

نقش گزارش‌های مأموران اروپائی در شناخت راه‌های ایران دوره قاجار (مطالعه موردی: مسیر ملایر- بروجرد)

^۱ کاوه رستم‌پور
^۲ روح‌الله مجتهدزاده
^۳ محمدابراهیم مظه‌ری
^۴ مهدیه محمودی

چکیده

توسعه آزادراهی سالیان اخیر، بسیاری از مسیرهای تاریخی و شهرهای کوچک‌تر را از چرخه حمل‌ونقل مسافری کشور خارج نموده و به اقتصاد آنها آسیب وارد کرده است. لازمه حفاظت و احیای این مسیرها، شناخت دقیق استعدادها و جاذبه‌های حول آنها است و از آنجا که عمده راه‌های کشور در قرن گذشته بر بستر شبکه راه‌ها در دوره قاجار شکل گرفته‌اند، منابع تاریخی این دوره شناخت بهتری از این مسیرها ارائه می‌دهند. این منابع به دو دسته اصلی اروپائی و ایرانی تقسیم می‌شوند. استخراج اطلاعات مناسب جغرافیایی از منابع ایرانی در مقابل گزارش‌های مأموران اروپائی مجهز به دانش و ابزار روز دنیا قابل مقایسه نیست؛ بنابر این هدف پژوهش حاضر، تبیین نقش گزارش‌های مأموران اروپائی در شناخت راه‌های ایران در دوره قاجار با محوریت مسیر ملایر- بروجرد است که به روش تحلیل تاریخی و با استفاده از منابع دست اول کتابخانه‌ای و بایگانی‌ها انجام گرفته است. نتایج پژوهش نشان می‌دهند که گزارش‌های دقیق مأموران اروپائی، علاوه بر آنکه در کیفیت معرفی این مسیر بسیار متفاوت هستند، مسیر دیگری را با عبور خط تلگراف به‌عنوان مسیر اصلی معرفی کرده‌اند که در منابع ایرانی اشاره‌ای به آن نشده و از لحاظ فاصله، کوتاه‌ترین و از لحاظ جاذبه‌های طبیعی و تاریخی بسیار غنی است. این امر می‌تواند در مورد بسیاری از نقاط دیگر کشور صدق کند و موضوع پژوهش‌های آتی قرار گیرد.

واژگان کلیدی:

ایران، اروپا، قاجاریه، مأموران اروپائی، گزارش‌ها، راه‌های ایران، ملایر، بروجرد.

درجه مقاله: علمی- پژوهشی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۷/۱۵ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۹/۲۵

نویسندگان مقاله، مراتب تقدیر خود را از سرکار خانم مهدیه محمودی، دانشجوی کارشناسی ارشد معماری دانشگاه شهید چمران اهواز اعلام می‌دارند که زحمت بازدید میدانی از مسیر تاریخی ملایر- بروجرد را متقبل شدند.

^۱ استادیار گروه معماری دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز- ایران (نویسنده مسئول)

k.rostampour@scu.ac.ir

^۲ استادیار گروه معماری دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز- ایران r.mojtahed@scu.ac.ir

^۳ دانشیار گروه معماری دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز- ایران m_e_mazhary@scu.ac.ir

^۴ دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز- ایران mahdiyemahmodiii@gmail.com

مقدمه

توجه به راه‌های قدیم و تاریخی هر منطقه از کشور می‌تواند سهمی مهم در توسعه گردشگری و اقتصاد آن منطقه ایفاء نماید. حال آنکه شکل توسعه آزادراهی کشور به‌ویژه در یک دهه گذشته، همچون شمشیری دولبه عمل کرده است؛ یعنی با وجود آنکه نتایج مثبتی چون افزایش سرعت حمل بار و مسافر و کاهش مصرف سوخت داشته، بسیاری از مسیرها و شهرهای کوچک‌تر را از چرخه حمل‌ونقل مسافری کشور خارج نموده و آسیب‌های شدیدی به اقتصاد آنها وارد کرده است. احیای این راه‌ها نیز به شناخت دقیق، توانایی‌ها و جاذبه‌های تاریخی و گردشگری حول آنها نیاز دارد. از آنجا که بسیاری از شبکه راه‌های کشور در قرن گذشته بر مبنای توسعه راه‌ها در دوره قاجار ایجاد شده‌اند، شناخت جامع راه‌ها در این دوره از خلال منابع نسبتاً زیاد و مهم تاریخی به‌ویژه سفرنامه‌ها، گزارش‌ها و نقشه‌ها شکل می‌گیرد.

این منابع را می‌توان به دو دسته عمده ایرانی و اروپائی تقسیم‌بندی کرد. با وجود تعدد سفرنامه‌های سیاحان ایرانی، استخراج اطلاعات مفید مکانی از خلال آنها در مقابل گزارش‌های دقیق و مصور مأموران اروپائی بسیار ناچیز می‌نماید. علاوه بر دانش قیاس‌ناپذیر اروپائیان و تسلط بر علوم نظامی، زمین‌شناسی، تاریخ و باستان‌شناسی نسبت به سیاحان دولتی و شاهدگان درباری قاجار، استفاده از آخرین ابزار و نقشه‌های روز و نیز انتشار و به‌اشتراک‌گذاری دستاوردهای نوین خود در مجلات علمی جغرافیایی، نقایص اطلاعات موجود در گزارش‌های ایرانیان را در مقایسه با اروپائیان قابل‌درک می‌سازد. به‌عنوان مثال، هر یک از این مأموران پیش از آغاز سفر، گزارش مأموران پیشین را به‌دقت مطالعه می‌کرد و سپس در گزارش خود بعضاً به تحلیل و اصلاح برخی موارد موجود در آنها می‌پرداخت. همچنین برخی سازمان‌ها مانند دفتر هند دولت بریتانیا^۱ با جمع‌آوری گزارش‌های نظامی مشروح مأموران خود و نیز مقالات منتشره توسط سایر مأموران اروپائی در مجلات دنیا که گاهی در مجموع شامل بیش از پنجاه نفر می‌شد و انتشار کتابچه‌های چند جلدی مثل فرهنگ جغرافیایی ایران^۲ و راه‌های ایران^۳ به هم‌افزایی گزارش‌های اروپائیان کمک می‌کرد که با گذشت زمان نیز آنها را به‌روزرسانی می‌کردند.

علاوه بر تفاوت‌های یادشده، بعضاً محتوای اطلاعات ارائه‌شده در این دو دسته منبع نیز با یکدیگر اختلافات چشمگیری دارند. بخشی از این تفاوت به اختلاف منافع هر یک از

1. India Office

2. Gazetteer of Persia

3. Routes in Persia

دولت‌های اروپائی با منافع دولت ایران در نحوه توسعه راه‌ها، تلگراف، راه‌آهن و موارد دیگر بازمی‌گشت. به عنوان مثال، دسترسی ملایر به بروجرد که از مناطق مهم تاریخی کشور است، در بیشتر گزارش‌های اروپائی با آنچه در سفرنامه‌های ایرانی به چشم می‌خورد، تفاوت آشکاری دارد. در سفرنامه کسانی چون ناصرالدین شاه، سیف‌الدوله، نظام‌السلطنه و فریدالملک، راه‌های دسترسی این منطقه با آنچه در گزارش‌ها و نقشه‌های افراد و سازمان‌های اروپائی مانند اوستن هنری لایارد^۱، آلبرت هوتوم شیندلر^۲، ژاک دمورگان^۳، جلد ۲ فرهنگ جغرافیایی ایران (British Library, 1914) و راه‌های ایران (Intelligence Branch, 1897; British Library, 1898 & 1922)، نقشه‌های ارتش بریتانیا، آلمان و آمریکا که در یک بازه زمانی بیش از پنجاه سال و تا دوره پهلوی اول تهیه شده‌اند، متفاوت است. در خصوص مسیر معرفی شده در این اسناد که به نظر می‌رسد برای اروپائیان اهمیت فراوانی داشته، در منابع ایرانی هیچ اشاره درخوری نیامده است. این منابع غنی کمتر دیده شده، با وجود بررسی‌های فراوان نقش‌های متفاوت مأموران اروپائی در ایران، تاکنون توسط پژوهشگران داخلی در زمینه مطالعه راه‌های کشور چندان استفاده نشده‌اند.

