

بررسی باستان شناختی تأسیسات راه تهران- انزلی در دوره قاجار

(با تکیه بر خوانش اسناد برجای مانده از دوره قاجار)

فاطمه عابدی

دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

fsp.abedi@gmail.com

احمد چایچی امیرخیز

استادیار گروه باستان‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

کمال الدین نیکنامی

استاد، گروه باستان‌شناسی، دانشگاه تهران، تهران

هایده خمسه

دانشیار گروه تاریخ و باستان‌شناسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۴/۳۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۲۵)

چکیده

دوره قاجار سرآغاز فعالیت های راه سازی اعم از ساخت راه های شوسه و دستیابی به تجارب ارزنده ای در زمینه ی بنیان تأسیسات بین راهی نوین در ایران قلمداد می شود. شکل گیری روابط سیاسی و بازرگانی میان ایران و جهان غرب، تردد دولتمردان، بازرگانان و سیاستمداران داخلی و خارجی از سوی تهران و بندرانزلی به روسیه و اروپا، پادشاهان آن دوره را برآن داشت که جهت تسریع در برقراری روابط بین المللی اقداماتی انجام دهند. از این رو مناسب ترین مسیر مواصلاتی از پایتخت تا مرز شمالی کشور طی چند سال، در قالب راه شوسه ساخته شد. اماکن بین راهی جدید در فواصل منظم این راه احداث کردند. هدف این پژوهش شناسایی و آگاهی از موقعیت مکانی و کارکرد این بناها بوده و در پی پاسخ به این سؤال است: کاربردی ترین تأسیسات در امتداد راه شوسه تهران- انزلی دوره قاجار کدام بناها بوده اند؟ روش این پژوهش تاریخی-تحلیلی است. شیوه‌های گردآوری اطلاعات منابع کتابخانه‌ای دست اول (سفرنامه‌ها، اسناد وزارت امور خارجه، مجلس شورای اسلامی و کاخ گلستان، نقشه‌های جغرافیایی، ورقه های پستی و عکس‌های تاریخی) و بررسی میدانی (عکس‌برداری و مستند نگاری) است. یافته های پژوهش حاکی از آن است، باتوجه به برقراری روابط دیپلماتیک میان دولت قاجار و کشورهای غربی، چاپارخانه ها بیشترین و مهمترین تأسیسات خدماتی و رفاهی در امتداد این راه بودند که به صورت زنجیره ی ارتباطی وسیع، سبب گسترش مناسبات فرهنگی و سیاسی کشور در دوره معاصر ایران گردیدند.

واژگان کلیدی: تأسیسات ، راه، تهران، انزلی ، قاجار.

مقدمه

ایران سرازیر می‌کرد (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶، ص ۳۴۵؛ اورسل، ۱۳۸۲، ص ۱۷۶) و درعین حال کوتاه‌ترین و مستقیم‌ترین راه به گیلان بود. تغییرات ایجاد شده در آن بازه زمانی و مکانی شروع دوران معاصر ایران قلمداد می‌شود. در این خصوص باستان شناسی دوره معاصر با نگاهی متفاوت از قبل، با تکیه بر اسناد مکتوب نوشتاری و تصویری برجای مانده از آن دوره و بررسی بر روی محوطه‌هایی مانند: جاده‌ها، حوادث، اتفاقات، موضوعات سیاسی و فرهنگی را مورد مطالعه و تجزیه و تحلیل دقیق باستان‌شناختی قرار می‌دهند.

اهداف و ضرورت پژوهش

هدف این پژوهش بررسی راه تهران-انزلی در دوران قاجار و شناسایی تأسیسات وابسته به آن همچون: کاروانسراها، چاپارخانه‌ها، قراول‌خانه‌ها، و مهمانخانه‌ها است. تعداد اندکی از این دست آثار به عنوان میراث ارزشمند از گذشته‌ای نه چندان دور به عنوان مستندات و شواهد واقعی همچنان باقی مانده‌اند. از آنجائیکه در سال‌های اخیر تغییراتی فزاینده در چشم انداز فرهنگی، زیست بوم و محیط طبیعی دامنه‌های جنوبی، مرکزی و شمالی البرز غربی مشاهده می‌شود، بررسی و شناسایی دقیق این بناها جهت مرمت، نگهداری و مطالعه در خصوص شفاف نمودن و بازسازی تاریخ فرهنگی که در وجود آن‌ها

تحولات اساسی ایجاد شده در چشم انداز شهرها، روستاها و جامعه سنتی دوره قاجار گویای فرآیند آشنایی ایرانیان با تمدن غربی در اواخر سده ۱۹ میلادی است. سفرهای ناصرالدین شاه از تهران به قزوین، از آن جا به شهر بندری انزلی در مرز شمالی، سپس به روسیه و فرنگ، اعزام محصلین ایرانی به خارج از کشور، ورود دیپلمات‌ها، مشاوران نظامی و فنی، تجار، مسافران و مبلغان مذهبی که با اهداف خاص سیاسی، اقتصادی و بر اساس ایده‌های غربی از این مسیر وارد ایران می‌شدند، مهم‌ترین عامل آگاهی و ارتقاء ابعاد سیاسی، اقتصادی، علمی، و فرهنگی ایرانیان از آن دوره هستند. به همین سبب چشمگیرترین اقدامات دولت قاجار، با فعالیت‌های عمرانی در خصوص احداث راه شوسه، ابتدا بر روی راه قدیمی میان تهران تا قزوین و در ادامه راه ارتباطی میان قزوین تا انزلی به کمک نیروهای داخلی و خارجی از کشور روسیه به سرانجام رسید. علاوه بر احداث راه شوسه، ضمن مرمت و حفظ ساختار سازه‌های کهن همچون: کاروانسراها، پُل‌ها و... بناهای خدماتی و رفاهی نوینی مانند: راهدارخانه‌ها، چاپارخانه‌ها، قراول‌خانه‌ها، مهمان‌خانه‌ها و... تأسیس کردند. راه شوسه تهران-انزلی در اواخر دوره قاجار یکی از خطوط اصلی شوسه و از جاده‌های تجاری پر رفت و آمد آن روز به حساب می‌آمد که هر ساله سود قابل توجهی را که ناشی از حمل و نقل کالا و مسافر توسط چاپارخانه بود به خزانه ی پستی

نهفته است امری بس ضروری است. تاکنون پژوهش دقیقی در این خصوص صورت نگرفته است.

پرسش و فرضیه

نگارندگان در این پژوهش سعی دارند به این پرسش پاسخ دهند: مهمترین و بیشترین تأسیسات خدماتی جاده ی تهران- انزلی در آن دوره کدام بناها بودند؟ در فرضیه قابل طرح مشخص گردید، با توجه به تشکیل روابط سیاسی-اقتصادی آن دوره با کشور روسیه و غرب، چاپارخانه‌ها از میان سایر اماکن بین راهی با کارکرد های گوناگون، متناسب ترین و بیشترین خدمات رفاهی را متناسب با شرایط آن دوره به مسافران سیاسی و تجاری ارائه می دادند.

روش شناسی پژوهش

مقاله حاضر از نوع پژوهش‌های بنیادی و از نظر ماهیت و روش تحقیق به صورت تاریخی-فرهنگی است. اطلاعات در این پژوهش بر پایه ی دوشیوه: کتابخانه‌ای (جمع‌آوری اسناد و گزارش‌های مکتوب و تصویری مرتبط با پژوهش) و روش باستان‌شناسی میدانی (عکس برداری و مستندنگاری از آثار برجای مانده) انجام پذیرفته. روش شناسی پژوهش از گونه ی کیفی است.

پیشینه پژوهش

اسناد و مدارک در رویکرد باستان‌شناسی معتبرترین مراجع پژوهشی و منابع دست‌اول به شمار می‌آیند و جایگاه ویژه ای دارند. حاوی نکات دقیقی هستند که شاید در دیگر منابع تاریخی به ندرت یافت شوند. با توجه به آنکه در دوره قاجار کارگزاری های بنادر شمال و جنوب زیر نظر وزارت امور خارجه فعالیت می کردند، گزارش های بسیاری از مکان ها، وقایع و حوادث بنادر و جزایر را به این وزارت خانه ارائه می کردند. علاوه بر این، مکاتبات و تلگراف های سفارت های بریتانیا و روسیه در تهران، سفارت خانه های ایران در لندن و دیگر مکان ها، با این وزارت خانه صورت میگرفت. در حال حاضر تمام این مکاتبات در بایگانی وزارت امور خارجه و بخشی در مرکز اسناد کتابخانه ملی نگهداری می شوند. بخشی از محتوای پژوهش حاضر مبتنی بر اسناد جمع آوری شده از این مراکز است (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۹۹). مجلس در دوره احمدشاه قاجار، کتابچه چاپ سنگی در خصوص تجهیزات و وضعیت ایستگاه های چاپاری راه تهران-انزلی به چاپ رسانده. مطالب این کتاب اطلاعات مستندی در خصوص نام، تعداد و امکانات ایستگاه های چاپاری این جاده در اواخر آن دوره ارائه می‌دهند (آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ. ق.). با توجه به نزدیک بودن دوره قاجار به زمان حاضر، مطالعه ی سفرنامه پادشاهان و جهانگردان آن دوره نیز اطلاعات جالب توجهی در خصوص موضوع مورد پژوهش در اختیار

