

تعمیر و توسعه راه تهران - قم در دوران قاجار

مهدی وزین افضل*

صبح فنبری کلاشی**

چکیده

شاهان قاجار بیش از شاهان دیگر سلسله‌های حاکم بر ایران به قم و عمران این شهر مذهبی اشتیاق نشان دادند. در دوران ناصرالدین شاه و به‌همت صدراعظم میرزا علی اصغر خان امین السلطان، راه جدیدی بین تهران و قم با تعداد زیادی کاروان‌سرا، حمام، و مهمان‌خانه ساخته شد و بعدها کمپانی برادران لینچ (Lynch) این راه را کامل‌تر کرد. با وجود این‌که شهر قم در دوران قاجاریه از لحاظ اقتصادی شهر مهمی به‌شمار نمی‌رفت؛ ولی به‌علت قرار گرفتن حرم حضرت معصومه (ص)، وجود مقابر شاهان صفویه و قاجاریه و تنی چند از شخصیت‌های بزرگ سیاسی و دینی، نزدیکی به پایتخت سیاسی - مذهبی کشور و تجمع شخصیت‌های معروف مذهبی در این شهر اهمیتی سیاسی و مذهبی داشت و شاهان قاجار سعی داشتند از این شرایط قم برای کسب مشروعیت بیشتر مذهبی و سیاسی خود استفاده کنند.

راه تهران - قم در دوران ناصرالدین شاه تکمیل شد ولی عواملی همچون منفعت شخصی میرزا علی اصغر خان امین السلطان، دوربودن راه جدید، گرانی حمل و نقل و امکانات رفاهی این جاده و درنهایت رسیدگی نکردن به آن در سال‌های بعد از ساخت ارزش اقدامات در مورد این راه را با چالش مواجه کرد و منافع اقتصادی و تجاری مردم قم را تأمین نکرد.

کلیدواژه‌ها: راه، قاجاریه، قم، ناصرالدین شاه، امین السلطان، کمپانی لینچ.

* دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه اصفهان mahdivazin@yahoo.com

** دانشجوی دکتری تاریخ اسلام، دانشگاه تهران sabahgh62@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۲/۱، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۲/۲۸

مقدمه

راه یکی از امور لازم و ضروری برای پیشرفت هر منطقه است و در رشد آن منطقه نقش عمده‌ای ایفا می‌کند. در طول تاریخ شهرهای بزرگ در مسیر راه‌های ارتباطی مهم قرار گرفته‌اند. در قرن نوزدهم، که به قرن راه‌آهن معروف است، ایران دوره‌ای از تاریخ خود را می‌گذراند که نه تنها راه‌آهن در آن، به جز چند صد متر به دست روس‌ها یا انگلیسی‌ها آن هم برای منافع خود، ایجاد نشده بود بلکه، راه‌های شوسه ایران نیز کم بودند. انگلیسی‌ها به منظور حمایت از قلب تپنده امپراتوری خود، هند، خط تلگرافی را از ایران عبور دادند و به هند بردند. مأموران انگلیسی مسیرهایی را که این خط تلگراف از آنجا عبور می‌کرد، آباد و از این راه‌ها حفاظت می‌کردند. همین امر باعث توسعه، تعمیر، و ساخت راه‌هایی به وسیله آن‌ها در بعضی نقاط ایران شد.

روشنفکران دوران قاجار نیز به درستی به اهمیت راه برای توسعه اقتصادی و سیاسی آگاه بودند. آنان می‌دانستند یکی از اصلاحات لازم برای ترقی محصولات و مصنوعات کشور و ایجاد شغل و پایان دادن به اوضاع نابسامان اقتصادی کشور تسهیل در حمل و نقل ریلی و جاده‌ای است. برای مثال اعتمادالسلطنه رساله‌ای مختصر در مورد راه و مزیت‌های آن و نحوه حفاظت و قوانینی که باید بر راه‌ها حاکم شود نوشته است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۰۷ق: ۱-۷). وی به درستی معتقد بود یکی از اصلی‌ترین دلایل پیشرفت کشور توسعه راه است؛ اما فساد اداری و مالی، نبود متخصصان راه‌سازی، ناامنی، برخورد نادرست مردم عادی با اصلاحات، استبداد قاجاری و همه‌وهمه دست به دست هم داد تا در این امر یا تلاشی نشود و یا اگر هم انجام گیرد با شکست مواجه شود. سفرهای ناصرالدین شاه به اروپا، وارد شدن اقتصاد ایران به بازارهای مهم اروپایی، اصلاحات عثمانی، که هم‌مرز ایران بود، در این زمینه و بازگشت بعضی از محصلان ایرانی در اروپا به ایران باعث شد تا ایرانیان نیز در ایجاد راه قدم‌هایی، هرچند کوتاه و ناموفق، بردارند.

۱. اهمیت راه قم در دوران قاجاریه

جمالزاده در اواخر دوران مظفرالدین شاه فقط پنج راه عمده شوسه را در ایران نام می‌برد که اکثر آن‌ها را نیز روس و انگلیس و در سرزمین‌های تحت سلطه‌شان احداث کرده بودند. در این دوران راه رشت تا تهران و قزوین و همدان، راه جلفا تا تبریز، راه بختیاری به محمره (خرمشهر) و شوشتر و اصفهان، راه باجگیران به مشهد، راه تهران به قم و

سلطان‌آباد (اراک) از مهم‌ترین شاخه‌های راه شوسه‌ای ایران به‌شمار می‌رفتند (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۸۷). یکی از مهم‌ترین این راه‌ها از قم عبور می‌کرد و از آن‌جا به شرق و جنوب کشور می‌رفت.

راه شهرهای تهران و اصفهان و شیراز که از اصلی‌ترین شهرهای ایران در دوران قاجار بودند، از قم عبور می‌کرد و این اهمیت راه این شهر را دوچندان می‌کرد. کرزن (G.N. Curzon)، که در ۱۳۰۶ ق از قم عبور کرده است، می‌نویسد بسیاری از جاده‌ها مثل تهران، قزوین، سلطان‌آباد، بروجرد، یزد و اصفهان از قم می‌گذرد و حتی این شهر را به‌علت این موقعیت جغرافیایی محل مناسبی برای پایتخت‌شدن می‌داند (کرزن، ۱۳۴۹: ۱۲/۲). پولاک (Jakob Edvard Polak)، که او نیز در اوایل دوران ناصرالدین‌شاه به ایران آمد، در کتاب خود راه تهران به بوشهر و هند را، که از قم، کاشان، اصفهان، و شیراز می‌گذشت، از نظر استراتژیک یکی از جالب‌ترین راه‌های ایران معرفی می‌کند (پولاک، ۱۳۳۸: ۳۰۹). مسیر و جاده‌ی قم از نظر اقتصادی نیز از راه‌های اصلی ایران به‌شمار می‌رفت و بسیاری از تجار امتعه خود را، که از روسیه و عثمانی وارد می‌کردند و به شرق و جنوب کشور می‌بردند، از این راه عبور می‌دادند (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۱۸۶).

درضمن، این راه می‌توانست از لحاظ عوارض راهداری برای دولت منبع درآمد مناسبی باشد. دولت ناصرالدین‌شاه به این امر واقف شد و با ترمیم راه درآمد خوبی از زوار و تجار کسب کرد. به‌طوری که مالیات دولت در ۱۳۰۳ ق از راه تهران به قم ۶ هزار ریال برای دولت درآمد داشت (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۱/۳۳۰).

شهر قم را نمی‌توان از شهرهای پرجمعیت و بزرگ دوران قاجار به‌شمار آورد، اما این شهر دارای امتیازاتی بود که شهرهای دیگر از آن محروم بودند. قم به پایتخت سیاسی کشور بسیار نزدیک بود و این امر یکی از عللی بود که در دوران قاجار به آن اهمیت بیشتری داده شد. وجود حرم حضرت معصومه (ع) در قم سالیانه تعداد قابل توجهی از زوار را از شهرهای مختلف کشور و حتی عراق به این شهر می‌کشاند. از دیدگاه مذهبی این شهر مورد بازدید مداوم شاهان و شاهزادگان قاجار، رجال سیاسی، روحانیون بانفوذ، و عامه مردم بود و از آن‌جا که مقبره چند تن از شاهان صفوی و قاجار و بزرگان در قم وجود داشت، شاهان قاجار برای زیارت مقابر اجداد خود و کسب مشروعیت هر وقت فرصتی دست می‌داد به قم می‌رفتند. فتحعلی‌شاه و ناصرالدین‌شاه و مظفرالدین‌شاه در مقایسه با بقیه شاهان قاجار بیشتر به قم سفر کردند و باید برای رسیدن به قم از راه تهران به قم استفاده

می کردند. این شاهان به منظور کسب مشروعیت مذهبی و به دست آوردن نظر زوار قم در توسعه و ترمیم راه قم قدم‌هایی را برداشتند و دستوراتی صادر کردند. اهمیت دیگر قم به واسطه نظر شیعیان در مورد مقدس بودن خاک این شهر است که در کتب شیعی احادیث مختلفی در این مورد وجود دارد. به همین علت مردم اجساد خود را، که قادر نبودند برای خاک سپاری به عتبات عالیات حمل کنند، به قم می‌آوردند و در قبرستان‌های قم، که نزدیک حرم و یا امامزاده‌ها قرار داشتند، دفن می‌کردند. در این بین راه‌های قم اهمیت خود را نشان می‌داد زیرا زوار برای حمل اجساد نزدیکان خود به قم به رفاه و آرامش و امنیت احتیاج داشتند.

