



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

Recognizing the Roads and Historical Monuments Between Dizful and Khurramābād in the Qajar Era (Based on the Achievements of Arnold Wilson's Mission in 1911)

Kaveh Rostampour ¹

<https://dx.doi.org/10.22084/nb.2023.27707.2581>

Received: 2023/04/14; Revised: 2023/07/20; Accepted: 2023/07/24

Type of Article: **Research**

Pp: 295-323

Abstract

Tracing historical routes is a crucial key to understanding the network of historical and cultural assets in any region, sometimes leading to the discovery of new sites. Nevertheless, the communication paths between Khūzīstān and Lurīstān have remained largely unknown, and serious research on them has been lacking. In addition to the travels of Nasir-Al-Dīn Shāh's entourage to Khūzīstān, the significance of archaeological excavations and the commencement of oil exploration heightened European interest and activities in the southwestern region of Iran in the mid-20th century. Despite numerous journeys by domestic and foreign agents to Lurīstān and Khūzīstān, Arnold Wilson's journey and accomplishments in 1911 AD hold a distinctive position. Nevertheless, his contributions have not illuminated the relatively obscure historical pathway connecting Khurramābād to Dizfūl. This research aims to employ a historical interpretive approach, utilizing existing documents and historical maps found in travelogues, books, and military reports. Some of these documents will be published for the first time in this study. The research endeavors to analyze the reports and maps of Arnold Wilson's 1911 AD mission in Lurīstān, shedding light on the routes and historical sites between Dizfūl and Khurramābād. The study seeks to accurately identify and introduce these sites and clarify the ambiguities surrounding this historical route. The investigation into Arnold Wilson's 1911 expedition in Lurīstān, through the juxtaposition of his specific route illustrations and various historical pathways, notably the Dizfūl-Khurramābād route with an emphasis on the Chul road, has facilitated the unearthing of several significant historical sites. These sites encompass aqueduct structures in Du Hauzān, irrigation networks in Salih Ābād, historical areas in Sar-i-pilleh, Karaharr, Qāfilajāh, and Shahr-i-Gaud, tombs in Gurr-i-Hushkih and Ahmad Kūchīkih, Zāl and Tirādā historical bridges, the historical fortress of Tang-i-Qalā, and unique toponyms along these routes, such as Walmīyān, Baq-i-Khān, Āsīābād Mountain, and more. Many of these sites were introduced by Wilson for the first time and can serve as the foundation for further historical and archaeological field studies.

Keywords: Arnold Wilson, Khurramābād, Dizfūl, Lurīstān, Historical Roads.

1. Assistant Professor, Department of Architecture, Faculty of Civil Engineering & Architecture, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran

Email: k.rostampour@scu.ac.ir

Citations: Rostampour, K., (2024). "Recognizing the Roads and Historical Monuments Between Dizful and Khurramābād in the Qajar Era (Based on the Achievements of Arnold Wilson's Mission in 1911)". *Pazhoheshha-ye Bastan Shenasi Iran*, 14(42): 295-323. doi: [10.22084/nb.2023.27707.2581](https://doi.org/10.22084/nb.2023.27707.2581)

Homepage of this Article: https://nbsh.basu.ac.ir/article_5888.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

Investigating historical routes is essential for comprehending the network of historical monuments across different regions and can occasionally lead to the discovery of new locations. However, the communication pathways between Khūzistān and Luristān have not been thoroughly examined, and there is a notable lack of substantial research in this area. This gap has become increasingly significant to foreign researchers since the latter part of Nāsir Al-Dīn Shāh's reign. The predominantly narrative and textual travelogues produced by Iranian envoys, which were supplemented by relatively imprecise maps, offer a significantly lesser contribution to the understanding of the communication routes in this region. This is in contrast to the reports generated by European envoys, who traversed these routes equipped with appropriate tools and subsequently represented their findings on more precise geographical maps. Sir Arnold Wilson holds a distinguished position among Europeans, particularly due to the reports and maps produced during his 1911 mission concerning the railway construction in Luristān. The comprehensive location data presented in his military reports, when integrated with a recently acquired map of southwestern Iran, has illuminated numerous ambiguities regarding the communication pathways in Khūzistān and Luristān. This analysis reveals both familiar and lesser-known sites, which are referenced solely by name in historical travelogues, thereby offering a clearer understanding of the geographical and cultural contexts of these areas during the Qajar period.

This study aims to provide a comprehensive overview of the roads and historical monuments connecting Dizfūl to Khurramābād by examining the reports and maps produced during Sir Arnold Wilson's 1911 expedition in Luristān. The research seeks to elucidate various uncertainties associated with this historical route. Key inquiries include: What locations and areas did Arnold Wilson traverse from Dizfūl to Khurramābād in 1911? Additionally, what significance did the documented outcomes of his journey hold in enhancing the understanding of the historical sites and pathways in these regions? This study employs historical interpretive method, utilizing a data collection strategy that encompasses historical documents such as travelogues, books, military reports, and maps. These materials will be published for the first time in this research, having been extracted from the archives of the Qatar National Library. The research will begin with an examination of Wilson's preliminary studies, which includes an analysis of the works and maps produced by his predecessors in the previous century. Following this, the accomplishments of his 1911

mission in Luristān will be presented. By analyzing these documents and correlating the information they contain, the investigation will focus on the route taken and the locations where he stopped, as well as the significant historical complexities referenced in his sketch map.

Identified Traces

Upon receiving the notification regarding the Luristān mission, Wilson not only arranged the necessary travel logistics but also meticulously examined the reports and travel accounts authored by Rawlinson, DeBode, Mark Bell, Sawyer, Lord Curzon, DeMorgan, Durand, Rabino, Lorimer, Baird, and the Gazetteer of Persia. In the early days of March 1911, he left Khurramshahr to begin the construction of the Luristān railway. His journey took him through Khūzistān, where he made a brief stop in Dizfūl. He departed from Dizfūl on April 25, 1911, and after an adventurous 27-day trek, he arrived in Khurramābād on May 23. Although this journey was long and demanding, it resulted in valuable contributions, including two reports and a significant map that outlined the railway's proposed route and highlighted numerous locations in the region that had not been previously recorded. His passion for uncovering areas that had not been explored by other Europeans led him to prioritize the documentation of roads, historical monuments, and lesser-known natural sites in the region. Analyzing the data contained within the documents from Arnold Wilson's 1911 expedition reveals valuable insights regarding the historical sites and routes connecting Dizfūl and Khurramābād. The acquisition of information about historical monuments has consistently been a significant accomplishment of foreign agents operating in Iran. Although Wilson's journey did not adhere to a perfectly linear trajectory, the Chul path can be identified as his primary route. In the military report concerning Luristān, the author designated this thoroughfare as Route 4, which comprised ten designated stopping points. These included Qal'eh Husainīyeh, Qal'eh Rizā (Razih), Jauzār, Ab-i-Fānī (Tang-i-Fānī), Walmīyān, Bādāmak, Ab-i-Sard, Chimashk, Dādābād, and Shāh-in-shāh. The report also provides a detailed account of the significant historical monuments located between these halting sites.

Conclusion

In his account of the journey from Dizfūl to Khurramābād, Wilson highlighted various historical water structures, bridges, cities, tombs, and castles, many of which he documented for the first time. He based his observations on the research of earlier scholars and the insights of local

inhabitants. In the Luristān military report, he delineated seven primary routes connecting Dizfūl to Khurramābād, while also noting several secondary paths. Additionally, he made a significant contribution by associating these routes with the tribes of Luristān, thereby enhancing the understanding of connections between Luristān and Khūzistān. His reports and accompanying sketch maps include a selection of place names, such as mountains, valleys, and straits, which reflect the geographical features of the area.

Beyond addressing various ambiguities related to the routes and historical sites within the regions of Khūzistān and Luristān, this study has successfully introduced vital primary sources, including Wilson's sketch map, to fellow researchers. This endeavor significantly enriches the historical and geographical comprehension of Luristān. However, it is essential to recognize that this investigation represents only the beginning of a more extensive research trajectory, which could be expanded through archaeological explorations of critical sites, other historical routes, and the cultural implications of place names.

Acknowledgments

The author would like to thank the anonymous reviewers of the journal for improving and enriching the content of the paper.

Conflict of Interest

The author, while adhering to publication ethics in referencing, declares the absence of conflict of interest.



شناخت راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول و خرم‌آباد در دوره قاجار (با استناد به دستاوردهای مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. آرنولد ویلسن)

کاوه رستم‌پور^۱

شناسه دیجیتال (DOI): <https://dx.doi.org/10.22084/nb.2023.27707.2581>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۲۵، تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۴/۲۹، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۵/۰۲

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۳۲۳-۲۹۵

چکیده

ردیابی مسیرهای تاریخی، کلیدی مهم در شناخت شبکه آثار تاریخی و تمدنی هر منطقه و بعضاً اکتشاف نقاطی جدید می‌باشد؛ با این حال، تاکنون راه‌های ارتباطی میان خوزستان و لرستان ناشناخته مانده و پژوهش‌های جدی چندانی در باب آن‌ها صورت نگرفته است. علاوه بر اعزام اطرافیان «ناصرالدین شاه» به خوزستان، اهمیت کاوش‌های باستان‌شناسی و سپس آغاز عملیات اکتشاف نفت باعث توجه و رفت و آمد بیشتر اروپاییان به جنوب غرب ایران در نیمه دوم قرن گذشته شد. با وجود تعدد سفرهای مأموران داخلی و بیگانه به لرستان و خوزستان، «آرنولد ویلسن» و دستاوردهای سفر وی در سال ۱۲۹۰ ه.ش. برای تهیه گزارش احداث راه آهن لرستان از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است که تاکنون در معرفی مسیر تاریخی کمترشناخته شده خرم‌آباد به دزفول نقش ارزشمندی را ایفاء نموده‌اند؛ لذا این پژوهش در تلاش است با راهبرد تفسیری تاریخی و استفاده از اسناد و نقشه‌های تاریخی موجود در سفرنامه‌ها، کتب و گزارش‌های نظامی، که بعضاً در این پژوهش برای اولین بار منتشر خواهند شد، به واکاوی گزارش‌ها و نقشه مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. «سر آرنولد ویلسن» در لرستان بپردازد و راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول تا خرم‌آباد را به طور دقیق معرفی و بسیاری از ابهامات موجود در این مسیر تاریخی را روشن نماید. بر این اساس، پرسش‌های پژوهش بدین قرار است: آرنولد ویلسن سفر سال ۱۲۹۰ ه.ش. مسیر دزفول تا خرم‌آباد را با عبور از چه نقاط و مناطقی طی کرده است؟ دستاوردهای مدون سفر ویلسن چه نقشی در شناخت راه‌ها و آثار تاریخی این مناطق ایفاء نموده است؟ تطبیق دستاوردهای مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. آرنولد ویلسن در لرستان ضمن مشخص نمودن مسیر دقیق وی و نیز سایر مسیرهای تاریخی دزفول-خرم‌آباد (با محوریت راه چُل)، آثار تاریخی دیگری چون: سازه‌های آبی دوحوضان، شبکه‌های آبیاری صالح‌آباد، محوطه‌های تاریخی در سرپله، کزهر، قافله‌جا و شهر گود، مقبره‌های گری خشکه و احمدکوپیکه، پل‌های تاریخی زال و ترادا، قلعه تاریخی تنگ‌قلا و جای‌نام‌هایی منحصر به فرد در طول این مسیرها مانند: ولمیان، باغ خان، کوه آسیاباد... به دست داده است، که بسیاری از آن‌ها برای نخستین بار توسط وی معرفی شده‌اند، و می‌توانند مبنای مطالعات میدانی تاریخی و باستان‌شناسی دیگری قرار گیرند.

کلیدواژگان: آرنولد ویلسن، لرستان، دزفول، خرم‌آباد، راه‌های تاریخی.

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

Email: k.rostampour@scu.ac.ir

ارجاع به مقاله: رستم‌پور، کاوه، (۱۴۰۳). «شناخت راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول و خرم‌آباد در دوره قاجار (با استناد به دستاوردهای مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. آرنولد ویلسن)». پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران، ۱۴(۴۲): ۲۹۵-۳۲۳. doi: 10.22084/nb.2023.27707.2581

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه:

https://nbsh.basui.ac.ir/article_5888.htm?lang=fa

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

شناخت راه‌ها و مسیرهای تاریخی کلیدی مهم در شناخت شبکه آثار تاریخی و تمدنی هر منطقه و بعضاً اکتشاف نقاطی جدید می‌باشد؛ با این حال، راه‌های ارتباطی میان خوزستان و لرستان، به عنوان دو هسته مهم تمدنی کشور، ناشناخته مانده و پژوهش‌های جدی در باب آن‌ها صورت نگرفته است. علاوه بر توجه ویژه «ناصرالدین شاه» به خوزستان که باعث گسیل داشتن تعدادی از اطرافیان خود به این منطقه در نیمه دوم قرن گذشته شمسی و گذر از مسیر خرم‌آباد تا دزفول گردید، اهمیت کاوش‌های باستان‌شناسی و سپس آغاز عملیات اکتشاف نفت باعث توجه و رفت و آمد بیشتر اروپاییان به جنوب غرب ایران شد و حاصل همه گزارش‌ها و سفرنامه‌های این افراد به شناخت نسبتاً مناسبی از این منطقه در پایان قرن گذشته منجر شد (Schindler, 1879; Durand, 1902; Wilson, 1911a & b; Wilson, 1912; Wilson, 1941; Edmonds, 1922).