شمار می رفتند (وزین افضل و قنبری کلاشی، ۱۳۹۰). ۲. وزین افضل افضل، نورایی و جعفری در مقاله سیاست ها و چالش های ناصرالدین شاه در توسعه راه شوسه مازندران به شروع تحولات راه سازی شوسه ایران از دوران قاجار بخصوص از نواحی شمالی ایران به پایتخت سیاسی در تهران و سرمایه گذاری حکومت بر روی راه ها با انجام اصلاحات در جاده سازی، اقدامات عمرانی و تأسیسات زیربنایی، مقوله ی ساخت کاروانسراها، پل های مختلف و از بین بردن نیروهای مُخل امنیت با ایجاد قراول خانه ها و محل های رفاهی پرداخته اند (وزین افضل، مهدی؛ نورایی و جعفری، ۱۳۹۵). ۳. وزین افضل افضل، نورایی و جعفری در مقاله سیاست ها و عملکرد ناصرالدین شاه در توسعه راه های گیلان با تاکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیاز نامه راه شوسه انزلی به قزوین در خصوص محور تهران، قزوین، رشت، و انزلی به عنوان پیوند میان مراکز سیاسی و اقتصادی روسیه و ایران و تکمیل این راه در طی مدت ۷ سال پرداخته اند و با اشاره مختصری به انجام مرمت، نگهداری و تأمین امکانات رفاهی مناسب برای اسکان مسافران، چهارپایان و کالسکه ها و احداث ایستگاه های بین راهی این مسیر یاد کرده اند (وزین افضل، نورایی و جعفری، ۱۳۹۴). روی هم رفته پیش از این پژوهش، هیچ گونه مطالعه ای از منظر باستان شناسی به تأسیسات بین راه تهران-انزلی در دوره قاجار نپرداخته است.

نگارندگان قرارداد. سفرنامه های شناخته شده تر در این خصوص بدین شرح هستند: «مادام کارلاسرنا» (۱۳۲۶) در کتاب آدم ها و آئین ها در ایران ضمن ارائه گزارش هایی از این راه به توصیف تعدادی از چاپارخانه های مسیر پرداخته. «اورسل» (۱۳۸۲). «فرهاد میرزا معتمدالدوله» (۱۳۶۶) در سفر به حج در سال ۱۲۹۱ هـ. ق. / ۱۸۷۴ م از این مسیر گذشته و به شرح مشخصات راه، منازل، و چاپارخانه های آن پرداخته (طباطبائی، ۱۳۶۶). همچنین با مطالعه ی نقشه های جغرافیایی برجای مانده از آن دوره اطلاعات جالبی در خصوص راه و تأسیسات بین راه تهران- انزلی بدست آمد. از این میان میتوان به نقشه های ترسیم شده توسط الکساندر اشتال اشاره کرد) آرشیو اسناد کاخ گلستان، ۱۳۹۹؛ Björn, 2020. (Sohne). عکس های برجای مانده از دوره قاجار از جمله عکس های دیمتری یرماکف یکی از سرشناس ترین عکاسان تاریخ جهان، به عنوان اسناد ملموس و شاهد عینی از هویت اصلی و کمتر دگرگون شده در ارتباط با موضوع پژوهش کمک بسیار مؤثری در انجام مطالعات باستان شناسی این پژوهش داشت (Ermakov, 2019). سایر منابع مطالعاتی درباره راه و تأسیسات بین راهی دوره قاجار چند مقاله می باشند: ۱. جمالزاده از راه شوسه رشت تا تهران به عنوان یکی از پنج راه عمده شوسه ایران نام می برد که اکثر آنها را روس ها و انگلیس ها در سرزمین های تحت سلطه شان احداث کرده بودند و از مهمترین شاخه های راه شوسه ایران به

راه تهران - انزلی در دوره قاجار

راه ارتباطی میان تهران به انزلی در دوران قاجار از شهر قزوین و رشت عبور می کرد. قبل از آن دوره میان قزوین تا تهران دومسیر وجود داشت:

- راه اصلی (شمالی): تهران-کرج-قزوین این مسیر راه چپاری عرّاده رو بود که ازدوره صفویه بخصوص از زمان شاه عباس اول به دلیل موقعیت جدید دولت صفوی در عرصه ی جهانی آن دوره و علاقه ی او به توسعه و تجارت احداث شده بود (Stahl, 1900)؛ (Stahl, 1895).

- راه فرعی (جنوبی): تهران-رباط کریم-اشتهارد-بوئین زهرا-قزوین. این راه مسافت طولانی و امن تری داشت. به طوری که هنگام شرایط جوی ناپایدار، غالباً از این مسیر عبور می کردند (Stahl, 1900).

مهمترین اقدامات عمرانی راه شوسه، ابتدا در راه تهران تا قزوین و در راه اصلی (شمالی) انجام شد. باتوجه به اهمیت راه های شمال کشور برای ارتباط با روسیه و اروپا، ناصرالدین شاه پس از بازگشت از سفر دوم فرنگ، در شعبان سال ۱۲۹۵ هجری قمری فرمان احداث راه شوسه تهران-قزوین را صادر و امتیاز آن را به امین السلطان و امین الملک واگذار کرد. مدتی بعد به علت انصراف امین الملک، ابراهیم امین السلطان به تنهایی مدیریت راه را برعهده گرفت و اجرای آن را به آقا باقر سپرد (نورمحمدی، ۱۳۹۳، ص ۳۴) سرانجام پس از حدود یک سال احداث راه شوسه تهران به قزوین در جمادی الثانی ۱۲۹۶ هجری قمری به پایان رسید. طول این جاده ۲۴ فرسخ و امکان

تردد وسایل نقلیه چرخ دار مانند درشکه و ارابه در آن میسر بود و مدت سفر از دوازده تا پانزده ساعت کاهش یافت که در عصر خود، تحولی بزرگ در ارتباطات بین شهری ایران به شمار می رفت (همان، ص ۳۶). البته این راه در ابتدا دارای اشکالاتی هم بود. در تابستان از زیادتی خاک و در زمستان به واسطه ی آب و گل قابل عبور نبود (دیولانفوا، ۱۸۸۷، ص ۱۲۳). در ادامه ی راه میان قزوین تا گیلان، به طور کلی از گذشته سه راه کاروان رو و چپارروی مهم وجود داشت: راه قزوین به لاهیجان، راه قزوین به لنگرود و راه قزوین به رشت (همرنگ، ۱۳۸۹، ص ۲۹).

از این میان راه قزوین- رشت مهمترین جاده بود و مسافران از قزوین به ترتیب از آقابابا، گردنه خزران، پاچنار، سرپل لوشان، منجیل، رودبار، رستم آباد، امامزاده هاشم، گُهدوم، و رشت عبور می کردند تا به پیربازار می رسیدند. از آنجائیکه مسیر قزوین به پیربازار از مناطق کوهستانی و سخت گذر میگردند، مسافران و تجار برای گذر از این مسیر در طول راه با مشکلات عدیده ای همچون گردنه های زیاد و باریک و خطرناک، عدم امکانات رفاهی مناسب، و پل های لرزان و خراب و شکسته مواجه بودند. از پیربازار جاده ی مستقیمی به انزلی وجود نداشت و به علت مردابی بودن منطقه، از مرداب پیربازار، قایق های کوچک محلی، مسافران و کالاها را به کشتیهای باربری و مسافربری به انزلی می رساندند. کیفیت مسیر رشت به پیربازار به قدری سخت و ناگوار بود

هجری قمری تا ۱۳۰۹ هجری قمری این راه توسط شخصی به نام لازار پولیاکف^۱ تبعه ی روسیه تزاری که امتیاز تأسیس شرکتی به نام «اداره ی بیمه و حمل و نقل در مملکت ایران» را بدست آورده بود بازسازی شد (همان، صص، ۳۰۳-۲۹۶). سپس در سال ۱۳۱۰ هجری قمری صاحبان امتیاز این شرکت جدید که به صلاحدید دولت ایران می بایستی از نظر ملیت ایرانی - روسی و از نظر اختیارات، نیز هر دو کشور صاحب رأی و نظر می بودند، از طرف روس ها شرکت بیمه ی حمل و نقل و نماینده ی آن بوستلمان^۲ معرفی شد. از طرف ایران هم چند نفر از رجال سرشناس مثل امین الدوله، سعدالسلطنه و بیگلریگی گیلان قرار گرفتند و جمعاً «شرکت راه انزلی» را تشکیل دادند. همین شرکت بود که در تاریخ ۷ ژوئیه ی ۱۸۹۳ م. (۲۲ ذیحجه ۱۳۱۰ هجری قمری) با دولت ایران که (به نمایندگی امین السلطان) قرارداد ۹۹ ساله ی ساختن راه ارا به رو از انزلی به قزوین (یا راه شوسه ی گیلان) را امضاء کردند (آرشو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۲۴ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۴، شماره سند ۷۶).

