

جغرافیای تاریخی منطقه رباط کریم

شهناز مسلمی

دانشجوی دکترای دانشگاه پیام نور و دبیر تاریخ منطقه بهارستان

از شهرستان های استان تهران

shahnazmoslemi@gmail.com



رباط کریم در دوره قاجاریه به دلیل نزدیکی به تهران و قرار گرفتن در محور مواصلاتی تهران، ساوه، همدان، کرمانشاه - عتبات از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود، همین طور استراحتگاه کاروان‌هایی بود که از این مسیر عبور می‌کردند. این پژوهش می‌کوشد راه‌های دوره قاجاریه و تغییرات و تحولات آن دوره و ویژگی‌های منطقه رباط کریم را از جهت اقتصادی و فرهنگی بررسی کند. این منطقه یکی از مسیرهای تردد به ساوه بود و به همین جهت کاروانسراها و آثار مرتبط با نقش ارتباطی و تامین امکانات برای مسافران مثل پل بازارک و انبارهای یخی مورد بررسی قرار گرفت.

روش تحقیق به شکل توصیفی - تحلیلی با استفاده از نقشه‌های تاریخی، منابع جغرافیایی در گذشته، سفرنامه نویسان، منابع تاریخی، مشاهده آثار تاریخی، عکس و اسناد تاریخی انجام گرفت.

کلیدواژه‌ها: رباط کریم، جغرافیای تاریخی، قاجاریه، کاروانسرا

توجه قرار می‌دهد و برخلاف جغرافیای معاصر به مسائلی در باب مکان‌های گذشته و نه مکان‌های موجود در زمان حال می‌پردازد. گرایش اصلی جغرافیای تاریخی مطالعه جغرافیای گذشته و روش پژوهش آن جغرافیایی است (بیکر، ۱۳۹۲: ص ۳۳۰-۳۳۱).

اولین نمونه از بحث جغرافیای تاریخی در آثار هردوت در سده پنجم پیش از میلاد در زمینه شکل‌گیری رود نیل و تاثیر آن در تمدن مصر ملاحظه می‌گردد (the editors of encyclopedia britanica 2016/5/3). تا قبل از قرن ۲۰ اصطلاح جغرافیای تاریخی برای بازآفرینی جغرافیای توصیف شده در انجیل و روایت‌های کلاسیک یونان و روم، تغییرات مرزی حکومت‌ها و تاریخ اکتشافات جغرافیایی به کار می‌رفت. در فرانسه نیز بین جنگ جهانی اول و دوم مکتب آنال تحقیقات میان‌رشته‌ای جغرافیای تاریخی را انجام داد. در قرن بیستم در بریتانیا جغرافیای تاریخی مدرن و امروزی به نظرات داربی برمی‌گردد. طبق نظر داربی جغرافیای تاریخی اساساً یک جریان جغرافیایی بود و درکنار ژئوفورمولوژی (علم ریخت‌شناسی زمین) از ارکان دوگانه جغرافیا محسوب می‌شد (Mike Heffernan, his-tory.ac.uk) وی تلاش کرد تا جغرافیای تاریخی را به عنوان یک موضوع خودآگاه و شاخص تثبیت کند که از جغرافیای انسانی متمایز شود و با رشته‌های تاریخی دیگر متفاوت باشد. داربی تعیین حدود میان تاریخ و جغرافیا را دشوار می‌دانست (بیکر، ۱۳۹۲: ۶۲) وی می‌نویسد: «جغرافیای امروز تنها لایه نازکی است که حتی در لحظه حاضر نیز در حال تبدیل به تاریخ است... آیا می‌توان خطی میان

تحقیق و بررسی علم جغرافیای تاریخی به عنوان مطالعات بین رشته‌ای از اهمیت زیادی برخوردار است، زیرا هر واقعه تاریخی در بستر جغرافیایی رخ می‌دهد. مطالعه و مشاهده دقیق مکان رویدادها، مورخان را برای درک حیات اجتماعی زندگی گذشته انسان آماده‌تر می‌کند. در واقع در حوزه مطالعات جغرافیای تاریخی مکان به عنوان جغرافیا و زمان به عنوان تاریخ مطرح می‌شود تا مسائل جغرافیایی بشر بهتر درک شود (بیگ محمدی، ۱۳۷۷: ۱۵).

در مورد تعریف علم جغرافیای تاریخی مسعود مهدوی، استاد جغرافیا، دو تعریف زیر ارائه داده است:

۱. جغرافیای تاریخی مطالعه جغرافیای انسانی هر منطقه در طی ادوار مختلف تکامل جغرافیای انسانی آن منطقه است.

۲. جغرافیای تاریخی مطالعه جغرافیای انسانی هر منطقه و مطالعه کل موارد و مقتضیات پدیده‌های مورد توجه علم جغرافیا در زمان گذشته است (مهدوی، ۱۳۷۰: ۲).