سفرنامه‌های عمدتاً روایی و نوشتاری سیاحان و مأموران ایرانی چون «حسنعلی خان افشار» (۱۳۸۲)، «حاجی عبدالله خان قراگزلو» (۱۳۸۲) و «فریدالملک همدانی» (۱۳۵۴) که در بهترین حالت با نقشه‌هایی نه چندان دقیق همراه بودند (نقشه‌های سفرهای «حاجی عبدالغفار نجم‌الملک» در سال ۱۲۶۰ و ۱۲۶۷ ه.ش. و میرزاتقی خان کاشانی در سال ۱۲۶۰ ه.ش.) در مقابل گزارش‌های مأموران اروپایی که مسیرهای طی شده و راه‌های ارتباطی منطقه را همراه با تجهیزات مناسب طی کرده و بر روی نقشه‌های دقیق‌تر جغرافیایی پیاده نموده‌اند، سهم بسیار کمتری در شناخت و بازنمایی این راه‌ها ایفاء داشته‌اند. در میان اروپاییان نیز «سر آرنولد ویلسن»، و به ویژه گزارش‌ها و نقشه مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. وی در مورد احداث راه آهن در منطقه لرستان، جایگاه بسیار ممتازی دارد؛ اطلاعات دقیق مکانی در گزارش‌های نظامی وی به همراه پیاده‌سازی آن‌ها بر روی نقشه‌ای بسیار مهم از جنوب غرب ایران که اخیراً به دست آمده است، ابهامات بسیاری را در مورد راه‌های ارتباطی خوزستان و لرستان و نیز اماکن شناخته شده و بعضاً ناشناخته‌ای که تنها نام آن‌ها در سفرنامه‌ها دیده شده را مرتفع می‌سازد و دورنمای کاملاً روشنی از اوضاع جغرافیایی و فرهنگی این مناطق در دوره قاجار ارائه می‌دهد.

این پژوهش در تلاش است تا با واکاوی گزارش‌ها و نقشه مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. سر آرنولد ویلسن در لرستان، راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول تا خرم‌آباد را به طور دقیق معرفی و بسیاری از ابهامات موجود در این منطقه را روشن نماید.

پرسش‌های پژوهش: آرنولد ویلسن، سفر سال ۱۲۹۰ ه.ش. مسیر دزفول تا خرم‌آباد را با عبور از چه نقاط و مناطقی طی کرده است؟ دستاوردهای مدون سفر ویلسن چه نقشی در شناخت راه‌ها و آثار تاریخی این مناطق ایفاء نموده است؟
روش پژوهش: این پژوهش با راهبرد تفسیری تاریخی انجام شده است و ابزار آن اسناد تاریخی هم‌چون سفرنامه‌ها، کتب، گزارش‌های نظامی و نقشه‌ای است که برای اولین بار با استخراج از بایگانی «کتابخانه ملی قطر»^۱ در این پژوهش منتشر

خواهد شد؛ بر این اساس در ابتدا، بررسی‌های مقدماتی ویلسن، از جمله مطالعه آثار و نقشه‌های پیشینیان خود در سده گذشته شمسی توصیف خواهد شد و پس از معرفی دستاوردهای مأموریت لرستان در سال ۱۲۹۰ ه.ش. با واکاوی این اسناد و تطبیق اطلاعات موجود در آن‌ها، مسیر و توقفگاه‌های وی بررسی و عوارض مهم تاریخی مورد اشاره بر روی نقشه مذکور پیاده‌سازی می‌گردد.

پیشینه پژوهش

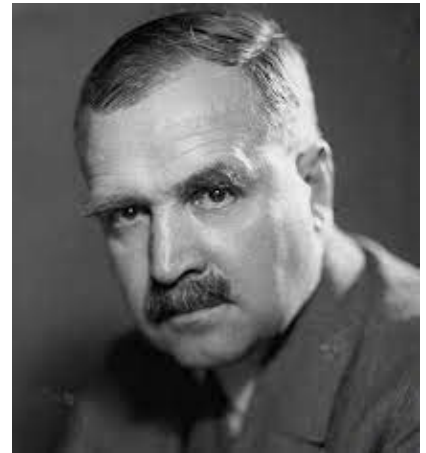
معدود آثار شناخته‌شده «ویلسن» هم‌چون: خلیج فارس (1928) و خاطرات روزانه ویلسن در جنوب غرب ایران (1941)، آن‌چنان پرمحتوا بوده‌اند که بسیاری از پژوهشگران تاریخ معاصر ایران به آن‌ها استناد نموده و خاطرات وی سه بار توسط «سعادت نوری» (۱۳۴۷)، «ساکی» (۱۳۹۴) و «جوانبخت موثق» (۱۳۹۶) ترجمه شده است؛ با این حال، غیر از مطالعات «میراحمدی» (۱۳۶۲)، «دهقان نیری» (۱۳۸۰) و «بیات» (۱۳۹۶)، که تنها اقتباسی از سفرنامه ویلسن هستند، پژوهش تحلیلی مستقلی بر روی او و دیگر آثارش صورت نگرفته است؛ حال آن‌که با وجود آثار قابل توجهی که از وی به دست آمده است، جای خالی پژوهشی عمیق‌تر در این مورد احساس می‌گردد. پیش از وی، مسأله عبور از لرستان، که بخشی از مسیر اصلی انتقال کالا از جنوب غربی به مناطق مرکز و شمال ایران محسوب می‌شد، از اوایل قرن ۱۳ ه.ش. در گزارش‌های «راولینسن»^۲ (۱۳۶۲)، «دوبد»^۳ (۱۳۷۱)، «چریکف»^۴ (۱۳۵۸)، «شیندلر»^۵ (1879)، «مارک بل»^۶ (1885)، «دمورگان»^۷ (۱۳۹۸) و «دوران»^۸ (۱۳۴۶) توصیف شده بود؛ لذا، وی در ارائه گزارش مأموریت خود از پیشینه‌ای غنی برخوردار بود و به کمک اشتیاق او در انجام این سفر، آثاری را خلق نمود که در گزارش‌های پس از خود، از جمله: سفر «ادموندز»^۹ (۱۳۶۲) و سایر گزارش‌ها و نقشه‌هایی که عمدتاً توسط دولت بریتانیا تهیه می‌گردید نیز بسیار تأثیرگذار بوده است.

با آغاز قرن جدید و سلطنت «رضاشاه»، اروپاییان اکثراً نظامی جای خود را به باستان‌شناسانی در استخدام دولت ایران چون «اورل استاین»^{۱۰} (1940) دادند و برخلاف دوره قاجار، ایرانیان نیز در مطالعه راه‌ها و آثار تاریخی لرستان آثار برجسته‌تری ارائه دادند؛ از آن جمله می‌توان به جغرافیای نظامی لرستان اثر «رزم‌آرا» (۱۳۲۵)، که به سبک گزارش‌های نظامی بریتانیا تهیه شده بود، و نیز کتاب راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران اثر «بهمن کریمی» (۱۳۲۹) و در سال‌های نزدیک‌تر به پژوهش «ایزدپناه» (۱۳۵۵) نیز اشاره داشت؛ آثار «ساکی» (۱۳۴۳) و «امام شوشتری» (۱۳۳۱) نیز حاوی اطلاعات مفیدی در این زمینه است. «علی سجادی» را می‌توان یکی از فعالان پژوهش در راه‌های لرستان دانست؛ مقالاتی در مورد: «راه‌ها، پل‌ها و تأسیسات بین راهی» (۱۳۸۳؛ ۱۳۹۳) و «بازشناسی راه‌های قدیمی همدان به خوزستان» (۱۳۹۴) از آثار مهم وی می‌باشد. «پرویز» (۱۳۹۹) نیز ضمن گزارش‌های مطالعاتی خود، مسیر کیلان را به دقت بررسی و پیاده‌سازی نموده است؛ با این حال، در پژوهش‌های سالیان اخیر از اطلاعات و گزارش‌های

دقیق اروپاییان که برخی از آن‌ها در دسترس نیز بوده‌اند، استفاده شایانی نگردیده و باعث ناشناخته ماندن این مسیرها شده است. نگارنده و همکاران (۱۴۰۱) سعی نمودند با محوریت مسیر کیلان، افق‌های جدیدی را در معرفی مسیرهای میان درفول و خرم‌آباد روشن نمایند. بازخوانی دقیق‌تر آثار پیشینیان اروپایی و ایرانی چون: «حسنعلی‌خان افشار» (۱۳۸۲)، «نجم‌الملک» (۱۳۴۱؛ ۱۳۸۶)، «کاشانی» (۱۳۷۰)، «حاجی عبدالله‌خان قراگوزلو» (۱۳۸۲) و «فریدالملک همدانی» (۱۳۵۴) به مدد اطلاعات به دست آمده از بایگانی غنی کتابخانه ملی قطر می‌تواند منشأ پر نمودن خلأهای پژوهشی در این زمینه باشد.

بررسی‌های مقدماتی آرنولد ویلسن برای مأموریت لرستان

«آرنولد تالبوت ویلسن» (۱۹۴۰-۱۸۸۴ م.) نظامی انگلیسی بود که در سال ۱۹۰۳ م. پس از اتمام تحصیلات در «دانشکده سندهرست» وارد خدمت ارتش شد (شکل ۱). او در نوامبر ۱۹۰۷ م. پس از معاهده سال ۱۹۰۷ م. میان روسیه و انگلستان، در سن ۲۳ سالگی و با درجه ستوانی از هندوستان، به عنوان فرمانده ۲۰ سرباز از هنگ هجدهم نیزه‌دار بنگال، و به منظور حفاظت از کنسولگری اهواز و میادین نفتی به ایران اعزام شد. در سال ۱۹۱۴ م. (۱۲۹۳ ه. ش.) به عنوان نماینده بریتانیا در کمیسیون تعیین سرحدی ایران و عثمانی شرکت داشت و پس از انجام مأموریت‌های خود در ایران، در جنگ جهانی اول حضور پیدا کرد و سپس مسئولیت‌هایی در شرکت نفت انگلیس و ایران و مجلس بریتانیا بر عهده گرفت و در نهایت در جنگ جهانی دوم کشته شد. عمده وقت وی در ایران صرف حضور در خوزستان (خرمشهر و اهواز) شد و پس از قریب به چهار سال خدمت به عنوان نظامی بریتانیا، در روز یکشنبه، ۵ آذر ۱۲۸۶ ه. ش. (۲۷ نوامبر ۱۹۱۰ م.) از مأموریت خود در لرستان آگاهی یافت (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۶۰)؛ سؤال مشخصی که او در این مأموریت باید به آن پاسخ می‌داد این بود که ببیند «آیا ممکن است از محمره یا خورموسی به بروجرد و همدان خط آهن کشیده شود و در صورتی که اجرای این نقشه امکان‌پذیر باشد مخارج آن تا چه میزان است» (همان: ۱۷۲)؛ لذا از ابتدای سال ۱۹۱۱ م. وی علاوه بر رتق و فتق امور در خوزستان به تحقیق و مطالعه در اسناد، اوراق و نقشه‌هایی که قبلاً در رابطه با این موضوع، و به‌ویژه مربوط به لرستان وجود داشت، پرداخت. با وجود آن‌که در سفرنامه خود تنها به گزارش راولینسن اشاره نموده است؛ بررسی اسناد به دست آمده نشان می‌دهد که سایر منابع مطالعاتی وی به ترتیب زمانی شامل: سفرنامه «دوبد» و گزارش‌های «مارک بل»، «ساویر»^{۱۱}، «لرد کرزن»^{۱۲}، «ژاک دمورگان»، «مادام دوراند»، «رابینو»^{۱۳}، «لوریمر»^{۱۴}، «بیرد»^{۱۵} و نیز جلد سوم فرهنگ جغرافیایی ایران^{۱۶} بوده است (Wilson, 1912: iv). افزایش گزارش‌های ارائه شده از اوضاع لرستان و راه‌های ارتباطی آن با خوزستان از نیمه قرن گذشته برای ویلسن که به گفته خودش «اغلب اوقات در موقع عبور از میان جلگه‌های اطراف دزفول دورادور کوه‌های مرتفع لرستان را که یک رشته از سلسله جبال زاگرس است از مدنظر گذرانیده و همواره آرزو می‌کردم که درموقع مقتضی بماورای این کوه‌های بلند مسافرت کرده و با اوضاع و احوال مردم آنجا آشنا شوم... و از شدت خوشحالی



▲ شکل ۱: تصویر آرنولد تالبوت ویلسن در میان‌سالی (ویلسن، ۱۳۴۷).
Fig. 1: Arnold Talbot Wilson in middle age (Wilson, 1941).