سرانجام پس از شش سال فعالیت، راه شوسه انزلی به تهران در تاریخ شعبان ۱۳۱۶ هجری قمری به اتمام رسید و آماده ی بهره برداری شد (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، ص ۲۹۸) (نقشه ۱). این راه بعد از چند سال به عنوان پر رفت و آمدترین جاده های کشور شناخته شد. به همین دلیل بعدها علاوه بر سرویس

که عبور و مرور در آن به سختی انجام می گرفت. از پیربازار هم به عنوان لنگرگاه انزلی یاد می شد، زیرا به دلیل مردابی بودن منطقه، امکان جابه جایی زمینی به انزلی وجود نداشت و قایق های کوچک این کارها را انجام می دادند. از انزلی، مسافران و کالاها، به وسیله ی کشتی از مسیر آستارا به بادکوبه (باکوی امروزی) منتقل می شدند و از آنجا باره آهنی که روس ها ایجاد کرده بودند، به خاک روسیه و دیگر نقاط اروپا حمل می شدند (وزین افضل، نورایی و جعفری، ۱۳۹۴، ص ۵۶). مأمور مرمت و نوسازی این جاده در اوایل دوران قاجار (۱۲۴۶ هجری قمری) «منوچهر خان گرجی معتمدالدوله» بود. این فعالیت تا دوره سلطنت ناصرالدین شاه فراموش شد. با شروع سلطنت وی و صدارت امیرکبیر که جاده سازی یکی از برنامه های دولت بود، راه قزوین - رشت مورد توجه قرار گرفت (گلزاری به نقل از میرزا ابراهیم، ۱۳۵۵، ص ۱۶۹). «سلیمان خان مهندس» از اولین کسانی است که در این مسیر فعالیت هایی برای احداث راه انجام داد. وی در سال ۱۲۹۸ هجری قمری، به مدت ۲۶ روز در مناطق کوهستانی رشت - قزوین، راه طارم - زنجان و راه ماسوله - فومن مشغول بررسی شده بود. مطابق گزارش وی عواملی چون سنگلاخ، باتلاق، رودخانه ها، عرض کم راه ها و... باعث مشکلات مسافران و خرابی جاده ها بودند (همرنگ، همان، ص ۴۱). چند سال بعد در فاصله ی سال های ۱۳۰۷

^۲- Boostelman

^۱- Lazar Polyakov

وسرکیسیانس بود(آرشیو اسناد وزارت امورخارجه، ۱۳۲۸ هجری قمری، کارتن ۵۰، پرونده ۱، شماره سند ۱۰۳).

تأسیسات راه شوسه تهران - انزلی در دوره قاجار
از گذشته بدستور حاکمان و دولت های وقت، در امتداد تمام راه های ارتباطی میان شهرهای ایران، اماکنی که همواره نقش اساسی در تأمین رفاه مسافران داشتند، تأسیس شده بود. در دوره سلطنت ناصرالدین شاه قاجار(۱۳۱۳-۱۲۶۴ هجری قمری)ساخت و ساز این دست اماکن بیشتر و گسترده ترشد. بامطالعه ی عکس ها و اسناد تاریخی آن دوره تعدادی از تأسیسات راه تهران-انزلی دوره قاجار شناسایی و در ذیل به معرفی و کارکرد این بناها پرداخته شده است:

راهدارخانه ها

از دیگر وظایف دولت قاجار در خصوص راه ها، ایجاد امنیت و حفظ انتظامات سپاهیان در زمان اردوکشی بود. این وظیفه را مأموران مستقر در راهدارخانه های بین راه یا همان راهداران برعهده داشتند. راهداران در آن دوره، با نام های متفاوتی شناخته می شدند. علاوه بردریافت مواجب اندکی ازخزانه کشور، از مسافرین راه باج(حق العبور)

پستی(کالسکه، گاری و درشکه) و تعویض اسب که در مسیر وجود داشت، روس ها سرویس کالسکه رانی جدیدی را توسط برادران باقراف^۳ روسی در سال ۱۳۲۸ هجری قمری دایر کردند(تصویر ۱). سال ها بعد پس از رواج اتومبیل در ایران، شرکت ایرانی که توسط دو نفر زرتشتی به نام بهمن و بهرام اداره می شد، مسئولیت این راه را برعهده گرفت. یک سال بعد شرکت دیگری به نام «شرکت خوشتاریا»^۴ (تاجر گرجی الاصل)در سال ۱۳۲۹ هجری قمری که دوره ی نوین استفاده از راه انزلی - رشت به تهران بود و توانسته بود امتیازات مختلفی از دولت ایران بگیرد، در زمینه ی فعالیت های عمرانی راه شوسه تهران- انزلی سرمایه گذاری کرد (آرشیو اسناد وزارت امورخارجه، ۱۳۳۶ هجری قمری، کارتن ۲۶، پرونده ۱۵۵، شماره سند ۷؛ آرشیو اسناد وزارت امورخارجه، ۱۳۳۶ هجری قمری، کارتن ۶۶، پرونده ۲۴، شماره سند ۱۳۱). در سال ۱۳۳۸ هجری قمری به دنبال انقلاب اکتبر روسیه و جنگ بین الملل اول به موجب فصل دهم عهدنامه ی دوستی ایران و شوروی، کلیه ی راه های فوق باملحقاتشان هم چنین اسکله بندرانزلی با تمام ابنیه مربوطه در اختیار دولت ایران قرارگرفت. مهم ترین شرکتی که در این راه، سال ها حمل و نقل مسافران را انجام می داد،مربوط به چند بازرگان ارمنی به نام هایتومانیانس، آرامینیانس

^۴ Akaki Khoshtaria سرمایه دار و چهره اجتماعی و نیکوکار گرجی

و تبعه روسیه بود. شهرت او بیشتر به خاطر امتیازی است که از دولت ایران برای استخراج معادن به ویژه نفت شمال ایران دریافت کرد.

^۳ - Bagirov

از مجموع ۸۴۱ سند استخراجی دوران قاجار در خصوص راه تهران-انزلی، جمعا ۲۷۱ سند مرتبط با مقوله های راه می باشند. در ۱۰۱ سند، به راه اربابه رو ، ۷۵ سند به راه شوسه، ۲۵ سند به راه لاهیجان به قزوین، ۳ سند به اصلاح جاده انزلی ۶۲ سند به راهدارخانه ها، ۳ سند به دریافت حق العبو و ۲ بخشنامه در این خصوص اشاره شده است (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال هجری قمری ۱۳۳۱، کارتن ۲۶، پرونده ۱۵۵، شماره سند ۷؛ سال ۱۳۳۶ هجری قمری، کارتن ۶۶، پرونده ۲۴، شماره سند ۱۳۱؛ سال ۱۳۲۱ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۸، شماره سند ۲۴ ؛ سال ۱۳۱۷ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۲، شماره سند ۶ ؛ ۱۳۱۲ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۹، شماره سند ۹ و ...) (نمودار ۱).

چاپارخانه ها

مهم ترین وظایف چاپارخانه ها در دوره قاجار ارائه ی نوعی خدمات پستی وابسته به دولت بود. بطور منظم در بین شهرها مرسوله های مختلف، فرامین دولتی و... را ارسال و توزیع می کردند. به لحاظ عملکرد، کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و تجاری داشتند (اعتماد السلطنه، ۱۳۷۴، ص ۹۱). ساختمان آن ها در طول راه های بین شهری به صورت ایستگاه های چاپاری بود. اولین ارتباط پستی در راه مورد پژوهش، بین تهران-قزوین و رشت در محرم سال ۱۲۹۳ هـ. ق. در زمان ناصرالملک (ناصرالدین شاه) به طور کامل به صورت ارتباطات

دریافت می کردند (جعفری ۱۳۹۵، ۷). در آن دوره مراکز راهداری توسط روس ها، پس از اینکه راه و تشکیلات وابسته به آن را در اختیار گرفتند، همزمان با شروع جاده سازی تأسیس شد (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، ص ۳۰۵). در تعدادی از اسناد برجای مانده از دوره قاجار از این ایستگاه ها با عنوان «باجگیرخانه» نام برده شده. مکان راهدارخانه ها (باجگیرخانه ها) با الگوبرداری از فرنگستان (کشورهای اروپایی) در کنار دروازه ی ورودی شهرها و مابقی در امتداد راه شوسه، در مکان های مشترک عبور تمامی کاروانیان غالبا در ابتدای (سَر) پُل ها و بصورت ساختمان های کوچکی بود (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۳ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۳، شماره سند ۱۵؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۴۵ و سند ۴۶). در تعدادی دیگر از اسناد، متعلق به دوره سلطنت مظفرالدین شاه (۱۳۱۸ هجری قمری) و احمدشاه (۱۳۳۲ هجری قمری) مسئول امنیت راه ها (راهدار) برای اولین بار در ایران با نام «ژاندارم» و ایستگاه محل خدمت آنان « ژاندارمری» عنوان شده ؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۸؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۲ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۹، شماره سند ۲۲؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۸، شماره سند ۲) (تصویر ۲).

