

نگاهی به مسیر تشریف حجاج و زائران عتبات (راه تهران - کرمانشاه) و نقش آن در تأسیس و توسعه شهر سلطان آباد (اراک)

علی اکبر زاور^۱

چکیده:

در دوره قاجار همه ساله خیل عظیمی از ایرانیان در قالب کاروان های حجاج، زُوار و تجار راهی سفر به سرزمین عراق می شدند. تردد این کاروان ها به سمت مرزهای غربی کشور آثار و پیامدهای فراوانی به همراه داشت.

سؤالات اساسی این پژوهش عبارت اند از: مسیر تهران - کرمانشاه به عنوان راه اصلی مرزهای غربی در این دوره دارای چه شرایط و ویژگی هایی بوده است؟ آیا تردد کاروان ها از این مسیر تأثیری بر جغرافیای منطقه داشته است؟

این پژوهش با اتکای به اطلاعات موجود در منابع تاریخی و بارویکردی توصیفی - تحلیلی تلاش دارد به بررسی این راه و شرایط و وضعیت آن در این دوره تاریخی و همچنین تأثیر تردد کاروان های حجاج، زوار و تجار بر جغرافیای شهری و انسانی این مسیر بپردازد.

نتایج این پژوهش نشان می دهد که شاهراه تهران - کرمانشاه به عنوان قسمتی از کریدور تاریخی جاده ابریشم و مسیر حرکت این کاروان ها علی رغم فقدان شرایط مناسب، بر

۱. دانشجوی دکتری، پژوهشگر و مدرس مرکز علمی - کاربردی حج و زیارت.

جغرافیای منطقه تأثیرگذار بوده که از آن جمله نقش این جاده به عنوان یک متغیر مؤثر بر تأسیس، رشد و توسعه شهر سلطان آباد (اراک) است.

کلیدواژه‌ها: عتبات، راه تهران - کرمانشاه، قاجار، سلطان آباد (اراک)

مقدمه:

در دوره قاجار و پس از انعقاد عهدنامه ارزروم دوم (۱۸۴۷م) به دلیل آرامش نسبی که در روابط ایران و عثمانی ایجاد شد، سالانه هزاران نفر از مردم ایران، از نواحی مختلف، به قصد سفر به سرزمین حجاز (انجام مناسک حج)، زیارت اماکن متبرکه عراق (عتبات عالیات)، تجارت یا تحصیل (در حوزه‌های علمیه عتبات) راهی مرزهای غربی کشور می شدند. مهم ترین جاده و مسیری که بدین منظور کاروان‌ها استفاده می کردند، محور یا مسیر تاریخی شرق به غرب کشور بود. این راه مسیر ارتباطی مهمی بود که دسترسی مناطق شرقی را به غرب کشور میسر می کرد و در واقع قسمتی از کریدور شرق به غرب آسیا یا همان جاده ابریشم محسوب می شد.

جاده ای که از تهران آغاز می شد و پس از پشت سر گذاشتن شهرری، قم، سلطان آباد، همدان و... سایر مناطق و سرزمین هایی مختلف به کرمانشاه، قصر شیرین و سپس با خروج از ممالک محروسه به خانقین می رسید، جاده تهران - کرمانشاه^۱ نامیده می شد. بدین ترتیب کاروان هایی متشکل از حجاج، تجار، طلاب، زوار و جنائز وارد سرزمین عراق

۱. در بعضی منابع و پژوهش ها از این مسیر به عنوان جاده قم - قصر شیرین یاد شده است که بیشتر معطوف به دوران پیش از قاجار است؛ زمانی که تهران هنوز پایتخت و مرکز کشور نبوده است. در دوره قاجار، که مورد مطالعه این پژوهش است، تهران به عنوان مرکز سیاسی - اقتصادی و پایتخت، کانون تمامی راه ها و مسیرها و به عبارتی دیگر مرکز جاده ها در کشور محسوب می شد. با توجه به سفرنامه های عتبات دوره قاجار مسیر این کاروان ها معمولاً از تهران و از حضرت عبدالعظیم علیه السلام و شهرری آغاز می شد و سپس از حسن آباد و روستای علی آباد و از کاروانسرای منظریه، که منظرگاه حضرت معصومه علیها السلام هست، عبور می کرد و وارد قم می شد. کاروان ها در ادامه و پس از زیارت اماکن مقدسه این شهر، راهی ادامه سفر می شدند. (طاوسی، ۱۳۹۳، ص ۲۸)

می شدند. در طول تاریخ همواره نقش ارتباطات جاده ای بر توسعه و گسترش شهرها کاملاً محسوس بوده است. هرچه مسیر ارتباطی اهمیت بیشتری داشته باشد، میزان تأثیرگذاری آن نیز فزونی می یابد.

از نظر اقتصادی و توسعه شهری، اهمیت جاده ها و حمل و نقل آن قدر زیاد و گسترده است که می توان آن را از بسترهای ایجاد و توسعه شهرها دانست. جاده تهران - کرمانشاه به علت حجم تردد کاروان ها و اهمیت در انتقال کالاهای تجاری از ظرفیت های مناسبی در جهت تأثیرگذاری و تغییر بر جغرافیای شهری و انسانی منطقه برخوردار بوده است. در گذشته پژوهش های متعددی در خصوص این شاهراه به عمل آمده است که از مهم ترین آنها می توان به کتاب *از قم تا کربلا* تألیف خانم سلطانی مقدم، مقاله «اهمیت و کارکردهای اقتصادی راه قم - قصر شیرین در دوره قاجار» کاری از آقای ابراهیم اصلانی، و مقاله «نقش و اهمیت مذهبی، فرهنگی و اجتماعی راه عتبات قم - قصر شیرین با تکیه بر رفت و آمد زائران شیعی در دوره قاجار» تألیف خانم سعیده سلطانی مقدم اشاره کرد. نویسندگان این آثار از زوایای مختلفی به اهمیت و جایگاه این شاهراه و تأثیرات آن بر حوزه های اقتصاد، فرهنگ، مذهب و... پرداخته اند.

این پژوهش تلاش دارد با اتکا به اطلاعات موجود در منابع تاریخی، به ویژه سفرنامه های حجاج، زائران و جهانگردان خارجی دوره قاجار، و با رویکردی توصیفی - تحلیلی به تحلیل موضوع بپردازد و ضمن بررسی ویژگی های این مسیر مهم ارتباطی و توجه به اهمیت آن در تشریف کاروان های حجاج و زوار، تأثیر این شاهراه بر جغرافیای انسانی و شهری منطقه را با تأکید بر نقش آن در تأسیس، رشد و توسعه شهر سلطان آباد (اراک) بررسی کند.

سفر به عراق و حجاز

در دوره قاجار با آنکه وسایل سفر اندک بود، اما ایرانیان بسیار مسافرت می کردند. آنها سفرهای زیارتی را ترجیح می دادند؛ زیرا آموزه های دینی و شرعی این سفرها را توصیه می کرد. در این میان سفر به سرزمین حجاز برای انجام مناسک حج و همچنین عتبات عالیات عراق برای زیارت قبور امامان شیعه از بزرگ ترین آرزوهای

هر ایرانی مؤمن و متشرع محسوب می شد.