ورود اروپائی‌ها به ایران از دوره صفوی و افزایش آن در دوره قاجار به‌ویژه از زمان سلطنت ناصرالدین شاه، سفرنامه‌های ترجمه شده آنها را دستمایه پژوهش‌های بسیاری در سالیان اخیر کرده است. تحلیل این سفرنامه‌ها در قالب کتب، مقالات و پایان‌نامه‌ها در باره موضوعاتی چون شناخت مسائل اجتماعی، باورهای فرهنگی و دینی، اوضاع بیماری و طبابت، وضعیت شهرها و استان‌های مختلف، رویدادها و صنایع دستی کشورمان آنچنان متعدد است که ذکر آنها در این مجال نمی‌گنجد. با این حال، جای خالی دو مقوله مهم در این مطالعات به چشم می‌خورد؛ یکی تحلیل گزارش‌های اداری محرمانه مأموران اروپائی و دیگری مطالعه موضوعاتی چون آثار تاریخی به‌ویژه راه‌های کشور در این سفرنامه‌ها و گزارش‌ها.

چنانکه از عنوان بسیاری از این مطالعات برمی‌آید، منبع اصلی تحلیل‌های آنها عمدتاً سفرنامه‌ها و کتب ترجمه شده و در دسترس سیاحان و مأموران اروپائی است، در حالی که اطلاعات بسیار ارزشمندی از سفرهای آنها در گزارش‌های اداری مأموران غالباً نظامی در بایگانی‌های کشورهای اروپائی وجود دارد که به دلیل محرمانه بودن مجاز به ارائه آنها در سفرنامه‌های خود نبوده‌اند (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۰)، اطلاعات موجود در این گزارش‌ها چنان

1. Austin Henry Layard

2. Albert Houtum Schindler

3. Jacques De Morgan

پر بار و دقیق هستند که بعضاً محتویات سفرنامه‌ها در مقابل آنها بسیار ناچیز می‌نماید. ضمن آنکه ترجمه بسیاری از این سفرنامه‌ها، به‌ویژه در سال‌های دورتر، نقایص فراوانی دارد. به‌دلیل سهولت بیشتر در دسترسی به این گزارش‌ها در سالیان اخیر لازم می‌نماید با ترجمه، تحلیل و انتشار آنها به غنای پژوهش‌ها در زمینه نقش گزارش اروپائی‌ها در شناخت جنبه‌های مختلفی از تاریخ کشور به‌ویژه در دوره قاجار افزود.

از سوی دیگر، با وجود آنکه توجه اروپائیان به آثار تاریخی و وضعیت راه‌های کشور یکی از جنبه‌های مهم مأموریت‌های آنها بوده است، پرداختن به این مقوله در مطالعات پژوهشگران کمتر دیده می‌شود. در این میان، علی‌محمد طرفداری در مقاله خود (۱۳۹۷) ضمن بررسی تاریخی توجه اروپائیان به آثار تاریخی ایران، به‌طور مبسوط رویکردهای شرق‌شناسان اروپائی را در کاوش‌های باستان‌شناسی عهد قاجار تشریح نموده است. نگارنده نیز در مقاله آماده انتشار خود (۱۴۰۲) نقش آرنولد ویلسن را در شناخت آثار و راه‌های تاریخی محدوده میان دزفول و خرم‌آباد بررسی کرده و در مقاله دیگری با مشارکت همکاران (۱۴۰۱) در خلال بررسی نقش اقدامات نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد- دزفول، بخشی از گزارش‌های مأموران و سیاحان اروپائی را در مورد این مسیر ارائه داده است؛ چرا که سایر افرادی که در زمینه راه‌های تاریخی مناطق غربی و جنوب غربی کشور پژوهش کرده‌اند (سجادی، ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ و ۱۳۹۸؛ مترجم و حیدری، ۱۳۹۶؛ سبزی و همکاران، ۱۳۹۸؛ یوسفوند و نیستانی، ۱۳۹۸)، عمدتاً به دوره‌های تاریخی باستانی و قرون اولیه اسلامی پرداخته و به نقش مأموران اروپائی چندان توجه نکرده‌اند.

این پژوهش تلاش می‌کند با روش تحلیل تاریخی و استفاده از منابع کتابخانه‌ای که برخی برای اولین بار منتشر شده‌اند، نقش گزارش‌های مأموران اروپائی را در شناخت راه‌های کشور در دوره قاجار مشخص نماید. به علت گستردگی این موضوع در پهنه جغرافیایی ایران، مسیر ملایر تا بروجرد در دوره قاجار به‌عنوان نمونه انتخاب شده و راه ارتباطی و تمام عوارض مهم موجود در آن، مانند روستاها، کوه‌ها، رودها و درّه‌ها بر اساس اسناد مأموران اروپائی به‌دقت روی نقشه پیاده‌سازی خواهند شد.

محدوده ملایر تا بروجرد در سفرنامه‌های ایرانیان دوره قاجار

شهر کنونی ملایر با نام دولت‌آباد در ۱۱۸۸ ش. / ۱۲۲۴ ق. بنا نهاده شد و به‌تدریج رو به گسترش نهاد. با وجود آنکه در حال حاضر، اتصال همدان به خوزستان با گذر از ملایر و

بروجرد انجام می‌گیرد، این مسیر در راه اصلی باستانی همدان به شوش قرار نداشت (سجادی، ۱۳۹۸). در سفرنامه‌ها و کتب مهم جغرافیایی قرون اول اسلامی چون اصطخری، ابن حوقل و مقدسی نیز مسیر اصلی همدان به شوش از نهاوند و الشتر به سمت خرم‌آباد عبور می‌کرد و گذر از منطقه ملایر و شهر بروجرد به‌عنوان بخشی از مسیر همدان به اصفهان قید شده است. این راه در قرون پس از دوره صفوی نیز به‌عنوان یکی از راه‌های عتبات نقش ایفاء می‌کرد و اهمیتی تام یافت (رحمتی، ۱۳۹۶: ۱۴۹). با وجود آنکه تا پیش از دوره قاجار شهر کنونی ملایر وجود نداشت، به‌علت وجود شهر گوراب در نزدیکی این شهر و راه‌هایی که از آن عبور می‌کرد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۰۱)، می‌توان تصور نمود که بعد از تأسیس و توسعه شهر نیز همان راه‌ها به دولت‌آباد ختم می‌شدند؛ بنابر این، از این زمان به بعد نام این شهر باعث تعریف مسیری به نام دولت‌آباد- بروجرد به‌عنوان بخشی از مسیرهای ارتباطی همدان و کرمانشاه به مناطق مرکزی ایران شد و در سفرنامه‌های آن دوران مطرح گردید.

