

مطالعات تاریخ فرهنگی؛ پژوهش‌نامه‌ی انجمن ایرانی تاریخ
سال سوم، شماره‌ی دهم، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۳۲-۱۰۳

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه

مهدی وزین افضل*، حسین اسماعیلی نصرآبادی**

چکیده

پژوهش حاضر درصدد است امتیازنامه راه شوسه تهران به قم، که در سال ۱۳۰۱ق به امین‌السلطان واگذار شده بود را تجزیه و تحلیل نماید. این دوره مصادف با قرن نوزدهم میلادی می‌باشد که به قرن جاده‌ها و راه‌آهن معروف شده است. از این رو، در ایران نیز در اواخر این قرن تلاش شد به این شاخصه مهم پیشرفت و توسعه نزدیک شوند، بنابراین به واگذاری امتیازات راه‌سازی روی آوردند. یکی از مهمترین امتیازات از این نوع، راه شوسه تهران به قم یا راه ارتباطی پایتخت سیاسی به پایتخت مذهبی بود، که به دلیل جایگاه مهم سیاسی، مذهبی و فرهنگی این دو شهر از زوایای متعدد قابل تامل و بررسی و از اهمیت فراوانی در این دوره برخوردار است. در این پژوهش، این امتیازنامه و تاثیرات آن از ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بررسی و تبیین می‌شود. واژه‌های کلیدی: امتیازنامه، تهران، قم، امین‌السلطان، عمران، ناصرالدین شاه.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

* دانشجوی دکترای تاریخ ایران اسلامی دانشگاه اصفهان و عضو هیات علمی گروه علوم انسانی دانشگاه
جیرفت کرمان. (mahdivazin@yahoo.com)

** دانشجوی دکترای تاریخ ایران اسلامی دانشگاه اصفهان. (H_esmaeili1362@yahoo.com)

تاریخ دریافت: ۹۱/۰۸/۱۶ - تاریخ تأیید: ۹۱/۱۱/۰۳

مقدمه

قرن نوزدهم میلادی به قرن جاده‌ها و راه آهن معروف است، زیرا در این قرن با توجه به تحولات اقتصادی و نیاز روزافزون دولت‌ها برای نقل و انتقال محصولات، کالاها، تسهیل در رفت و آمد و بالتبع توسعه و پیشرفت، جاده‌های زیادی در دنیا ساخته شد. در ایران نیز، نیمه‌ی دوم قرن نوزدهم که مصادف با حکمرانی ناصرالدین شاه بود، برای ساخت جاده، اقداماتی اساسی انجام شد و شاه قاجار با واگذاری امتیازات راه‌سازی به کشورهای روسیه و انگلستان، سعی داشت جاده‌هایی با کیفیت مناسب در ایران به وجود آورد. علاوه بر کشورهای خارجی، دولت‌مردان داخلی نیز با استفاده از نفوذ خود، از ناصرالدین شاه امتیازات راه‌سازی کسب کردند. در بین این امتیازنامه‌های داخلی، امتیازنامه‌ای وجود دارد که تا به حال مورد بررسی قرار نگرفته است و آن امتیازنامه راه شوسه تهران به قم می‌باشد. این امتیازنامه به وسیله ناصرالدین شاه در سال ۱۳۰۱ق/۱۸۸۴م به میرزا علی اصغرخان امین‌السلطان، وزیر دربار وقت، واگذار شد. شهر قم به دلیل نزدیکی به پایتخت سیاسی کشور و داشتن ماهیت مذهبی، در دوره ناصرالدین شاه در زمره اولویت‌های عمرانی قرار گرفت و به آن توجه ویژه‌ای شد. راهی که از تهران به قم می‌رفت نیز از این امر مستثنی نبود و دولت ناصرالدین شاه تلاش‌هایی را برای آبادانی این راه انجام داد. در این پژوهش، این امتیازنامه و زوایای آن را مورد بررسی و بازنویسی قرار گرفته است. البته در مقاله‌ای دیگر تعمیر و توسعه راه تهران به قم بررسی و تبیین شده است،^۱ و در این مقاله سعی شده است بر مبنای امتیازنامه‌ی این راه، پژوهش صورت پذیرد.

مزایای راه و امتیازات راه‌سازی

در دوره قاجاریه با رشد آگاهی مردم از غرب و پیشرفت‌های آنان، روشنفکران قاجاری به درستی دریافتند پیشرفت اولیه‌ی کشور در توسعه‌ی راه شوسه و راه آهن است و مطالب بسیاری در روزنامه‌ها و کتاب‌ها در مورد مزایای راه و راه آهن نوشته شد.^۲ از منظر این

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

۲. میرزا حسن خان اعتمادالسلطنه یکی از این افراد است که با نوشته کتابچه‌ای در مورد راه، سعی بر این داشت تا مزایای داشتن راه را به سیاستمداران عصر خود گوشزد کند؛ برای اطلاعات بیشتر نک: اعتمادالسلطنه، (۱۳۰۷ق)، قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع، تهران: کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، ش ۱۱۰۲۱۵، برگ ۷-۱.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۰۵

روشنفکران، جاده عاملی اصلی برای توسعه‌ی تجارت، کشاورزی، صنعتی شدن، حمل و نقل، لشکرکشی و در نهایت اقتصاد پویا و پیشرفت کشور بود. به درستی ملکم خان معتقد بود «بدون راه، نعمات طبیعت همه بی‌فایده است و زراعت مفلوک است و بدون راه، خلق یک ملک، همه گدا و زندگی همه سخت‌ترین بار ذلت است».^۱ در همین راستا، دولت ناصرالدین شاه شروع به واگذاری امتیازاتی در زمینه راه و راه آهن به کشورهای اروپایی از جمله روسیه، انگلستان و بلژیک کرد. از جمله مهم‌ترین امتیازاتی که در زمینه راه و راه آهن در دوره قاجاریه به اروپاییان داده شد، امتیازات مربوط به راه آهن و تعمیر و توسعه راه‌ها در شمال و جنوب بود. مهم‌ترین این امتیازات، واگذاری امتیازنامه‌های راه آهن حرم عبدالعظیم، تراموا، راه خوزستان، راه آهن دکویل و راه فیما بین تبریز و دارالخلافه بودند.^۲ این امتیازها نشان می‌دهد دولت قاجار تمرکز ویژه‌ای بر روی مسئله جاده داشته است. تا اوایل دوره ناصرالدین شاه فقط هشت جاده اصلی شوسه در ایران وجود داشته است، ولی این آمار در هنگام وقوع انقلاب مشروطیت به شدت افزایش یافت.^۳

دولتمردان ایرانی نیز با توجه به نفوذی که در دربار داشتند، نمی‌خواستند از این امتیازات بی‌بهره باشند و شاه را ترغیب می‌کردند تا به آنها نیز امتیازاتی هر چند کوچک داده شود. در بین تمام این امتیازات، امتیازنامه‌ای وجود دارد که کمتر به آن توجه شده و آن امتیازنامه راه شوسه تهران به قم است که از جانب دولت ناصرالدین شاه به میرزا علی اصغر خان امین‌السلطان، واگذار شد. از آنجایی که این امتیازنامه به تازگی در دسترس قرار گرفته است، بسیاری از وجود آن بی‌خبر بوده‌اند و در این مقاله برای اولین بار این سند منتشر می‌شود.^۴ حال این پرسش مطرح است که چرا این امتیازنامه در بین تمام

۱. سیدمحمدعلی جمالزاده، (۱۳۳۵)، *گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران*، برلن: کاوه، ص ۶۷.

۲. میرهاشم محدث، (۱۳۸۰)، *چند امتیازنامه عصر قاجار*، تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی، صص ۱۳-۱۰.

۳. یاکوب ادوارد یولاک، (۱۳۶۸)، *سفرنامه ایران و ایرانیان*، ترجمه کیکاووس جهانگیری، تهران: خوارزمی، ص ۳۰۹؛ هوگو گروتته، (۱۳۶۹)، *سفرنامه گروتته*، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز، صص ۲۷۷-۲۷۶؛ ارنست اورسل، (بی‌تا)، *سفرنامه*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: بی‌نا، ص ۲۳۴؛ *گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران*، ص ۷۸.

۴. برای به دست آوردن این سند، تلاش‌ها و پی‌گیری‌های گسترده‌ای از جانب مولف به عمل آمد و با راهنمایی‌های دلسوزانه خانم دکتر فاطمه قاضیها، آقای دکتر امیرخانی و همچنین مساعدت‌های سازمان

امتیازنامه‌های دیگر کمتر مورد توجه و بررسی قرار گرفته است؟ در پاسخ باید گفت که این امتیازنامه به دلیل ابعاد کوچک اقتصادی آن نسبت به راه‌های دیگر در ایران و از آنجایی که پای هیچ دولت خارجی در آن باز نشد، به اندازه کافی مورد پژوهش و بررسی قرار نگرفته است و ما در این مقاله با توجه به منابع دست اول دیگر، این امتیازنامه را تشریح و تبیین می‌کنیم.

کیفیت راه ری به قم در دوره صفویه

شهر قم به علت قرار گرفتن بر سر راه تجاری به ری، از اهمیت برخوردار بود و به آن به‌عنوان جایگاهی برای استراحت و مبادله کالا نگریسته می‌شد. از میل‌های راهنما (برج‌های راهنما) که بر سر راه‌های منتهی به قم باقی مانده است، می‌توان به اهمیت راه‌های قم پی برد.^۱ در قرون سوم و چهارم هجری، قم دارای شش راه خراسان، ساوه، همدان، جبال، عراق و کاشان بود.^۲ بعد از دوره صفویه به علت شیعی شدن دولت، به قم بیشتر از دوره‌های قبل اهمیت داده شد و شاهان صفویه به عمران و آبادانی قم علاقه وافری نشان دادند. وجود قبور تنی چند از شاهان صفویه در حرم حضرت معصومه سلام‌الله‌علیه، ساخت و سازهایی در داخل حرم و ایجاد راه سنگی برای قم با خشکاندن باطلاقی‌های نزدیک حوض سلطان، گواهی بر این واقعیت است.

در دوره صفویه با توجه به تفکرات شیعی حاکم بر جامعه، شهرهای کربلا، مشهد و قم بسیار مورد توجه قرار داشتند و تعداد زیادی از مردم ایران، مردگان خود را برای خاکسپاری به این شهرها حمل می‌کردند. از آنجایی که عتبات عالیات در دوره شاه عباس به عثمانی‌ها واگذار شد و مشهد در نقطه دور شمال شرق ایران قرار داشت، قم محل

اسناد ملی ایران و شخص آقای محسن روستایی، این سند از بین اسناد فهرست نویسی نشده، استخراج و اسکن شد و در دسترس عموم قرار گرفت. در این مقاله از تلاش تمام این عزیزان تشکر و قدردانی می‌نمایم.

۱. ابودلف، (۱۳۵۴)، سفرنامه، ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی، با تعلیقات و تحقیقات مینورسکی، تهران: زوار، ص ۷۲؛ میرعابدین کابلی، (۱۳۷۸)، بررسی‌های باستان‌شناسی قمرو، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ص ۱۱۸.

