



ژورنال علمی باستان‌شناسی ایران

PAZHOSHESH-HA-YE BASTANSHENASI IRAN
P. ISSN: 2345-5225 & E. ISSN: 2345-5500
Homepage: <https://nbsh.basu.ac.ir/>
Vol. 14, No. 42, Autumn 2024

Analyzing the Chapar Khanehs and Post Offices along the Tehran-Anzali Route during the Qajar Period through the Examination of Historical Texts and Archaeological Findings

Fatemeh Abedi¹ , Ahmad Chaichi Amirkhiz² ,
Kamal-Aldin Niknami³ , Hayedeh Khamseh⁴

<https://dx.doi.org/10.22084/nb.2022.25892.2464>

Received: 2022/03/08; Revised: 2022/05/30; Accepted: 2022/02/06

Type of Article: **Research**

Pp: 261-293

Abstract

The Qajar era marked a significant evolution in the diplomatic and commercial interactions between Iran and Russia. The trade routes connecting Tehran to Bandar Anzali, situated along the northern frontier, emerged as a crucial geopolitical conduit within Iran's communication framework with both Russia and Europe. This thoroughfare served as a vital passage for monarchs, politicians, merchants, and affluent individuals from Iran and Europe. The exchanges facilitated by this route acquainted Iranians with global advancements, fostering a desire to enhance and modernize the chapar khanehs and newly-established post offices along the highway. While the origins of chapar khanehs can be traced back to antiquity, their functionality and role underwent significant transformation during the Qajar period, reflecting a strategic governmental approach to communication services that catered to various societal sectors and bolstered diplomatic ties. The objective of this study is to examine the chapar khanehs and post offices along the Tehran-Anzali route during the Qajar period, specifically addressing the question of how geographical and cultural elements impacted their architectural design and operational functions. This historical research adopts an analytical methodology. The data collection involved a thorough review of library resources, including travel accounts, written records, reports, maps, and historical images from the Qajar era, complemented by archaeological findings from field investigations. The analysis conducted is qualitative. The results reveal that the chapar khanehs and post offices along the route in question possess similar spatial arrangements yet differ in architectural style, influenced by geographical and climatic factors, the prevailing cultural context of the country, and the imitation of Western trends, all orchestrated by a cohesive governmental and administrative framework.

Keywords: Chapar Khaneh, Route, Tehran, Anzali, Qajar Period.

1. PhD Student in Archeology, Department of History and Archeology, Faculty of Literature, Humanities and Social Sciences, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran
2. Assistant Professor, Research Institute of Cultural Heritage and Tourism, Archaeological Research Institute, Tehran, Iran (Corresponding Author)
Email: a.chaychi@richt.ir
3. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.
4. Associate Professor, Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Citations: Abedi, F., Chaichi Amirkhiz, A., Niknami, K. & Khamseh, H., (2024). "Analyzing the Chapar Khanehs and Post Offices along the Tehran-Anzali Route during the Qajar Period through the Examination of Historical Texts and Archaeological Findings". *Pazhoheshha-ye Bastan Shenasi Iran*, 14(42): 261-293. doi: [10.22084/nb.2022.25892.2464](https://doi.org/10.22084/nb.2022.25892.2464)
Homepage of this Article: https://nbsh.basu.ac.ir/article_4811.html?lang=en

PAZHOSHESH-HA-YE BASTANSHENASI IRAN
Archaeological Researches of Iran
Journal of Department of Archaeology, Faculty of Art and Architecture, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran.

Publisher: Bu-Ali Sina University. All rights reserved.

© Copyright©2022, The Authors. This open-access article is published under the terms of the **Creative Commons**.

Introduction

Following the introduction of European innovations in the 19th century to Qajar politicians and educated individuals, significant efforts were made to reconstruct roads and modify construction methodologies, blending traditional and contemporary approaches. The Qazvin-Tehran Road underwent its initial conversion into a *chausse*, or gravel road, in 1296 AH (1878 AD), with the project finalized three years later in 1299 AH (1881 AD). The extension of the roadway connecting Qazvin to Rasht during the reign of Naser al-Din Shah was executed by Iranian engineers, including Engineer Khan Suleyman, in collaboration with a Russian firm known as Iran Transport Insurance in the year 1298 AH (1881 AD). The project was overseen by a Russian official, Lazarpuliakov, from 1307 to 1309 AH (1889-1891 AD). Subsequently, in 1316 AH (1898 AD), the construction of this road was also taken on by a joint Russian-Iranian enterprise called the Anzali Road Company.

The regulation of traffic and the administration of road tolls were maintained by the Russians until the mid-20th century. However, by the end of the Qajar dynasty, following the events of World War I and the Russian October Revolution, this roadway emerged as one of the most active commercial routes, witnessing the annual movement of a significant quantity of goods and passengers. This development greatly benefited the Iranian postal treasury and the financial returns of *chaparkhanehs* along this corridor. Moreover, this route was recognized as the most direct access to Gilan for Western travelers, akin to European roads designed for high-speed transportation.

An examination of post offices and *chaparkhanehs* along this route, along with an analysis of the cultural and geographical influences on their architectural designs, can contribute significantly to the reconstruction of the cultural history of the Qajar era. Regrettably, many of these structures have been lost in recent years because of adverse environmental conditions and insufficient upkeep. Therefore, conducting archaeological research in this area is essential.

Research Questions and Hypothesis: How did geographical location, climatic conditions, and cultural influences shape the architecture and functionality of *chaparkhanehs* and post offices along the Tehran-Anzali route? The architectural styles of these structures appear to have been adapted to align with the surrounding geography, climate, and cultural context, while also reflecting the impact of contemporary Western trends. Nevertheless, they were all designed with comparable architectural

layouts and operated within a unified governmental framework. This article represents fundamental research employing an analytical historical approach, utilizing qualitative research methods.

Chaparkhanehs and Post Offices of the Tehran-Anzali Road during the Qajar Period

During the early Qajar era, chaparkhanehs, or postal stations, were typically established adjacent to existing caravanserais, with portions of these caravanserais sometimes repurposed for postal functions. Following the formation of the Chapari organization under Naser al-Din Shah, chaparkhanehs were strategically located along postal routes, at the entrances and exits of urban and rural areas, and occasionally within towns along the designated paths. The majority of these structures were constructed using raw or pounded clay, and their architectural design drew inspiration from similar edifices from the Sassanid period. Notably, some chaparkhanehs were tailored to suit the climatic conditions of their respective locations, a feature evident in several stations along the route. Most of these buildings were positioned within expansive green spaces.

During the Qajar era, chaparkhanehs were typically accompanied by stables. Each chaparkhaneh featured a two-story structure, with the upper-level functioning as a guesthouse and the lower level designated for livestock. In the year 1291 AH, an Austrian delegation led by Gustav Rider, an official from the Austrian postal service, visited Iran to reform the postal system. Rider implemented substantial modifications to the Chapari organization. By 1294 AH, Iran became a member of the International Postal Union, and by 1296 AH, the term “chaparkhaneh” was officially replaced with “post”. Moreover, communication facilities were established on the postal highway from Tehran to the north of the country, a route crucial for Iran’s imports and exports to Europe. Rider also set up post offices in major cities and important villages along this route, which managed the transportation of goods and postal packages under government supervision.

Conclusion

This study presents a compilation of 17 chaparkhanehs and 7 post offices, including their historical names. All the chaparkhanehs and post offices along this route were established following the reign of Naser al-Din Shah. While they shared a common functional purpose in terms of architectural spatial organization, the construction methods of their buildings varied. Factors such as geographical location, climate, and cultural context

significantly influenced their architectural designs. The construction of “Kohdum” reflects the architectural characteristics prevalent in the northern regions of the country. The ornamental features adorning the ceilings at the entrances of “Qeshlaq” and “Pachenar” bear resemblance to European pediments, showcasing the impact of Western cultural influences. An examination of a photograph depicting the facade of the Qazvin guest house indicates that the architectural design of the post offices was inspired by the styles of more developed nations during that period. Field surveys have pinpointed the locations of Yengi Imam, Aghababa, and Kharzan. The edifices of Yengi Imam and Kharzan adhere to the tenets of traditional Iranian architecture, whereas the Aghababa mansion exhibits a blend of European neoclassical elements with traditional Iranian cultural motifs.

Acknowledgments

In conclusion, the authors feel it necessary to express their gratitude to the anonymous reviewers of the journal for their contributions to improving and enhancing the article

Observation Contribution

This research is derived from my doctoral thesis. I, Fatemeh Abedi, was responsible for writing and the content of the article. Dr. Chaichi provided necessary historical photos, specialized keywords, Latin sources, and part of the primary sources. Dr. Niknami and Dr. Khamseh provided general information and scientific resources to the author.

Conflict of Interest

The authors, while adhering to ethical standards in citations, declare that there are no conflicts of interest.



دانشگاه بوعلی سینا



انجمن علمی باستان‌شناسی ایران

پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران

فصلنامه علمی پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران
P-ISSN: 2345-5225 & E-ISSN: 2345-5500
نشانی پانگانه نشریه: <https://nbsh.basu.ac.ir>
شماره ۴۲، دوره چهاردهم، پاییز ۱۴۰۳



بررسی چاپارخانه‌ها و پُستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار با تکیه بر اسناد و شواهد باستان‌شناسی

فاطمه عابدی^I، احمد چایچی^{II}، کمال‌الدین نیکنامی^{III}، هایده خمسه^{IV}

شناسه دیجیتال (DOI): <https://dx.doi.org/10.22084/nb.2022.25892.2464>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۲/۱۷، تاریخ بازنگری: ۱۴۰۱/۰۳/۰۹، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۳/۱۲

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۲۶۱-۲۹۳

چکیده

در دوره قاجار مناسبات میان ایران و روسیه توسعه پیدا کرد. مراودات تجاری-سیاسی میان این دو کشور از سوی پایتخت دولت قاجار در تهران به بندرانزلی در مرز شمالی، که معبری راهبردی از نظر ژئوپولیتیکی در شبکه ارتباطی ایران با روسیه و اروپا به حساب می‌آمده، صورت می‌گرفت. جاده تهران-انزلی در این دوره گذرگاهی به‌منظور سفر پادشاهان، سیاستمداران، بازرگانان و طبقه متمول ایران و دولت‌های اروپایی بوده و فرآیند این ارتباطات موجب آشنایی ایرانیان با چگونگی پیشرفت‌های بزرگ جهان و انگیزه‌ای جهت تعمیر و توسعه، تأسیس و تجهیز اماکن بین راهی، از جمله چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های نوین در این بزرگراه گردید. گرچه بنیان چاپارخانه‌ها ریشه در دوران باستان ایران دارد، ولی در دوره قاجار به لحاظ استراتژی در انجام خدمات دولتی، در حوزه ارتباطات برای همه اقشار جامعه و گسترش روابط دیپلماتیک میان ایران و جهان غرب، پویا و متحول شد. هدف این پژوهش بازنشاسی و بررسی چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های وابسته به مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار بوده و در پی پاسخ به این پرسش است؛ موقعیت جغرافیایی، شرایط اقلیمی و عوامل فرهنگی چه تأثیری بر روی معماری و عملکرد چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر تهران-انزلی داشته است؟ شیوه تجزیه و تحلیل اطلاعات از نوع کیفی بوده و روش این پژوهش تاریخی-تحلیلی است. یافته‌ها براساس، اسناد کتابخانه‌ای (سفرنامه‌ها، اسناد و گزارش‌های مکتوب، نقشه‌ها، عکس‌های تاریخی دوره قاجار) و بررسی میدانی باستان‌شناسی جمع‌آوری شده و مورد مطالعه قرار گرفته است. تجزیه و تحلیل اطلاعات از نوع کیفی بوده و نتایج حاصل از این پژوهش نشان می‌دهد، ساختمان چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر مورد پژوهش دارای فضاهای مشابه بودند؛ اما به لحاظ فرم معماری متنوع بوده‌اند. این بناهای بین راهی در مجموع متأثر از موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی، نظام فرهنگی حاکم بر کل کشور و الگوپذیری از پدیده‌های نوظهور غربی در آن دوره تاریخی شکل گرفته بودند و همگی توسط دولت و یک نظام منسجم اداری سازمان دهی می‌شدند.

کلیدواژگان: چاپارخانه‌ها، پستخانه‌ها، مسیر، تهران، انزلی، قاجار.

I. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، ادبیات و علوم انسانی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
II. استادیار پژوهشی پژوهشگاه سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

Email: a.chaychi@richt.ir

III. استاد گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
IV. دانشیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، تهران، ایران.

ارجاع به مقاله: عابدی، فاطمه؛ چایچی امیرخیز، احمد؛ نیکنامی، کمال‌الدین؛ خمسه، هایده، (۱۴۰۳). «بررسی چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار با تکیه بر اسناد و شواهد باستان‌شناسی». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۱۴ (۴۲): ۲۶۱-۲۹۳. doi: 10.22084/nb.2022.25892.2464

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه:

https://nbsh.basu.ac.ir/article_4811.html

فصلنامه علمی گروه باستان‌شناسی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.

© حق نشر متعلق به نویسنده(گان) است و نویسنده تحت مجوز Creative Commons Attribution License به مجله اجازه می‌دهد مقاله چاپ شده را در سامانه به اشتراک بگذارد، منوط بر این‌که حقوق مؤلف اثر حفظ و به انتشار اولیه مقاله در این مجله اشاره شود.

مقدمه

اساسی‌ترین اقدامات در چشم‌انداز سنتی شهرها و روستاهای ایران در اواخر قرن ۱۹م. در خلال فرآیند آشنایی پرشتاب دولتمردان و روشنفکران دوره قاجار با تحولات جوامع پیشرفته هم‌عصر خود در جهان غرب رخ داد. این تحولات در بازسازی راه‌های ارتباطی میان شهرها، اصلاح در شیوه‌های ساخت‌وساز اماکن بین‌راهی سنتی مانند کاروانسراها و... و تلفیق کاربری آن‌ها با تأسیسات خدماتی رفاهی نوین هم‌چون چاپارخانه‌ها و پستخانه‌هایی که وابسته به راه بودند، سبب اهمیت شبکه‌های ارتباطی شده و در پی آن بستر پیشرفت‌های مناسبی در پیشبرد اهداف برجسته اقتصادی و سیاسی کشور را فراهم نمود.