فتحعلی شاه در فروردین ۱۲۰۹ ش./ رمضان ۱۲۴۵ ق. از خرم‌آباد به بروجرد و سپس از راه دولت‌آباد ملایر به همدان وارد شد (خاوری شیرازی، ۱۳۸۲: ۷۵۱). البته خط سیر او از بروجرد تا ملایر به‌درستی مشخص نیست، چرا که در این زمان هنوز شهر دولت‌آباد رشد چندانی نداشت. اما لایارد در سفر ۱۲۱۹ ش./ ۱۸۴۰ م. از دیدن وسعت و فقدان نام این شهر بر نقشه‌های جغرافیایی موجود متعجب شده بود (Layard, 1887: 282) که این امر بیانگر رشد سریع شهر در این سال‌ها است. سیف‌الدوله نیز در سفر مکه به سال ۱۲۴۱ ش./ ۱۲۷۹ ق. فاصله ملایر تا بروجرد را شش ساعت تعیین کرده که دو ساعت اول جلگه و مابقی آن درّه و کوهستان است و «در ثلث آخر راه دهی است موسوم به دره کرک [گرگ] که هندوانه آنجا در عراق عجم مشهور است» (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴: ۲۷۳). فریدالملک همدانی نیز در سفر ۱۲۷۶ ش./ ۱۳۱۵ ق. به سمت خوزستان از سامن، کهکدان و قریه‌ای به نام یوسفعلی^۱ گذشته و به بروجرد رسیده و فاصله کهکدان تا بروجرد را سخت دانسته است (سیف‌الدوله، ۱۳۵۴: ۱۴۴-۱۴۳)؛ در واقع این راه همان مسیری است که سیف‌الدوله توصیف کرده است و به نظر می‌رسد در این سال‌ها راه اصلی ملایر تا بروجرد بود (تصویر ۶). به‌عنوان مثال، چنانکه در روزنامه ایران به سال ۱۲۷۲ ش./ ۱۳۱۱ ق. آمده است، حاکم

^۱ ایزابل بی‌شاپ (Isabella Lucy Bird Bishop) در مسیر خود از بروجرد تا ملایر در ۱۲۶۹ ش./ ۱۸۹۰ م. به روستایی با نام Deswali با ۱۰۶ خانه اشاره کرده است که با توجه به توصیفات وی از روستا و فاصله آن از بروجرد، به نظر می‌رسد منظور او همین روستای یوسفعلی باشد (Bishop, 1891: 134).

بروجرد جلوی گروهی از دزدان را که از بروجرد به سرقت گوسفندان ملایر رفته بودند، در راه بازگشت در درّه گرگ گرفته بود (روزنامه ایران، بیست و چهارم صفر ۱۳۱۱ ق.؛ شماره ۸۰۸). با این حال، نظام السلطنه تنها دو سال پیش از سیف‌الدوله، برنامه سفر خود از ملایر تا بروجرد را با گذر از سامن و اشترینان ترتیب داده بود (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۵۱۰) که بیانگر مسیر دیگری غیر از مسیر پیشین میان ملایر و بروجرد است و در حال حاضر به‌عنوان مسیر اصلی استفاده می‌شود. این مسیر را آرنولد ویلسن^۱ در ۱۲۹۲ ش./ ۱۹۱۳ م. نیز طی کرده و به‌عنوان مسیری مناسب برای کاروان‌ها مطرح گردید (British Library, 1922: 178). ناصرالدین شاه در سفرنامه ۱۲۷۱ ش./ ۱۳۱۰ ق. و اعتمادالسلطنه نیز در توصیف این سفر در روزنامه ایران طی سال‌های ۱۲۷۱ تا ۱۲۷۳ ش./ ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۲ ق. اطلاعات چندانی در مورد این مسیر ارائه نداده‌اند.

مسیر ملایر تا بروجرد در گزارش‌های مأموران اروپائی

بعد از تأسیس شهر دولت‌آباد در ۱۱۸۸ ش./ ۱۸۰۹ م. تنی چند از افراد اروپائی با اهداف مأموریت‌های متفاوتی در این محدوده تردد کردند و آثاری از آنها به جا مانده است. جان مک‌دونالد کینیر^۲ را می‌توان اولین اروپائی دانست که یک سال پس از تأسیس دولت‌آباد، در ۱۱۸۹ ش./ ۱۸۱۰ م. به ایران سفر کرد و گزارش مفصل آن را در قالب یک کتاب ارائه داد (Kinneir, 1813). وی افسر اسکاتلندی شاغل در ارتش کمپانی هند شرقی بود که در زمان پیش‌گفته، به‌عنوان عضوی از هیئت همراه سِر جان مالکوم^۳ در ایران حضور داشت و مسافرت می‌کرد. در نقشه‌ای که او در کتاب خود ضمیمه کرده است، اثری از این شهر دیده نمی‌شود (تصویر ۱). تا پیش از سلطنت ناصرالدین شاه قاجار، هنری راولینسن^۴ بریتانیایی در ۱۲۱۴ و ۱۲۱۵ ش./ ۱۸۳۶ م. (راولینسن، ۱۳۶۲) و کلمنت دوبد^۵ روسی در ۱۲۱۸ و ۱۲۱۹ ش./ ۱۸۴۰ م. (دوبد، ۱۳۷۱) معروف‌ترین مأموران اروپائی بودند که به غرب و جنوب غرب ایران سفر کردند، اما در سفرنامه‌های آنها اطلاعات چندانی از این محدوده به چشم نمی‌خورد. راولینسن اولین نظامی بریتانیایی بود که موفق به مطالعه باستان‌شناسی در جنوب غرب ایران شد و روی سنگ‌نگاره‌های بیستون و خط میخی هخامنشی در کتیبه‌های

1. Arnold Wilson

2. John Macdonald Kinneir

3. Sir John Malcolm

4. Henry Rawlinson

5. Clement Augustus De Bode

گنج‌نامه همدان پژوهش کرد. در نتیجه موفقیت‌ها و کشفیات او، دو اروپائی دیگر یعنی دوبد و لایارد به جنوب غرب ایران سفر کردند (طرفداری، ۱۳۹۷: ۶۹-۶۸).

شاید اولین توصیف کامل از این شهر را بتوان به لایارد نسبت داد که هم‌زمان با دوبد در ۱۲۱۹ ش. / ۱۸۴۰ م. درست سی سال پس از کینیر، در سفر از همدان به سمت بروجرد از شهر دولت‌آباد عبور کرد و از آن با عنوان شهری در خور ملاحظه یاد کرده که دل‌کندن از زیبایی‌های آن برای وی کار راحتی نبوده است (Layard, 1887: 286)؛ این توصیف، بیانگر توسعه شهر دولت‌آباد در مدت سی سال پس از تأسیس است. وی که بعدها به‌عنوان مأمور سیاسی بریتانیا معروف شد، در این سفر به‌عنوان سیاح از بغداد به ایران آمد و قصد اولیه او سفر به هندوستان بود؛ اما در ایران ماندگار شد و از همدان به سمت خوزستان و بختیاری حرکت کرد و مدت زیادی را در آنجا اقامت گزید. لایارد در مسیر میان دولت‌آباد تا بروجرد از دشت گوران [گوراب] و روستای قلعه‌خلیفه نام برده و به توصیف سایر روستاهای موجود در مسیر که هر یک دارای قلعه مخصوص به خود هستند، پرداخته است. این مسیر را اولین بار او معرفی کرد و حتی پس از وی نیز هیچیک از سیاحان و مأموران ایرانی به آن اشاره‌ای نکرده‌اند.