بنابر آنچه در کتب جغرافیایی آمده است، از دروازه شمال شهر قم راه قدیم قم به ری آغاز می‌شد و پس از گذشت از روستای قمرود به کویر حوض سلطان می‌رسید و از آنجا تا ری دو مرحله راه بوده است. دیر گچین یا دیر اردشیر که از آثار باستانی ایران به‌شمار می‌رود، میان این راه قرار داشته است. راه میان این دو شهر قرن‌ها منحصر به این راه هموار و بی‌فراز و نشیب بود تا آنجا که در دوران قاجار اصلاحاتی اساسی در این راه به عمل آمد.

در دوران فتحعلی شاه و محمدشاه تغییراتی در راه قم به تهران دیده نمی‌شود، مگر اصلاحاتی مختصر که در باب کاروان‌سراهای این مسیر انجام شده است. مثلاً در دوران فتحعلی شاه کاروان‌سرای حوض سلطان بازسازی شد و آب آن را برای قافله‌ها مهیا کردند (شیرازی، ۱۳۷۷: ۲۷۶). سرجان ملکم (John Malcolm) که در دوران فتحعلی شاه از جاده میان قم و تهران عبور کرده است، از وجود چندین کاروان‌سرای مخروبه و نبود راه آباد خبر داده و متذکر می‌شود چون نشانی از جاده در این مسیر نبود، بسیاری از عابران راه خود را اشتباه می‌رفتند (هالینگبری، ۱۳۶۳: ۶۵). دوسرسی (Conte de Sercey) نیز، که در دوران محمدشاه از این جاده عبور کرده است، همین ادعا را تکرار کرده و حتی راهنمایی که همراه او بوده نتوانسته راه اصلی به قم را پیدا کند (دوسرسی، بی تا: ۱۶۵).

۲. اصلاح راه تهران - قم در دوران ناصر

در دوران ناصرالدین شاه در راه قدیم تهران به قم اصلاحاتی اساسی اجرا شد و در زمان وزارت میرزا محمدابراهیم امین‌السلطان و صدارت پسرش علی اصغرخان امین‌السلطان راه جدیدی ایجاد شد که به راه دولتی معروف شد (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۱۳۶۸: ۱۲۰).

در ۱۲۹۹ ق وزارت گمرک را ناصرالدین شاه از امین‌لشکر گرفت و به ابراهیم امین‌السلطان سپرد. او تا ۱۸ رمضان ۱۳۰۰ این منصب را برعهده داشت. میرزا ابراهیم‌خان امین‌السلطان املاک و متعلقاتی چند مانند قلعه محمدعلی‌خان، علی‌آباد، کوشک نصرت، منظریه و جز این‌ها داشت که به‌خاطر دوربودن از راه قدیم ارزش چندانی نداشت (مدرسی طباطبایی، ۱۳۳۵: ۲۰۸). در زمان وی اضافه درآمد گمرکی ظاهراً به ۲۰۰ هزار تومان افزایش یافت (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷: ۲/۲۸۶) و از این درآمد در راه ساختن جاده قم استفاده شد. اعتمادالسلطنه در خاطرات خود نوشته است:

مدتی تعریف از کفایت امین‌السلطان بود که امسال از گمرک دویست هزار تومان به من خدمت کرده است و هر چه چهل چراغ و اسباب زینت در این اطاق است و ساختن عمارت اسب‌دوانی و راه قم را از این تفاوت نموده است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۱۶۶).

سرگذشت پدیدآمدن راه جدید در منابع این دوران به صورت‌های مختلف و گاه متناقض ذکر شده است. بعضی از این منابع آبادشدن زمین‌های خانواده امین‌السلطان که در راه تهران به قم قرار داشت و بعضی دیگر غیرت و انگیزه‌های عمرانی و عام‌المنفعه این پدر و پسر را در ساختن این راه مطرح می‌کنند و آن‌ها را می‌ستایند.

به گفته بعضی از مورخان و محققان، ابراهیم‌خان امین‌السلطان برای آبادی املاک خود تدبیری اندیشید و به بهانه تسطیح و تعریض راه قم به تهران و آماده‌ساختن آن برای عبور کالسکه، با خرج دولت ناصری راهی جدید بنا کرد که از کنار املاک و دارایی او می‌گذشت. انگیزه‌های مذهبی ابراهیم‌خان را نیز باید در ساخت این جاده مد نظر قرار داد. وی در قم به توسعه حرم حضرت معصومه پرداخته بود و مبالغ زیادی را برای توسعه حرم خرج کرد. پس صرفاً نمی‌توان نظریه آبادکردن املاکش در راه قم را دلیل اصلی اقدامات عمرانی او در قم و نواحی آن دانست. او و خانواده‌اش به قم اهمیت می‌دادند و احترام خاصی می‌گذاشتند؛ حتی همسر و فرزندش علی‌اصغرخان در قم مدفون‌اند.

عمر ابراهیم‌خان امین‌السلطان زیاد به طول نینجامید و بعد از او پسرش اقدامات عمرانی پدر را هم در حرم حضرت معصومه و هم در ساخت جاده قم به پایان رساند. در مورد سیاست‌های میرزا علی‌اصغرخان در توسعه جاده جدید تهران - قم هم گزارش‌های متفاوتی در دست است. ادوارد براون، با برداشتی سطحی، درگیری لفظی امین‌السلطان با مالک کاروان‌سرای حوض سلطان را انگیزه‌ای برای احداث راه جدید برای از رونق‌انداختن مهمان‌خانه حوض سلطان می‌داند (براون، ۱۳۷۱: ۲۵۱-۲۵۲).

هر چه هست این راه همان‌طور که سفرنامه‌نویسان آن دوران بیان می‌کنند، خوب و از نظر اقتصادی برای منطقه مفید بوده است و در مقایسه با راه قدیم باعث رفاه و راحتی نسبی مسافران شده بود؛ هرچند اشکالاتی نیز بر آن وارد بود.

راه قدیم تهران به قم از دروازه شاه‌عبدالعظیم (ع) شروع می‌شد و پس از عبور از بارگاه مزبور به کهریزک (کاریزک) می‌رسید که جزء املاک خانوادگی علی‌خان امین‌الدوله، رئیس دارالشورای کبری و وزیر اوقاف و پست‌خانه دوره ناصرالدین شاه و صدراعظم دوران مظفرالدین شاه و از رجال معروف دوران قاجار، بود. این راه پس از عبور از ده کنارگرد (بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۹۳) و تپه‌ماهورها به سوی حسن‌آباد سرازیر می‌شد. بعد از گذشت از حسن‌آباد یک رشته دره‌های خالی و ملال‌انگیز وجود داشت که به دره ملک‌الموت منتهی می‌شد و تمام سفرنامه‌نویسان این دوران از ترسناک بودن و خرافات مردم در مورد این دره و وجود اجنه و غول در آن‌جا خبر داده‌اند (کرزن، ۱۳۴۹: ۶/۲). کوه مَرّه، صدرآباد خزانه و علی‌آباد از دیگر مسیرهایی بود که راه قدیم از آن عبور می‌کرد.

راه قدیم پس از عبور از علی‌آباد به کوشک نصرت و از آن‌جا به گردنه منظریه می‌رسید. راه از منظریه تا قم مستقیم بود. فقط در وسط راه قدری منحرف می‌شود تا از روی پل دلاک بگذرد. این پل بنا بر قول مشهور عامه مردم در آن زمان به وسیله یک دلاک ساخته شده بود (همان: ۱۲۹).

این راه دارای معایب زیادی بود که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان از کمبود آب آشامیدنی شیرین، خراب بودن جاده، وجود راهزنان، نبود کاروان‌سرای خوب و نبود امکانات رفاهی مناسب برای مسافران نام برد.

امین‌السلطان تغییراتی در مسیر راه قدیم داد. موقعیت جغرافیایی راه جدیدی که به وسیله خانواده امین‌السلطان ساخته شد بدین ترتیب بود که مسافران بعد از خارج شدن از تهران به ترتیب از حرم عبدالعظیم (ع)، قریه مبارک‌آباد، قریه دولت‌آباد کوچک، قریه بهشین، قریه فتح‌آباد، قریه باد، قریه محمودآباد، کهریزک، پل کرج، حسن‌آباد و دره ملک‌الموت عبور می‌کردند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۴۰-۱۶۰). تا این‌جا همان مسیر راه قدیم بود. از این‌جا به بعد راه جدید از راه قدیم جدا می‌شد و بعد از گذشت از قلعه محمدعلی‌خان، پیمودن مسافتی بیهوده گرد کویر حوض سلطان، علی‌آباد، کوشک نصرت، احمدآباد، منظریه و پل دلاک، در چند فرسخی شهر به راه قدیم می‌پیوست و پس از امام‌زاده خاک فرج در بیرون دروازه‌های شهر به مهمان‌خانه مهندسیه می‌رسید و از آن‌جا وارد شهر می‌شد (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۳۴-۵۳).