در آن دوره پس از سفرهای ناصرالدین‌شاه قاجار به اروپا اهمیت گیلان به منزله گذرگاهی مطمئن و کوتاه برای ارتباط با خارج آشکار شد. تلاش‌هایی در جهت معماری و راه‌سازی به اتکاء قرارداد با شرکت‌های روس و واگذاری امتیازهایی صورت گرفت (هم‌رنگ، ۱۳۸۹: ۴۰). ساختن و عزاده‌رو کردن راه‌ها از دارالخلافه الی سرحدات ایران در سنه ۱۲۹۶ ه.ق. مطابق سال ۳۳ جلوس «همایون» (ناصرالدین‌شاه قاجار) شروع شد. ابتدا راه شوسه^۱ تهران به قزوین در جمادی‌الثانی ۱۲۹۶ ه.ق. به پایان رسید و بعد از حدود سه سال در اوایل ۱۲۹۹ ه.ق. آماده بهره‌برداری گردید (اعتمادالسلطنه، ۱۳۷۴: ۱۰۹؛ نورمحمدی، ۱۳۹۳: ۳۶-۳۴). مرمت و نوسازی ادامه راه از قزوین تا رشت در اوایل دوره قاجار در سال ۱۲۴۶ ه.ق. به دستور «فتحعلی‌شاه» به عهده «منوچهرخان گرجی معتمدالدوله» واگذار شده بود؛ اما این امر تا دوره حکومت ناصرالدین‌شاه به بوتۀ فراموشی سپرده شد (گلزاری به نقل از: میرزاابراهیم، ۱۳۵۵: ۱۷۰-۱۶۹)؛ سپس در دوره ناصرالدین‌شاه و به دستور وی، امتیاز ساختن راه انزلی تا قزوین در سال ۱۲۹۸ ه.ق. به مهندسین ایرانی هم‌چون «سلیمان‌خان مهندس» (هم‌رنگ، همان: ۴۱) و در سال ۱۳۱۰ ه.ق. به یکی از اتباع روسیه تزاری به نام «لازار پولیاکف»^۲ (۱۳۰۹-۱۳۰۷ ه.ق.) و زیر نظر شرکت او به نام «اداره بیمه و حمل‌ونقل در ایران» داده شد. آن امتیاز ۹۹ ساله و موظف بود که شرکت تازه‌ای با سرمایه ایرانی و روسی برای ساختن راه مزبور تأسیس کند. این شرکت امتیازات خود را در سال ۱۳۱۵ ه.ق. وسعت داد و امتیازات جدیدی برای ساختن سایر راه‌های شوسه از «مظفرالدین‌شاه» گرفت (شمیم، ۱۳۷۲: ۲۸۷-۲۸۸). بالأخره پس از سال‌ها تلاش، راه شوسه از انزلی تا تهران در تاریخ شعبان ۱۳۱۶ ه.ق. آماده بهره‌برداری شد (عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳ ب: ۲۹۸). از آنجایی‌که این راه از لحاظ تجارت روسیه برای آن کشور ضرورت داشت، به وسیله شرکت‌های روسی ساخته شد و این امتیازات تا اواسط جنگ جهانی اول و انقلاب اکتبر روسیه مطابق با سال ۱۳۳۶ ه.ق. برقرار و وصول عوارض راه‌داری و نظارت بر عبور و مرور در این جاده‌ها در دست روس‌ها بود (شمیم، ۱۳۷۲: ۲۸۷-۲۸۸). راه شوسه تهران-انزلی در اواخر دوره قاجار یکی از خطوط اصلی شوسه و از جاده‌های تجاری پررفت و آمد آن زمان به حساب می‌آمد که هر ساله سود قابل توجهی را که ناشی از حمل‌ونقل کالا و مسافر توسط چاپارخانه بود به خزانه پستی ایران سرازیر

می‌کرد (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۴۵؛ اورسل، ۱۳۸۲: ۱۷۶) و درعین حال کوتاه‌ترین و مستقیم‌ترین راه به گیلان بود.

مسافران غربی سفر چاپاری در این جاده را شبیه مسافرت با وسایل سریع‌السير و عزیمت با کاروان را هم‌طراز عزیمت با قطارهای اروپایی می‌دانستند (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۳۹). این راه در ابتدا مالرو، سپس درشکه‌رو و کالسکه‌رو، سرانجام پس از ورود اتومبیل به ایران، قابل‌استفاده و وسایل نقلیه موتوری شد.

هدف اصلی این پژوهش، بررسی چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های وابسته به این مسیر و شفاف‌سازی نقش عوامل جغرافیایی و فرهنگی تأثیرگذار در ساختار معماری و عملکرد این بناها است تا از این طریق بتوان به بازسازی تاریخ فرهنگی نهفته در وجود آن‌ها پی برد. از آنجایی‌که تاکنون مطالعات باستان‌شناسی در این صورت نگرفته و متأسفانه تمامی آن‌ها در طی سال‌ها به دلیل آشنایی ایرانیان با پدیده‌های نوظهور غربی و تأسیس اماکن خدماتی نوین، متأثر بودن از شرایط زیست‌محیطی و تغییر مداوم چهره زمین، حاصل از برهم‌کنش میان انسان و طبیعت نابود شده‌اند و مدارکی از آن‌ها موجود نیست، بررسی باستان‌شناسی در این خصوص امری بس ضروری است.

پرسش‌ها و فرضیات پژوهش: پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش است؛ موقعیت جغرافیایی، شرایط اقلیمی و عوامل فرهنگی چه تأثیری بر روی معماری و عملکرد چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر تهران-انزلی داشته است؟ در بررسی‌های اولیه به نظر می‌رسد، فرم معماری چاپارخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار، به صورت متنوع، براساس سازگاری با موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی مکانی که بنا در آن قرارداشت، مؤلفه‌های فرهنگی آن دوره و تأثیرپذیری از پدیده‌های نوین غربی شکل گرفته بودند؛ اما همگی دارای فضاهای معماری مشابه بوده و توسط دولت و یک نظام منسجم اداری سازمان‌دهی می‌شدند.

روش پژوهش: پژوهش حاضر از نوع پژوهش‌های بنیادی، از نظر ماهیت و روش تحقیق به صورت تاریخی-تحلیلی است و با بهره‌گیری از داده‌های حاصل از مطالعه روشمند منابع مکتوب کتابخانه‌ای، اسناد، نقشه‌ها و عکس‌های به‌جای مانده از آن دوره و بررسی میدانی باستان‌شناسی، در طی مدت ۲ سال در استان‌های تهران، البرز، قزوین و گیلان صورت گرفته است. روش‌شناسی پژوهش از گونه کیفی است.

پیشینه پژوهش

اولین بررسی‌ها درخصوص این راه و بناهای وابسته به آن با مطالعه سفرنامه‌های موجود از دوره قاجار صورت گرفت. تعدادی از سفرنامه‌ها بدین شرح هستند: سفرنامه آدم‌ها و آئین‌ها در ایران، به توصیف راه تهران-انزلی و تعدادی از چاپارخانه‌های مسیر پرداخته است (مادام کارلاسرنا، ۱۳۲۶). سفرنامه قفقاز و ایران، از تعدادی چاپارخانه‌های این مسیر نام برده است (اورسل، ۱۳۸۲). در سفرنامه یوشیدا ماساهارو: نخستین فرستاده ژاپن به ایران (۱۲۹۷ه.ق. ۱۸۸۰م.)، نویسنده،

مشاهداتش را درخصوص این راه و اماکن بین‌راهی توصیف کرده است (یوشیدا ماسهارو، ۱۳۷۳). سفرنامه فرهاد میرزا معتمدالدوله ۱۲۹۱ هـ. ق. ۱۸۷۴ م.، به شرح و مشخصات راه و چاپارخانه‌های آن پرداخته است (طباطبائی، ۱۳۶۶).

از آنجایی که اسناد تاریخی در رویکرد باستان‌شناسی، منابع دست‌اول فرهنگی و معتبرترین مراجع پژوهشی به‌شمار می‌آیند؛ صحت بخشی از محتوای پژوهش حاضر، مبتنی بر اسناد به‌جای مانده از دوره قاجار صورت‌پذیرفت (آرشو اسناد کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۹۹)؛ هم‌چنین مجلس در دوره سلطنت «احمدشاه قاجار»، گزارشی را به‌صورت کتابچه، به چاپ رسانده که حاوی اطلاعاتی مستند درخصوص موقعیت مکانی، نام، تجهیزات و امکانات چاپارخانه‌های ایران و مسیر موردپژوهش، در سال‌های پایانی دوره قاجار است (آرشو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ. ق.).

نقشه‌های جغرافیایی، عکس‌ها و ورقه‌های پستی دوره قاجار، از دیگر مستندات واقعی در رابطه با موضوع موردپژوهش بوده‌اند که نکات دقیقی را از دیدگاه مطالعات باستان‌شناسی در اختیار نگارندگان قرار دادند. درحال حاضر، تعدادی از این مستندات در آرشیو اسناد کتابخانه موزه‌ها و یا مجموعه‌های شخصی نگه‌داری می‌شوند (نصراصفهانی، ۱۳۹۹؛ Stahl, 1895; Earmakov, 2019; Sevruquin, 1926; Stahl, 1900).

پیشینه تأسیس چاپارخانه و پستخانه‌ها از بدو تأسیس تا پایان دوره قاجار

تأسیس چاپارخانه‌ها یکی از ابتکارات کوروش در دوره هخامنشیان بود. وی با توجه به وسعت عظیم امپراتوری‌اش برای این‌که از گوشه‌های دوردست مملکت خویش پیوسته آگاه و جزئیات وقایعی که در کلیه ایالات می‌گذشت بر او پوشیده نباشد، در فواصل معین چاپارخانه‌های مجهز با اسبان چابک به تعداد کافی معین نموده بود (گزنفون، ۱۳۸۰: ۳۲۳)؛ چاپارخانه‌های آن دوره در کنار راه‌ها قرار داشتند. ترتیب قرار گرفتن آن‌ها را می‌توان به کمک لوح‌ها به‌خوبی معین کرد. درباره شکل عمومی آن‌ها چیزی نمی‌دانیم؛ اما به کمک کاروانسراهایی که احتمالاً مکانی را به چاپارخانه‌ها اختصاص می‌دادند، می‌توان تاحدودی از چگونگی آن‌ها اطلاعاتی به‌دست آورد (گاردنر، ۱۳۸۰: ۸۵). چاپارخانه‌ها و راه‌های چاپاری، مجموعاً تشکیلات چاپاری را تشکیل می‌دادند و در طول تاریخ از جمله دوره ساسانیان، مختص کارهای دولت بودند (کریستن‌سن، ۱۳۷۷: ۱۹۱). پس از دوران اسلامی از همان ابتدای تأسیس حکومت خلفای بغداد، در امتداد راه‌هایی که اهمیت ویژه داشتند، به فاصله‌های معین چاپارخانه‌هایی زیرنظر دولت و با کارکرد پستی و امنیتی به نام «برید» دایر کرده بودند (زیدان، ۱۳۸۹: ۱۸۵-۱۸۸). پس از حاکمیت مغول‌ها (ایلخانیان و تیموریان) منازل بین‌راهی بانام جدید «یام» تا دوره قاجار، وظایف چندگانه دوران گذشته را برعهده داشتند (آیتی، ۱۳۴۶: ۳۸۲). با روی کار آمدن صفویان، به تدریج یام‌ها جای خود را به ساختمان‌های جدیدی به نام چاپارخانه‌ها

داده و تشکیلات چاپار توسعه پیدا کرد. واژه «چاپارخانه» که ریشه آن از لغت ترکی «چاپانمان» به معنی «تندرو» است، در همین دوره متداول شد. این تشکیلات مانند گذشته در انحصار خدمات درباری و دولتی بود و برای ارسال فرمان‌ها و بخشنامه‌ها از مرکز به ولایات و هم‌چنین پذیرایی کردن و تأمین احتیاجات ایلچیان و هیئت‌های سفرای خارجی در مسیر رسیدن به دربار بود (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۵۴؛ شاردن، ۱۳۷۲: ۱۹۹-۲۰۲). در دوران افشاریان و زندیان تحول خاصی در سازمان پستی کشور ایجاد نشد. فقط «نادرشاه» در طول راه‌های زمینی «میل‌های نادری» برافراشت که بیشتر به عنوان راهنما برای مسافران عمل می‌کرد (شاردن، ۱۳۷۲: ۳۱۶). دوره قاجار که آخرین دوره نوآوری در تشکیلات چاپاری ایران است. چاپارخانه‌ها و نظام اداری تشکیلات چاپاری، مورد توجه جدی حکومت قرار گرفته و دچار تحول اساسی شد. تاریخچه تحولات تشکیلات چاپاری تا تأسیس پست را براساس یک قرن و نیم تاریخ سیاسی دوره قاجار، می‌توان به شرح ذیل تقسیم‌بندی کرد.

- دوره اول سلطنت قاجار: این دوره قریب به ۴۰ سال به طول انجامید. «آغامحمدخان» (۱۲۱۰-۱۲۱۱ ه.ق.) و «فتحعلی‌شاه» (۱۲۱۲-۱۲۵۰ ه.ق.) به ترتیب زمام امور را در دست داشتند. این دوره با مهم‌ترین وقایع تاریخ دنیا مانند انقلاب کبیر فرانسه و ظهور «ناپلئون اول» و توجه خاص بعضی از دُول اروپایی به ایران مصادف می‌شود و یکی از شدیدترین و طولانی‌ترین محاربات دوره جدید ایران در این زمان اتفاق می‌افتد و درمیان آن وقایع درهم‌وبرهم، زمامداران دولت قاجار، بعضی از منافع و مصالح کشور را به نفع بیگانگان از دست داده و تنها به حفظ مقام سلطنت موفق می‌گردند (شمیم، ۱۳۷۲: ۴۶).