[بابت این مأموریت] در پوست نمی‌گنجیدم» (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۶۰). منابعی بسیار مغتنم به‌شمار می‌آیند و کار وی را تا حدودی سهل‌تر می‌نمود. بر این اساس پس از مطالعات اولیه و تهیه مقدمات سفر در اواسط اسفندماه ۱۲۸۹ ه.ش. (به احتمال قریب به یقین دوشنبه، ۱۴ اسفند) از خرمشهر به قصد مأموریت در لرستان خارج شد (همان: ۱۷۳). اشتیاق و نیز روحیه ماجراجوی وی و استفاده از تجارب پیشینیان خود و بعضاً افراد محلی باعث شد سفر او به لرستان، که یکی از مغشوش‌ترین مناطق ایران در سال‌های پس از انقلاب مشروطه در ایران بود، دستاوردهای مهمی در شناخت این منطقه ارائه نماید (Wilson, 1911a; 1911b; 1912).

سفر آرنولد ویلسن به لرستان در سال ۱۲۹۰ ه.ش. و دستاوردهای آن

با وجود آن‌که ویلسن از اواسط اسفند ۱۲۸۹ ه.ش. (اوایل مارس ۱۹۱۱ م.) از خرمشهر خارج شد، اما به دلیل تأخیر در عقد قرارداد با همراهان و راهنمایان بومی خود، خروج وی از دزفول به قصد خرم‌آباد تا ۴ اردیبهشت ۱۲۹۰ ه.ش. (۲۵ آوریل ۱۹۱۱ م.) به تعویق افتاد (Wilson, 1941: 147) و پس از یک سفر نسبتاً طولانی و مفصل در اول خرداد وارد خرم‌آباد شد (Ibid: 162). آثار و نتایج این مأموریت مهم در چند اثر به شرح زیر دیده می‌شود.

الف) سفرنامه ویلسن در جنوب غرب ایران: معروف‌ترین اثر ویلسن در ایران، کتابی با نام جنوب غرب ایران؛ خاطرات یک افسر دیپلماتیک از ۱۹۰۷ تا ۱۹۱۴ می‌باشد که چنان‌چه اشاره شد تحت همین ترجمه و نیز با عنوان سفرنامه ویلسن توسط «حسین سعادت نوری» (۱۳۴۷)، «علی محمد ساکی» (۱۳۹۴) و «فریور جوانبخت موثق» (۱۳۹۶) ترجمه گردیده و فصل پنجم آن به مأموریت وی در لرستان اختصاص دارد. با وجود اطلاعات مهمی که در این کتاب وجود دارد، اما در مقابل سایر اسناد و گزارش‌هایی که ویلسن از این سفر تهیه نموده است، بسیار ناچیز می‌نماید؛ چراکه او در مقدمه کتاب چنین آورده است: «این جانب عمده‌اً از گزارش‌های اداری خود که پس از تنظیم متعلق به دولت متبوع من بود رونوشت برداشته‌ام، ولی از یادداشت‌های غیررسمی و نامه‌هایی که بوالدین خود می‌نوشتیم و مادرم با زحمت زیاد بدون اطلاع نگارنده آن‌ها را نگاهداری و ضبط نموده توانسته‌ام قسمت‌هایی از اوضاع و احوال خود را در این کتاب نقل کنم» (۱۳۴۷: ۱۰).

ب) گزارش نظامی لرستان: این اثر که در این پژوهش برای اولین بار معرفی می‌گردد، جلد پنجم از مجموعه‌ای تحت عنوان گزارش نظامی جنوب غرب ایران می‌باشد که توسط ویلسن در سال ۱۲۹۱ ه.ش. برای دولت بریتانیا تدوین گردیده است. این مجلد شامل مجموعه‌ای غنی از اطلاعات: اقلیمی، جغرافیایی، قومیتی، فرهنگی، حاکمیتی، تجاری و مهم‌تر از همه در باب راه‌های ارتباطی لرستان می‌باشد که حاصل ترکیب تجربیات شخصی ویلسن در مأموریت لرستان و مطالعات پیشینیان وی در این خصوص است. او در این گزارش ضمن بررسی پیشینه راه‌های ارتباطی محدوده لرستان و با استفاده از اطلاعات افراد بومی، هفت راه اصلی میان دزفول و خرم‌آباد را تشریح نموده است که آن را به منبعی بسیار مهم برای پژوهشگران تاریخ

لرستان و به‌ویژه راه‌های تاریخی آن تبدیل می‌نماید؛ «راه میرزاوند» و «راه قلاوند»، نام‌هایی هستند که او برای اولین بار به آن‌ها اشاره نموده است (1912: 56). از سایر موارد قابل ذکر این گزارش می‌توان به مذاکرات سال ۱۲۶۵ ه.ش. «مکنزی» با دولت ایران جهت راه‌اندازی یک خط آهن از دره دز به سمت همدان و کرمانشاه و نیز قرارداد راه‌شوسه میان تهران و خوزستان میان بانک شاهی و دولت ایران در سال ۱۲۶۹ ه.ش. اشاره داشت.

ج) گزارش راه آهن: ویلسن گزارش مبسوط مأموریت خود جهت احداث راه آهن لرستان و پاسخ به سؤالات مورد نظر را به تاریخ سه‌شنبه، ۲ مرداد ۱۲۹۰ در بوشهر به «کاکس»^{۱۷} تحویل داد و در روز دوشنبه مورخ ۱۵ مرداد توسط وی به دفتر هند ارسال شد. این گزارش، مهم‌ترین دستاورد وی از این سفر و معرفی لرستان می‌باشد که آن را در پنج بخش شامل: ملاحظات عمومی و سیاسی، بخش خوزستان، بخش دزفول-خرم‌آباد، از خرم‌آباد تا بروجرد و بعد از آن و در نهایت یادداشتی دربارهٔ احداث مسیر ارابه‌رو از دزفول تا بروجرد تهیه نموده است (شکل ۲). این گزارش ۳۴ صفحه‌ای حاوی نکات ریز بسیاری است، اما به‌طور خلاصه دو گزینه برای راه آهن خرمشهر به خرم‌آباد یکی از طریق «دره کشکان» و دیگری از «راه مادیان رود» پیشنهاد داد و رقم اجرای آن را بالغ بر ۲،۳۳۵،۰۰۰ پوند پیش‌بینی نموده است (Wilson, 1911b: 3). در نهایت پس از قریب به ۱۵ سال، مسیر «دره دز» به‌عنوان مسیر راه آهن سراسری ایران به جای این دو گزینه انتخاب و اجراء گردید و مسیر پیشنهادی دره کشکان به مسیر جاده شوسه خرم‌آباد-دزفول تبدیل گشت (شکل ۱۲)؛ البته خود ویلسن اعتراف نموده است که مسیر جدید راه آهن با وجود آن‌که از لحاظ اقتصادی مقرون به‌صرفه نمی‌باشد، ولی از لحاظ مهندسی بسیار باشکوه است (ix: 1941)؛ چراکه در گزارش احداث راه آهن، مسیر دره دز را با استناد به گزارش‌های «راولینسن»، «مارک بل»، «ساویر» و «دمورگان» حتی به‌عنوان مسیر مال‌رو نیز غیرممکن توصیف و لذا این گزینه را مردود شمرده بود (22: 1911b).

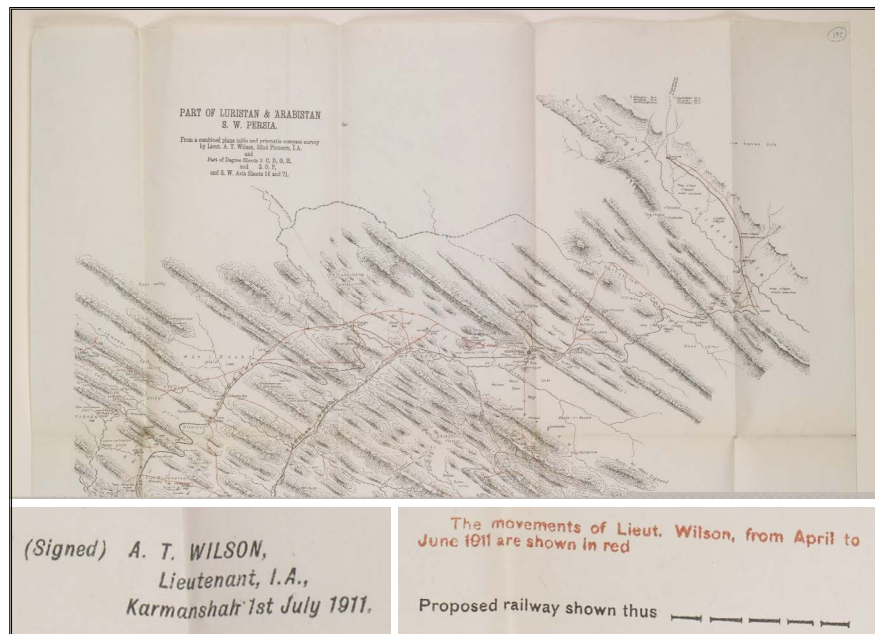
PART I.—General and political considerations.
PART II.—Arabistan portion of alignment : description and estimates.
PART III.—Dizful-Khurramabad portion of alignment : description and estimates.
PART IV.—Prolongation from Khurramabad to Burujird and beyond.
PART V.—Note on possible cart road alignment from Dizful to Burujird.
PHOTOGRAPHS.
MAPS.

شکل ۲: بخش‌های پنج‌گانه گزارش ویلسن دربارهٔ راه آهن لرستان (Wilson, 1911b).
Fig. 2: The five parts of Wilson's report on Luristan railway (Wilson, 1911b).

د) نقشه لرستان: این نقشه، پیوست گزارش احداث راه آهن لرستان است که سند بسیار مهمی در شناخت لرستان و بخش‌هایی از خوزستان و یکی از مهم‌ترین دستاوردهای سفر ویلسن در این پژوهش به‌شمار می‌رود؛ وی این نقشه را در روز شنبه مورخ ۹ تیرماه ۱۲۹۰ ه.ش. (اول جولای ۱۹۱۱ م.) در کرمانشاه تکمیل و امضاء نمود که خط سیر خود در این مأموریت را با رنگ قرمز و دو گزینه عبور خط آهن از لرستان را با رنگ مشکی بر روی آن ترسیم کرده است (شکل ۳). در واقع این نقشه

مکمل گزارش نظامی و گزارش راه‌آهن لرستان (بند: ب و ج) می‌باشد و علاوه بر آن به روشنی کلیهٔ جای نام‌ها و مسیرهای مهم منطقه را که در گزارش‌های سایر افراد مورد اشاره قرار گرفته، و بعضاً مکان دقیق آن‌ها نامعلوم می‌باشد، مشخص نموده است.

ویلسن پس از ترک کرمانشاه، به بغداد و از آنجا به بوشهر رفت (۱۳۴۷: ۲۰۷) و گزارش‌های مأموریت خود را تقدیم سرپرستی کاکس نمود و بلافاصله در روز چهارشنبه مورخ ۳۱ مرداد ۱۲۹۰ ه.ش. (۲۳ آگوست ۱۹۱۱ م.) عازم مأموریت فارس جهت بررسی احداث راه‌آهن شد؛ البته تا پیش از خروج از بوشهر، گزارش مختصر دیگری نیز به سرپرستی کاکس در مورد احداث مسیر ارابه‌رو میان دزفول تا بروجرد ارائه نموده که در آن مسیر «کیالان» را پیشنهاد داده است.



► شکل ۳: بخشی از نقشهٔ ترسیمی ویلسن از مأموریت خود و برخی علائم موجود بر روی آن (Wilson, 1911a).

Fig. 3: Part of Wilson's map of his mission and some of the markings on it (Wilson, 1911a).