با توجه به تعاریف فوق می‌توان گفت که جغرافیای تاریخی همانند تاریخ، پرسش‌هایی درباره گذشته را مطرح می‌کند، اما برخلاف تاریخ اساساً پرسش‌های جغرافیایی را مورد

با روش توصیفی- تحلیلی به بررسی مسائل عمده دوره قاجاریه به ویژه دوره ناصرالدین شاه پرداخته خواهد شد، چرا که در عصر ناصرالدین شاه، رباط کریم در میان قرای تهران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

تبیین مساله

شهرستان رباط کریم یکی از شهرستان‌های غرب استان تهران است. مرکز بخش آن در طول جغرافیایی ۵۱ درجه و ۵ دقیقه و ۳ ثانیه و عرض جغرافیایی ۳۵ درجه و ۲۹ دقیقه و ۲ ثانیه و ارتفاع ۱۰۳۶ متر از سطح دریا قرار گرفته است. این منطقه به صورت دشت آبرفتی است و قسمت‌هایی از آن به صورت کوه و تپه‌ماهورهای منفرد هستند که از آن جمله می‌توان به تپه بزرگی که به کوه سیاه معروف است با ارتفاع ۱۱۱۳ متر و تپه‌ماهورهایی که در فاصله تقریباً سه کیلومتری جنوب غربی آن قرار دارند اشاره کرد. در گذشته رودخانه‌های شور، رودخانه فصلی شادچای و سیاه از رباط کریم می‌گذشتند (شهرهای ایران شهر، ۱۳۹۱: ۵/۸۵).

نام رباط کریم در منابع دوره قاجار از جمله در کتاب سفرنامه سیف‌الدوله «یکی از دهات معتبر تهران» ذکر شده است (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴: ۲۸۱). رباط به ساختمان‌های کنار راه و به ویژه بیرون از شهر و آبادی اطلاق می‌شد. رباط علاوه بر حوض و آب انبار دارای اطاق‌های متعددی بود که گرداگرد حیاطی را فرا گرفته و مسافران می‌توانستند یک یا چند شب در آن بیاورند (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۲۲-۱۲۴). این منطقه به علت وجود کاروانسرای قدیمی به رباط کریم (کریم به معنای بزرگ و بخشنده) معروف بوده است. بعد از رشد این منطقه همچنان نام رباط بر این ناحیه باقی مانده است (شهرهای ایران شهر، ۱۳۹۱: ۵/۸۵).

در منابع دوره قاجار ذکر شده رباط کریم یکی از قرای بلوک شهریاری تهران است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱/۲۲۲۷). شهریار نیز از بلوکات ری بوده که طبق گفته کتاب هفت اقلیم، روستاهای آباد آن بر بقیه نقاط برتری دارد (رازی، ۱۳۷۸: ۳/۲۳). از ادوار قدیم در این منطقه سکونت وجود داشت و نمونه‌هایی از زیباترین ظروف سفالی حدود شش هزار سال پیش در تپه کوتاهی در شمال روستای اورین بین اورین و قاسم آباد شهریار کشف شده است (کریمان، ۱۳۴۹: ۲/۴۵۴). همین‌طور وجود تپه‌های باستانی به عنوان جایگاه کم‌نظیر باستانی در ایران و جهان مربوط به هزاره پنجم قبل از میلاد در مناطق آلود و پرندهک مربوط به هزاره چهارم قبل از میلاد و منطقه چاله بازارک باعث شد که به این شهر لقب سرزمین‌های باستانی بدهند (شهرهای ایران شهر، ۱۳۹۱: ۵/۸۵).

رباط کریم در گذشته به دلیل قرار گرفتن در مسیر خراسان به بغداد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. اما پس از هجوم مغولان، سلطانیه مرکز شبکه راه‌ها شد (لسترنج، ۱۳۷۷:



کاروانسرای فتحعلی شاه

جغرافیا و تاریخ ترسیم کرد؟ پاسخ منفی است...» (گلگه، فروردین ۱۳۷۹: ۲۶).

اما مطالعات جغرافیایی تاریخی در آمریکا تحت تاثیر کارل ساور، بنیانگذار مدرسه جغرافیای فرهنگی برکلی، بود. او درباره جغرافیای تاریخی می‌نوشت، اما آثار او بیشتر با عنوان جغرافیای فرهنگی شناخته می‌شود (Mike Heffernan, history.ac.uk). وی مدعی شد که فرهنگ‌ها تحت تاثیر طبیعت بوده و در نهایت جغرافیای نواحی را شکل می‌دهد، مثلاً در آب و هوای گرم و سرد، جوامع توسعه یافته و تکامل یافته که از فرهنگ زیستی غنی برخوردار هستند نسبت به مناطق دارای آب و هوای معتدل کمتر پدید می‌آیند. ساور به فرهنگ به عنوان عامل و به طبیعت به مثابه بستر زندگی نگاه می‌کرد (مهدوی و احمدی، بهار ۹۰: ۱۷۰-۱۷۱). از نظر وی، انسان عاملی مهم و تاثیرگذار بر جغرافیای تاریخی و در نهایت آفرینش فرهنگ است (احمدوند، زمستان ۱۳۸۸: ۴۲).