حجاجی که از این مسیر راهی حج می شدند، ابتدا به عتبات عالیات سفر می کردند و پس از زیارت اماکن مقدس سرزمین عراق راهی سرزمین حجاز می شدند. زمان بندی سفر آنان متناسب با موسم آغاز مناسک حج بود.

زائران عتبات عالیات نیز معمولاً به صورت گروهی و با کاروان به سرزمین عراق مسافرت می کردند. این کاروان ها، معمولاً از نظر انتخاب زمان، دو نکته را در نظر داشتند: یکی فصل سرما و دیگری موسم برداشت محصولات کشاورزی. بنابراین نوع سفرها بیشتر در پاییز انجام می شد؛ زیرا از سویی هوای عراق معتدل می شد و از سوی دیگر در ایران کار کشاورزی کمتر بود و زارعان در استراحت به سر می بردند؛ اما با این وجود در ایام خاص و مناسبت هایی همچون محرم، صفر، اربعین، عرفه و همچنین اعیاد این سفرها به مراتب افزایش می یافت.

حجاج و زائران ایرانی برای رسیدن به عتبات عالیات، به طور معمول یکی از دو مسیر زیر را انتخاب می کردند:

۱. مسیر جنوب کشور که راهی دریایی بود. در این مسیر زائران ابتدا خود را به سواحل خلیج فارس و دریای عمان رسانیده و از طریق یکی از بندرهای جنوبی اعم از بندرعباس، بندر لنگه، بوشهر، خرمشهر و... - بالنج و کشتی راهی بندر بصره شده و سپس از بصره به بغداد رفته، در ادامه راهی عتبات عالیات می شدند.

۲. جاده شرق به غرب کشور که از آن با عنوان جاده تهران - کرمانشاه یاد می کردند. این مسیر به دلیل نزدیکی برای زائران تمام نقاط ایران به غیر از جنوب کشور، مقرون به صرفه بود و جاده اصلی عتبات عالیات محسوب می شد و حجاجی که قصد داشتند از راه جبل (نجد) راهی سرزمین حجاز شوند، از این مسیر استفاده می کردند. (طاوسی، ۱۳۹۳، ش، ص ۲۷)

راه جبل (نجد)

راه جبل مسیر مشهور و معروفی بود و بسیاری از حجاج از آن طریق به سرزمین حجاز سفر می کردند و به آن راه، نجد نیز اطلاق می شد. کسانی که از این مسیر راهی حج می شدند از مسیر غرب کشور (تهران - کرمانشاه) وارد سرزمین عراق شده، پس از عبور از عراق و زیارت عتبات مقدسه مسیر خود را به سمت مکه ادامه می دادند.

راه جبل (نجد) راهی بسیار قدیمی است و از پیش از اسلام سرزمین های شرقی را از طریق عراق به حجاز متصل می کرد. پس از اسلام نیز همچنان اهمیت آن باقی ماند و همان راهی است که امام حسین علیه السلام در جریان حادثه عاشورا، مسیر از مکه تا کربلا را از آن طریق طی کرد. بسیاری از مسافران و سفرنامه نویسان که از این مسیر به حج مشرف شده اند، تقریباً غالب آنان اعلام نارضایتی کرده اند. دختر فرهاد میرزا که سال ۱۲۹۷ قمری به حج مشرف شده، در شرح سفرنامه خود می نویسد از ایران تا عراق و سپس زیارت شهرهای مقدس نجف و کربلا به سهولت طی مسیر کرده؛ ولی پس از خروج از عتبات مقدسه و ورود به مسیر عراق - مکه، شرایط ناگواری برای وی و کاروانیان همراهش رقم خورده است.

در مجموع این مسیر در دوره قاجار بسیار ناامن بوده و اعراب بدوی آن نواحی به کاروان حجاج حمله می کردند و به قتل و غارت آنان می پرداختند؛ به نحوی که شیخ فضل الله نوری سال ۱۳۲۰ قمری به حرمت سفر به حج از این راه حکم داد؛ (جعفریان، ۱۳۸۹ ش، ص ۲۸) به همین دلیل در اواخر دوره قاجار از حجاج از دیگر راه های وصول به سرزمین حجاز همچون راه سلطانی شام، راه استامبول و راه بصره سفر کردند؛ (همان، ص ۳۱) اما در مجموع محبوبیت این راه بدین دلیل بود که در مسیر رفت و برگشت، حجاج از زیارت عتبات مقدسه نیز بهره می بردند. (همان، ج ۱، ص ۳۲۷) این دسته از حجاج در قسمتی از مسیر، همسفران دسته از مؤمنانی می شدند که تنها قصد زیارت

عتبات مقدسه سرزمین عراق را داشتند و در قالب کاروان‌هایی در مسیر جاده غرب کشور (تهران - کرمانشاه) طی طریق می‌کردند.

جاده غرب کشور (تهران - کرمانشاه)

ناحیه کوهستانی پهناوری که یونانیان آن را «مدیا» (Media) می‌گفتند و از باختر به جلگه‌های بین‌النهرین و از خاور به کویر بزرگ ایران محدود می‌شد، نزد جغرافی‌نویسان عرب به نام «ایالت جبال» معروف بود. این نام بعدها متروک شد و در قرن ششم هجری در زمان سلجوقیان به غلط آن را «عراق عجم» نامیدند تا با عراق عرب که مقصود قسمت سفلی بین‌النهرین بود، اشتباه نشود. چهار شهر بزرگ قریسین (کرمانشاه)، همدان، ری و اصفهان از زمان قدیم بزرگ‌ترین شهرهای نواحی چهارگانه ایالت جبال بودند. (لسترنج، ۱۳۹۳ ش، ص ۲۰۰)

در زمان خلافت عباسیان، که حوزه فرمانروایی اعراب به حد اعلای وسعت رسید، مرکز جاده‌ها بغداد بود و مسافرانی که قصد سفر از شرق به غرب یا تشریف به حج را داشتند همگی از دجله می‌گذشتند. در این زمان معروف‌ترین شاهراه‌ها جاده بزرگ خراسان بود که از غرب به شرق می‌رفت و سرزمین‌های غربی را به شهرهای ماوراءالنهر و حدود چین متصل می‌ساخت. این جاده از دروازه خراسان در شرق بغداد شروع می‌شد و پس از گذشت از صحرا، از پل‌های مستحکمی که روی رودخانه‌ها ساخته بودند عبور می‌کرد تا به حلوان پای‌گرفته‌ای که از آنجا به کوه‌های ایران می‌رسید منتهی، و از اینجا به ایالت جبال وارد می‌شد و پس از عبور از یک سربالایی تند به کرمانشاه، مرکز کردستان، می‌رسید و ایالت جبال را با خطی مورب درمی‌نوردید و به سمت شمال خاوری می‌رفت و از همدان نیز می‌گذشت تا به ری می‌رسید و پس از عبور از ری به سمت خاور متوجه می‌شد و پس از گذشت از

قومس، به ایالت خراسان بزرگ وارد می شد. (همان، ص ۱۰)