راه‌ها و آثار تاریخی مسیر دزفول به خرم‌آباد در گزارش‌های آرنولد ویلسن

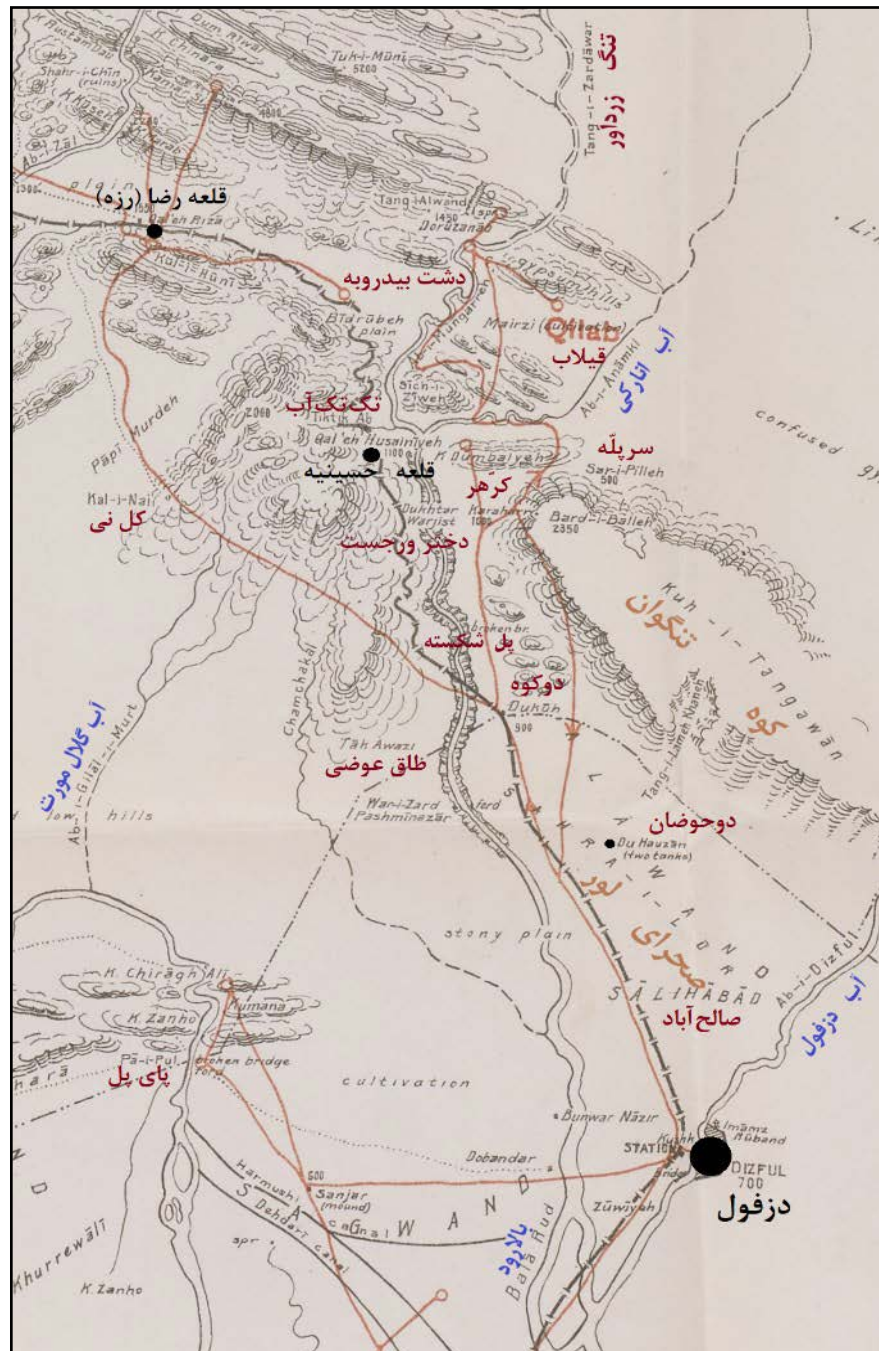
اینک با کنار هم قراردادن اطلاعات موجود در اسناد مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. آرنولد ویلسن می‌توان اطلاعات مفیدی در مورد آثار و راه‌های تاریخی میان دزفول تا خرم‌آباد استخراج نمود؛ چراکه همواره یکی از مهم‌ترین دستاوردهای مأمورین بیگانه در ایران دستیابی به اطلاعات آثار تاریخی بوده است؛ بدین منظور، مسیری که وی طی نموده است از روی نقشه با توضیحات مربوط به آن از روی گزارش نظامی و گزارش احداث راه‌آهن تطبیق داده می‌شود و اطلاعات باارزش تاریخی گزارش‌ها بر روی نقشهٔ وی پیاده‌سازی می‌گردد.

از میان راه‌های متعددی که به عنوان رابط میان دزفول و خرم‌آباد ذکر شده، چهار مورد اصلی‌تر با نام‌های «منگره»، «کیالان»، «چل» و «جایدرد» قابل شناسایی هستند (رستم‌پور و همکاران، ۱۴۰۱: ۸) که با وجود آن‌که ویلسن در مأموریت خود مسیر کاملاً مستقیمی را طی ننموده است، اما می‌توان محور اصلی وی را «راه چُل»

دانست. او در گزارش نظامی لرستان این راه را با نام «راه شماره ۴» و شامل ۱۰ نقطه بین راهی با نام‌های «حسینیه»، «قلعه رضا (رزه)»، «جوزار»، «آب فانی»^{۱۸} (تنگ فنی)، «ولمیان»^{۱۹}، «بادامک»، «آب سرد»، «چمشک»^{۲۰}، «دادآباد» و «شهنشاه»^{۲۱} به خوبی تشریح نموده است (64-61: 1912)؛ لذا در ادامه به روایت وی از هر یک از بخش‌های این مسیر و نحوه پیمودن آن بر روی نقشه پرداخته خواهد شد.

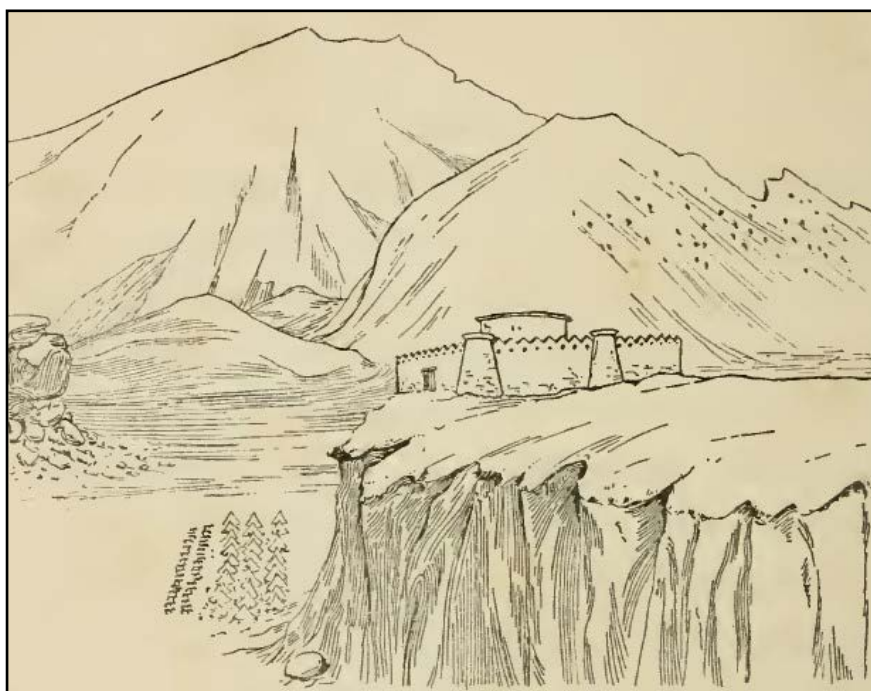
۱. دزفول تا حسینیه: ویلسن در گزارش نظامی لرستان راه‌های ارتباطی دزفول تا خرم‌آباد، از جمله راه شماره ۴ را به ترتیب نقاط بین راهی تشریح نموده است، اما آن چنان که از اطلاعات موجود بر روی نقشه برمی‌آید، او این مسیر را بدین شکل طی نموده و از حسینیه عبور نکرده است (شکل ۴). به دلیل اختلاف ویلسن با همراهان بومی سفر خود بر سر کرایه و شرایط حمل اثاثیه (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۸۱) بنا به دلایلی دو سفر کوتاه به «قیلاب» و «تنگوان»^{۲۲} داشت و لذا ساحل شرقی بالارود، در نقطه مقابل حسینیه، و منطقه قیلاب را در این سفرها طی و عوارض مهم آن را برداشت نموده بود؛ احتمالاً به همین دلیل برای رسیدن به قلعه رزه (رضا) از بعد از پل بالارود از «طاق عوضی»، «چم چکال»^{۲۳}، «کل نی»^{۲۴} و «پایی مرده»^{۲۵} (مسیر «گلالمورت»^{۲۶}) عبور نموده است.

وی در گزارش نظامی خود به شکلی بسیار کامل فاصله دزفول تا حسینیه را پس از عبور از پل رودخانه دز و بنای حکومتی دزفول تشریح نموده است (شکل ۴): «سپس جاده از دشت بی‌درخت صحرای لور (نه لر) می‌گذرد که در مکان‌هایی از آن کشت انجام می‌شود. جاده، صرف‌نظر از سنگلاخ‌های موجود، خوب است. در ۶ مایلی از خرابه‌های صالح‌آباد که توسط زمین‌هایی محاط می‌باشد و به وسیله چندین کانال از بالارود آبیاری شده، می‌گذرد. در ۸ مایلی از دو سازه باستانی آبی ملقب به «دوحوضان»^{۲۷} می‌گذرد که یک مایل از بالارود فاصله دارد. این سازه‌ها در راهی باستانی قرار دارند که بخش‌های سنگ‌فرش شده‌ای از آن در نزدیکی «کرهر»^{۲۸} و «سرپله»^{۲۹} موسوم به «مسیر شاه‌عباسی»، و شاید قدیم‌تر از آن زمان، باقی مانده است. در ۱۰ مایلی، دشت سنگی می‌شود و به آرامی بالا می‌رود؛ راه از مسیرهای آب خشک بسیاری که از «کوه تنگوان» و «تنگ کردخانه»^{۳۰} پایین می‌آید، عبور می‌کند؛ جایی که گفته می‌شود خرابه‌هایی وجود دارد و گفته می‌شود «شاپور» در هنگام شورش، خود را تثبیت کرده است. در چند مایلی غرب آن، تپه‌ای جدا شده وجود دارد که به «قلعه قاسم» شناخته می‌شود. در ۱۱ مایلی، یک راه در جهت شمال غربی به سمت قلعه رضا جدا می‌شود که با عبور از بالارود و از طریق «وره زرد»^{۳۱}، «چم چکال»، «آب گلالمورت»، «کل [گردنه] نی» و «پایی مرده» به آن می‌رسد. در ۱۲ مایلی، راه از دو تپه منفصل به نام «دوکوه» عبور می‌نماید. در ۱۳ مایلی، درست در بالای «پل شکسته دخترورجست»^{۳۲}، از بالارود عبور می‌شود، که رودخانه در این محل ۱۰۰ یارد عرض در بستری عمیق با کناره‌های شیب‌دار دارد و بستر آن پر از صخره است. فرود به سمت رودخانه آسان و رودخانه، به استثنای زمان باران شدید، قابل گذر است. راه در ساحل مقابل توسط یک مسیر شیب‌دار بالا می‌رود و از پشته‌ها و دره‌ها عبور می‌نماید تا در ۲۳ مایلی به قلعه حسینیه می‌رسد؛ کاروانسرای خرابه (60: 1912).



► شکل ۴: خط سیر ویلسن از دزفول تا قلعه رضا (رزه) و بازدید از قیلاب (Wilson, 1911a).
 Fig. 4: Wilson's itinerary from Dizful to Qaleh Riza and a visit to Qilab (Wilson, 1911a).

۲. حسینیه تا قلعه رضا (رزه): ویلسن در این بخش از مسیر بیشتر عوارض طبیعی هم چون صعود و فرود دشوار از دره‌های متعدد مسیر هم چون دشت بیدروبه، نهرهای فصلی و... را تشریح می‌نماید و تنها به سرای ویران شده و تلگرافخانه در قلعه رضا اشاره نموده است (شکل ۴)؛ درحالی‌که به نظر می‌رسد حتی تا زمان عبور «مادام دوراند» در سال ۱۲۷۶ ه.ش. (شکل ۵) نیز وضعیت مناسبی داشته است (رستم‌پور و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۳) و احتمالاً خرابی بنا به اغتشاشات بعد از مشروطه بازمی‌گردد.