- دوره دوم سلطنت قاجار: این دوره از ۱۲۵۰ تا ۱۳۱۳ ه.ق. و دوره سلطنت «محمدشاه» و «ناصرالدین‌شاه» است. در این زمان عهدنامه‌های گلستان و ترکمانچای و عوارض جنگ‌های ممتد دوره فتحعلی‌شاه در ایران بروز می‌کند. دُول دیگری روابط سیاسی خود را با ایران بسط می‌دهند. به اخذ امتیازات و مزایایی که به موجب عهدنامه ترکمانچای به روسیه داده بودند، نفوذ سیاسی و اقتصادی بیگانگان در ایران به حد کمال می‌رسد. استقلال و حیات اقتصادی ملت ایران بیش از هر زمان متزلزل می‌گردد. یکی از خوشبختی‌های آغاز سلطنت ناصرالدین‌شاه وجود «میرزا تقی‌خان امیرکبیر» بود که درمیان محیط آشفته و متشنج سیاسی به قوه تدبیر و عزم راسخ در تحکیم اساس سلطنت کوشید. محیط اجتماعی کشور در این دوره به علت ارتباطی که میان ایران با روسیه در شمال و انگلستان در جنوب برقرار گردید و توجه شخص ناصرالدین‌شاه به تمدن اروپایی، با اصلاحات جدید و تاحدی مساعد مواجه شده و زمینه اخذ اصول زندگی و معارف اروپایی در ایران آماده شد (شمیم، ۱۳۷۲: ۱۲۴، ۱۵۶، ۱۶۱). یکی از اصلاحات انجام شده به دستور «امیرکبیر»، تنظیم امور پست و تأسیس چاپارخانه‌ها بود. وی نقشه ایجاد چاپارخانه‌ها را در سال ۱۲۶۶ ه.ق. تنظیم کرد و اساس و پایه آن را به مرور زمان استحکام نموده و توسعه داد (همان: ۱۹۲؛ رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۱۰۰). هم‌چنین در کلیه نقاط و راه‌های کشور «قراول‌خانه» ایجاد کرد تا محمولات پستی دچار دستبرد سارقین نگردند

(طویلی، ۱۳۷۰ ب: ۷۹)، سپس برای چاپخانه‌های ایالات برنامه‌های منظم تدوین نمود. بعد از مرتب نمودن وضع تشکیلات چاپاری، در اواخر سال ۱۲۶۶ ه.ق. مرحله دوم پُست را برقرار کرده و آن را از حالت انحصار دولت خارج و عمومی کرد. طی نامه‌ای به سفارت خانه‌های خارجه در تهران، خبر تأسیس چاپخانه‌ها را اعلان، آنان را به استفاده از وسایل چاپاری جدید دولت ایران تشویق و دعوت نمود. برای آگاهی مردم از تأسیسات جدید کتابچه‌هایی چاپ کرد که در آن‌ها تعداد اسامی، مسافت بین هر چاپخانه و چگونگی توقف مسافر نوشته شده بود. متأسفانه بعد از عزل و قتل وی، تشکیلات چاپاری نیز مثل بقیه امور مشمول بی‌توجهی شد. اغتشاشات در آن نفوذ کرد و به تدریج آن را به سوی ویرانی سوق داد. تا این‌که در سال ۱۲۸۸ ه.ق. این تشکیلات دوباره متحول شد (عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳ الف: ۳۵-۳۸). در سال ۱۲۹۱ ه.ق. پس از تفویض مجدد پُست و وزارت رسائل به «امین‌الدوله»، وی یک هیئت اتریشی را به ریاست «گوستاو ریدر» که مأمور قبلی پستخانه اتریش بود، برای تنظیم اداره پُست به ایران آورد. ریدر در سال ۱۲۹۲ ه.ق. به عنوان کارشناس پُست، تغییرات عمده‌ای در تشکیلات چاپاری و پُست به وجود آورد (شمیم، ۱۳۷۲: ۱۹۲). پُست ایران در سال ۱۲۹۴ ه.ق. وارد اتحادیه پستی بین‌المللی شد. لغت «پُست» از سال ۱۲۹۶ ه.ق. به بعد از نام «چاپارخانه» تغییر یافت (پژمان‌بختیاری، ۱۳۲۶: ۲۳۱-۲۳۶). از اواسط سال ۱۲۹۵ تا اواخر سال ۱۲۹۷ ه.ق. در فاصله زمانی تصدی «اشتال»^۳ بر امور پُستی، بیشترین تغییر در راه‌های پُستی، به جهت گسترش پُستخانه‌ها بود. در آن زمان تعداد ۱۱ چاپارخانه‌ها به پُستخانه تبدیل شد؛ یعنی از ۳۲ پُستخانه موجود در سال ۱۲۹۵ ه.ق. به تعداد ۴۳ پُستخانه در سال ۱۲۹۶ ه.ق. رسید؛ از جمله پُستخانه انزلی که یکی از چاپارخانه‌های سابق راه تهران-انزلی بود (عبدلی‌فرد، ۱۳۷۵: ۸۸). اداره چاپارخانه‌ها، پس از تشکیل وزارت پُست در سال ۱۲۹۷ ه.ق. تا اواسط این دوره، در بطن این وزارت خانه قرار داشت. سرانجام در سال ۱۲۹۷ ه.ق. ضوابط، قوانین و نظام‌نامه‌های تدوین شده، به ایجاد تمبر جدید با طرح شیر و خورشید، تکمیل تشکیلات اداری با تعداد بیشتر شاغلین و اعضاء جدید، متحدالشکل کردن لباس پُستچی‌ها، نصب صندوق‌های پُستی در اماکن معین و ایجاد «وزارت پُست» انجامید (همان، ۹۰؛ پژمان‌بختیاری، ۱۳۲۶: ۲۳۱-۲۳۶). در این دوره، خدمات پُست دریایی در سال ۱۳۰۴ ه.ق. برای اولین بار در مرز شمالی (بندر انزلی) و در مرز جنوبی (بندر بوشهر) تأسیس شد و تخلیه محمولات پُستی دریایی از کشتی‌های بزرگ خارجی در سواحل انزلی به وسیله کشتی «قفقاز مرکوری روسیه» به مقصد پستخانه این شهر صورت می‌گرفت (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۰۹؛ پژمان‌بختیاری، ۱۳۲۶: ۳۱۴-۳۱۷؛ پندی، ۱۳۵۳: ۸۴).

- **دوره سوم سلطنت قاجار:** در دوره پایانی «مظفرالدین‌شاه» (۱۳۱۳-۱۳۲۴ ه.ق.)، «محمدعلی‌شاه» (۱۳۲۴-۱۳۲۷ ه.ق.) و «احمدشاه» (۱۳۲۷-۱۳۴۴ ه.ق.) سلطنت کردند. سیاست‌های مداخله‌گرایانه انگلیس و روسیه، اعطاء امتیازاتی به بیگانگان و انتشار آراء و عقاید جدید در میان طبقات روشنفکر و آزادیخواه ایران، مقدمات نهضت سیاسی و فکری را فراهم کرد. در نتیجه این فشارها

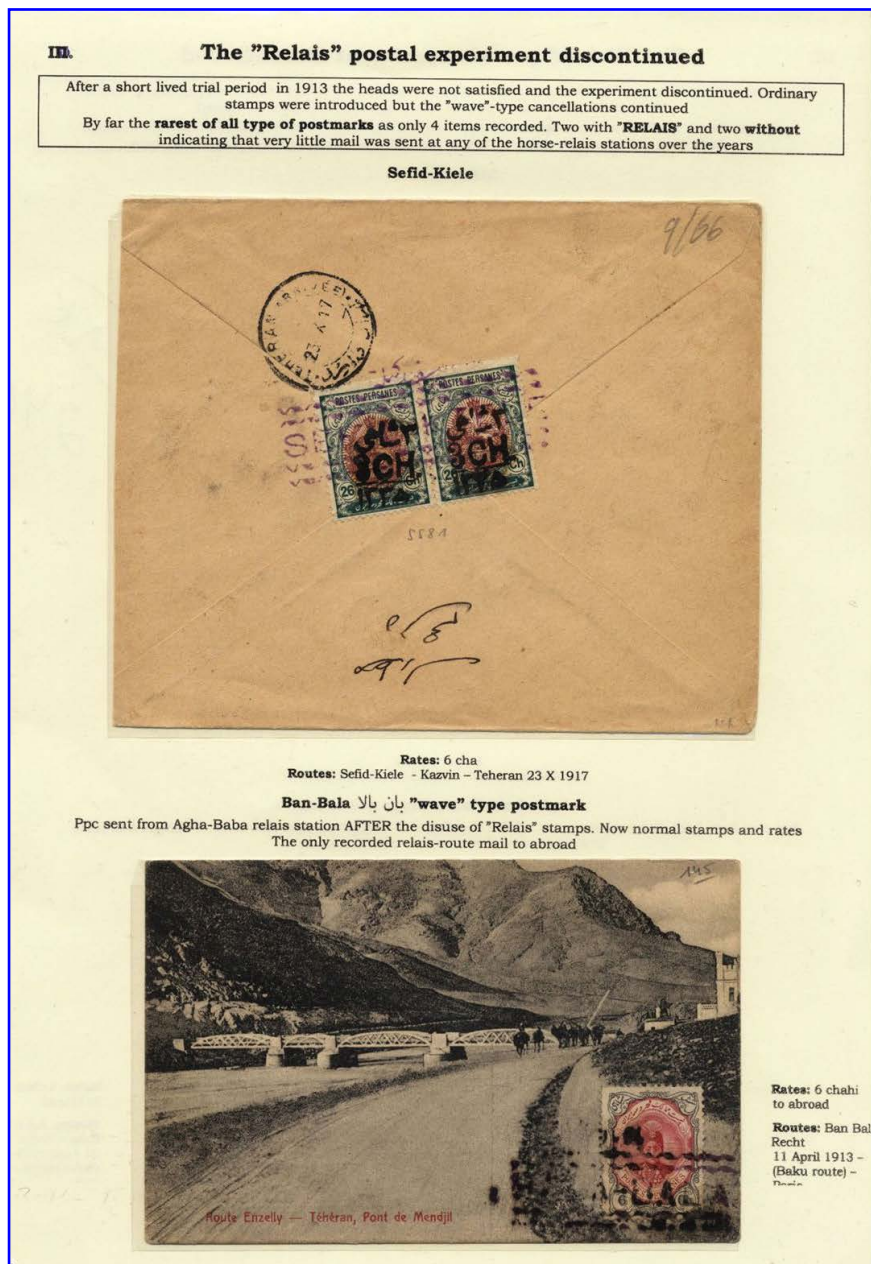
بروز انقلاب مشروطیت، مداخله مسلحانه متحدين و متفقين جنگ جهانی اول در کشور، استقلال ایران در معرض تهديد جدی قرار گرفت و شيرازه امور اجتماعی و اقتصادی در این دوره از هم گسيخت (شمیم، ۱۳۷۲: ۲۷۹). در ابتدای این زمان و پس از زمامداری مظفردالدین شاه، اصلاحاتی در زمینه تأسیس و بسط پستخانه‌ها و بخش‌های مراسلات داخلی و خارجی با تعداد زیادی کارکنان در داخل شهرهای بزرگ، از جمله تهران و تسريع در حمل و نقل مراسلات پستی کشور صورت گرفت (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۱۹۱؛ هم‌رنگ، ۱۳۸۹: ۷۱-۷۹). سرانجام پست ایران در پی سال‌ها تحول، در سال ۱۳۲۷ ه.ق. با اداره تلگراف ادغام و «وزارت پست و تلگراف» تشکیل شد (ضرغام بروجنی، ۱۳۵۰: ۲۶). ورود اولین وسایل نقلیه موتوری در دوره مظفردالدین شاه و پس از بازگشت وی از سفر اروپا اتفاق افتاد (هم‌رنگ، ۱۳۸۹: ۷۱-۷۹). بنابر مفاد اسناد و گزارش‌های موجود از دوره احمدشاه، دولت ایران تصمیم داشت به جهت تسريع در امر تبادل مراسلات پستی، سرویس حمل و نقل با اتومبیل در این جاده دایر کند. ابتدا دولت روسیه از این اقدام با زور و قهر ممانعت به عمل آورد (آرشيو اسناد کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۳۰ ه.ق.، کارتن ۵، پرونده ۱۱ و ۲۵). سرانجام دولت ایران با پرداخت عوارض سنگین راهداری موفق به کسب این مجوز شد (آرشيو اسناد کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۱۷ ه.ق.، کارتن ۵۱، پرونده ۶، شماره سند ۴۲ و ۱). در این دوره خدمات پست هوایی، در سال ۱۳۲۶ ه.ق. برای اولین بار در ایران با هواپیما انجام شد. هواپیمای حامل نامه‌ها از تهران به انزلی، سپس به اروپای غربی و مرکزی، از طریق روسیه به پرواز درمی‌آمدند (طویلی، ۱۳۷۰: ۲۹۴؛ رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۰۹). از اواسط همان سال یک خط هوایی پستی بین «رشت-باکو» نیز راه‌اندازی شده بود (پندی، ۱۳۵۳: ۸۴؛ تصویر ۱).

موقعیت جغرافیایی مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار

این مسیر در دامنه‌های رشته‌کوه البرز و در کرانه‌های جنوبی دریای خزر (کاسپین) جای‌گرفته و گستره وسیعی را دربر می‌گیرد. در تقسیمات سیاسی و جغرافیایی کنونی شامل چهار استان: تهران، البرز، قزوین و گیلان است (سحاب، ۱۳۱۵: ۴۲-۴۱) که دارای چشم‌انداز و زیست‌بوم‌های متنوع و متفاوتی هستند. استان‌های واقع در این راه، در ناحیه اقلیمی آب‌وهوای بیابانی و نیمه‌بیابانی، آب‌وهوای کوهستانی و آب‌وهوای خزری قرار گرفته‌اند. انواع زیست‌محیط‌ها و اقلیم متنوع در چنین محدوده جغرافیایی، طبیعتاً نقش مؤثری در شکل‌گیری متفاوت جنبه‌های زیستی، فرهنگی و انواع معماری ساختمان‌های هر منطقه دارند (نقشه ۱).

