

ترجمه انگلیسی این مقاله نیز با عنوان:
The Role of Haji Abdulghaffar Najm Al-Mulk's Civil Plans and
Measures in Renovation of Khorramabad-Dezful Road in the 1880s
(Kialan Route)

در همین شماره مجله به چاپ رسیده است.

مقاله پژوهشی

نقش برنامه‌ها و اقدامات عمرانی حاجی عبدالغفار نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول در دهه ۱۲۶۰ شمسی (مسیر کیلان)*

کاوه رستم پور^{۱*}، حسن حکمت^۲، روح‌الله مجتهدزاده^۳

۱. استادیار گروه معماری، دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.

۲. مربی گروه معماری، دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.

۳. استادیار گروه معماری، دانشکده مهندسی عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۴/۰۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۰۱

چکیده

بیان مسئله: با وجود تبیین شخصیت علمی و تجربیات نجم‌الملک در علوم مختلف، اقدامات عملی او در حیطه راه و ساختمان چندان مورد توجه نبوده است؛ حال آن‌که یکی از مهمترین اقدامات عمرانی او در خلال دو سفر به خوزستان و نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول شکل گرفت که بخش مهمی از اسناد آن در دسترس است. همچنین ناشناخته‌بودن این مسیر مهم تاریخی در پژوهش‌های انجام‌شده، مغفول‌ماندن نقش او در این راستا را مضاعف نموده و موجب شده است برخی از پژوهشگران بسیاری از آثار مهم این سفرها را به دیگر دوره‌های تاریخی منسوب کنند. این پژوهش در پی پاسخ به این سؤال است که چه اقداماتی در راستای افزایش کیفیت راه خرم‌آباد-دزفول، اعم از بهبود سطح راه و ایجاد ابنیه و استحکامات لازم، توسط نجم‌الملک به عمل آمد و مجموع این اقدامات چه تأثیری در کیفیت و تردد در این مسیر برجای نهاد؟

هدف پژوهش: این پژوهش تلاش کرده برنامه‌ها و اقدامات عمرانی نجم‌الملک در راستای نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول را بررسی و پیامدهای آن را تشریح نماید.

روش پژوهش: این پژوهش در دسته روش‌های مبتنی بر سامانه جستجوی کیفی و با راهبرد تفسیری-تاریخی انجام شده است. ابزار پژوهش استفاده از اسناد و نقشه‌های تاریخی موجود در سفرنامه‌ها، کتب، مقالات، گزارش‌ها و بایگانی‌هایی است که بعضاً در این پژوهش برای اولین بار منتشر خواهند شد.

نتیجه‌گیری: نتایج پژوهش نشان داد برنامه‌های نجم‌الملک و اجرای آن‌ها باعث بهبود چشمگیر کیفیت بستر راه به ویژه در نقاط بحرانی آن گشت و از سوی دیگر او با طراحی کاروانسراهای جدید مبتنی بر نیازهای فضایی نوین، نقش برجسته‌ای در تغییر گونه این ساختمان‌ها در منطقه ایفا کرد که از آنچه تا پیش از آن به ویژه در دوره صفویه وجود داشت، کاملاً متمایز است. این اقدامات شرایط عبور مناسب و امن از این مسیر را فراهم آورد که در اثر اغتشاشات سال‌های پایانی دوره قاجار از دست رفت.

واژگان کلیدی: نجم‌الملک، لرستان، خوزستان، راه خرم‌آباد-دزفول، کیلان.

مقدمه و بیان مسئله

توجه بیگانگان به جنوب غرب ایران و به ویژه خوزستان، که علاوه بر موقعیت استراتژیک ممتاز خود در اواسط قرن نوزدهم میلادی از لحاظ غنای باستان‌شناختی و ظرفیت

بالقوة استخراج نفت نیز جذابیت یافته بود، ناصرالدین‌شاه را به اهتمام جدی‌تر در توسعه و آبادانی آن منطقه مصمم ساخت؛ به گونه‌ای که در سال ۱۲۹۹ قمری (۱۲۶۰ و ۱۲۶۱ شمسی) به صورت هم‌زمان دو نفر را مأمور بازدید

به عنوان مجری دوم و دکتر «روح‌الله مجتهدزاده» به عنوان مجری سوم در دانشگاه چمران اهواز در سال ۱۴۰۰ به انجام رسیده است.
** نویسنده مسئول: krostampour@scu.ac.ir ۰۹۱۶۳۱۳۲۳۱۰

* این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان «بررسی راه‌های ارتباطی خوزستان به لرستان در دوره قاجار؛ مطالعه موردی: مسیر کیلان» است که توسط دکتر «کاوه رستم‌پور» به عنوان مجری اول، مهندس «حسن حکمت»

اعم از بهبود سطح راه و ایجاد ابنیه و استحکامات لازم توسط نجم‌الملک به عمل آمد و مجموع این اقدامات چه تأثیری در کیفیت و تردد در این مسیر برجای نهاد؟ انجام این پژوهش ضمن روشن ساختن نمونه‌ای از تجربیات عملی مهندسی و عمرانی نجم‌الملک در راستای نوسازی مسیر خرم‌آباد-دزفول، می‌تواند با تحلیل‌ها و نتایج خود و نیز معرفی منابع دست‌اول دیده نشده، زمینه‌ساز پژوهش‌های بیشتری در معرفی این مسیر کمترشناخته‌شده باشد؛ چرا که این امر می‌تواند با توجه به ظرفیت‌های خاص منطقه، زیربنایی جهت برنامه‌ریزی توسعه و گردشگری آن نیز باشد.

روش پژوهش

این پژوهش بر اساس الگوواره^۱ (سامانه جستجو) کیفی و با راهبرد تفسیری-تاریخی انجام شده است. ابزار پژوهش، استفاده از اسناد تاریخی همچون سفرنامه‌ها، کتب، مقالات، بایگانی‌ها و نقشه‌هایی است که بعضاً برای اولین بار با استخراج از بایگانی وزارت امور خارجه و کتابخانه ملی قطر^۲ در این پژوهش منتشر خواهند شد. بر این اساس در ابتدا شرایط امنیتی و عمرانی راه خرم‌آباد-دزفول از گذشته تا پیش از سفر اول نجم‌الملک به خوزستان توصیف خواهد شد و پس از بررسی دو سفر و تصمیمات وی در خلال آن‌ها، با واکاوی اسناد تاریخی پس از سفر دوم به نتیجه‌گیری در مورد تأثیرات او در نوسازی و بهبود کیفیت این راه پرداخته خواهد شد.

پیشینه پژوهش

توصیف شخصیت علمی و دانش و تجربیات نجم‌الملک در نجوم، ریاضیات، جغرافیا و مهندسی در سال‌های گذشته با استخراج از منابع دست‌اول قاجاری و پهلوی دستمایه پژوهشگران قرار داشته است. بعد از دبیرسیاقی که سفرنامه اول وی به خوزستان را منتشر ساخت، پاکدامن (۱۳۵۳) از پیشگامان نگارش مطلب در باب معرفی سابقه اوست. در سالیان بعد و به ویژه یک دهه اخیر پژوهش‌های مختلفی در همین زمینه (سادات موسوی، ۱۳۹۴؛ دبیرسیاقی، ۱۳۸۲) و نیز به‌طور خاص بر روی مهارت وی در علوم و فنونی چون نجوم (یاوری، ۱۳۹۷)، فیزیک (نیک‌سرشت و سلیمانی‌تبار، ۱۳۹۹)، جمعیت‌شناسی (کتابی، ۱۳۸۵)، جغرافیا (ثقفی، ۱۳۹۴؛ کرم‌زاده، ۱۳۹۶)، تلگراف (ثقفی، ۱۳۹۷) و حتی فلسفه (رنجبر، ۱۳۹۶) و رابطه تنجیم وی با طبابت (ثقفی، ۱۳۹۴الف) انجام گرفته است. احمد کتابی با انتشار دومین سفرنامه وی به خوزستان ابعاد بیشتری از تجربیات او را روشن ساخت. لیکن با وجود دو سفرنامه خوزستان که از مهمترین آثار وی به شمار می‌آیند و محوریتی عمرانی

از خوزستان با هدف اصلی بازسازی سد اهواز و ارائه گزارش آن به شاه نمود. این دو نفر که از نخبه‌ترین افراد مورد اعتماد وی محسوب می‌شدند، میرزاتقی‌خان کاشانی و حاجی عبدالغفار نجم‌الملک بودند و حاصل مأموریت خود را در قالب گزارش، نقشه‌ها و پیشنهادهای تقدیم نمودند. با وجود آن‌که نقش راه‌های مناسب و ایمن در توسعه و رونق تجارت کاملاً هویدا شده بود، ایشان نیز در گزارش‌های خود بر ایجاد راه‌های مناسب به‌عنوان بسترساز و ضامن موفقیت همه اقدامات عمرانی تأکید داشتند؛ چراکه در این زمان خوزستان مانند گنجینه‌ای در بسته (کاشانی، ۱۳۷۰، ۱۳۳) تنها در ظاهر بخشی از ایران بود و در عمل جدای از آن (نجم‌الملک، ۱۳۴۱، ۱۸). لذا مناسب‌ترین راه دسترسی به خوزستان که همانا عبور از منطقه سخت‌گذر و ناامن لرستان و مسیر کوتاه‌تر خرم‌آباد به دزفول بود مد نظر قرار گرفت. با وجود سابقه تاریخی زیاد این مسیر، مدت‌ها بود که دسترسی امن به خوزستان از راه نسبتاً هموارتر ولی دورتر مادیان‌رود میسر بود. در بسیاری مواقع راه سخت‌گذر بختیاری و حتی عبور از کشور عراق و ورود به خوزستان به مسیر مادیان‌رود نیز ترجیح داده می‌شد.

بر این اساس، نجم‌الملک در سال ۱۳۰۶ قمری (۱۲۶۷ شمسی) به قصد اجرایی نمودن این تصمیمات به همراه هیأتی از جمله ناظم خلوت حاکم جدید لرستان، عازم سفر دوم خود به خوزستان گشت. این موضوع آنچنان اهمیتی داشت که او در این سفر از راه دیگری مسیر خرم‌آباد به دزفول را طی نمود تا در انتخاب مناسب‌ترین راه دچار اشتباه نشده باشد. در نهایت با هدایت و طراحی وی عملیات عمرانی نسبتاً جامعی در راستای آبادانی و امنیت راه خرم‌آباد-دزفول، به‌عنوان دروازه ورود به خوزستان، از مسیر کیلان تدارک دیده شد. به نظر می‌رسد با این اقدامات در مدت زمان کوتاهی کیفیت و امنیت این راه به نحو مناسبی تغییر یافت و بنا بر شواهد موجود در اسناد تاریخی، به‌عنوان نقطه عطفی در نوسازی این مسیر بوده است. لیکن به دلیل ناشناخته‌ماندن سیر تحولات تاریخی این مسیر و ناکافی بودن پژوهش‌های انجام‌شده بر روی آن، اقدامات مؤثر نجم‌الملک در این بازه زمانی به درستی بازشناسی نشده و بعضاً از سایر اقداماتی که در طول تاریخ به ویژه از دوره صفوی به بعد بر روی آن انجام گرفته بود متمایز نگشته است. لذا این پژوهش تلاش می‌کند برنامه‌ها و اقدامات عمرانی نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول از سال ۱۲۶۰ شمسی به بعد و پیامدهای آن را مورد واکاوی دقیق قرار دهد. این هدف کلی در خلال پاسخ به سؤال ذیل به دست خواهد آمد:

چه اقداماتی در راستای افزایش کیفیت راه خرم‌آباد-دزفول،

دارند، تا کنون در زمینه فعالیت‌های عملی او در مهندسی، پژوهشی مستقل صورت نگرفته و تنها می‌توان انتشار برخی از نقشه‌های تهیه‌شده توسط وی (دانایی فر و تهرانی، ۱۳۹۴) و یا اشاره به تعیین قبله مسجد (ثقفی، ۱۳۹۷) را در زمره این پژوهش‌ها برشمرد.