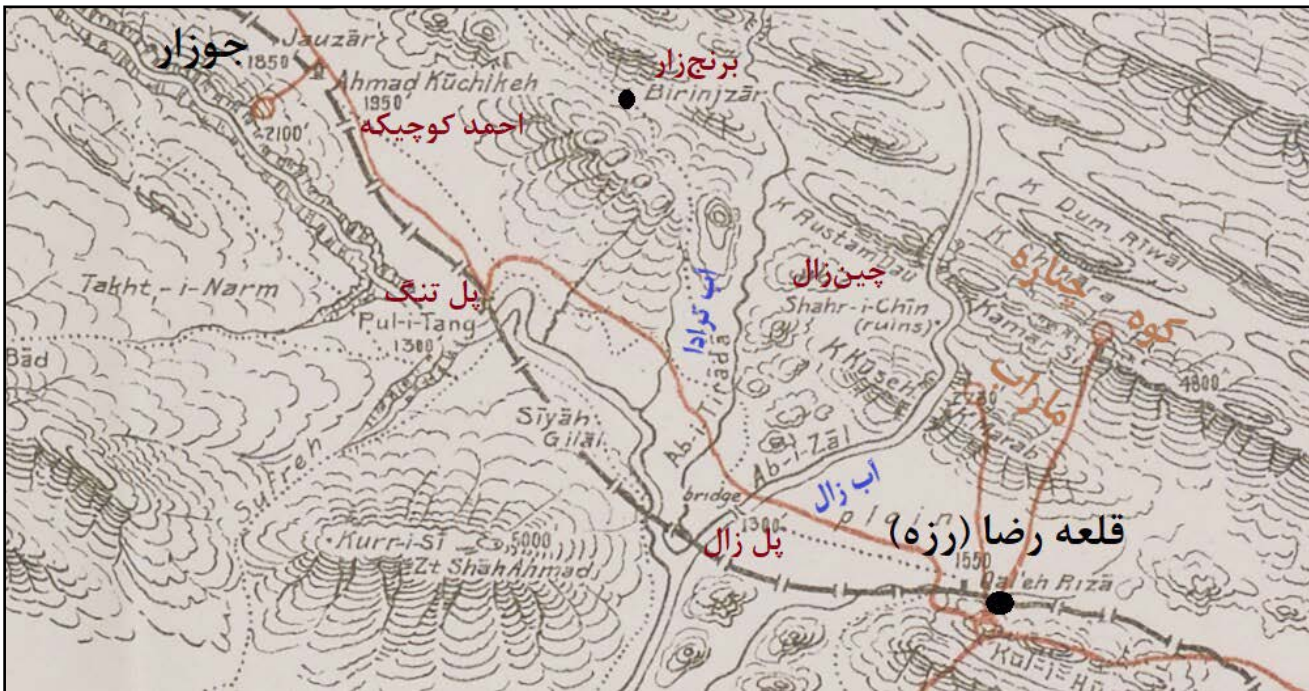


شکل ۵: کروکی ترسیم‌ی از قلعه رزه توسط هیأت همراه مادام دوراند (Durand, 1902).

Fig. 5: Sketch of Qaleh Riza by Durand's delegation (Durand, 1902).

۳. قلعه رضاتا جوزار: یکی از مهم‌ترین بخش‌های مسیر که ویلسن توضیحات بیشتری در مورد آن ارائه داده است، فاصله قلعه رزه تا جوزار می‌باشد (شکل ۶)؛ چراکه آثار تاریخی بیشتری در این محدوده به چشم می‌خورد و ویلسن نیز در سفر خود مدت زمان بیشتری را در این منطقه توقف نموده است. اولین اثری که وی در مورد آن توضیح داده است، «پل زال» می‌باشد؛ «در ۴ مایلی [از حسینیه]، آب زال توسط یک پل آجری با دهانه ۲۰ فوت که در سال ۱۸۹۰ [سال ۱۲۶۹ ه.ش.] توسط «مظفرالملک» ساخته شده است عبور می‌کند. یک جان‌پناه آن در سال ۱۹۱۱ سقوط کرد و پل نیاز به تعمیر دارد. محل پل با دو ستون ساخته شده از سنگ و گچ در دو طرف آن مشخص می‌گردد. پل در دره‌ای است که ۶ فوت عمق دارد و خود پل حدود ۳ فوت بالاتر از رودخانه قرار دارد. پل از هر دو سمت به صورت سنگی و بد به کناره‌ها متصل می‌گردد» (1912: 61). در نزدیکی این پل بقایای چندین پل دیگر توسط وی اشاره گردیده است؛ پس از عبور از زال، راه به رود و «دره ترادا»^{۳۳} (به قول ویلسن در نقشه‌های قدیمی با نام «تئودور» یا «تندر» بوده است) می‌رسد که «از دامنه کوه سواران جاری می‌شود و کوه رستم دو»^{۳۴} را در تنگ گنجاب^{۳۵} می‌شکافد» (Ibid)؛ وی ساحل شرقی آن را «قبر قاسم» و ساحل غربی آن را «قافله‌جا»^{۳۶} نامیده است. عبور از این رودخانه در آن زمان با پلی چوبی برقرار بود، اما بقایای پلی با پنج ستون در یک مایل پایین‌تر قابل مشاهده بوده است؛ هم‌چنین ویلسن در کتاب خاطرات خود به قبرستانی قدیمی در قافله‌جا اشاره نموده که احتمالاً مربوط به قبل از اسلام می‌باشد (۱۳۴۷: ۱۸۶).

هم‌چنین وی ویرانه‌هایی واقع در فاصله یک مایل بالاتر از قافله‌جا را «شهر گود» نامیده و شهر «چین زال» را به صورت چند ویرانه نزدیک هم در دهانه «تنگ کورناسی»^{۳۷}، جایی که رود زال انتهای غربی رشته‌کوه چناره را می‌شکافد، تعریف



▲ شکل ۶: مسیر ویلسن از قلعه رضا تا جوزار (Wilson, 1911a).
 Fig. 6: Wilson's itinerary from Qaleh Riza to Jauzar (Wilson, 1911a).

نموده است. در ادامه و تا قبل از رسیدن به جوزار واقع در ۱۷ مایلی حسینییه، دربارهٔ پل قوسی شکل در پل تنگ و وجود راهی در جنوب سیمره به موازات کبیرکوه که به کرمانشاه ختم می‌گردد و نیز زیارتگاه «شاه احمد کوچیکه» مطالبی را ارائه نموده است. علاوه بر آن، جای‌نام‌های دیگری چون «آب کج‌بشکه»^{۳۸} و «دره زوراب (زاراب)»^{۳۹} نیز قابل ذکر هستند.

۴. جوزار تا آب فانی (تنگ فنی): درحالی‌که اطلاعات مندرج بر روی نقشه نشان می‌دهد که ویلسن از مسیر اصلی خارج شده و تا دهانهٔ «تنگ لیلیم»^{۴۰} و فانی رفته است، اما وی در گزارش نظامی خود از این مسیر بیشتر به موانع طبیعی و نحوهٔ عبور از آب لیلیم پرداخته و تنها به مسیری اشاره می‌نماید که از تنگ لیلیم عبور می‌کند و به آب سرد می‌رسد.

۵. آب فانی تا ولمیان: این بخش از مسیر نیز از قسمت‌های پربازدید ویلسن می‌باشد که علاوه بر عوارض طبیعی موجود، هم‌چون یک دریاچهٔ کوچک و «دم‌چل»^{۴۱} (انتهای غربی رشته‌کوه کیلان که دارای زاویهٔ ۳۰ درجه می‌باشد)، از موارد مهم انسان‌ساخت آن اشاره به یک مقبره در «گری خشکه»^{۴۲} و نیز راهی است که از این نقطه و با گذر از «گل‌گل» و «کل (گردنه) اثر» به خرم‌آباد می‌رسد؛ او این مسیر را بر روی نقشهٔ خود، «راه سگوند» و «بیرانوند» نامیده است. دریاچهٔ مورد اشارهٔ وی «تالاب گری باباخان» در گردنهٔ چل می‌باشد که در برخی سفرنامه‌ها نیز باغ خان قید شده است؛ هم‌چنین در بالای گردنهٔ چل یک راه به سمت «جایدر» و «پل کر و دختر» منشعب و از آنجا به «مادیان‌رود» ختم می‌گردد.

۶. ولمیان تا بادامک: در اینجا نیز ویلسن بیشتر به شرایط زمین‌شناختی منطقه، رشته‌کوه سخت‌گذر «دلیچ / دهلیچ»^{۴۳} که تنها از چهار یا پنج نقطه می‌توان به شمال آن دست‌یافت و عبور از «تنگ پیناور» اشاره دارد؛ هم‌چنین از گردنهٔ بسیار



▲ شکل ۷: مسیر ویلسن از جوزار تا ولمیان و محل‌های مورد بازدید وی (Wilson, 1911a).
Fig. 7: Wilson's itinerary from Jauzar to Walmiyan and the Places he visited (Wilson, 1911a).

سخت سوخته در شمال و «تنگ خاشاب (خوشاب)»^{۴۴} در جنوب بادامک نام‌برده است (شکل ۸).

۷- بادامک تا آب‌سرد: مهم‌ترین عارضه این مسیر گردنه دهلچ می‌باشد که ویلسن آن را بدین شکل تشریح نموده است؛ «درواقع دو گذرگاه وجود دارد، یکی دلیچ بزرگ و دیگری در یک و نیم مایلی غربی آن به نام دلیچ کوچک، اولی بهتر است، هر دو سخت و سنگی هستند» (1912: 62). هم‌چنین، وی به وجود مخروطه‌هایی که احتمالاً پستخانه یا کاروانسرا بوده‌اند در «آب‌سرد» اشاره داشته است (شکل ۹).

۸. آب‌سرد تا چمشک: ویلسن این مسیر را بدون عبور از قلعه نصیر با گذر از یک راه انحرافی و از دامنه انتهایی غربی «کوه گرد» که «تخت سیمی» نامیده می‌شود، طی نموده است؛ هم‌چنین وی در روایتی جالب، لبه جنوب غربی تخت سیمی را «از آنجا که می‌گویند علیمردان خان، والی پشت‌کوه، روزگاری در آنجا آسیاب آردی ساخته است که با بادی که به شدت در آنجا می‌وزد، کار می‌کند» (Ibid: 63) «آسیاباد» نامیده است (شکل ۸).

۹. چمشک تا دادآباد: ویلسن در این مسیر علاوه بر مسیر اصلی که از کاروانسرای «چمشک» به سمت «دره ریخان» و عبور از گردنه «نعل‌شکنده» به «دادآباد» می‌رسد، مسیر آسان‌تری را پیشنهاد می‌نماید که از «تنگ باوله»^{۴۵} عبور می‌نماید و در جنوب کوه باوی به مسیر اصلی می‌پیوندد؛ این مسیر عبور خود وی بوده است. تنگ باوله نیز، که تنها توسط ویلسن به این شکل نامیده شده است، محلی است که «غار کبگان» در آن قرار دارد و او آن را به صورت غاری با سه اشکوب متصل به هم توصیف نموده که در صخره‌سنگ‌های آهکی بالایه‌های عمودی تراشیده شده است؛ هم‌چنین در این زمان با وجود اغتشاشات پس از مشروطه، وضعیت کاروانسرای چمشک را خوب گزارش داده است (شکل ۱۰).



▲ شکل ۸: مسیر ویلسن از ولمیان تا چمشک و عبور از گردنه دلیچ (Wilson, 1911a).

Fig. 8: Wilson's itinerary from Walmiyan to Chimashk and crossing the Dalich pass (Wilson, 1911a).



► شکل ۹: خرابه‌های کاروانسرای آب‌سرد در دامنه شمالی کوه دلیچ (دهلیچ) (پاپی بالاگریوه، ۱۳۸۷).

Fig. 9: Ruins of Ab-i-sard Caravanserai on the northern slope of Dalich (Papi Balagariveh, 2008).

۱۰. دادآباد تا شهنشاه: ویلسن در گزارش نظامی لرستان مسیر معمول دادآباد تا شهنشاه را که از رودهای «تایین» و «شوراب» عبور می‌کند و با صعود از کوه باوی به روستای شهنشاه می‌رسد، تشریح نموده است. اما در ادامه، مسیری را که خود وی از آن عبور نموده است نیز بدین شکل به عنوان مسیر جایگزین معرفی کرده است؛ «پس از تلاقی مسیر با رودخانه شوراب، که در ارتفاع ۶۰۰۰ فوتی قرار دارد، تا حدود ۳ مایل به سمت بالای رودخانه تا تنگ جمال کل^{۴۶} (که خرابه‌های یک قلعه قدیمی

در آن وجود دارد) حرکت می‌کند و سپس با چرخش دوباره به سمت شمال از کوه باوی توسط حرکت در یک مسیر دره‌ای آسان به نام «قلب‌علی‌خانی»^{۴۷} بالا می‌رود و از آنجا یک مسیر مستقیم (نزدیک آب سی‌وک) به دشت پایین منتهی می‌گردد. فرودها در این مسیر دشوار است، ولی به نظر می‌رسد کوتاه‌تر است و به‌طور کلی رودخانه تاییل^{۴۸} را دور می‌زند». (Ibid: 63). قلعه قدیمی مورد اشاره ویلسن و محل آن به احتمال قریب به یقین همان «تنگ‌قلا» می‌باشد که در فهرست آثار ملی ایران نیز به ثبت رسیده و نخستین بار توسط او معرفی شده است (شکل ۱۰).