پستی منظم برقرار شد. در آن تاریخ چاپارها از تهران حرکت کرده، یک روز بعد وارد قزوین شدند و در ۱۹ محرم از قزوین به سوی رشت حرکت کرده و در ۲۰ محرم وارد آن شهر شدند (عظیمی، ۱۳۹۶، صص ۲۶۲ و ۱۲۷). وظیفه ی مسئولین چاپارخانه ها علاوه بر خدمات رسانی به مأموران پستی، فراهم نمودن غذا، محل استراحت و اسکان، نقل و انتقال مأموران دولتی، مسافران، سیاحان و سفرا هم می شد. این خدمات در ازای دریافت مبلغی از مسافران به نفع دولت و تهیه ی جواز یا حواله ی پستی توسط آنان، ارائه می شد (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۱۷ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۳، شماره سند ۱۵۵؛ سرنا، ۱۳۶۲، صص ۲۵۶؛ کرزن، ۱۳۸۸، صص ۴۷). در آن دوره، مسافت بین دواستگاه چاپاری شش فرسنگ در نظر گرفته شده بود. به طوریکه اغلب مسافرین و سیاحان داخلی و خارجی مایل به سفر با پست چاپار و استفاده از تسهیلات چاپارخانه ها بودند (عظیمی، همان، صص ۲۶۲). راه تهران-انزلی در عین حال که راه پستی بود، یکی از شاهرگ های اصلی کشور بوده و برسر این راه چندین چاپارخانه کرده بودند که مسافران داخلی و جهانگردان خارجی شب را در مهمانخانه های واقع در چاپارخانه ها (بالاخانه) می گذراندند (سرنا، ۱۳۶۲، صص ۲۳۹ و ۲۵۶). از مجموع ۳۱۳ سند استخراجی درخصوص چاپارخانه های مسیر تهران به انزلی در ۴۰ سند به چاپارخانه های تهران، ۲ سند به چاپارخانه شاه آباد، ۲ سند به چاپارخانه حصارک، ۱۵ سند به

چاپارخانه ینگه امام، ۷ سند به چاپارخانه قشلاق، ۳ سند به چاپارخانه کونده، ۱۷ سند به چاپارخانه های قزوین، ۵۱ سند به چاپارخانه آقا بابا، ۱۵ سند به چاپارخانه مزرعه، ۱۰ سند به چاپارخانه خرزان، ۸ سند به چاپارخانه پاچنار، ۱۳ سند به چاپارخانه منجیل، ۱۶ سند به چاپارخانه رستم آباد، ۱۱ سند به چاپارخانه گهدم، ۱ سند به چاپارخانه سنگر، ۴۳ سند به چاپارخانه های رشت و در ۵۹ سند به چاپارخانه انزلی اشاره شده است (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۱۶۶؛ سال ۱۳۳۷ هجری قمری، کارتن ۵۱، پرونده ۶، شماره سند ۴؛ سال ۱۳۲۱ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۸، شماره سند ۵؛ سال ۱۳۳۵ هجری قمری، کارتن ۲۶، پرونده ۹۱، شماره سند ۶؛ سال ۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۹، شماره سند ۶۳؛ سال ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۳، شماره سند ۴۲ و) (نمودار ۲). نقطه ی آغاز چاپارخانه های مسیر مورد پژوهش از تهران شروع می شد و به سایر ایستگاه های چاپاری واقع در مسیرهای منتهی به انزلی به صورت شبکه های ارتباطی پُرتردد متصل می شد. در ادامه به دو نمونه از چاپارخانه های فعال بین راه تهران-انزلی بصورت موردی اشاره می شود:

چاپارخانه ینگه امام:

در حال حاضر بنای کهن ینگه امام، یکی از میراث برجای مانده از دوره قاجار است که در شهرستان

متنوعی از لایه های متفاوت این تپه کشف کرد. با توجه به یافته های حاصل از کاوش که شامل: بقایای معماری باشاخص های منسجم و ساختار مستحکم، اشیاء سفالی، فلزی، سنگی، قطعات سفال معماری، پیت و چاه های مملو و... هستند و بنا به اعتقاد حفار و بر اساس گونه شناسی و گاهنگاری انجام شده، سفال های مکشوفه که از نوع اسگرافیاتوی متعلق به دوره ایلخانی و آثار معماری در این محوطه که متعلق به دو دوره: اواسط دوره اسلامی (ایلخانی) با معماری ضعیف تر و دوره تاریخی (ساسانی) با معماری منسجم و قوی تر تشخیص داده شده، به نظر می رسد قدمت این محوطه ی باستانی متعلق به دوره ی قبل از قاجار است (سانچ، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۷).

چاپارخانه آقابابا:

از دیگر میراث برجای مانده از دوره قاجار، بنایی در مختصات جغرافیایی (N: 04'43" و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب های آزاد است که در حال حاضر در روستای آقا بابا از توابع بخش کوهین شهرستان قزوین در دهستان ایلات قاقازان شرقی واقع شده. در سفرنامه های عزالدوله و دکتر فوریه^۵ و اورسل^۶ از چاپارخانه آقابابا به عنوان منزل (ایستگاه تعویض اسب) یاد شده. با استناد به مطالب یادداشت شده در این سفرنامه ها، ایستگاه آقابابا در سال ۱۲۷۷ هجری

ساوجبلاغ استان البرز و در مختصات جغرافیایی (N: 35°56'16" , E : 50° 43' 20) و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب های آزاد، در جنوب تپه ی باستانی ینگ ی امام در روستای ینگ ی امام شهرستان هشتگرد (ساوجبلاغ)، در استان البرز واقع شده. این بنا در دوره قاجار یکی از مهمترین تأسیسات بین راهی موضوع مورد پژوهش در قالب کاروانسرا با کاربری های متفاوت بوده و از اندک بناهایی است که در متون تاریخی، اسناد، عکس ها و سفرنامه های موجود از دوره قاجار با عناوین متفاوتی همچون: چاپارخانه، کاروانسرا، مهمانخانه، پُستخانه، تلگرافخانه، تلفن خانه و منزلگاه به آن پرداخته شده (اورسل، ۱۳۸۲، ص ۲۱۴؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، ص ۲۷۶؛ فووریه، ۱۳۹۰، ص ۴۰۷؛ مجلس، ۱۳۰۱ هجری قمری، ص ۲۳). ایستگاه چاپاری ینگ ی امام از فعال ترین منازل چاپاری در کل دوره قاجار بود (سازمان وزارت امور خارجه: سال ۱۳۲۷ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۲، شماره سند ۵ و...). (تصویر ۳). بنای امروزی با عنوان کاروانسرای دوره قاجار در تاریخ ۱۷/۹/۱۳۷۷ با شماره ۲۱۷۵ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسید (آرشیو اداره میراث فرهنگی استان البرز، ۱۳۸۱) (تصویر ۴) و (تصویر ۵). در مجاورت این کاروانسرا تپه ی باستانی وجود دارد. هیأتی از پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی تهران، طی سه فصل حفاری، یافته های فرهنگی

⁶- Ernest Ursel

^۵-Jean-Baptiste Feuvrier

کاروانسراها

کاروانسراها تأسیسات اقامتی-رفاهی وابسته به راه‌ها بودند که به سبب سامان‌دهی امور کاروان‌ها و بازرگانان به هنگام تردد در راه‌های اصلی سرزمین پهناور ایران و دوری شهرها و آبادی‌ها به صورت شبکه وسیع و سامان‌دهی شده با الگوی تقریباً ثابت احداث می‌شدند. در ایران سابقه ساخت کاروانسراها به دوره هخامنشیان بازمی‌گردد (نعیما، ۱۳۹۴، ص ۶۰). از آنجائیکه حفظ امنیت جاده هاومسائل راهداری به تبع شرایط سیاسی، مذهبی و اقتصادی موردتوجه حکومت‌ها در همه ی دوره‌ها بود، محتوای سفرنامه‌ها و نوشته‌های مسافرانی که در دوران مختلف بویژه در روزگار صفویان و قاجار به ایران آمدند، تأکیدی براهمیت شبکه کاروانسراییی در آن دوران دارد(سیرو، ۱۹۴۹، ص ۶۹). در ابتدای دوره قاجار تا قبل از تأسیس ایستگاه‌های چاپاری، موقتا" بخشی از کاروانسراهای برون شهری واقع در مسیر خطوط پستی را به توقفگاه مسافرین و تعویض اسب اختصاص می‌دادند. پس از گشایش چاپارخانه‌ها همچنان برخی از آنها مورد استفاده عموم قرار می‌گرفت (رودگرکیا، ۱۳۷۶، ص ۳۳۱). این در حالی بود که اوضاع نابسامان کاروانسراهای برون شهری، هزینه‌های سنگین بازسازی، تعمیرات، نگهداری و عدم امکانات رفاهی مناسب در آنها باعث شده بود تا مسافران به شدت از مدیریت آنها ناراضی باشند. مشکل اصلی این کاروانسراها عدم سودآوری اقتصادی برای صاحبان کاروانسرا بود. تعمیر و

قمری به علت طولانی بودن مسیر دایر شده بود (اورسل، ۱۳۸۲، ص ۲۱۴). در سال ۱۲۹۲هجری قمری به علت تغییر موقعیت مکانی ایستگاه‌های چاپاری قزوین- انزلی تعطیل شد. مجدداً در سال ۱۲۹۹هجری قمری به عنوان آخرین ایستگاه راه شوسه کالسکه‌روی تهران- قزوین در نظر گرفته شد. در آن دوره مسافران از این مکان به عنوان ایستگاه(منزل) تعویض اسب، اسب‌های تازه نفس گرفته و ادامه ی سفر تا رشت و انزلی رابه صورت سفر سریع السیر چاپاری انجام می‌دادند. این نوع سفر تا زمانی که روس‌ها جاده شوسه قزوین- رشت (ادامه ی راه شوسه تا انزلی)را ساختند، ادامه داشت(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، ص ۲۷۶) (تصویر ۶). با توجه به عدم ثبت ایستگاه چاپاری آقابابا در دیاگرام ثبت شده کتاب رابینو «ولایات دارالمرز ایران گیلان» (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، ص ۳۰۳) و کتابچه مجلس متعلق به دوره احمد شاه قاجار(مجلس ۱۳۰۱، هجری قمری)، به نظر می‌رسد این ایستگاه چاپاری درمقاطع پایانی آن دوره غیرفعال بوده و عمارت برجای مانده ی امروزی در آن روزگار به عنوان مهمانخانه بین راهی و با بر اساس معماری متفاوت آن در سال‌های پایانی دوره قاجار، عمارت اربابی بوده. در حال حاضر عمارت آقا بابا متعلق به مالک خصوصی است. طی سال‌های گذشته به عنوان مهمانخانه سستی مشغول فعالیت بود و اکنون غیر فعال است(آرشیو اداره میراث فرهنگی استان البرز) (تصویر ۷).