از سوی دیگر می‌توان این کاستی‌ها را به ناشناخته بودن مسیر دزفول-خرم‌آباد نیز مرتبط دانست. پژوهش بر روی راه‌های تاریخی لرستان از ابتدای قرن گذشته در خلال کاوش‌های باستان‌شناسی (Stein, 1940؛ کریمی، ۱۳۲۹؛ ایزدپناه، ۱۳۵۵) و یا جغرافیای نظامی (رزم‌آرا، ۱۳۲۰) و تاریخی (ساکي، ۱۳۴۳؛ پاپی بالاگریوه، ۱۳۸۷) مورد توجه بوده که از میان آن‌ها می‌توان به اطلاعاتی عمدتاً نوشتاری و تا حدودی تصویری و ترسیمی درباره این مسیر دست یافت. حتی پژوهش‌های تخصصی‌تر سال‌های اخیر در باب آثار، راه‌ها و مسیرهای تاریخی لرستان (مترجم و حیدری، ۱۳۹۶؛ سبزی، هژبری، همتی ازندریانی و مردانی، ۱۳۹۷؛ سبزی، همتی ازندریانی و امیدی، ۱۳۹۸؛ یوسفوند و نیستانی، ۱۳۹۸؛ اسلامی‌نسب، افخمی، شهبازی و رضالو، ۱۳۹۷؛ شاهرخی و نعمتی، ۱۳۹۷؛ بهرامی و شهیدانی، ۱۳۹۷) نیز چندان این مسیر را در بر نگرفته است. علی سجدی در پژوهش‌های متعددی به راه‌های لرستان و ارتباط با خوزستان پرداخته است (۱۳۸۳، ۱۳۹۳، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۸). احمد پرویز در مطالعات خود اطلاعات و نقشه‌های بسیار ارزشمندی را در مورد راه‌های ارتباطی خرم‌آباد به دزفول برداشت نموده که در صفحات مجازی انتشار داده است. حاجی‌زاده، اسلامی‌نسب و محمدیارلو (۱۳۹۴) نیز در بررسی راه باستانی همدان به خوزستان به‌طور خاص مسیر خرم‌آباد به پل‌دختر را بررسی نموده‌اند. رجبی (۱۳۷۱) در خلال معرفی راه‌های ارتباطی خوزستان به سایر نقاط ایران، توصیف مختصری از راه لرستان کرده است. لیکن این پژوهش توسط تجزیه و تحلیل اسناد تاریخی و معرفی منابعی جدید به سایر پژوهشگران این حوزه، ضمن معرفی دقیق اطلاعات مکانی مسیر کیلان و عوارض موجود در آن، با رویکردی انتقادی نقش نجم‌الملک را در بهبود کیفیت آن روشن می‌نماید.

یافته‌ها

• **نگاهی به وضعیت مسیر خرم‌آباد-دزفول تا پیش از سفر اول نجم‌الملک**

خرم‌آباد در طول جغرافیایی $35^{\circ}48'$ و دزفول در طول $48^{\circ}24'$ دقیقاً در امتداد طولی و فاصله 120 کیلومتری هوایی از یکدیگر قرار دارند. چنین داده‌هایی یک مسیر نسبتاً ساده را در ذهن متبادر می‌سازد. لیکن اختلاف ارتفاع قریب

به 1000 متری و وضعیت ناهمواری‌های میان آن‌ها، مسیر مذکور را یکی از سخت‌ترین مسیرهای کشور نمود؛ به نحوی که فاصله زمینی آن‌ها به تازگی با افتتاح آزادراه جدید به 180 کیلومتر تقلیل پیدا کرده و بیش از هشتاد سال (از سال 1307 تا 1389) کمترین فاصله مناسب میان آن‌ها حدود 230 کیلومتر بوده است. این ناهمواری‌های موازی در امتداد شمال‌غربی-جنوب‌شرقی کشیده شده‌اند و دشت‌هایی کم‌عرض و پلکانی میان خود تشکیل داده‌اند که ارتباط میان آن‌ها تنها توسط تنگ‌های باریک، گردنه‌های خوفناک و مسیر رودها برقرار می‌شد و عامل جدایی خوزستان از بخش‌های مرکزی ایران در طول تاریخ بوده‌اند. به همین دلیل افتتاح جاده سراسری در سال 1307 شمسی چنان اتفاق مهمی بود که از آن به‌عنوان اتصال خوزستان به ایران یاد شد (روزنامه اطلاعات، ۷ آبان 1307)؛ موضوعی که قریب به پنجاه سال آرزوی دولتمردان ایران بود. تا پیش از افتتاح این راه و در طول دوره قاجار با وجود آن که راه‌های مال‌رو زیادی مناطق سردسیر لرستان را به گرمسیر خوزستان وصل می‌نمود، سیاحان و گزارشگرانی که این مسیر را طی کردند از چند راه اصلی‌تر نام برده‌اند. کاشانی در گزارش خود از سه راه ارتباطی بین دزفول و خرم‌آباد به نام‌های راه کیلان، راه چل یا دوره، و راه صیمره [سیمره] نام برده (۱۳۷۱) که راولینسن^۳ مسیر سوم را «جایدر» نامیده است. لیکن پیش از آن و از ابتدای دوره قاجار سیاحان مختلفی این مسیر یا بخش‌هایی از آن را طی کرده بودند. محمودمیرزا قاجار به همراه حسام‌السلطنه در دی‌ماه سال 1208 شمسی از بروجرد سفر خود را آغاز و اردیبهشت سال 1209 شمسی به خرم‌آباد بازگشتند. مسیر رفت آن‌ها از سیمره و مسیر برگشت از راه چل بوده است (محمودمیرزا قاجار، 1390). پس از وی، راولینسن در اسفندماه 1214 شمسی در حالی که از زهاب به سمت خوزستان عازم بود از جایدر وارد مسیر خرم‌آباد-دزفول شد. لیکن در بازگشت به خرم‌آباد در اردیبهشت سال 1215 از مسیر چهارمی غیر از مسیرهای سه‌گانه یادشده توسط کاشانی، یعنی مسیر منگره، عبور نمود که مستقیماً دزفول را به خرم‌آباد متصل می‌کند (راولینسن، 1362). بارون دوبد^۴ روسی نیز پس از مطالعه سفرنامه راولینسن در 24 بهمن‌ماه 1218 از دزفول خارج و با عبور از مسیر جایدر و مادیان‌رود در اول اسفند وارد خرم‌آباد شد (دوبد، 1371). پس از آغاز سلطنت طولانی ناصرالدین‌شاه، افراد بیشتری در این مسیر تردد کردند. اولین سفر در این دوره توسط حسنعلی خان افشار انجام شد. او از سه راه ارتباطی لرستان به خوزستان به نام جایدر، کیلان و مانگوره [منگره] نام برده که خود وی در 8 آذرماه 1228 از خرم‌آباد خارج و با عبور از مسیر سخت کیلان در 16 آذر

که به انجام اقدامات عمرانی گسترده شناخته می‌شود. در این زمان در روزنامه «ایران» دربارهٔ اوضاع راه لرستان به خوزستان چنین آورده شده است: «راه عربستان در کمال امنیت و قوافل آن به آسودگی عبور می‌کنند» (روزنامه ایران، شماره ۴۵۴، ۶ اردیبهشت ۱۲۶۰). همچنین در این سال‌ها به ویژه در سال ۱۲۹۸ قمری و برخلاف سالیان پیش از حکومت ظل‌السلطان اخبار زیادی در مورد امنیت لرستان در این روزنامه آمده است (شماره‌های ۴۴۶ تا ۴۵۳ و ۴۵۹، ۴۶۲، ۴۶۳، ۴۶۸).

اهمیت این سفر چنان بود که چند روز پس از آن در همان روزنامه بدین شکل به اطلاع عموم رسید: «سد رودخانهٔ اهواز را که باره و امر دولت قوی شوکت در تدارک ساختن آن هستند مهندسین و مأمورین از دارالخلافهٔ باهره برای برآورد مخارج و تعیین مصارف آن بدانجا رفته‌اند انشاءالله تعالی عن قریب شروع به عملیات آن خواهد شد» (همان، شماره ۴۷۲، ۷ آذر ۱۲۶۰). وی در مورخ ۱۰ بهمن ۱۲۶۰ از خرم‌آباد حرکت و با عبور از راه کیلان در ۱۶ بهمن‌ماه وارد دزفول شد و از منازل شهنشاه، قلعهٔ نصیرخان جودکی، مخبرآباد، تنگهٔ کیلان، قلعهٔ رزه و حسینییه نام برده است. همان‌گونه که استخری و ابن‌حوقل فاصلهٔ میان شاپورخواست (خرم‌آباد) تا لور (حوالی اندیمشک) را فاقد هرگونه آبادی دانسته بودند، نجم‌الملک نیز در حدود ۹۰۰ سال بعد چنین قید می‌نماید: «از آنجا [خرم‌آباد] تا دزفول هیچ آبادی نیست» (نجم‌الملک، ۱۳۴۱، ۱۸). با این حال او در گزارش و نقشهٔ خود به امکانی مسکونی یا قلاعی اشاره نموده که می‌تواند در ارزیابی کیفیت عمرانی این مسیر مورد استفاده قرار گیرد.