سلطنت ناصرالدین شاه، دوره نگاه بیشتر وی به غرب و همچنین توجه بیشتر اروپائی‌ها به ایران به‌ویژه غرب و جنوب غرب بود که از مدت‌ها پیش محل تنش میان ایران و عثمانی نیز بود. چریکف^۱ روسی را می‌توان اولین اروپائی نامید که حدود چهار سال، از ۱۲۲۷ تا ۱۲۳۱ ش. / ۱۸۴۸ تا ۱۸۵۲ م. به‌عنوان نماینده روسیه در کمیسیون سرحدی ایران و عثمانی در این محدوده مسافرت نمود و گزارش‌های خود را منتشر کرد. جالب اینجاست که وی شرح راه‌هایی را که از همدان منشعب و به بروجرد می‌رسد؛ یکی از راه‌نهند و دیگری از راه توپسرکان قید کرده و در مسیر همدان به ملایر اشاره‌ای به اتصال به بروجرد نکرده است (چریکف، ۱۳۵۸: ۸۶). این امر می‌تواند نشانگر اهمیت کمتر مسیر ملایر به بروجرد نسبت به سایر راه‌های این منطقه باشد، اما نزدیک به سی سال پس از آن با ورود یکی از مأموران برجسته اروپائی به ایران، یعنی آلبرت هوتوم شیندلر، تحولی مهم در این زمینه اتفاق افتاد.

^۱. Cherikov



تصویر ۲. نقشه محدوده ملایر بر اساس اطلاعات مأموران روسی و انگلیسی تا ۱۲۵۷ش / ۱۸۷۸م. (منبع: Survey of India, 1879)



تصویر ۱. نقشه محدوده اطراف ملایر در ۱۱۸۹ش / ۱۸۱۰م. (منبع: Kinneir, 1813)

شیندلر نیز سال‌های زیادی در ایران سفر کرد و به‌ویژه در ۱۲۵۵ش / ۱۸۷۶م. مخبرالدوله او را به‌عنوان بازرس خطوط تلگراف به استخدام دولت ایران درآورد. او که از ۱۲۴۷ تا ۱۲۵۵ش / ۱۸۶۸ تا ۱۸۷۶م. نیز به‌عنوان کارمند واحد تلگراف هند و اروپائی در ایران مشغول به خدمت بود (Brown, 1917: 659)، با شناخت جامع از سرزمین ایران و انتشار گزارش مأموریت‌های خود تأثیر بسیار زیادی در شناساندن ایران به اروپائیان ایفاء کرد، به‌نحوی که در گزارش‌ها، سفرنامه‌ها و نقشه‌های تهیه‌شده پس از وی، همواره به‌عنوان یکی از مراجع مهم نام برده شده است. اولین انتشارات مهم وی در ۱۲۵۸ش / ۱۸۷۹م. در مجله انجمن جغرافیای برلین^۱ به چاپ رسید که حاصل سفرهای او از ۱۲۵۴ تا ۱۲۵۷ش / ۱۸۷۵ تا ۱۸۷۸م. بود. چنانکه اشاره شد، تا این زمان و نزدیک به بیش از سی سال پس از

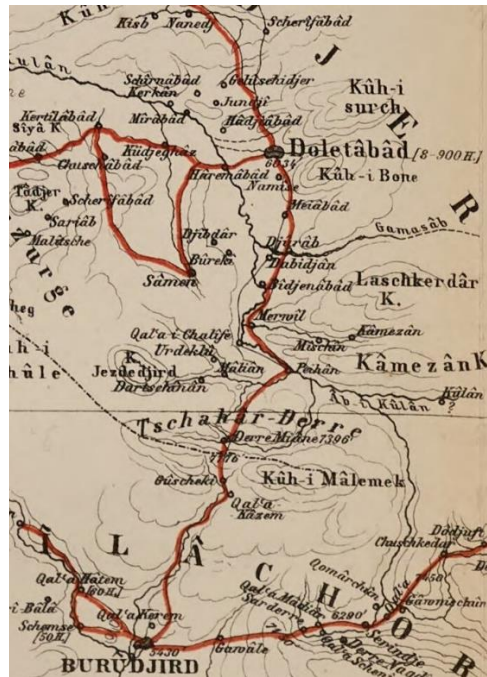
^۱. Zeitschrift der Gessellschaft fur Erkunde zu Berlin

نقش گزارش‌های مأموران اروپایی در شناخت راه‌های ایران دوره قاجار □ ۴۷

سفر لایارد، کماکان شهر ملایر روی نقشه‌های جغرافیایی اروپایی وجود نداشت. مهم‌ترین شاهد این مدعا نقشه‌ای است که در ۱۲۵۸ ش. / ۱۸۷۹ م. اتکینسون^۱ و همکارانش برای اداره نقشه‌برداری هند^۲ بر اساس برداشت‌های همه مأموران بریتانیایی و روسی تا ۱۲۵۷ ش. / ۱۸۷۸ م. تهیه کردند و تنها در محدوده شهر ملایر نام گوراب به چشم می‌خورد (تصویر ۲). همچنین دسترسی ملایر به بروجرد نیز عمدتاً از راه‌های دیگری که پیش‌تر ذکر آن رفت، اتفاق می‌افتاد.



تصویر ۴. مسیر ملایر - بروجرد
در نقشه عیلام
(منبع: De Morgan, 1895)



تصویر ۳. مسیر ملایر - بروجرد در
نقشه شمال غرب ایران
(منبع: Schindler, 1879)

عبور خط تلگراف و انتشار گزارش‌های شیندلر به سرعت شهر دولت‌آباد و مسیر آن تا بروجرد را به معبر اصلی در گزارش‌ها و نقشه‌های جغرافیایی تهیه‌شده توسط مأموران اروپایی پس از وی تبدیل نمود (تصویر ۳). این مسیر همان راهی است که لایارد در

1. Atkinson
2. Survey of India

۱۲۱۹ش. / ۱۸۴۰م. با طی کردن آن و گذر از قلعه خلیفه به بروجرد رسیده بود. در اولین اقدام، چارلز مک گرگور^۱ در کتاب *راه‌های ایران* در ۱۲۶۶ش. / ۱۸۸۷م. که برای دولت بریتانیا تهیه نمود، بر اساس گزارش شیندلر، راه همدان به بروجرد را با عبور از این مسیر تحت عنوان راه شماره ۱۴۶ معرفی کرد. ژاک دموورگان نیز که برای انجام مأموریت‌های علمی برای دولت فرانسه در حوالی ۱۲۶۹ و ۱۲۷۰ش. / ۱۸۹۰ و ۱۸۹۱م. در غرب و جنوب غربی ایران به تفحص می‌پرداخت، بر روی نقشه ترسیمی ارزشمند خود از محدوده عیلام در ۱۲۷۴ش. / ۱۸۷۵م. این مسیر را مشخص کرده است (تصویر ۴). جلد سوم کتاب *راه‌های ایران* در ۱۲۷۶ش. / ۱۸۹۷م. بر اساس همان اطلاعات، این مسیر را به‌عنوان بخشی از مسیر بروجرد- سنندج تحت عنوان راه شماره ۱۸۷ توصیف کرده است (British Library, 1897: 407). همچنین در این کتاب مسیر دیگری از بروجرد تا همدان، بدون گذر از ملایر و با عبور از طجر، کلایل‌آباد و زمان‌آباد معرفی شده است (British Library, 1897: 136 & 137). حتی در جلد دوم نسخه جدیدتر آن در ۱۳۰۱ش. / ۱۹۲۲م. نیز که به راه‌های شمال غرب ایران اختصاص دارد، این مسیر با نام راه شماره ۹ به‌عنوان بخشی از مسیر بروجرد- همدان (تصویر ۵) آورده شده است (British Library, 1922: 176).