۲. حسن بن محمد قمی، (۱۳۸۴)، تاریخ قم، ترجمه حسن بن علی بن عبدالملک قمی، به کوشش دارالتحقیق آستانه مقدسه، قم: زائر، صص ۴۰-۳۹.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۰۷

مناسبتی برای دفن اجساد معتقدان مذهبی بود. سالیانه تعداد زیادی از مردم از جاده ری به قم برای انتقال جنازه‌های خود به این شهر مذهبی تردد می‌کردند.^۱ تحقیقات باستانشناسی و تاریخی نشان می‌دهد در دوره صفویه، از تهران و ری به قم پنج راه وجود داشته است:

راه اول: ورامین - دهیر - قلعه سنگی - ساوه - قم. این راه بسیار قدیمی و دور بوده است و در دوران باستان و قرون اولیه اسلامی از آن استفاده می‌شده است.
راه دوم: ری - رباط کریم - خاکی سرای - بیک - مامونیه - ساوه - قم.
راه سوم: ورامین - کاروانسرای آب باریک - کاروانسرای دهیر - قم.
راه چهارم (مسیر زمستانی): ری - حسین‌آباد - آموک - عزیزآباد - قلعه سنگی - کوشک نصرت - بکیرآباد (باقرآباد؟) - قم.
راه پنجم (مسیر تابستانی): ری - حسین‌آباد - کنارگرد - حوض سلطان - کاروانسرای صدرآباد - پل دلاک - قم.^۲

چهار مسیر اول در طول زمان به علل مختلف اهمیت خود را از دست دادند و تا دوره ناصرالدین شاه و ساخت جاده جدید، مسافران برای رسیدن به قم از مسیر پنجم استفاده می‌کردند. در طول این جاده که مسافران در حالت عادی سه روزه آن را طی می‌کردند،^۳ فقط سه ایستگاه کنارگرد، حوض سلطان و پل دلاک با امکانات محدود برای مسافران وجود داشت.^۴ این جاده بسیار ناهموار بود و در زمستان مسافران در گل و لای جاده گیر

۱. ای. آر. دوراند، (۱۳۴۶)، سفرنامه، ترجمه علی محمد ساکی، خرم‌آباد: کتابفروشی محمدی، ص ۲۷؛ سفرنامه ایران و ایرانیان، ص ۲۵۰؛ آرمینیوس وامبری، (۱۳۷۰)، سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه، ترجمه فتحعلی خواجه نوریان، تهران: علمی و فرهنگی، ص ۵۰۱؛ فرد ریچاردز، (۱۳۴۳)، سفرنامه، ترجمه مهین دخت صبا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ص ۲۱۰؛ لیدی شل، (۱۳۶۲)، خاطرات، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: نو، ص ۱۵۲؛ سفرنامه ارنست اورسل، ص ۱۴۷؛ هرمان نوردن، (۲۵۳۶)، زیر آسمان ایران، ترجمه سیمین سمیعی، تهران: دانشگاه تهران، ص ۱۲۴.

۲. ماکسیم سیرو، (۱۹۴۶)، کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها، ترجمه عیسی بهنام، قاهره: انجمن فرانسوی شرق شناسی در قاهره، ص ۲۵۱؛ رجوع کنید به تصویر شماره ۱.

۳. پیر لوتی، (بی‌تا)، به سوی اصفهان، ترجمه بدرالدین کتابی، تهران: بی‌نا، ص ۲۲۵؛ حاج عبدالغفار نجم‌الملک، (۱۳۶۳)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران: بی‌نا، صص ۲-۳.

۴. ادیب الملک، (۱۳۶۴)، سفرنامه ادیب الملک به عتبات (دلیل الزائرین)، تصحیح مسعود گلزاری، تهران: دادجو، صص ۲۸۸-۲۹۰؛ سلطان محمدسیف الدوله، (۱۳۶۴)، سفرنامه مکه، تصحیح و تحشیه علی اکبر

می‌کردند و بسیاری از افراد و چهارپایان آنها کشته می‌شدند. در تابستان نیز کم آبی و کمبود مواد غذایی ضروری، برای مسافران مشکلات عدیده‌ای ایجاد می‌کرد.^۱

به منظور پیمودن این راه، مسافران وقتی از تهران خارج می‌شدند، با طی پنج فرسخ^۲ به روستای کنارگرد می‌رسیدند.^۳ در کنارگرد، کاروانسرا و مجموعه باغی وجود داشت که در دوره فتحعلی شاه ترمیم و بازسازی شده بود؛ ولی بسیار کثیف و عاری از هرگونه امکانات رفاهی مناسب برای مسافران بود. اکثر سیاحانی که از این مسیر عبور کرده‌اند، بر خرابی، کثیفی و کیفیت پایین کاروانسرای کنارگرد تاکید دارند.^۴ مسافران در ادامه مسیر، با گذر از مسیری بسیار ناهموار از رودخانه کرج، روستای زیان و دره ملک الموت، و طی مسافتی در حدود نه فرسخ و یا حدود هشت تا ده ساعت بدون توقف، به ایستگاه حوض سلطان می‌رسیدند.^۵ در حوض سلطان، کاروانسرای کوچکی وجود داشت که در طول زمان قسمت‌های مختلف آن تخریب شده بود.^۶ مسافران برای رسیدن به قم باید از باتلاق‌های

خداپرست، تهران: نی، صص ۳۸۲-۳۸۳؛ میرزا صالح شیرازی، (۱۳۷۷)، *سفرنامه اصفهان، کاشان، قم و طهران*، به کوشش ایرج افشار، میراث اسلامی ایران، دفتر هفتم، قم: کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی، ص ۲۷۵؛ ادوارد گرانویل براون، (۱۳۷۱)، *یک سال در میان ایرانیان*، ترجمه ذبیح الله منصور، تهران: صفار، ص ۲۵۰؛ میرزا علی خان نائینی صفاء السلطنه، (۱۳۶۶)، *گزارش کویر (تحفه الفقراء)*، به کوشش محمد گلبن، تهران: اطلاعات، صص ۹۵-۹۴.

۱. روزنامه ایران، شماره ۵۵۴، ۲۷ ذی‌القعدة ۱۳۰۱، ص ۱؛ ویلیام هالینگبری، (۱۳۶۳)، *روزنامه سفر هیئت سرجان ملکم به دربار ایران*، ترجمه امیر هوشنگ امینی، تهران: کتاب سرا، ص ۶۵؛ موریس پرنو، (۱۳۲۴)، *در زیر آسمان ایران*، ترجمه کاظم عمادی، تهران: علمی، ص ۹۵؛ ژولین دوروششوار، (۱۳۷۸)، *خاطرات سفر ایران*، ترجمه مهران توکلی، تهران: نی، ص ۵۱.

۲. فرسخ یا فرسنگ معادل شش کیلومتر است. از آنجایی که وسیله اندازه‌گیری دقیق مسافت در دوران صفویه و اوایل دوره قاجار وجود نداشت، سیاحان اعداد متفاوتی در مورد مسافت‌های ایستگاه‌های قم ارائه داده‌اند. در این مقاله سعی شده است اعدادی که به واقعیت نزدیکتر هستند مورد استناد قرار گیرد.

۳. مسیو چریکف، (۱۳۷۹)، *سفرنامه چریکف*، ترجمه آبکار مسیحی، به کوشش علی اصغر عمران، تهران: امیر کبیر، ص ۹۳؛ *سفرنامه خوزستان*، ص ۲؛ *گزارش کویر (تحفه الفقراء)*، ص ۹۶.

۴. میرزا عبدالحسین خان افشار رومی، (۱۳۸۶)، *سفرنامه مکه معظمه*، به کوشش رسول جعفریان، تهران: علم، ص ۲۷۰؛ *سفرنامه اصفهان، کاشان، قم و تهران*، ص ۲۷۶؛ *گزارش کویر (تحفه الفقراء)*، ص ۹۶.

۵. ویتا سکویل وست، (۱۳۷۵)، *مسافر تهران*، ترجمه مهران توکلی، تهران: فرزانه، ص ۱۳۳؛ *سفرنامه مکه*، ص ۳۸۲؛ *سفرنامه چریکف*، ص ۹۳؛ *سفرنامه خوزستان*، ص ۳.

۶. جعفرقلی خان معین‌السلطان، (۱۳۷۷)، *سفرنامه قم، دفتر نهم*، به کوشش حسین منقی، قم: میراث اسلامی ایران، کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی، ص ۲۹۳؛ محمد یوسف کیانی و ولفرام کلایس، (۱۳۷۳)،

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۰۹

وسط دریاچه حوض سلطان عبور می‌کردند. در این مسیر، دولت صفوی با خشکاندن باتلاق‌ها و سنگچین کردن مسیر، راه عبور را هموار کرده بود. با این حال سالانه، بخصوص در فصول بارانی که آب دریاچه افزایش می‌یافت، عده زیادی در این باتلاق‌ها فرو می‌رفتند و جان خود را از دست می‌دادند.^۱

در ادامه، مسافران از کنار کاروانسرای کوچک صدرآباد می‌گذشتند و با پیمودن مسافتی در حدود شش فرسخ به پل دلاک که بر روی رودخانه شور (ساوه) احداث شده بود، می‌رسیدند.^۲ در نزدیکی پل دلاک، یک کاروانسرای کوچک، کتیف، با آبی شور و بدون مواد غذایی وجود داشت.^۳ بعد از عبور از پل دلاک و رودخانه شور، مسافران از خاک فرج و رباط آقا محمد حسین و طی مسافت چهار فرسخی، وارد شهر قم می‌شدند.^۴ همان‌گونه که از شواهد بر می‌آید، جاده تهران منتهی به قم، تا قبل از دوره ناصرالدین شاه، بسیار ناهموار، ناامن و بدون امکانات رفاهی مناسب برای رهگذران بوده است؛ ولی در دوره ناصرالدین شاه به دلیل توسعه تجارت، افزایش زائران قم، مسافرت‌های شاه قاجار به قم و افزایش راه‌سازی در نقاط دیگر ایران، دولت قاجاریه به این نتیجه رسید که دیگر این راه جوابگوی نیازهای جامعه نیست و باید فکری برای آن شود.

کاروانسراه‌های ایران، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ص ۴۲۴؛ گزارش کویر (تحفه الفقراء)، ص ۹۴؛ سفرنامه اصفهان، کاشان، قم و طهران، ص ۲۷۶.

۱. محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، (۱۳۸۰)، *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، تعلیقات حسین محبوبی اردکانی بر المآثر و الآثار، به کوشش ایرج افشار، تهران: اساطیر، ص ۱۱۱؛ *روزنامه سفر هیئت سرجان ملکم به دربار ایران*، ص ۶۵.

۲. سی. جی. ویلز، (۱۳۶۸)، *ایران در یک قرن پیش*، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، تهران: اقبال، ص ۴۱۶؛ *سفرنامه مکه معظمه*، ص ۲۶۹؛ واسیلی ولادیمیروویچ بارتولد، (۱۳۵۸)، *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه سردادور، تهران: توس، ص ۱۹۳.

۳. *سفرنامه خوزستان*، ص ۱۸۰؛ *سفرنامه ایران و ایرانیان*، ص ۳۰۵؛ *روزنامه سفر هیئت سرجان ملکم به دربار ایران*، ص ۶۵؛ *سفرنامه اصفهان*، کاشان، قم و تهران، ص ۲۷۵.