بنابراین علم جغرافیای تاریخی رابطه انسان با طبیعت را در زمان گذشته بررسی می‌کند، لذا در این علم روابط مکانی انسان در قالب مقاطع زمانی در گذشته مطرح می‌شود تا چگونگی مسائل جغرافیایی امروزی بهتر درک شود. اگر چه جغرافیای تاریخی از روش‌ها و اطلاعات تاریخی استفاده می‌کند، اما در درجه نخست پژوهشی جغرافیایی محسوب می‌شود.

با در نظر گرفتن مسائل نظری فوق، روش اتخاذ شده ترکیبی از روش‌های تاریخی و حوزه جغرافیای تاریخی است. بنابراین با توجه به اسناد، سفرنامه‌ها، کتاب و مقالات

بود (مستوفی قزوینی، بی تا: ۲۵۴).

در واقع رباط کریم سر راه ساوه به ری قرار داشت و بر طبق گفته صوره الارض ابن حوقل، مسافت ری به ساوه ۳۰ فرسخ بود (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳). برخی معتقدند کهن ترین کاروان سرای فلات ایران نزدیک رباط کریم و در کنار دشت آباد و حاصلخیز شهریار قرار گرفته بود که ماکسیم سیرو وجود شباهت بین معماری این کاروانسرا و مسجد جامع ساوه را که در سال ۵۰۲ ه‍.ق مقارن با زمان حکومت غیاث الدین ابوشجاع سلجوقی ساخته شده بود بیان کرده و بنا به نقل وی از دیولوفوا اصول ساختمانی به کار برده شد مربوط به زمان ساسانیان است و نتیجه گیری کرده که با توجه به طاق‌ها و گنبد‌های چهار گوشه حیاط نباید بنا مربوط به دوره سامانی یا حتی آل بویه باشد (سیرو، ۱۹۴۹: ۹۴، ۹۱).

۲. راه‌ها در دوره قاجاریه

در دوره قاجاریه و در زمان ناصرالدین شاه، منطقه رباط کریم از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. یکی از دلایل این اهمیت، موقعیت جغرافیایی بود که بر سر راه تهران به عتبات قرار داشت و به دلیل وجود کاروانسرا و استراحتگاه بر اهمیت این راه افزوده شد. ناصرالدین شاه دو بار به این منطقه سفر کرد. یک بار در سال ۱۲۸۷ ق به قصد سفر به عتبات و بار دوم در سال ۱۳۱۰ ق در سفری که به عراق عجم داشت از این منطقه دیدن کرد و سفرنامه‌های وی از مهمترین منابع مربوط به جغرافیای تاریخی است. سردار اسعد نیز برای این که با نیروهای دولتی روبه‌رو نشود به قصد فتح تهران از این منطقه عبور کرد (پاولویچ و ایرانسکی، ۱۳۵۷: ۶۵). در زمان تشکیل دولت موقت ملی نیز در دوره احمدشاه در خاطرات نظام السلطنه مافی آمده است که «از جی به رباط کریم و از آن جا به نوپران رفتیم (نظام السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۹۱). بار دیگر در سال ۱۳۳۴ ق هم زمان با جنگ جهانی اول و نخست وزیری فرمانفرما بر اثر هجوم روس‌ها، عده‌ای از بقایای ژاندارمری که در رباط کریم جمع شده بودند بدون هیچ گونه تجهیزاتی در برابر روسیه شکست خوردند و کابینه هم سقوط کرد و کابینه سپهسالار خلعتبری روی کار آمد (مستوفی، ۱۳۷۱: ۲/۴۶۷).

مسافرانی که از این راه عبور می‌کردند بهترین توصیفات را از ویژگی‌های این منطقه ارائه داده‌اند مثل ماکسیم سیرو، لرد کرزن، کنت دوسرسی، بروگشن، ژولین دوششوار و... بنا به گفته ماکسیم سیرو تا سال ۱۸۸۳ م/۱۳۰۰ ق عمده ترین راه‌های تهران خط ری، به قم (تصویر شماره ۱) شامل ایستگاه‌های ری، حسین آباد، کنارگرد، حوض سلطان، صدرآباد، پل دلاک و قم بود. خط ری، رباط کریم، پیک، مامونیه، ساوه از پیک اتصال به راه قبل داشت. همواره از این راه استفاده می‌شد ولی گاهی در محل پیک از آن جدا شده و به راه قبلی می‌پیوست (سیرو، ۱۹۴۹: ۲، ۴). لرد کرزن که در سال ۱۳۰۶-۱۳۰۷ ق در عصر ناصرالدین شاه به ایران

(۲۴۵) و از اهمیت مواصلاتی این منطقه کاسته شد. با روی کار آمدن قاجاریه، تهران به عنوان پایتخت انتخاب شد و رباط کریم به دلیل نزدیکی به تهران در مسیر راه ساوه به عتبات قرار داشت.