۱۱. شهنشاه تا خرم‌آباد: ویلسن در سفرنامه خود در محدوده چمشک تا خرم‌آباد، نامی از محل دیگری نبرده است که اسناد موجود صراحتاً نشان می‌دهد وی در این مأموریت از شهنشاه عبور ننموده و توصیفات وی مانند سایر بخش‌هایی که از آن‌ها عبور نکرده است بیشتر بر مبنای نگارش پیشینیان خود، به‌ویژه «مارک بل»، یا اطلاعات افراد محلی و تنها به منظور شناخت توقفگاه‌های مسیر اصلی می‌باشد (شکل ۱۰).



شکل ۱۰: مسیر و نقاط بازدید ویلسن در محدوده چمشک تا خرم‌آباد (Wilson, 1911a).
Fig. 10: Wilson's route and visiting points in Chimashk to Khurramabad (Wilson, 1911a).

بحث و تحلیل

اینک با واکاوی دستاوردهای مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. ویلسن در لرستان و تطبیق

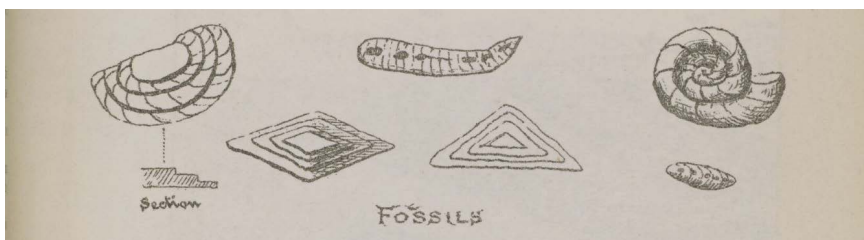
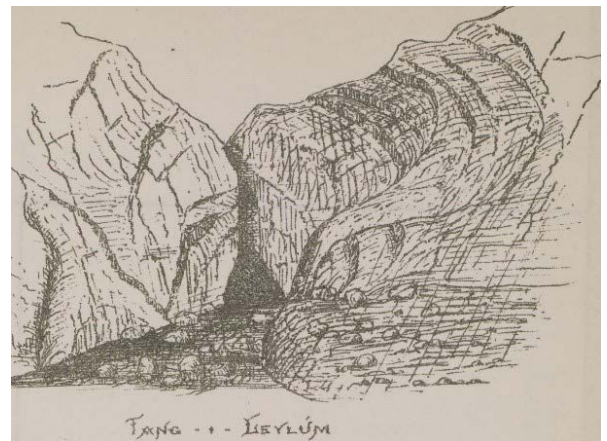
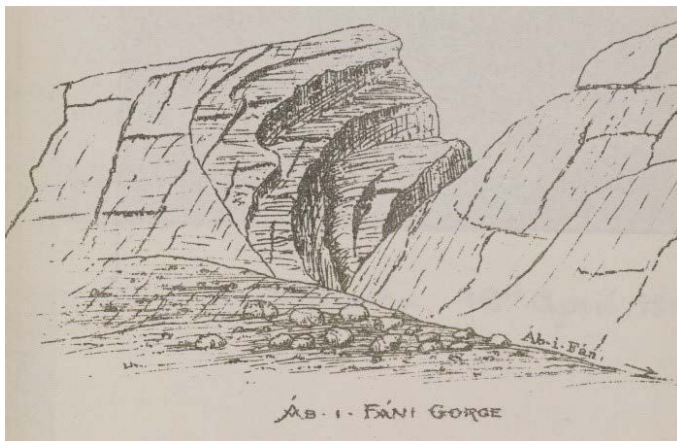
آن‌ها با یک‌دیگر و مقایسهٔ آن با سایر گزارش‌های موجود در مورد این منطقه می‌توان به تبیین نقش ممتاز وی در شناخت محدودهٔ میان دزفول تا خرم‌آباد پرداخت (شکل ۱۲). با توجه به این‌که ویلسن مسیر کاملاً مستقیمی را طی ننموده و دائماً از مسیر اصلی خود خارج و جهت نقشه برداری به ارتفاعات صعود می‌کرده است، جهت انجام بهتر این تبیین نیز از توقفگاه‌های ۱۰ گانهٔ مذکور در متن این پژوهش استفاده می‌شود. او در خاطرات خود ادعا نموده است که «از قضا من از مدت‌ها قبل [به] این طرف علاقمند بودم به ناحیه لرستان که فوق‌العاده مغشوش و ناامن است رفته و از نقاطی که قبلاً مورد بازدید سایر اروپایی‌ها واقع نشده نقشه برداری کنم» (ویلسن، ۱۳۴۷: ۱۶۰) و در انجام مأموریت و نحوهٔ گزارش نمودن آن نیز این امر را سرلوحهٔ خود قرار داده و سعی نموده است نکات بدیع را بیشتر مورد توجه قرار دهد؛ لذا گزارش‌های وی در زمان خود کاملاً منحصر به فرد بوده و به اماکن و نام‌هایی اشاره دارد که چندان مسبق به سابقه نبوده‌اند.

بر این اساس، با خروج از دزفول و تا پیش از رسیدن به قلعه رضا (رزه) اطلاعات مفیدی از کانال‌های آبیاری صالح‌آباد، سازه‌های آبی دوحوضان، راه باستانی سنگ‌فرش شدهٔ موسوم به «شاه‌عباس» که از مناطقی تاریخی به نام «سرپله» و «کرهر» می‌گذرد، ارائه داده است؛ پیش از وی تنها «نجم‌الملک» محل دوحوض را بر روی نقشهٔ ترسیمی خود به نمایش درآورده بود (رستم‌پور و همکاران، ۱۴۰۱). حساسیت او به نحوهٔ بیان و صحت مطالب خود چنان است که حتی بر نام‌هایی که ممکن است در نگارش انگلیسی مفهوم درست فارسی خود را نرسانند تأکید ویژه می‌نماید؛ به عنوان مثال، واژهٔ «لور» را از «لر» متمایز می‌سازد و یا در جایی دیگر با نگارش «قلعه نصیر (نه ناصر)» (62: 1912)، واژهٔ «نصیر» را از نام «ناصر»، که در آن دوران به افتخار «ناصرالدین‌شاه» زینت بخش بسیاری اماکن بود، تفکیک نموده است؛ هم‌چنین، وی مسیر میان دزفول و قلعه رزه موسوم به «گل‌المورت» و نقاط مهم آن را که نجم‌الملک (۱۳۸۶) و «ادموندز» (۱۳۶۲) نیز از آن عبور نموده بودند، طی کرده و بر روی نقشه پیاده‌سازی نموده است.

محدودهٔ میان قلعه رضا تا جوزار در گزارش و نقشهٔ ویلسن پر از اماکن و جای‌نام‌های جدید است؛ در کنار آثار و اماکن شناخته شده‌ای چون: پل زال، شهر چین زال و کوه سواران، آثار انسان‌ساخت و طبیعی چون ویرانه‌های شهر گود، رود و دره ترادا و آثار راه هموار تاریخی در ساحل شرقی (قبر قاسم) و ساحل غربی (قافله‌جا) و بقایای پلی مخروبه بر روی آن، قبرستانی تاریخی در قافله‌جا، تنگ کورناسی، کوه کمرسی، کوه ماراب، کوه رستم‌دو، آب کج‌بشکه و تنگ زوراب هستند که برای اولین بار توسط وی نام‌برده شده است؛ البته به نظر می‌رسد ویلسن در اعلام تاریخ مرمت پل زال، یعنی ۱۲۶۹ هـ.ش. و یا نسبت آن به مظفرالملک دچار اشتباه شده باشد؛ چراکه در این زمان، مظفرالملک حاکم لرستان نبوده است. علاوه بر آن، تعیین موقعیت دقیق سراسکفت، که توسط مادام دوراند (۱۳۴۶) نام‌برده شده بود، و محل برنج‌زار بر روی نقشه و اشاره به مسیری موازی با مسیر پیموده شده توسط خود در پای کیلان نیز از دستاوردهای مهم وی می‌باشد.

جالب آن‌که در مسیر جوزار تا تنگ فانی که محدوده‌ای با آثار تاریخی فراوان می‌باشد و پیش از وی توسط راولینسن (۱۳۶۲)، چریکف (۱۳۵۸) و به‌ویژه مارک بل (۱۸۸۵) به تفصیل معرفی شده‌اند (شکل ۱۱)؛ ویلسن با وجود بازدید از آن‌ها تنها به عوارض طبیعی مسیر اشاره نموده است؛ چراکه احتمالاً همان‌گونه که ذکر شد، وی بیشتر مایل به معرفی آثار جدید بوده است. در این راستا، مسیری را معرفی نموده که از تنگ لیلیم عبور کرده و به خرم‌آباد می‌رسد. وجود مقبره‌ای در گری خشکه و راهی که از این نقطه با عبور از گل‌گل و گردنه‌ی اثر به خرم‌آباد منتهی می‌گردد، موسوم به مسیر سگوندها و بیرانوندها، از نکات قابل ذکر در محدوده مهم تنگ فانی تا ولیمیان است. پیش از وی در دهه ۱۲۶۰ ه.ش. حاجی عبدالله خان قراگوزلو نام کزی خشکه را به عنوان یکی از منازل راه جایدر نام‌برده بود (۱۳۸۲: ۲). از ولیمیان تا آب‌سرد نیز گذرگاه‌های عبور از رشته‌کوه دلیچ به نام مله‌مورت، کل اثر و کل سوخته و دو راه مجزا با نام دلیچ کوچک و بزرگ و در نهایت ویرانه‌های کاروانسرا یا پستخانه در آب‌سرد، عوارض مهم طبیعی و انسان‌ساخت مورد اشاره ویلسن هستند.

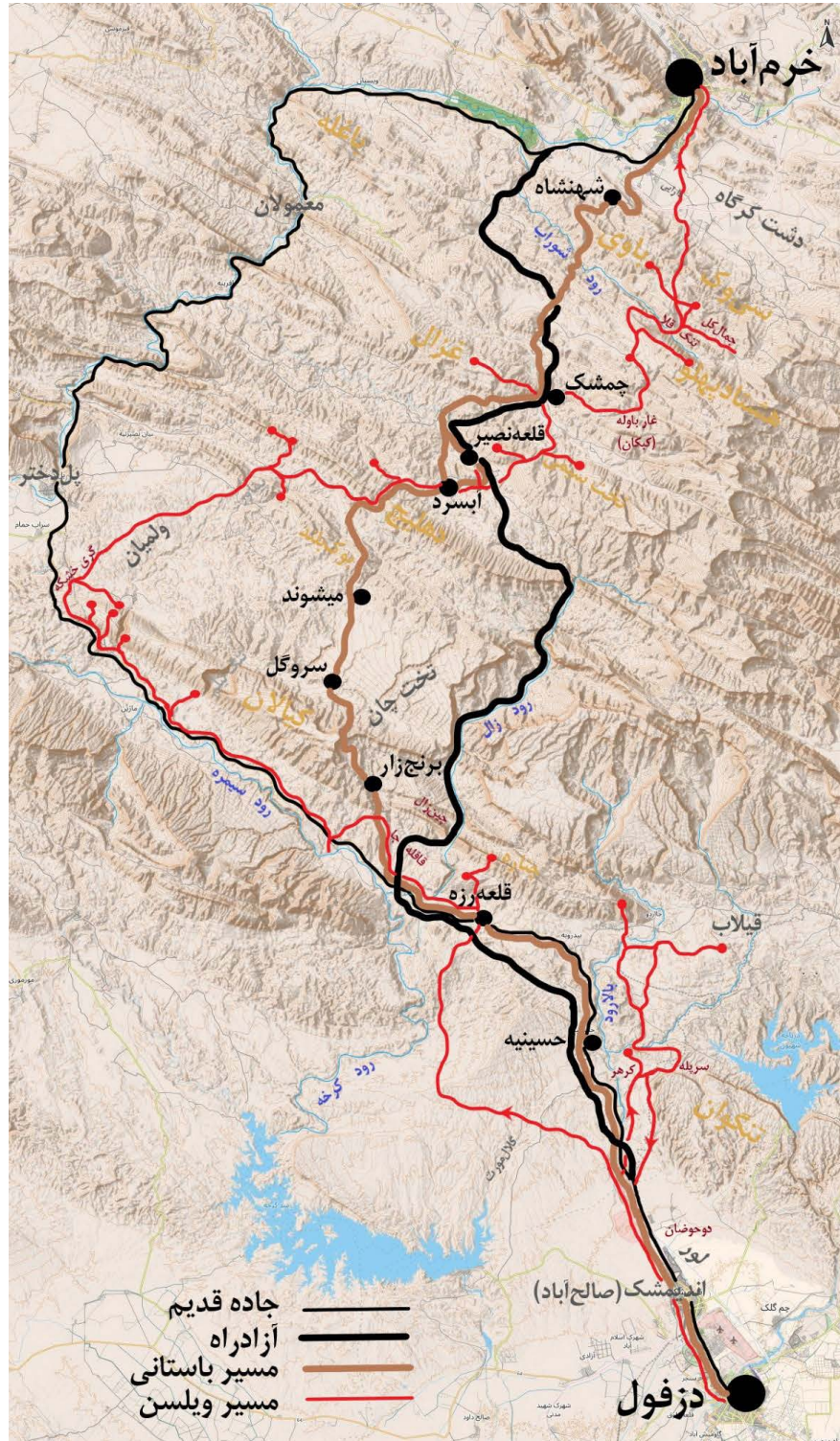
ویلسن از آب‌سرد تا خرم‌آباد را عمدتاً از مسیرهایی غیر از مسیر اصلی شناخته‌شده طی نموده است. وی پس از خروج از آب‌سرد و حرکت به سمت شرق، با صعود از انتهای غربی کوه گرد، که آن را تخت سیمی نامیده، به تنگه چمشک وارد و پس از گذر از کاروانسرای چمشک در امتداد آب‌کبگان از غارهای این منطقه در تنگ باوله دیدن کرده است. روایت وی از آسیاب‌های بادی علیمردان خان در کوه آسیاباد نیز از نکات جالب توجه این محدوده است. از مقابل غار کبگان نیز با حرکت به سمت شمال و عبور از رودخانه شوراب از طریق تنگ جمال‌کل (تنگ قلا) و کوه سی‌وک، خود را به دشت کرگاه و خرم‌آباد رسانیده است؛ وجود آثاری از قلعه خرابه قدیمی



▲ شکل ۱۱: کروکی تنگ لیلیم (راست)، تنگ فانی (چپ) و فسیل‌های کشف‌شده در آن‌ها توسط مارک بل (Bell, 1885).