مسیر تهران - کرمانشاه در حقیقت بخشی از جاده قدیمی خراسان یا همان کریدور شرق به غرب کشور بود که مستقیماً تهران، شهری و سپس شهر مذهبی قم را به شهرهای مقدس کربلا، نجف، کاظمین و سامرا متصل می کرد و مسیر اصلی تردد کاروان های تجار، حجاج، زائران، و همچنین طلاب و علما محسوب می شد. با توجه به اطلاعاتی که سفرنامه نویسان به ما می دهند، مسیر شاهراه تهران - کرمانشاه بدین گونه بوده است:

کاروان ها معمولاً از تهران و از حضرت عبدالعظیم علیه السلام و شهری حرکت می کردند و سپس از حسن آباد و روستای علی آباد و از کاروانسرای منظریه، که منظرگاه حضرت معصومه علیها السلام است، وارد قم، و از آنجا به تاج خاتون و سیاوشان و ولاشگرد رهسپار می شدند. منزل های بعد از آن به ترتیب سلطان آباد، ساروق، دیزآباد، قوزان بود و پس از عبور از گردنه ننج به اسدآباد، کنگاور، صحنه و بیستون، کرمانشاه، ماهیدشت، هارون آباد، کردند، پایین طاق، میان طاق، پل زهاب، در نهایت به قصر شیرین در داخل مرز ایران می رسیدند. پس از گذشتن از گمرک خانقین وارد خاک عثمانی می شدند و با پشت سر گذاشتن مقدادیه، بعقوبه، خان امیر و... به کاظمین رسیده، سپس راهی کربلا و در ادامه نجف می شدند. بر این اساس از تهران تا کربلا ۱۶۰ فرسنگ بوده است.^۱

از ویژگی های مثبت این مسیر، همچون دیگر راه های ایران، وجود کاروانسراها^۲

۱. هر فرسنگ معادل ۵ یا ۶ کیلومتر است.

۲. کاروانسراها برای مسافران در آن روزگار از اهمیت فراوانی برخوردار بودند. دلایل متعددی را می توان در ایجاد، شکل یابی، توسعه و گسترش کاروانسراها مطرح کرد. ساده ترین آن نیاز مبرم کاروانیان به آسایش و حفاظت مقابل راهزنان و موانع طبیعی بود. موقعیت اقلیمی و طبیعی نیز در پیدایش این بنا سهم بسزایی داشت؛

بود. کاروانسراها تنها مراکزی برای آسایش و امنیت کاروانیان نبود؛ بلکه مهم‌ترین ابزار ارتباطات و انتقال فرهنگ، روابط اجتماعی، تجاری و اقتصادی نیز محسوب می‌شد. در شاهراه تهران - کرمانشاه کاروانسراهای متعددی قرار داشت که مهم‌ترین آنها کاروانسراهای حوض سلطان قم و ماهیدشت کرمانشاه بودند. در حد فاصل این دو کاروانسرا هر منزل تا منزل دیگری بیش از بیست تا سی کیلومتر فاصله داشت که این مسافت، کاملاً با فاصله کاروانسراهای بین راه تطبیق می‌کرد. عضدالملک در شرح سفرنامه عتبات خود در وصف کاروانسرای حوض سلطان می‌نویسد:

از صدرآباد الی حوض سلطان متصل زوار خراسانی و طهرانی با کجاوه و عیال از عتبات عرش درجات معاودت می‌نمودند و دعای سلامتی ذات اقدس شهریار می‌گفتند. دو ساعت از طلوع آفتاب برآمده، وارد کاروانسرا شده، بارهای خشت مبارک را فرود آورده و خود در بالاخانه رو به مغرب کاروانسرا منزل کردم. ناهار را هم آنجا خوردیم. منزل حوض سلطان کمال تنقیح و آراستگی دارد. از هر جهت بر عابرین و واردین خوش می‌گذرد. قبل از این دولت روزافزون، منزل بسیار بدی بوده است؛ چنان‌که هرگاه کسی از بلاد بعیده عزیمت این حدود می‌نمود، وحشت این منزل را داشت. (عضدالملک، ۱۳۷۰ ش، ص ۳۱)

البته این کاروانسراها در ایام پیک زیارتی پاسخگوی نیازهای زائران نبود و کاروانیان

به‌ویژه وضعیت اقلیمی و آب‌وهوای نسبتاً خشک و دشوار ایران زمین که باعث دوری شهرها و آبادی‌ها از یکدیگر می‌شد. مسافت طولانی و دور بودن شهرها از یکدیگر وجود نقاطی را برای آسایش و حفاظت از کاروانیان در بین راه‌ها به مداخله عوارض، خصوصاً شاهراه‌های اصلی، ضروری می‌نمود. درواقع فاصله زیاد بین مراکز تجاری و مداخله عوارض طبیعی، به‌ویژه بیابان و خطرات جنگ‌های متعدد داخلی، جایگاه امن را برای تأمین استراحت کاروان‌ها و دیگران ایجاد می‌کرد. (اسکارچیان، ۱۳۷۶ ش، ص ۳۸)

به سختی می‌توانستند در آنها تهیه منزل کنند:

امروز حاجی‌های کرمانشاهان با ما همراه‌اند و هرکس منزلی گرفته است و منزل پیدا کردن خیلی مشکل شده است؛ به صعوبت در کاروانسرا منزل گرفتند. (جعفریان، ۱۳۸۹ش، ج ۴، ص ۶۷۶)

«در مجموع شرایط و کیفیت این شاهراه از نظر کیفیت، مناسب و در حد اهمیت و نام و آوازه آن نبوده که شرح آن به کرات در سفرنامه‌های حجاج وزائران عتبات آمده است». (جعفریان، ۱۳۸۹ش، ج ۵، ص ۱۰۲)

اخبار ناامنی راه‌ها در دوره قاجار در اسناد و مدارک باقی مانده، بسیار متواتر است. دزدان بین راه سرها را می‌بریدند، اموال بازرگانان را می‌زدند، به روستاها حمله می‌کردند و گاو و گوسفند روستاییان را می‌بردند. دولت قاجار نیز عقلش نمی‌رسید یا پول نداشت و نمی‌توانست پاسگاهی با چند مأمور مسلح در آنجا بگذارد و شرارت‌ها را پایان دهد. آنان از لخت کردن افسران و مأموران حفاظت راه‌ها نیز ابایی نداشتند. (آدمیت، ۱۳۵۶ش، ص ۴۶۱)

قراسواران به دلیل نداشتن امکانات کافی و نداشتن لباس مناسب و با جیره و مواجب اندک، نه تنها مورد هجوم راهزنان واقع شدند، بلکه گاهی خود دست به غارت اموال کاروانیان و تجار می‌زدند. قراسواران در همه راه‌ها و جاده‌ها حضور قاطع و محکمی نداشتند؛ بلکه دولت به دلیل کمبود بودجه تنها در جایی که ناامنی جاده‌ها بیشتر بود، از حضور قراسواران استفاده می‌کرد. احتمالاً به همین دلیل در بسیاری از متون یا سفرنامه‌های دوره قاجار از قراسواران به عنوان محافظان و برقرارکنندگان امنیت جاده‌ها نامی برده نمی‌شود. (جعفری، ۱۳۹۶ش، ص ۳۰)