تاکنون تحقیقی در مورد دوره مورد بحث ما صورت نگرفته است، البته مقالاتی به صورت کوتاه و اطلاع رسانی در نشریات آفرینش، مردم سالاری و رباط نیوز دیده می‌شود. این جستار به بررسی تحولات جغرافیایی راه‌ها و وضعیت اقتصادی و اجتماعی و آثار تاریخی رباط کریم در دوره قاجاریه خواهد پرداخت. این تحقیق با توجه به این مسائل درصدد پاسخ گویی به سؤالات زیر است:

۱. تغییرات و تحولات راه‌ها در دوره قاجاریه چگونه بود؟
۲. علل اهمیت منطقه رباط کریم در دوره قاجاریه چه بود و آیا تحت تاثیر شرایط جغرافیایی قرار داشت؟

وضعیت راه‌ها و مسافت‌ها

۱. راه‌ها تا دوره قاجاریه

راه در ایران سرگذشتی بسیار کهن دارد و طبق الگویی است که طبیعت، آب، خاک و عوارض زمین بر اهالی آن تحمیل کرده است. راه در ایران علاوه بر اهمیت اقتصادی، از لحاظ سیاسی و دستیابی به نقاط دور کشور و برقراری روابط اجتماعی و فرهنگی مهم بوده است (هادی زاده کاخکی، ۱۳۹۳: ۱۰-۱۱).

یکی از راه‌های تجاری - فرهنگی که از لحاظ ارتباطی و فرهنگی اهمیت داشت جاده ابریشم بود. این جاده از شرقی ترین قسمت آسیا شروع می‌شد و از راه تورفان و شرق سیردریا به کاشغر، سمرقند، بخارا، نیشابور، ری و همدان به جاده شاهی می‌رسید. جاده از همدان به اسدآباد در جبال و از آن جا به حلوان منتهی می‌شد که در دو شاخه به جنوب (خوزستان) و غرب ادامه مسیر می‌داد. مسیر غربی به بین النهرین می‌رفت و از طریق پل نهران به بغداد (تیسفون و بابل قدیم) می‌رسید. در ری شاخه‌ای دیگر از طریق قزوین، زنجان، میانه، تبریز، آسیای صغیر را به سوی قسطنطنیه می‌پیمود و ایران را از طریق تنگه بسفر به اروپا وصل می‌کرد (همان، ۱۲-۱۳). یکی از راه‌های دیگر شاهراه بزرگ خراسان بود که از بغداد شروع می‌شد و به ماوراءالنهر می‌رفت، این شاهراه وارد ایالت جبال می‌شد از کرمانشاه گذشته به همدان می‌رسید و از آن جا به ساوه می‌رفت و سپس به سمت شمال رفته و به ری می‌رسید. آن‌گاه از ایالت جبال به سمت مشرق می‌رفت و به قومن و از آن جا به خراسان می‌رسید (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۵۴). اما از دوره مغول، سلطانیه مرکز شبکه راه‌ها شد و به جای این که از همدان به ری بروند مستقیماً به سلطانیه می‌رفتند. بر طبق نوشته حمدالله مستوفی این مسیر از قصر شیرین به همدان، سلطانیه، ساوه، کاشان و قم

کرزن از رباط کریم تا پیک فاقد آثار حیات بود اما از لحاظ سفر چاپاری وضع مساعدی داشت، تپه‌های کوتاه دو طرف جلگه را فرا گرفته بود و ایستگاه پیک به صورت دورانی پرفراز و نشیب به نظر می‌رسید (کرزن، ۱۳۸۰: ۵/۲). کنت دوسرسی که در دوره محمدشاه سال‌های ۱۲۵۵-۱۲۵۶ ق به ایران سفر کرد نوشته است که این راه هیچ چیز قابل توجهی نداشت و به غیر از آفتاب سوزان چیزی مشاهده نمی‌شد و درختی در طی راه حتی کنار سیلاب‌ها وجود نداشت (کنت دوسرسی، ۱۳۹۰: ۱۶۲). نکته دیگر این است که سفرنامه نویسان یکی از نقاط ضعف این جاده را نبودن چشمه آب شیرین می‌دانستند. کنت دوروششوار نوشته است: «همه چشمه‌هایی که در مسیر یافتیم آبشان شور مزه بود. پس از یک روز مسافرت در زیر آفتاب سوزان هنگامی که به یک منزلگاه رسیدیم آبی را که برایمان آوردند نتوانستیم بنوشیم (کنت ششوار، ۱۳۷۸: ۱۶). دبروگشن هم راه رباط کریم تا خان آباد را راهی دشوار و خسته کننده دانسته است؛ به دلیل کویر نمکی که در ایران

سفر کرد دو مسیر سنتی برای این منطقه بیان کرد: مسیر اول از تهران به رباط کریم بعد پیک، کوشک بهرام، رحمت آباد، قم... تا اصفهان و مسیر دوم تهران، رباط کریم، خان آباد، نویران، ملایر... تا خانقین مجموع مسافت برابر با ۵۰۰ میل بوده و بین کرمانشاه و تهران سرویس چاپارخانه بوده که اسب‌های پستی را معاوضه می‌کردند (کرزن، ۱۳۸۰: ۱/۹۰-۹۱).