نگهداری هر کاروانسرا و ایجاد فضایی مناسب، نیازمند صرف هزینه های زیادی بود که صاحب آن قادر نبود همان هزینه را برگرداند. به همین جهت بیشتر کاروانسراهای بین راهی با کمک مالی مقطعی دربار و خیرین محلی اداره می شد. حتی پس از احداث راه شوسه در دوران سلطنت ناصرالدین شاه، «شرکت روسی بیمه ی و حمل و نقل» هم نمی توانست با همان شیوه ی قدیمی، کاروانسراها را اداره کند. بخصوص اینکه پیوند راه های شمال ایران به راه های روسیه و اروپا، نیازمند ایجاد ایستگاه های بین راهی به مراتب قانونمندتر و مرتب تر بود. در بعضی از این ایستگاه ها از قدیم، کاروانسرا و بناهایی وجود داشت که شرکت یا آن ها را خریداری کرد و یا با ایجاد تسهیلات، آن ها را ساماندهی و اجاره کرد. در نهایت هزینه های بسیاری را به منظور ساخت و مرمت و نگهداری و تأمین امکانات این ایستگاه ها صرف کرد و در تمام آنها امکانات رفاهی مناسب برای اسکان مسافران، چهارپایان و کالسکه ها فراهم کرد. در کنار این اقدامات، قوانین محکمی را نیز برای متخلفن وضع کرد و با گماشتن نیروهای قزاق در کاروانسراها، جدیت خود را برای ایجا نظم نشان داد (وزین افضل و همکاران، ۱۳۹۴: ص ۶۹ و ۷۰). البته در همان دوره علاوه بر استفاده از کاروانسراهای دوران گذشته، موارد جدیدی نیز ساخته شد که از نظر اندازه و ارزش معماری به دوره های قبلی خود نمی رسیدند، ولی ادامه دهنده ی آن ها بودند) فرشچی و حاجی زمانی، ۱۳۹۸: ۱۳).

از مجموع ۹۷ سند استخراجی در خصوص کاروانسرا های مسیر تهران به انزلی در ۱ سند به کاروانسرای تهران، ۲۰ سند به کاروانسرای شاه عباسی کرج، ۱ سند به کاروانسرای کمال آباد ۱۵ سند به کاروانسرای ینگه امام، ۱ سند به کاروانسرای کریم آباد، ۱ سند به کاروانسرای بیدستان، ۵ سند به کاروانسرای سعد السلطنه، ۱۰ سند به کاروانسرای خرزان، ۸ سند به کاروانسرای پاچنار، ۱۶ سند به کاروانسرای رستم آباد، ۹ سند به کاروانسرای شاه عباسی لات، ۱ سند به کاروانسرای رشت، ۲ سند به کاروانسرای دوشنبه بازار، ۷ سند به کاروانسرای پیر بازار اشاره شده (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۳۷ هجری قمری، کارتن ۵۱، پرونده ۹، شماره سند ۹؛ سال ۱۳۲۱ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۹، شماره سند ۱۱؛ سال ۱۳۳۵ هجری قمری، کارتن ۲۶، پرونده ۵۵، شماره سند ۱۷؛ سال ۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۸، شماره اسناد ۲۳۱، ۱۳۵، ۲۳۶، ۲۴۷، ۲۳۹ و)(نمودار ۳).

در ادامه یک نمونه از کاروانسراهای فعال دوران قاجار معرفی می شود:

کاروانسرای پیر بازار:

در مسیر مورد پژوهش کاروانسراهای درون شهری تجاری-بازرگانی فعال و وابسته به راه وجود داشت. یکی از این کاروانسراهای درون شهری در روستای کوچکی به نام پیربازار بعد از شهر رشت وقبل

به‌طور معمول ۲۰ نفر قراول شیفتی، فعالیت و قراولان در بیشتر موارد از سلاح سرد استفاده می‌کردند. بعد از تأسیس قورخانه به سلاح گرم نیز مسلح شدند (طویلی، ۱۳۷۰، ص ۲۷۹؛ فلور، ۱۳۶۶، ص ۳۶). در طول مسیر مورد پژوهش قراول خانه‌های احداث شده بود. ساختمان و مکان قراول خانه‌های ادامه‌ی راه شوسه از قزوین تا گیلان، در مسیر پیربازار الی امامزاده هاشم، با استناد بر خلاصه قرارداد احداث راه شوسه در سال ۱۳۱۱ هجری قمری مابین حاکم گیلان «ملک آرا» و مهندس روسی تبار به نام باستیلیمان^۷ و با حضور پختیانف^۸ قونسول روس، حاجی حُمامی و شریعتمدار به امضاء رسید. قرار شد هر قدر زمین جهت اصلاح راه و به جهت ساخت قراول خانه لازم باشد، ده ذرع در ده ذرع مجاناً^۹ به عوامل احداث راه داده شود و زیاده را خریداری کنند (فخرایی، ۱۳۹۸، صص ۳۰-۲۸).

از مجموع ۱۰ اسناد استخراجی در خصوص مقوله قراول خانه‌ها در ۱ سند به قراول خانه دروازه قزوین در تهران، ۱ سند به قراول خانه پل کن، ۱ سند به قراول خانه شاه آباد در میانجوب، ۱ سند به قراول خانه ینگگی امام، ۱ سند به قراول خانه پل کردان، ۱ سند به قراول خانه دروازه تهران در قزوین، ۱ سند به قراول خانه منجیل، ۱ سند به قراول خانه رشت و ۲ سند به قراول خانه انزلی اشاره شده است) آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۷ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۲، شماره سند ۱۷؛ سال

از بندرانزلی واقع شده بود. اهمیت این کاروانسرا به این سبب بود که این مکان قبل از بندر انزلی پیش بندر تجاری به حساب می‌آمد. در محور جغرافیایی از رشت- پیربازار- انزلی، مسافران و کالاهای تجاری رد و بدل و حتی اجناسی به اروپا صادر می‌شد (پندی، ۱۳۸۷: ۷۵) (تصیر ۸). پیربازار دارای مغازه‌ها و کاروانسرای وسیعی بود که کالاها در آنجا انباشته و نگهداری می‌شدند (دمورگان، ۱۳۳۸، صص ۲۸۳-۲۵۸؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۲ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۹، شماره اسناد ۱۲-۱۱-۱۰-۶-۳-۱- (تصویر ۹)).

قراول خانه‌ها

در دوره قاجار امنیت شهرها با دروازه‌ها و قراول خانه‌ها تأمین می‌شد. به دستور ناصرالدین شاه قاجار و در زمان اصلاحات امیرکبیر در سال ۱۲۶۸ هجری قمری در همه شهرهای بزرگ، قراول خانه‌هایی (پاسدارخانه) تأسیس شد.

وی توانست در سراسر کشور با ایجاد پاسگاه‌ها و قراول خانه‌ها در طول راه‌ها، راهزنی را ریشه کن کند (بروگش، ۱۳۸۹، ص ۲۶۸) و برای برقراری نظم و امنیت و سروسامان دادن به ناامنی جاده‌ها در کلیه نقاط و راه‌های کشور قراول خانه‌ها را ایجاد کند تا محمولات پستی از دستبرد سارقین محافظت شوند (طویلی، ۱۳۷۰، ص ۲۷۹). در هر قراول خانه

^۹ Plekhanov

^۸ Bostelman

خبری از مهمانخانه با الگو و معنای فرنگی در ایران نبود. مسافرخانه ها و منازل بین راهی همان کاروانسراها و احیانا "چاپارخانه‌ها بودند (نظری و سیاوشیان، ۱۳۸۷، ص ۵) و اتاق های واقع در بالاخانه های برخی از چاپارخانه هارا به اقامت موقت مسافران راه چاپاری اختصاص می دادند. سپس مهمانخانه‌های مجزا با الگوی مهمانخانه‌های فرنگ در برخی از شهرهای مهم ساخته شد (فوروکاوا، ۱۳۸۴، ص ۸۹).