جدول ۱. اروپائیان تأثیرگذار در معرفی مسیر ملایر- بروجرد در دوره قاجار و

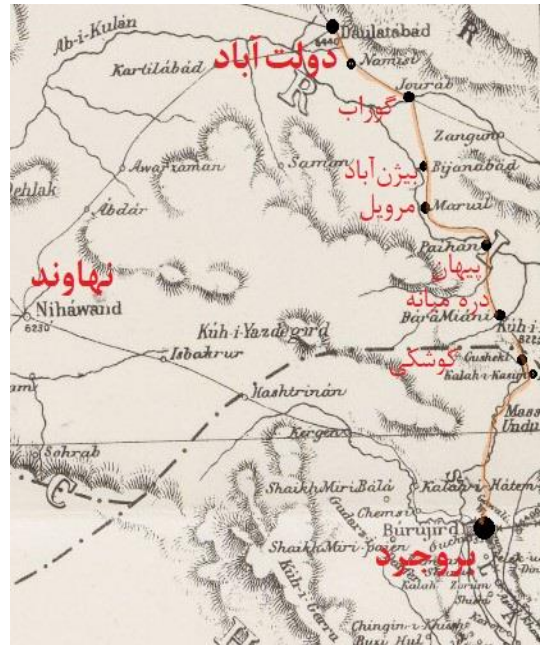
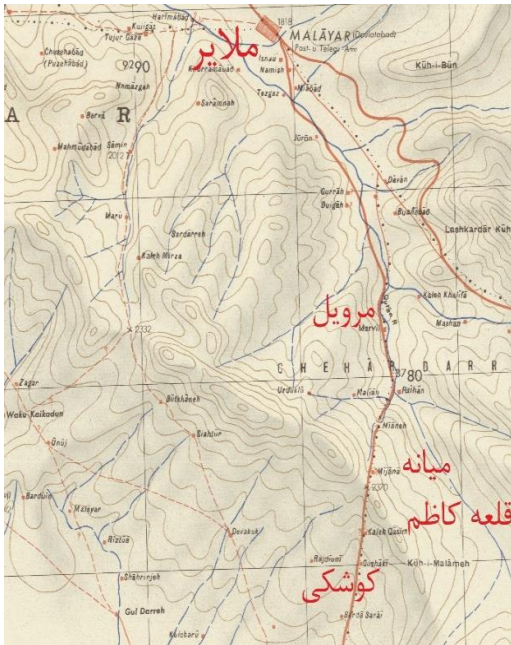
اهداف و نتایج مأموریت آنها

نام	هدف	خاستگاه	سال	نتایج
اوستن هنری لایارد	سیاحت	شخصی	۱۲۱۹ش. / ۱۸۴۰م.	معرفی یکی از راه‌های کمتر شناخته‌شده ملایر- بروجرد در کتاب خود در ۱۲۶۶ش. / ۱۸۸۷م.
آلبرت هوتوم شیندلر	احداث و بازرسی خطوط تلگراف	دولت ایران	۱۲۵۴ش. / ۱۸۷۵م. و ۱۲۵۶ش. / ۱۸۷۷م.	احداث خط تلگراف از مسیری که لایارد از آن عبور کرده بود و معرفی این مسیر به‌عنوان مسیر اصلی ملایر- بروجرد در مجله انجمن جغرافیای برلین
چارلز مک گرگور	تهیه کتاب <i>راه‌های ایران</i>	دولت بریتانیا (هندوستان)	۱۲۶۶ش. / ۱۸۸۷م.	معرفی مسیر شیندلر به‌عنوان مسیر اصلی ملایر- بروجرد در کتاب <i>راه‌های ایران</i> ، تهیه‌شده برای دولت بریتانیا در هند

^۱. Charles MacGregor

معرفی مسیر شیندلر به‌عنوان مسیر اصلی ملایر- بروجرد روی نقشه عیلام	۱۲۷۰ ش./م. ۱۸۹۱ م.	دولت فرانسه	کاوش‌های باستان‌شناسی	ژاک دمورگان
معرفی مبسوط مسیر ملایر- بروجرد با عبور از اشترینان در کتاب <i>راه‌های ایران</i> ، تهیه‌شده در ستاد کل دولت بریتانیا در هند در ۱۳۰۱ ش./م. ۱۹۲۲ م.	۱۲۹۲ ش./م. ۱۹۱۳ م.	دولت بریتانیا (هندوستان)	نقشه‌برداری مسیر راه‌آهن لرستان	آرنولد ویلسن

آرنولد ویلسن، دیگر مأمور اروپائی بسیار فعال در ایران نیز که گزارش‌های شیندلر را به‌دقت مطالعه کرده بود، با توجه به علاقه خود به بازدید از نقاطی که سایر اروپائیان انجام نداده بودند (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۶۰)، در مأموریت ۱۲۹۲ ش./م. ۱۹۱۳ م. به‌منظور انجام عملیات نقشه‌برداری راه‌آهن لرستان، جهت ورود از همدان به لرستان، مسیر دولت‌آباد تا بروجرد را با عبور از کهکدان و اشترینان طی کرد و اوضاع آن را با دقت تشریح نمود. با این حال و برخلاف ویلسن که این مسیر را جهت عبور کاروان‌ها ایمن‌تر می‌دانست، در بیشتر نقشه‌هایی که تا اواخر دوره پهلوی اول توسط سازمان‌های مختلف در کشورهای اروپائی تهیه می‌شد، همان مسیر شیندلر به‌عنوان مسیر اصلی دولت‌آباد- بروجرد دیده می‌شود (تصویر ۵). اسامی مأموران اروپائی را که در شناخت مسیر ملایر- بروجرد مؤثر بوده‌اند، بر اساس هدف و نتایج مأموریت در جدول شماره ۱ قابل مشاهده است و چنانکه ذکر آن رفت، آلبرت هوتوم شیندلر و آرنولد ویلسن در این بین از جایگاه برجسته‌ای برخوردار هستند. بنابر این، در ادامه به بررسی دقیق‌تر این مسیرها و توقفگاه‌ها و عوارض جنبی مهم آنها روی نقشه‌های جغرافیایی بر اساس گزارش‌های این افراد پرداخته خواهد شد.