زمانی که ناصرالدین شاه در سال ۱۲۸۷ ق عازم عتبات شد در رباط کریم توقف کرد و بر طبق سفرنامه عتبات ایستگاه‌هایی که وجود داشتند این گونه بودند: تهران، رباط کریم، زرنده، ساوه، نویران، همدان، اسدآباد، کنگاور، صحنه، بیستون، دینور، عمادیه، طاق بستان، کرمانشاهان، ماهیدشت، هارون آباد، کزنده، سرپل ذهاب، قصر شیرین... کربلا (ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۳: ۲۷). در سفرنامه عراق عجم در سال ۱۳۰۹-۱۳۱۰ ق از شهر ری به کهریزک و قم و سپس منطق دلیجان، محلات، نهاوند، تویسرکان،



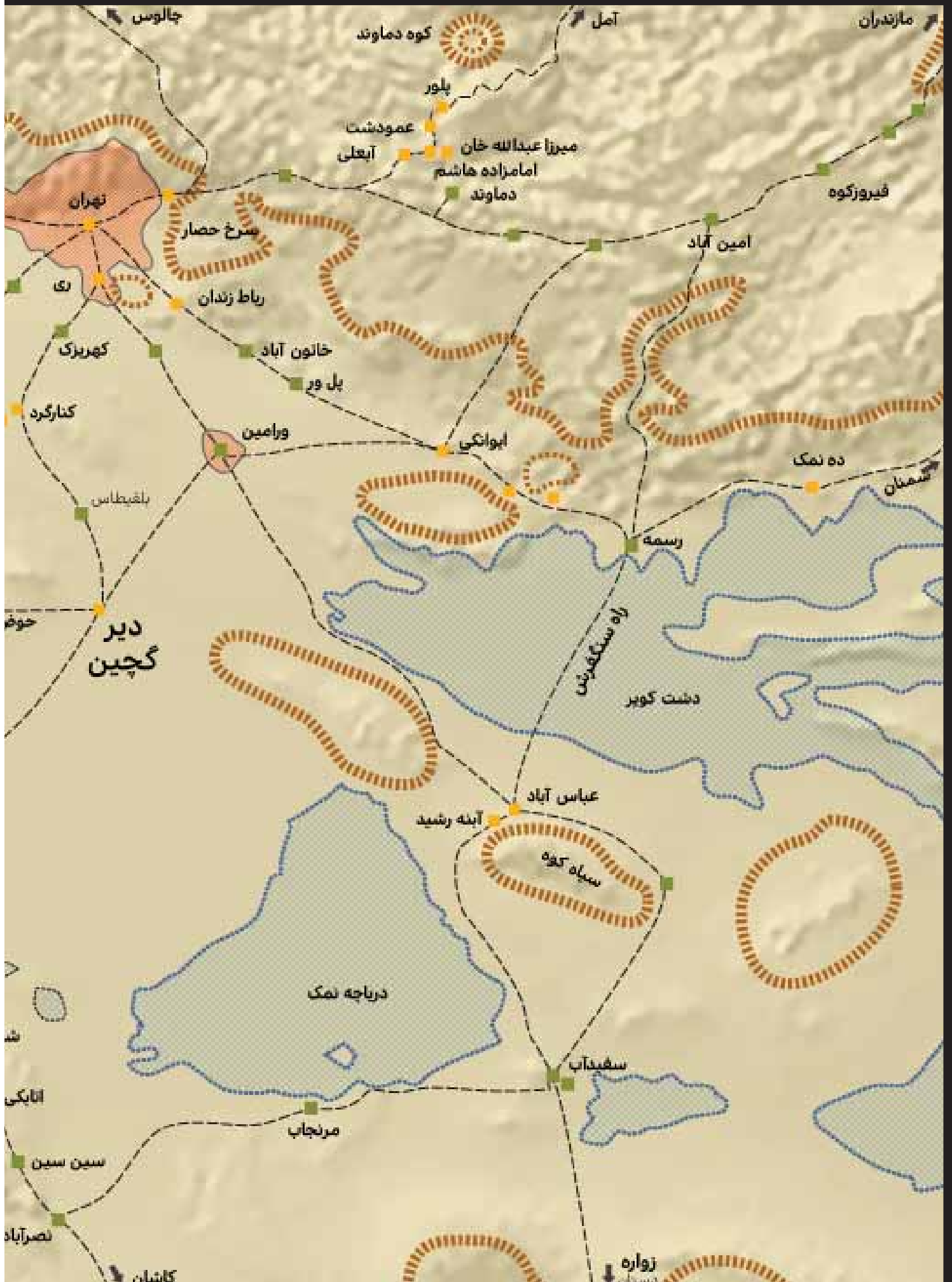
پل بازارک

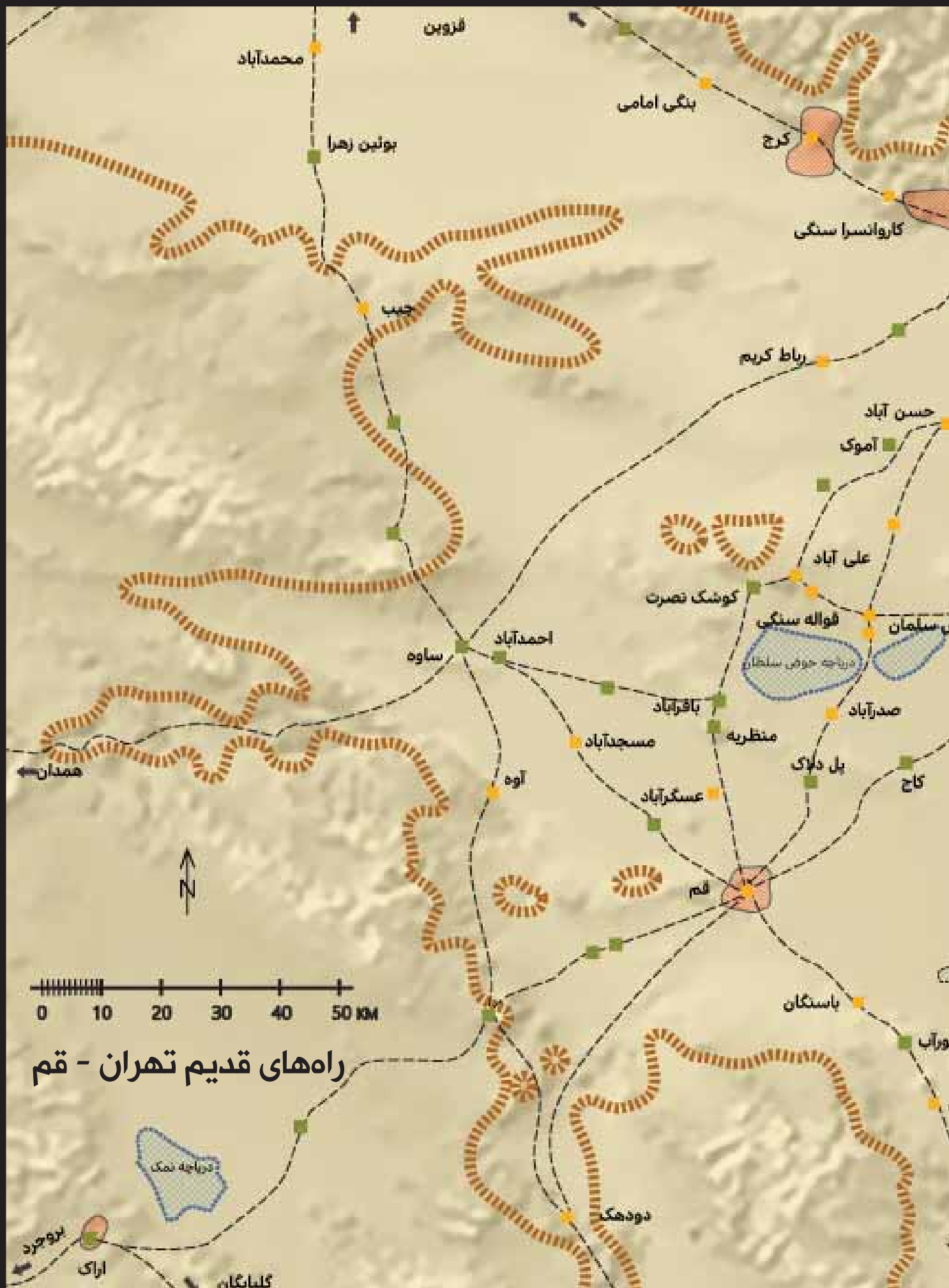
وجود داشت و یک شاخه آن رباط کریم و خان آباد را فرا می‌گرفت (بروگشن، ۱۳۶۸: ۲۷۹). یکی از مناطقی که از نظر ویژگی‌های طبیعی دشوار بود پیک زرنده بود که نه آب و آبادانی داشت و از نظر خاک آن منطقه شوره‌زار بود (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، ۱۳۸۷: ۱۰). از جلوه‌های دیگر طبیعت این منطقه، رودخانه شور بود. رودخانه شور از کوه‌های اطراف شهرهای آوج، ابهر و جنوب قزوین