی، تهران، فردوس، ۱۳۷۱ ه.ش.

۳۸. خاطرات سفر کلودانه در آغاز مشروطیت، کلودانه، ترجمه ایرج پروشانی، تهران، معین، ۱۳۶۸ ه.ش.
۳۹. خاطرات فرید، فرید قراگزلو، تهران، زوار، ۱۳۵۴ ه.ش.
۴۰. خاطرات و اسناد حسین قلی‌خان نظام‌السلطنه، نظام‌السلطنه، تهران، نشر تاریخ ایران، ۱۳۶۲ ه.ش.
۴۱. دو سفرنامه درباره لرستان، دوبد، بارون و بیسیل جان اذموندز و ولادیمیر مینورسکی، ترجمه اسکندر امان‌اللهی بهاروند و لیلی بختیاری، تهران، بابک، ۱۳۶۲ ه.ش.
۴۲. دیپلمات‌ها و کنسول‌های ایران و انگلیس، لویی رابینو، نشر تاریخ ایران، تهران، ۱۳۶۴ ه.ش.
۴۳. راه و راه‌سازی از دوره هخامنشی تا عصر پهلوی، تهران، دفتر اطلاعات و روابط عمومی وزارت راه، ۱۳۵۰ ه.ش.
۴۴. راه و رباط، محمد پیرنیا و کرامت‌الله افسر، تهران، وزارت فرهنگ و هنر، ۱۳۵۰ ه.ش.
۴۵. رجال عصر ناصری، معیر الممالک، دوستعلی‌خان، تاریخ ایران، تهران، ۱۳۶۱ ه.ش.
۴۶. ردیابی فرهنگ و در توسعه دولت آباد، مصطفی مؤمنی، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، آستان قدس، شماره ۳.
۴۷. روزشمار تاریخ معاصر ایران، حسن فراهانی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، ۱۳۸۵ ه.ش.
۴۸. روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، اعتمادالسلطنه، به کوشش: ایرج افشار، تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۷ ه.ش.

۴۹. روزنامه خاطرات عین السلطنه، عین السلطنه، قهرمان میرزا سالور، ج اول و هشتم، تهران، اساطیر، ۱۳۷۴ ه. ش.
۵۰. روزنامه سفر مشهد مکه و عتبات، میرزا حسن موسوی اصفهانی، مصحح رسول جعفریان، تهران، مشعر، ۱۳۹۲ ه. ش.
۵۱. روضة الصفا، ج ۴، میرخواند محمد بن خواند شاه، به کوشش کیانفر، تهران، اساطیر، ۱۳۸۰ ه. ش.
۵۲. روضة الصفا، رضاقلی خان هدایت، تهران، مرکزی، ۱۳۳۹ ه. ش.
۵۳. سفر در ایران اطلس، گاسپار درویل، تهران، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب، ۱۳۷۰ ه. ش.
۵۴. سفرنامه اولیاریوس، ادام، ترجمه: حسین کردبچه، تهران، هیرمند، ۱۳۷۹ ه. ش.
۵۵. سفرنامه ابوالحسن خان شیرازی، ابوالحسن خان علوی شیرازی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳ ه. ش.
۵۶. سفرنامه ادیب‌الملک، ادیب‌الملک، تصحیح: مسعود گلزار، تهران، دادجو، بی تا.
۵۷. سفرنامه از خراسان تا بختیاری، هانری رونه دالمانی، ترجمه محمدعلی فره‌وشی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۳۵ ه. ش.
۵۸. سفرنامه اعتصام‌الملک، اعتصام‌الملک، مصصح منوچهر محمودی، تهران، ناشر مصصح، بی تا.
۵۹. سفرنامه اولویه، اولویه، ترجمه: محمدطاهر میرزا، تهران، اطلاعات، ۱۳۷۱ ه. ش.
۶۰. سفرنامه بلوشر، بلوشر، ترجمه: کیکاوس جهاننداری، تهران، خوارزمی، ۱۳۶۹ ه. ش.

۶۱. سفرنامه جکسن، جکسن، ترجمه منوچهر امیری، تهران، خوارزمی، بی تا.
۶۲. سفرنامه جیمز موریه، جیمز موریه، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران، توس، ۱۳۸۵ ه.ش.
۶۳. سفرنامه دوراند، سرتی مور دوراند، ترجمه: علی محمد ساکی، تهران، آفتاب، بی تا.
۶۴. سفرنامه سدیدالسلطنه، محمدعلی خان سعیدالسلطنه، تهران، بهنشر، ۱۳۶۲ ه.ش.
۶۵. سفرنامه سهام الدوله بجنوردی، سهام الدوله بجنوردی، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۷۴ ه.ش.
۶۶. سفرنامه سیف الدوله، محمد سیف الدوله، نی، تهران، ۱۳۶۴ ه.ش.
۶۷. سفرنامه عضدالملک، علیرضا عضدالملک، مؤسسه مطالعات پژوهش، تهران، ۱۳۷۰ ه.ش.
۶۸. سفرنامه فوروکاوا، نوبو یوشی فوروکاوا، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، هاشم رجب زاده، ۱۳۸۴ ه.ش.
۶۹. سفرنامه قم، افضل الملک، قم، زائر، ۱۳۸۴ ه.ش.
۷۰. سفرنامه کروسینسکی، کروسینسکی، ترجمه مفتون دنبلی، تهران، توسن، ۱۳۶۳ ه.ش.
۷۱. سفرنامه گروته، هوگو گروته، ترجمه: مجید جلیوند، تهران، مرکز، ۱۳۶۹ ه.ش.
۷۲. سفرنامه مادام دیولافوا «ایران و کلد»، دیولافوا، ترجمه فره وشی، تهران، خیام، ۱۳۳۲ ه.ش.