تصویر ۵. مسیر ملایر - بروجرد روی نقشه‌های اروپائی در اوایل قرن گذشته شمسی

چپ: نقشه ارتش آلمان

(منبع: Germany. Heer. Generalstab, 1941)

راست: نقشه دولت بریتانیا

(منبع: British Library, 1922)

پیاده‌سازی مسیرهای ملایر - بروجرد در دوره قاجار

شیندلر مسیر دولت‌آباد تا ایستگاه تلگراف بروجرد را به طول $32\frac{1}{8}$ مایل در ۹ بخش معرفی کرده است که عبارتند از: ۱. گذر از بیژن‌آباد از طریق روستاهای ازناو، نامیش [نامیله]، می‌آباد و جوراب [گوراب]؛ ۲. رسیدن به روستای قلعه‌خلیفه با گذر از مرویل؛ ۳. رسیدن به پیهان (روستایی بزرگ با پلی روی رود گلان)؛ ۴. ورود به کوه‌ها؛ ۵. روستای زیبای دره‌میانه در مرز ملایر و بروجرد؛ ۶. گذر از روستاهای کوشکی و قلعه‌کاظم؛ ۷. اولین دید به بروجرد و گذر از قلعه‌کرم؛ ۸. دروازه شهر؛ ۹. رسیدن به ساختمان دولتی با ایستگاه تلگراف (Schindler, 1879: 116). در جلد سوم کتاب *راه‌های ایران* در ۱۲۷۷ ش. / ۱۸۹۸ م. و جلد دوم نسخه همین کتاب در ۱۳۰۱ ش. / ۱۹۲۲ م. این مسیر موسوم به «راه میانه» به دو قسمت چهارده مایلی از دولت‌آباد تا میانه [دره‌میانه] و هجده مایلی از میانه تا بروجرد تفکیک شده و روستاها و سایر عوارض هر بخش در ذیل آن تشریح شده‌اند. بنابر این، در

مقاله حاضر با توجه به وضعیت جغرافیایی منطقه، مسیر ملایر تا بروجرد در ۴ مرحله بررسی و روی نقشه‌های جدید پیاده‌سازی می‌شود.

۱. **از ملایر تا پیهان:** این بخش از مسیر هموار بوده و رودخانه کلان از داخل آن جاری است. در گزارش شیندلر نام چند روستا به چشم می‌خورد که با عبور از آنها به روستای پیهان ختم می‌شود. بررسی محل این روستاها نشان می‌دهد که عبور از همه آنها امکان‌پذیر و منطقی نیست، چرا که برخی از آنها در شمال و شرق رود کلان (نامیله، گوراب، بیژن‌آباد و مرویل) و برخی دیگر در غرب کلان (می‌آباد، قلعه‌خلیفه و پیهان) قرار دارند. بنابر این، مهم‌ترین مرجع در رفع این ابهام، نقشه ترسیمی شیندلر از شمال غرب ایران است (تصویر ۳) که فاصله شهر دولت‌آباد تا پیهان را از دو مسیر؛ یکی از شرق و دیگری از غرب رودخانه کلان مشخص نموده است. بر این اساس، مسیر اول با خروج از دولت‌آباد و عبور از نامیله، گوراب، بیژن‌آباد و سپس مرویل و در نهایت گذر از روی رودخانه کلان، به پیهان ختم می‌شود. مسیر دیگر پس از عبور از نامیله و گذر از رودخانه کلان به می‌آباد و در ادامه به قلعه‌خلیفه و در نهایت پیهان می‌رسد. همه روستاهای پیش‌گفته، چنانکه لایارد نیز اشاره کرده است، قلعه داشتند که در حال حاضر بسیاری از آنها وجود دارند و جاذبه‌های تاریخی این منطقه هستند. همچنین در روستای گوراب، آثار تاریخی از دوره‌های مختلفی وجود دارد که پژوهش بر آنها ادامه دارد (همتی ازندیانی و دیگران، ۱۳۹۹). همچنین این منطقه دشتی، با وجود رود کلان از لحاظ طبیعی نیز بسیار حاصلخیز و سرشار از زمین‌های کشاورزی و باغ است.

۲. **از پیهان تا دره‌میانه:** از این قسمت، مسیر وارد کوه‌ها و ارتفاعاتی موسوم به یزدجرد می‌شود که خط‌الرأس آنها در گذشته، مرز میان منطقه ملایر و بروجرد و در حال حاضر، مرز میان استان‌های همدان و لرستان است. پیش از رسیدن به رأس این ارتفاعات و در حدود ۶ مایلی از پیهان، روستای دره‌میانه قرار دارد که شیندلر آن را متشکل از ۲۰ خانه در ارتفاع ۷۳۹۶ فوتی توصیف نموده است (Schindler, 1879: 116). جالب آنکه در جلد دوم کتاب *راه‌های ایران* نیز که حدود ۴۰ سال پس از آن منتشر شد، کماکان آمار همین تعداد خانه به چشم می‌خورد (British Library, 1922: 176). در کوه‌های این منطقه، دره‌های مصفایی وجود دارد که حوزه آبریز رود کلان هستند و بسیار از آبادی‌های آن همچون دره‌میانه به نام آنها منسوب است. همچنین سنگ‌نگاره‌های ارگس (بیک‌محمدی و دیگران،

(۱۳۹۱) و دریاچه سد کلان و آثار تاریخی حول آن (توفیقیان و صادقی‌راد، ۱۳۹۶) از جاذبه های تاریخی و طبیعی این محدوده است.

۳. از دره‌میان تا کوشکی: با عبور از ارتفاع ۷۷۷۶ فوتی خط‌الرأس ارتفاعات یزدجرد، مسیر به سمت روستای کوشکی (سفلی) در فاصله ۴ مایلی از دره‌میان (Schindler, 1879: 116) سرازیر و وارد منطقه بروجرد می‌شود. تنها عارضه مهم این بخش نسبتاً خشک از مسیر نیز همین عبور از رأس ارتفاعات است.

۴. از کوشکی تا بروجرد: این بخش از مسیر از دره‌های بیشتری تشکیل شده که بر خلاف دره‌های سمت ملایر، آب آنها به طرف بروجرد جریان دارد؛ اما در این منطقه نیز الهام‌بخش نام بسیاری از آبادی‌ها همچون دره‌گرم و دره‌گرگ هستند. در فاصله کمی از کوشکی، روستای قلعه‌کاظم قرار داشت که با عبور از آن، اولین چشم‌انداز شهر بروجرد ظاهر می‌شد و در انتهای مسیر با عبور از روستای کوچک قلعه‌کرم به دروازه شهر بروجرد می‌رسید. البته در حال حاضر، قلعه‌کرم، بخشی از شهر بروجرد است. با این حال، هنوز آبادی‌های این منطقه و دره‌های آن، زیبایی‌های خود را تا حدود زیادی حفظ کرده‌اند و مقصد گردشگری مناسبی برای اهالی بروجرد هستند.

چنانکه اشاره شد، ویلسن نیز در ۱۲۹۲ ش./ ۱۹۱۳ م. مسیر دیگری از ملایر تا بروجرد را طی نموده و به‌دقت توصیف کرده که با اندکی اصلاح برای وسایل چرخ‌دار و حتی راه‌آهن مناسب است. همچنین این مسیر را نسبت به راه دره‌میان برای عبور کاروانیان امن‌تر دانسته است که احتمالاً نامی‌های بعد از انقلاب مشروطه این وضعیت را رقم زده بود. این مسیر که جلد دوم کتاب *راه‌های ایران* به آن اشاره کرده، شامل دو بخش ۱۷ مایلی از دولت‌آباد تا کهکدان و ۱۶/۵ مایلی از کهکدان تا بروجرد است (British Library, 1922: 177 & 178) که جزئیات روستاهای موجود در آن در ادامه خواهد آمد. وضعیت مناسب این مسیر از حیث هموارتر بودن و شیب مناسب آن باعث شد که در اوایل قرن گذشته به‌عنوان جاده اصلی ملایر- بروجرد اصلاح و استفاده شود.