سرچشمه گرفته با جهت کلی شمال باختری به جنوب خاوری از هشت کیلومتری جنوب شهر رباط کریم گذشته و به شوره‌زار خاور حوض سلطان می‌ریزد (فرهنگ آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۰: ۱۵۶/۳۸). فاصله آن تا رباط کریم یک و نیم ساعت است (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، ۱۳۸۷: ۱۵۵). زمانی که فخرالملک اردلان در سال ۱۳۰۴ ق عازم عتبات

فراهان، آشتیان، ساوه و رباط کریم رفت. یکی از ایستگاه‌های بین ساوه و رباط کریم، پیک زرنده بود که فاصله آن تا رباط کریم پنج فرسنگ بود و به مدت چهار ساعت طول می‌کشید (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، ۱۳۸۷: ۱۵۵ و ۳۳۵). عبدالله مستوفی نیز در دوره احمدشاه در سال ۱۳۳۴ ق بعد از ساوه به سمت مامونیه، پیک و رباط کریم رفت. بنابراین رباط کریم یکی از ایستگاه‌های مسافرتی در دوره قاجاریه بود که به دلیل نزدیکی به تهران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. فاصله این منطقه تا تهران شش فرسخ بود (مستوفی، ۱۳۷۱، ۵۱۲/۲). طی این مسیر هفت ساعت طول می‌کشید (سیف الدوله، ۱۳۶۴: ۲۸۱).