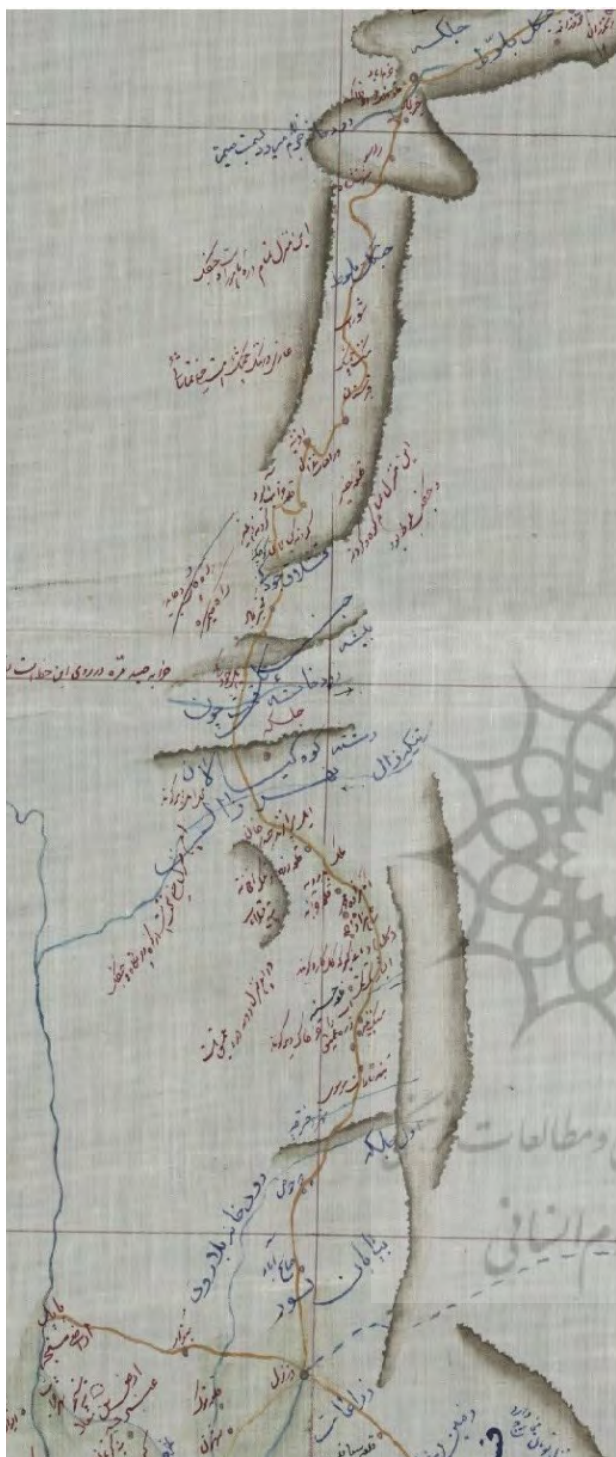
ایزدپناه به وجود هشت کاروانسرا به نام‌های شهنشاه، چمشک، قلعه نصیر، اوسر [آب‌سرد]، میشوند، سروگل، چارتا و رزه، باقی‌مانده از دورهٔ صفویه و به فواصل منظم پنج فرسخی، در همین مسیر اشاره کرد که ملاک قضاوت بسیاری از پژوهشگران پس از خود بوده است (۱۳۵۵، ۴۹)؛ حال آن‌که به نظر می‌رسد در این ادعا اندکی تأمل لازم است و نیاز به بررسی بیشتری دارد. نجم‌الملک بر روی نقشهٔ ترسیمی خود (تصویر ۱) به قلعهٔ نصیر، قلعهٔ خرابه آب‌سرد، مخبرآباد، قلعهٔ رزه و تلگرافخانه، قلعهٔ حسینییه و یک قلعهٔ خرابه میان رزه و حسینییه اشاره کرده که البته خود وی از قلعهٔ نصیر گذر نکرده است. در سفرنامهٔ خود نیز توضیحات بیشتری ارائه کرده و به امامزاده‌ای در شهنشاه و تلگرافخانه در مخبرآباد و رزه اشاره نموده است. یک گزارش نظامی بریتانیا نیز که در سال ۱۸۸۵ میلادی (معادل ۱۲۶۴ شمسی) در مورد مناطق جنوب غرب کشور تهیه شده، این مسیر را به دقت تشریح نموده و توضیحات و اطلاعات موجود در آن با اطلاعات نجم‌الملک که چهار سال پیش‌تر از این راه عبور نمود، تطابق زیادی دارد (Bell, 1885). پیش از وی نیز شیندلر در عبور بهار سال

وارد دزفول شد (حسنعلی‌خان افشار، ۱۳۸۲)؛ در برگشت نیز مجدداً همین مسیر را طی نموده است. موسیو چریکوف^۵ در سفرنامهٔ خود از سه بار عبور بین لرستان و خوزستان یاد کرده است. بار اول از منگره تا خرم‌آباد، بار دوم در مسیر کرمانشاه به دزفول و بار سوم از دزفول تا کرد. در سفر اول، روز ۸ تیرماه ۱۲۲۹ از دزفول خارج و با عبور از مسیر منگره که توقف زیادی در آن داشت، در شهریور همان سال وارد خرم‌آباد شد. مرتبهٔ دوم در اواخر دی‌ماه و اواسط بهمن ۱۲۲۹ از جایدر وارد مسیر دزفول شد و در ۳۰ فروردین ۱۲۳۰ شمسی از دزفول به سمت کرد عازم شد (چریکف، ۱۳۵۸). شیندلر^۶ که به‌عنوان بازرس خطوط تلگراف ایران خدمت می‌نمود طی سال‌های ۱۲۵۶ و ۱۲۵۷ شمسی چندبار این مسیر را طی نموده است (Baring, 1882)؛ او علاوه بر چهار مسیر قبلی از مسیر پیاده‌روی دیگری که از کوه سواران عبور می‌کند به‌عنوان مسیر پنجم یاد کرده است (Schindler, 1879). لذا بر اساس اسناد موجود، چهار مسیر اصلی منگره، کیلان، چل و جایدر در این زمان قابل تشخیص هستند که منگره کوتاه‌ترین و جایدر طولانی‌ترین بوده است. از سوی دیگر، منگره ناهموارترین راه و جایدر، عراضه‌رو و هموارترین راه میان خرم‌آباد و دزفول بودند. راه کیلان و چل در میان این دو راه امتداد یافته که بخش عمده‌ای از آن‌ها مشترک و شامل دو یا سه گردنهٔ خطرناک بود. بنا بر شواهد موجود در روزنامهٔ ایران، امتداد سیم و برقراری ارتباط تلگراف تا شوستر نیز، به‌عنوان یک تحول مهم در این مسیر، تا سال ۱۲۵۶ شمسی انجام شده بود (روزنامهٔ ایران، شماره ۳۴۶، ۹ اسفند ۱۲۵۶).

آنچنان که شواهد نشان می‌دهد امنیت نسبی راه‌های کشور در دورهٔ آغامحمدخان و فتحعلی‌شاه برقرار بود که پس از جنگ‌های ایران و روسیه تا حدودی دستخوش تغییر گشت (جعفری و سلیمانی، ۱۳۹۶). این امنیت در لرستان و دورهٔ ناصرالدین‌شاه، به ویژه در دههٔ اول آن که بارها مورد تقدیر شاه و صدراعظم وی قرار گرفته است، نیز قابل مشاهده است (احتشامی، لقایی و معزی، ۱۳۸۳). البته در اوایل حکومت وی گزارش‌هایی از برخی درگیری‌ها در این مسیر میان عوامل حکومت و افراد محلی وجود دارد (روزنامهٔ وقایع اتفاقیه، شماره ۵۰).

• سفر اول نجم‌الملک به خوزستان در سال ۱۲۶۰ شمسی و دستاوردهای آن

در چنین اوضاعی نجم‌الملک به فرمان چهارده ماده‌ای ناصرالدین‌شاه به منظور برآورد ترمیم سد باستانی اهواز در روز چهارشنبه ۲۳ ذی‌حجه ۱۲۹۸ قمری، معادل ۲۵ آبان ۱۲۶۰ شمسی، دارالخلافه را به مقصد خوزستان ترک نمود. دو سال پیش از آن حکومت لرستان نیز به ظل‌السلطان واگذار شده و او مظفرالملک را به‌عنوان نایب خود در لرستان معرفی کرد



تصویر ۱. نقشه ترسیم‌ی نجم‌الملک از مسیر خرم‌آباد-دزفول و عوارض موجود در آن. مأخذ: مرکز اسناد وزارت امور خارجه.

است: «قلاع و آبادی‌های خوب از عربستان [خوزستان] الی خرم‌آباد همه‌جا ساخته شده است» (همان، ۱۰ تیر ۱۲۶۴). وی در این سفر در روز ۷ بهمن ۱۲۶۷ از خرم‌آباد خارج و با عبور از راه چول پس از نه روز در ۱۶ بهمن‌ماه وارد دزفول شد. در طول مسیر از منازل و گذرگاه‌های شهنشا،

۱۲۵۶ شمسی خود از همین راه، اطلاعات مشابهی را قید نموده است؛ ضمناً به وجود چهل خانه در شهنشا و بنایی به نام قلعه‌سرخ در منطقه برآفتاب غزال اشاره داشته است (Schindler, 1879, 89&90).

در نهایت، نجم‌الملک پس از قریب به نه ماه اقامت در خوزستان از طریق راه بختیاری و اصفهان، به تهران بازگشت که نقشه مسیر وی و آبادی‌ها و عوارض موجود به همراه توضیحاتی در مورد کیفیت آن‌ها در اسناد وزارت خارجه موجود است (تصویر ۱). همچنین در اصفهان گزارشی از سفر خود و اقداماتی ضروری که باید در لرستان (چهار مورد)، خوزستان (یازده مورد) و بختیاری (چهار مورد) انجام شود را تحت عنوان «رساله پیشنهادات» تقدیم ظل‌السلطان نمود (هدایت، ۱۳۸۸)؛ یکی از مهمترین پیشنهادات وی در لرستان، احداث پنج یا شش رباط در مسیر خرم‌آباد به دزفول بود.

• سفر دوم نجم‌الملک به خوزستان در سال ۱۲۶۷ شمسی

سفر دوم نجم‌الملک به خوزستان در مورخ ۲۰ آذر ۱۲۶۷ از تهران و با همراهی ناظم خلوت، حاکم جدید لرستان، آغاز شد. اعتمادالسلطنه در خاطرات خود از روز ۵ آذر ۱۲۶۷ شمسی چنین آورده است: «قبل از نهار ولیعهد و نایب‌السلطنه و وزراء به حضور بودند. قرار بستن سد اهواز را می‌دادند. نجم‌الملک پنج هزار تومان عجاله خواهد گرفت می‌رود» (۶۰۵، ۱۳۵۰)؛ البته تنها به فاصله یک هفته بعد، خبر از تعطیل شدن مسئله سد اهواز داده است (همان، ۶۰۶). با این حال به نظر می‌رسد این سفر به منظور اجرایی نمودن ایده‌ها و طرح‌های وی که در سفر پیشین ریخته بود انجام گرفته و ناظم خلوت در طول حکومت خود به این امر مشغول بوده است. از عمده اقدامات ناظم خلوت به تعمیر پل چالانچولان و راه کیلان اشاره شده است (والی‌زاده معجزی، ۱۳۸۰، ۲۷۹). تا اندکی پیش از سفر دوم کماکان ظل‌السلطان حاکم لرستان و مظفرالملک به استثنای وقفه‌ای یک ساله (از سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۰۱ قمری که حشمت‌الدوله جایگزین او شده بود) نایب ظل‌السلطان در این منطقه بود. وی اقدامات عمرانی زیادی در خرم‌آباد انجام داد و برخی اقدامات در بهبود راه خرم‌آباد-دزفول از جمله ساخت قلعه موشوند [می‌شوند] و احداث راه تخت‌چان و دهلیچ نیز به او نسبت داده شده است (همان). در مدت زمان کمی تا حکومت ناظم خلوت نیز حشمت‌الدوله و ضیاءالدوله جایگزین او شدند. اخبار موجود در روزنامه ایران نیز حاکی از برقراری امنیت نسبی در این مسیر بوده است (روزنامه ایران، شماره ۵۰۶، ۲۰ دی ۱۲۶۱؛ شماره ۵۶۲، ۴ بهمن ۱۲۶۳). همچنین این روزنامه در شماره ۵۷۶ خود چنین نقل کرده