در ساخت این راه افراد نخبه‌ای نیز امین‌السلطان را یاری می‌کردند که مهم‌ترین آن‌ها میرزا نظام‌الدین کاشی غفاری معروف به مهندس‌الممالک و میرزا باقر سعدالسلطنه بودند.^۱ ظاهراً ناصرالدین شاه منطقه قمرود را تیول مهندس‌الممالک قرار داده بود و او با سعی و کوشش در آبادی تیول خود این منطقه را آباد کرد. امین‌السلطان گویا با میرزا نظام‌الدین رقیب بوده است. این رقابت شاید به این علت بوده است که تیول هر دو در مسیر راه قم قرار داشت و هر یک برای آبادانی منطقه خود تلاش می‌کرد. این رقابت و دشمنی پنهان در جای‌جای سفرنامه ذهابیه قم، که امین‌السلطان آن را تألیف کرده بود، به وضوح دیده می‌شود و امین‌السلطان بناهایی را که به‌امر میرزا نظام ساخته شده است زیر سؤال می‌برد (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۱۴ - ۲۷۰).

یکی دیگر از افرادی که امین‌السلطان را در ساخت این جاده همراهی می‌کرد، آقا باقر سعدالسلطنه، حاکم قزوین و زنجان بود که مدیریت راه احداثی امین‌السلطان به قم را عهده‌دار بود (مدرسی طباطبایی، ۱۳۳۵: ۲۷۶) و از نزدیکان او به‌شمار می‌رفت. وی بسیار مورد توجه و علاقه امین‌السلطان قرار داشت. در محدوده کاری آقا باقر سعدالسلطنه، عملی راه‌سازی از همه امکانات رفاهی از قبیل دکان نانوايي، بقالی، علافی، قهوه‌خانه و تمام امتعه لازم برخوردار بودند و به قول امین‌السلطان:

درحقیقت این نوع تهیه و تدارک آماده برای راه‌سازی و بنایی و تعمیر جاده کم‌تر دیده می‌شود (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۶۹).

مورد جالب توجه گزارشی کاملاً متناقض با گزارش قبلی است که قهرمان میرزا سالور، که در ۱۳۰۸ ق از جاده تهران - قم دیدن کرده است، در مورد سعدالسلطنه می‌آورد. او می‌نویسد:

این راه را هشت نه سال است آقا باقر سعدالسلطنه حاکم قزوین ساخته. تمام مخارجش را خورده و هیچ خرجی نکرده، پل‌ها شکسته، سوراخ، راه ناصاف بی‌معنی! عجب راه شوسه‌ای ساخته‌اند! معنی راه همین است؟! (سالور، ۱۳۷۴: ۱/ ۲۰۱).

در مورد روابط بین مهندس‌الممالک و آقا باقر و محدوده مسئولیت هر یک اطلاعات دقیقی در دست نیست.

در ساخت اولیه این جاده از مهندسان خارجی استفاده نشد. در حقیقت شاید امین‌السلطان به این مهندسان دسترسی نداشته است تا در ساخت این جاده از آنان بهره‌برد. در مراحل بعدی، که امتیاز این جاده به کمپانی برادران لینچ (Lynch Brothers Company)

انگلیسی داده شد، مهندسان انگلیسی نقش پررنگی را در تعمیر این جاده برعهده گرفتند که در جای خود بدان پرداخته خواهد شد.

ساخت راه جدید قم - تهران، از ۱۲۹۸ ق آغاز شد و تا ۱۳۰۵ ق، که ناصرالدین شاه به سفر پنجم خود به قم می‌رود، تکمیل شده بود. حاجی میرزا عبدالغفار نجم‌الملک، که در رمضان ۱۲۹۹ ق، یعنی سال آغاز ساخت این جاده، آن را از نزدیک دیده است، مانند بسیاری از سفرنامه‌نویسان آن دوران از جاده جدید و ناهمواری‌ها و دشواری‌ها و وضع نابسامان آن شکوه دارد (نجم‌الملک، ۱۳۶۳: ۱۸۲).

میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان با حمایت شخص شاه و با بودجه دولتی و بی‌توجه به تمام انتقادات در تمام کردن این جاده مصمم بود. او در فواصل معین مهمان‌خانه‌های زیبا به وجود آورد، اطراف هر مهمان‌خانه باغ‌های مصفا و خرم احداث کرد که به وسیله آب زلالی که از تپه‌های مجاور کشیده بود مشروب می‌شد. از این راه از تهران تا قم بیست و چهار فرسخ^۲ مسافت بوده است (ظهیرالدوله، ۱۳۵۱: ۷۰؛ وست، ۱۳۷۵: ۱۳۲). میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان در این مسیر دست به ساخت ایستگاه‌هایی برای استراحت مسافران زد و در تمام این ایستگاه‌ها به ساختن کاروان‌سرا، عمارات، باغ، و دکان پرداخت و با حفر قنات‌هایی آب شیرین کاروان‌سراها را تأمین و در آبادانی مسیر بیش از پیش تلاش کرد.

ایستگاه‌های استراحت مسافری در راه تهران - قم

در این جا به توضیح هر یک از ایستگاه‌ها و منازل بین راه و امکانات رفاهی که امین‌السلطان مهیا کرده بود پرداخته می‌شود:

اولین ایستگاه بعد از عبور از تهران و حرم عبدالعظیم (ع) قریه کهریزک بود که دو نیم فرسخ با حرم عبدالعظیم (ع) فاصله داشت. دومین ایستگاه حسن‌آباد بود که با قریه کهریزک سه و نیم فرسخ فاصله داشت. سومین ایستگاه قلعه محمدعلی خان بود که با ایستگاه حسن‌آباد چهار فرسخ فاصله داشته است (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۱۳۶۸: ۱۲۰-۱۲۱). علی‌آباد چهارمین ایستگاه و کوشک نصرت پنجمین ایستگاه این مسیر بودند. از علی‌آباد تا کوشک نصرت یک فرسخ و نیم (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۸) فاصله بود. منظره ششمین و آخرین منزل راه تهران به قم بود که با کوشک نصرت پنج و نیم فرسخ فاصله داشت (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۱۳۶۸: ۱۲۳).

ایستگاه کهریزک

در ایستگاه کهریزک کاروان‌سرای متعلق به امین‌الدوله وجود داشت.^۳ در زمان صدارت امین‌السلطان نیز کاروان‌سرای دیگری به وسیله مهندس الممالک ساخته می‌شود. امین‌السلطان هنگامی که در ۱۳۰۴ ق از این کاروان‌سرا عبور می‌کند، به شدت از تقلب و کم‌کاری مهندس الممالک در ساخت این کاروان‌سرا انتقاد می‌کند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۱۶).

امین‌السلطان خود عمارتی دیگر در این ایستگاه ساخت که دارای اصطبل، انبار، قهوه‌خانه، آب‌انبار، آشپزخانه و قسمت‌های دیگری بود که همه نوع وسایل آسایش و رفاه در آن مهیا بود. در ضمن دفتری نیز تدارک دیده شده بود تا مسافران پیشنهادهای و انتقادهای خود را از وضع کاروان‌سرا و جاده جدید احداثی در آن ثبت کنند (همان). دفتری که بنا به گفته ادوارد براون، که از این مسیر گذشته بود، کاملاً مضحک به نظر می‌رسید.^۴ ایراد دیگری که بر این مهمان‌خانه و دیگر مهمان‌خانه‌های راه جدید قم وارد بود، گرانی قیمت اجناس آن‌ها بود. قیمت اجناس به اختیار فروشندگان بود و مسافران مجبور بودند برای تأمین آذوقه خود این اجناس را خریداری کنند (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۳۸). این انتقادهای در همان زمان و از آغاز بهره‌برداری جاده مطرح بود و به گوش امین‌السلطان نیز رسیده بود. ولی وی گرانی اجناس را به هیچ‌وجه نمی‌پذیرفت. او می‌گفت:

کسبه این دکاکین ... با این‌که ملزومات مسافرین و عابرین را به فراوانی ذخیره نموده و انباشته‌اند، همیشه با وجود دارایی هیچ نداشته‌اند یعنی نانوای بی‌نان و بقال بی‌دام و علاف بی‌علوفه حیوان تا آن قلابان بی‌فروغ و کاسبان دروغ‌امته ارزان را به هر قیمت که خواهند در کم‌یابی بیشتر گران فروشند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۳۹).