۳. وضعیت راه‌ها

وضعیت راه‌های رباط کریم تا ساوه در منابع به گفته لرد





راههای قدیم تهران - قم

ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی

همان‌طور که قبلاً گفته شد، رباط کریم یکی از روستاهای آباد تهران و جزء بلوک شهریار بود و در تیول سرکار علیه انیس‌الدوله، همسر ناصرالدین‌شاه، قرار داشت. بنا به نقل منابع پانصد خانوار سکنه، یک رشته قنات، ۱۲-۱۰ باب کاروانسرا، هفت هشت تا مغازه، یک باب حمام، یک مسجد، دو مقبره و یک امامزاده داشت. بیشتر اراضی رباط کریم از آب رودخانه کرج مشروب می‌شد و محصولاتش بیشتر شامل گندم، جو و پنبه بود. همچنین باغات زیادی داشت که اغلب تاکستان و انگورش به خصوص انگور عسکری آن معروف بود (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه: ۱۳۸۷: ۳۵۵). نویسنده کتاب از حریم تا حرم نوشته که خانه‌های عالی داشت (فخرالملک اردلان، ۱۳۷۲: ۱۱۳) اما به گفته لرد کرزن رباط کریم خانه‌های پراکنده و گودالی کثیف داشت (۱۳۸۰، ۲/ ۲۶۵).

کمی بالاتر از رباط کریم واحد تلگراف ساخته شده بود که مهندسان انگلیسی نصب و تسلیم دولت ایران کرده بودند (بروگشن، ۱۳۶۸: ۲۸۹). در مورد زبان اهالی، بروگشن نوشته که اهالی آن مانند کلیه آبادی‌های راه از رباط کریم گرفته تا همدان از مردم ترک‌نژاد تشکیل شده بود که به آن‌ها عثمانلو می‌گفتند و زبان آن‌ها ترکی آذربایجانی بود (همان). از روستاهایی که در کنار رباط کریم قرار داشتند می‌توان به سفیددار، شترخان، نصیرآباد، قلعه صدرخالصه، کلمه، صدرخالصه، کلمه، سالور، اصف‌آباد، آدران خالصه، سلطان‌آباد خالصه (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، همانجا)، و خیرآباد، همدانگ، میمون‌آباد و پرندک اشاره کرد (ناصرالدین شاه، ۱۳۶۳: ۲۹). برخی از مناطق فوق در حال حاضر بخش‌هایی از شهرستان‌های بهارستان یک و دو و رباط کریم می‌باشد. مثلاً سلطان‌آباد جزء منطقه بهارستان یک و پرندک جزء رباط کریم است.

آثار تاریخی

این شهر در حال حاضر دارای آثار تاریخی متعددی است که می‌توان به کاروانسرای سنگی، کاروانسرای فتحعلی‌شاهی، پل بازارک، انبارهای یخی، تپه‌های داوودیه و آلود، پل سنگی (لطفعلی خان زند)، قلعه سنگی، امامزاده محمدتقی و بقعه پیامبر اشاره کرد (سپیده شجاعی، ۲۱ مرداد ۱۳۹۳). در این بخش به آثاری پرداخته خواهد شد که نقش زیادی در راه‌های رباط کریم در گذشته داشت.

۱. کاروانسرای سنگی

کلمه کاروانسرا مشتق از کاروان (کاربان) به معنی گروه مسافران (قافله) که دسته‌جمعی مسافرت می‌کنند و سرای به معنی خانه و مکان است. هر دو کلمه کاروان و سرای، مشتق از پهلوی ساسانی یعنی فرس میانه است. در واقع دلیل احداث کاروانسراها یا بناهای مشابه این بود که محلی



کاروانسرای حاج کمال

بود آب رودخانه زیاد بود. به گفته وی برابر پانصد سنگ بود و عبور از رودخانه خطرات زیادی داشت. وی نوشته است که «اگر پلی بر روی رودخانه بود از هر ثوابی عظیم‌تر بود» (فخرالملک اردلان، ۱۳۷۲: ۱۱۳). البته زمان سفر ناصرالدین‌شاه به عراق عجم حجم آب کاهش یافت و میزان آن به گفته وی دو سنگ بود (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، ۱۵۵).