۱. از دولت‌آباد تا کهکدان: مسیر با طی کردن دشتی نسبتاً هموار از روی رودخانه کلان به‌وسیله پلی خوش‌ساخت متشکل از سه قوس که برای عبور وسایل چرخ‌دار مناسب است، عبور می‌نماید و پس از گذر از حرم‌آباد و نمازگاه به روستای سامن با ۸۰۰ خانه و باغات گسترده می‌رسد. سپس جاده به‌آرامی به سمت بالا می‌رود و ۳ مایل پس از رسیدن به نقطه اوج، به روستای کهکدان جنوبی‌ترین روستای منطقه ملایر با ۴۰۰ خانه وارد می‌شود.

۲. از کهکدان تا بروجرد: ۴ مایل پس از کهکدان، مرز میان ملایر و بروجرد است و پس از آن با گذر از روستای اشترینان در ۹ مایلی بروجرد و حرکت تدریجی به سمت پائین در دشتی که شیب عمومی آن به طرف جنوب غربی است، به شهر بروجرد منتهی می‌شود. دو مسیر پیش گفته، به‌ویژه مسیر اول به علت عبور خط تلگراف، توجه مأموران اروپائی را جلب کرده و دو مأمور برجسته یعنی شیندلر و ویلسن آنها را با جزئیات دقیق معرفی کرده‌اند (تصویر ۶). چنانکه مشاهده می‌شود، چنین توصیف و تحلیل‌هایی در هیچیک از گزارش‌های سیاحان و مأموران ایرانی به چشم نمی‌خورد و سرانجام به ذکر فاصله تقریبی و سختی یا همواری مسیر اکتفاء نموده‌اند.



تصویر ۶. مسیرهای اصلی دسترسی ملایر - بروجرد در دوره قاجار بر اساس منابع ایرانی و اروپائی

بنفش: مسیرهای مشترک

آبی: مسیرهای ایرانی‌ها

قرمز: مسیرهای اروپائی‌ها

نتیجه‌گیری

شناخت راه‌های کشور بخشی بسیار مهم از گزارش مأموران اروپائی در ایران دوره قاجار را تشکیل می‌داد که می‌تواند منبع در خور توجهی برای شناخت دقیق راه‌های محلی و عوارض و ویژگی‌های تاریخی و طبیعی حول آنها به‌منظور حفاظت و یا احیای این راه‌ها در راستای برنامه‌های توسعه مناطق مختلف کشور به‌ویژه در حوزه گردشگری باشد. پژوهش حاضر با هدف بررسی این گزارش‌ها به‌ویژه در قیاس با نمونه‌های مشابه ایرانی خود و روشن ساختن نقش آنها در شناخت شبکه راه‌های کشور در دوره قاجار که بستر توسعه راه‌ها حتی تا سالیان اخیر را تشکیل می‌دهد، شکل گرفت؛ چرا که این گزارش‌ها با توجه به سطح دانش، ابزار، نحوه انتشار و یا حتی منافع دولت‌های مختلف اروپائی، تفاوت‌های چشمگیری با گزارش‌های نسبتاً سطحی مأموران ایرانی دارد. نوشهر قاجاری دولت‌آباد و اهمیت مکانی آن باعث تغییراتی در شبکه مواصلاتی راه‌های منطقه و تعریف مسیر جدیدی به نام دولت‌آباد- ملایر شد که بررسی گزارش‌های موجود در باره آن، میزان این تفاوت را به‌خوبی آشکار می‌سازد.

در حالی که در بیشتر سفرنامه‌های قاجاری، مسیر دولت‌آباد تا بروجرد با عبور از سامن، کهکدان، یوسفعلی و دره‌گرم و یا عبور از سامن و اشترینان به‌عنوان راه اصلی قید شده است، بررسی گزارش‌های مأموران اروپائی در همین دوره زمانی، افزون بر تفاوت در کیفیت معرفی مسیر (مسیر اشترینان که آرنولد ویلسن معرفی کرده است)، مسیر دیگری را به‌عنوان مسیر اصلی نشان می‌دهد که در سفرنامه‌های ایرانی نامی از آن به میان نیامده است. این مسیر که در سالیان ابتدایی، پس از تأسیس شهر جدید دولت‌آباد به‌عنوان مسیری فرعی و نسبتاً کوتاه‌تر وجود داشته و هنری لایارد از آن گذر کرده بود، پس از عبور خط تلگراف، آلبرت هوتوم شیندلر در مجله جغرافیایی برلین در ۱۲۵۸ ش. / ۱۸۷۹ م. آن را معرفی کرد. بنابر این، از این زمان تا دوره پهلوی اول در گزارش‌ها و نقشه‌های مأموران و سازمان‌های اروپائی، همواره این مسیر به‌عنوان راه اصلی دسترسی ملایر به بروجرد مطرح بوده است.

با وجود آنکه مسیر پیش‌گفته از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی فراوانی همچون روستاهای تاریخی گوراب، می‌آباد، قلعه‌خلیفه، مرویل، بیژن‌آباد، دره‌میانه، ارگس، کوشکی، قلعه‌کاظم، دره‌گرم، رود و سد کلان و آثار تاریخی حول آن، دره‌های مصفا و دشت حاصلخیز جنوب شرقی ملایر در طول و حواشی خود بهره‌مند است و می‌تواند به مسیر مناسب گردشگری تبدیل گردد، در حال حاضر، تقریباً منقطع و فراموش شده است. این امر نشان می‌دهد که

بررسی بیشتر گزارش‌های نظامی و اداری مأموران اروپائی که در سالیان اخیر بیشتر و راحت‌تر در دسترس هستند، می‌تواند نسبت به سفرنامه‌های کم‌محتواتر ایرانی و نیز سفرنامه‌های ترجمه‌شده سیاحان اروپائی، اطلاعات بسیاری را از راه‌ها و سایر ویژگی‌های طبیعی و تاریخی مناطق مختلف کشور در اختیار پژوهشگران قرار دهد.