۴. *سفرنامه چریکف*، ص ۹۳؛ *سفرنامه خوزستان*، صص ۱۸۱، ۳؛ *سفرنامه اصفهان*، کاشان، قم و تهران، ص ۲۷۵.

وضعیت عمرانی راه تهران به قم در دوره قاجاریه

در دوره قاجاریه شرایط جدیدی که بر اوضاع سیاسی حاکم شد، قم را از نظر سیاسی بیش از پیش مطرح کرد. با انتخاب تهران به پایتختی سیاسی کشور به وسیله آقامحمد خان، قم تنها ۱۴۴ کیلومتر با پایتخت فاصله پیدا کرد و این نقطه عطفی در تحولات سیاسی و اجتماعی و اقتصادی قم در آینده شد. نزدیکی شهر قم به تهران، وجود شخصیت‌های مذهبی در قم و احتیاج روزافزون شاهان و شاهزادگان قاجار برای کسب مشروعیت دینی از این افراد مذهبی، وجود حرم حضرت معصومه(س) در قم، موقعیت ژئوپولیتیکی منطقه‌ای قم که این شهر را به شرق و جنوب ایران متصل می‌کرد، تردیدها را در ساخت جاده‌ای محکم و مناسب در نزد دولتمردان کنار گذاشت و وجود جاده‌ای مناسب برای تردد راحت‌تر بین دو شهر را الزام آور ساخت. این امر از جانب ناصرالدین شاه بر عهده امین‌السلطان گذارده شد.

میرزا علی‌اصغر خان فرزند محمد ابراهیم خان امین‌السلطان بود. ابراهیم خان در جوانی در قم می‌زیست و در همان دوران علاقه شدیدی به حرم حضرت معصومه(س) و شهر قم داشت. هنگامی که ناصرالدین شاه در اوایل سلطنتش به قم سفر کرد، ابراهیم خان به آبداران سلطنتی پیوست و در دربار به سرعت مراحل پیشرفت خود را طی کرد تا اینکه در سال ۱۲۸۶ق/ ۱۸۷۰م ملقب به امین السلطنه شد. در سال ۱۲۹۴ق به ریاست دارالشورای کبری و در سال ۱۲۹۶ق/ ۱۸۷۹م به وزارت دربار و وزارت گمرک ارتقای مقام پیدا کرد.^۱ میرزا ابراهیم خان در سال ۱۲۹۹ق/ ۱۸۸۲م با اضافه درآمدی که از گمرک به دست آورده بود، شروع به انجام اقداماتی عمرانی در ابنیه حرم حضرت معصومه و راه تهران به قم کرد.^۲ میرزا ابراهیم خان امین‌السلطان در طول دوران خدمات درباریش املاک و مستغلات چندی در روستاهای بین راه تهران به قم همچون کوشک نصرت، علی آباد، منظریه و قلعه محمدعلی خان برای خود خریده بود؛ ولی به علت دوری از راه اصلی اهمیت چندانی

۱. حسن اعظام قدسی، (۱۳۷۹)، *خاطرات من یا روشن شدن تاریخ صد ساله ایران، تهران: کارنگ، صص ۱۹۳-۱۹۴*.

۲. محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، (۱۳۵۰)، *روزنامه‌ی خاطرات، مقدمه ایرج افشار، تهران: امیرکبیر، صص ۱۶۶؛ حسین محبوبی اردکانی، (۲۵۳۷)، تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران، ج ۲، تهران: دانشگاه تهران، صص ۲۸۶*.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۱۱

نداشتند.^۱ هنگامی که ابراهیم خان در سال ۱۳۰۰ق/ ۱۸۸۳م درگذشت، ناصرالدین شاه تمام امتیازات سابق ابراهیم خان را به پسر او میرزا علی اصغر خان امین السلطان واگذار کرد.^۲

میرزا علی اصغر خان اقدامات عمرانی پدرش در مورد قم را ادامه داد و ابنیه جدید در حرم حضرت معصومه (س) ایجاد کرد که هم اکنون پابرجا هستند. در مورد راه تهران به قم، میرزا علی اصغر خان از نفوذش در دربار استفاده کرد و امتیازی در سال ۱۳۰۱ ق/ ۱۸۸۴م از ناصرالدین شاه دریافت کرد که به «امتیازنامه راه شوسه تهران به قم» معروف می‌باشد.^۳ این امتیازنامه سرآغازی برای اقدامات اساسی در راه تهران به قم و ساخت ابنیه جدیدی در طول این راه به وسیله امین السلطان شد. امین السلطان از نگاه دربار کارنامه‌ای درخشان و موفق در امر راه‌سازی داشت. وی در ساخت جاده شوسه بین تهران به قزوین، زنجان و تبریز دست داشت به همین دلیل مورد توجه ناصرالدین شاه بود.^۴ این امتیازنامه به شرح ذیل می‌باشد:

هو الله تعالی شأنه^۵

لایحه امتیازاتی است که اولیای دولت علیه امضا میفرمایند در مقابل و ازاء تعهداتی که جناب جلالت مآب و الاقبال نظاماً للشوکه و الاجلال فدوی دولت جاوید الاتصال امین السلطان وزیر دربار اعظم و غیره در ذیل این ورقه و خاتمه این فصول امتیازات نموده است.

فصل اول

اولیای دولت علیه تسلیم میفرمایند خط راه شوسه را از دروازه شهر دارالخلافه که موسوم به دروازه شاهزاده عبدالعظیم است تا دروازه شهر قم در حالی که هیچ نقص و گیری نداشته باشد از تسطیح و بن‌سازی و نهر دو طرف خط راه و چاپارخانه و مهمانخانه و قراولخانه و سایر ملزومات به قدر متعارف و متداول به تفصیلی که در ذیل است

۱. حسین مدرسی طباطبایی، (۱۳۳۵)، راهنمای جغرافیای تاریخی ایران، قم: حکمت، ص ۲۰۸.

۲. روزنامه ایران، شماره ۵۳۵، ۲۴ ربیع الاول ۱۳۰۱ق، ص ۱.

۳. راه تهران به قم، بعد از ساخت به «راه دولتی» معروف شد.

۴. روزنامه ایران، شماره ۵۵۴، ۲۷ ذی القعدة ۱۳۰۱ق، ص ۱.

۵. واگذاری امتیاز خط راه شوسه از دروازه شهر دارالخلافه تا دروازه شهر قم به امین السلطان، ۱۳۰۱ ق، مرکز سازمان اسناد ملی ایران، شماره بازیابی مدرک ۲۹۵/۷۱۷۶، ۶ برگ، ۱۰ صفحه.

فصل دوم

امضا میفرمایند که در دو جانب خط راه به قدر ضرورت و مایحتاج هر بنایی که از عمارت و باغچه و غیرذالک بشود هرگاه در ملک خالصه باشد که آن زمین مجاناً و بلاعوض خواهد بود، و اگر در ملک اربابی باشد به قیمت عادله و تصدیق اهل خبره قیمت آن زمین را به صاحب ملک شرعی بدهند.

فصل سوم

امضا میفرمایند که در جانبین راه در اراضی غیر مزروع که مالک شرعی مشخص نداشته باشد هر قدر آب قنات جاری کند و احیاء اراضی و زراعت و احداث قراء و مزارع نماید به ملکیت معزی‌الیه اختصاص داشته باشد و بعد از ایجاد و احیاء این قنات و املاک و ابنیه فرمان ملکیت ابدی معزی‌الیه مرحمت شود و تا پانزده سال دیوان از قراء و مزارع مزبور مطالبه مالیات به هیچ اسم و رسم ننماید.

فصل چهارم

امضا میفرمایند به قدر حاجت ابنیه متعلق به راه و باغچه‌های لازمه در ابنیه و تعمیرات و حوض و آب انبار از هر آبی که در آن حدود جاری و سهل‌الوصول است برای مصرف نباتی و پرکردن حوض و آب انبار اعم از خالصه و اربابی ممانعت نشود و هر قدر علاوه بر این ضرورت بخواهند موقوف به رضای صاحب است.

فصل پنجم

امضا میفرمایند آب از رودخانه‌های^۱ واقعه در خط راه به جهت مشروب کردن زراعت‌های مستحدثه خود به قدر رفع حاجت برساند مشروط که به حقا به معموله قراء و مزارع خللی نرسیده احداث شکایتی نکنند.

فصل ششم

امضا میفرمایند که هنگام ضرورت به جهت دولت اعم از چاپار یا جمعیت یا مأمورین دولتی همان اجرتی را تقدماً تسلیم کنند که سایر عابریین سبیل و سایر طبقات رعیت ادا می‌کنند.

فصل هفتم

دولت امضا میفرماید و تأمین می‌دهد که مستحفظ و قراسواران این خط راه را به هر کس که اولیای دولت قاهره صلاح داند واگذار فرماید چنان منظم و امن باشد که هیچ وقت به

۱. اصل: رودخانه‌ای

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۱۳

واسطه بی‌نظمی و وقوع سرقت فتوری در عبور قوافل نشود فرضاً هرگاه بر سبیل اتفاق به ندرت سرقتی واقع شد رئیس و سواره قراسواران در ادای غرامت مجبور باشد و از هزار دینار الی هر مبلغی که سرقت شود بدون عذر از عهده برآیند.

فصل هشتم

امضا میفرمایند هر وقت از آب و املاک مجاور خط راه، خرابی در راه مزبور حاصل شود آن محل را مجبور به اصلاح و تدارک آن نمایند.

فصل نهم

امضا میفرمایند که هر کسی را که جناب معزی‌الیه صلاح بداند در این امتیازات و حقوق مفصله با خود شریک کند در تمام این امتیازات مجاز و مختار است که آن شخص را با خود سهیم و شریک قرار بدهد.

فصل دهم

امضا میفرمایند که هیچ کس حق نداشته باشد در دو طرف خط راه، احداث کاروانسرا و رباط و قهوه‌خانه نماید که اسباب اختلال راه و اغتشاش نرخ اجناس منازل شود مگر در صورتی که معزی‌الیه را اطمینان دهد و تعهدات او را قبول نماید و به اجازه و اذن او باشد

فصل یازدهم

امضا میفرمایند که این کار از طرف قرین الشرف دولت به هیچ کس واگذار نشود و هر وقت مصلحت دولت اقتضا کند که به دیگری واگذار فرمایند باید تمام مخارج و مصارف جناب معزی‌الیه را که در این راه کرده باشد از قبیل کاروانسرا و قهوه‌خانه‌ها و مزارع و هر قبیل بنایی و اسباب و انسب و مایحتاج را به قیمت خیره به مشارالیه نقداً عاید دارند و مطالبه اجرت المثل نمی‌تواند نماید

فصل دوازدهم

امضا میفرمایند که کاروانسراهایی دو طرف خط راه مختص تحصیل اجر اخروی و دعای ذات بی‌زوال اعلیحضرت ذی‌شوکت همایونی روحنا فداه جناب معزی‌الیه می‌سازد ابدالدهر مالیات دیوانی نبندند و بدعتی را که اسباب صدمه و اذیت زوار و مترددین است جاری نکند که ابدالدهر انشاءالله تعالی به نام نامی بندگان اعلی‌حضرت اقدس همایون شاهنشاهی روحنا فداه دائر و آبادان نماید.