ناصرالدین شاه در ۱۳۰۵ ق، که به قم رفت، در مهمان‌خانه کهریزک توقف کرد و اقدامات صدراعظمش را در ساخت این مهمان‌خانه مورد ستایش قرار داد (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۸۶). وی در تمام سفرهای خود به قم به شدت از اقدامات صدراعظمش در ساخت این راه دفاع کرد و در یادداشت‌های روزانه‌اش، جاده جدید را یکی از مفیدترین اقداماتی دانست که در زمان حکومت او انجام شده است. ناصرالدین شاه در سفر ششم خود به قم در ۱۳۰۵ ق بودجه‌ای دیگر را برای پایان‌دادن با ساخت جاده تهران - قم اختصاص داد (همان: ۸۲).

در نزدیکی کهریزک، پلی بر روی رودخانه کرج وجود داشت که جاده از روی آن عبور

می‌کرد. یکی از اساسی‌ترین مشکلات راه‌سازی این دوران تخریب پل‌هایی بود که روی رودخانه‌ها زده شده بود و چون مهندسی آن‌ها ضعیف بود، بر اثر طغیان و یا سیلاب خیلی زود درهم می‌شکست. پلی که از روی رودخانه کرج زده شده بود، از این امر مستثنی نبود. این پل در دوران ناصرالدین شاه چندین بار تعمیر و ویران شد. این پل به وسیله محمدابراهیم خان امین‌السلطان تعمیر شده بود، ولی به علت طغیان آب قسمت‌هایی از آن خراب شده بود. به علت عبور و مرور زیاد از این پل احتیاج مبرم آن به تعمیر در گزارش ۱۳۰۴ ق آمده است (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۰).

حاجی محمدحسن امین‌الضرب، که از ثروتمندترین رجال عصر قاجار به‌شمار می‌رفت و تیول حسن‌آباد را در اختیار داشت، به امین‌السلطان قول داد این پل را تا سال آینده تعمیر کند. گویا وی به قول خود عمل کرده است، زیرا وقتی ناصرالدین شاه در ۱۳۰۵ ق از کهریزک به سوی حسن‌آباد در حرکت بود، این پل را بسیار خوب معرفی می‌کند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۸۷) ولی به تعمیر آن به دست امین‌الضرب اشاره‌ای نمی‌کند.

ایستگاه حسن‌آباد

ایستگاه بعدی حسن‌آباد بود که همان‌طور که ذکر شد از تیول امین‌الضرب به‌شمار می‌رفت و وی در آن‌جا به ساخت کاروان‌سرا اهتمام ورزیده بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۴). امین‌السلطان نیز به علت خرابی مهمان‌خانه حسن‌آباد، یک مهمان‌خانه جدید با کلیه امکانات برای مسافران فراهم آورده بود (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۱۷).

جاده بعد از گذر از حسن‌آباد از روی پلی عبور می‌کرد که به پل رودخانه شور یا پل میرزابیک (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۱۳۳۸: ۱۲۱) شهرت داشت. علت این نام‌گذاری این بود که این پل را حاج میرزا بیکنوری، از ملتزمان رکاب ناصرالدین شاه، تعمیر کرد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۱/۱۲۱).

میرزا نظام مهندس‌الممالک مجدداً این پل را تعمیر کرد ولی به علت سستی و تقلب در آن به وسیله سیلاب دوباره ویران شد. امین‌السلطان مجدداً وقت را غنیمت شمرده و برای دشمنی با مهندس‌الممالک و بزرگ‌کردن کار خود، به نحوه ساخت این پل اعتراض می‌کند. امین‌السلطان به تأسیس پلی دیگر نزدیک این پل اقدام کرد تا جاده از روی آن بگذرد. ۳۰۰ کارگر با امکانات رفاهی، که برای آن‌ها در نظر گرفته بود، روی این پل مشغول کار بودند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۵-۲۲۶).

ایستگاه علی‌آباد

علی‌آباد ایستگاه استراحت بعدی راه دولتی به‌شمار می‌رفت. قریه‌ علی‌آباد که در دامنه کوه «کوی داغ» واقع شده است، به همراه ابنیه آن از دوران صفویه از موقوفات حضرت معصومه (ع) شناخته می‌شدند؛ ولی با گذشت زمان از صورت وقفی درآمد و مالکان خصوصی آن را به تصرف خود درآوردند. در رساله خطی علی‌آباد نامه چند حکم شرعی در مورد موقوفه بودن علی‌آباد آمده است (کاشانی، ۱۳۳۵: ۵-۱۸).

در ایستگاه علی‌آباد نیز مانند ایستگاه‌های دیگر امین‌السلطان پسر به ساخت کاروان‌سرا و مهمان‌خانه اهتمام ورزید (مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/۳۳۵؛ معیرالممالک، ۱۳۷۲: ۵۴۹). این مهمان‌خانه شامل قهوه‌خانه، عمارت، حمام، دکان، باغ، چائی‌پزخانه (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۹۲؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۱/۱۲۲) و قنات معروفی بود که تا سالیان متمادی از آبادی قابل ملاحظه‌ای برخوردار بود و سیاحان مختلفی، که از این جاده عبور کرده‌اند، از آن به نیکی یاد کردند (دالمانی، ۱۳۷۸: ۲/۴۴۲-۴۵۰؛ افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۳۹-۴۰). کاروان‌سرای علی‌آباد در مقایسه با بقیه کاروان‌سراهای این مسیر از استحکام و کیفیت بیشتری برخوردار بود زیرا، علی‌آباد تیول اصلی خانواده امین‌السلطان بود و امین‌السلطان به آبادبودن آن اهمیت زیادی می‌داد. در این دوران به اهتمام امین‌السلطان در نزدیکی علی‌آباد معدن سنگ سفید، معدن سنگ سیاه و معدن گچ پیدا شد (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۴۲-۲۴۴) و در ساخت کاروان‌سرا و ابنیه دیگر مورد استفاده فراوان مهندس‌الممالک و دیگر طراحان راه جدید قرار گرفت. در به‌کارگیری این سنگ‌ها چون وسایل حمل و نقل از قبیل جرثقیل موجود نبود آن‌ها را شکسته و به محل عمران حمل می‌کردند (همان: ۲۴۲-۲۴۳).

مصالح دیگری که در ساخت ابنیه علی‌آباد مورد استفاده قرار گرفت، و جای تأسف بسیار دارد، ویرانی قسمتی از اثر باستانی دیر گچین و استفاده از مصالح آن برای ساخت این بناها بود. این دیر، که در تاریخ به دیرالجص و کردشیر نیز معروف است و آن را از آثار دوران اردشیر ساسانی می‌دانند (کابلی، ۱۳۴۸: ۱۱۸)، بر سر راه قدیم قم به ری قرار داشته است که نشانه رونق این راه در دوران ساسانی است. مدرسی طباطبایی این اقدام را کار امین‌السلطان می‌داند (مدرسی طباطبایی، ۱۳۳۵: ۲۰۹) ولی با خواندن دقیق *سفرنامه ذهابیه* روشن می‌شود امین‌السلطان خود از خراب‌شدن این دیر اظهار ناخرسندی می‌کند و مقصر اصلی را مهندس‌الممالک می‌داند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۹-۲۳۰).

ناصرالدین شاه و اعتمادالسلطنه که هر دو در ۱۳۰۵ ق از این جاده گذشته‌اند به دیر

گچین اشاره‌ای گذرا کرده‌اند ولی در مورد تخریب آن بحثی نداشته‌اند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۱۴۲). اعتمادالسلطنه از بقایای این اثر صحبت می‌کند و به ارزشمندی و تاریخی بودن آن نیز اشاره می‌کند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۶).

هر چه بود این بنای تاریخی قربانی ندانم‌کاری کسانی شد که در تمام طول تاریخ دوران قاجار به علت درک نادرست از آثار تاریخی و فرهنگ تاریخی بسیاری از این آثار را از بین بردند. هرچند مصالح دیر گچین برای ساخت جاده‌ای مورد استفاده قرار گرفت که در آن دوران ضروری به نظر می‌رسید، اما به چه قیمتی!

قم و پیرامون آن در بیابان نمک‌زاری قرار گرفته است (روششوار، ۱۳۷۸: ۵۱) که مشکل تأمین آب آن در تمام طول تاریخ این شهر وجود داشته است و قضیه آب بخش عظیمی از جریانات سیاسی و اقتصادی این شهر را رقم زده است. امین‌السلطان مشکل آب عماراتی را که ساخته بود، باید به‌گونه‌ای حل می‌کرد. وی برای حل این معضل با مخارج دولتی قناتی را در نزدیکی ده علی‌آباد حفر کرد و بعد از گذر از مسیری طولانی و پرپیچ و خم به طول ۲۰ میل (۳۵ کیلومتر) (برد، ۱۳۷۶: ۱۸۴) آن را به کاروان‌سرا و دیگر ابنیه علی‌آباد رساند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۹) و آب گوارایی تدارک دید (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۸) که به‌نظر وصف «ابری که در بیابان بر تشنه‌ای ببارد» زینده آن است (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۳۶). با کمک آب این قنات آسیابی را در آن‌جا به حرکت درمی‌آوردند که گندم زیادی را آرد می‌کرد و منبع درآمد مهمی برای صاحبان آن به‌شمار می‌رفت.