از مجموعه ۱۵۰ سند استخراجی در خصوص مهمانخانه های مسیر تهران- انزلی در ۱ سند به مهمانخانه کرجک، ۱۰ سند به مهمانخانه شاه آباد، ۱۰ سند به مهمانخانه حصارک، ۱۵ سند به مهمانخانه ینگگی امام، ۱۲ سند مهمانخانه قشلاق (گسریاک)، ۳ سند به مهمانخانه کونده ۳۲ سند به مهمانخانه قزوین، ۲ سند به مهمانخانه آقا بابا، ۱ سند به مهمانخانه بویینک، ۲ سند به مهمانخانه یوزباش چای، ۸ سند به مهمانخانه پاچنار، ۱۳ سند به مهمانخانه منجیل، ۱۶ سند به مهمانخانه رستم آباد، ۱۷ سند به مهمانخانه کهدم، ۸ سند به مهمانخانه سنگر اشاره شده است (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۱۶۶؛ سال ۱۳۳۷ هجری قمری، کارتن ۵۱، پرونده ۶، شماره سند ۴؛ سال ۱۳۲۱ هجری قمری، کارتن ۲۵، پرونده ۸، شماره سند ۵؛ سال ۱۳۳۵ هجری قمری، کارتن ۲۶، پرونده ۹۱، شماره سند ۶؛ سال ۱۳۱۹ هجری قمری،

۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۸، شماره اسناد ۱۰ و ۱۶ و ۸۵ و ۲۱۴؛ سال ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۲۴ و ... (نمودار ۴).

در ادامه به یکی از قراول خانه های قاجاری نزدیک به تهران پرداخته می شود:

قراول خانه شاه آباد:

ایستگاه چاپاری شاه آباد در راه مورد پژوهش نزدیکترین تشکیلات چاپاری دوره قاجار به «دروازه قزوین» شهر تهران بود (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۸، شماره سند ۱۶؛ آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۹ هجری قمری، کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره سند ۲۴). سند تصویری در این خصوص موجود است. نقشه ای در سال ۱۳۱۸ هجری قمری توسط شخصی ناشناس به شیوه دست نگار و رنگی، بدون مقیاس و جهت نما ترسیم شده (تصویر ۱۰).

مهمانخانه ها

ایجاد مهمانسرا (مهمانخانه) در بین راه ها از دیگر اقدامات ناصرالدین شاه پس از مراجعت از سفر دوم فرنگستان و راه سازی بود (صفایی، ۱۳۶۳، ص ۷۲). از تصاویر و گزارش های متعدد تاریخی این چنین برمی آید، در دوره قاجار تا پیش از سال ۱۲۹۶ هجری قمری، قبل از تسطیح (راه شوسه) راه تهران-قزوین،

« مثل بیشتر ساختمان های بین راهی دیوارهای چینه ای داشت و برخلاف بسیاری از پست های تعویض اسب، چند درخت تبریزی نیز مقابل آن کاشته اند» (کلودآنه، ۱۳۷۰، ص ۱۳۸) (تصویر ۱۱).

نتیجه گیری

تأسیس راه های شوسه و اماکن بین راهی نوین پس از سلطنت ناصرالدین قاجار، فرآیند سفرها و آشنایی پادشاه، فرهیختگان و طبقه ی ثروتمند جامعه با پیشرفت های صنعتی و هنری ایجاد شده در جهان غرب بوده و در آن مقطع زمانی سبب ایجاد تحولات شگرفی در مراودات سیاسی- بازرگانی داخلی و خارجی ایران گردید. به طوری که رشد همه جانبه ی ابعاد فرهنگی کشور را در پی داشت. یافته های پژوهش حاکی از آن است، سیاست روس ها مبتنی بر نفوذ در ایران و از سوی دیگر دیدگاه دولتمردان به دلیل تحکم بخشیدن پیوند ایران با روسیه و غرب، هر دو کشور را برآن داشت تا با همکاری یکدیگر به سرعت مناسب ترین راه میان ایران و روسیه را سر و سامان داده و پیشرفت ارتباطات را شتاب بیشتری ببخشند. در نتیجه احداث راه شوسه تهران- انزلی و تمام بناهای وابسته به آن در طی چند سال به سرعت به اتمام رسید و تا اواخر دوره ی قاجار همچنان یکی از مهم ترین جاده های استراتژیکی و بین المللی کشور محسوب می شد. در این پژوهش با مطابقت اسناد تاریخی و باستان‌شناختی، موقعیت

کارتن ۲۳، پرونده ۱۲، شماره اسناد ۴۲ و ۴۳ و ۲۴ و) (نمودار ۵).

در ادامه یک نمونه از مهمانخانه های وابسته به تشکیلات چاپاری مسیر تهران-انزلی معرفی می شود:

مهمانخانه قشلاق:

به روایت عکس های برجای مانده ی تاریخی، متون سفرنامه، نقشه ها، اسناد و گزارشات مکتوب، چاپارخانه قشلاق سومین تشکیلات چاپاری درامداد راه شوسه تهران-قزوین- انزلی و شامل: ایستگاه چاپاری و مهمانخانه بود (تصویر ۱۱) (آرشیو اسنادوزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۸ هجری قمری، کارتن ۲۴، پرونده ۸، شماره سند ۸۵). این مهمانخانه تا اواخر دوره قاجار، مورد استفاده واقع می شد. دارای طویله و انبارهای وسیع و چند باب اتاق (بالاخانه، مهمانخانه) برای اقامت مسافران بوده که نیاز به تعمیر داشت (مجلس، ۱۳۰۱ هجری قمری، ص ۲۵). مسافران داخلی و خارجی بسیاری از جمله: امین الدوله (۱۳۱۶ هجری قمری) در سفر به لشت نشا، ظهیرالدوله (۱۳۱۷ هجری قمری) در سفر فرنگستان به جهت تعویض اسب کالسکه، کلودآنه (۱۳۲۳ هجری قمری) و مارچنکو^۹ (۱۳۳۶ هجری قمری) در این مهمانخانه اقامت داشتند (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف، صص ۱۸۲ و ۱۸۳). «کلودآنه» وضعیت معماری مهمانخانه را اینگونه توصیف کرده:

- ، آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۹۹.
- ، آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، برج جدی ۱۳۰۱، صورت راپرت ها و کمیسیون‌هایی که راجع بوضعیات سرویس حمل و نقل دولتی در اداره پست تشکیل شده و برای عامه حسب الامر وزارت جلیله پست و تلگراف به طبع رسید، تهران: بطبعه مجلس.
- اسکویی، مهرداد، (۱۳۹۳)، گیلان به روایت کارت پستال های تاریخی، رشت، فرهنگ ایلیا.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان، (۱۳۷۴)، چهل سال تاریخ ایران در دوره پادشاهی ناصرالدین شاه (المآثر والاثار)، به کوشش ایرج افشار، جلد اول، تهران: اساطیر.
- اورسل، ارنست، (1382) و (1353)، سفرنامه قفقاز و ایران، ترجمه ی علی اصغر سعیدی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- بروگش، هینریش، (۱۳۸۹)، سفری به دربار سلطان صاحبقران ۱۸۶۱-۱۸۵۹، ترجمه ی محمدحسین کردبچه، تهران، اطلاعات.
- بُغایری، عبدالرزاق، نقشه تهران و اطراف در زمان احمد شاه ۱۳۲۸ هجری قمری، (۱۳۷۵)، تهران، سحاب.
- پندی، کیوان، (۱۳۸۷)، رشت در آینه تاریخ، رشت، کتیبه گیل.

مکانی ۱۷ چاپارخانه (نمودار ۲)، ۱۴ کاروانسرا (نمودار ۳)، ۹ قراول خانه (نمودار ۴) و ۱۵ مهمانخانه (نمودار ۵) شناسایی شد. می توان چنین استنباط نمود، علیرغم این که تمامی تأسیسات شناسایی شده، مختص ارائه ی خدمات رفاهی و امنیتی بوده و عملکرد مشابه و مشترک داشتند، چاپارخان ها با بیشترین تعداد در موقعیت های مکانی نظام مند، فواصل منظم و در قالب شبکه ی ارتباطی گسترده در امتداد این جاده قرار داشتند و به لحاظ عملکرد انتقال امور پُستی، ارسال گزارش های مکتوب سیاسی در سطح داخلی و خارجی و خدمات رسانی از الویت بالاتری برخوردار بودند. دولت قاجار از این طریق کوشید تا ضمن فراهم نمودن مرادوات سیاسی، سفری سریع تر و امن تر برای مسافران خارجی و تمامی سطوح و اقشار داخلی جامعه فراهم کند. نتیجه ی این فعالیت های عمرانی، رشد ابعاد فرهنگی و هنری ایران را در پی داشت و از منظر باستان شناسی آغاز دوره معاصر ایران تلقی می شود.

منابع

- ، آرشیو اسناد کاخ گلستان،
1900، Alexandre stahl، ۱۳۹۹.
- ، آرشیو اداره میراث فرهنگی استان البرز، ۱۳۹۹.
- ، آرشیو اداره میراث فرهنگی استان قزوین، ۱۳۹۹.

-رابینو، ه ل، (۱۳۵۷)، ولایات دارالمرز ایران «گیلان»، ترجمه ی جعفر خممامی زاده، رشت، بنیاد ایران.

-رودگر کیا، ایرج، (۱۳۷۶)، مروری بر تاریخ پست در ایران، تهران، نگین .

-سرنه، کارلا، (۱۳۲۶)، آدمها و آئینها در ایران: سفرنامه مادام کارال سرنه، ترجمه ی علی اصغر سعیدی، تهران، زوار.

-سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۹)، کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها، ترجمه ی عیسی بهنام، قاهره، سازمان حفاظت آثار باستانی ایران.

-صفایی، ابراهیم، (۱۳۶۳)، رهبران مشروطه، دوره اول، جاویدان.

-طباطبائی، غلامرضا، (۱۳۶۶)، سفرنامه فرهاد میرزا، تهران، انتشارات علمی.

-طویلی، عزیز، (۱۳۷۰)، بندر انزلی، جلد دوم تهران، مولف.

-عبدلی فرد، فریدون، (۱۳۸۳)، چاپارخانه ها و راه های چاپاری ایران، جلد اول، تهران، هیرمند.

-عظیمی، ناصر، (۱۳۹۶)، تاریخ گیلان، رشت، ایلیا.

-فخرایی، ابراهیم، (۱۳۹۸)، گیلان در جنبش مشروطیت، تهران، علمی و فرهنگی.

-فلور، ویلم ام، (۱۳۶۶)، جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار، ترجمه ی ابوالقاسم سری، تهران، توس.

-جعفری، علی اکبر و بتول سلیمانی، «قراسوران و ناکارآمدی تامین امنیت راه ها و جاده ها در دوره قاجار»، فصلنامه پژوهشی تاریخ نامه ایران بعد از اسلام، سال ۸، شماره ۱۵، ۱۳۹۶، صص ۱-۲۷.

-دمرگان، ژاک، (۱۳۳۸)، مطالعات جغرافیایی، ترجمه ی دکتر کاظم ودیعی، هیات علمی فرانسه در ایران، تبریز، چهر.

-دمورگان، ژان ژاک، (۱۳۳۸)، سفرنامه دمورگان ۱۳۲۶ هجری قمری، ترجمه ی دکتر کاظم بدیعی، تبریز، چهر.

-دهقانی سانچ، ولی الله، (۱۳۸۷)، «گزارش دومین فصل حفاری تپه ینگه امام، شهرستان هشتگرد»، مرکز اسناد و کتابخانه پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی.

-دهقانی سانچ، ولی الله، (۱۳۸۵)، «گزارش اولین فصل حفاری تپه ینگه امام شهرستان هشتگرد»، مرکز اسناد و کتابخانه پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی.

-دیولافوا، مادام ژان و پ شوالیه لژیون دونور، افسر آکادمی، (۱۸۸۷ م)، ایران کلد و شوش، با ۳۳۶ کلیشه چوب از روی عکسهای مولف و دو نقشه. ترجمه ی شادروان علی محمد فره وشی (مترجم همایون)، با تجدید نظر و ترجمه افتادگی ها، پاریس .

-وزین افضل، مهدی، نورایی، مرتضی، جعفری، علی، «سیاست ها و عملکرد ناصرالدین شاه در توسعه راههای گیلان با تاکید بر بازخوانی و تحلیل سندامتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین»، فصلنامه گنجینه اسناد، دفتر اول، ۱۳۹۴، سال ۲، صص ۵۲-۸۰.

-وزین افضل، مهدی، قنبری کلاشی، صباح، «تعمیر و توسعه راه تهران - قم در دوران قاجار»، دوفصلنامه تحقیقات تاریخ اجتماعی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، شماره ۲، ۱۳۹۰، سال ۱، صص ۱۰۱-۱۲۳.

-وزین افضل، مهدی، قنبری کلاشی، صباح، «سیاست ها و چالش های ناصرالدین شاه در توسعه راه شوسه مازندران»، پژوهش های تاریخی ایران و اسلام، ش ۱۹، ۱۳۹۵، صص ۲۳۵-۲۶۰.

-همرنگ، بهروز، (۱۳۸۹)، راههای تاریخی گیلان، رشت، فرهنگ ایلیا.

-Earmakov, Dimitri Ivanovich, (2019), DIMITRI Earmakov in Iran, Dedicated to the 100th Anniversary of the Museum, Tbilisi.

-Björn Sohrne, FRPSL, (2020), "un collectionneur globetrotter", Par Marina Poncion, Articles, collectionneures celebres, collectionneurs celebres. Stahl Aloxandre, und Eisen) 1895(, 2018. Vol. 15: »Zeitschrift Deutsche Eisenhüttenwesen; Heft 13-24, 2. Halbjahr (Classic Reprint) (German Edition) Paperback.

-<https://www.google.com/maps>.

-فورو کاوا، نوبیوشی، (۱۳۸۴)، سفرنامه فوروکاوا، ترجمه ی هاشم رجب زاده و کینجی اورا، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

-فورویه، ژوانس، (۱۳۹۰)، سه سال در دربار ایران، ترجمه ی عباس اقبال آشتیانی، تهران، نوین و ناشر دیجیتال، مرکز تحقیقات رایانه ای قائمیه اصفهان.

-کرزن، جرج ناتانیل، (۱۳۸۰)، ایران و قضیه ایران، ترجمه ی غلامعلی وحید مازندرانی، تهران، علمی و فرهنگی.

-کلودآنه، (۱۳۷۰)، گلهای سرخ اصفهان (ایران با اتومبیل): سفرنامه کلودآنه، ترجمه ی فضل الله جلوه، تهران، روایت.

-گلزاری، مسعود، (۱۳۵۵)، سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان و .. به نقل از میرزا ابراهیم، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.

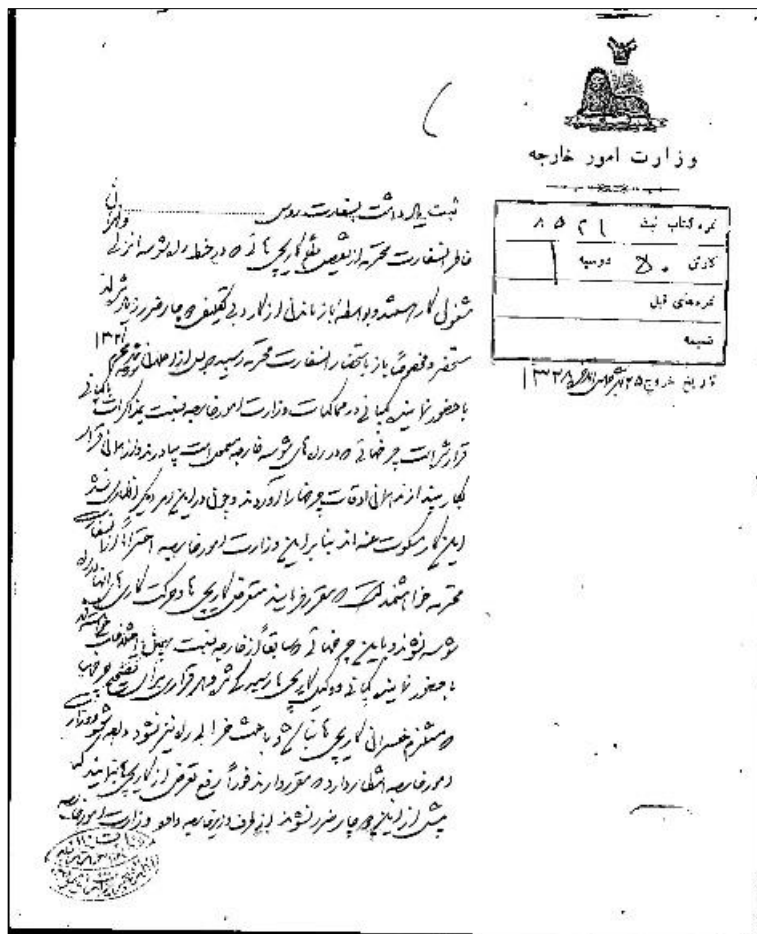
-نظری، فرهاد و سیاوش درودیان، «منزل ینگی امام تلفیق باغ و کاروانسرا»، گلستان هنر، شماره ۱۱، ۱۳۸۷، صص ۲۶-۳۷.

-نعیما، غلامرضا، (۱۳۹۴)، سیر تحول معماری ایران از آغاز تا دوره تیموری، تهران، سروش دانش.

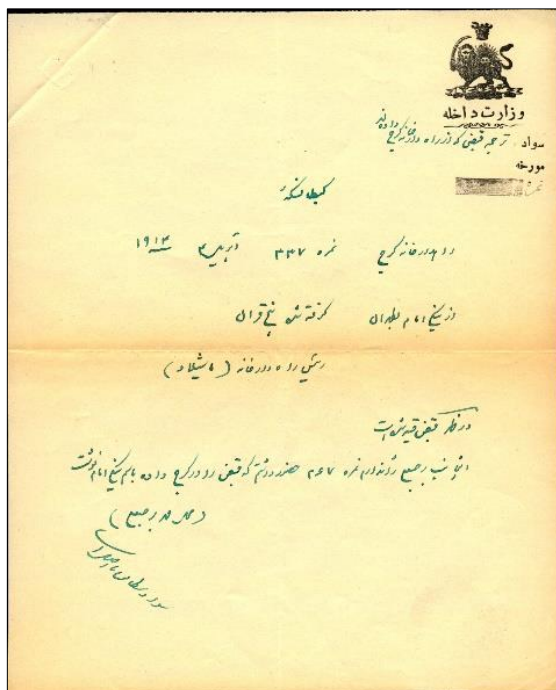
-نورمحمدی، مهدی، (۱۳۹۳)، باقرخان سعدالسلطنه حاکم قزوین در عصر ناصری، تهران، سخن.