پنجاه سال دوران پادشاهی ناصرالدین شاه را به رغم همه نواقص و کاستی‌ها، در

مقایسه با دوران پیش از آن می‌توان دوران شاخصی در دوره قاجار در امر امنیت راه‌ها و جاده‌ها دانست. با این وجود هر فردی که با کاروان یا تنها مسافرت می‌کرد لازم بود مسلح باشد و از جان و مال خود محافظت کند. این موضوع را ویلز انگلیسی، که در زمان ناصرالدین شاه به همراه یک هیئت سه نفری به ایران آمد، به صراحت بیان می‌کند و می‌نویسد که به دلیل بروز قحطی و گرسنگی، راهزنی افزایش یافته و جاده‌ها برای کاروان‌ها و مسافران ناامن است. بنابراین او با خود اسلحه‌ای حمل می‌کرد تا از دستبرد یا غیاب در امان باشد. (ویلز، ۱۳۶۸ ش، ص ۳۲)

دولت قاجار راهکارهایی درباره این امر برای مسافران در نظر گرفت و آن فرستادن گذرنامه انسانی همراه کاروان بود که مهر دولتی داشت تا نشانه مصونیت باشد. البته بیشتر این کاروان‌ها اسلحه داشتند و هنگام حمله راهزنان به خوبی می‌توانستند از خود دفاع کنند. همچنین در مسیرهایی که پرخطر بود، افراد مسلح کاروانیان را همراهی می‌کردند؛ چنان که طاوسی می‌نویسد:

از پل الی قصر [شیرین] پنج فرسنگ است. پنجاه سوار همراه ما آمد تا میان راه. پنجاه سوار دیگر از قصر [شیرین] پیش آمده بودند؛ با زوار از کربلا مراجعت کرده بودند. سوار که همراه ما بود، آنها را برد. ما را آن پنجاه سوار، که از شاهسون بغدادی بود، برد در قصر شیرین. (طاوسی، ۱۳۹۳ ش، ص ۶۴)

به دلیل اهمیت جاده تهران - کرمانشاه، دولت قاجار در گرده‌های مهم این مسیر سرباز گذاشت؛ برای مثال در گرده اسدآباد که تمام مسافران مسیر عتبات باید از این گرده عبور می‌کردند و به دلیل موقعیت جغرافیایی برای راهزنان جای مناسبی بود، بنابراین همواره حدود شصت نفر سرباز برای محافظت از این گرده در محل مستقر بودند.

وضعیت کاروان‌ها

کاروان‌هایی که از این شاهراه به عراق می‌رفتند، فقط ایرانی نبودند. درواقع همه راه‌های زمینی که حجاج و زائران ایرانی، قفقازی، افغانی و در مجموع آسیای مرکزی را به عراق می‌رساند از کرمانشاه می‌گذشت. این کاروان‌ها در راه بازگشت برای زیارت حضرت فاطمه معصومه (علیها السلام) به قم می‌آمدند. اعراب شیعه عراق و بحرین نیز از همین راه برای سفر به مشهد راهی ایران می‌شدند.

مسیر تهران - کرمانشاه از مناطق شیعه‌نشین می‌گذشت و طوایف اهل سنت در روستاها و شهرهای واقع شده در طول این مسیر زندگی نمی‌کردند؛ فقط در منطقه‌ای خاص از کرمانشاه گروهی با نام «علی‌اللهی» یا «اهل حق» اسکان داشتند.^۱

در کاروان‌ها افرادی با عنوان چاووش یا روحانی حضور داشتند که ورود و خروج به شهرها و روستاهای مهم را اعلام، و فضای کاروان را تا حدودی مذهبی‌تر می‌کردند. زنان و کودکان هم در کاروان‌ها حضور داشتند. بسیاری از آنان این راه دراز را با پای پیاده طی می‌کردند. وسایل سفر نیز روی الاغ بار می‌شد. برخی از آنان حتی کفش هم نداشتند. بنابراین با توجه به وضعیت راه‌ها می‌توان پی برد که پیمودن این مسیر و سفر به عتبات در آن روزگار، چه کار صعب و مشکلی بوده است. طاوسی در پنج سفرنامه آورده است:

امروز باید برویم به منزل اسدآباد. توکل به خدا نمودیم، سوار شدیم. از گدوک بالا رفته؛ ولی به زحمت زیاد. بعضی از مال‌ها به برف و آب یخ فرومی‌رفتند، بار می‌افتاد، پیاده و سواره به صدمه و مرارت و باد و سرما گدوک را بالا آمده،

۱. اروپاییان به دلیل ستایش داوودشاه [از پیامبران بنی اسرائیل] آنها را داوودی می‌نامیدند. آنان به هزار و یک حلول خدایی اعتقاد داشتند. طبق باور آنها تمام آن چیزی که تغییر می‌کند، شکل جسمانی جلوه خدایی است که در حال رشد درجات کمال است. (خارگات، ۱۳۹۷ش، ص ۲۳۷)

سرازمی رفتیم اسب به برف فرورفت. (طاوسی، ۱۳۹۳ ش، ص ۲۰۵)

نکته مهم دیگر در این سفرها شیوع امراض مسری، به ویژه بیماری وبا، است که موجب می شد ممنوعیت هایی از طرف دولت در این خصوص اعمال شود:

سرکار امیرالامراء العظام احتشام السلطنه، حکمران خمسه زید اقباله، چون در این موقع به واسطه شیوع ناخوشی وبا در سمت عراق عرب، رفتن زوار و حمل جنازه آن طرف خالی در خطر نیست، باید به کلی منع شود. سرکار هم چنانچه به تمام سرحدات اظهار شده باید در این باب نوعی اهتمام و غدغن نمایند و حمل جنازه به کلی ممنوع شود و اهالی آنجا هم صریحاً بدانند اگر بروند اسباب زحمت خواهند شد. امین الملک ۶ محرم الحرام. (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۱۴۱۱۴۵۶)

همچنین در مواقعی به علت هرج و مرج و ناامنی در عراق این راه مسدود می شد؛ ولی به طور معمول مردم توجهی به این محدودیت ها و علت اعمال آنها نمی کردند. در تلگرافی که از سوی مستوفی الممالک به نیرالدوله (۱۲۹۵ ق) ارسال شده، آمده است: نواب والا نیرالدوله در باب منع زوار به عراق عرب چند روز قبل تلگراف واصل شد. از قراری که از کرمانشاهان می نویسند، باز زوار از هر ولایت می رود. تعجب است که مردم نادان چرا نفوس و اموال و عصمت خودشان را به هلاکت و نهب و غارت می دهند! امام علیه السلام کی راضی است و آیا دولت چرا و به چه سبب این منع را کرده است؟ چرا مردم این قدر عوام شده اند! (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۱۴۱۲۰۲۷)

طبق روایات شیعه، دفن شدن در جوار ائمه معصومین علیهم السلام و بزرگان دین فضیلت بزرگی است؛ چنان که پیامبر اسلام صلی الله علیه و آله فرمود: «مردگان خود را میان مردمان نیک به خاک بسپارید؛ زیرا مرده نیز همچون زنده از همسایه بد رنج می برد». (محمّدی

ری شهری، ۱۳۷۹ش، ج ۷، ص ۲۳۷) معلوم نیست از چه تاریخی انتقال اجساد به مکان‌های مقدس رسمیت یافته است؛ گرچه عده‌ای آن را به دوره صفویه نسبت می‌دهند. (احمدوند، ۱۳۹۱ش، ص ۴۵)