از علی‌آباد تا دریاچه حوض سلطان دو فرسخ فاصله بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۳۰). در کنار این دریاچه کاروان‌سرای قدیمی وجود داشت که تاریخ بنای آن را به دوران بهرام‌گور ساسانی و بعضی به دوران سلطان سنجر سلجوقی می‌رساندند. این کاروان‌سرا، که به کاروان‌سرای سنگی معروف بود، در دوران صدارت میرزا آقاخان نوری به‌وسیله حاج‌علی تاجر بعد از خرج سی تا چهل هزار تومان تعمیر و قناتی برای آن حفر شد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۶) و در زمان صدارت امین‌السلطان این کاروان‌سرا مجدداً تعمیر شد و وی برای آبادانی اش چند خانواده را در آن‌جا سکنی داد (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۱۴۴).

ایستگاه کوشک نصرت

از علی‌آباد به بعد جاده قدیم از جاده جدید منفک می‌شد. جاده جدید بعد از گذر از کنار دریاچه حوض سلطان به کوشک نصرت می‌رسید. وجه تسمیه کوشک نصرت را این‌گونه

ذکر کرده‌اند که چون در آن منطقه قلعه‌ای به نام کوشک بهرام وجود داشت، امین‌السلطان با قصد زنده‌نگاه‌داشتن نام شاه مهمان‌خانه‌ای در آن‌جا بنا کرد و آن ناحیه را کوشک نصرت نام گذاشت (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۵۹، ۲۶۰؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۱/ ۱۲۲). وقتی ناصرالدین شاه به سفر مشهد می‌رفت در ساخت مهمان‌خانه‌ای در کوشک نصرت به مهندس‌الممالک دستوراتی داد و خود بر ساخت آن نظارت کرد. امین‌السلطان این مهمان‌خانه را توسعه داد و حمام، قنات، باغ، و بناهای جدید بر آن افزود (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۹۶-۹۷) و چند خانوار را در آن‌جا سکنی داد (همان: ۱۸۸). امین‌السلطان سیاست سکنی‌دادن خانواده‌ها را در جاهای جدیدالتأسیس خود در راه جدید قم به‌منظور آبادنگاه‌داشتن مسیر و فراهم‌شدن امکانات اولیه مسافران به جدیت دنبال کرد.

ایستگاه منظریه

مسافران بعد از گذر از ایستگاه کوشک نصرت و قریه احمدآباد وارد ایستگاه منظریه می‌شدند. سابقاً اسم منظریه «ساسان‌گرد» بوده که بر اثر گذشت زمان به «شاشگرد» تغییر نام پیدا کرده و میرزا علی‌اصغر خان امین‌السلطان نام آن را به منظریه تغییر داد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۸). سبب تسمیه این مکان به منظریه این بود که از این منزل گنبد مطهر حضرت معصومه در قم نمایان بود (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۴۸) و گنبد طلای آن حضرت از ۵ فرسخی در آفتاب روز می‌درخشید (فووریه، ۱۳۵۱: ۳۵۶).

میرزا علی‌اصغر خان امین‌السلطان در منظریه نیز به ساخت کاروان‌سرا و مهمان‌خانه و کشیدن آب دست زد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۱/ ۱۲۱) ولی گویا این ایستگاه در مقایسه با ایستگاه‌های دیگر از کیفیت پایین‌تری برخوردار بوده است (دو سفرنامه از جنوب ایران، ۱۳۶۸: ۱۲۳). به‌طوری که وقتی ناصرالدین شاه در ۱۳۰۵ ق به سفر پنجم خود می‌رفت مجبور شدند او را از راه قدیم ببرند؛ زیرا راه جدید احداثی به قلعه محمدعلی‌خانی و مهمان‌خانه قلعه محمدعلی‌خان بعد از هزینه‌های فراوان دولتی آن‌قدر خراب بود که امین‌السلطان از خجالت شاه را از جاده قدیم به سمت قم حرکت داد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۴) و شاه بی‌خبر از همه چیز این تغییر مسیر را نزدیک‌تر بودن راه قدیم فرض کرد (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۹۰-۹۱).

امین‌السلطان سی هزار تومان خرج ساخت مهمان‌خانه، قهوه‌خانه، استخراج آب و تعمیر قنات قدیمی در منظریه کرد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۸). کاروان‌سرای که او ساخته بود،

دارای شصت حجره بود که آن را به مبلغ ۸۰۰ تومان به حاج محمدعلی خان اجاره داد (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۷).

این کاروان سرا در زمره بناهای چهارایوانی با نقشه مربع مستطیل و یک حیاط مرکزی در وسط و اتاق‌ها و حجره‌های کوچک در طرفین و یک اندرونی و دو ردیف اصطبل با یک ورودی بسیار زیبا در ضلع شرقی بنا است (پرونده ثبتی میراث فرهنگی قم، ۱۳۷۹: شماره ثبت ۳۶۱۲). محور اصلی کاروان سرا در میان نمای این سر در قرار گرفته و در برابر آن میدان گاهی است که در دو طرف نمای سر در ورودی دو جناح ساختمان وجود دارد. معمار کاروان سرا بدون شک ارتباط و آشنایی‌ای با معمار مجموعه علی آباد داشته و کوشش کرده در این بنا نیز از سبک مجموعه علی آباد استفاده کند.

در بین راه منظریه به قم و در چهار فرسخی این شهر (چریکف، ۱۳۷۹: ۹۳) پلی وجود دارد که دلاک نامیده می‌شود. ساوه رود و قمرود چندصد متر پیش از این پل به هم پیوند می‌خورند و تشکیل مسیله رود را می‌دهند و پل دلاک بر روی همین رود زده شده است. احتمالاً ساخت این پل به دوران کریم خان زند می‌رسد که امیرمحمدحسین خان برای شهر قم بارو و خندقی احداث کرد و پل دلاک از بناهای او به‌شمار می‌رود. اگر پلی قبل از این دوران آن‌جا بوده است، کاملاً از بین رفته بود و امیرمحمدحسین خان این پل جدید را به جای پل ویران شده قبلی احداث کرد و این امر به علت طغیان مداوم مسیله رود و خرابی حاصل از آن زیاد دور از ذهن نیست. احتمال این که قدمت این پل به دوران صفویه برسد نیز وجود دارد (کابلی، ۱۳۴۸: ۱۱۱).

در دوران قاجاریه این پل بارها ترمیم شد ولی در طی ده سال، چهار بار طغیان آب موجب خرابی آن شد (افضل الملک، ۱۳۳۵: ۴۹) تا این که شرکت برادران لینچ، با استفاده از فناوری روز، پلی مرتفع و محکم و بی عیب با هفت چشمه ایجاد کردند (همان: ۴۹).

هنگامی که اولیویه (Laurence Olivier)، سفیر فرانسه، در اوایل دوران قاجار از روی این پل عبور می‌کند، این پل را کاملاً تخریب شده توصیف می‌کند (اولیویه، ۱۳۷۱: ۱۰۵). در دوران فتحعلی شاه در نزدیکی قم پل کاروان سرایی کوچک و گلی وجود داشته است که از آب شیرین بی بهره بود (شیرازی، ۱۳۷۷: ۲۷۵). در دوران ناصرالدین شاه یک کاروان سرای سنگی بزرگ به وسیله میرزا آقاخان نوری صدراعظم در نزدیکی کاروان سرای گلی ساخته می‌شود که ناصرالدین شاه در سفر دوم خود به قم در ۱۲۸۴ ق آن را وصف می‌کند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۴۷) و دوگوبینو (Joseph Arthur de Gobineau)، که در ۱۲۷۳ ق (۱۸۵۷ م) این پل را دیده است، آن را کاروان سرایی خوب می‌داند (گوبینو، ۱۳۶۷: ۲۴۸).

ذوالفقارخان نوری، حاکم قم و پسر صدراعظم، یکبار پل دلاک را تعمیر کرد ولی مجدداً به علت طغیان آب شکسته شد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۰: ۹۸/۱). امین‌السلطان پلی دیگر بر روی رودخانه ساوه درست کرد تا مسافت منظریه به قم نزدیک‌تر شود وی در عین حال پل دلاک را به وسیله میرزا باقر سعدالسلطنه با پنج دهنه و چشمه بازسازی کرد و چاپارخانه‌ای نزدیک آن ایجاد کرد (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۹۴). اعتمادالسلطنه، که در ۱۳۰۴ ق این پل را از نزدیک دیده است، به صورت اغراق‌آمیز آن را بعد از پل خواجهی اصفهان و پل شوشتر بادوام‌ترین و محکم‌ترین پل ایران معرفی می‌کند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۷۱ و ۲۷۲). اغراق‌گویی اعتمادالسلطنه در مورد پل دلاک این‌جا مشخص می‌شود که این پل دو سال بعد یعنی در ۱۳۰۶ ق مجدداً بر اثر سیل کاملاً ویران شد (حاجی پیرزاده، ۱۳۴۲: ۶/۱). امین‌السلطان کاروان‌سرای سنگی پل دلاک را نیز بازسازی کرد. این کاروان‌سرای بنایی است از آجر که ۵۵ متر درازا و ۴۵ متر پهنا دارد و از بناهای چهارایوانی است. ورودی کاروان‌سرا در سمت جنوب و رو به سوی مسیله‌رود دارد و از جهت معماری بنایی زیبا بوده است که امروزه فقط سر در آن باقی است (کابلی، ۱۳۴۸: ۱۱۰).