عملکرد چاپارخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار

چاپارخانه‌ها در دوره دوم سلطنت قاجار دچار تحولاتی اساسی در زمینه ارتباطات شدند. بیشتر آن‌ها زیر نظر دولت و یا در اجاره اشخاص اداره می‌شدند (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۳۲). مهم‌ترین وظایف ایستگاه‌های چاپاری بین‌راهی، ارائه خدمات



تصویر ۱: ورقه پستی ارسال شده به وسیله هواپیما از پستخانه سفیدکته به مقصد باکو در سال ۱۳۳۱ ه.ق. / ۱۹۱۳ م. (Björn, 2020)

◀ (Sohrne).
Fig. 1: EA postcard sent by airplane from the post office of Sefidkatalah to its destination in Baku, in the year 1331 AH / 1913 AD (Bjorn, 2020).

پستی بود. اولین ارتباط پستی بین تهران-قزوین و رشت در محرم سال ۱۲۹۳ ه.ق. در زمان «ناصرالملک» (ناصرالدین شاه) به طور کامل به صورت ارتباطات پستی منظم برقرار شد. در آن تاریخ چاپارها از تهران حرکت کرده، یک روز بعد وارد قزوین شدند و در ۱۹ محرم از قزوین به سوی رشت حرکت کرده و در ۲۰ محرم وارد آن شهر شدند (عظیمی، ۱۳۹۶: ۱۲۷ و ۲۶۲). در هرکدام از چاپارخانه‌ها بستگی به اهمیت خطوط و امر تردد مسافران در آن‌ها ۳ تا ۸ رأس اسب و ابزار و قطعات یدکی برای تعویض وسایل مختلف حمل و نقل موجود بود. چاپارها به محض ورود پست و مسافر بلافاصله اقدام به تعویض اسب می‌کردند (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۳۳-۳۳۴).



► نقشه ۱: موقعیت جغرافیایی استان‌های کنونی واقع در مسیر تهران-انزلی (google.com/maps).
Map. 1: Geographical Location of Current Provinces on the Tehran-Anzali Route (google.com/maps).

وظیفه این مسئولین علاوه بر خدمات‌رسانی به مأموران پستی، فراهم نمودن غذا، محل استراحت و اسکان، نقل و انتقال مأموران دولتی، مسافران، سیاحان و سفرها هم می‌شد. این خدمات در ازای دریافت مبلغی از مسافران به نفع دولت و تهیه جواز یا حواله پستی توسط آنان، ارائه می‌شد (آرشیو اسناد کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه ایران، ۱۳۱۷ ه.ق.، کارتن ۲۳، پرونده ۱۳، شماره سند ۱۵۵؛ سرنا، ۱۳۶۲: ۲۵۶؛ کرزن، ۱۳۸۸: ۴۷).

ساختار معماری چاپارخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار

چاپارخانه‌ها به علت‌های مختلف از بین رفته‌اند؛ درواقع، بیشتر این چاپارخانه‌ها با خشت خام یا کوبیده ساخته شده بودند و در بسیاری از موارد در میان آبادی‌های و بر سر راه‌ها قرار داشتند (سیرو، ۱۳۷۶: ۲۰۱). ساختمان چاپارخانه‌ها در دوره قاجار در مقایسه با کاروانسراهایی که رها شده و در حال نابودی بودند، بناهای بسیار محقر و ناچیزی به نظر می‌رسیدند (بروگش، ۱۳۶۷: ۱۳۳). طرح کلی قریب به اکثریت چاپارخانه‌های ایران از یک سبک و اقتباسی از بناهای همانندشان در زمان ساسانیان بودند (سیرو، ۱۳۷۶: ۲۰۲) و به ندرت مشاهده می‌شود که تعدادی از بناهای موردنظر با نقشه کلی و مجزا و تابع شرایط خاص اقلیمی مناطقی که در آن قرار داشتند، ساخته شده باشند. این موضوع برای چاپارخانه‌های مستقر در جاده قزوین به رشت مصداق عمل پیدا می‌کند. بیشتر این چاپارخانه‌ها در فضای وسیع مشجری بنا شده بودند؛ پیرامون آن‌ها را اصطبل‌های متعدد تشکیل می‌داد و من حیث المجموع از بهترین چاپارخانه‌های کشور محسوب می‌شدند. هر چاپارخانه از دو طبقه بنا تشکیل شده بود که طبقه فوقانی (بالاخانه) آن به محل استراحت مسافران (مهمانخانه) و طبقه زیرین آن به محل چهارپایان اختصاص داشت (دوگوبینو، ۱۳۸۳: ۱۱۷)؛ البته با استناد بر مطالب اشاره شده در سفرنامه‌ها و یک نمونه سند تصویری موجود، به نظر می‌رسد، ساختمان چاپارخانه‌های مسیر

مورد پژوهش که در منطقه سواحل خزر در گیلان قرار داشتند، براساس شرایط اقلیمی و موقعیت جغرافیایی مکانی، ساخته می‌شدند. ساختمان «چاپارخانه گهدوم» نمونه‌ای از این‌گونه از چاپارخانه‌ها است که در دوره ناصرالدین‌شاه در دهستان، از توابع بخش سراوان در نزدیکی شهر رشت به‌دستور «قاسم‌خان والی» حاکم گیلان با الگوی خاص مناطق شمالی ایران ساخته شده بود. در عکس این بنای دوطبقه، به‌نظر می‌رسد بام شیروانی آن از جنس چوب (احتمالاً چوب درخت آزاد) باشد (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۹۱) و پوشش سقف، مانند سایر بناهای گیلان، از جنس الیاف گیاهی، گالی، گلوش (ساقه برنج) و سفال است. این چاپارخانه با وجود آن‌که در ابتدای ساخت از مشهورترین چاپارخانه‌های خط چاپاری قزوین-رشت و از بهترین چاپارخانه‌های ایران به‌شمار می‌رفت (رودگرکیادارا، ۱۳۷۶: ۳۴۴؛ اورسل، ۱۳۸۲: ۱۷۹)، در اواخر آن دوره به‌مرور زمان رو به افول گذاشت و به‌لحاظ امکانات چاپاری و ساختمان شامل یک طولیله و دو انبار خراب بود (آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ ه.ق.؛ ۲۶؛ تصویر ۲).



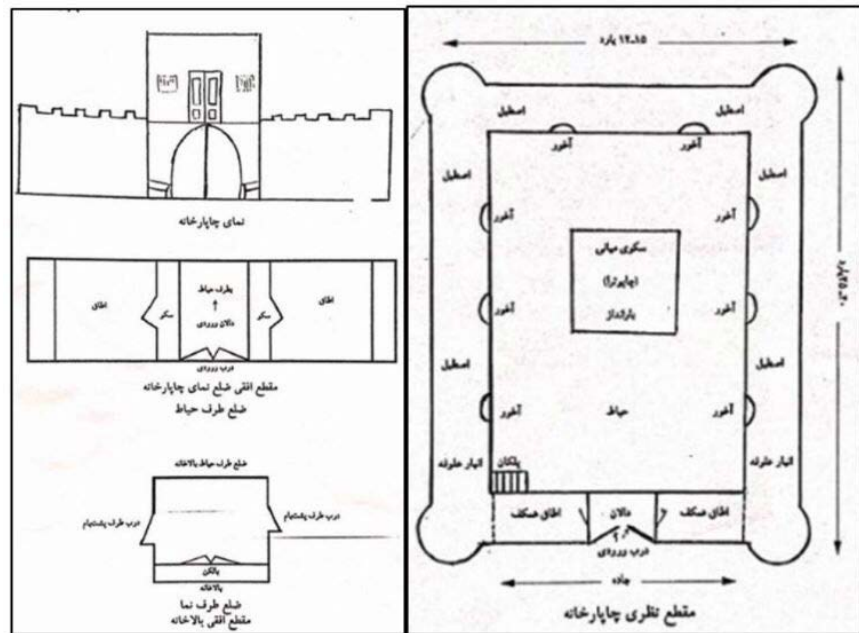
عکس ۱۲. عکس عمارت چاپارخانه گهدوم گیلان.
عکس عمارت چاپارخانه گهدوم گیلان

تصویر ۲: عکس عمارت چاپارخانه گهدوم در گیلان (طالبی، ۱۳۸۹: عکس ۱۲).

Fig. 2: Photo of the Kohdom chaparkhaneh building in Gilan (Talebi, 2010: photo 12).

به‌طور کلی، نقشه معماری و اجزاء ساختمان چاپارخانه‌های ایران در دوره قاجار به‌صورت بناهای چهارگوش حیاط دار طراحی شده بود و مصالح این بناها عمدتاً از جنس مصالح گل و خشت بود. درمیان حیاط این بناها، منبع آب یا آب‌انبار و سکویی مخصوص انباشتن بار مسافران وجود داشت. بعضی از چاپارخانه‌ها که فاقد آب بودند، از آب کاروانسراهای کنار خود استفاده می‌کردند. ورودی چاپارخانه‌ها به‌صورت دالانی با سردر بیضی‌شکل بود که از یک‌سو به حیاط و از سوی دیگر به سمت جاده باز می‌شد. در دو طرف در ورودی، سکوهایی از جنس سنگ با ارتفاع یک‌متر از کف زمین قرار می‌دادند. در بالای دالان ورودی، بالاخانه‌ای با دو اتاق

(مهمانخانه) وجود داشت. مهمانان برای رفتن به طبقه بالا می‌بایستی از پلکانی که شیب کم‌وبیش تندی داشت، بالا می‌رفتند. هرکدام از اتاق‌ها دارای در یک لنگه‌ای و پنجره‌ای فاقد شیشه بودند (اورسل، ۱۳۷۶: ۱۷۷). در هوای تابستان چهار پایان را در اطراف حیاط می‌بستند. آخورهایی در ضخامت دیوارها تعبیه شده بود که داخل آن جو و علوفه، قرار می‌داند. در پشت سه دیوار در اطراف حیاط، اصطبل‌هایی وجود داشت که در زمستان مورد استفاده حیوانات قرار می‌گرفت (آرشو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ ه.ق.). در یک دیوار که در طرفِ دالان ورودی قرار داشت، دو اتاق (احتمالاً مخصوص رئیس چاپارخانه و چاپارها) ساخته بودند که تنها درشان به سمت دالان باز می‌شد. با استناد بر یک نمونه عکس تاریخی متعلق به «چاپارخانه پاچنار» در مسیر قزوین-گیلان، به نظر می‌رسد ساختمان این بنا براساس نقشه کلی چاپارخانه‌های ایران ساخته شده بود (اورسل، ۱۳۷۶؛ سیرو، ۱۳۷۶: ۲۰۱؛ تصویر ۳ و ۴).



► تصویر ۳: مقطع نظری چاپارخانه‌های دوره قاجار (عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳: ۱۲۰).

Fig. 3: Section on the chaparkhanehes of the Qajar Era (Abdolfard, 2004: p. 120).

موقعیت مکانی چاپارخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار

راه تهران-انزلی در دوره قاجار از جمله راه‌هایی بود که دولت مسئولیت حفظ و حراست منازل بین‌راهی (ایستگاه‌های چاپاری) را برعهده داشت. از رشت تا تهران تعداد زیادی از این منزل‌ها وجود داشت (اورسل، ۱۳۷۶: ۱۷۴). در ابتدای آن دوره، چاپارخانه‌ها را معمولاً مقابل یا در کنار کاروانسراهای قدیمی می‌ساختند و یا به ندرت از قسمتی از کاروانسرا را به عنوان چاپارخانه استفاده می‌کردند (سیرو، ۱۳۵۷: ۲۰۱). پس از تأسیس تشکیلات چاپاری در دوره دوم سلطنت قاجار، موقعیت مکانی چاپارخانه‌ها معمولاً در کنار جاده‌های پستی یا در قسمت ورودی و خروجی شهرها و قصبات و یا به ندرت در داخل شهرهای بین‌راهی (به نام منزل) قرار داشت. فاصله آن‌ها در سفرنامه‌ها متغیر و معمولاً بین ۳ تا ۸ فرسخ (۱۵ تا ۳۰ مایل / ۱۸ تا ۴۸ کیلومتر)



تصویر ۴: نمای ساختمان چاپارخانه پانچنار در مسیر تهران-انزلی دوره قاجار (Sevruguin, 1926). ◀

Fig. 4: Facade of the Pachenar chaparkhaneh Building on the Tehran-Anzali Route during the Qajar Era (Sevruguin, 1926).