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که انتقال اجساد از دوره آل بویه شروع و پایه‌گذاری شده و پایه‌گذاران این سنت، شاهان آل بویه بوده‌اند و با وصیت خود بر دفن شدن در حرم‌های اهل بیت علیهم‌السلام، به‌ویژه حرم امام علی علیه‌السلام و حرم امام حسین علیه‌السلام، باعث تشویق شیعیان شدند. (فقیه بحرالعلوم، ۱۳۸۸ش، ص ۱۹۰) اغلب این مردگان در گورستان وادی السلام دفن می‌شدند. وادی السلام برسر راه کسانی است که از کربلای معلّا به نجف اشرف مشرف می‌شوند. با توجه به استحباب این عمل در آن روزگار، هرکس که توان و امکانش را داشت، بدان مبادرت می‌کرد. بنابراین فقط زندگان نبودند که هر سال برای زیارت به شهرهای مذهبی می‌رفتند؛ بلکه سالیانه اجساد فراوانی به آنجا برده می‌شد تا در جوار مزار امامان شیعه علیهم‌السلام به خاک سپرده شوند. البته برخی از علما نیز بودند که حمل جنازه به عتبات را جایز نمی‌دانستند و آن را منع می‌کردند. به‌طور کلی در آن زمان جواز حمل جنازه به عتبات، و حسن و قبح این عمل از مباحث و موضوعات مطرح، رایج و مورد مناقشه بین علما بود. (فریدالملک همدانی، ۱۳۵۴ش، ص ۲۱۲)

این موضوع باعث شده بود که در نزدیکی کرمانشاه کاروان‌های بسیاری برای حمل جنازه به وجود آیند. این جنازه‌ها از دورترین نقاط ایران به عتبات آورده می‌شد. میان این راه‌های مسافری فراوان با قاطرچی‌هایی مواجه می‌شد که چهار تابوت را بر یک قاطر بار کرده و خود نیز روی آنها سوار شده بود یا اینکه اجساد را در نمد پیچیده، برای دفن در یکی از اماکن متبرکه حمل می‌کرد. در حقیقت انتقال اجساد از کارها و مشکلاتی بود که زیان‌های فراوانی را به افراد و جامعه وارد می‌ساخت و موجب بروز بیماری‌های

عفونی در راه و وقوع اپیدمی و بیماری در شهرهای مسیر، چه در خاک ایران و چه در داخل مرزهای عراق، می شد. (بایندر، ۱۳۷۰ ش، ص ۳۸۲) دولت عثمانی نیز گاهی در برخی زمان ها به صورت یک طرفه و بدون هماهنگی با مقامات ایرانی اقدام به منع ورود جنازه به عتبات می کرد. (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۱۴۱۷۱۰۳)

تأسیس شهر سلطان آباد (اراک)

در طول تاریخ پرفرازونشیب ایران، همان گونه که سلسله ها و قدرت های سیاسی زیادی در پی یکدیگر آمده و نوساناتی در وضع اجتماعی و سیاسی ایجاد کردند، شهرها نیز از این امر مستثنا نبوده، تابع جذر و مد روزگار و حوادث و گذشت زمان بودند. مطالعات و بررسی های تاریخی نشان می دهند که در پیدایش و رشد شهرهای کشور عوامل زیاد و گوناگونی دخیل بودند که مهم ترین آنها به اختصار عبارت اند از:

۱. عوامل جغرافیایی و شرایط اقلیمی؛
 ۲. عوامل آیینی، دینی و باورهای مذهبی؛
 ۳. عوامل نظامی و پدافندی؛
 ۴. عوامل بازرگانی و قرار گرفتن در مسیر شاهراه های مسافرتی و تجاری؛
 ۵. عامل سیاسی، حکومتی و اداری. (ورجوند، ۱۳۶۶ ش، ۸)
- در این میان نقش جاده ها و شاهراه های حمل و نقل بسیار تأثیرگذار و قابل تأمل بود. داستان تأسیس و توسعه شهر سلطان آباد (اراک) نیز بی ارتباط با موضوع حمل و نقل و تردد کاروان های عتبات عالیات نیست. البته در بررسی فرایند احداث شهر اراک تلفیقی از عوامل متعدد دیده می شود و این گونه نیست که احداث و توسعه این شهر را فقط و فقط در رابطه مستقیم و انحصاری با متغیری به نام مسیر و جاده شرق به غرب کشور بدانیم؛ بلکه در مجموع یکی از متغیرهای تأثیرگذار بر تأسیس و توسعه این شهر،

راه عتبات عالیات بوده است.

قرار گرفتن در مسیر شاهراه مواصلاتی شرق به غرب کشور و لزوم تأمین امنیت و رفع نیازهای کاروان‌های زیارتی و تجاری، حفظ امنیت منطقه جغرافیایی، حمایت از فعالیت‌های تجاری و اقتصادی و نیاز مردم منطقه از دلایل مهم تأسیس این شهر است که هرکدام از این علت‌ها به عنوان یک متغیر مستقل در روند تأسیس و توسعه این شهر تأثیرگذار بوده است.

از دیرباز در منطقه موسوم به عراق عجم به علت جغرافیای طبیعی منطقه و وسعت اراضی و فاصله بسیار زیاد بین نواحی شهرهای تهران، قم، ساوه، همدان، ملایر، بروجرد، گلپایگان و اصفهان (حدود نه هزار کیلومتر مربع) و وجود یک هزار روستا با جمعیتی فراوان، ناامنی و اختلافات محلی همیشگی و به خصوص هجوم گاه‌وبی‌گاه ایلات و عشایر مجاور - که نه تنها راه‌ها را ناامن می‌کردند، بلکه گاهی حتی امنیت مرکزایران را برهم می‌زدند - موضوع ایجاد امنیت، نظم و آرامش در این منطقه وسیع به شکل بسیار جدی مطرح بود. همین امر موجب می‌شد که ناامنی و دستبرد به کاروان‌های عبوری از مسیر غرب به شرق کشور در این منطقه همواره از مشکلات مهم کاروان‌های عبوری، از جمله کاروان‌های حجاج و زائران عتبات عالیات، باشد؛ به گونه‌ای که در سفرنامه‌های حجاج و زائران، فراوان بدان اشاره شده است؛ به صورتی که امنیت و آسایش کاروانیانی که از این مسیری طریق می‌کردند، در خطر بود. سرقت اموال آنان، به نوعی شغل و حرفه جمعی از ساکنان این مسیر محسوب می‌شد. صفاء السلطنه در شرح خاطرات سفر خود به عتبات مقدسه در توصیف اهالی منطقه ساروق می‌نویسد:

اهالی این محل صغیراً و کبیراً طالب سرقت و جالب اموال مردمند. همانا این دیه رانام ساروق بوده، واوی الحاق نموده، ساروق نامیده‌اند (طاوسی، ۱۳۹۳، ص ۱۸۰)

مقیات

نگاهی به مسیر تشرف حجاج و زائران عتبات (راه تهران - کرمانشاه) و نقش آن در تأسیس و توسعه شهر سلطان‌آباد (اراک)

محمدحسین خان هروی افغانی در شرح سفرنامه خویش به عراق به بیان خاطره‌ای از منطقه سیاهوشان و تجربه برخورد با اهالی این منطقه پرداخته است:

در میان دره [سیاهوشان] یک نفر پیاده را دیدم که به وضع غریبی خوابیده. بنده به گمان اینکه این، زوار و فرومانده است و از خستگی زیاد در راه خوابیده، از کنار او رد شدم و هنوز می‌خواستم وجه مخارج راهی هم از برایش بدهم. ناگاه بغتاً از جای جسته و به شکل مخصوصی اطراف خود را نگاه کرد و به جانب بنده دوید که جلو اسب را بگیرد. همه جا آن سارق بی‌باک از عقب سرمی‌دوید و صدا می‌زد که ایستاده شو! (هروی، ۱۳۹۳، ص ۳۴۹).