در ازاء و مقال این امتیازات مفصله فوق جناب معزی الیه قبول می‌کند جمیع لوازم جاری شدن راه را از اقسام گاری‌ها و اسب‌ها و مبلو مایحتاج مهمانخانه‌ها کلاً و طراً از عین مال خود بدون مطالبه آن از دولت موجود و مهیا کند و منافع حاصله مخصوص خودش باشد. قبول می‌کند که تعمیرات عادیه چاپارخانه‌های دولت و پل‌های عرض راه را با خرابی راه که اتفاق بیفتد تماماً از خود نموده از دولت مطالبه نکند مگر وقتی که خدانخواستہ خرابی فوق‌العاده از طغیان آب رودخانه یا سیل یا زلزله برسد آن وقت مخارج با کارگزاران دولت علیه خواهد بود.

قبول می‌کند که مخارج تعمیرات چاپارخانه‌های راه قدیم و جیره و علیق چاپارخانه‌های قدیم را هیچ وقت از دولت مطالبه نکند و از چاپارها [ی] دولتی همان اجرتی را دریافت کند که از عموم مترددین می‌کند.

قبول می‌کند که نرخ منازل راه قم از دارالخلافه تا نصف راه که یازده فرسخ است یک تومن از نرخ عادلہ دارالخلافه تفاوت داشته باشد و از شهر قم الی نصف راه، یک تومن با قیمت عادلہ روز شهر قم به تفاوت بفروشد که از شهر و بلوکات اطراف داده نشود و حمل منازل خط راه می‌نمایند. تمام فصول دوازده‌گانه و چهار فقره تعهدات جناب معزی‌الیه از قراری است که در این شش صفحه امتیازیه ذکر شده و انشاءالله در همین قرار یابد به انجام برسد. فی ۲۲ شهر رجب المرجب پیچی ئیل ۱۳۰۱

هو الموفق و المعین

این کتابچه مطابق است با کتابچه که به شرف دستخط و صح جهانمطاع اقدس همایون شاهنشاهی روحنا فداه رسیده و به خانداد دولت علیّه مرحمت شده است و این نسخه بر حسب اراده علیّه به اقتضای خاطر او باید در خاکپای جواهر آسای همایون روحنا فداه ضبط باشد.

فی شهر شعبان المعظم [سنه] ۱۳۰۱ سجع مهر: امین‌السلطان

مفاد این امتیازنامه تماماً به نفع امین‌السلطان بود و گویا وی با نفوذ خود در دربار توانست این امتیازنامه را برای خود دریافت کند. هیچ‌گونه سندی از این که درباریان و یا روحانیون با این امتیازنامه مخالفت کرده باشند در دست نیست. به احتمال زیاد ابعاد اقتصادی کوچک این امتیازنامه و نفوذ شخص امین‌السلطان عامل اصلی برای جلوگیری از مخالفت دیگران با آن بوده است. در ادامه هر یک از فصل‌های این قرارداد را بررسی و با کتب تاریخی دیگر منطبق می‌کنیم تا زوایای آن روشن‌تر شود.

در فصل اول محدوده راه تهران به قم مشخص می‌شود و دربار از امین‌السلطان می‌خواهد از ایستگاه حرم حضرت عبدالعظیم تا دروازه قم را آباد گرداند. امین‌السلطان پس از انعقاد قرارداد، ابتدا مسیر قدیمی را تغییر داده و راه جدید را از مناطق جدیدی عبور داد. امین‌السلطان با توجه به ظرفیت‌های عمرانی که در مسیر وجود داشت، سعی کرد راه را از مکان‌هایی عبور دهد که آب به اندازه کافی وجود داشته باشد و در ضمن مستملکات او در مسیر جدید در کنار جاده قرار بگیرد تا بر ارزش آن‌ها افزوده شود. راه جدید تا دره ملک الموت همان راه قدیمی بود یعنی راه از ایستگاه حرم عبدالعظیم آغاز و بعد از گذر از قریه مبارک آباد، قریه دولت آباد کوچک، قریه بهشین، قریه فتح آباد، قریه باد، قریه محمودآباد، کهریزک، پل رودخانه کرج، حسن آباد به دره ملک الموت می‌رسید.^۱ از این دره، راه جدید به سمت قلعه محمدعلی خان کج می‌شد و مسافرین بعد از گذر از علی‌آباد، گرد کویر حوض سلطان، کوشک نصرت، احمدآباد، منظریه، پل دلاک، امام زده خاک فرج به مهمانخانه مهندسیه می‌رسیدند و از آنجا وارد شهر قم می‌شدند.^۲

مهم‌ترین ویژگی فصول دوم تا پنجم امتیازنامه، مسئله آبادانی مسیر است؛ زیرا تا این تاریخ مسافران از نبود ایستگاه‌های مناسب و آب کافی در طول مسیر شکوه داشتند. چون سرزمین ایران در مسیر راه‌های جهانی واقع شده است، تاسیسات بین راهی برای آسایش مسافران از دیرباز در آن اهمیت داشته و اقسام گوناگون از این‌گونه تاسیسات در ایران پدید آمده است. در قرن نوزدهم میلادی در ایران از آنجایی که وسایل ارتباطی پرسرعت آن زمان مانند درشکه، راه آهن و تراموا به ندرت وجود داشت، مسافرت‌ها طولانی می‌شد و مسافرین، ناچار بودند در طول سفر از امکانات رفاهی بین جاده‌ای بهره ببرند. به همین دلیل یکی از شرایط ساخت راه‌های جدید، ساختن مهمانسراها، باغ‌ها، چای‌خانه‌ها و کاروانسراها در طول مسیر بود. مفاد این فصول به امین‌السلطان اجازه می‌داد که علاوه بر زمین‌ها و باغ‌هایی که در بین تهران و قم دارد، دیگر زمین‌های دولتی را نیز تصاحب کند و در آنها به ساخت کاروانسرا، دکان، مهمانخانه، آب انبار و باغ دست زند؛ ولی دست او را

۱. ناصرالدین شاه، (۱۳۸۱)، سفرهای ناصرالدین‌شاه به قم؛ (۱۲۶۶-۱۳۰۹ ق)، به کوشش فاطمه قاضیها،

تهران: سازمان اسناد ملی ایران، صص ۱۶۰-۴۰.

۲. افضل‌الملک کرمانی، (۱۳۳۵)، تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی،

قم: وحید، صص ۵۴-۳۴.

در تصاحب زمین‌های مردم عادی بست. هیچ‌گونه سندی مبنی بر اینکه مردم محلی به دربار شکایت برده باشند که امین‌السلطان زمین‌های آنها را به ناحق تصاحب کرده است وجود ندارد. امین‌السلطان کل مسیر بیست و چهار فرسخی راه جدید تهران به قم^۱ را به شش ایستگاه برای مسافری تقسیم کرد. این ایستگاه‌ها در میان مردم عامی به «مالبند» معروف بودند.^۲ این ایستگاه‌ها به ترتیب از تهران به قم: کهریزک، حسن‌آباد، قلعه محمدعلی‌خان، علی‌آباد، کوشک نصرت و منظریه انتخاب شدند. در تمام این ایستگاه‌ها امین‌السلطان دستور داد امکانات رفاهی مناسب برای مسافری در نظر گرفته شود و باغ‌ها و مهمانخانه‌های جدیدی برپا شود. وی همچنین دستور داد بناهای فرسوده قدیم بازسازی و مورد استفاده مجدد قرار گیرد.

کهریزک ایستگاه اول: منطقه کهریزک که سه فرسخ و ربع (۱۹۴ دقیقه) با تهران فاصله داشت، ملک میرزا علی خان امین‌الدوله بود. این روستا حدود ۸۰ خانوار جمعیت داشت که اکثر آنها شاهسون‌هایی بودند که کهریزک را به عنوان قشلاق خود انتخاب کرده بودند.^۳ از آنجایی که ایستگاه کهریزک، اولین ایستگاه ورودی شهر تهران بود، امین‌السلطان به آباد کردن آن اهمیت زیادی داد و کاروانسرای جدید با تمام امکانات رفاهی در آنجا فراهم آورد.^۴

حسن‌آباد ایستگاه دوم: منطقه حسن‌آباد، ملک حاجی میرزا حسن امین‌الضرب، یکی از تجار ثروتمند دوره قاجاریه بود. حتی نام حسن‌آباد از نام کوچک امین‌الضرب گرفته شده است. از کهریزک تا حسن‌آباد سه فرسخ و نیم (۲۳۰ دقیقه) فاصله بود.^۵ در این ایستگاه،

۱. سیدعلی آل داوود، (به کوشش)، (۱۳۶۸)، دو سفرنامه از جنوب ایران، تهران: امیرکبیر، ص ۱۲۴؛ ظهیرالدوله، (۱۳۵۱)، خاطرات و اسناد، به کوشش ایرج افشار، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی، ص ۷۰؛ مسافر تهران، ص ۱۳۲.

۲. سید احمدبشیری زنجانی، (۱۳۷۷)، سفرنامه قم (از زنجان تا قم)، دفتر نهم، به کوشش سید جواد بشیری، قم: میراث اسلامی ایران، کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی، ص ۵۸۴.

۳. دو سفرنامه از جنوب ایران، ص ۱۲۰.

۴. علی اصغرخان امین‌السلطان، (۱۳۳۵)، علی‌آبادنامه یا سفرنامه ذهابیه قم، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: حکمت، ص ۲۱۶؛ تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، ص ۳۸؛ سفرهای ناصرالدین‌شاه به قم، ص ۸۶.

۵. دو سفرنامه از جنوب ایران، ص ۱۲۰.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۱۷

کاروانسرای وجود داشت که آن را میرزا حسن خان امین‌الضرب احداث کرده بود.^۱ امین‌السلطان این کاروانسرا را بازسازی و برای آن قناتی حفر کرد.^۲ با گذشت زمان این کاروانسرا نیز از اعتبار افتاد و رو به نابودی رفت.^۳

ایستگاه سوم قلعه محمدعلی خان: از حسن‌آباد تا قلعه محمدعلی خان چهار فرسخ مسافت بوده است. برای رسیدن به قلعه محمدعلی خان، مسافران باید از روی پلی که بر روی رودخانه کرج زده شده بود و به پل حاجی میرزا بیگ یا پل رودخانه شور معروف بود، عبور می‌کردند. اگر این پل خراب یا مسدود می‌شد، مسافران به ناچار باید از بیابان به علی‌آباد می‌رفتند و نمی‌توانستند در ایستگاه محمدعلی خان توقف کنند. پل حاجی میرزا بیگ بارها توسط حاکمان محلی، مهندس الممالک و امین‌السلطان تعمیر شد ولی هر دفعه به وسیله سیلاب خراب می‌شد.^۴ امین‌السلطان در توقفگاه محمدعلی خان مهمان‌خانه دولتی، قلعه و آب‌انبار بنا کرد و حدود شش خانوار را در آن سکنی داد تا برای مسافران آذوقه و آب تدارک ببینند.^۵

ایستگاه چهارم علی‌آباد: روستای علی‌آباد، از املاک میرزا ابراهیم خان امین‌السلطان بود و بعد از درگذشت وی، این ملک به پسرش میرزا علی‌اصغر خان به ارث رسید. میرزا علی‌اصغر خان نام کوچکش را به این منطقه داد، و نام آنجا به علی‌آباد تغییر کرد که تا امروزه بر آن باقی مانده است. فاصله حسن‌آباد به علی‌آباد هشت فرسخ بوده است.^۶ امین‌السلطان مجموعه‌ای از بناها شامل کاروانسرا، سردر، مهمانخانه، استخر آب، آسیاب، حمام، قهوه‌خانه، نانوايي، باغ، کوشک، اتاق تلگرافخانه دولتی و تعدادی اتاق برای اقامت

۱. *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، ص ۱۲۲؛ *کاروانسراهای ایران*، ص ۴۱۸.