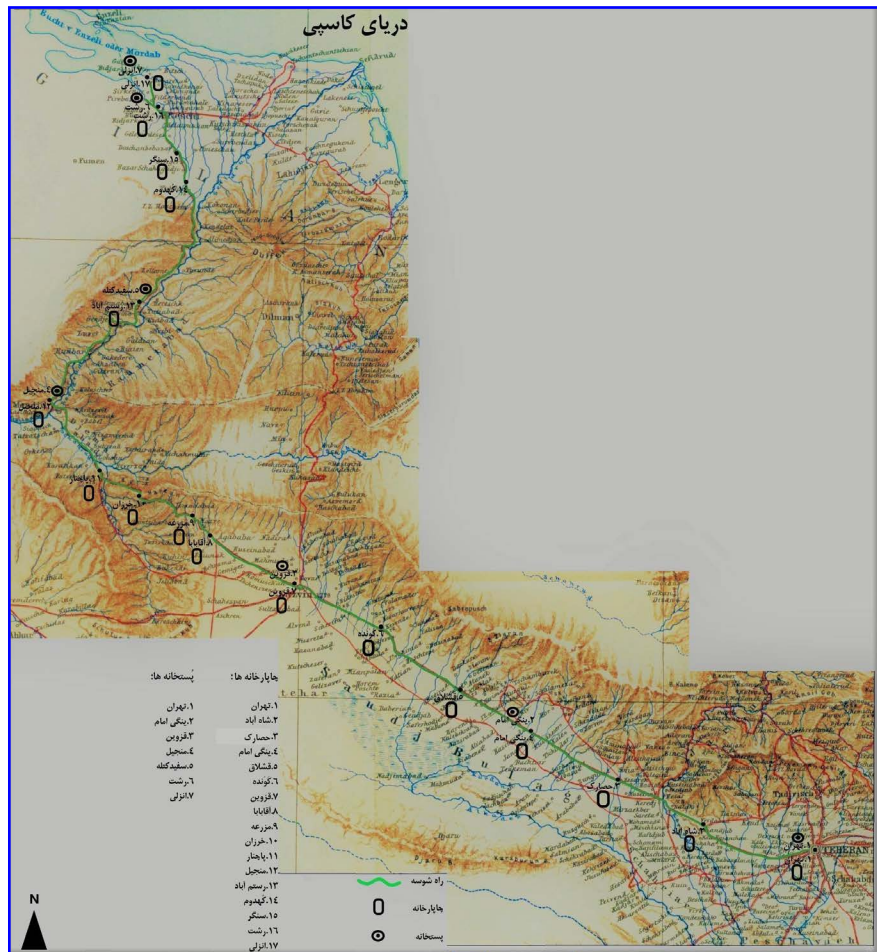
اشاره شده است (بروگش، ۱۳۶۷: ۶۳۲ و ۶۳۳؛ اورسل، ۱۳۷۶: ۱۷۴). سهل یا صعب بودن مسیر جاده سبب این تغییر فاصله می‌شد؛ به عبارت دیگر، هرچه جاده مستقیم و صاف و مسیر آن در دشت بود، فاصله چاپارخانه‌ها از هم زیادتر و هرچه جاده صعب‌العبورتر، کوهستانی و خراب‌تر بود، فاصله آن‌ها از هم کمتر بود. معمولاً اولین چاپارخانه هر خط نیز در فاصله کمتری نسبت به مبدأ حرکت قرار داشت و این نزدیکی به خاطر نیازی بود که معمولاً مسافران به علت فراموش کردن وسایل سفر یا کارهای انجام‌نشده‌ای که بایستی انجام می‌شد، مجبور به بازگشت به مبدأ حرکت و رفع مشکل می‌شدند (عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۱۱). در پژوهش صورت‌گرفته، موقعیت مکانی تعداد ۱۷ چاپارخانه بازنمایی شد (نقشه ۲، جدول ۱). در بررسی میدانی انجام‌شده، گرچه آثاری از این چاپارخانه‌ها حاصل نشد، اما با توجه به این مشخصه که تعدادی از آن‌ها در کنار کاروانسراها قرار داشتند، جایگاه ۳ چاپارخانه دوره قاجار شناسایی شد؛ در ادامه به موقعیت جغرافیایی این بناها پرداخته شده است.

۱. چاپارخانه ینگی امام: این بنا در مختصات جغرافیایی (E: 50° 43' 20" & N: 35° 56' 16") و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد، در روستای ینگی امام شهرستان ساوجبلاغ در استان البرز قرار دارد (تصویر ۵). امروزه کاروانسرای در این مکان واقع‌شده که در دوره قاجار مهم‌ترین کاروانسرای برون‌شهری در شبکه تأسیسات بین‌راهی تهران-قزوین-انزلی بوده است. براساس مطالب مندرج در سفرنامه‌ها به نظر می‌رسد، در جنب این کاروانسرا، ایستگاه چاپاری، مهمانخانه، پستخانه، قراول‌خانه، تلفن‌خانه و... به ساختمان آن پیوسته شده بودند (اورسل، ۱۳۸۲: ۲۱۴؛ عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۶؛ فووریه، ۱۳۹۰: ۴۰۷؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ.ق.: ۲۳، تصویر ۶، نقشه ۳ و ۶، جدول ۱).

۲. چاپارخانه آقابابا: این بنا در مختصات جغرافیایی (E: 49° 57' 18" & N: 36° 04' 43") و ارتفاع ۲۸۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد، در روستای آقابابا از توابع بخش کوهین شهرستان قزوین در دهستان ایلات قاقازان شرقی قرارداد (تصویر ۷). امروزه

► نقشه ۲: موقعیت مکانی چاپخانه‌ها و پستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار (نگارندگان، ۱۳۹۹).

Map. 2: Location of Post Offices and Rest Houses on the Tehran-Anzali Route during the Qajar Era (Authors, 2019).



► تصویر ۵: نمای کاروانسرای ینگ امام (نگارندگان، ۱۳۹۹).

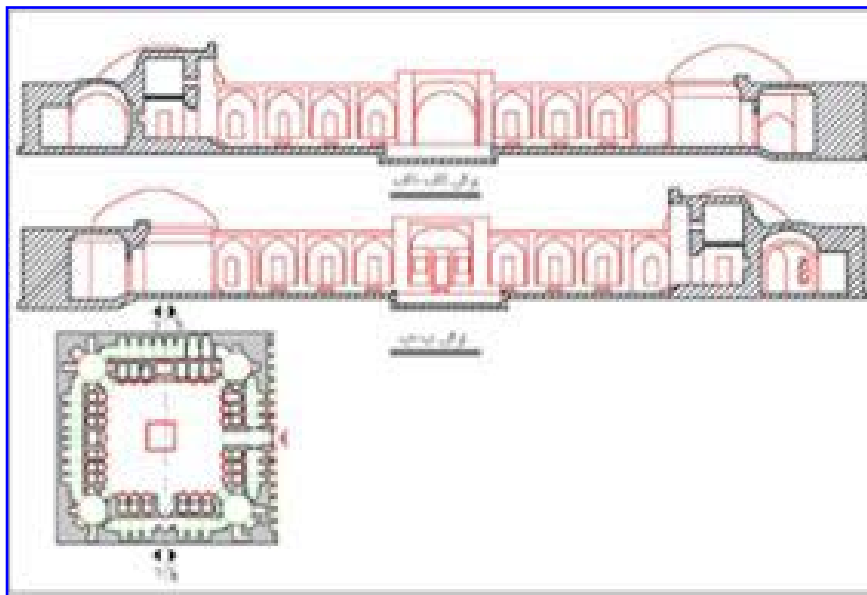
Fig. 5: Facade of the Yengi Imam Caravanserai (Authors, 2019).



► تصویر ۶: نمای کاروانسرای ینگ امام در دوره قاجار (Ermakov, 2019: 88).

Fig. 6: Facade of the Yengi Imam Caravanserai during the Qajar Era (Ermakov, 2019: 88).





نقشه ۳: برش‌های عمودی و پلان کاروانسرای ینگی‌امام در مقیاس ۱/۵۰۰ (کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان البرز، ۱۳۹۹).

Map. 3: Vertical and Plan Sections of the Yengi Imam Caravanserai at a Scale of 1/500 (Library and Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism, and Handicrafts of Alborz Province, 2019).

عمارتی متعلق به اواخر دوره قاجار، در این مکان واقع شده که سال‌هاست زیر نظر مالک شخصی اداره می‌شود. به نظر می‌رسد، بنای ایستگاه چاپاری در ابتدای تأسیس چاپارخانه‌ها در سال ۱۲۷۷ ه.ق. در این مکان احداث شده بود و در آن زمان قدیمی‌ترین ایستگاه‌های بین‌راهی مسیر تهران تا قزوین به‌شمار می‌رفته که در سال ۱۲۹۲ ه.ق. به علت تغییر موقعیت ایستگاه‌های چاپاری این جاده تعطیل شد. دوباره از سال ۱۲۹۹ ه.ق. به بعد، به عنوان آخرین ایستگاه راه شوسه تهران-قزوین در نظر گرفته شد (تصویر ۸) و از سال ۱۳۱۰ ه.ق. به بعد به عنوان اولین ایستگاه راه شوسه قزوین-انزلی مورد استفاده واقع شده است. چاپارخانه آقابابا پس از اتمام راه شوسه در سال ۱۳۱۶ ه.ق. و تغییر مسیر در راه جدید، هم‌چنان یکی از ایستگاه‌های چاپاری آن دوره بود (اورسل، ۱۳۸۲: ۲۱۴؛ فووریه، ۱۳۹۰: ۴۰۷؛ عبدلی‌فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۶؛ نقشه ۴ و ۶؛ جدول ۱).

۳. چاپارخانه خَرزان: این بنا در مختصات جغرافیایی (30°36'41" N & 37°49' E: 24") و ارتفاع ۳۰۰۰ متری از سطح آب‌های آزاد، در منطقه کوهین استان قزوین قرار دارد؛ گرچه امروزه آثاری از وجود این چاپارخانه به دست نیامده، اما در سفرنامه‌های



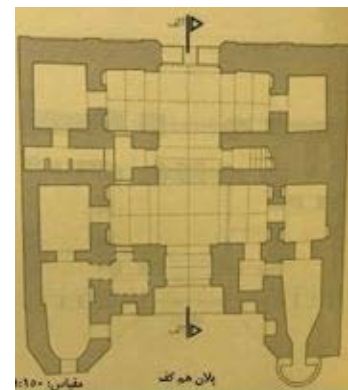
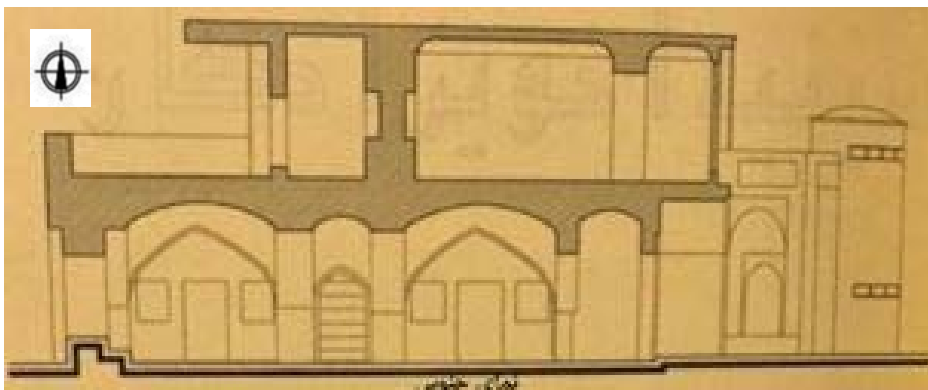
تصویر ۷: نمای عمارت آقابابا (نگارندگان، ۱۳۹۹).

Fig. 7: Facade of Aqa Baba's Building (Authors, 2019).



► تصویر ۸: نمای چاپارخانه و عمارت آقابابا در دوره قاجار (Ermakov, 2019: 88).

Fig. 8: Facade of the chaparkhaneh and the Building of Aqa Baba during the Qajar Era (Earmakov, 2019: 88).



▲ نقشه ۴: پلان هم کف نمای جنوبی عمارت آقابابا در مقیاس ۱/۵۰۰ (کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قزوین، ۱۳۹۹).

Map. 4: Ground Floor Plan of the Southern Facade of Aqa Baba's Building at a Scale of 1/500 (Library and Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism, and Handicrafts of Qazvin Province, 2019).

متعدد متعلق به دوره قاجار به این چاپارخانه پرداخته شده است (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۹). قابل تأمل این‌که در کتابچه حمل و نقل دولتی، متعلق به دوره سوم سلطنت قاجار (دوره حکومت احمدشاه قاجار) از چاپارخانه خزران، سخنی به میان نیامده است (آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ ه.ق.); لذا به نظر می‌رسد در دوره سوم سلطنت قاجار، بخشی از کاروانسرای فعلی، به عنوان ایستگاه تعویض اسب چاپارها مورد استفاده واقع می‌شده که در سال‌های پایانی آن دوره تعطیل شد (تصویر ۹، نقشه ۵ و ۶، جدول ۱).

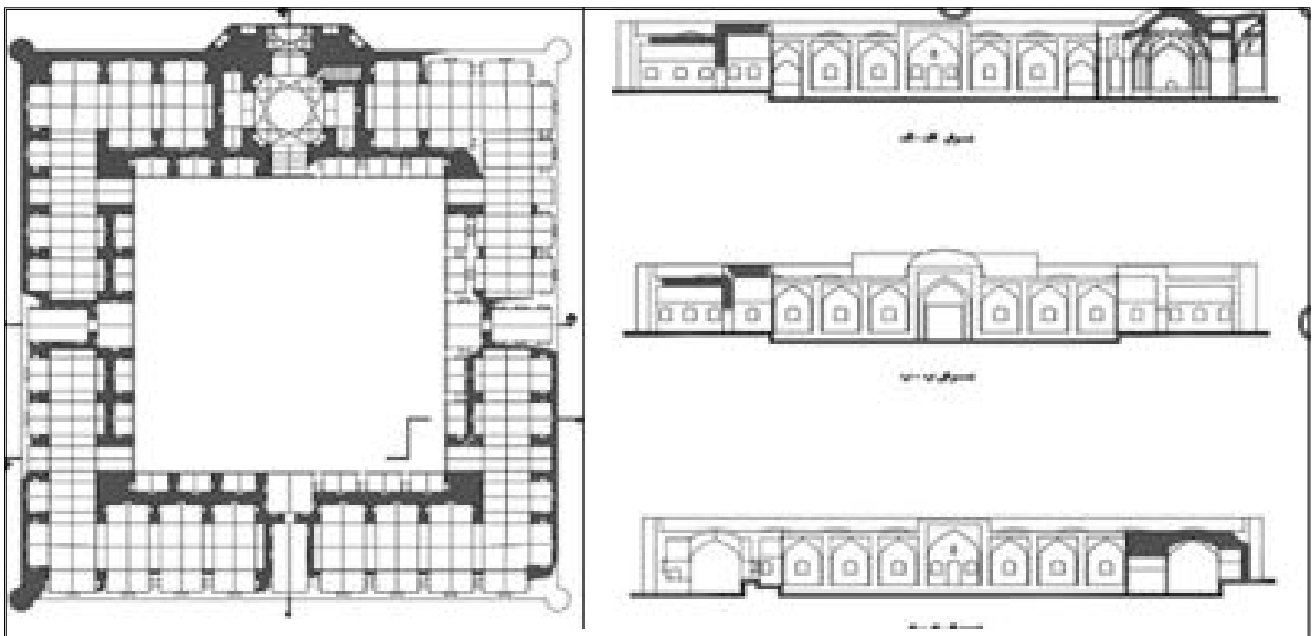
موقعیت مکانی و ساختار معماری پُستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار

بزرگراه پُستی شمال در دوره قاجار که عمده حمل و نقل و واردات و صادرات ایران از مرکز کشور به اروپا از این مسیر انجام می‌شد و گسترش می‌یافت، توسط «گوستاو ریدر» اتریشی از تسهیلات ارتباطی برخوردار شد (کرزن، ۱۳۸۸: ۶۰۵) حوزه فعالیت و شاغلین آن توسط وی افزایش پیدا کرد و دامنه آن در کل کشور روز به روز وسیع‌تر شد؛ به طوری که مناطق مختلف شهرهای بزرگ، از جمله تهران بر مبنای متوسط جمعیت



تصویر ۹: نمای کاروانسرای خزران (نگارندگان، ۱۳۹۹).