دزفول در قتل جبال بنا شده که هر قلعه مشتمل بر پستخانه و تلگرافخانه و ابنیه و مسکن رعیتی است که فی الواقع هر قلعه چهار قلعه است». سپس در ادامه به تکمیل چهار عدد از آن‌ها و قریب الوقوع بودن اتمام سه عدد دیگر اشاره و نام و مکان هفت قلعه را بدین شکل توضیح داده است: «قلعه اول در دو فرسنگی شهر خرم‌آباد موسوم به شهنشاه که تمام و دایر شده است، قلعه دویم موسوم به ناظمیه که نیز باتمام رسیده است، قلعه سوم موسوم به ناصریه که ایضا باتمام رسیده، قلعه چهارم موسوم به مخبریه که قریب‌الاطم است، قلعه پنجم موسوم به امینیّه که نصف شده است، قلعه ششم موسوم به سلطانیّه باتمام رسیده است، قلعه هفتم موسوم به مهندسیّه تلگرافخانه آن هنوز ساخته نشده است» (همان). بر این اساس غیر از شهنشاه که موقعیت آن مشخص است می‌توان محل قرارگیری ناظمیه را در چمشک، ناصریه را در قلعه نصیر، مخبریه را در میشوند، امینیّه را در برنج‌زار، سلطانیّه را در رزه و مهندسیّه را در حسینیّه حدس زد. البته با توجه به دولتی بودن این روزنامه نمی‌توان به‌طور قطع صحت مطالب منعکس شده را تأیید نمود. با وجود همه ابهام‌های مذکور لیکن بر اساس اسناد و سفرنامه‌های موجود پس از سفر دوم نجم‌الملک، منازل دارای ابنیه و گذرگاه‌های مسیر کیلان در این مقطع زمانی کاملاً روشن است که بدین شرح هستند: ۱. خرم‌آباد، ۲. شهنشاه، ۳. چمشک، ۴. قلعه نصیر (یا مسیر جایگزین از پل اشکنه^{۱۷})، ۵. میشوند (مسیر جایگزین از قبر بیک‌علی^{۱۸})، ۶. برنج‌زار^{۱۹}، ۷. قلعه رزه، ۸. حسینیّه (مسیر جایگزین از گلال‌مورت) و ۹. دزفول (تصویر ۲).

لذا تحلیل گزارش‌ها و سفرنامه‌ها و توجه به کیفیت راه و ابنیه موجود در آن می‌تواند به ابهام‌زدایی از وضعیت کلی مسیر کمک نماید. در ادامه واکاوی منزل به منزل راه خرم‌آباد به دزفول پس از سفر نجم‌الملک انجام خواهد شد.

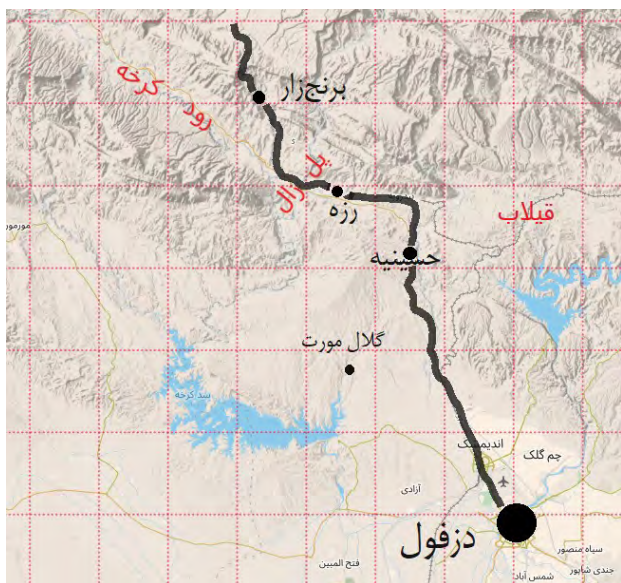
- خرم‌آباد تا شهنشاه

حاجی عبدالله خان قراگوزلو، که در بازگشت از خوزستان در سال ۱۲۶۹ شمسی از مسیر کیلان گذر کرده است، در مورد این راه چنین نوشته است: «از شهنشاه به شهر خرم‌آباد هم، تمام دو فرسخ را خیلی خوب ساخته و گردنه‌ای که در اول منزل هست، به قسم ماریپیچ طوری هموار کرده‌اند، که واقعا تعریف دارد» (۱۳۸۲، ۹). فریدالملک همدانی نیز در باب کیفیت این مسیر چنین آورده است: «مرحوم ناظم خلوت از خرم‌آباد تا پای گردنه خیابان ساخته و در گردنه هم راه را درست کرده که به آسانی می‌شود عبور کرد» (۱۳۵۴، ۱۴۶). مادام دوراند به‌طور تلویحی به کیفیت مناسب راه با حرکت چهارنعل از شهنشاه تا خرم‌آباد اشاره کرده است (۱۳۴۶، ۱۶۸).

تنگ چمشک، شورآب^۷، آب‌سرد، تنگه دهلیج، بادامک، دلمیان^۸ [اولمیان]، دم چل، جلگه آبگرمک^۹، تنگ بهلول^{۱۰}، جلگه چم‌گرداب، پل تنگ، قلعه رزه و کلال مورت^{۱۱} نام برده است. از این جهت در سفر دوم مسیر دیگری را انتخاب نمود تا از میان راه‌های موجود یکی را که «از هر جهت انساب [مناسب‌تر] باشد، اختیار نماید، برای قافله و پست و تلگراف» (نجم‌الدوله، ۱۳۸۶، ۶۶)، که در نهایت راه کیلان را برای این امر انتخاب نمود؛ بلافاصله نیز کار احداث کاروانسراها و تلگرافخانه‌ها و تعمیر راه توسط استاد مهدی معمار (همان، ۶۳) آغاز شد و کل عملیات احداث راه و قلعه‌جات حدود بیست و پنج هزار تومان برآورد گردید (همان، ۷۰). در حالی که سفر وی در جریان بود خبر اقدامات جاری در این مسیر در روزنامه ایران شماره ۶۷۳ مورخ ۹ دی‌ماه ۱۲۶۷ به این شکل منعکس گردیده بود: «راه عربستان اکنون نهایت امنیت را حاصل کرده است و الحال حسب الامر دولت مشغول امتداد سیم تلگراف و ساختن پستخانه‌ای معتبر در خط راه عربستان هستند». در نهایت نیز پس از هفت ماه و سرخورده از اجرای هدف اصلی خود که ترمیم سد اهواز بود با گذر از بوشهر و شیراز و اصفهان به تهران بازگشت^{۱۲}.

• وضعیت مسیر خرم‌آباد-دزفول پس از سفر دوم نجم‌الملک

پس از سفر دوم نجم‌الملک به خوزستان نیز افراد زیادی در مسیر خرم‌آباد به دزفول یا بالعکس تردد که اکثر آن‌ها مسیر کیلان را انتخاب نمودند؛ این امر حاکی از بهبودی نسبی شرایط این مسیر سخت است. مهمترین این افراد که آثار و سفرنامه‌های آن‌ها در دسترس است می‌توان حاجی عبدالله خان قراگوزلو (سال ۱۲۶۶ تا ۱۲۶۹ شمسی)، ژاک دمورگان^{۱۳} (سال ۱۲۷۰ شمسی)، میرزا محمدعلی خان فریدالملک (سال ۱۲۷۶ شمسی)، مادام دوراند^{۱۴} (سال ۱۲۷۸ شمسی)، آرنولد ویلسون^{۱۵} (سال ۱۲۹۰ و ۱۲۹۲ شمسی) و سیسیل جان ادموندز^{۱۶} (سال ۱۲۹۶ شمسی) را نام برد. این سفرنامه‌ها به همراه سایر گزارش‌های موجود تاریخی، معیار مناسبی جهت ارزیابی اقدامات نجم‌الملک در این مسیر هستند. یکی از مهمترین اسناد موجود، خبری است که در روزنامه ایران شماره ۷۰۹ مورخ ۲۲ بهمن‌ماه ۱۲۶۸ شمسی درج شده است. این روزنامه در مورد اقدامات ناظم خلوت در امور راه و ابنیه مسیر خرم‌آباد به دزفول چنین آورده است: «ناظم خلوت بامر دولت روزافزون در خاک لرستان و راه مابین خرم‌آباد و دزفول ابنیه و آثار معتبره و مفیده احداث کرده‌اند که شرح آن‌ها از قرار ذیل است: از جمله هفت قلعه بطراحی حاجی نجم‌الملک و مهندسی و مباشرت میرزا عبدالله خان مهندس از خرم‌آباد تا



تصویر ۲. مسیر خرم‌آباد-دزفول و منازل دارای ابنیه پس از سفر دوم نجم‌الملک، راست: خرم‌آباد تا برنج‌زار، چپ: برنج‌زار تا دزفول. مأخذ: نگارندگان.

ساخته [ناظم خلوت]، که خاصه در زمستان برای عابرین بسیار مفید خواهد بود» (۱۳۸۲، ۹) و فریدالملک همدانی نیز ساخت آن را به ناظم خلوت نسبت داده که «محل بسیار خوبی است و آبی در نزدیکی قلعه جاری است ولی قلعه از بی‌مواظبتی رو به خرابی است» (۱۳۵۴، ۱۴۸)؛ در حالی که در این زمان بیش از ده سال از ساخت آن نگذشته بود. کیفیت این بنا آنچنان مطلوب بود که مادام دوراند از اینکه به دلیل اشغال اتاق‌ها توسط نگهبانان ولایتی خزانه نتوانست در آن اقامت نماید گلایه کرده است (۱۳۴۶، ۱۶۵). در گزارش نظامی سال ۱۲۹۱ شمسی، که توسط ویلسون تهیه شده، به وضعیت مناسب کاروانسرای چمشک اشاره شده است (Wilson, 1912, 53).