۲. *علی‌آبادنامه یا سفرنامه ذهابیه قم*، ص ۲۱۷.

۳. *قهرمان میرزا عین‌السلطنه سالور*، (۱۳۷۴)، *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*، ج ۱، به کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، تهران: اساطیر، ص ۲۰۲.

۴. *فوریه*، ژرار، (۱۳۵۱)، *سه سال در دربار ایران*، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: شرکت سهامی انتشارات کتب ایران، ص ۳۵۵؛ *علی‌آبادنامه یا سفرنامه ذهابیه قم*، صص ۲۲۶ — ۲۲۵؛ *سفرنامه خوزستان*، ص ۱۸۲؛ *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، ص ۱۱۲؛ درخواست وزیر علوم از اعتضادالدوله مبنی بر پرداخت بدهی و ارسال صورت برآورد مخارج پل رودخانه شور، ۱۲۹۶ق، ۱ برگ، شماره مدرک، ۲۹۵۰۰۱۳۷۰.

۵. *دو سفرنامه از جنوب ایران*، ص ۱۲۱، ۲۳۲.

۶. همان، ص ۱۲۲.

خدمه در علی آباد ساخت.^۱ آنچه بیش از همه در توسعه علی آباد نقش داشته است، بی شک قنات آنجا بود؛ زیرا منبع آب نخستین شرط لازم برای احداث توقفگاه در راهها بوده است. مجموعه علی آباد بر بستر کوهپایه‌ای کم ارتفاع و در میان تپه ماهورهایی قرار گرفته است که رودخانه‌ای فصلی از میان آنها می‌گذرد و این همه نشان از مساعد بودن آن برای احداث تأسیسات بین راهی است.^۲ مجموعه علی آباد با کیفیت‌ترین توقفگاه در بین ایستگاه‌های دیگر راه تهران به قم بود؛ به طوری که چشم هر بیننده‌ای را خیره می‌کرد. تمام سفرنامه‌نویسان، حتی سال‌ها بعد از ساخت راه جدید تهران به قم، از علی آباد به نیکی و آبادانی یاد می‌کنند.^۳

ایستگاه پنجم کوشک نصرت: توقفگاه کوشک نصرت در غرب علی آباد در دامنه جنوبی کوی داغ قرار داشت.^۴ از علی آباد تا کوشک نصرت یک و نیم فرسخ فاصله بود و چون دو ایستگاه به هم نزدیک بودند، مسافری به ندرت در این ایستگاه توقف می‌کردند و اکثر کالسکه‌رانان، از کنار حوض سلطان گذر می‌کردند تا در کوشک نصرت توقف نکنند. در کوشک نصرت امین‌السلطان مهمانخانه و قنات ساخته بود.^۵ ایستگاه ششم منظریه: از کوشک نصرت تا منظریه پنج و نیم فرسخ مسافت بوده است.^۶ در نزدیکی منظریه، روستایی به نام شاشگرد وجود داشت که امین‌السلطان نام آن را به

۱. محمدکاظم خان کاشانی، (۱۳۳۵)، علی آبادنامه، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: حکمت، صص ۱۸-۵؛ عبدالله مستوفی، (۱۳۸۴)، شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)، ج ۱، تهران: زوار، ص ۳۳۵؛ دوستعلی خان معیرالممالک، (۱۳۷۲)، یادداشت‌هایی از زندگی خصوصی ناصرالدین شاه، تهران: تاریخ ایران، ص ۵۴۹.

۲. فاطمه ارژمند و وحید حیدری، «باغ بین راهی علی آباد قم»، فصلنامه گلستان هنر، ش ۱۲، پائیز ۱۳۸۷، ص ۷۸.

۳. میرزا امین لشکر، (۱۳۷۸)، روزنامه خاطرات امین لشکر، به کوشش ایرج افشار و محمد رسول دریگشت، تهران: اساطیر، ص ۲۴۶؛ هانری رنه دالمانی، (۱۳۷۸)، از خراسان تا بختیاری، ج ۲، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: طاوس، صص ۴۵۰-۴۴۲؛ سفرنامه قم (از زنجان تا قم)، ص ۵۸۵؛ روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، ج ۱، ص ۲۰۳؛ چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص ۱۲۲؛ تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، صص ۴۰-۳۹؛ سفرهای ناصرالدین شاه به قم، ص ۹۶؛ دو سفرنامه از جنوب ایران، ص ۱۲۲.

۴. چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص ۱۲۱.

۵. عبدالوهاب خان نظام‌الملک، (۱۳۴۴)، سفرنامه تهران به شیراز، ج ۱۳، به کوشش ایرج افشار، تهران: فرهنگ ایران زمین، ص ۲۰۰؛ چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص ۱۲۲؛ سفرهای ناصرالدین شاه به قم، ص ۹۷.

۶. دو سفرنامه از جنوب ایران، ص ۱۲۳.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۱۹

منظریه تغییر داد و در آنجا قنات، کاروانسرای بزرگ و مهمانخانه‌ای معتبر بنا کرد^۱ ولی با گذشت چند سال به علت رسیدگی نکردن به کاروانسرای آنجا، مجدداً رو به نابودی و کثیفی رفت.^۲ پس از عبور از کاروانسرای منظریه، بر روی رودخانه ساوه، امین‌السلطان به سعدالسلطنه دستور داد پلی با پنج دهنه محکم بسازد تا مسافران مجبور نباشند چهار فرسخ دورتر از روی پل دلاک عبور کنند؛^۳ ولی با این حال چندین بار پل جدیدالاحداث بر اثر سیل و کیفیت پایین مهندسی آن، خراب شد و مسافران مجبور بودند از روی پل دلاک عبور کنند.^۴

از منظریه تا قم پنج فرسخ بود.^۵ مسافران با عبور از ایستگاه مهندسیه که به وسیله مهندس الممالک ساخته شده بود، وارد قم می‌شدند.^۶

فصل ششم امتیازنامه کمی مبهم است. در این ماده چنین به نظر می‌رسد که دولت حق دریافت مبالغ راه‌داری و عبور و مرور در راه جدید را به امین‌السلطان واگذار کرده است تا درآمد حاصل از آن را به مصرف جاده جدید و نگهداری آن برساند؛ ولی صراحتاً از مالیات بر راه جدید سخنی به میان نیامده است. از داده‌های تاریخی مشخص می‌شود

۱. کامران میرزا نایب السلطنه، (۱۳۷۷)، *سفرنامه قم*، دفتر نهم، به کوشش ایرج افشار و رسول جعفریان، قم: میراث اسلامی ایران، کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی، ص ۶۵۸؛ *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، ص ۱۲۱؛ *کاروانسراهای ایران*، ص ۴۱۴.

۲. *روزنامه خاطرات عین السلطنه*، ج ۱، صص ۲۰۳-۲۰۴.

۳. جرج ناتانیل کرزن، (۱۳۴۹)، *ایران و قضیه ایران*، ج ۲، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی، ص ۶؛ هینریش بروگش، (۱۳۷۴)، *در سرزمین آفتاب*، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز، ص ۱۹۴؛ *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، ص ۱۱۲.

۴. ژوزف آرتور گوینو، (۱۳۶۷)، *سفرنامه (سه سال در آسیا ۱۸۵۸-۱۸۵۵ م)*، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: کتابسرا، ص ۲۴۸؛ جی. آ. اولیویه، (۱۳۷۱)، *سفرنامه (تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجار)*، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا ورهرام، تهران: اطلاعات، ص ۱۰۵؛ حاجی پیرزاده، (۱۳۴۲)، *سفرنامه*، به کوشش حافظ فرمانفرمائیان، تهران: دانشگاه تهران، ص ۶؛ *دو سفرنامه از جنوب ایران*، ص ۱۲۵؛ *سه سال در دربار ایران*، ص ۳۵۷.

۵. محمدعلی‌خان سدیدالسلطنه مینایی بندرعباسی، (۱۳۶۲)، *سفرنامه (التدقیق فی سیر الطریق)*، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: به نشر، ص ۲۹۹.

۶. *خاطرات و اسناد ظهیرالدوله*، ص ۶۱؛ *تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)*، ص ۵۲؛ *سفرهای ناصرالدین‌شاه به قم*، ص ۱۱۴.

امین‌السلطان از همان سال ۱۳۰۱ق، برای جاده جدید بلیط قرار داد و هر کسی که قصد عبور از این جاده را داشت باید مالیات آن را نیز پرداخت می‌کرد.^۱ دولت در سال ۱۳۰۳ق / ۱۸۸۶م یعنی تنها دو سال بعد از واگذاری راه جدید به امین‌السلطان، شش هزار ریال درآمد مالیاتی از جاده جدید داشته است.^۲ مالیات راه تهران به قم، در سال‌های بعد به علت افزایش بی‌رویه، عدم رسیدگی به جاده و امنیت آن، اعتراض مردم قم را در پی داشت.^۳

فصل هفتم امتیازنامه به مسئله ایجاد امنیت در راه تهران به قم اشاره می‌کند و امین‌السلطان را مجاب می‌سازد که از محافظان برای امنیت مسافران در این جاده استفاده کند. در دوران نابسامانی امنیت این جاده از بین رفته بود و دزدان زیادی بر کمین مسافران نشستند.^۴ امین‌السلطان از ایلات شاهسون که به صورت چادرنشین در نواحی اطراف جاده تهران به قم زندگی می‌کردند، نیرویی فراهم کرد تا از این جاده محافظت کنند. امین‌السلطان در هر یک از ایستگاه‌های بین راه، محلی را هم برای استراحت محافظان بنا کرد که مهم‌ترین منزلگاه آنان در علی‌آباد و حسن‌آباد قرار داشت. تعداد این محافظان کم، و درآمد آنها بسیار اندک بوده است به طوری که اکثر سیاحانی که از این راه گذر کرده‌اند، بر وضعیت نابسامان این محافظان تاکید دارند.^۵

فصل نهم قرارداد، به امین‌السلطان اجازه می‌داد فرد یا افرادی را برای سرمایه‌گذاری و کمک در ساخت جاده با خود شریک گرداند. امین‌السلطان نیز از گروه نخبه جاده ساز برای ساخت جاده جدید استفاده کرد. یکی از این افراد مهندس‌الممالک بود که در اروپا تحصیل کرده و در نزدیکی قم هم املاکی داشت.^۶ گویا مهندس‌الممالک که از محدود افراد

۱. بلیط حق عبور راه تهران - قم، ۱۳۰۱ق، ۲برگ، شماره مدرک ۲۴۰۰۲۱۶۵۷.