گزارش این ناامنی‌ها به مرکز گزارش می‌شد و با توجه به میزان اهمیت این مسیر در تردد کاروان‌های زیارتی و تجاری، دولت مرکزی مجبور به چاره‌اندیشی بود.

«در سال ۱۲۳۰ [هجری قمری]: اهالی زلف‌آباد فراهان که از قدیم‌الایام مسکنشان زیرزمین بود و به اتکاء ابنیه تحت الارضی دائماً مشغول تاخت و تاز بوده و موجب فتنه و فساد بزرگی می‌شدند. یوسف خان از اعمال آنان به ستوه آمده و از مکاید و مفاصد آنان فصل مشبعی به عرض خاقان مغفور اظهار و آنها کرد و قلع و قمع معاقل و مأمن اهالی آنجا را استدعا کرد که ویران شود. علی‌هذا به امر خاقانی عبدالله خان گرجی با غلامان خود و سواران ساوه و جمعی از شاهسونان و اهالی خزل و سربازان خلیج و فراهان ایلغار کرده، بهدم و دفع آن لانه دزدان حمله آوردند». (وکیلی تبریزی، ۱۳۹۵، ش، ص ۳۷۶)

این ناامنی‌ها ضرورت تشکیل نیرویی مخصوص و ایجاد پادگانی را یادآور می‌شد که بتواند امنیت منطقه و راه‌ها و کاروان‌های عبوری را تأمین سازد. از این رو در زمان فتح‌علی‌شاه، قشونی به نام قشون عراق عجم تشکیل، برای مرکز آن قلعه‌ای نظامی احداث شد. پس از موافقت شاه، محل فعلی شهر، به علت موقعیت جغرافیایی و

نظامی مناسب تشخیص داده شد. محل شهر از سه طرف به وسیله کوه‌ها و از طرف شمال به وسیله دریاچه نمک و دشت فراهان احاطه شده بود.

با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی انسانی منطقه و نبود شهری که پاسخگوی نیازهای ساکنان منطقه‌ای وسیع با حدود یک هزار روستا باشد، روستاییان برای مبادله کالاهای خود می‌بایست حدود صد کیلومتر را پیاده یا با چهارپایان طی می‌کردند تا بتوانند محصولات کشاورزی یا صنعتی خود را به بازار فروش شهرهای مجاور برسانند. بنابراین نیاز به ایجاد مرکزی در این ناحیه وسیع که محل مبادله کالا و محصولات کشاورزی باشد، وجود داشت. بنابراین احداث این شهر با استقبال جوامع روستایی منطقه مواجه شد و رشد و توسعه سریع شهر را نیز در پی داشت.

اکثر مورخان آن دوره، ضمن حالات فتح‌علی شاه، بابی ذیل عنوان «آثاری که از خاقان مغفور در صفحه روزگار باقی مانده» در مؤلفات خود باز کرده‌اند و در آن حتی به تعمیرات پل یا مسجد هم اشاره کرده‌اند. همین‌طور مورخان عموماً هر جا با شهراراک روبه‌رو شده‌اند بنای شهراراک را به شخص یوسف خان گرجی نسبت داده‌اند. از نقل مورخان برمی‌آید که شهراراک را خود شخص یوسف خان از درآمدهای شخصی یا لااقل چنان‌که بین عده‌ای شهرت دارد، به همراهی و کمک متدینان محل ساخته است. این شهر پس از ساخته شدن با تمام مضافات آن جزء املاک شخصی سپهدار بود تا در خلال سنوات بین ۱۲۴۴ تا ۱۲۴۸ قمری به ضبط دولت درآمد. (دهگان، ۱۳۹۳ش، ص ۱۲۲)

یوسف خان شهر را به روش و اسلوب جدیدی ساخته بود. اعتمادالسلطنه، که فردی دنیاگشته و فرنگ‌رفته بود، در شرح مشاهداتش می‌نویسد:

خلاصه این شهر را به بهترین وضع‌ها ساخته‌اند؛ مشابه شهرهای فرنگ، از راستی کوچه‌ها و قسمت نمودن آب‌ها به هر خانه که دورش خندق عمیق

و حصار محکمی داشته است؛ یعنی در حقیقت یک شهری که ۲۵ هزار سکنه دارد و تنها اثری که از سلطنت قاجاریه است، همین شهر است. (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۹ش، ص ۸۱۷)

مورد توجه قرار گرفتن مسیر تهران - کرمانشاه و توسعه منطقه

در دوره ناصرالدین شاه قاجار با توجه به سفری به عراق و مشاهداتش از وضعیت نامناسب مسیر، به تعمیر و ساخت این راه توجه، و این امر به شخصی به نام «مسیو کاستگرخان» سپرده شد؛ اما وی توانست این راه را مسطح و هموار بسازد تا عراده بتواند به خوبی از آن عبور کند. (اوژن اوبن، ۱۳۶۲ش، ص ۳۵۲)

از آن زمان به بعد، با توجه به افزایش کیفیت راه، جمعیت زیادی از حجاج و زائران عتبات عالیات به این مسیر متمایل شدند و البته با توجه به بهبود راه، زمان کمتری نیز صرف طی مسیر می شد. (رده و همکاران، ۱۴۰۲ق، ص ۲۱۰)

در این زمان کالسکه نیز وارد ایران شده بود و مؤسسات حمل و نقلی که تأسیس می شدند، در زمینه نقل و انتقال مسافران و زوار در این مسیر فعالیت می کردند؛ اما مسافرت با کالسکه گران بود. با کالسکه مسیر تهران تا کرمانشاه حدود چهار روز بیشتر طول نمی کشید؛ ولی هزینه آن دست کم ۱۵۰ تومان، معادل ششصد مارک، بود. (گروته، ۱۳۷۰ش، ص ۱۹۰)

گسترش امنیت در مسیر، از اساسی ترین عوامل ازدیاد کاروان ها و در ادامه رشد تجارت در منطقه، از جمله سلطان آباد، بود. در این زمان کاروان ها و قافله های فراوانی از حجاج، زائران و تاجران به صورت دسته جمعی در این مسیر تردد داشتند. برخی سیاحان بعضاً به جمعیت بالغ بر سیصد نفر در هریک از کاروان ها اشاره کرده اند. (درویل، ۱۳۸۸ش، ص ۲۳۱)