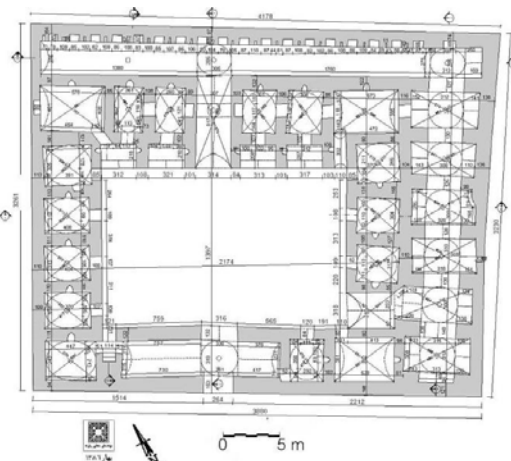
چمشک تا قلعه نصیر

بنا بر ملاحظات اقلیمی یا امنیتی، بخش‌هایی از مسیر کیالان به ویژه بعد از چمشک تا اندیمشک، به دو قسمت تقسیم می‌شد؛ یکی از این بخش‌ها حدفاصل چمشک تا آبسرد در ابتدای گردنهٔ دهلیچ بوده است. بر این اساس راهی که بیشتر مورد استفاده پیاده قرار می‌گرفته عبور از پای کوه غزال و پل اشکنه و رسیدن به آبسرد و شاخهٔ دیگر عبور از قلعه نصیر بود که جهت گذراندن خط تلگراف و امنیت بهتر آن استفاده می‌شده است. قراگوزلو، فریدالملک، دوراند، ادموندز و حتی خود نجم‌الملک از مسیر اول عبور نمودند و قراگوزلو بهبود بخش‌هایی از آن را به ناظم خلوت نسبت داده است. همچنین در بازدیدی که از قلعه نصیرداشت به وجود تلگرافخانه و چاپارخانه از قدیم و ساخت کاروانسرای به ابعاد ۴۵ ذرع در ۳۵ ذرع توسط ناظم خلوت اشاره کرده

در حالی که سفرنامه‌ها و گزارش‌های قبل از سفر نجم‌الملک، شهنشاه را قریه‌ای شامل چند خانه و امام‌زاده‌ای در آن دانسته‌اند، در بسیاری از گزارش‌های این مقطع به وجود کاروانسرا اشاره شده است (تصویر ۳). قراگوزلو در مورد این کاروانسرا چنین گفته است: «در خود شهنشاه هم سابقاً آبادی نبوده و حال کاروانسرا و چند خانه ساخته‌اند، که رعیت در آن‌ها ساکن و در حقیقت آباد شده است» (۱۳۸۲، ۹). مادام دوراند از آن به کاروانسرای زیبا تعبیر نموده است (۱۳۴۶، ۱۶۸) و ادموندز در خاطرات خود از مورد استقبال خوانین قرار گرفتن و اقامت در کاروانسرای شهنشاه گفته است (۱۳۶۲، ۱۱۷).

شهنشاه تا چمشک

قراگوزلو نقل این مسیر را به صورت: «چهار فرسخ است، دو ثلث آن را ساخته‌اند و خیلی خوب شده» (۱۳۸۲، ۹) توصیف کرده و فریدالملک همدانی نیز به ساخت راه توسط ناظم خلوت اشاره داشته است (۱۳۵۴، ۱۴۸). سایر افراد نیز نکته‌ای در نامناسب بودن مسیر به میان نیاورده و بعضاً از زیبایی‌ها و درختان و علفزارها و حیوانات این منطقه سخن رانده‌اند (دوراند، ۱۳۴۶، ۱۶۶؛ ادموندز، ۱۳۶۲، ۱۱۶). با توجه به اینکه نجم‌الملک در سفر دوم خود چنین گفته است: «در تنگ چمشک صحرا بود و هیچ چیز یافت نمی‌شود» (۱۳۸۶، ۶۵) و با توجه به شواهد پیشین به نظر می‌رسد کاروانسرای فعلی در آن زمان وجود نداشته است. با این حال پس از سفر وی وجود کاروانسرای چمشک بسیار مورد توجه سیاحان قرار گرفته است. قراگوزلو بدین شکل از آن تعریف کرد: «در خود تنگ چمشک هم کاروانسرای بسیار خوبی



تصویر ۳. راست: پلان و چپ: نمای داخلی کاروانسرای شهنشاہ. مأخذ: پرویز، ۱۳۹۹ الف و ب.

و بنا مشابه کاروانسرای شهنشاہ و چمشک دانسته است (۱۳۸۷، ۲۵۰) که این امر می‌تواند مؤید ساخت این کاروانسرا هم‌زمان با آن دو باشد (تصویر ۴).

- میشوند تا برنج‌زار

سخت‌ترین بخش مسیر که از گردنه معروف کیلان گذر می‌نمود همین قسمت است. پیش از رسیدن به کوه کیلان، کاروانسرای بسیار قدیمی سروگل^{۲۰} قرار دارد که تا این قسمت، مسیر نسبتاً همواری در منطقه تخت‌چان وجود داشته است. قراگوزلو از قبر بیک‌علی به سمت سروگل عبور کرد و درباره کیفیت آن چنین نوشته است: «تمام راه تخت سنگ است که جاده خیلی کم معلوم می‌شود» (۱۳۸۲، ۷). فریدالملک همدانی نیز از همین راه عبور نمود و به واسطه نمایان نبودن راه، مسیر خود به سمت سروگل را گم کردند (۱۳۵۴، ۱۴۹). دوران که برخلاف آن دو نفر از سروگل به سمت مخبرآباد (میشوند) حرکت نمود آن را مسافرتی ساده ذکر کرده که به شکل سواره از روی سنگفرشی طبیعی با شیبی ملایم انجام شده است (۱۳۴۶، ۱۶۰). از نوشته‌های ادموندز نیز سفری آسان بین سروگل و مخبرآباد تعبیر می‌شود. در گزارش سال ۱۲۹۱ ویلسن، مسیری شناخته شده که تنها با برچیدن سنگ‌ها از روی آن به مسیری خوب برای قاطر تبدیل می‌شود (Wilson, 1912, 58).

لیکن بخش دوم این مسیر که بین سروگل و میشوند و با گذر از گردنه کیلان است، اصلاً با بخش دیگر آن مشابهتی ندارد. قراگوزلو فاصله آن دو را سه فرسخ دانسته که شاید در دوازده ساعت طی شود. همچنین از بهسازی نیم فرسخ از هر سمت قله توسط ناظم خلوت نوشته است: «همین محل بدترین مواقع این راه بوده و از تعمیر آن برای عابرین رفاهیت کلی حاصل شده و بسیار لازم است بقیه آن هم ساخته شود» (۱۳۸۲، ۷). فریدالملک همدانی نیز به تعمیر راه توسط ناظم خلوت اشاره کرده که باعث آسان‌شدن راه شده ولی سربالایی آن را زیاد

است (۱۳۸۲، ۸). ادموندز نیز خرابه‌های کاروانسرا و پستخانه ناظم خلوت در نزدیکی قلعه نصیر را مشاهده کرده است (۱۳۶۲، ۱۱۵). ایزدپناه از قلعه‌ای در فاصله ۱۰۰ متری قلعه نصیر نام برده که از نظر ساختمان شبیه به دو قلعه شهنشاہ و چمشک است (۱۳۵۵، ۴۴) که به احتمال فراوان همان کاروانسرای ناظم خلوت است. همچنین قلعه مخروبه دیگری اندکی دورتر از قلعه و کاروانسرا را مشاهده نموده است (همان). دموگران نیز از این محل عبور نموده و آن را نصرآباد نامیده است (۱۳۹۸).

- قلعه نصیر تا میشوند

دو مسیر نام‌برده قبلی در ابتدای گردنه سخت‌گذر دهلیچ به هم می‌پیوندند و مجدداً پس از گذر از گردنه، راه به دو شاخه تقسیم می‌شود؛ یکی از قبر بیک‌علی و دیگری از قلعه میشوند عبور می‌کرده است. قراگوزلو در خصوص کیفیت راه گردنه گفته است: «قریب سه ربع فرسخ آن را پارسال ناظم خلوت به عرض پنج شش ذرع، به‌طور ماریچ بسیار خوب ساخته، چنانچه قدری از آن گردنه هم، که باقی است ساخته شود، عبور از این راه هیچ زحمتی نخواهد داشت» (۱۳۸۲، ۸). لیکن فریدالملک همدانی عبور بسیار سختی را توصیف کرده و دوران نیز عبور از دهلیچ و کیلان کوچک را مشقت‌بار خوانده است. ادموندز علائم راه‌سازی را به ناظم خلوت نسبت داده است.

آثار قلعه میشوند مربوط به دوران پیش از قاجار است، اما پس از ساخت تلگرافخانه در دهه ۱۲۵۰ شمسی، نام مخبرآباد بر آن نهاده شد. نجم‌الملک در سفر اول خود آن را تلگرافخانه‌ای دانسته که شیندلر ساخته و حالا بایر افتاده است (۱۳۴۱، ۱۹)؛ در حالی که در آن زمان ده سال نیز از ساخت آن نگذشته بود. مادام دوران در سال ۱۲۷۸ شمسی و ادموندز هجده سال پس از آن به وجود کاروانسرای مخبرآباد اشاره کرده و در آن اقامت گزیدند. مرادعلی پایی بالاگریوه آن را می‌شون و از لحاظ ساخت



تصویر ۴. راست: نمای داخلی کاروانسرای میشوند و چپ: چمشک و شباهت آن‌ها با کاروانسرای شهنشاہ. مأخذ: پاپی بالاگریوه، ۱۳۸۷ (راست) و www.lorestan.mcth.ir

۶۸. بررسی امروزی این مسیر نیز نشان می‌دهد که از بعد از قلعه‌رزه تا اندکی بعد از پل زال نسبتاً هموار و مناسب بوده و از آنجا تا برنج‌زار در امتداد رودخانه و روی تپه‌ها مسیر سنگلاخی توصیف شده آغاز می‌شده است.

قراگوزلو در مورد ابنیه موجود در رزه چنین نقل کرده است: «از سابق دو قلعه در بالای دو تپه در این محل مخروبه قریب به انهدام بود. پارسال ناظم خلوت آن‌ها را بسیار خوب ساخته و سلطانیه نامیده است» (۶، ۱۳۸۲). فریدالملک تنها به ساخت قلعه، بدون اطلاع از زمان یا سازنده آن، اشاره کرده و دوران در مورد کیفیت قلعه مطلب چندانی نگارش نکرده است، اما از تصویری که ارائه داده، وضعیت نسبتاً مناسب آن استنباط می‌شود. در حالی که ادموندز آن را کاروانسرای مخروبه نامیده است.

- قلعه رزه تا حسینیه

در باب کیفیت این مسیر نکته قابل توجهی ذکر نشده است. فریدالملک همدانی آن را بیشتر مسطح و در بعضی جاها هم سخت و سنگ توصیف نموده و دوران نیز به برخی دره‌های زیبا به ویژه تک‌تک‌آب اشاره داشته است. لذا به نظر نمی‌رسد عملیات بهسازی خاصی نیز بر روی آن انجام شده باشد. قراگوزلو در مورد قلعه حسینیه چنین آورده است: «حسینیه از سابق قلعه‌ای داشت، پارسال ناظم خلوت نیز بنای جدیدی نموده، مهندسیه نام نهادند، ولی گویا هنوز به اتمام نرسیده است» (۵، ۱۳۸۲).

- حسینیه تا دزفول

این مسیر از لحاظ وضعیت بستر راه به دو بخش اصلی یعنی از حسینیه تا بالارود و از بالارود تا دزفول قابل تقسیم‌بندی است. بخش اول مشابه مسیر رزه تا حسینیه و دارای پستی و بلندی‌هاست؛ در حالی که بعد از پل بالارود کاملاً مسیر هموار است و صحرای لور و صالح‌آباد (اندیمشک فعلی) در این بخش قرار دارند. مسیر دیگری که اندکی قبل از قلعه رزه به سمت جنوب از مسیر اصلی جدا می‌شود با عبور از گلال‌مورت به

دانسته است. مادام دوران توصیف بسیار کاملی از بالارفتن و پایین آمدن از کیلان ارائه داده که آن را بسیار سخت و در عین حال نه‌چندان مهیب دانسته است. ادموندز نیز به مانند فریدالملک آن را سربالایی تندی وصف نموده که سخت به نظر نمی‌رسد (۱۳۶۲، ۱۱۲).