۲. *چهل سال تاریخ ایران*، ج ۱، ص ۳۳۰. این رقم در سال ۱۳۱۸ق، بابت عبور هر نفر ده شاهی و در سال ۱۳۱۹ق، پانزده شاهی ثبت شده است؛ نک: *سفرنامه (الدقیق فی سیر الطریق)*، ص ۱۲۶؛ *روزنامه خاطرات عین السلطنه*، ج ۲، ص ۱۴۶۳.

۳. اعتراض مردم قم در زمینه پرداخت مالیات راه، ۱۳۳۱ق، ۱۶ برگ، شماره مدرک ۲۴۰۰۰۷۵۹۷.

۴. *سفرنامه خوزستان*، ص ۱۸۱؛ گزارش کویر (*تحفه الفقرا*)، ص ۹۵.

۵. *تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)*، ص ۵۰؛ *سفرهای ناصرالدین شاه به قم*، ص ۸۹-۸۸؛ *دو سفرنامه از جنوب*، صص ۲۳۳، ۱۲۰.

۶. اوژن اوین، (بی‌تا)، *سفرنامه ایران امروز*، ترجمه علی‌اصغر سعیدی، تهران: بی‌نا، ص ۲۷۵؛ *روزنامه ایران*،

۲۷ ذی القعدة ۱۳۰۱ق، شماره ۵۵۴، ص ۱.

ماهر در جاده‌سازی بود، به وسیله ناصرالدین شاه بر انجام راه تهران به قم بر امین‌السلطان تحمیل شده بود؛ زیرا در جای جای سفرنامه‌ی امین‌السلطان، بر بی‌کفایتی او تأکید می‌شود. نفر دوم که در ساخت جاده راه تهران به قم تا سال‌ها با امین‌السلطان همکاری می‌کرد و بیشتر مدیریت راه جدید را بر عهده داشت، آقا باقر سعدالسلطنه بود که بعدها به حکومت قزوین و زنجان هم رسید.^۱ از آنجایی که امین‌السلطان درگیر مسائل حکومت‌داری بود و مستقیم نمی‌توانست بر روند ساخت جاده تهران به قم نظارت داشته باشد، سعدالسلطنه این کار را انجام می‌داد و در مواقع لزوم سعدالسلطنه با زدن تلگراف به تهران، در مورد نحوه ساخت و تعمیر این‌بیه و جاده از امین‌السلطان اجازه می‌گرفت.^۲ در منابع دوره قاجار عملکرد سعدالسلطنه و امین‌السلطان به طور متناقض تعریف و نقد شده است. قهرمان میرزا سالور که در سال ۱۳۰۸ ق / ۱۸۹۱ م از جاده تهران به قم دیدن کرده است، در مورد سعدالسلطنه 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 شسه‌ای ساخته‌اند! معنی راه همین است؟!» ولی ناصرالدین شاه، در تمام مراحل کار از اقدامات امین‌السلطان و سعدالسلطنه به شدت حمایت می‌کند.^۳

با توجه به فصول دهم، یازدهم و دوازدهم امتیازنامه، امین‌السلطان اجازه انحصار مهمانخانه‌ها و کاروانسرای جاده جدید را به دست گرفت. امین‌السلطان با قرار دادن چنین مفادی در امتیازنامه، در حقیقت از نظر حقوقی انحصار جاده و امکانات رفاهی آن را برای خود محفوظ نگاه داشت. امین‌السلطان بعد از ساخت کاروانسرای راه جدید و یا تعمیر آنها، سالیانه این کاروانسراها را به دیگران اجاره می‌داد. مبلغ این اجاره با توجه به نوع کاروانسرا و ایستگاه آن از ۷۰۰ تا ۱۳۰۰ تومان متفاوت بود.^۴ انحصار مواد غذایی این راه هم در دست امین‌السلطان بود. در انتهای امتیازنامه به امین‌السلطان اجازه داده شده بود که مواد غذایی بین راهی را از شهرهای تهران و قم کمی گرانتر بفروشد ولی گویا این

۱. راهنمای جغرافیای تاریخی ایران، ص ۲۷۶.

۲. تلگراف امین‌السلطان به سعدالسلطنه در مورد تعمیر پلی واقع در راه قم و پاسخ سعدالسلطنه به آن،

۱۳۰۷ ق، ۲ برگ، شماره بازیابی ۲۹۵/۶۱۰۲.

۳. روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، ج ۱، ص ۲۰۱.

۴. سفرهای ناصرالدین شاه به قم، ص ۸۲.

۵. سفرنامه (التقدیق فی سیر الطریق)، ص ۱۲۷؛ روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، ج ۱، ص ۲۰۴.

قیمت‌ها بسیار بالا بوده است و بسیاری از مسافران از قیمت‌های این مواد غذایی شکوه داشتند.^۱ 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 هیچ وجه نمی‌پذیرد. او معتقد بود: «کسبه این دکاکین... با این که ملزومات مسافرین و عابریین را به فراوانی ذخیره نموده و انباشته‌اند، همیشه با وجود دارایی هیچ نداشته‌اند یعنی نانوائی بی‌نان و بقال بی‌ادام و علاف بی‌علوفه حیوان تا آن قلابان بی‌فروغ و کاسبان دروغ، امتعه ارزان را به هر قیمت که خواهند در کمیابی بیشتر گران فروشند».^۲ در مقابل تمام امتیازاتی که در این قرارداد به امین‌السلطان داده شد، از وی خواسته شد تا وسائل حمل و نقل مناسب در جاده مورد استفاده قرار گیرد، از دولت بابت هزینه‌های راه چیزی نگیرد، ابنیه قدیمی این جاده را مورد بازسازی قرار دهد و قیمت اجناس بین راهی برای مسافران مناسب باشد.

در مورد وسائل حمل و نقل، امین‌السلطان در راه جدید کالسکه، درشکه، دلیجان و گاری را مورد استفاده قرار داد که اکثر آنها ساخت روسیه بودند.^۳ استفاده از وسائل حمل و نقل بستگی به وضعیت مادی مردم داشت. مردم عادی پیاده و یا با چهارپایان خود این مسیر را طی می‌کردند. کسانی که توانایی پرداخت هزینه کمی داشتند، از گاری استفاده می‌کردند. گاری‌هایی که بسیار پر سروصدا، کوچک و ناامن بودند و اکثر مسافران به کیفیت آن اعتراض داشتند.^۴ مردم مرفه نیز برای عبور از این جاده از کالسکه و درشکه استفاده می‌کردند.

پس از اتمام جاده جدید، امین‌السلطان 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

۱. تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، ص ۳۸.

۲. علی‌آباد نامه یا سفرنامه ذهابیه قم، ص ۲۳۹.

۳. سفرنامه فرانسوی « S. M. Imperiale m ayantdonne l ordre de me rendre aux Inoes pour explorer », مولفی ناشناخته، ۱۸۹۸م، کتابخانه ملی ایران، ص ۶۷؛ سفرنامه قم (از تهران به زنجان)، ص ۵۸۳؛ سفرنامه دوراند، ص ۲۷.

۴. اف. ال. برد و هارولد افوستون، (۱۳۷۶)، گشت و گذاری در ایران بعد از انقلاب مشروطیت، ترجمه علی اصغر مظهری کرمانی، تهران: جانان، ص ۱۸۳.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۲۳

ناصرالدین شاه رساند،^۱ 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.^۲ فصل اول در مورد ایستگاه‌های واقع در راه تهران به 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 تفضیل زیر بود:

محمل‌های فردار

۱. درشکه، دو نفر، نفری چهار تومان و ده شاهی.

۲. کالسکه، چهار نفر، نفری چهار تومان.

۳. دلیجان، هشت نفر، نفری سه تومان.

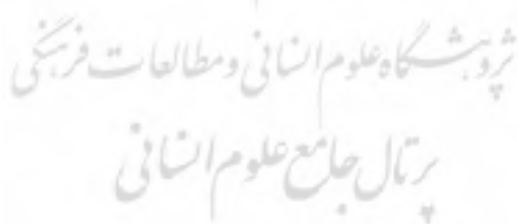
محمل‌های بدون فر

۱. ترمطاس،^۳ سه نفر، نفری دو تومان و پنج هزار.

۲. تریگا،^۴ 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.^۵



۱. تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، ص ۵۳.

۲. برای اطلاعات بیشتر نک: سفرهای ناصرالدین شاه به قم، ص ۴۱۶؛ بهادر نظام، (۱۳۴۲)، سفرنامه، مجله ماهانه راهنمای کتاب، س ۶، ش ۶ و ۷، صص ۴۵۹-۴۵۴.

۳. کالسکه‌ای که گنجایش جابه‌جایی سه نفر را داشت و مسافران را از باران و آفتاب حفظ می‌کرد.

۴. کالسکه‌ای که سه نفر را حمل می‌کرد ولی سقف نداشت.

۵. تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، صص ۵۹-۵۴.

نتیجه

ساخت راهی که امتیاز آن در سال ۱۳۰۱ق/ ۱۸۸۴م، در دوره ناصرالدین شاه به امین‌السلطان داده شد، تا سال ۱۳۰۷ق/ ۱۸۹۰م به طول انجامید. در طول این جاده ۱۴۴ کیلومتری، امین‌السلطان و گروه نخبه او بناها و کاروانسراهایی ایجاد کردند که تا چند سال مایه آسایش و آرامش مسافران بود و عابرین راحت‌تر و با امنیت بیشتر از این راه نسبت به سال‌های پیش عبور می‌کردند. ولی اشکالات عمده‌ای نیز نسبت به عملکرد امین‌السلطان در ساخت این جاده وجود داشت. امین‌السلطان با شکستن سد ساوه، حجم آب دریاچه حوض سلطان را افزایش و باعث نابودی راه قدیم شد تا بدین ترتیب مسافران مجبور باشند از راه جدید عبور کنند. از دیگر ایرادات این جاده هزینه بالای مرمت و بازسازی، گران بودن مالیات راه، عدم رسیدگی مناسب به امکانات رفاهی راه، سوء استفاده امین‌السلطان از موقعیت اراضی خود بر سر راه جاده جدید، کیفیت پایین جاده‌سازی و در نهایت گرانی اجناس و امتعه بین راهی بود. با توجه به تمام اوصاف، جاده جدید با توجه به تمام مشکلاتی که داشت، در نوع خود در قرن نوزدهم در ایران مناسب ارزیابی شد. ناصرالدین شاه در تمام مراحل ساخت جاده، از صدراعظم خود به شدت حمایت کرد و حتی پا را از مفاد قرارداد هم فراتر گذاشت و بودجه‌های هنگفتی برای اتمام این جاده در اختیار امین‌السلطان قرار داد.

جاده تهران به قم در سال‌های بعد از ساخت، به کمپانی لینچ انگلیس اجاره داده شد و دولت از درآمدهای آن استفاده می‌کرد. ایجاد کار برای روستاییان مسیر تهران به قم، مهاجرت کبری در آستانه انقلاب مشروطیت از این جاده، انتقال دستگاه‌های صنعتی به قم، تسریع شدن دسترسی به جنوب و شرق کشور از جمله مهم‌ترین دستاوردهای اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی راه جدید تهران به قم بود.