منابع و مآخذ

فارسی

کتاب‌ها:

- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد، ۱۳۶۶، *سفرنامه ابن حوقل (ایران در صوره‌الارض)*، ترجمه و توضیح: دکتر جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، ۱۳۴۰، *مسالک و ممالک (ترجمه مسالک‌الممالک)*، به‌کوشش: ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- بیک‌محمدی، خلیل‌الله، محسن جانجان و نسرین بیک‌محمدی، «معرفی و تحلیل نقوش سنگ‌نگاره‌های نویافته ارگس سفلی B مجموعه ملایر-همدان»، *پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*، ۱۳۹۱، ش. ۲، صص. ۱۴۰-۱۲۱.
- توفیقیان، حسین و مسعود صادقی راد، «ششمین فصل از کاوش‌های باستان‌شناختی تپه پاتپه (ملایر-حوزه آبیگر سد کلان)»، *نشریه جستارهای باستان‌شناسی ایران پیش از اسلام*، ۱۳۹۶، س. ۲، ش. ۱، صص. ۷۴-۵۱.
- چریکف، ۱۳۵۸، *سیاحتنامه مسیو چریکف*، ترجمه: آبکار مسیحی، به‌کوشش: علی‌اصغر عمران، تهران: امیرکبیر.
- خاوری شیرازی، فضل‌الله بن عبدالنبی، ۱۳۸۰، *تاریخ ذوالقرنین*، جلد ۲، به‌تصحیح: ناصر افشارفر، تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- دوبد، کلمنت، ۱۳۷۱، *سفرنامه لرستان و خوزستان*، ترجمه: محمدحسین آریا، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- راولینسن، هنری، ۱۳۶۲، *گذر از دهباب به خوزستان*، ترجمه: سکندر امان‌اللهی بهاروند، تهران: آگاه.
- رحمتی، محسن، «دگرگونی ساختار اداری و اجتماعی ملایر از زوال ایلخانان تا سقوط صفویه»، *تاریخ اسلام و ایران*، ۱۳۹۶، س. ۲۷، ش. ۳۳، صص. ۱۶۶-۱۴۱.
- رستم‌پور، کاوه، حسن حکمت و روح‌الله مجتهدزاده، «نقش برنامه‌ها و اقدامات عمرانی حاجی عبدالغفار نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول در دهه ۱۲۶۰ شمسی (مسیر کیلان)»، *باغ نظر*، ۱۴۰۱، دوره ۱۹، ش. ۱۰۹، صص. ۱۸-۵.
- رستم‌پور، کاوه، «شناخت راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول و خرم‌آباد در دوره قاجار»، *پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*، ۱۴۰۲، (مقاله آماده انتشار)

سبزی، موسی، اسماعیل همتی ازندریانی و کاظم امیدی، «بررسی جایگاه و اهمیت قلعه ساسانی شاه جغل (جقله) بروجرود در حفظ امنیت راه‌های منطقه زاگرس مرکزی»، *تاریخ اسلام و ایران*، ۱۳۹۸، دوره ۲۹، ش ۴۴، صص. ۵۴-۳۵.

سجادی، علی، «بررسی راه‌های باستانی و تأسیسات بین راهی دوره‌های تاریخی و اسلامی لرستان»، مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان، ۱۳۹۳، (گزارش منتشر نشده).

-----، «بازشناسی شاخه‌ای از جاده ابریشم- جاده خراسان در زاگرس میانی بر اساس منابع تاریخی و شواهد باستانشناسی»، دومین همایش ملی باستان‌شناسی ایران، ۱۳۹۴، مشهد: دانشگاه بیرجند.

-----، «بازشناسی راه‌های قدیمی همدان به خوزستان بر اساس منابع تاریخی و شواهد باستانشناسی»، اولین کنفرانس ملی دوسالانه باستانشناسی و تاریخ هنر ایران، ۱۳۹۸، بابل: دانشگاه مازندران.

سیف‌الدوله، سلطان محمد، ۱۳۶۴، *سفرنامه سیف‌الدوله*، به تصحیح و تحشیه: علی‌اکبر خداپرست، تهران: نشر نی. طرفداری، علی محمد، «رویکردهای شرق‌شناسان اروپایی در کاوش‌های باستان‌شناسی عهد قاجار»، *پژوهش‌های تاریخی*، ۱۳۹۷، س ۱۰، ش ۲، صص. ۸۰-۶۱.

فریدالملک همدانی، میرزا محمدعلی خان، ۱۳۵۴، *خاطرات فرید*، گردآورنده: محمد فرید، تهران: زوآر. مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد، ۱۳۶۱، *احسن‌التقسیم فی معرفه‌الاقالیم*، جلد ۲، ترجمه: دکتر علی‌نقی منزوی، تهران: کاویان.

ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۲، *سفرنامه عراق عجم (بلاد مرکزی ایران)*، تهران: تیراژه. مترجم، عباس و محمد حیدری، «تحلیل تأثیر راه‌های باستانی در شکل‌گیری استقرارگاه‌های باستانی و تاریخی الشتر (مبتنی بر تحلیل‌های فضایی GIS)»، *مطالعات باستان‌شناسی پارسه*، ۱۳۹۶، س ۱، ش ۲، صص. ۳۶-۲۱.

نظام‌السلطنه مافی، حسین‌قلی، ۱۳۶۲، *خاطرات و اسناد حسین‌قلی خان نظام‌السلطنه مافی*، جلد ۲، به‌کوشش: معصومه مافی، منصوره اتحادیه، سیروس سعدوندیان و حیدر رام‌پیشه، تهران: نشر تاریخ ایران. ویلسن، آرنولد، ۱۳۴۷، *سفرنامه ویلسن*، ترجمه و تلخیص: حسین سعادت نوری، تهران: وحید.

همتی ازندریانی، اسماعیل، علی خاکسار و پروانه احمدتجری، «بررسی و تحلیل دوره مس و سنگ دشت ملایر با استناد بر کاوش لایه‌نگاری تپه گوراب»، *مطالعات باستان‌شناسی*، ۱۳۹۹، دوره دوازدهم، ش ۱، صص. ۲۸۳-۲۶۴. یوسف‌وند، یونس و جواد نیستانی، «راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی (با تأکید بر مسیرهای بهاره)»، *تاریخ اسلام و ایران*، ۱۳۹۸، دوره ۲۹، ش ۴۴، صص. ۱۹۳-۱۶۵.

نشریات:

روزنامه ایران، ۱۳۱۱ق، بیست و چهارم صفر/ پانزدهم شهریور ۱۲۷۲ش/ ششم سپتامبر ۱۸۹۳م، ش ۸۰۸.

لاتین

اسناد:

British Library: India Office Records and Private Papers, 1898, *Routes in Persia, Section, III*, Retrieved from https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100024054420.0x000015.

British Library: India Office Records and Private Papers, 1922, *Routes in Persia, Volume, II*, Retrieved from https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100025473238.0x000001

Germany. Heer. Generalstab, 1941, *Iran 1:200 000* Retrieved from <http://nla.gov.au/nla.obj-2478040032>.

Intelligence Branch of Quarter Master General's Department, 1887, *Routes in Persia*, Simla, Government Central Branch Press.

Survey of India. Trigonometrical Branch, 1879, Turkestan and the countries between the British and the Russian dominions in Asia mapped on the basis of the surveys made by British and Russian officers up to 1878, Retrieved from the Digital Public Library of America, <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/0z709700n>.

کتاب‌ها:

Bishop, Isabella. L.B, 1891, *Journeys in Persia and Kurdistan*/2, London, John Murray.

Brown, Edward. G, 1917, The Persian Manuscripts of the late Sir Albert Houtum Schindler, K.C.I.E, *Journal of the Royal Asiatic*, Volume 49, Issue 4, pp 657-694.

De Morgan, Jan. J, 1895, *Mission Scientifique En Perse*/2, Paris, Ernest Leroux.

Kinneir, John. M, 1813, *A Geographical Memoir of the Persian Empire*, London, John Murray.

Layard, Austin. H, 1887, *Early Adventures in Persia, Susiana, and Babylonia*/1, London, John Murray.

Schindler, Albert. H, 1879, Reisen im nördlichen Persien, *Zeitschrift der Gesselschaft fur Erkunde zu Berlin*, pp112-124.