قراگوزلو در مورد کاروانسرای برنج‌زار چنین آورده است: «پارسال ناظم خلوت، بنای کاروانسرائی گذاشته (۴۰ ذرع در ۴۰ ذرع). اوقاتی که خانه‌زاد از آنجا عبور نمود، دو ذرع از زمین بالا آمده بود» (۶، ۱۳۸۲) و آن را مسمی به امینیه دانسته که با کاروانسرای امینیه که ذکر آن در روزنامه ایران رفت مطابقت دارد. در آن گزارش به ساخت نیمی از این بنا اشاره شده که قراگوزلو نیز در همان حدود زمانی، اجرای دو ذرع از دیوار آن را گزارش کرده است. چندسال بعد فریدالملک در باب وضعیت آن چنین نوشته است: «در برنج‌زار آثار کاروانسرائی از بناهای مرحوم ناظم خلوت هست ولی خرابه است» (۱۵۰، ۱۳۵۴). ادموندز نیز بنای کاروانسرا و تلگرافخانه برنج‌زار را دارای وضعیتی بد و در آستانه تخریب توصیف نموده است (۱۳۶۲، ۱۱۱). ضمن آن که به جز برخی اسناد و نقشه‌های قاجاری، در هیچ‌یک از نقشه‌ها و کتب موجود نامی از برنج‌زار دیده نمی‌شود و در حال حاضر آن منطقه به نام چارتا شناخته می‌شود که کاروانسرای چارتا نیز در آن قرار دارد. البته ابعاد آن با ابعادی که قراگوزلو برای کاروانسرای امینیه ذکر کرده است تفاوت دارد (تصویر ۵).

- برنج‌زار تا قلعه رزه

آنچنان‌که از گزارش‌های قراگوزلو و فریدالملک همدانی برمی‌آید، این مسیر سنگلاخی بوده و ادموندز نیز آن را جاده بسیار بد توصیف نموده است و ادعایی مبنی بر تعمیر راه توسط هیچ‌یک از این افراد دیده نمی‌شود. لیکن در گزارش نظامی ویلسن در سال ۱۲۹۱ شمسی ساخت پل آجری زال با طول ۲۰ فوت به مظفرالملک نسبت داده شده است (Wilson, 1912, 61) که نجم‌الملک نیز در سفر دوم خود آن را قید کرده بود (۱۳۸۶).

به هیچ‌وجه انهدام و انکسار در بنیان آن‌ها به‌هم نخواهد رسید و رو به خرابی و انطماس نخواهد گذاشت» (شماره ۷۰۹، ۲۲ بهمن ۱۳۶۸ شمسی).

به بیان قراگوزلو و تأیید فریدالملک همدانی و نیز تحلیل سایر گزارش‌های موجود، نوسازی بخش‌های سختی از راه حذف‌فصل شهنشاه تا چمشک نیز با پیش‌بینی نجم‌الملک و اجرای ناظم خلوت قابل تأیید است. همچنین به گواه شواهد مذکور و با عنایت به اینکه نمی‌توان منکر وجود کاروانسرای قدیمی‌تر در گذشته‌های دور در محدوده چمشک شد، لیکن بدون شک بنای موجود کاروانسرای چمشک همان ناظمیه نام‌برده در روزنامه ایران و سفرنامه قراگوزلو است. بخش‌هایی از مسیر دسترسی چمشک تا قلعه‌نصیر به ویژه تا پل اشکنه به‌طور طبیعی دشوار بوده که ظاهراً به دستور نجم‌الملک بهبود یافته است. با این حال برخلاف دو کاروانسرای قبلی، تخریب و عدم وجود اثر چندانی از کاروانسرا و تلگرافخانه قلعه نصیر اندکی نیاز به بررسی بیشتر دارد. با توجه به شباهت معماری آن با دو کاروانسرای دیگر که توسط ایزدپناه گزارش شده، همان کاروانسرای ناصریه است؛ حال آن‌که دچار وضعیتی کاملاً متفاوت شده است.

گردنه دهلیچ در مسیر قلعه نصیر تا میشوند نیز از دیگر مناطقی است که به گواه اسناد و شواهد موجود توسط ناظم خلوت مرمت شده است و کاروانسرای میشوند نیز همان مخبریه است که نجم‌الملک آن را طراحی و ناظم خلوت به کمک استاد مهدی معمار به اجرا رسانیده است. در مسیر بعدی (میشوند تا برنج‌زار) نیز مهمترین اقدام عمرانی این دوره یعنی مرمت محل‌های دشوار گردنه کیلان به اجرا درآمده است که در مورد آن جای تردیدی باقی نمانده است. لیکن در سوی مقابل، نکته نسبتاً مبهم این بخش از مسیر به کاروانسرای برنج‌زار برمی‌گردد؛ در حالی که روزنامه ایران و قراگوزلو از نیمه‌تمام بودن آن در حوالی سال ۱۳۶۹ شمسی خبر داده‌اند، در حدود ده سال بعد فریدالملک همدانی آن را خرابه و سی سال بعد ادموندز آن را در حال تخریب دانسته‌اند. با فرض آن‌که این بنا ناتمام مانده باشد، فریدالملک و ادموندز بقایای آن را مخروبه یا در حال ویرانی نامیده‌اند؛ لیکن با فرض تکمیل‌شدن، تخریب آن در فاصله زمانی کم اندکی سؤال برانگیز است. این کاروانسرا قریب به یقین همان امینیه است که در حال حاضر چارتا نامیده می‌شود و پاپی بالاگریوه آن را شبیه میشوند و چمشک دانسته است (۱۳۸۷، ۲۵۱).

از ترمیم بستر راه سنگلاخی برنج‌زار تا قلعه‌رزه در اسناد تاریخی موجود چیزی گزارش نشده و به نظر نمی‌رسد که کار خاصی در مورد آن انجام شده باشد. در حالی که در روزنامه ایران خبر از احداث کاروانسرای رزه توسط ناظم



تصویر ۵. کاروانسرای چارتا در برنج‌زار. مأخذ: پاپی بالاگریوه، ۱۳۸۷.

صالح‌آباد متصل می‌گردید؛ سفر دوم نجم‌الملک و سفر ادموندز از این مسیر انجام شده است.

بحث

اینک با واکاوی اسناد موجود پس از سفر دوم نجم‌الملک به خوزستان نسبت به آنچه که تا پیش از سفر اول وی از وضعیت مسیر خرم‌آباد-دزفول به دست آمده می‌توان به قضاوت درباره نقش او در نوسازی این مسیر در مقایسه با سایر نظرات موجود اقدام نمود. لذا بدین منظور مقایسه وضعیت بستر راه و ابنیه آن، به صورت منزل به منزل، تبیین خواهد شد. در اولین گام می‌توان با قاطعیت به نوسازی کل راه خرم‌آباد تا شهنشاه و احداث کاروانسرای آن پس از سفر دوم نجم‌الملک نظر داد در حالی که برخی منابع بنای کاروانسرا را به دوره صفویه نسبت داده‌اند. بررسی اسناد موجود حتی وجود کاروانسرای مخروبه از ابتدای دوره قاجار به بعد را تأیید نمی‌کنند و تنها آثار محدود قلعه‌ای در شمال کاروانسرای فعلی دیده می‌شود (سجادی، ۱۳۹۹). احمد پرویز (۱۳۹۹ج) نیز با استناد به برخی شواهد ارائه‌شده از جمله مطالب مندرج در روزنامه ایران شماره ۷۰۹، آن را بنایی قاجاری می‌داند که توسط نجم‌الملک طراحی شده است. علاوه بر مطالب روزنامه، با وجود گزارش‌های قراگوزلو و تا حدودی فریدالملک همدانی می‌توان این نظر را تأیید نمود. همچنین سبک معماری بنا با آنچه که در روزنامه توصیف شده است مطابقت دارد که مشابه آن را می‌توان در دیگر کاروانسراها و سایر ابنیه آن زمان همچون پل چالانچولان نیز مشاهده کرد. در همان شماره روزنامه ایران در باب معماری بناهای کاروانسراها چنین آمده است: «تمام طاق‌های این قلاع از آجر و گچ و دیوارها و پایه‌ها و حیطان از سنگ و گچ و عرض هر پایه و دیوار یک ذرع و نیم است که فرضاً اگر تا یکصد سال دیگر هم این قلاع را مرمت نکنند



تصویر ۶. کاروانسرای چمشک با سه حیاط که گونه متفاوتی از ابنیه بین‌راهی را در لرستان معرفی نموده است. مأخذ: www.lorestan.mcth.ir

برآورد بازسازی سد قدیم اهواز بود، با توجه به اهمیت نقش راه و دسترسی مناسب، کل طول مسیر رفت و برگشت، به‌ویژه از خرم‌آباد تا دزفول را مورد بررسی دقیق قرار داد و در نهایت پیشنهادات اولیه خود از جمله ضرورت احداث چند رباط را ارائه نمود. پس از آن، مظفرالملک که به انجام اقدامات عمرانی در لرستان و خوزستان شناخته می‌شود در نوسازی این راه تلاش‌هایی انجام داد که مرمت پل زال و احداث کاروانسرای می‌شوند به او نسبت داده شده است. لیکن اقدامات انجام‌شده برای مناسب‌سازی این مسیر دشوار کافی نبود.

لذا در پاسخ به بخش اول سؤال پژوهش می‌توان گفت که نجم‌الملک در اواخر پاییز سال ۱۲۶۷ شمسی هم‌زمان و همراه با ناظم خلوت حاکم جدید لرستان و خوزستان مجدداً عازم منطقه شد که این همراهی نقش زیادی در هماهنگی و شکل‌گیری اقدامات مؤثر و ماندگاری در نوسازی راه خرم‌آباد به دزفول شد. مهمترین این اقدامات در حیطة بستر راه، تعمیر اساسی بخش‌های دشوار و ناهموار مسیر خرم‌آباد به دزفول از جمله گردنه کیلان و دهلیچ بود که نقشی اساسی در بهبود کیفیت راه برجای نهاد. در حیطة ابنیه نیز با ایده طراحی ساختمان‌های چندمنظوره (اقامتی و اداری) و احداث (در شهنشاه، چمشک، می‌شوند، برنج‌زار و احتمالاً حسینیه) یا مرمت (در قلعه‌رزه) ابنیه بین‌راهی این مسیر، از یک سو نقش مهمی در ارتقای کیفیت و امنیت راه و از سوی دیگر تغییر سبک معماری آن‌ها نسبت به نمونه‌های متقدم‌تر منتسب به دوره صفوی (با وجه غالب نظامی) داشت. لذا با وجود آن که نمی‌توان منکر وجود کاروانسراهای صفوی در این مسیر شد، لیکن اسناد موجود نشان داد بسیاری از این ساختمان‌ها با مشاوره یا توصیه نجم‌الملک طراحی و توسط ناظم خلوت اجرا شده است.