Fig. 11: Sketh of Tang-i- Lailum, Tang-i- Fani and the Fossils discovered in them by Mark Bell (Bell, 1885).

در تنگ جمال‌کل موسوم به تنگ قلا، مورد مهم این بخش از سفر وی می‌باشد؛ هم‌چنین می‌توان احتمال داد که خط سیر مستقیم راولینسن از کبگان تا خرم‌آباد همان مسیری است که ویلسن طی نموده و ادعای «امان‌اللهی بهاروند» در سفرنامه



► شکل ۱۲: تطبیق مسیر طی‌شده توسط ویلسن در محدوده دزفول تا خرم‌آباد با نقشه وضع موجود منطقه (نگارنده، ۱۴۰۲).

Fig. 12: Matching the Wilson's route from Dizful to Khurramabad on the current map of the region (Author, 2023).

راولینسن مبنی بر گذر او از تنگ بهرام‌کش و رسیدن به خرم‌آباد (۱۳۶۲: ۱۳۷) چندان صحیح به نظر نمی‌رسد. گزارش‌های سال ۱۲۹۰ ه.ش. ویلسن باعث شد این مسیر با نام راه شماره ۳۸ در بخش دوم جلد سوم کتاب راه‌های ایران^{۴۹} که توسط دولت بریتانیا تهیه شد (1916)، به ثبت برسد. همه این موارد، به علاوه گزارش‌های سفر سال ۱۲۹۲ ه.ش. وی به لرستان، نقش او را در بسیاری از چنین گزارش‌ها و نقشه‌هایی که در سالیان بعد منتشر می‌شد، مشهود و برجسته گردانید.

نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف تبیین نقش گزارش‌ها و نقشه‌های مأموریت سال ۱۲۹۰ ه.ش. سر آرنولد ویلسن در لرستان در شناخت و معرفی راه‌ها و آثار تاریخی محدوده میان دزفول تا خرم‌آباد شکل‌گرفت؛ لذا اینک پس از بازخوانی مطالعات مهم انجام‌شده پیش از سفر وی و نیز واکاوی و تطبیق دستاوردهای او در این سفر و پیاده‌سازی آن‌ها بر روی نقشه‌ترسیمی ارزشمند ویلسن می‌توان درک بهتری از گزارش‌های خود و پیشینیان وی ارائه و به سؤال اصلی پژوهش پاسخ داد.

ویلسن پس از دریافت ابلاغ مأموریت لرستان، علاوه بر آماده‌سازی ملزومات سفر به مطالعه گزارش‌ها و سفرنامه‌های راولینسن، دوبد، مارک بل، ساویر، لرد کرزن، ژاک دمورگان، مادام دوراند، رایینو، لوریمر، بیرد و فرهنگ جغرافیایی ایران پرداخت و در اواسط اسفند ۱۲۸۹ ه.ش. خرمشهر را به قصد آغاز مأموریت احداث راه آهن لرستان ترک نمود. پس از طی مسیر در خوزستان و مدتی توقف در دزفول، در ۴ اردیبهشت ۱۲۹۰ ه.ش. از این شهر خارج و در سفری پرماجرایی پس از ۲۷ روز در اول خرداد وارد شهر خرم‌آباد گردید. این سفر به همان اندازه که طولانی و پرمشقت بود، دستاوردهای آن نیز، شامل دو گزارش و یک نقشه بسیار مهم که خط سیر خود و مسیر پیشنهادی راه آهن و بسیاری جای نام‌های منطقه بر روی آن مشخص گردیده‌اند، بسیار پر بار بوده که تاکنون معرفی نگشته‌اند. علاقه وی به کشف مناطقی که تاکنون مورد بازدید سایر اروپاییان نبوده است، باعث شد تمرکز وی بیشتر بر معرفی راه‌ها و آثار تاریخی و جای نام‌های طبیعی کمتر شناخته شده این منطقه قرار گیرد.

بر این اساس، وی در مسیر میان دزفول تا خرم‌آباد به سازه‌های آبی تاریخی در دوحوضان، کانال‌های آبیاری صالح‌آباد، راه‌ها و آثار باستانی در سرپله و کرهر و قافله‌جا، پل‌های تاریخی زال و ترادا، شهر چین‌زال و شهر گود، مقبره‌ای در گری خشکه، ویرانه‌های آب‌سرد، قلعه مخروبه تاریخی تنگ‌قلا نام‌برده که بسیاری از آن‌ها برای اولین بار توسط وی معرفی گردیدند. در مورد راه‌های محلی و تاریخی نیز او با استفاده از مطالعات میدانی و اتکاء به مطالعات پیشینیان خود و نیز اطلاعات بومیان محلی، ضمن معرفی هفت مسیر اصلی از دزفول تا خرم‌آباد در گزارش نظامی لرستان و توصیف کامل مسیر موسوم به راه چُل، راه‌هایی فرعی هم چون مسیر عبوری از درون تنگ لیلیم را نیز در خلال متن گزارش مورد اشاره قرار داده است؛ هم‌چنین نسبت‌دادن ایل‌راه‌های قدیمی به اقوام لرستان، هم‌چون: مسیر دریکوندها، مسیر سگوند و بیرانوند، راه میزاوند و راه قلاوند از ابتکارات وی در

معرفی مسیرهای میان لرستان و خوزستان بوده است. نام‌های برخی کوه‌ها، دره‌ها و تنگ‌ها مانند: رستم‌دو، ورن توشمال، کمرسی، ماراب، کوسه، سواران، تخت‌سیمی، باوی، بوک‌بلند، آسیاباد، تنگ خاشاب، تنگ پیناور، دره زوراب و... در مسیر او، تنها بخشی از جای‌نام‌های بسیاری است که وی به اختصار در گزارش‌های مکتوب و به تفصیل بر روی نقشه ترسیم خود مشخص نموده است؛ همه این موارد مؤید حصول هدف اصلی پژوهش می‌باشد.

علاوه بر دستیابی به هدف اصلی و روشن‌شدن بسیاری ابهامات درمورد مسیرها و آثار تاریخی مناطق بکر و کمترشناخته‌شده میان خوزستان و لرستان، این پژوهش توانسته است، منابع مهم دست‌اولی از جمله نقشه ترسیم ویلسن را به سایر پژوهشگران معرفی کند و سهم مهمی در شناخت تاریخی و جغرافیایی لرستان ایفاء نماید؛ البته این مطالعه، تنها نقطه آغازی برای سلسله پژوهش‌هایی است که می‌تواند توسط مطالعات میدانی باستان‌شناختی بر روی برخی نقاط مهم معرفی شده، سایر راه‌ها و مسیرهای تاریخی منطقه لرستان، فرهنگ جای‌نام‌ها و... تکمیل گردد.

سپاسگزاری

در پایان نویسنده بر خود لازم می‌داند که از داوران ناشناس نشریه برای بهبود و غنا بخشیدن به متن مقاله قدردانی نماید.

تضاد منافع

نویسنده ضمن رعایت اخلاق نشر در ارجاع‌دهی، نبود تضاد منافع را اعلام می‌دارد.

پی‌نوشت

1. Qatar National Library
2. Rawlinson
3. DeBode
4. Cherikov
5. Schindler
6. Bell
7. De Morgan
8. Durand
9. Edmonds
10. Stein
11. Sawyer
12. Curzon
13. Rabino
14. Lorimer
15. Baird
16. Gazetteer of Persia
17. Cox
18. Ab-i-Fānī
19. Walmīyān
20. Chimashk
21. Shāh-in-Shāh

22. Tangawān
23. Chamchakāl
24. Kal-i-Nai
25. Pāpī Murdeh
26. Gilāl-i-Murt
27. Du Hauzān

۲۸. «کرهر» (Karaharr) که نام آن در نقشه‌های امروزی به چشم نمی‌خورد، با استناد به نقشه ویلسن در نزدیکی سرپله و تقریباً حوالی گل محک فعلی قرار دارد. «ساک» احتمال داده است که همان روستای «کله‌گر» منگه یا «کله‌در» قیلاب باشد که به لحاظ تطبیق موقعیت جغرافیایی آن‌ها با نقشه ویلسن چندان صحیح به نظر نمی‌رسد (ویلسن، ۱۳۹۴: ۲۵۱).

29. Sar-i-Pilleh
30. Kirdeh Khāneh
31. War-i-Zard
32. Dukhtar Warjišt

۳۳. این رودخانه و مسیل فصلی (Tirādā) در حال حاضر در پایگاه ملی نام‌های جغرافیایی سازمان نقشه‌برداری کشور «رود قافله‌جا» نامیده می‌شود. «سعادت‌نوری» آن را «تیراو» ترجمه کرده و جوانبخت موثق از آوردن نام آن در ترجمه گذر نموده است. «ساک» نیز آن را «تیره‌در» ترجمه نموده و احتمال داده که در کرکی واقع باشد که نمی‌تواند نظر درستی باشد.

34. Ruštān Dau
35. Gunjāb

۳۶. نام قافله‌جا (Qāfilajāh) برای اولین بار توسط ویلسن استفاده شد که «سعادت‌نوری» آن را «قفیلاجه» و «جوانبخت موثق»، «قفیلاجه» ترجمه کرده‌اند.

37. Kurnathī
38. Kaj-i-Pushkeh
39. Zārāb
40. Lailum
41. Dum-i-Chul
42. Gurr-i-Hushki
43. Dalīch
44. Khāshāb
45. Bāwileh

۴۶. مقبره «امام‌زاده جمال‌گل» (Jamāl-i-Kal) یا «جمال‌الدین محمد» در «دره‌نسب» در کوه‌های «هشتادپهل» در جنوب شرق خرم‌آباد قرار دارد. «ایزدپناه» معماری مقبره آن را تحت عنوان «جمال اکبر» توصیف نموده است (ایزدپناه، ۱۳۵۵: ۴۶).

۴۷. در حال حاضر در این محل (Qalb Alī Khānī) روستایی به نام «کال والی‌خانی» و چشمه‌ای موسوم به «کلبالیخونی» وجود دارد.

۴۸. ویلسن در نقشه خود، آن را «تایین» نامیده و در گزارش نظامی از دو واژه «تایین» و «تاییل» استفاده نموده که به نظر می‌رسد در نگارش «تاییل» دچار اشتباه گردیده است. این رودخانه کم‌آب و فصلی، در حال حاضر «گره‌بید» نامیده می‌شود.