نقشه ۱. موقعیت جغرافیایی استان‌های واقع در راه تهران-انزلی (منبع: Google Earth).

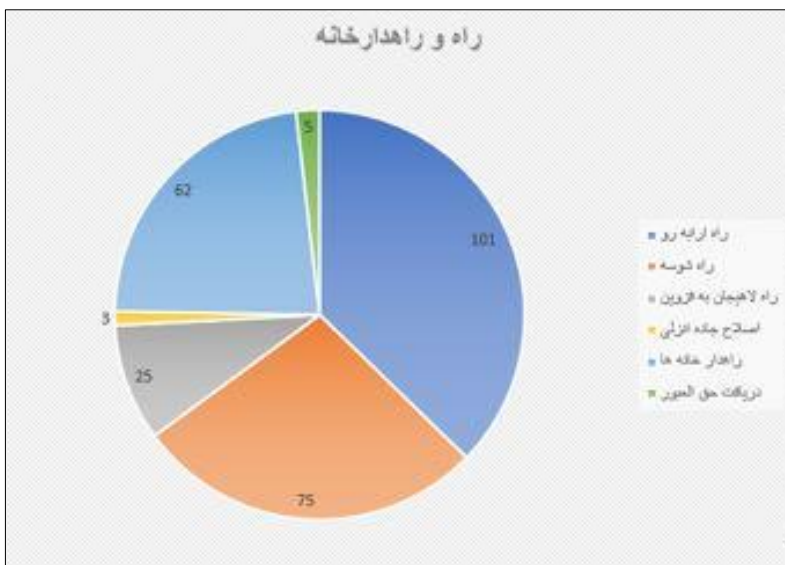


تصویر ۱. ثبت یادداشت وزارت امور خارجه به سفارت روس در مورد بازماندن فعالیت گاریچی ها در راه شوسه انزلی به طهران (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۲۸ هجری قمری، کارت ۵۰، پرونده ۱، شماره سند ۱۰۳).

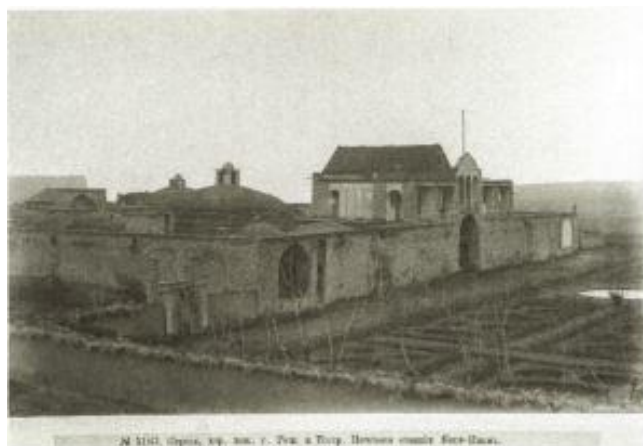
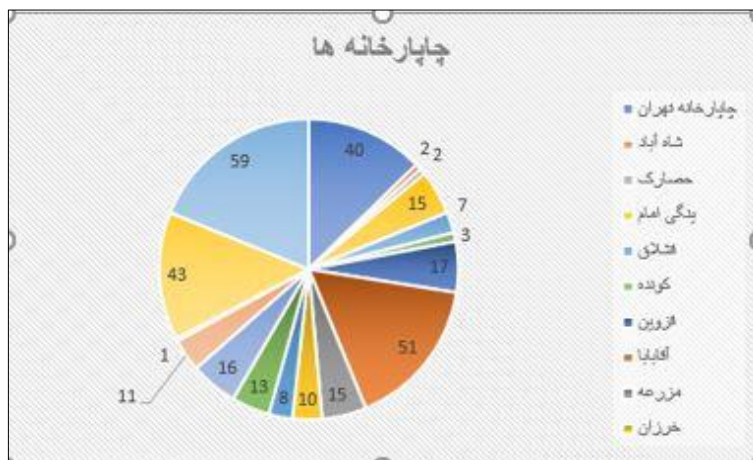


تصویر ۲. سند بر جای مانده از دوران قاجار در خصوص راهداری (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، ۱۳۳۲ هجری قمری، کارتن ۵۰، پرونده ۱، شماره سند ۳).

نمودار ۱. پراکنش اسناد استخراجی در خصوص مقوله راه و راهداری راه تهران- انزلی در دوران قاجار، (نگارندگان، ۱۳۹۹)



نمودار ۲. پراکنش اسناد استخراجی در خصوص مقوله چاپارخانه های راه تهران- انزلی در دوران قاجار، (نگارندگان، ۱۳۹۹)



تصویر ۳. نمای کلی ایستگاه چاپاری ینگی امام در دوران قاجار (ERMAKOV 2019 : 88)

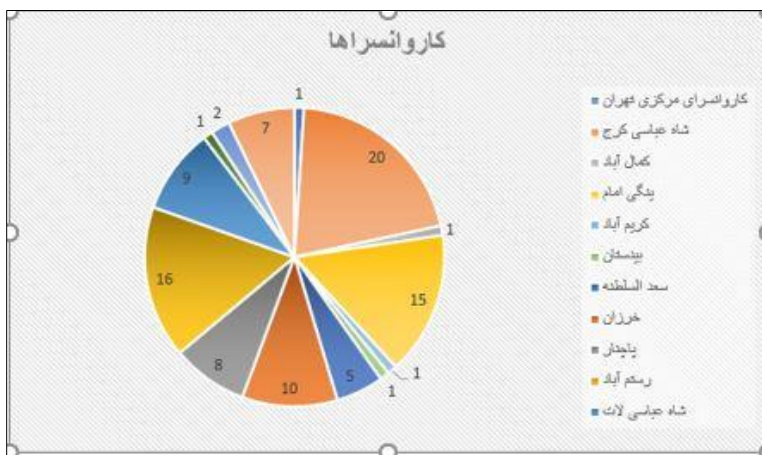


تصویر ۴. نمای ایوان جنوبی کاروانسرای ینگی امام (نگارندگان، ۱۳۹۹) تصویر ۵. نمای کلی کاروانسرای ینگی امام (نگارندگان، ۱۳۹۹)



تصویر ۶. نمای جنوبی ایستگاه چاپاری آقابابا در دوره قاجار (ERMAKOV 2019: 88) تصویر ۷. نمای جنوبی عمارت آقابابا (نگارندگان، ۱۳۹۹)

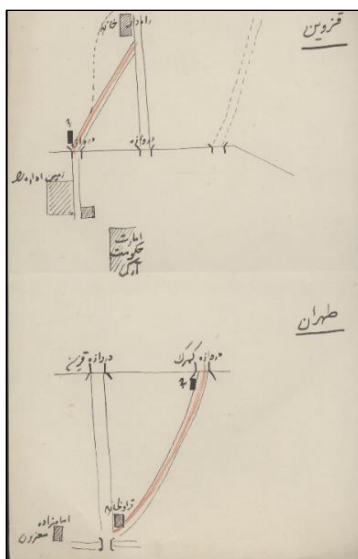
نمودار ۳. پراکنش اسناد استخراجی در خصوص مقوله کاروانسراهای راه تهران- انزلی در دوران قاجار. (نگارندگان، ۱۳۹۹)



تصویر ۸. کرجی های پیش بندر پیربازار بر روی ورقه پستی دهه ۱۳۲۴ هجری قمری (اسکویی، ۱۳۹۳، ص ۱۰)

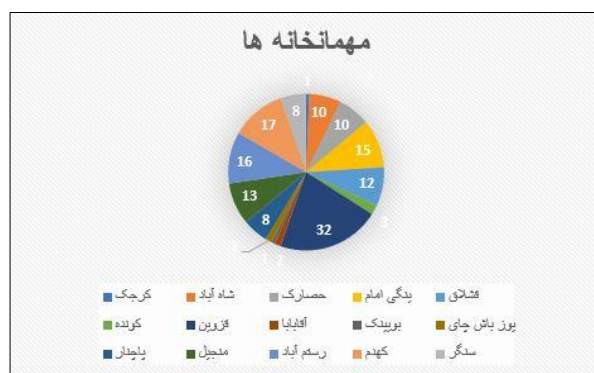


تصویر ۹. سند برجای مانده از دوران قاجار در قرارداد فیما بین مسیو بستلمان و حاجی میرقاسم رشتی مالک کاروانسرای پیربازار (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۲ هجری قمری، کارت ۲۵، پرونده ۹، شماره سند ۱۲)



تصویر ۱۰. نقشه بخشی از راه تهران- انزلی و جانمایی قراول خانه نزدیک دروازه فروزین در تهران (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه، سال ۱۳۱۸ هجری قمری، کارت ن: ۲۴، پرونده ۸، شماره سند ۱۰)

نمودار ۵. پراکنش اسناد استخراجی در خصوص مقوله مهمانخانه های راه تهران- انزلی در دوران قاجار (نگارندگان، ۱۳۹۹)



تصویر ۱۱. مهمانخانه و چاپارخانه قشلاق (Ermakov 2019: 88)