خلوت داده شده لیکن قراگوزلو آن را نوسازی و مرمت بنای پیشین دانسته است. ایزدپناه نیز ادعا کرده «نمای کلی دیوارها و اطاق‌های قلعه نشان می‌دهد که سال‌های بعد در ترکیب معماری آن تغییراتی داده شده است» (۱۳۵۵، ۱۳). با توجه به این موارد و سبک معماری و فناوری ساخت قلعه و تفاوت آن با بناهای شهنشاه، چمشک و می‌شوند می‌توان گفت نظر قراگوزلو صحیح به نظر می‌رسد. در روزنامه ایران ساخت کاروانسرای مهندسیه نیز ذکر شده که قراگوزلو به صراحت آن را بنایی در مجاورت قلعه قدیم حسینیه دانسته است. لذا با توجه به اینکه آثاری از آن باقی نمانده است قضاوت در این مورد را کمی دشوار می‌نماید.

نکته شایان ذکر دیگر این است که با توجه به آن که تلگرافخانه و پستخانه به کاربری‌های موجود در کشور اضافه شده بود، طراحی کاروانسراهای جدید بر اساس پیش‌بینی این فضاها صورت گرفته که در روزنامه ایران شماره ۷۰۹ نیز منعکس شده است. لذا نجم‌الملک با طراحی گونه جدیدی از کاروانسراها تأثیر مهم خود را بر شکل‌گیری آن‌ها نهاده که در مقایسه با قلاع قدیمی‌تر منسوب به دوره صفویه همچون قلعه‌رزه تفاوت‌های مهمی را رقم زده است. به نظر می‌رسد نمونه کامل‌تر و منحصر به فرد آن در چمشک با وجود دو فضای چسبیده به کاروانسرا و ایجاد سه حیاط متبلور شده باشد.

نجم‌الملک در سفر دوم خود بعد از گردنه دهلیچ از راه چل عبور کرده و اندکی پیش از قلعه‌رزه نیز به سمت گلال‌مورت تغییر مسیر داده است. لذا او در این سفر از می‌شوند، برنج‌زار، حسینیه و احتمالاً قلعه‌رزه عبور نکرده و پس از آن نیز از راه اصفهان به تهران بازگشته است. در نتیجه با توجه به عبور از شهنشاه و چمشک، نسبت به صدور نکات لازم در مورد این دو کاروانسرا و نیز کاروانسرای تخریب‌شده مجاور قلعه‌نصیر اشرف بیشتری داشته است و این بناها از لحاظ معماری و کاربری‌های موجود در آن کامل‌تر از سایرین هستند.

نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف بررسی برنامه‌ها و اقدامات عمرانی نجم‌الملک در دو سفر خود به خوزستان و تبیین پیامدهای آن در نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول شکل گرفت. لذا با بررسی وضعیت این راه، پیش از سفر اول، حدفاصل میان سفر اول و دوم و در نهایت پس از سفر دوم بر اساس شواهد و اسناد تاریخی معتبر و مقایسه و تجزیه و تحلیل آن‌ها می‌توان تصویر روشن‌تری از وقایع روی داده در این بازه زمانی ارائه نمود و به پرسش اصلی پژوهش پاسخ داد.

نجم‌الملک در پاییز سال ۱۲۶۰ شمسی به لرستان و خوزستان سفر کرد و با وجود آن که مأموریت اصلی وی

۱۵. Cecil John Edmonds
۱۶. Arnold Wilson

۱۷. در منطقه برآفتاب غزال قرار دارد و محل تلاقی چند راه مهم بوده است.
۱۸. «قبر بیک‌علی»، که در برخی منابع «قبر بوالی» نیز نامیده می‌شود، به ادعای فراگوزلو مدفن یکی از الوار به نام بیک‌علی است (۱۳۸۲، ۸). این منطقه نیز در نقشه‌ها و یا گزارش‌های موجود بسیار ناشناخته است و حتی بسیاری از افراد محلی از آن شناختی ندارند. محل آن در پشت تنگ میشوند و دسترسی به آن از پای گردنه بوکان است.
۱۹. «برنج‌زار»، که در منابعی به نام «برنجکار» نیز قید شده است، از دیگر مناطق کمتر شناخته شده در این مسیر است و در حال حاضر بر روی نقشه‌ها و سایر اطلاعات جغرافیایی نشانی از آن دیده نمی‌شود. این مکان در دامنه جنوبی کیلان و همان منطقه‌ای است که اکنون «چارتا» نامیده می‌شود و دارای یک کاروانسرای معروف است.
۲۰. کاروانسرای قدیمی سروگل در دامنه شمالی کیلان در منطقه موسوم به تخت‌چان قرار دارد.

فهرست منابع

- احتشامی، منوچهر؛ لقایی، آریتا و معزی، فاطمه. (۱۳۸۳). خوزستان و لرستان در عهد ناصری. تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- ادموندز، سیسیل جان. (۱۳۶۲). دو سفرنامه درباره لرستان (ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند و لیلی بختیار). تهران: نشر بابک.
- اسلامی‌نسب، مهتاب؛ افخمی، بهروز، شهبازی شیران، حبیب و رضالو، رضا. (۱۳۹۷). مکان‌یابی شهر باستانی شاپورخواست بر اساس شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب تاریخی. پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۸(۱۸)، ۱۰۳-۱۲۲.
- اعتمادالسلطنه. (۱۳۵۰). روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه (به کوشش ایرج افشار). چاپ دوم. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- ایزدپناه، حمید. (۱۳۵۵). آثار باستانی و تاریخی لرستان. ج. ۲. تهران: انجمن آثار ملی.
- بهرامی، روح‌الله و شهیدانی، شهاب. (۱۳۹۷). بررسی چگونگی تأسیس و توسعه تلگراف‌خانه‌های لرستان در عهد ناصری. پژوهشنامه تاریخ‌های محلی ایران، ۷(۱)، ۱۹۱-۲۱۲.
- پاپی بالاگریوه، مرادعلی. (۱۳۸۷). تبار هخامنش دپار بالاگریوه. ج. ۲. خرم‌آباد: انتشارات افلاک.
- پاکدامن، ناصر. (۱۳۵۳). میرزا عبدالغفار نجم‌الدوله و تشخیص نفوس دارالخلافه. فرهنگ ایران‌زمین، ۲۰(۲)، ۳۲۴-۳۹۵.
- پرویز، احمد. (۱۳۹۹ الف). کاروانسرای گوشه شینه‌شاه (قسمت اول). تاریخ مراجعه: ۱۳۹۹/۱۰/۵، قابل دسترس در: http://www.instagram.com/p/CJJ1DzwhW34/?utm_medium=copy_link
- پرویز، احمد. (۱۳۹۹ ب). کاروانسرای گوشه شینه‌شاه (قسمت دوم). تاریخ مراجعه: ۱۳۹۹/۱۰/۵، قابل دسترس در: http://www.instagram.com/p/CJLYIATH2oy/?utm_medium=copy_link
- پرویز، احمد. (۱۳۹۹ ج). هشت منزل از خرم‌آباد تا لور تا دزفول. تاریخ مراجعه: ۱۳۹۹/۱۰/۱۰، قابل دسترس در: http://www.instagram.com/p/CJYD0Cgn5Kl/?utm_medium=copy_link
- ثقفی، مریم. (۱۳۹۴ الف). بررسی تعامل تنجیم و طبابت با مرور اجمالی بر فعالیت‌های حاجی نجم‌الدوله و خاندان وی. تاریخ پزشکی، ۷(۲۲)، ۷۳-۱۰۵.
- ثقفی، مریم. (۱۳۹۴ ب). عبدالغفار نجم‌الملک و نقش او در دوره گذار از دانش جغرافیای سنتی به جغرافیای نوین. گنجینه اسناد، ۲۵(۲)، ۶۲-۷۷.

همچنین پاسخ بخش دوم سؤال پژوهش چنین است که مجموعه اقدامات نوسازی نجم‌الملک و ناظم خلوت باعث بهبود آشکار کیفیت این مسیر شد و آن را به کوتاه‌ترین راه و انتخاب اصلی مترددین تبدیل کرد. با این حال آتش آشوب‌های منطقه که ناشی از ضعف حکومت مرکزی، به ویژه در حوالی جنبش مشروطیت و جنگ اول جهانی بود باعث سال‌ها ناامنی راه خرم‌آباد-دزفول و تخریب بخشی از این دستاوردها گشت. علاوه بر حصول هدف اصلی، این پژوهش توانسته است ضمن معرفی منابع مهمی در راستای شناخت مسیرهای منطقه در دوره قاجار، بخش‌هایی کمتر شناخته‌شده از این مسیر را همراه با مکان دقیق قرارگیری آن‌ها در اختیار مخاطبان قرار دهد. همچنین پیشنهاد می‌شود گونه‌شناسی دقیق کالبدی ابنیه موجود و تفاوت‌های مکانی و زمانی آن‌ها و نیز سایر مسیرهای ارتباطی لرستان به خوزستان که دارای قابلیت‌های تاریخی و گردشگری فراوانی هستند مورد پژوهش‌های جدی قرار گیرند.

تقدیر و تشکر

نویسندگان مقاله مراتب تقدیر و تشکر خود را از حمایت‌های معنوی و مالی معاونت پژوهشی دانشگاه شهید چمران اهواز (در قالب پژوهانه به قرارداد شماره ۱۴۰۰/۲/۹۲۸۱) اعلام می‌دارند.

پی‌نوشت‌ها

۱. Paradigm
۲. Qatar National Library
۳. Henry Creswicke Rawlinson
۴. Clement Augustus De Bode
۵. Cherkov
۶. Albert Houtum Schindler
۷. نجم‌الملک در سفرنامه خود «شوراب» را در حدقاصل چمشک تا قلعه نصیر ذکر کرده است. در حالی که رودخانه شوراب در مسیر شهنشاه به چمشک قرار دارد و در همه گزارش‌ها و نقشه‌ها از جمله نقشه ترسیم خود نجم‌الملک نیز بدین شکل منعکس شده است. لذا به نظر می‌رسد او در نگارش سفرنامه دچار اشتباه شده باشد.
۸. «ولیمان»، که در برخی منابع وایمان نیز نام برده شده است، در شمال غربی کوه «بسیاری» بعد از گردنه چل قرار گرفته که اکنون نامی از آن در نقشه‌ها موجود نیست. نجم‌الملک آن را دلمیان نامیده که به نظر اشتباه است.
۹. منظور جلگه آب‌گرم است که بر اساس شواهد موجود و نیز به ادعای صریح ادموندز در نزدیکی تنگ لیلیم است. در برخی نقشه‌های موجود مکان آن بعد از تنگ فنی در مکان فعلی روستای گری باباخان نیز ذکر شده که چندان صحیح به نظر نمی‌رسد.
۱۰. این نام تنها توسط نجم‌الملک و نیز بر روی نقشه ویلسون (به نام باغ بهلول) استفاده شده است.
۱۱. روستای گلال‌مورت در دهستان حسینیه و جنوب غربی شهر حسینیه واقع است (تصویر ۲).
۱۲. نظام‌السلطنه تلاش زیادی در عدم اجرای مرمت سد اهواز نمود و در نهایت با استعلا تلگرافی از امین‌السلطان و پاسخ او مبنی بر وجود اولویت‌های دیگر نسبت به سد اهواز (نجم‌الملک، ۱۳۸۶، ۱۰۱)، نجم‌الملک راهی تهران نمود.
۱۳. Jacques de Morgan
۱۴. Ella R. Durand