گروهی از طلاب و روحانیون که در جریان رفت و آمد به عراق در سلطان آباد ساکن می شدند و به راهنمایی مذهبی مردم می پرداختند، موجب تقویت مذهب تشیع در این شهر شدند. تاجران نیز با توجه به گرایش های مذهبی خویش، همواره از بانیان برگزاری مراسم مختلف مذهبی و نیز ساخت تکایا و حسینیه ها بودند. چنین کارهایی زمینه رشد گرایش های مذهبی در منطقه را نیز فراهم می آورد. (گروته، ۱۳۷۰ش، ص ۳۵۳)

سیر تحولات انجام گرفته در حوزه تجارت صنایع قالی بافی و به وجود آمدن نیازهای بیشتری در خصوص حمل و نقل موجب شد که کمپانی های خارجی نسبت به بازسازی جاده ها فعالیت های مهم و سازنده ای انجام دهند. این شرکت ها، که با هدف انجام تجارت فرش و فراهم کردن زمینه های این فعالیت اقتصادی ایجاد شده بودند، به ساخت بسترهای مناسب برای تسهیل این امر مبادرت می کردند. از جمله اقدامات آنها همکاری با کمپانی انگلیسی در کسب امتیاز ساخت راه شوسه تهران به عراق (تهران - کرمانشاه) و خرم آباد از دولت ایران بود. (وکیلی تبریزی، ۱۳۹۵ش، ص ۸۴) این رویکرد سبب شد تا ارتباط این ولایت با دیگر مناطق ایران، خصوصاً پایتخت، تسهیل شود.

شایان ذکر است که علاوه بر جاده های ارتباطی در ایالت عراق، شبکه های ارتباطی دیگر، این ولایت همچون تلگراف و پست، نیز تحت تأثیر رونق تجاری به وجود آمد و گسترش یافت و شعبه تلگرافی سلطان آباد در راستای این اهداف تأسیس شد؛ به عبارتی دیگر همان گونه که مسیر تهران - کرمانشاه (راه عتبات) از موجبات تأسیس شهر اراک بود، رشد و توسعه این شهر نیز تأثیر متقابلی بر توسعه و بازسازی این شاهراه در سال های بعد داشت.

سلطان آباد کانون روحانیت شیعه

از نتایج مهم توسعه راه تهران - کرمانشاه و عبور آن از شهر سلطان آباد (اراک)، شکل‌گیری طبقه روحانیت متنفذ و دانشمند شیعه در این شهر بود. بسیاری از طلاب، علما و روحانیان در مسیر تردد به عتبات عالیات به صورت کوتاه مدت یا بلندمدت به دلخواه یا اجبار در این شهر اقامت می‌کردند و همین حضور ایشان موجب تقویت نهادهای مذهبی در این شهر و منطقه شد. هرچند در ادوار پیشین برخی روحانیان مهم در منطقه حضور داشتند، اما حضور بسیاری از آنها و وجود مساجد متعددی که هرکدام در اختیار روحانی مهمی بود، از مشخصه شهر سلطان آباد در عهد قاجار است. از برجسته‌ترین علمای این عصر اراک می‌توان به آقامحسن سلطان‌آبادی عراقی (۱۳۲۵ق)، آقانورالدین عراقی (۱۳۴۱ق) و آقاضیاءالدین عراقی (۱۳۶۱ق) اشاره کرد. در ادامه حوزه‌های علمیه اراک محل حضور علمای برجسته‌ای همچون آیت‌الله سید عبدالکریم حائری (۱۳۱۵ش)، آیت‌الله محمدعلی اراکی (۱۳۷۳ش)، آیت‌الله سیدمرتضی پسندیده (۱۳۷۵ش) و در نهایت حضرت امام خمینی رحمه‌الله شد. قرار داشتن در کریدور شرق به غرب و رفت‌وآمدهای فراوان کاروان‌های زیارتی و تجاری، برفضای اجتماعی و فرهنگی شهر تأثیرگذار بود و این در بررسی جریان تحولات انقلاب مشروطه کاملاً مشهود است. (بیگی، ۱۳۹۷ش، ص ۷) سال ۱۲۸۵ شمسی که فرمان مشروطه صادر شد، ۹۲ سال از عمر سلطان‌آباد گذشته بود. در آستانه جنبش مشروطه، ناتوانی قاجار در حمایت از بازرگانان ایرانی در مقابل کمپانی‌های خارجی حاضر در اراک، بازاریان و دست‌اندرکاران صنعت را به مبارزه با سرمایه‌داران خارجی کشاند و این مبارزات به رهبری روحانیان شیعه، که سابقه طولانی حضور در منطقه عراق عجم (به‌ویژه کهرود) را داشتند، شکل گرفت. در این زمان مدارس دینی و علمای شهر بیشتر تابع روحانیان نواندیش نجف، از جمله آخوند خراسانی،

بودند و در دوران مشروطه رهبری جنبش در اراک بر عهده ایشان بود. (عباسی بانی و عبدلی، ۱۴۰۱ق، ص ۲۵۸)

نتیجه‌گیری

در دوره قاجار سالانه هزاران نفر از مردم ایران، از نواحی مختلف، به قصد سفر به سرزمین حجاز، زیارت اماکن متبرکه عراق، تجارت یا تحصیل راهی مرزهای غربی کشور می‌شدند. مهم‌ترین جاده و مسیری که بدین منظور مورد استفاده کاروان‌ها قرار می‌گرفت، محور یا مسیر تاریخی شرق به غرب کشور، معروف به راه تهران - کرمانشاه بود. واقع شدن منطقه جغرافیایی عراق عجم در مسیر و راه حجاج و زائران عتبات عالیات باعث شد که تحولات اساسی و مهمی در حوزه‌های جغرافیای شهری، انسانی و همچنین ساختار اجتماعی و دینی آن منطقه صورت بگیرد که تأسیس، رشد و توسعه شهر سلطان‌آباد (اراک) از آن جمله است.

در پی احداث شهر سلطان‌آباد (اراک) در مسیر راه عتبات عالیات، به تدریج این شهر به یکی از قطب‌های اقتصادی کشور تبدیل شد و کمپانی‌های خارجی در آن اقدام به ایجاد مراکز صنعتی کردند. از آنجا که صنایع به راه‌های امن و مناسب برای انتقال مواد اولیه و نیز تولیدات خود نیاز دارند، به کسب امتیاز ساخت راه شوسه تهران به عراق (تهران - کرمانشاه) و خرم‌آباد از دولت ایران اقدام کردند. این رویکرد سبب شد تا ارتباط این ولایت با دیگر مناطق ایران، به ویژه پایتخت، تسهیل شود.

همچنین حضور کاروان‌ها در این مسیر و حضور طلاب و روحانیون که در جریان رفت‌وآمد به عراق در سلطان‌آباد (اراک) اقامت می‌کردند موجب رشد و توسعه نهادهای مذهبی در این شهر شد؛ به گونه‌ای که طی سالیان بعد سلطان‌آباد از کانون‌های تشیع، و به محلی برای تأسیس مساجد، مدارس علمیه و حضور علمای

برجسته‌ای همچون آقامحسن سلطان‌آبادی عراقی، آقانورالدین عراقی، آیت‌الله شیخ عبدالکریم حائری، آیت‌الله محمدعلی اراکی، آیت‌الله سیدمرتضی پسندیده و حضرت امام خمینی علیه السلام تبدیل شد.