۷۳. سفری به دربار سلطان صاحبقران، هاینریش بروگش، ترجمه کردبچه تهران، اطلاعات، ۱۳۶۷ ه.ش.
۷۴. سه سفرنامه هرات، لشکر نویس، نوری، هوتوم شیندلر، مرو، مشهد، به اهتمام زعفرانلو، تهران، توس، ۱۳۵۶ ه.ش.
۷۵. سیاست نامه ایران، ساوجلاندور، ترجمه اسماعیل بن صحاف باشی، فهرست نویسی شده مرکز احیای میراث اسلامی، نسخه خطی به شماره ۴۹۳۶، ۱۳۲۴ ه.ق.
۷۶. سیمای اراک، محتاط، محمدرضا، تهران، آگه، ۱۳۶۸ ه.ش.
۷۷. شرح زندگانی من، مستوفی، عبدالله، تهران، زوار، ۱۳۷۷ ه.ش.
۷۸. شرفنامه، شرف خان بدلیسی، به کوشش ولادیمیر ولیامینوف، تهران، اساطیر، ۱۳۷۷ ه.ش.
۷۹. شهریار جاده، ناصرالدین شاه قاجار، تهران، اسناد ملی ایران، ۱۳۷۲ ه.ش.
۸۰. صورة الارض، ابن حوقل، ترجمه جعفر شعار، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۶ ه.ش.
۸۱. عالم آرای عباسی، اسکندر بیگ ترکمان، تصحیح ایرج افشار، تهران، امیرکبیر، بی تا.
۸۲. عتبات عالیات عراق، اصغر قائدان، تهران، نشر مشعر، ۱۳۸۳ ه.ش.
۸۳. فارسنامه ناصری، فسایی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۷ ه.ش.
۸۴. فتحعلیشاه و عباس میرزا، امینه پاکروان، تهران، تاریخ ایران، ۱۳۷۶ ه.ش.
۸۵. فلاندن، اوژن، ترجمه حسین نورصادقی، تهران، اشراقی، ۱۳۵۶ ه.ش.
۸۶. فهرست کاروانسراهای ایران، یوسف کیانی، ولفرام کلایس، تهران، وزارت فرهنگ و آموزش عالی، ۱۳۶۲ ه.ش.

۸۷. کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین‌راه، ماکسیم سیرو، ترجمه عیسی بهنام، تهران، سازمان حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۹۴۹م.
۸۸. کردستان بین النهرین و ایران، هانری بایندر، ترجمه کرامت الله افسر تهران، فرهنگسرا، ۱۳۷۰ ه.ش.
۸۹. کریم خان زند، جان پری، مترجم محمدعلی ساکتی، تهران، نشر نو، ۱۳۶۸ ه.ش.
۹۰. الکامل فی التاریخ بیروت، ابن اثیر، دار صادر، ۱۳۸۵ ه.ق.
۹۱. گنج شایگان، محمدعلی جمال زاده، تهران، بنیاد موقوفات افشار، ۱۳۷۶ ه.ش.
۹۲. لغت‌نامه دهخدا، علی‌اکبر دهخدا، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۵۲ ه.ش.
۹۳. محمدتقی ارباب، قم، کتابخانه مرعشی، ۱۳۶۴ ه.ش.
۹۴. مرآت الوقایع مظفری، عبدالحسین خان سپهر، تهران، میراث مکتوب، ۱۳۸۶ ه.ش.
۹۵. مرآت الوقایع مظفری، عبدالحسین خان ملک المورخین، عبدالحسین نوایی، میراث مکتوب، ۱۳۸۶ ه.ش.
۹۶. معجم البلدان، یاقوت الحموی، بیروت، دارصادر، ج ۲، ۱۹۹۵م.
۹۷. ملایر و مردم آن، جواد جعفری، چاپخانه مهر، ۱۳۴۸ ه.ش.
۹۸. المواعظ و الاعتبار، المقریزی، به کوشش خلیل منصور، بیروت، دارالکتب العلمیه، ۱۴۱۸ ه.ق.
۹۹. ناسخ التواریخ، محمدتقی لسان‌الملک سپهر، تهران، اساطیر، ۱۳۷۷ ه.ش.
۱۰۰. نزهه القلوب، مستوفی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲ ه.ش.

۱۰۱. یادداشت‌هایی از زندگانی خصوصی ناصرالدین شاه، دوستعلی خان معیرالممالک، تهران، تاریخ ایران، ۱۳۶۱ ه.ش.
۱۰۲. یادی از کاروان‌سراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران، محمدتقی، لس آنجلس، مجنتا، ۱۹۸۹ م.

تبرستان

[www.tabarestan.info](http://www.tabarestan.info)

تبرستان  
www.tabarestan.info



موزه ناینگی ملی قهر در اسرار و زیارت

ISBN: 978-964-540-576-0



9 789845 405760