Fig. 9: Facade of Kharzan Caravanserai (Authors, 2019).



▲ نقشه ۵: برش‌های عمودی و پلان کاروانسرای خزران در مقیاس ۱/۳۰۰ (کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قزوین، ۱۳۹۹).

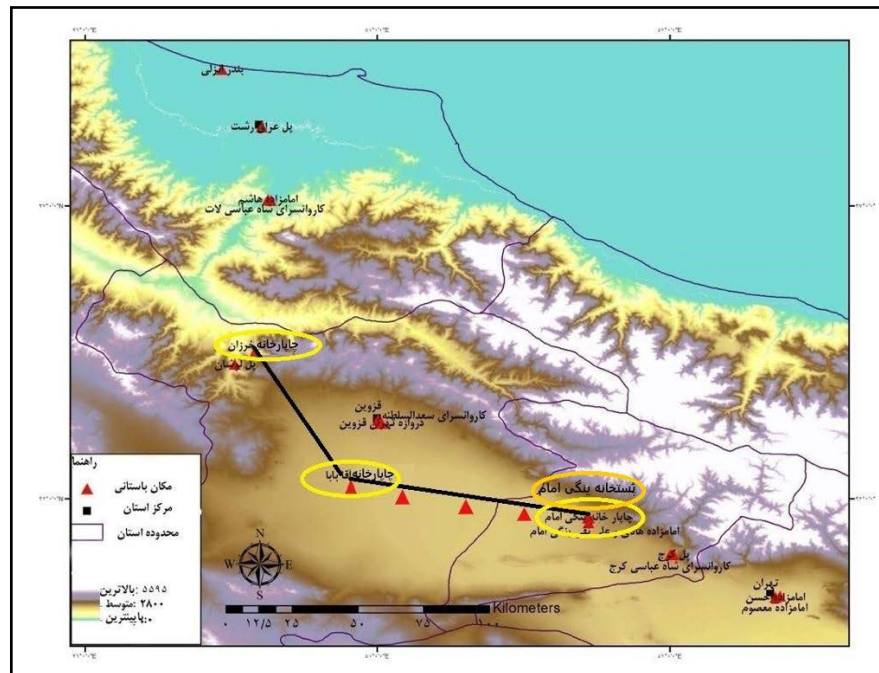
Map. 5: Vertical and Plan Sections of Kharzan Caravanserai at a Scale of 1/300 (Library and Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism, and Handicrafts of Qazvin Province, 2019).

به محله‌های جداگانه پستی تقسیم شده بودند. بر این اساس، پستخانه‌های وابسته به راه شوسه تهران-انزلی در مراکز چندگانه شهرهای بزرگ این مسیر و یا در قصبات مهم دایر بودند و خطوط چاپاری جاده‌ها در اجاره افرادی به نام «نواب چاپارخانه» قرار داشتند، که زیر نظر دولت، خدمات ایاب ذهاب، حمل و نقل کالا و محمولات پستی در اختیار آنان قرار داشت (رودگرکیادار، ۱۳۷۶: ۱۳۳ و ۱۳۵ و ۱۴۳). در پژوهش حاضر، موقعیت مکانی تعداد ۷ پستخانه بازشناسی شد (جدول ۲، نقشه ۷). در بررسی میدانی انجام شده، آثاری از پستخانه‌ها حاصل نشد. در خصوص معماری و ساختمان این مؤسسات نوین در آن دوره، منابع مکتوب اندکی موجود است. به نظر می‌رسد مشخصه ساختمان این بناها، نمای بیرونی سردر آن‌ها بود؛ به طور نمونه، در تهران یکی از این بناها را با تابلویی به نشان دولتی و با عنوان «اداره جلیله پستخانه مبارکه ایران» مزین کرده بودند. بعدها در زمان تصدی

▲ نقشه ۵: برش‌های عمودی و پلان کاروانسرای خزران در مقیاس ۱/۳۰۰ (کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قزوین، ۱۳۹۹).

Map. 5: Vertical and Plan Sections of Kharzan Caravanserai at a Scale of 1/300 (Library and Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism, and Handicrafts of Qazvin Province, 2019).

► نقشه ۶: موقعیت جغرافیایی چاپارخانه‌های «پنگی امام»، «آقابابا» و «خرزان» بر روی نقشه GIS (نگارندگان، ۱۳۹۹).
Map. 6: Geographical Location of the Post Offices “Yengi Imam,” “Aqa Baba,” and “Kharzan” on the GIS Map (Authors, 2019).



کارشناسان بلژیکی در پُستخانه‌ها، جملهٔ مزبور تغییر و تحت عنوان «اداره پُستخانه ممالک محروسه ایران» توأمأً به زبان فارسی و فرانسه بر روی این بنا نوشته شد (جکسن و ویلیامز، ۱۳۶۹: ۴۷۳).

تنها عکس به‌جای مانده از ساختمان یک نمونه از پُستخانه‌های آن دوره، متعلق به پُستخانه قزوین است. در این عکس دورنمایی از ساختمان مهمانخانه، بیشترین تأثیر را از نظر بیننده جلب می‌کند. با توجه به نوشتهٔ بالای کارت‌پستال به نظر می‌رسد در اواخر دورهٔ دوم سلطنت قاجار، با دگرگون شدن تشکیلات چاپاری ایران، ازدیاد عایدات و سرویس‌های مرتب هفتگی پُست داخلی و خارجی، در شهر قزوین که بر سر راه‌های ارتباطی مهمی در آن بازهٔ زمانی قرارداد شد و مهمانخانهٔ این مکان، مورد استفادهٔ مسافران خارجی، متمولین، پادشاهان و دولتمردان بسیاری واقع می‌شد، با ایجاد تغییر و تحول در امور اداری و اجزاء معماری دفاتر پُستی، ساختمان پُستخانه‌ای در جنب این مهمانخانه و به سبک ممالک پیشرفته دایر کرده بودند (تصویر ۱۰). بنای زیبا و مجلل مهمانخانهٔ قزوین در سال ۱۲۹۷ هـ.ق. توسط «ابراهیم امین‌السلطان»^۴ و «آقا باقرخان سعدالسلطنه»^۵ ساخته شد. در اصل مهمانخانه با الگوی فرنگی و اروپایی بود که از لحاظ سبک معماری، تأسیسات، تجهیزات و امکانات اقامتی و رفاهی در کشور بی‌سابقه بود و آغازگر معماری نوین ایران و تأثیر گرفته از مفاهیم و عناصر معماری غربی به‌شمار می‌رود. به قدری زیبا و باشکوه ساخته شده بود که برخی از جهانگردان و سفرای خارجی در بدو ورود به قزوین، آن را با یک عمارت سلطنتی اشتباه می‌گرفتند. متأسفانه این بنا در سال ۱۳۰۸ هـ.ش. در نتیجهٔ خیابان‌کشی ویران شد (نورمحمدی، ۱۳۹۳: ۳۸-۴۲). در ابتدای احداث این مهمانخانه، جنب آن ایستگاه چاپاری احداث شده بود؛ به طوری که مورد استفاده‌ترین چاپارخانه در این مسیر بود (عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۸۲).

جدول ۱: چاپخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار (نگارندگان، ۱۳۹۹).

Tab. 1: Table 1: chaparkhanes on the Tehran-Anzali Route during the Qajar Era (Authors, 2019).

وضعیت کالبد چاپخانه	داده‌های موجود		پیشینه ساخت ایستگاه‌های چاپاری			نام چاپخانه	شماره
	منابع	تصاویر تاریخی	دوره سوم سلطنت قاجار	دوره دوم سلطنت قاجار	دوره اول سلطنت قاجار		
ناموجود	(رودگر کیادارا، ۱۳۷۶: ۱۰۱؛ فوروکاو، ۱۳۸۴: ۹۰؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۵۲-۱۵۰).	-		*		چاپخانه مرکزی تهران	۱
ناموجود	(فوروکاو، ۱۳۸۴: ۹۰؛ رودگر کیادارا، Stahl, 1895 & ۳۴۳: ۱۳۷۶، 1900).	-		*		چاپخانه شاه‌آباد	۲
ناموجود	(آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۲؛ Stahl, 1895 & 1900).	-		*		چاپخانه حصارک	۳
ناموجود	(اورسل، ۱۳۸۲: ۲۱۴؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۳؛ Stahl: 1895 & 1900: ۲۳؛ Ermakov, 2019: 88).			*		چاپخانه ینگی امام	۴
ناموجود	(آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۵؛ نصر اصفهانی، ۱۴۰۰؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۸۲؛ Stahl, 1895 & Ermakov, 2019: 88).			*		چاپخانه قشلاق	۵
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۸۲؛ Stahl, 1895).	-		*		چاپخانه کونده	۶
ناموجود	(آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۷؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۱۸۲).	-		*		چاپخانه قزوین	۷
ناموجود	(اورسل، ۱۳۸۲: ۵۶؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۶؛ فوریه، ۱۳۹۰: ۴۰۷؛ Ermakov, 2019: 88).			*		چاپخانه آقا بابا	۸

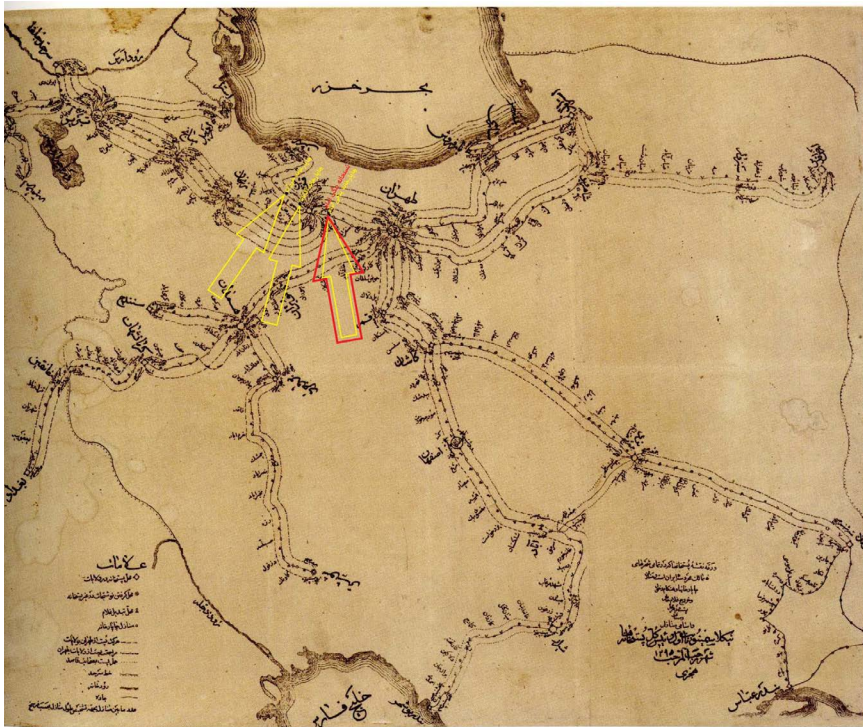
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۷؛ Stahl, 1895)	-	*	چاپخانه مزرعه	۹
ناموجود	عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۷۹).	-	*	چاپخانه خرزان	۱۰
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۸۱؛ طباطبائی، ۱۳۲۶:۳۲۵؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۳۲؛ (Sevruguin, 1926).		*	چاپخانه پاچنار	۱۱
ناموجود	(اورسل، ۱۳۸۲: ۱۸۵؛ ورجاوند، ۱۳۷۷ ب: ۳۹۹؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۸۸-۲۸۵؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۳۳).		*	چاپخانه منجیل	۱۲
ناموجود	(اورسل، ۱۳۸۲: ۱۸۷؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۸۹؛ Ermakov, 2019: 87).		*	چاپخانه رستم‌آباد	۱۳
ناموجود	(طالبی، ۱۳۸۹: عکس ۱۲؛ اورسل، ۱۳۸۲: ۱۷۹؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۶؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۹۱؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۹۲-۲۹۵؛ (Ermakov, 2019: 88).		*	چاپخانه کُهدوم	۱۴
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۳۰۹؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۷).	-	*	چاپخانه سنگر	۱۵
ناموجود	(آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، ۱۳۰۱ هـ ق: ۲۷؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۳۰۹ و ۲۹۶ و ۲۹۵).	-	*	چاپخانه رشت	۱۶
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۳۱۰).	-	*	چاپخانه انزلی	۱۷

بحث و تحلیل

در طول مدت یک قرن و نیم سلطنت پادشاهان قاجار، به تدریج تحولات گسترده‌ای در زمینه راه‌سازی و احداث اماکن بین‌راهی پدیدار شد. با توجه به تقسیم‌بندی تاریخ سیاسی، در دوره اول شاهد وقوع جنگ‌ها، حفظ و نمایش قدرت پادشاهان



تصویر ۱۰: نمای پستخانه قزوین بر روی ورقه پستی دوره قاجار (نصراصفهانی، ۱۴۰۰).
Fig. 10: Facade of the Qazvin Post Office on a Postcard during the Qajar Era (Nasr-Esfahani, 2020).



نقشه ۷: موقعیت مکانی منازل چاپاری و پستخانه‌های ایران در سال ۱۲۹۵ ه.ق.
۱۸۷۸/م. (دامن پاک‌جانی و همکاران، ۱۳۹۷).
Map. 7: Geographical Location of Postal Residences and Post Offices in Iran in 1295 AH (1878 AD) (Damanpak Jammi et al., 2017).