همان‌طور که ذکر شد، حوزه قمرود از طرف ناصرالدین شاه به‌عنوان تیول به مهندس‌الممالک واگذار شده بود (اوبن، بی‌تا: ۲۷۵) و وی در این حوزه به ساخت چندین قلعه و کاروان‌سرا و اسکان عده‌ای از مردم در آن‌ها دست زد. در قمرود مجموعاً هشت قلعه به صورت نیمه‌ویرانه وجود دارد که تعدادی از آن‌ها مثل قلعه قمرود، قلعه مظفرآباد و قلعه ملک‌آباد را میرزا نظام ساخته است. نکته قابل‌تعمق در مورد این قلعه‌ها این است که قلعه‌هایی که مهندس‌الممالک برپا داشته است دقیقاً تابع شرایط محیطی و جغرافیایی منطقه بوده و در ساختمان آن رعایت اصول معماری ایرانی را ملحوظ داشته است.^۶

قلعه قمرود برای اسکان مهندس‌الممالک و اطرافیان و خدمه او بنا شد. این بنا دارای بازارچه‌ای نیز بوده است. قلعه مظفرآباد در حدود چهار تا پنج کیلومتری قلعه قمرود به نام یکی از پسران مهندس‌الممالک ساخته شد و میرزا نظام عده‌ای از مردم کاشان را به این قلعه کوچاند. میرزا نظام قلعه ملک‌آباد را نیز به نام یکی از دخترانش برپا داشت (همان: ۱۱۲-۱۱۳).

ایستگاه مهندسیه

در جاده جدید، که در دوران ناصر بنام بین قم و تهران ساخته شد، آخرین ایستگاه جاده، از

طرف تهران به قم، ایستگاه مهندسیه است که در آن کاروانسرای بزرگی ساخته شد. نام این ایستگاه از نام سازنده کاروانسرا یعنی مهندس الممالک گرفته شده است (ظهیرالدوله، ۱۳۵۱: ۶۷). مهندسیه از مهمان‌خانه‌های خوب دولتی در بیرون شهر قم بود (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۵۲؛ قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۱۱۴) که مسافرین قبل از وارد شدن به قم در آن توقف می‌کردند.

کتابچه راه تهران به قم

امین‌السلطان بعد از اتمام جاده جدید با کمک میرزا احمدخان آجودان خلوت، مترجم روسی و فرانسه و ترکی استانبولی ناصرالدین شاه، و میرزا غلامحسین خان ادیب، نویسنده کتاب *سفرنامه قم*، کتابچه‌ای در مورد قوانین حاکم بر راه جدید نگاشت و به امضای ناصرالدین شاه رساند (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۵۳) و آن را به صورت اعلان بر دیوارهای تهران چسباند تا مسافران از روی قوانین این کتابچه عمل کنند.

این کتابچه در چهار فصل و یک خاتمه تنظیم شده بود.^۷ فصل اول در مورد ایستگاه‌های واقع در راه تهران - قم و مسافت بین هر یک سخن می‌گفت. فصل دوم در باب کرایه و شرایط حرکت آلات حمل و نقل و کرایه آن‌ها بحث می‌کرد که به تفصیل زیر بود:

محمل‌های فردار^۸

۱. درشکه، دو نفر، نفری چهار تومان و ده شاهی؛
۲. کالسکه، چهار نفر، نفری چهار تومان؛
۳. دلیجان، هشت نفر، نفری سه تومان.

محمل‌های بدون فردار

۱. ترمطاس،^۹ سه نفر، نفری دو تومان و پنج هزار؛
۲. تریگا،^{۱۰} سه نفر، نفری پانزده هزار؛
۳. گاری ده نفر، نفری پنج هزار.

فصل سوم به سرعت مسافرت و شرایط توقف در مهمان‌خانه‌ها می‌پردازد. فصل چهارم نیز درباره خسارات احتمالی مسافران بر مهمان‌خانه‌ها و دادن غرامت از سوی مسافر در چنین شرایطی بحث می‌کند (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۵۴-۵۹).

در این مسیر از چهارپایانی نیز که از این جاده استفاده می‌کردند ده شاهی و بلیت رفت‌وآمد می‌گرفتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۶). برای امنیت این جاده نیز فکریایی شده بود. در دوران قاجار به سربازانی که از جاده‌ها حفاظت می‌کردند قراسوار می‌گفتند. در راه تهران - قم نیز قراسوارانی بودند که حفاظت از راه قم را برعهده داشتند. این محافظان در ایستگاه‌های استراحت مسافران ساکن بودند و در هر ایستگاه تعداد آن‌ها متفاوت بود. در مجموع شمار آن‌ها در طول جاده بین ده (افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۵۰) تا پانزده (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۲) تن گزارش شده است. امین‌السلطان بعد از اتمام جاده قصد داشته است که در هر فرسخ یک قراولخانه بسازد (همان: ۲۲۲) ولی گویا در این امر موفق نبوده است. امین‌الضرب هم به خرج خود در حسن‌آباد قراولخانه‌ای ساخت و عده‌ای قراسوار استخدام کرد تا از آن‌جا حفاظت کنند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۸۸-۸۹).

به‌علت فساد طبقه حاکم و نابسامانی‌هایی که در اوضاع اقتصادی این دوران حاکم بود، به اوضاع قراسواران زیاد پرداخته نمی‌شد و اکثر سفرنامه‌نویسان این دوران از نابسامانی، فقر و اسب‌های لاغر قراسواران اطلاعاتی به‌دست می‌دهند (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۱۵). در بعضی مواقع این محافظان نه‌تنها مایه‌آسایش مسافران نبودند، بلکه با دزدی‌ها و زورگویی‌های خود باعث دردسر آنان نیز می‌شدند.

بعد از کامل شدن جاده هنوز مسافران بسیاری بودند که از جاده قدیم استفاده می‌کردند و به دلایلی چند از راه جدید عبور و مرور نمی‌کردند. یکی از اصلی‌ترین این دلایل، دوری دو تا سه فرسخی راه جدید در مقایسه با راه قدیم بود. این مسافران مجبور بودند مسافتی را بپیمایند که دریاچه حوض سلطان بپیمایند که از نظر زمانی برای آن‌ها مقرون به صرفه نبود. گرانی وسایل عبور و مرور در این جاده، گرانی اجناس و کرایه مهمان‌خانه‌های راه جدید نیز مزید بر علت شد تا مسافران راه قدیم را بر راه جدید ترجیح دهند. در این زمان هم ذهنیتی منفی نسبت به اقدامات امین‌السلطان در بین عامه مردم در مورد این راه حاکم شده بود و مردم تصور می‌کردند تمام اقدامات امین‌السلطان در تسطیح راه جدید صرفاً اقداماتی برای تأمین منافع خود است.

ابراهیم‌خان امین‌السلطان و طبقه نخبه او که در این راه سرمایه‌گذاری کرده بودند، برای این مشکل هم راه‌حل پیدا کردند. آن‌ها سدی را که بر روی رودخانه شور ایجاد شده بود را به‌عمد شکستند (کرزن، ۱۳۴۹: ۲/۴؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۵۵۶) و آب این سد قسمتی از جاده قدیمی را از بین برد و جاده را عملاً از کار انداخت (براون، ۱۳۷۱: ۲۵۲). هرچند این

حادثه به وسیله طبقه حاکمه تصادفی اعلام شد، ولی مردم از دست داشتن امین‌السلطان و همراهان وی در این حادثه به خوبی واقف بودند. با ازبین رفتن جاده قدیم درشکه‌چیان و زائران مجبور شدند از راه جدید تردد کنند (مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/ ۳۸۹) و به قوانین حاکم بر آن تن دردهند. در منابع وابسته به طبقه حاکمه مثل *سفرنامه ناصرالدین شاه* و *سفرنامه ذهابیه* از شکسته شدن این سد و خرابی جاده قدیم سخنی به میان نیامده است و این امر نظریه دست داشتن آن‌ها را در شکسته شدن سد بیش از پیش به واقعیت نزدیک می‌کند.