فهرست منابع و مآخذ

کتاب‌ها و مقالات:

- آل داوود، سیدعلی، (به کوشش)، (۱۳۶۸)، دو سفرنامه از جنوب ایران، تصحیح سیدعلی آل داوود، تهران: امیرکبیر.
- ابودلف، مسعین مهلهل خزرچی، (۱۳۵۴)، سفرنامه، ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی، به کوشش مینورسکی. تهران: زوار.
- ارژمند، فاطمه و وحید حیدری، باغ بین راهی علی آباد قم، گلستان هنر، ش ۱۲، پائیز ۱۳۸۷.
- ادیب‌الملک، (۱۳۶۴)، سفرنامه ادیب‌الملک به عتبات (دلیل الزائرین)، تصحیح مسعود گلزاری، تهران: دادجو.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن، (۱۳۵۰). روزنامه‌ی خاطرات، مقدمه ایرج افشار. تهران: امیرکبیر.
- _____، (۱۳۸۰). چهل سال تاریخ ایران، تعلیقات حسین محبوبی اردکانی بر المآثر و الاثار، به کوشش ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- اعظام قدسی، حسن، (۱۳۷۹)، خاطرات من یا روشن شدن تاریخ صد ساله ایران، تهران: کارنگ.
- افشار رومی، میرزا عبدالحسین خان، (۱۳۸۶)، سفرنامه مکه معظمه، به کوشش رسول جعفریان، تهران: علم.
- افضل‌الملک کرمانی، (۱۳۳۵)، تاریخ و جغرافیای قم (سفرنامه قم)، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: وحید.
- امین‌السلطان، علی اصغرخان، (۱۳۳۵)، علی آبادنامه یا سفرنامه ذهابیه قم، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: حکمت.
- امین لشکر، میرزا امین، (۱۳۷۸)، روزنامه خاطرات امین لشکر، به کوشش ایرج افشار و محمد رسول دریگشت، تهران: اساطیر.
- اوین، اوژن، (بی تا)، سفرنامه ایران امروز ۱۹۰۷-۱۹۰۶، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: بی‌نا.
- اورسل، ارنست، (بی تا)، سفرنامه، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: 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 سردادور، تهران: توس.
- براون، ادوارد گرانونیل، (۱۳۷۱)، یک سال در میان ایرانیان، ترجمه ذبیح الله منصوری، تهران: صفار.
- برد، اف. ال. و هارولد اف. وستون، (۱۳۷۶)، گشت و گذاری در ایران بعد از انقلاب مشروطیت، ترجمه علی اصغر مظهری کرمانی، تهران: جانان.
- بروگش، هینریش، (۱۳۷۴)، در سرزمین آفتاب، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز.
- بشیری زنجانی، سید احمد، (۱۳۷۷)، سفرنامه قم (از زنجان تا قم)، به کوشش سید جواد بشیری، میراث اسلامی ایران، دفتر نهم، قم: کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی.

- بهادر نظام، (۱۳۴۲)، سفرنامه، مجله ماهانه راهنمای کتاب، سال ششم، شماره‌های ششم و هفتم.
- پرنو، موریس، (۱۳۲۴)، در زیر آسمان ایران، ترجمه کاظم عمادی، تهران: علمی.
- پولاک، یاکوب ادوارد، (۱۳۶۸)، سفرنامه ایران و ایرانیان، ترجمه کیکاووس جهاندار، تهران: خوارزمی.
- جمالزاده، سید محمدعلی، (۱۳۳۵)، گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران، برلن: کاوه.
- چریکف، مسیو، (۱۳۷۹)، سفرنامه، ترجمه آبکار مسیحی، به کوشش علی اصغر عمران، تهران: امیر کبیر.
- حاجی پیرزاده، (۱۳۴۲)، سفرنامه، به کوشش حافظ فرمانمائیان، تهران: دانشگاه تهران.
- دالمانی، هانزی رنه، (۱۳۷۸)، از خراسان تا بختیاری، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: طاوس.
- دوران، ای. آر. (۱۳۴۶)، سفرنامه، ترجمه علی محمد ساکی، خرم‌آباد: کتابفروشی محمدی.
- روششوار، ژولین دو، (۱۳۷۸)، خاطرات سفر ایران، ترجمه مهراں توکلی، تهران: نی.
- ریچارد دز، فرد، (۱۳۴۳)، سفرنامه، ترجمه مهین دخت صبا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- سیف‌الدوله، سلطان محمد، (۱۳۶۴)، سفرنامه مکه، تصحیح و تحشیه علی اکبر خدایرست، تهران: نی.
- سدیدالسلطنه مینایی بندرعباسی و محمدعلی خان، (۱۳۶۲)، سفرنامه (التدقیق فی سیر الطریق)، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: به‌نشر.
- سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۶)، کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها، ترجمه عیسی بهنام، قاهره: انجمن فرانسوی شرق شناسی در قاهره.
- شل، لیدی، (۱۳۶۲)، خاطرات، ترجمه حسین ابوترابی، تهران: نو.
- شیرازی، میرزا صالح، (۱۳۷۷)، سفرنامه اصفهان، کاشان، قم و طهران، به کوشش ایرج افشار، میراث اسلامی ایران، دفتر هفتم، قم: کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی.
- ظهیرالدوله، (۱۳۵۱)، خاطرات و اسناد، به کوشش ایرج افشار، تهران: سهامی کتاب‌های جیبی.
- عین‌السلطنه سالور، قهرمان میرزا، (۱۳۷۴)، روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، به کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- فووریه، ژرار، (۱۳۵۱)، سه سال در دربار ایران، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: شرکت سهامی انتشارات کتب ایران.
- قمی، حسن بن محمد، (۱۳۸۴)، تاریخ قم، ترجمه حسن بن علی بن عبدالملک قمی، به کوشش دارالتحقیق آستانه مقدسه، قم: زائر.
- کابلی، میرعابدین، (۱۳۷۸)، بررسی‌های باستان‌شناسی قم، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- کاشانی، محمد کاظم خان، (۱۳۳۵)، علی‌آباد نامه، به کوشش حسین مدرسی طباطبایی، قم: حکمت.
- کامران میرزا؛ نایب‌السلطنه، (۱۳۷۷)، سفرنامه قم، به کوشش ایرج افشار و رسول جعفریان، میراث اسلامی ایران؛ دفتر نهم، قم: کتابخانه حضرت آیت‌الله مرعشی نجفی.
- کرزن، جرج ناتانیل، (۱۳۴۹)، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- کیانی، محمد یوسف و ولفرام کلایس، (۱۳۷۳)، کاروانسراهای ایران، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه ۱۲۷

- گروته، هوگو، (۱۳۶۹)، سفرنامه گروته، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز.
- گوینو، ژوزف آرتور، (۱۳۶۷)، سفرنامه (سه سال در آسیا ۱۸۵۱-۱۸۵۵م)، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: کتابسرا.
- لوتی، پیر، (بی تا)، به سوی اصفهان، ترجمه بدرالدین کتابی، تهران: بی نا.
- محبوبی اردکانی، حسین، (۲۵۳۷)، تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران. تهران: دانشگاه تهران.
- محدث، میرهاشم، (۱۳۸۰)، چند امتیازنامه عصر قاجار، تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- مدرسی طباطبایی، حسین، (۱۳۳۵)، راهنمای جغرافیای تاریخی ایران، قم: حکمت.
- مستوفی، عبدالله، (۱۳۸۴)، شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)، تهران: زوار.
- معیرالممالک، دوست علی خان، (۱۳۷۲)، یادداشت‌هایی از زندگی خصوصی ناصرالدین شاه، تهران: تاریخ ایران.
- معین‌السلطان، جعفرقلی خان، (۱۳۷۷)، سفرنامه قم، به کوشش حسین متقی، میراث اسلامی ایران، دفتر نهم، قم: کتابخانه حضرت آیت الله مرعشی نجفی.
- ناصرالدین شاه، (۱۳۸۱)، سفرهای ناصرالدین شاه به قم (۱۲۶۶-۱۳۰۹ ق)، به کوشش فاطمه قاضیها، تهران: سازمان اسناد ملی ایران.
- نائینی (صفاءالسلطنه)، میرزا علی خان، (۱۳۶۶)، گزارش کویر؛ (تحفه الفقراء)، به اهتمام محمد گلبن، تهران: اطلاعات.
- نجم‌الملک، حاج عبدالغفار، (۱۳۶۳)، سفرنامه خوزستان، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران: بی نا.
- نظام‌الملک، عبدالوهاب خان، (۱۳۴۴)، سفرنامه تهران به شیراز، ج ۱۳، به کوشش ایرج افشار، مجله فرهنگ ایران زمین.
- نوردن، هرمان، (۲۵۳۶)، زیر آسمان ایران، ترجمه سیمین سمیعی، تهران: دانشگاه تهران.
- هالینگبری، ویلیام، (۱۳۶۳)، روزنامه سفر هیئت سرجان ملکم به دربار ایران، ترجمه امیر هوشنگ امینی، تهران: کتاب سرا.
- وامبری، آرمینیوس، (۱۳۷۰)، سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه، ترجمه فتحعلی خواجه نوریان، تهران: علمی و فرهنگی.
- وست، ویتا سکویل، (۱۳۷۵)، مسافر تهران، ترجمه مهران توکلی، تهران: فرزانه.
- وزین افضل، مهدی و صباح قنبری کلاشی، «تعمیر و توسعه راه تهران قم در دوران قاجار»، دوفصلنامه تحقیقات تاریخ اجتماعی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، س ۱، ش ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۰.
- ویلز، سی. جی. (۱۳۶۸)، ایران در یک قرن پیش، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، تهران: اقبال.

نسخه خطی:

- اعتمادالسلطنه، محمدحسن، (۱۳۰۷ قمری). نسخه خطی «قانون تسهیل ساختن طرق و شوارع». به شماره ۱۱۰۲۱۵. کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران.

۱۲۸ مطالعات تاریخ فرهنگی، شماره ۱۰

– سفرنامه فرانسوی «S.M.Imperiale m ayantdonne l ordre de me rendre aux Inoes pour explorer»
مولفی ناشناخته، ۱۸۹۸م، کتابخانه ملی ایران.

اسناد:

– آرشیو سازمان اسناد ملی ایران:

«اعتراض مردم قم در زمینه پرداخت مالیات راه»، ۱۳۳۱ق، شماره مدرک ۲۴۰۰۰۷۵۹۷، ۱۶ برگ.

«بلیط حق عبور راه تهران - قم»، ۱۳۰۱ق، شماره مدرک ۲۴۰۰۲۱۶۵۷، ۲ برگ.

«تلگراف امین‌السلطان به سعدالسلطنه در مورد تعمیر پلی واقع در راه قم و پاسخ سعدالسلطنه به آن»،

۱۳۰۷ق، شماره بازیابی ۲۹۵/۶۱۰۲، ۲ برگ.

«درخواست وزیر علوم از اعتضادالدوله مبنی بر پرداخت بدهی و ارسال صورت برآورد مخارج پل

رودخانه شور»، ۱۲۹۶ق، شماره مدرک، ۲۹۵۰۰۱۳۷۰، ۱ برگ.