هستیم. به همین سبب، نظام حکومتی کشور طبق روال دوران گذشته بوده و تغییرات فرهنگی خاصی در آن مقطع زمانی ایجاد نشد. در دوره دوم سلطنت قاجار، پدیده‌های نوظهور منطقه‌ای و جهانی، تأثیرات همه‌جانبه‌ای در ابعاد فرهنگی و هنری ایران برجای گذاشتند. در طی آن سال‌ها، ولایت دارالمرزگیلان در شمال کشور، از مراکز مهم اقتصادی و تجاری به‌شمار می‌رفت. علاوه بر این به دلیل همجواری با روسیه که همسایه قدرتمند شمالی و یکی از قدرت‌های مطلق منطقه‌ای به‌شمار می‌رفت، از بُعد سیاسی هم اهمیت به‌سزایی داشت؛ از سویی، روسیه هم درصدد نفوذ به داخل ایران بود و از هر سیاستی به‌نفع خود استفاده می‌کرد. در این

جدول ۲: پُستخانه‌های مسیر تهران-انزلی در دوره قاجار (نگارندگان، ۱۳۹۹).
Tab. 2: Post Offices on the Tehran-Anzali Route during the Qajar Era (Authors, 2019)

وضعیت کالبد پُستخانه	داده‌های موجود		پیشینه ساخت			نام پُستخانه	شماره
	منابع	تصاویر تاریخی	دوره سوم سلطنت قاجار	دوره دوم سلطنت قاجار	دوره اول سلطنت قاجار		
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۷۵: ۸۵؛ رودگر کیادارا، ۱۳۷۶: ۱۲۷؛ ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۹).	-		*		پُستخانه دروازه قزوین تهران	۱
ناموجود	(نصر اصفهانی، ۱۴۰۰: اورسل، ۱۳۸۲: ۲۱۴؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، Stahl: 1895: ۳۳: ۱۳۰۱).			*		پُستخانه ینگی امام	۲
ناموجود	(نصر اصفهانی، ۱۴۰۰: عبدلی فرد، ۱۳۷۵: ۸۵؛ ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۹).			*		پُستخانه قزوین	۳
ناموجود	(فوریه، ۱۳۹۰: ۲۹۸؛ عبدلی فرد، ۱۳۸۳ الف: ۲۸۸-۲۸۵؛ پژمان بختیاری، ۱۳۳۶: ۱۱۲؛ ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۹).	-		*		پُستخانه منجیل	۴
ناموجود	(نصر اصفهانی، ۱۴۰۰: طباطبائی، ۱۳۶۶: ۳۲۴؛ آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، Björn Sohrne، ۲۶: ۱۳۰۱. (2020).			*		پُستخانه سفید کتله	۵
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۷۵: ۸۵؛ ورهرام، ۱۳۸۵: ۱۱۹).	-		*		پُستخانه رشت	۶
ناموجود	(عبدلی فرد، ۱۳۷۵: ۸۵).	-		*		پُستخانه انزلی	۷

دوره و در زمان زمامداری ناصرالدین شاه، سفرهای برون مرزی وی، سیاستمداران، نخبگان و طبقه متمول جامعه از دارالخلافه تهران و بندرانزلی به روسیه و اروپا، تأثیرات مهمی در دیدگاه آنان برجای گذاشته بود؛ از این رو، به یاری و هم‌فکری «میرزاتقی خان امیرکبیر» اندیشمند آن زمان، درصدد انجام اصلاحات اساسی در کشور برآمدند. در این راستا، یکی از اهداف مهم دولت، جهت رشد و شکوفایی اقتصادی در بازار داخلی و جهانی و ایجاد مناسبات برون مرزی، تعمیر، توسعه و تجهیز راه‌ها بود. روس‌ها نیز به دنبال منافع و مطامع سیاسی و دستیابی به اهداف اقتصادی، به کمک سرمایه‌داران خود موفق شدند امتیاز ساخت راه شوسه تهران-انزلی را که به کشورشان پیوند می‌داد، به دست بیاورند؛ هرچند، این راه شوسه پس از احداث، کیفیت مطلوب را نداشت، اما تشکیلات چاپاری تازه تأسیس در این مسیر، شرایط ویژه‌ای جهت مراودات داخلی و بین‌المللی ایجاد کرده بودند. در دوره سوم سلطنت قاجار، پس از پشت سر گذاشتن نوسانات بسیار، چشم‌گیرترین تغییرات در مدت زمامداری مظفرالدین شاه و احمدشاه نمایان شد؛ هرچند، تمایل به فرهنگ باستانی کشور در تمامی دوره قاجار مشهود است، اما در دوره پایانی با وجود جنگ جهانی اول، مراودات گسترده با اروپا و تمایل به هنر غرب، بستر ورود به عرصه مدرنیته را در کشور فراهم نموده و غرب‌گرایی شتاب بیشتری پیدا کرد؛ به طوری که برای اولین بار رویدادهایی در نظام ارتباطی کشور اتفاق افتاد. تأسیس ایستگاه‌های چاپاری انتظام یافته، به دنبال آن ایجاد مؤسسات نوین پستی، پستخانه‌ها و حمل‌ونقل پست بین‌المللی به وسیله کشتی، اتومبیل، هواپیما، تأسیس تلگراف‌خانه‌ها و تأسیس تلفن‌خانه‌ها مهم‌ترین عوامل مؤثر در زمینه رشد و شکوفایی جریان‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی کشور شدند. نتیجه تمامی این تلاش‌ها در آن دوران، رشد اقتصادی، تحولات فرهنگی و ثبات سیاسی ایران را در پی داشت؛ به طوری که آغاز تمامی این دگرگونی‌ها، از منظر باستان‌شناسی شروع دوران معاصر ایران قلمداد می‌شود.

نتیجه‌گیری

در این پژوهش فهرستی از ۱۷ ایستگاه چاپاری و ۷ پستخانه با ذکر همان نام‌های قدیمی در مسیر تهران تا انزلی ارائه شد. براساس نقشه تهیه شده، موقعیت مکانی چاپارخانه‌ها در فواصل تقریباً منظم و در امتداد جاده قرار داشت. این موضوع با مراودات گسترده ایران و روسیه و اروپا در مناطق مرزی شمال ایران، از منظر اقتصادی و سیاسی رابطه مستقیم دارد. همه ایستگاه‌های چاپاری و پستخانه‌های این راه، پس از سلطنت ناصرالدین شاه قاجار و آشنایی وی با پدیده‌های غربی احداث شده‌اند. از برآیند و تطبیق داده‌های تاریخی و باستان‌شناختی به نظر می‌رسد، چاپارخانه‌های این مسیر، به لحاظ سازمان‌دهی اجزاء و فضای معماری، جهت ارائه خدمات ارتباطات و اسکان مسافران دارای عملکرد مشابه و مشترک بودند، اما ساختمان تمامی آن‌ها به یک شکل ویژه ساخته نشده و عوامل مؤثر بر نحوه معماری این بناها، موقعیت جغرافیایی، شرایط اقلیمی و فرهنگی بوده است.

نمونه بارز تأثیر شرایط اقلیمی را در سبک معماری «چاپارخانه کهدوم» در نزدیکی رشت که در منطقه اقلیمی معتدل خزری قرار داشت و بنا به سبک معماری مناطق شمالی کشور ساخته شده بود، می‌توان مشاهده کرد؛ هم‌چنین متأثر بودن از عوامل فرهنگی در معماری را می‌توان در تزئینات ساختمان چاپارخانه‌های «قشلاق» و «پاچنار» مشاهده کرد. در این بناها، سقف سردر ورودی را با طاق‌های هلالی، و در نمای بیرونی با سنتوری‌هایی مشابه نمونه‌های غربی، مزین کرده بودند؛ هم‌چنین ساختمان «عمارت آقابابا» در قزوین را با الگوپذیری از عناصر هنر معماری کلاسیک غربی با دو برج چندضلعی مدور، به صورت قرینه در طرفین بنا و بالاخانه‌ای با سقف مسطح که دارای بالکن و نمایی با سقفی از قوس‌های کمانی و تیرهای چوبی و دارای سرستون‌های ساده کمرتی بود، احداث کرده بودند. همه عناصر اروپایی به‌کار رفته در این بناها نشان از تأثیرپذیری معماری نوکلاسیک اروپا و اصطلاحاً فرنگی‌مآبی و ترکیب آن با فرهنگ سنتی ایران در دوره پایانی سلطنت قاجار دارد؛ هم‌چنین در این دوره پس از احداث مهمانخانه‌های بین‌راهی و تأسیس مؤسسات پُستی نوین در مراکز شهرها یا قصبات مهم بین‌راهی، چاپارخانه‌ها کمتر مورد استفاده واقع می‌شدند، اما تعدادی از آن‌ها به‌عنوان ایستگاه تعویض اسب در انجام امورات حمل‌ونقل مراسلات و ارائه خدمات به چهارپایان و چاپارها تا اواخر دوره قاجار زیر نظر دولت هم‌چنان فعال بودند؛ از این رو، می‌توان گفت معماری ایرانی از دوره دوم سلطنت قاجار به صورت فزاینده دچار تغییرات شد. در وضع کنونی نشانه‌هایی از موقعیت مکانی «چاپارخانه ینگ‌امام» در استان البرز، «عمارت آقابابا» و «چاپارخانه خزران» در استان قزوین بازشناسی شد. از میان این سه ایستگاه چاپاری که به لحاظ موقعیت جغرافیایی در فواصل نسبتاً نزدیک به یک‌دیگر و شرایط آب‌وهوایی نسبتاً یکسان قرار دارند، بنای کاروانسرای خزران در موقعیتی مرتفع نسبت به سایر بناها قرار دارد؛ گرچه بناهای امروزی، کاروانسراها و عمارت به‌جای‌مانده از آن روزگار هستند، اما با مطالعه پلان و نقشه این بناها به نظر می‌رسد، در آن روزگار بخشی از فضاهای معماری این ساختمان‌ها برای انجام خدمات چاپاری سازمان‌دهی شده بود.

سپاسگزاری

در پایان نویسندگان بر خود لازم می‌دانند که از داوران ناشناس نشریه برای بهبود و غنا بخشیدن به متن مقاله قدردانی نمایند.

درصد مشارکت نویسندگان

پژوهش حاضر برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول است که نگارش و محتوای مقاله برعهده ایشان بوده است. نویسنده دوم در تهیه عکس‌های تاریخی، کلیدواژه‌های تخصصی، منابع لاتین و بخشی از منابع دست اول مشارکت داشته است. نویسندگان سوم و چهارم نیز اطلاعات کلی و منابع علمی در اختیار نویسنده اول قرار داده‌اند.

تضاد منافع

نویسندگان ضمن رعایت اخلاق نشر در ارجاع‌دهی، نبود تضاد منافع را اعلام می‌دارند.

پی‌نوشت

۱. در ایران، نیمه دوم قرن ۱۹م. 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، راه‌های شوسه با کیفیت مناسب در ایران به وجود آورد. راه شوسه، جاده‌هایی بودند که روی آن‌ها می‌ریختند و به اصطلاح جاده‌سازی آن را ساخته و پرداخته می‌کردند.

2. Lazarpuliakov

۳. «الکساندر اشتال» (Stahl) یکی از آلمانی‌های تبعه روس بود که پس از «ریدر» اتریشی، در دوره ناصرالدین شاه قاجار در سال ۱۲۹۵ ه.ق. به ریاست پست ایران رسید. مأموریت اشتال درحقیقت نقشه‌برداری از برخی مناطق ایران و مطالعات مخصوصی بود. او در این زمینه مردی دانشمند بوده و در این مأموریت آثار با ارزشی از خود به جا گذاشته است. دوره خدمت اشتال یک سال بیشتر طول نکشید و او در این مدت تحقیقات علمی نفیسی را جمع به معادن و اوضاع جغرافیایی شمال و جنوب شرقی کشور انجام داد و مقالات و نقشه‌های ذی‌قیمتی در باب این موضوع‌ها از خود منتشر ساخت.

۴. «میرزا علی اصغر خان اتابک» (۱۲۷۳-۱۳۲۵ ه.ق.) ملقب به «امین السلطان»، صدراعظم سه پادشاه قاجار، ناصرالدین شاه، مظفرالدین شاه و محمدعلی شاه و از گرجی‌های ایران بود؛ به ترتیب به القاب «صاحب جمع، امین السلطان، و اتابک اعظم» ملقب بود. وی سیاستمداری بود که قریب ربع قرن، در سمت‌های وزیری، وزیراعظمی و صدراعظمی، به تمام نکات پنهان و آشکار سیاست، آگاهی داشت و بر اثر مسافرت‌های مکرر به اروپا و سایر کشورها، از سیاست جهان نیز وقوف داشت. وی در اواخر عمر خود در میان سیاست‌های خارجی، نزدیکی به دولت تزاری روسیه را مناسب‌تر از امپراتوری بریتانیا می‌دانست. او سرانجام در جریان جنبش مشروطه، به دست «عباس آقا تبریزی» کشته شد و در قم به خاک سپرده شد.

۵. «پاشاخان» از اهل خلوت و نزدیکیان و محارم ناصرالدین شاه بود؛ به همین دلیل، پس از عزل «میرزا آقاخان نوری»، شاه وی را مأمور اداره شورای دولتی و او را به «امین الشوری» ملقب نمود. در سال ۱۲۸۱ ه.ق. لقب «امین‌الملک» گرفت و در سال‌های ۱۲۸۳ و ۱۲۸۴ ه.ق. مناصبی چون «مهردار مهر مبارک»، حاکم بروجرد و خمشه، وکالت خراسان، احضار وزراء و ابلاغ فرامین شاه به عهده او بود. سرانجام پاشاخان در سال ۱۲۸۹ ه.ق. در راه حرم شاه‌عبدالعظیم به دلیل رم کردن اسب‌های کالسکه به بیرون پرتاب شد و در دم جان سپرد.