انحصاری شدن این جاده منافع سرشاری برای امین‌السلطان و همراهان وی به ارمغان آورد. او از این جاده پول زیادی بابت پست، حمل جنائز به قم، حق راهداری و استفاده مسافران می‌گرفت و می‌توانست در امور سیاسی به‌مثابه اهرمی برای فشار بر رقیبان خود از آن سود ببرد. کرزن از اختلاف امین‌السلطان با امین‌الدوله، وزیر پست و معادن، بر سر این راه و عوارض آن سخن می‌گوید. همان‌طور که نوشته‌اند میان امین‌السلطان و امین‌الدوله همیشه اختلاف بوده است و در امر به دست آوردن پست صدراعظمی با هم رقابت داشتند. وقتی که راه جدید به وسیله امین‌السلطان ایجاد شد، به خاطر هزینه سنگینی که از محموله‌های پستی گذری از این جاده گرفته می‌شد، بین او و امین‌الدوله وزیر پست اختلاف افتاد (کرزن، ۱۳۴۹: ۵/۲). وقتی که مذاکرات طرفین در مورد کاهش حق راهداری و قیمت خواروبار و علوفه برای مأموران پستی به سرانجامی نرسید، امین‌الدوله جاده سومی در سمت غربی جاده جدید ایجاد کرد و چاپارخانه‌ها را به این جاده منتقل کرد (همان: ۲۵۳). این جاده از هر دو جاده قبلی طولانی‌تر بود و بعدها از این جاده خط تلگراف نیز عبور داده شد.

کمپانی لینچ و راه تهران به قم

بعد از تأسیس بانک شاهنشاهی در ایران به وسیله انگلیسی‌ها آنان در ازای وامی که به دولت ایران پرداختند، توانستند امتیاز تأسیس راه‌های تهران - قم (۹۲ کیلومتر)، قم به سلطان‌آباد (۸۴ کیلومتر) و بروجرد و شوشتر، قم به کاشان و اصفهان را از دولت ناصرالدین شاه بگیرند (گروه، ۱۳۶۹: ۲۷۵-۲۷۶) و این امتیاز در اختیار برادران لینچ گذاشته شد (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۸۷).

شرکت برادران لینچ در ۱۳۰۸ ق تعمیر راه تهران به قم را آغاز کرد (سالور، ۱۳۷۴: ۱/ ۲۰۱-۲۰۲؛ افضل‌الملک، ۱۳۳۵: ۳۸). انگلیسی‌ها با توجه به دانش روز و این‌که قصد داشتند تعمیر راه تهران به قم به منزله کارنامه‌ای درخشان برای آنان باقی بماند تا بتوانند

امتیازات دیگری نیز از دولت ایران بگیرند، شوسه کردن راه تهران به قم را با دقت و مهارت خوبی به انجام رساندند و پل‌ها و کاروان‌سراهای زیبا و استواری در طول این راه ساختند. برادران لینچ همچنین قصد داشتند این راه مانند پلی باشد میان منافع و امتیازات خود در دره رود کارون و پایتخت و شهرهای مرکزی ایران (اوبن، بی‌تا: ۲۷۶).

ناصرالدین شاه که در ۱۳۰۹ ق به نهمین و آخرین سفر خود به قم می‌رفت اقدامات انگلیسی‌ها را در ساخت این جاده مورد تحسین قرار داد و در سفرنامه خود می‌نویسد: راه شوسه را که تا قم ساخته و مشغولند که به سرحد عربستان (خوزستان) منتهی کنند خیلی خوب ساخته‌اند (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۱۸۲).

بعد از تکمیل راه طبق قرارداد دولت ایران مواظبت از این راه را عهده‌دار شد ولی بعد از چند سال به علت مراقبت نادرست مجدداً قسمت‌هایی از آن تخریب شد و جاده کیفیت خود را از دست داد (دالمانی، ۱۳۷۸: ۲/ ۴۳۸). از این جاده دولت مظفرالدین شاه عوارض می‌گرفت که مقدار آن در ۱۳۰۹ ق پانزده شاهی گزارش شده است (سالور، ۱۳۷۴: ۲/ ۱۶۳).

بعد از ساخت راه تهران به خوزستان فردی به نام علی‌عسگر گاریچی ریاست پست این خط را از طرف دولت مرکزی عهده‌دار شد. او حرکت گاری و کالسکه‌های بین راه تهران به قم را در انحصار خود درآورد و ظلم‌های زیادی به مسافران این راه کرد و کرایه‌ها را گران از مسافران دریافت می‌کرد. ظلم و تعدی او به جایی رسید که در ۱۳۲۳ ق که زمزمه‌های مشروطه‌خواهی از هر طرف بلند بود، مشروطه‌خواهان در کنار تأسیس عدالتخانه خواهان برکناری عسگر گاریچی از راه تهران به قم نیز بودند (ملک‌المورخین، ۱۳۸۶: ۲/ ۸۸۷).

بعد از انقلاب مشروطه سعی شد قوانین جدی و محکمی بر این راه وضع شود و عده‌ای از خارجی‌ها هم مأمور رسیدگی به عبور و مرور این جاده شدند و برنامه رفت و آمدهای کالسکه‌های دولتی دقیق‌تر برنامه‌ریزی شد و مسیو بندی (Monsieur bondy) به ریاست ایستگاه‌های بین این راه گماشته شد؛ ولی وضع بهبود چندانی نیافت و میرزا حسین خان بهادر نظام، که در ۱۳۲۶ ق از این جاده به قم سفر کرده است، با زبان طنز مشکلات اساسی این راه را به تصویر کشیده است (بهادر نظام، ۱۳۴۲: ۴۵۴-۴۵۹).

نتیجه‌گیری

راه تهران به قم در دوران سلطنت ناصرالدین شاه و صدراعظمی میرزا علی‌اصغر خان

امین‌السلطان ساخته شد. امین‌السلطان با صرف هزینه‌های سنگین راه جدید را به همراه تعدادی کاروان‌سرا، حمام و مهمان‌خانه احداث کرد و کتابچه قانونی به سبک اروپاییان برای آن در نظر گرفت.

هرچند افکار عمومی دوران قاجار بر این باور بود که امین‌السلطان به‌خاطر منافع شخصی خود این جاده را احداث کرده است، ولی نمی‌توان احداث این جاده ۱۴۴ کیلومتری را بی‌ارزش دانست. این راه هرچند ناقص ساخته شد و در آن سازندگان راه به تأمین منافع خود هم نیم‌نگاهی داشتند؛ ولی درکل این راه در مقایسه با راه قدیم دارای مزایای زیادی بود و ارزش اقتصادی و سیاسی خود را نشان داد. این مزایا شامل امنیت جاده‌ای، تأمین آذوقه و آب آشامیدنی برای مسافرن، مهمان‌خانه‌های مناسب و مانند آن بود.

احداث راه جدید تهران - قم باعث گسترش ارتباط بهتر تجاری تهران با شهرهای مرکزی ایران شد و رفت‌وآمد وسایل تندروی آن‌زمان مثل کالسکه را راحت‌تر کرد. درضمن در ساخت این جاده کارگران بومی زیادی به‌کار گماشته شدند که خود نوعی اشتغال‌زایی برای مردم منطقه ایجاد کرد. این جاده ارزش خود را در اواخر دوران قاجار بیشتر نشان داد و از این راه تعداد زیادی زوار هرساله به دیدن قم و حرم حضرت معصومه (ص) می‌رفتند. حتی انتقال صنایع سنگین که تا قبل از ساخت این جاده به قم عملاً غیر ممکن بود میسر شد. به‌طور مثال سیدقاسم فروغی از همین جاده اولین دستگاه مولد برق را در دوران احمدشاه برای تأمین برق حرم حضرت معصومه (ص) به قم حمل کرد و یا روس‌ها در زمان جنگ جهانی اول سلاح‌های سنگین و توپخانه خود را از همین راه به قم حمل کردند.

پی‌نوشت

۱. میرزا نظام‌الدین غفاری در ۱۲۷۵ ق جزو گروه ۴۲ نفره به سرپرستی امیرنظام گروسی برای تحصیل به فرانسه اعزام شد. وی بعد از اتمام تحصیلات به ایران بازگشت و بعد از مدت‌ها بیکاری، هنگامی که حسن‌علی‌خان امیرنظام وزیر فواید عامه شد. چون قصد تسطیح راه لاهیجان را داشت، او را مأمور این کار کرد. او با این کار معرفیتی کسب کرد و بعد از آشنایی با امین‌السلطان صدراعظم مقدمات پیشرفت او آماده شد و در شوسه‌کردن راه قم مورد استفاده قرار گرفت. او مدت‌ها مترجم امین‌السلطان نیز بوده است. این پیشرفت تا به جایی رسید که در ۱۳۱۶ ق به وزارت معادن و در ۱۳۲۵ ق وزارت فواید عامه نیز دست یافت. برای اطلاعات بیشتر ← (بامداد، ۱۳۷۴: ۳/ ۳۶۵).