منابع:

۱. احتشام السلطنه (۱۳۹۲ش)، *خاطرات احتشام السلطنه*، به کوشش سیدمهدی موسوی، تهران، زواره، چاپ اول.
۲. احمدوند، زینب و حسین هاشمی، زهرا (۱۳۹۱ش)، «دفن مردگان در جوار مزارات متبرکه شیعه از نگاه سفرنویسان اروپایی»، *فصلنامه راسخون*، شماره ۱.
۳. اسکارچیان، جیان روبرتو (۱۳۷۶ش)، *اماکن هنری ایران*، ترجمه یعقوب آژند، تهران، مولی، چاپ اول.
۴. اعتمادالسلطنه، محمدحسن (۱۳۸۹ش)، *روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه*، تهران، امیرکبیر، چاپ هفتم.
۵. اوژن، اوین (۱۳۶۲ش)، *ایران امروز*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران، زوار، چاپ اول.
۶. آدمیت، فریدون (۱۳۵۶ش)، *افکار اجتماعی و سیاسی و اقتصادی در آثار منتشرنشده قاجار*، تهران، آگاه، چاپ اول.
۷. (۱۳۳۱ق)، *بایگانی مرکز اسناد وزارت امور خارجه ایران*، کارتن ۲۱، پرونده ۲۵.
۸. بایندر، هنری (۱۳۷۰ش)، *سفرنامه هنری بایندر*، ترجمه افسر، کرامت‌الله، تهران، فرهنگسرا (یساولی)، چاپ اول.
۹. بیگی، محمدحسن و جبرائی، مهدی (۱۳۲۲ق/۱۹۰۴م/۱۳۴۴ق/۱۹۲۵م)، «بررسی نقش تجار و انجمن‌های ایالتی سلطان‌آباد در دوره انقلاب مشروطیت»، *پژوهشنامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی*، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، سال هفتم، بهار و تابستان ۱۳۹۷ش، شماره اول.
۱۰. جعفری، علی اکبر و سلیمانی، بتول، *قراسواران و ناکارآمدی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار*.
۱۱. جعفریان، رسول (۱۳۷۹ش)، *صفویه در عرصه دین، فرهنگ و سیاست*، قم، پژوهشکده حوزه

و دانشگاه، چاپ اول.

۱۲. ----- (۱۳۸۹ش)، پنجاه سفرنامه حج قاجاری، تهران، علم، چاپ اول.
۱۳. حاجیان پور، حمید و شجاع نسب، بهمن (۱۴۰۰ش)، «نقش علمای ایرانی عتبات عالیات در روابط ایران و عثمانی از آغاز دوره قاجار تا پایان عصر ناصری (۱۲۱۰-۱۳۱۲ق)»، *مطالعات تاریخی جهان اسلام*، دوره ۹، ۱۴۰۰، شماره ۱۸.
۱۴. (۱۳۱۸ق)، *حبل المتین*، شماره ۴۳.
۱۵. خارگات، رستم (۱۳۹۷ش)، *راهنمای سفر به ایران*، ترجمه حمیدرضا پوربریات و همکاران، تهران، مهگامه، چاپ اول.
۱۶. درویل، گاسپار (۱۳۸۸ش)، *سفرنامه دروویل*، ترجمه جواد محیی، تهران، انتشارات گوتنبرگ، چاپ اول.
۱۷. دهگان، ابراهیم (۱۳۹۳ش)، *تاریخ اراک*، تهران، زرین و سیمین، چاپ سوم.
۱۸. رده، قباد و همکاران (۱۴۰۲ش)، «بررسی نقش و جایگاه راه عتبات در تحولات دینی و اجتماعی کرمانشاهان در عصر قاجار»، *فصلنامه علمی پژوهشنامه تاریخ*، سال هیجدهم، شماره ۷۰.
۱۹. سازمان اسناد ملی، اسناد شماره: ۱۴۱۱۴۵۶ - ۱۴۱۷۱۰۳ - ۱۴۱۲۰۲۷.
۲۰. سالور، قهرمان میرزا (۱۳۷۹ش)، *روزنامه خاطرات عین السلطنه*، به کوشش ایرج افشار، تهران، اساطیر، چاپ اول.
۲۱. سپهر، عبدالحسین (۱۳۸۶ش)، *مرآت الوقایع مظفری*، تصحیح عبدالحسین نوایی، تهران، مرکز پژوهشی میراث مکتوب، چاپ اول.
۲۲. سعیدی سیرجانی، علی اکبر (۱۳۸۳ش)، *وقایع اتفاقیه* (مجموعه گزارش های خفیه نویسان انگلیس در ولایات جنوبی ایران از ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۲ش)، تهران، آسیم، چاپ چهارم.
۲۳. طاوسی، سیدخلیل (۱۳۹۳ش)، *پنج سفرنامه یا سفر به اقلیم عشق*، قم، مجمع ذخایر اسلامی، چاپ اول.
۲۴. عباسی بانی، ابوالفضل و عبدلی، سمیه (۱۴۰۱ش)، *از ایراک تا اراک*، اراک، جهاد دانشگاهی، چاپ اول.
۲۵. عضدالملک، علیرضا (۱۳۷۰ش)، *سفرنامه عضدالملک به عتبات*، به کوشش حسن مرسلوند،

- تهران، پژوهش و مطالعات فرهنگی، چاپ اول.
۲۶. عیسوی، چارلز (۱۳۸۹ش)، تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، تهران، نشر گستره، چاپ سوم.
۲۷. فراهانی، حسن (۱۳۸۵ش)، روزشمار تاریخ معاصر ایران، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، چاپ اول.
۲۸. فریدالملک همدانی، میرزا محمدعلی خان (۱۳۵۴ش)، خاطرات فرید، تهران، زوار، چاپ اول.
۲۹. (۱۳۹۶ش)، فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، سال هشتم، پائیز و زمستان ۱۳۹۶ش، شماره پانزدهم.
۳۰. فقیه بحرالعلوم، محمد مهدی (۱۳۸۸ش)، علی بن حمزه، قم، انتشارات وثوق، چاپ اول.
۳۱. گروته، هوگو (۱۳۷۰ش)، سفرنامه گروته، ترجمه مجید جلیلود، تهران، نشر مرکز، چاپ اول.
۳۲. لسترنج، گای (۱۳۹۳ش)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، علمی و فرهنگی، چاپ نهم.
۳۳. محمدی ری شهری، محمد (۱۳۷۹ش)، میزان الحکمة، ترجمه حمیدرضا شیخی، تهران، مؤسسه فرهنگی دارالحديث، چاپ اول.
۳۴. ورجاوند، پرویز (۱۳۶۶ش)، شهرسازی و شهرنشینی در ایران، شهرهای ایران، به کوشش محمدیوسف کیانی، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، چاپ اول.
۳۵. وکیلی تبریزی، رضا (۱۳۹۵ش)، تاریخ عراق (سلطان‌آباد عراق، اراک)، بازخوانی محمد مددی، تهران، آیندگان، چاپ اول.
۳۶. ویلز (۱۳۶۸ش)، ایران در یک قرن پیش (سفرنامه دکتر ویلز)، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، تهران، اقبال، چاپ اول.
۳۷. هروی، محمد حسین خاچ (۱۳۹۳ق)، سفرنامه عتبات خان افغان، مشهد.