۶. این نقشه توسط نقشه‌کشی ناشناس و به دستور «نیکلا سمینو»، در دوره ناصرالدین شاه، نایب اول رئیس کل پستخانه‌ها در سال ۱۲۹۵ ه.ق. (۱۸۷۸ م.) به صورت چاپ سنگی، سیاه و سفید بر روی کاغذ در ابعاد ۵۲×۴۲ سانتی‌متر چاپ شده است؛ علائم راهنما داشته، ولی فاقد مقیاس و جهت‌نما است. در این نقشه دفاتر پستی و چاپخانه‌ها نشان داده شده است.

کتابنامه

- آرشیو اسناد کتابخانه تخصصی وزارت امور خارجه ایران، (۱۳۹۹).
- آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه مجلس شورای اسلامی، صورت راپرت‌ها و کمیسیون‌هایی که راجع به وضعیت سرویس حمل‌ونقل دولتی در اداره پست تشکیل شده و برای عامه حسب‌الامر وزارت جلیله پست و تلگراف به طبع رسید، برج جدی، (۱۳۰۱). تهران: بطبعه مجلس.
- آیتی، عبدالمحمد، (۱۳۴۶). تاریخ و صاف. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن‌خان، (۱۳۷۴). چهل سال تاریخ ایران در دوره پادشاهی ناصرالدین شاه (المأثر والأتار). به کوشش: ایرج افشار، جلد اول، تهران: اساطیر.
- اورسل، ارنست، (۱۳۸۲). سفرنامه قفقاز و ایران. ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

- بروگش، هیزیش، (۱۳۶۷). سفری به دربار سلطان صاحبقران. تهران: اطلاعات.
- پژمان بختیاری، حسین، (۱۳۲۶). تاریخ پُست و تلگراف و تلفن. تهران: چاپخانه و کتابفروشی علی اکبر علمی.
- تاورنیه، ژان باتیست، (۱۳۸۳). سفرنامه تاورنیه. ترجمه حمید شیرانی، تهران: نیلوفر.
- دامن پاک جامی، مرتضی؛ تهرانی، فرهاد؛ خاکپور، بهزاد؛ و زاهدی، سعید، (۱۳۹۷). اطلس نقشه‌های منتخب دوره قاجار. مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی تهران: وزارت امور خارجه ایران.
- دوگوبینو، گُنت، (۱۳۸۳). سه سال در آسیا سفرنامه دوگوبینو. ترجمه هوشنگ مهدوی، تهران: قطره.
- رودگرکیادارا، ایرج، (۱۳۷۶). مروری بر تاریخ پُست ایران. تهران: نگین.
- زیدان، جرجی، (۱۳۸۹). تاریخ تمدن اسلام. تهران: امیرکبیر.
- سحاب، محمدرضا، (۱۳۱۵). اطلس عمومی ایران و جهان (سیاسی، طبیعی، اقتصادی، مصور). تهران: مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی سحاب.
- سرنا، کارلا، (۱۳۲۶). آدم‌ها و آئین‌ها در ایران. ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: زوار.
- سیرو، ماکسیم، (۱۳۵۷). کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمه عیسی بهنام. قاهره: سازمان حفاظت آثار باستانی ایران.
- شاردن، ژان، (۱۳۷۲). سفرنامه شوالیه شاردن. (جلد ۲)، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس.
- شمیم، علی اصغر، (۱۳۷۲). ایران در دوره سلطنت قاجار. تهران: شرکت چاپ و انتشارات علمی.
- ضرغام بروجنی، جمشید، (۱۳۵۰). دولت‌های عصر مشروطیت. تهران: مجلس شورای ملی.
- طالبی، فرامرز، (۱۳۸۹). عکس‌هایی از گیلان عصر قاجار، مجموعه آلبوم خانه کاخ گلستان. رشت: فرهنگ ایلیا.
- طباطبائی، غلامرضا، (۱۳۶۶). سفرنامه فرهاد میرزا. تهران: انتشارات علمی.
- طویلی، عزیز، (۱۳۷۰). بندر انزلی. (جلد ۲)، تهران: مؤلف.
- عبدلی فرد، فریدون، (۱۳۷۵). تاریخ پُست در ایران. تهران: هیرمند.
- عبدلی فرد، فریدون، (۱۳۸۳). چاپارخانه‌ها و راه‌های چاپاری ایران. (جلد اول و دوم)، تهران: هیرمند.
- عظیمی، ناصر، (۱۳۹۶). تاریخ گیلان. رشت: ایلیا.
- فوروکاوا، نوبویوشی، (۱۳۸۴). سفرنامه فوروکاوا ۱۸۸۰م-۱۲۹۷ ه.ق. ترجمه هاشم رجب‌زاده، ناشر چاپی: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ناشر دیجیتالی: مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان.
- فووریه، ژوانس، (۱۳۹۰). سه سال در دربار ایران. ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: نوین، ناشر دیجیتالی: مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان.

- کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان البرز، (۱۳۹۹).
- کتابخانه و مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قزوین، (۱۳۹۹).
- کرزن، جرج ناتانیل، (۱۳۸۸). ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- کریستن سن، آرتور، (۱۳۷۷). ایران در زمان ساسانیان. ترجمه رشید یاسمی، تهران: دنیای کتاب.
- گاردنر، هلن، (۱۳۸۰). از زبان داریوش. ترجمه پرویز رجبی، تهران: کارنگ.
- گزنفون، (۱۳۸۰). کوروش نامه. ترجمه رضا مشایخی، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- گلزاری، مسعود، (۱۳۵۵). سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان و ... به نقل از: میرزا ابراهیم. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ماساهارو، یوشیدا، (۱۳۷۳). سفرنامه یوشیدا ماساهارو. ترجمه هاشم رجب‌زاده با همکاری نی‌ئی‌یا، تهران: آستان قدس رضوی.
- نصرافهانی، بهروز، (۱۴۰۰). «مجموعه شخصی».
- نورمحمدی، مهدی، (۱۳۹۳). باقرخان سعدالسلطنه حاکم قزوین در عصر ناصری. تهران: سخن.
- ورجاوند، پرویز، (۱۳۷۷). سیمای تاریخ و فرهنگ قزوین: فرهنگ سرزمین قزوین، نگرشی بر موقعیت، جمعیت، مردم‌شناسی، زبان و سرایندگان و پیشینه دانش و هنر. (جلد ۲)، تهران: نی.
- ورهرام، غلامرضا، (۱۳۸۵). نظام سیاسی و سازمان‌های اجتماعی ایران در عصر قاجار. تهران: معین.
- وزین‌افضل، مهدی؛ نورایی، مرتضی؛ و جعفری، علی، (۱۳۹۴). «سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین‌شاه در توسعه راه‌های گیلان با تأکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین». فصلنامه گنجینه اسناد، دفتر اول، ۲: ۵۲-۸۰.
- هم‌رنگ، بهروز، (۱۳۸۹). راه‌های تاریخی گیلان. رشت: ایلیا.

- Abdoli Fard, F., (1996). *Post History in Iran*. Tehran: Hirmand. (In Persian).

- Abdoli Fard, F., (2004). *Chaparkhanehs and chaparkhaneh roads of Iran*. Volume 1 & 2, Tehran: Hirmand. (In Persian).

- Archive of documents of the Ministry of Foreign Affairs of Iran, (2020). (In Persian).

- Archives of the Library and Document Center of the Islamic Council, Reports and commissions that were formed about the state of the state

transport service in the post office and were published for the public according to the orders of the Ministry of Post and Telegraph, Joday month, (1922). Tehran: Parliament. (In Persian).

- Ayati, Abdul-M., (1967). *Wasaf History*. Tehran: Iranian Culture Foundation. (In Persian).

- Azimi, N., (2017). *History of Gilan*. Rasht: Ilya Culture. (In Persian).

- Björn Sohrne, F., (2020). "Un collectionneur globetrotter". *Par Marina Poncion, Articles, collectionneures celebres, collectionneurs celebres*. (In Persian).

- Brugsch, H., (1988). *A trip to the court of Sultan Sahibqaran*. Tehran: Etelaat. (In Persian).

- Chardin, J., (1993). *Chardin's knight's travel book*. Volume (2), translated: Iqbal Yaghmai, Tehran: Toos. (In Persian).

- Curzon, G. N., (2009). *Iran and the Iranian Case*. Translated: Gholam-Ali Vahid Mazandarani, Tehran: Scientific and Cultural. (In Persian).

- Damanpak Jami, M., Tehrani, F., Khakpour B. & Zahedi, S., (2018). *Atlas of Selected Maps of the Qajar Period*. Tehran Center for International Education and Research: Ministry of Foreign Affairs of Iran. (In Persian).

- De Gobineau, J. A., (2004). *Three years in Asia Dogobino's travelogue*. Translated: Hoshang Mahdavi, Tehran: Ghatreh. (In Persian).

- Earmakov, D. I., (2019). *DIMITRI EARMAKOV IN IRAN*. Dedicated to the 100th, Anniversary of the Museum, Tbilisi. (In Persian).

- Eetemadul-Saltaneh, M. H. Kh., (1995). *Forty years of Iran's history during the reign of Naser al-Din Shah (Al-Ma'ather al-Athaar)*. Translated: Iraj Afshar, Volume(1), Tehran: Asatir. (In Persian).

- Fourieh, J., (2011). *Three years in the kingdom of Iran (Dr. Fouriee Memories of Naser al-Din Shah's Specialist doctor)*. Tehran: Nowin, Digital Publisher: Isfahan Ghaemieh Computer Research Center. (In Persian).

- Furukawa, N., (2005). *Travelogue 1880*. Translated: Hashem Rajabzadeh, Tehran: The Cultural Works Association, Digital Publisher: Isfahan Ghaemieh Computer Research Center. (In Persian).

- Gardner, H., (2001). *From the language of Dariush*. Translated: Parviz Rajabi, Tehran: Karang. (In Persian).

- Golzari, M., (1976). *Travel book of Eštrabad and Mazandaran and Gilan and... Quoted by Mirza Ebrahim*. Tehran: Iran Culture Foundation. (In Persian).

- Hamrang, B., (2010). *Gilan Historical Roads*. Rasht: Ilya Culture. (In Persian).

- Kristensen, A., (1998). *Iran during the Sasanian era*. Translated: Rashid Yasmi, Tehran: Duniyae Ketab. (In Persian).
- Library and Document Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism and handicrafts of Alborz province, (2020). (In Persian).
- Library and Document Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Tourism and handicrafts of Qazvin province, (2020). (In Persian).
- Masaharu, Y., (1994). *Yoshida Masaharu's travelogue*. Translated: Hashem Rajabzadeh In partnership with Neiya, Tehran: Astande Quds Razavi. (In Persian).
- Nasr Esfahani, B., (2021). Collection Personal. (In Persian).
- Noor Mohammadi, M., (2014). *Baqir Khan Saad al-Saltanah, the ruler of Qazvin in the Nasserian period*. Tehran: Sokhan. (In Persian).
- Orsel, E., (2003). *Qafqaz and Iran travelogue*. (A, A. Saeedi, Trans.), Tehran: Research Institute of Humanities and Cultural Studies. (In Persian).
- Pejman Bakhtiari, H., (1947). *History of Post Telegraph and Telephone*. Tehran: Ali Akbar Elmi's Printing House and Bookstore. (In Persian).
- Rudgar Kia Dara, I., (1997). *A review of Iran's postal history*. Tehran: Negin. (In Persian).
- Sahab, M. R., (1936). *Iran General Atlas (Political, Natural, Economic, Illustrated)*. Tehran: geography and Cartography Sahab Institute. (In Persian).
- Serena, C., (1947). *People and Rituals in Iran*. Translated: Ali Asghar Saeedi, Tehran: Zovar. (In Persian).
- Sevruguin, A., (1926). *The Nelson collection of Qajar Photography*. (In Persian).
- Shamim, A.-A., (1993). *Iran during the Qajar Dynasty*. Tehran: Scientific Printing and Publishing Company. (In Persian).
- Siro, M., (1978). *Iran's caravanserais and small buildings in the middle of the roads*. Translated: Isa Behnam. Chaereh: Iranian Antiquities Protection Organization. (In Persian).
- Stahl, A., (1895). "Zeitschrift Deutsche Eisenhüttenwesen". German Edition by: E. Schrödter, Author, (15): 13-24.
- Stahl, A., (1900). Archives of Golestan Palace Document Center. (In Persian).
- Tabatabaee, G.-R., (1978). *Farhad Mirza's Travelogue*. Tehran: Elmi. (In Persian).
- Talebi, F., (2010). *Photos from Gilan in the Qajar era, Golestan Palace album collection*. Rasht: Ilya Culture. (In Persian).

- Tavali, A., (1991). *Bandar Anzali*. Volume (2), Tehran: Moalef. (In Persian).
- Tavernier, J.-B., (2004). *Tavernier's travel book*. Translated: Hamid Shirani, Tehran: Niloofar. (In Persian).
- Varharam, Gh., (2006). *Iran's political system and social organizations in the Qajar era*. Tehran: Moein. (In Persian).
- Vazin Afzal, M., Nouraie, M. & Jafari, A., (2015). "Policy of Nasr al-Din Shah in the development of Gilan Roads with emphasis on the reflection and analysis of the Society of Anzali to Qazvin". *Treasury Documents*, 1 (2): 52 -80. (In Persian).
- Verjavand, P., (1998). *The Image of Qazvin History and Culture: The Culture of Qazvin Land, an attitude on the location, population, anthropology, language and composers, and the background of knowledge and art*. Volume 2, Tehran: Ney. (In Persian).
- Xenophon, (2001). *Korosh Nameh*. Translated: Reza Meshaiikhi, Tehran: Scientific and Cultural Publishing Company. (In Persian).
- Zargham Borojni, J., (1971). *Governments of the Constitutional Era*. Tehran: National Assembly. (In Persian).
- Zeidan, G., (2010). *History of Islamic Civilization*. Tehran: Amirkabir. (In Persian).
- https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1WzvexuVR0Wh-kx3N_qE7FusAUTp-bIH0jC&ll=34.93912320840672%2C51.08279880468751&z=6.
- www.thenelsoncollection.co.uk.