۲. هر فرسخ یا فرسنگ معادل شش کیلومتر است.
۳. امین‌الدوله برای توسعه تیول خود در کهریزک در زمستان ۱۳۱۳ ق از یک کمپانی بلژیکی دعوت به عمل آورد تا کارخانه قندی در آنجا بنا کند. این کارخانه در ۱۳۱۷ ق به علت کارشکنی‌های روسیه و اعتراض پاره‌ای از روحانیون قشری و گرانی مواد خام تعطیل شد.
۴. ادوارد براون می‌نویسد: «تقریباً تمام مسافران در آن از امین‌السلطان تعریف کرده‌اند و نوشته‌ها عموماً به این مضمون بود (چه وزیر باتدبیر و وطن‌پرستی است. خداوند وجود او را حفظ کند زیرا این مهمان‌خانه‌های عالی که حتی نظیرش در فرنگستان هم نیست، به دست او برای راحتی مسافرین ساخته شده است). وقتی این نوشته‌ها را می‌خواندم، تبسم می‌کردم زیرا می‌دانستم که نظریه کاروانیان و شاید اغلب مسافرین غیر از آن است. کما این که کاروانیان ما از ساعتی که حرکت کردیم شکایت می‌نمودند و از این که امین‌السلطان آن‌ها را مجبور به عبور از این جاده کرده بد می‌گفتند». برای اطلاعات بیشتر ← (براون، ۱۳۷۱: ۲۵۶).
۵. در سفرنامه ذهابیه از قول امین‌السلطان آمده است: «از آثار و علامات باقیه مفهوم شد که پل را دو چشمه و دو دهنه ساخته که یکپارچه در وسط رودخانه و اتکای دو طرف دو سقف دو دهنه روی آن یک پایه بوده و دو طرف دیگر دو سقف متکی بر پایه متصل به طرفین رودخانه. این دو پایه متصل به طرفین رودخانه به واسطه اطمینان به طرفین رود به کلی در استحکام بی‌اعتنایی کرده ولی پایه وسط را که در وسط رودخانه بوده با سنگ رودخانه و آهک ساخته، اما پس از دقت معلوم شد که آهک‌کاری در ظاهر بندکشی شده وسط کار با گل ساخته شده. قطر پایه دو ذرع در دو ذرع. دیگر آجر و گچی دیده نشد که به کار رفته باشد. این عمل با این همه ثقل موجب حیرت و تعجب شد که مگر دولت محض بخشایش و رحمت صرفه صاحب این نوع ثقل را به کیفر و سزا نرساند و گرنه باید به سیاسات وقیح و مجازات قبیحه گرفتار آید» (امین‌السلطان، ۱۳۳۵: ۲۲۳، ۲۲۴).
۶. نویسندگان این مقاله از نزدیک تمام این قلعه‌ها و روستاهایی که در این مسیر قرار دارد را با مشقت فراوانی بازدید کرده‌اند. این روستاها چون اینک از جاده اصلی قم به تهران به دور افتاده‌اند، از کمترین امکانات نیز برخوردار نیستند و معمولاً خالی از سکنه‌اند.
۷. برای اطلاعات بیشتر ←: (قاضی‌ها، ۱۳۸۱: ۴۱۶).
۸. فُر بر وزن پُر لغتی خارجی است و به معنی سایبان و سقف است.
۹. کالسکه‌ای بود که سه نفر را حمل می‌کرد و دارای سقف بود و مسافران را از باران و آفتاب حفظ می‌کرد.
۱۰. کالسکه‌ای بود که سه نفر را حمل می‌کرد ولی دارای سقف نبود.

منابع

- اعتمادالسلطنه، محمدحسن (۱۳۵۰). *روزنامه خاطرات*، با مقدمه ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن (۱۳۰۷ ق). *نسخه خطی قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع به شماره ۱۱۰۲۱۵*، کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن (۱۳۸۰). *چهل سال تاریخ ایران*، به کوشش ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- افضل‌الملک کرمانی (۱۳۳۵). *تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)*، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: وحید.
- امین‌السلطان، علی‌اصغرخان (۱۳۳۵). *علی‌آبادنامه یا سفرنامه ذهابیه قم*، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: چاپخانه حکمت.
- اوبن، اوژن (بی‌تا). *سفرنامه ایران امروز ۱۹۰۶-۱۹۰۷ م (ایران و بین‌النهرین)*، ترجمه علی‌اصغرسعیدی، تهران: بی‌نا.
- اورسل، ارنست (بی‌تا). *سفرنامه*، ترجمه علی‌اصغرسعیدی، بی‌نا.
- اولیویه، جی آ (۱۳۷۱). *سفرنامه (تاریخ اجتماعی-اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجار)*، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا ورهرام، تهران: اطلاعات.
- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ (۱۳۵۸). *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران: توس.
- بامداد، مهدی (۱۳۷۴). *شرح حال رجال ایران در قرن ۱۲-۱۳ قمری*، تهران: زوار.
- براون، ادوارد گرانویل (۱۳۷۱). *یک سال در میان ایرانیان*، ترجمه ذبیح‌الله منصوری، تهران: صفار.
- برد، اف ال و هارولد اف وستون (۱۳۷۶). *گشت‌وگذار در ایران بعد از انقلاب مشروطیت*، ترجمه علی‌اصغر مظهری کرمانی، تهران: جانان.
- بروگش، هینریش (۱۳۷۴). *در سرزمین آفتاب*، ترجمه مجید جلیلود، تهران: نشر مرکز.
- بهادر نظام (۱۳۴۲). «سفرنامه»، *راهنمای کتاب*، س ۶، ش ۶ و ۷.
- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۳۸). *سفرنامه ایران و ایرانیان*، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران: خوارزمی.
- جمالزاده، سید محمدعلی (۱۳۳۵). *گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران*، برلن: کاوه.
- چریکف، مسیو (۱۳۷۹). *سفرنامه*، ترجمه آیکار مسیحی، به کوشش علی‌اصغر عمران، تهران: امیرکبیر.
- حاجی پیرزاده (۱۳۴۲). *سفرنامه*، به کوشش حافظ فرمانفرمائیان، تهران: دانشگاه تهران.
- دالمانی، هانری رنه (۱۳۷۸). *از خراسان تا بختیاری*، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: نشر طاوس.
- دو سفرنامه از جنوب ایران (۱۳۳۸). *به تصحیح و اهتمام سید علی آل داوود*، تهران: امیرکبیر.
- دوسرسی، کنت (بی‌تا). *ایران در ۱۸۳۹-۱۸۴۰*، ترجمه احسان اشراقی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- روششوار، ژولین دو (۱۳۷۸). *خاطرات سفر ایران*، ترجمه مهراں توکلی، تهران: نی.
- سالور، قهرمان میرزا (۱۳۷۴). *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*، به کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- سدیدالسلطنه مینایی بندرعباسی، محمدعلی خان (۱۳۶۲). *سفرنامه (التدقیق فی سیرالطریق)*، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: به‌نشر.

- شیرازی، میرزاصالح (۱۳۷۷). *سفرنامه اصفهان، کاشان، قم و طهران*، به کوشش ایرج افشار، میراث اسلامی ایران، دفتر هفتم، قم: کتابخانه حضرت آیت‌الله مرعشی نجفی.
- ظهیرالدوله (۱۳۵۱). *خاطرات و اسناد*، به کوشش ایرج افشار، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی.
- فوریه (۱۳۵۱). *سه سال در دربار ایران*، ترجمه عباس اقبال، تهران: شرکت سهامی کتب ایران.
- قاضی‌ها، فاطمه (۱۳۸۱). *سفرهای ناصرالدین شاه به قم (۱۲۶۶ - ۱۳۰۹ ق)*، تهران: سازمان اسناد ملی ایران.
- کابلی، میرعابدین (۱۳۴۸). *بررسی‌های باستان‌شناسی قمروود*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- کاشانی، محمدکاظم‌خان (۱۳۳۵). *علی‌آبادنامه*، به کوشش حسین مدرس طباطبایی، قم: چاپخانه حکمت.
- کرزن، جرج ناتانیل (۱۳۴۹). *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- گروته، هوگو (۱۳۶۹). *سفرنامه گروته*، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز.
- گویینو، ژوزف آرتور (۱۳۶۷). *سفرنامه (سه سال در آسیا ۱۸۵۵ - ۱۸۵۸ م)*، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: کتاب‌سرا.
- محبوبی اردکانی، حسین (۲۵۳۷ شاهنشاهی). *تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران*، تهران: دانشگاه تهران.
- مدرس طباطبایی، حسین (۱۳۳۵). *راهنمای جغرافیای تاریخی ایران*، قم: چاپخانه حکمت.
- مستوفی، عبدالله (۱۳۸۴). *شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)*، تهران: زوار.
- معیرالممالک، دوست‌علی‌خان (۱۳۳۷). «رجال عصر ناصری»، *یغما*، س ۱۱، ش ۱۲۸.
- معیرالممالک، دوست‌علی‌خان (۱۳۷۲). *یادداشت‌هایی از زندگی خصوصی ناصرالدین شاه*، تهران: تاریخ ایران.
- ملک‌المورخین، عبدالحسین (۱۳۸۶). *مرات‌الوقایع مظفری*، تصحیح عبدالحسین نوایی، تهران: میراث مکتوب.
- نجم‌الملک، حاج‌عبدالغفار (۱۳۶۳). *سفرنامه خوزستان*، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: بی‌نا.
- وست، ویتا سکویل (۱۳۷۵). *مسافر تهران*، ترجمه مهراں توکلی، تهران: فرزانه.
- هالینگبری، ویلیام (۱۳۶۳). *روزنامه سفر هیئت سرجان ملکم به دربار ایران*، ترجمه امیر هوشنگ امینی، تهران: کتاب‌سرا.