49. Routes in Persia

کتابنامه

- ادموندز، سیسیل جان، (۱۳۶۲). دو سفرنامه درباره لرستان. ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند و لیلی بختیار، تهران: نشر بابک.
- امام شوشتری، محمدعلی، (۱۳۳۱). تاریخ جغرافیایی خوزستان. تهران: مؤسسه مطبوعاتی امیرکبیر
- ایزدپناه، حمید، (۱۳۵۵). آثار باستانی و تاریخی لرستان. ج ۲، تهران: انجمن آثار ملی.
- بیات، کاوه، (۱۳۹۶). «یادداشت‌های آرنولد ویلسون از ایران». جهان کتاب، ۳۳۹ و ۳۴۰: ۳۴-۳۵
- پاپی بالاگریوه، مرادعلی، (۱۳۸۷) تبار هخامنش دیار بالاگریوه. ج ۲، خرم‌آباد: انتشارات افلاک

- پرویز، احمد، (۱۳۹۹). هشت منزل از خرم‌آباد تا لور تا دزفول. تاریخ مراجعه در ۱۳۹۹/۱۰/۱۰، قابل دسترس در: http://www.instagram.com/p/CJYD0Cgn5KI/?utm_medium=copy_link
- چریکف، (۱۳۵۸). سیاحتنامه مسیو چریکف. ترجمه آبکار مسیحی، به کوشش: علی اصغر عمران، تهران: امیرکبیر
- حسنعلی خان افشار، (۱۳۸۲). سفرنامه لرستان و خوزستان. تصحیح و پژوهش: حمیدرضا دالوند، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- دمورگان، ژان ژاک، (۱۳۹۸). سفرنامه دمورگان. ترجمه کاظم ودیعی، ج. ۲، چاپ دوم، تهران: دنیای کتاب.
- دوبد، بارون، (۱۳۷۱). سفرنامه لرستان و خوزستان. ترجمه محمدحسین آریا، تهران: شرکت انتشارات علمی فرهنگی
- دوراند، الا، (۱۳۴۶). سفرنامه دوراند. ترجمه علی محمد ساکی، خرم‌آباد: کتابفروشی محمدی.
- دهقان نیری، لقمان، (۱۳۸۰). «خاطرات سر آرنولد ویلسون و چگونگی دستیابی انگلستان بر جنوب ایران». کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، ۵۰: ۶-۱۲
- راولینسن، هنری، (۱۳۶۲). گذر از ذهاب به خوزستان. ترجمه سکندر امان‌اللهی بهاروند، تهران: انتشارات آگاه.
- رزم‌آرا، حاج علی، (۱۳۲۰). جغرافیای نظامی لرستان. تهران: ستاد بزرگ ارتشداران.
- رستم‌پور، کاوه؛ حکمت، حسن؛ و مجتهدزاده، روح‌الله، (۱۴۰۱). «نقش برنامه‌ها و اقدامات عمرانی حاجی عبدالغفار نجم‌الملک در نوسازی راه خرم‌آباد- دزفول در دهه ۱۲۶۰ ه.ش. (مسیر کیالان)». باغ نظر، ۱۹ (۱۰۹): ۵-۲۳
- ساکی، علی محمد، (۱۳۴۳). جغرافیای تاریخی و تاریخ لرستان. تهران: انتشارات محمدی.
- سجادی، علی، (۱۳۸۳). «راه‌های باستانی و پل‌های تاریخی لرستان». راه ابریشم، ۶۸ و ۶۹.
- سجادی، علی، (۱۳۹۳). «بررسی راه‌های باستانی و تأسیسات بین راهی دوره‌های تاریخی و اسلامی لرستان». مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان. (منتشر نشده).
- سجادی، علی، (۱۳۹۸). «بازشناسی راه‌های قدیمی همدان به خوزستان براساس منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناسی». اولین کنفرانس ملی دوسالانه باستان‌شناسی و تاریخ هنر ایران، بابل: دانشگاه مازندران.
- فریدالملک همدانی، میرزا محمدعلیخان، (۱۳۵۴). خاطرات فرید. گردآورنده: محمد فرید، تهران: انتشارات زوّار.
- قراگوزلو، حاجی عبدالله خان، (۱۳۸۲). مجموعه آثار. مقدمه، تصحیح و تعلیقات: عنایت‌الله مجیدی، تهران: مرکز نشر میراث مکتوب.
- کاشانی، میرزاتقی خان، (۱۳۷۰). «گنج شایگان». به همت: جمشید مظاهری، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، ۲ (۳): ۲۰۶-۱۲۷.

- کریمی، بهمن، (۱۳۲۹). راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران. تهران: انتشارات بانک ملی
- محمودمیرزا قاجار، (۱۳۹۰). سفرنامه لرستان و خوزستان سال ۱۲۴۵ قمری. به کوشش: ایرج افشار، تهران: میراث مکتوب.
- میراحمدی، مریم، (۱۳۶۲). «گوشه‌ای از تاریخ معاصر ایران، مأموریت آرنولد ویلسن در خوزستان ۱۹۱۴-۱۹۰۷». دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۲۵ (۱، ۲، ۳ و ۴): ۳۷-۴۶
- نجم‌الملک، حاج عبدالغفار، (۱۳۴۱). سفرنامه خوزستان. به کوشش: محمد دبیرسیاقی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- نجم‌الملک، حاج عبدالغفار، (۱۳۸۶). سفرنامه دوم نجم‌الدوله به خوزستان. تصحیح، تحشیه و تعلیقات: احمد کتابی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- ویلسن، آرنولد، (۱۳۴۷). سفرنامه ویلسن. ترجمه و تلخیص: حسین سعادت نوری، تهران: انتشارات وحید.
- ویلسن، آرنولد، (۱۳۹۴). سفرنامه ویلسن در جنوب غربی ایران. ترجمه علی محمد ساکی، به اهتمام: فریبرز ساکی مهر، خرم‌آباد: شاپورخواست.
- ویلسن، آرنولد، (۱۳۹۶). جنوب غرب ایران. ترجمه فریور جوانبخت موثق، تهران: پیام امروز.

- Bayat, K., (2017). "Notes of Arnold Wilson from Iran". *Jahan-e Ketab*, 339 & 340: 34-35. (In Persian).

- Bell, M. S., (1885). *Military Report on South-West Persia including the PROVINCE OF KHUZISTAN (ARABISTAN), LURISTAN AND PART OF FARS*. Retrieved from http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100023694939.0x000011

- Cherikov, (1979). *Monsieur Cherikov Travelogue*. Translated by: Abkar Masih and by Ali Asghar Imran, Tehran: Amirkabir. (In Persian).

- De Bode, C. A., (1992). *Travels in Luristan and Arabistan*. Translated by: Mohammad Hossein Aria. Tehran: Sherkat-e Entesharat-e Elmi va Farhangi. (In Persian).

- Dehghan Nayyeri, L., (2001). "Memoirs of Sir Arnold Wilson and How England Achieved the South of Iran". *Ketab-e Mah-e Tarikh va Joghrafia*, (50): 6-12. (In Persian).

- De Morgan, J. J., (2019). *Mission Scientifique en Perse*. 2nd Publication, Translated by: Kazem Vadi'ei, Tehran: Donya-ye Ketab. (In Persian).

- Durand, E. R., (1902). *An Autumn Tour in Western Persia*. London: Archibald Constable.

- Durand, E. R., (1962). *An Autumn Tour in Western Persia*. Translated by: Ali Mohammad Saki, Khorramabad: Mohammadi Bookshop. (In Persian).
- Edmonds, C. J., (1922). "Luristan: pish-i-kuh and balagariveh". *The Geographical Journal*, 59(5): 335-356 (In Persian).
- Edmonds, C. J., (1983). *Two Travelogues About Lorestan*. Translated by: Sekandar Aman Al-Lahi Baharvand & Leili Bakhtiar, Tehran: Babak. (In Persian).
- Emam Shushtari. M. A., (1952). *The Historical Geography of Khuzistan*. Tehran: Amir Kabir Press Institute (In Persian).
- Farid Al-Mulk Hamedani, M. M., (1975). *Farid's Memoirs*. Collector: Mohammad Farid, Tehran: Zavvar Publications. (In Persian).
- Hasan Ali Khan Afshar, (2003). *Travelogue of Lorestan and Khuzestan*. Correction and research by: Hamidreza Dalvand, Tehran: Institute of Humanities and Cultural Studies. (In Persian).
- India Office, (1916). *Routes in Persia*. Vol. III, Part 2, Retrieved from: https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100025473256.0x000001
- Izadpanah, H., (1976). *Ancient and Historical Works of Luristan*. Tehran: National Works Association.
- Karimi, B., (1950). *Ancient roads and ancient capitals of western Iran*. Tehran: Bank Melli Publications. (In Persian).
- Kashani, M. T., (1991). "Shaygan Treasure". By: Jamshid Mazaheri, *Faculty of Literature and Humanities, University of Isfahan*, 2 (3): 127-206. (In Persian).
- Mahmoud Mirza Qajar, (2011). *Husam era (Travelogue of Lorestan and Khuzestan), 1245 AH*. By the efforts of Iraj Afshar, Tehran: Mirath-e Maktoob. (In Persian).
- Mir Ahmadi, M., (1983). "A Corner of Iran's Contemporary History, Arnold Wilson Missions in Khuzistan, 1907-1914". *Faculty of Literature and Human Sciences of University of Tehran*, 25(1, 2, 3 & 4): 37-46 (In Persian).
- Najm Al-Mulk, H. A., (1962). *Travelogue of Khuzestan*. By the efforts of Mohammad Dabirsiyaghi, Tehran: The University of Tehran Press. (In Persian).
- Najm Al-Mulk, H. A., (2007). *Najm al-Dawla's second travelogue to Khuzestan*. Corrections, annotations, and comments: Ahmad Ketabi, Tehran: Institute of Humanities and Cultural Studies. (In Persian).
- Papi Balagariveh, M. H., (2008). *Achaemenid descent, Balagariveh land*. Vol. 2, Khorramabad: Aflak Publications. (In Persian).

- Parviz, A., (2020). *Eight Halting Place from Khurramābād to Lūr to Dizfūl*. Retrieved from: http://www.instagram.com/p/CJYD0Cgn5KI/?utm_medium=copy_link (In Persian).
- Qaraguzlū, H. A., (2003). *Collection of works, corrections and comments: Inayatullah Majidi*. Tehran: Mirath-e Maktoob. (In Persian).
- Rawlinson, H., (1983). *Notes on a March from Zohāb, at the Foot of Zagros, Along the Mountain to Khūzīstān (Susiana), and from Thence Through the Province of Lūrīstān to Kīrmānshāh, in the Year 1836*. Translated by: Sekandar Aman Al-Lahi Baharvand, Tehran: Agah. (In Persian).
- Razm-Ara, H A., (1941). *Military geography of Lorestan*. Tehran: General Staff of the Army. (In Persian).
- Rošampour, K., Hekmat, H. & Mojtahedzadeh, R., (2022). "The Role of Haji Abdulghaffar Najm Al-Mulk's Civil Plans and Operations in Renovation of Khorramabad-Dezful Road in the 1880s (The Kialan Route)". *Bagh-e Nazar*, 19(109): 5-20 (In Persian).
- Sajjadi, A., (2004). "Ancient roads and historical bridges of Lorestan". *The Silk Road*, (68, 69). (In Persian).
- Sajjadi, A., (2014). "Investigation of ancient roads and facilities between the historical and Islamic periods of Lorestan". Documentation Center of the General Directorate of Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism of Lorestan Province, (Unpublished). (In Persian).
- Sajjadi, A., (2015). "Recognition of a branch of the Silk Road - Khorasan Road in the Middle Zagros based on historical sources and archaeological evidence". *The Second National Conference on Archeology of Iran*, Mashhad: Birjand University.(In Persian).
- Sajjadi, A., (2019). "Recognition of old roads from Hamedan to Khuzestān based on historical sources and archaeological evidence". *The first biennial national conference on archeology and art history of Iran*, Babol: University of Mazandaran. (In Persian).
- Saki, A. M., (1964). *Historical geography and history of Lorestan*. Tehran: Mohammadi Publications. (In Persian).
- Schindler, A. H., (1879). *Reisen im südwestlichen und nördlichen persien. zeitschrift der gessellschaft fur erkunde zu berlin*. Berlin, Germany: Verlag von Dietrich reimer.
- Stein, M. A., (1940). *Old Routes of Western Iran: Narrative of an Archaeological Journey Carried out and Recorded*. London, UK: MacMillan.
- Wilson, A. T., (1911a). *Part of Lurīstān & Arabīstān S-W Persia*, Retrieved from: https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100038748854.0x0000a9

- Wilson, A. T., (1911b). *Report on the proposed railway from khor musa to khurramabad and its prolongation to burujird*. Retrieved from: https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100038748854.0x0000a9
- Wilson, A. T., (1912). *Military Report on South-West Persia*. Vol. V: LURISTAN, Retrieved from: http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100037084540.0x000002
- Wilson, A. T., (1928). *The persian gulf, an historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century*. London, uk: Oxford university press.
- Wilson, A. T., (1941). *SW. Persia, A Political Officer's Diary 1907-1914*. London, UK: Oxford University Press.
- Wilson, A. T., (1968). *SW. Persia: A Political Officer's Diary, 1907-1914*. Translated by: Hossein Sa'adat Noori, Tehran: Vahid. (In Persian).
- Wilson, A. T., (2015). *SW. Persia: A Political Officer's Diary, 1907-1914*. Translated by: Ali-Mohammad Saki, Khurramabad: Shapurkhašt. (In Persian).
- Wilson, A. T., (2017). *SW. Persia: A Political Officer's Diary, 1907-1914*. Translated by: Farivar Javanbakht Movassaq, Tehran: Payam-e Emrooz (In Persian).