«واگذاری امتیاز خط راه شوسه از دروازه شهر دارالخلافه تا دروازه شهر قم به امین‌السلطان»، ۱۳۰۱ق،

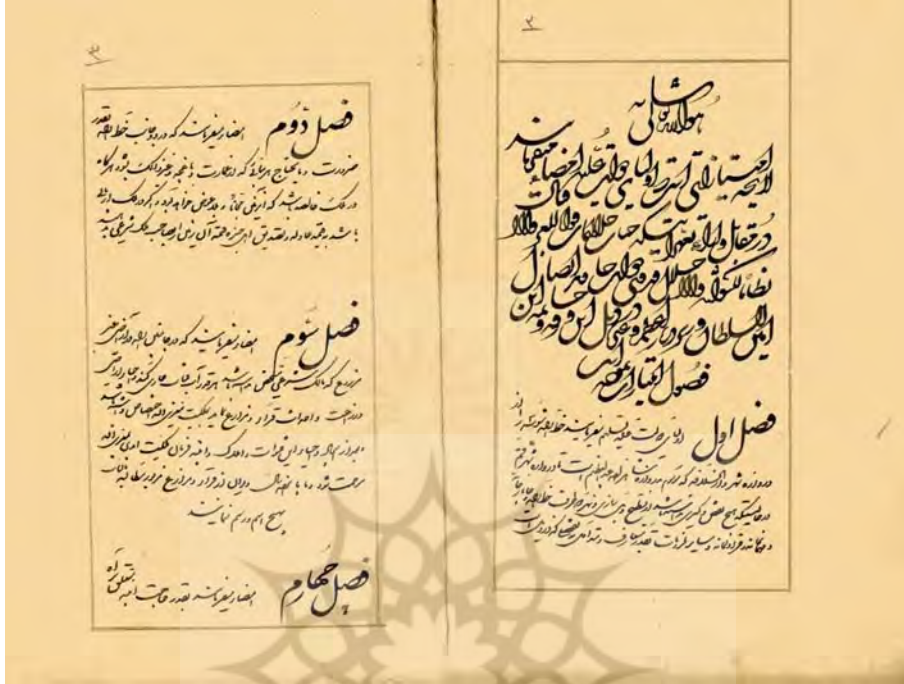
شماره بازیابی مدرک ۲۹۵/۷۱۷۶، ۶ برگ، ۱۰ صفحه.

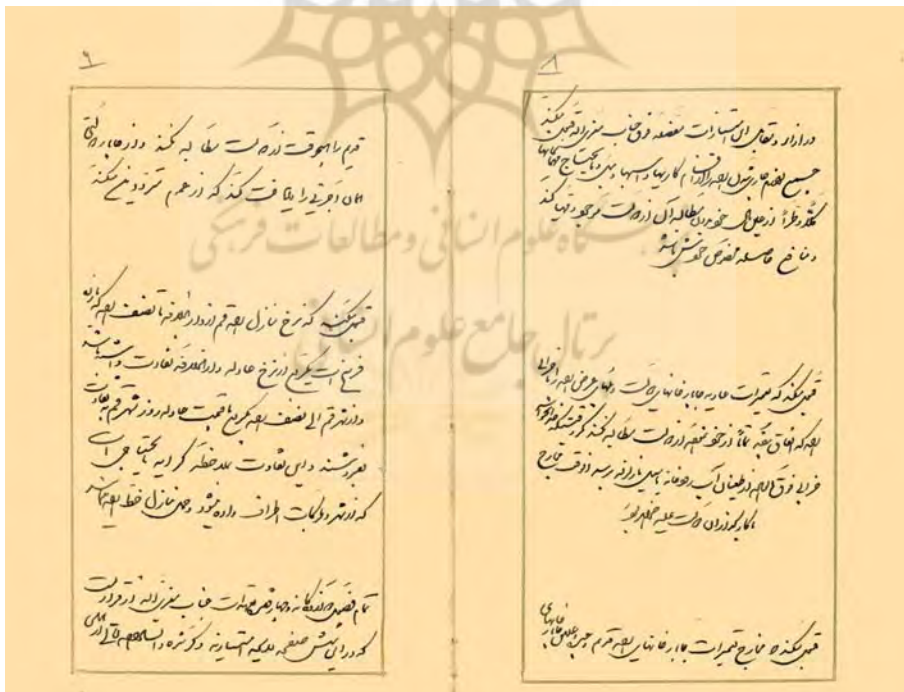
روزنامه:

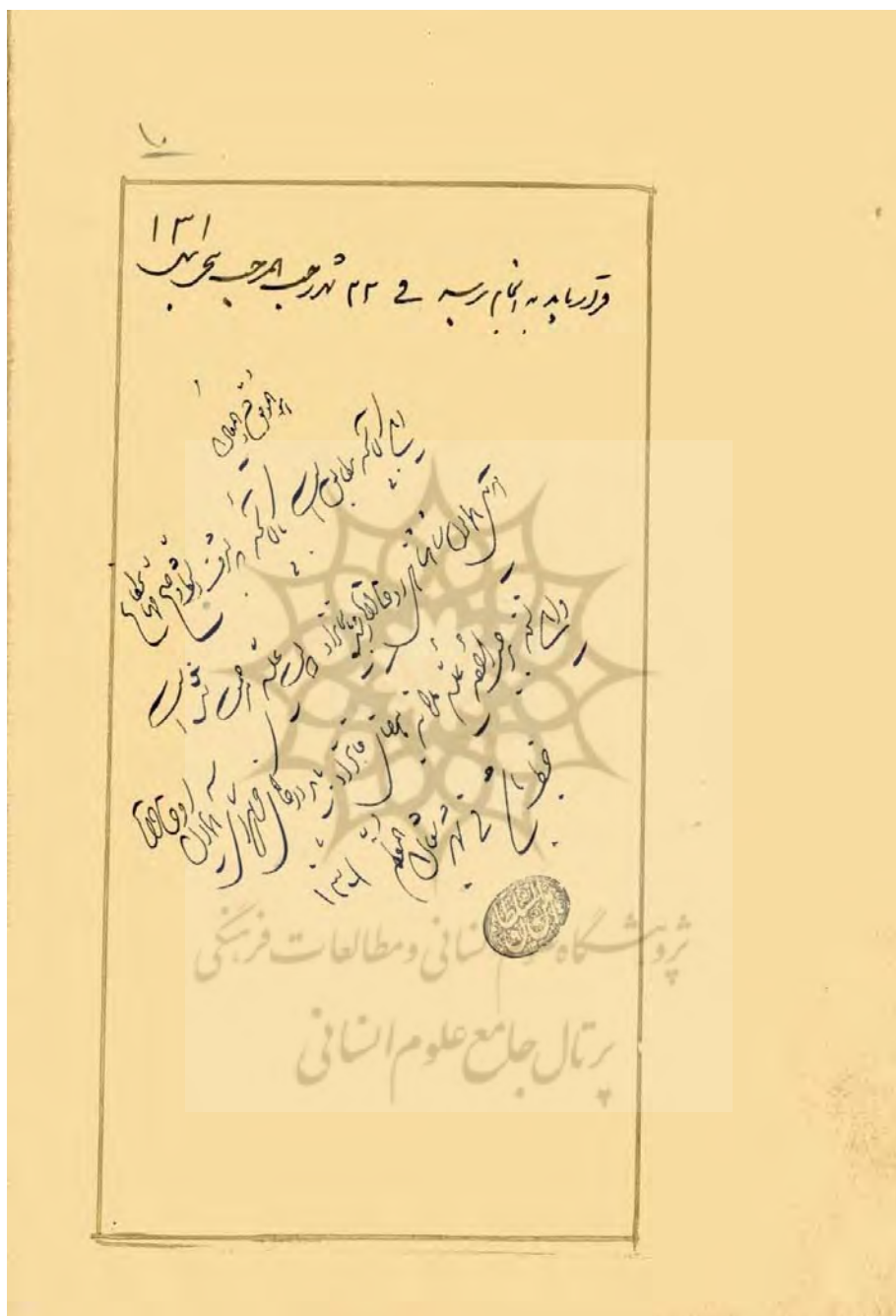
روزنامه ایران، ۲۷ ذی القعدة ۱۳۰۱، شماره ۵۵۴.

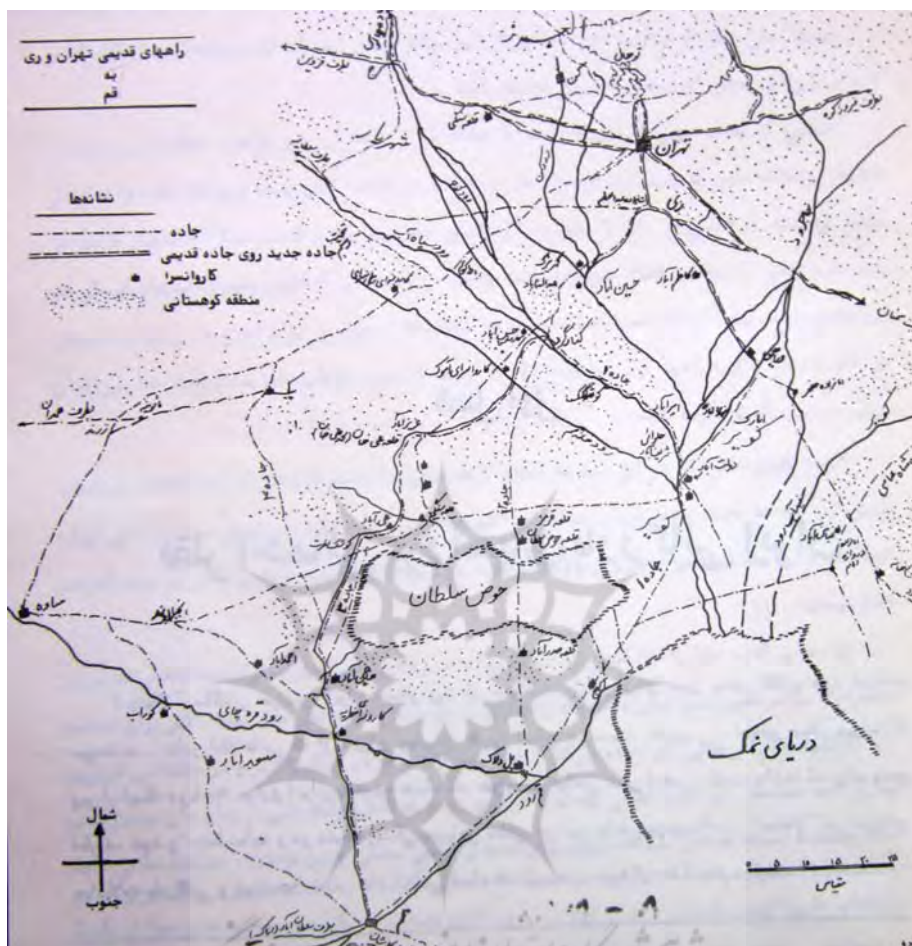
– _____، ۲۴ ربیع الاول ۱۳۰۱ق، شماره ۵۳۵.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی









تصویر شماره ۱- تصویر راه‌های قدیم و جدید تهران به قم و کاروانسراهای بین راه (ماکسیم سیرو، ۱۹۴۹م، ص ۹)

پرتال جامع علوم انسانی