- راه ابریشم، (۶۹۶۸).
- سجادی، علی. (۱۳۹۳). بررسی راه‌های باستانی و تأسیسات بین‌راهی دوره‌های تاریخی و اسلامی لرستان. (گزارش منتشر نشده)، مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان.
 - سجادی، علی. (۱۳۹۴). بازشناسی شاخه‌ای از جاده ابریشم-جاده خراسان در زاگرس میانی بر اساس منابع تاریخی و شواهد باستانشناسی. دومین همایش ملی باستان‌شناسی ایران. مشهد: دانشگاه بیرجند.
 - سجادی، علی. (۱۳۹۸). بازشناسی راه‌های قدیمی همدان به خوزستان بر اساس منابع تاریخی و شواهد باستانشناسی. اولین کنفرانس ملی دوسالانه باستان‌شناسی و تاریخ هنر ایران. بابل: دانشگاه مازندران.
 - سجادی، علی. (۱۳۹۹). واگوی دوره‌های ساخت آرامگاه شینه‌شا خرم‌آباد. اثر، (۲) ۴۱، ۲۴۱-۲۵۷.
 - شاهرخی، سید علاء‌الدین و نعمتی، محمدعلی. (۱۳۹۷). بررسی روند ساخت راه تهران به خوزستان و تأثیر آن بر اوضاع اجتماعی لرستان در دو دهه پس از ۱۳۰۰. تحقیقات تاریخ اجتماعی، ۸ (۲)، ۳۵-۱.
 - کرم‌زاده، فرشاد. (۱۳۹۶). عبدالغفار نجم‌الدوله؛ گذار از جغرافیای سنتی به نوین در دوره قاجار. تاریخ علم، ۱۱۵ (۱)، ۱۰۷-۱۳۰.
 - فریدالملک همدانی، میرزا محمدعلیخان. (۱۳۵۴). خاطرات فرید (گردآورنده: محمد فرید). تهران: انتشارات زوار.
 - قراگزلو، حاجی عبدالله خان. (۱۳۸۲). مجموعه آثار (مقدمه، تصحیح و تعلیقات: عنایت‌الله مجیدی). تهران: مرکز نشر میراث مکتوب.
 - کاشانی، میرزا تقی خان. (۱۳۷۰). گنج شایگان (به همت جمشید مظاهری). دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، ۲ (۳)، ۱۲۷-۲۰۶.
 - کتابی، احمد. (۱۳۸۵). پیشگامان بررسی‌های جمعیت‌شناختی در ایران؛ عبدالغفار خان نجم‌الدوله و میرزا ابوطالب زنجانی. نامه انجمن جمعیت‌شناسی ایران، ۲ (۲)، ۷-۳۶.
 - کریمی، بهمن. (۱۳۲۹). راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران. تهران: انتشارات بانک ملی.
 - مترجم، عباس و حیدری، محمد. (۱۳۹۶). تحلیل تأثیر راه‌های باستانی در شکل‌گیری استقرارگاه‌های باستانی و تاریخی الشتر (مبتنی بر تحلیل‌های فضایی GIS). مطالعات باستان‌شناسی پارسه، ۱ (۲)، ۲۱-۳۶.
 - محمودمیرزا قاجار. (۱۳۹۰). عهد حسام (سفرنامه لرستان و خوزستان)، سال ۱۲۴۵ قمری (به کوشش ایرج افشار). تهران: میراث مکتوب.
 - نجم‌الملک، حاج عبدالغفار. (۱۳۴۱). سفرنامه خوزستان (به کوشش محمد دبیرسیاقی). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
 - نجم‌الملک، حاج عبدالغفار. (۱۳۸۶). سفرنامه دوم نجم‌الدوله به خوزستان (تصحیح، تحشیه و تعلیقات: احمد کتابی). تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
 - نیک‌سرشت، ایرج و سلیمانی‌تبار، محمد. (۱۳۹۹). نجم‌الدوله و فیزیک. تاریخ علم، ۱۱۸ (۱)، ۲۸۱-۳۲۲.
 - والیزاده معجزی، محمدرضا. (۱۳۸۰). تاریخ لرستان روزگار قاجار، از تأسیس تا کودتای ۱۲۹۹ (به کوشش حسین و محمد والیزاده معجزی).
 - ثقفی، مریم. (۱۳۹۷). تحلیل و تصحیح نسخه خطی رساله قواعد تلگراف یا رساله قرب و بعد ولایات. پیام بهارستان، ۱۰ (۱۱۳)، ۲۹۳-۳۲۲.
 - جعفری، علی‌اکبر و سلیمانی، بتول. (۱۳۹۶). قراسواران و ناکارآمدی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار. تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، ۸ (۱۵)، ۱-۲۷.
 - چریکف. (۱۳۵۸). سیاحتنامه مسیو چریکف (ترجمه آبکار مسیحی و به کوشش علی اصغر عمران). تهران: امیرکبیر.
 - حاجی‌زاده، کریم؛ اسلامی‌نسب، مهتاب و محمدیارلو، مجید. (۱۳۹۴). بررسی شاهراه باستانی همدان-خوزستان در دوره ساسانی و اوایل دوره اسلامی؛ منطقه مورد مطالعه: مسیر خرم‌آباد- پل دختر. دومین همایش ملی باستان‌شناسی ایران، مشهد: دانشگاه بیرجند.
 - حسنعلی‌خان افشار. (۱۳۸۲). سفرنامه لرستان و خوزستان (تصحیح و پژوهش حمیدرضا دلوند). تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
 - دانایی‌فر، مطهره و تهرانی، فرهاد. (۱۳۹۴). معرفی نقشه‌های نجم‌الملک (میرزا عبدالغفار خان اصفهانی) در سفر خوزستان: اراضی محمره. اثر، (۶۹)، ۷۹-۹۲.
 - دبیرسیاقی، سید محمد. (۱۳۸۲). نجم‌الدوله دانشمندی جامع علوم و فنون قدیم و جدید. بیک نور، (۴)، ۳-۱۰.
 - دموورگان، ژان ژاک. (۱۳۹۸). سفرنامه دموورگان (ترجمه کاظم ودیعی). ج. ۲. چاپ دوم. تهران: دنیای کتاب.
 - دودب، کلیمت. (۱۳۷۱). سفرنامه لرستان و خوزستان (ترجمه محمدحسین آریا). تهران: شرکت انتشارات علمی فرهنگی.
 - دوران، الا. (۱۳۴۶). سفرنامه دوران (ترجمه علی محمد ساکی). خرم‌آباد: کتابفروشی محمدی.
 - راولینسن، هنری. (۱۳۶۲). گذر از ذهاب به خوزستان (ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند). تهران: انتشارات آگاه.
 - رجبی، سید صفر. (۱۳۷۱). راه‌های خوزستان در نخستین قرون اسلامی. اثر، (۲۳ و ۲۲)، ۲۰۸-۲۱۲.
 - رزم‌آرا، حاج علی. (۱۳۲۰). جغرافیای نظامی لرستان. تهران: ستاد بزرگ ارتش‌تاران.
 - رنجبر، رضا. (۱۳۹۶). نجم‌الدوله و اولین کتاب درسی فلسفه جدید در ایران. تاریخ علم، ۱۱۵ (۱)، ۳۷-۴۸.
 - سادات موسوی، سید امیر. (۱۳۹۴). میرزا عبدالغفار نجم‌الدوله از پیشگامان ورود علوم جدید به ایران. میراث علمی اسلام و ایران، ۴ (۲)، ۹۵-۱۱۷.
 - ساکی، علی‌محمد. (۱۳۴۳). جغرافیای تاریخی و تاریخ لرستان. تهران: انتشارات محمدی.
 - سبزی، موسی؛ هژبری نویری، علیرضا؛ همتی ازندریانی، اسماعیل و بهرامی، محمد. (۱۳۹۷). محوطه‌ها و استقرارهای پارتی شمال و شمال‌غربی استان لرستان. پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۸ (۱۸)، ۸۳-۱۰۱.
 - سبزی، موسی؛ همتی ازندریانی، اسماعیل و امید، کاظم. (۱۳۹۸). بررسی جایگاه و اهمیت قلعه ساسانی شاه جغل (جقله) بروجرد در حفظ امنیت راه‌های منطقه زاگرس مرکزی. تاریخ اسلام و ایران، ۲۹ (۴۴)، ۳۵-۵۴.
 - سجادی، علی. (۱۳۸۳). راه‌های باستانی و پل‌های تاریخی لرستان.

www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_10000000083.0x000076.

- Bell, M. S. (1885). *Military Report on South-West Persia including the Province of Khuzistan (Arabistan), Luristan and Part of Fars*. Retrieved May 14 2021 from http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100023694939.0x000011.
- Schindler, A. H. (1879). *Reisen im südwestlichen und nördlichen persien. Zeitschrift der GESSELLSCHAFT FÜR ERKUNDE zu Berlin*. Berlin: Verlag Von Dietrich Reimer.
- Stein, M. A. (1940). *Old Routes of Western Iran: Narrative of an Archaeological Journey Carried out and Recorded*. London: MacMillan.
- Wilson, A. T. (1912). *Military Report on South-West Persia*. Vol.V: LURISTAN. Retrieved from http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100037084540.0x000002.

تهران: انتشارات حروفیه.

- ویلسن، آرنولد. (۱۳۴۷). *سفرنامه ویلسن (ترجمه و تلخیص: حسین سعادت نوری)*. تهران: انتشارات وحید.
- هدایت، محمدعلی. (۱۳۸۸). *معرفی رساله پیشنهادات نجم‌الملک به ظل‌السلطان. پیام بهارستان، ۲(۶)، ۹۶۵-۹۸۸*.
- یاور، مصطفی. (۱۳۹۷). *بررسی دلایل حرکت زمین در رساله قانون ناصری از عبدالغفار نجم‌الدوله. تاریخ علم، ۱۶(۱)، ۱۱۵-۱۳۹*.
- یوسفوند، یونس و نیستانی، جواد. (۱۳۹۸). *راه‌های ارتباطی بخش غربی استان لرستان (طهران) در دوره ساسانی و سده‌های آغازین اسلامی (با تأکید بر مسیرهای بهاره). تاریخ اسلام و ایران، ۲۹(۴۴)، ۱۶۵-۱۹۳*.
- Baring, W. (1882). *Memorandum on the Route from Burujird to Dizful by Khoramabad*. Retrieved May 22, 2020 from http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100037084540.0x000002.



COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Bagh-e Nazar Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله:
 رستم پور، کاوه؛ حکمت، حسن و مجتهدزاده، روح‌الله. (۱۴۰۱). نقش برنامه‌ها و اقدامات عمرانی حاجی عبدالغفار نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد-دزفول در دهه ۱۲۶۰ شمسی (مسیر کیلان). *باغ نظر*، ۱۹(۱۰۹)، ۵-۱۸.

DOI:10.22034/BAGH.2022.310093.5023
 URL: http://www.bagh-sj.com/article_145715.html