از ویژگی‌های دیگر این منطقه که مسافرت را سخت می‌کرد، وجود کاروانسرای مخروطی‌ای بود که جایی خطرناک و مامن دزدها و همین‌طور کمینگاهی برای راهزن‌ها بود. در سفرنامه دیولوفو آمده است که: «می‌گفتند مامن دزدان است و مکرر کاروانیان را لخت کرده‌اند، اخیراً پانزده نفر راهزن را قشون دولتی در اینجا محاصره کرد و آنها شجاعانه از خود دفاع کردند و چند نفر سرباز دولتی را کشتند. سرتیپ عباسقلی خان با این که صاحب منصبی شجاع بود محض احتیاط به این خرابه نزدیک نشد» (دیولوفو، ۱۳۳۲: ۱۶۶). ناصرالدین شاه نیز در سال ۱۳۱۰ ق ذکر کرده که اینجا کمینگاهی برای راهزنان بوده است. با این حال در سال ۱۳۰۴ ق فخرالملک این جاده را در کمال امنیت توصیف کرده بود (فخرالملک اردلان، ۱۳۷۲: ۱۱۳). در مجموع می‌توان گفت وضعیت راه‌های رباط کریم به سازه به دلیل ویژگی‌ها و عوارض طبیعی مثل کویر، دره و تپه و عوارض مصنوعی مثل کاروانسرا مناسب نبود، اما با این حال یکی از راه‌های اصلی به عتبات بود، به طوری که کنت ژولین دوروششوار می‌نویسد: «در ایران سفر کردن، خستگی فراوان می‌آورد. هم تن و هم به جان منزلگاه‌ها کثیفند، در زمستان سردند و در تابستان گرم و دم دارند» (دوروششوار، ۱۳۷۸: ۵۵). در طی سال‌های بعد هم این راه از وضعیت خوبی برخوردار نبود و علاوه بر شرایط بالا، دزدی مسافران طی مسیر هم وجود داشت. در این زمینه می‌توان به اسناد کتابخانه مجلس و وزارت خارجه اشاره کرد.

ساخته و به دولت آن زمان وقف کرد. کاروانیان برای استفاده از این مکان هیچگونه وجهی پرداخت نمی‌کردند (قربانی، زمستان ۱۳۸۰: ۵۴).

مساحت کاروانسرا حدود ۳۴۰۰ مترمربع است که ۲۴۰۰ مترمربع آن زیربنا و ۱۰۰۰ متر بقیه را صحن کاروانسرا تشکیل می‌دهد. در هر ضلع کاروانسرا یک ایوان و حجره وجود دارد که شمار آنها در مجموع به ۱۸ غرفه می‌رسد. هر یک از ایوان‌ها دارای اجاق مخصوص به خود هستند و این غرفه‌ها محل اسکان و اتراق کاروانیان و مسافری بوده است. بخش‌های مختلف کاروانسرا عبارت‌اند از: جلو خان ورودی، صحن مرکزی، حجره‌های اطراف، شاه‌نشین جنوبی، ایوان شمالی و پنج اصطبل که محل نگهداری احشام و چارپایان بوده است. قسمتی از این کاروانسرا که به سالن اجتماعات معروف است برای نقالی و داستان‌سرایی استفاده می‌شد. پشت این سالن‌ها جایگاهی به نام شاه‌نشین وجود داشت که مخصوص صاحب منصبان بود. شاه‌نشین ایوانی رفیع داشت و دهلیزهایی در کنار آن به چشم می‌خورد. دهلیزها محل استراحت خدمه و اهل اندرونی بود. در قسمت پشت بام دو برج دیده‌بانی هست که افرادی برای نگهبانی در این مکان قرار می‌گیرند تا تمام نواحی رباط‌کریم را خوب ببینند (همان). مواد ساختمانی مورد استفاده در کاروانسرای فتحعلی شاه عبارت‌اند از: آجر با ملاط، گل، آهک و گچ که نسبت فضاهای خالی و پر در بنا یک به یک است. پایه‌های قطور کاروانسرا عامل حفظ بنا بود که در طی سالیان متمادی و در سال‌های اخیر آسیب‌های عمده‌ای به بنا وارد شده است. سطوح داخلی و خارجی بدنه کاروانسرا از آجر ساخته شده است و در نمای رو به صحن، تزیینات متنوع آجر دیده می‌شود.

۳. پل بازارک

برای استراحت و حمایت کاروانیان بود (کیایی، ۱۳۶۲: ۳). بنابراین گروه‌های مختلف پس از گذر از کرمانشاه، همدان و ساوه قبل از رسیدن به ری در کاروانسرای رباط کریم اقامت می‌کردند و پس از استراحت راه خود را به ری تا خراسان ادامه می‌دادند. این کاروانسرا نزدیک رباط‌کریم و در کنار دشت آباد و حاصلخیز شهریار قرار داشت. نوع معماری کوشک میانی آن شبیه ساختمان‌های عصر ساسانی بود که در هیچ کاروانسرای چنین تشکیلاتی دیده نشده است. اما بقیه بنا به دوره آل بویه باز می‌گردد. پلان آن به سبک بناهای دوره اسلامی چهار ایوانی با یک حیاط مرکزی بود. ماکسیم سیرو احتمال داده است که ایوان‌ها و اطاق‌های مجاور برای اقامت مسافران و مال‌داران بوده و اطاق‌های دایره شکل و بعضی اطاق‌های دیگر محل قراردادن بارها و چارپایان بود (سیرو، ۱۹۴۹: ۹۲). فخرالملک در مورد کاروانسرای سنگی می‌نویسد که از بناهای محکم و قدیمی و مصالح آن از سنگ و گچ بود و اگر بخواهند پلی بسازند خیلی به کار می‌خورد چون در این صحرا سنگ یافت نمی‌شود (فخرالملک اردلان، همانجا). ناصرالدین شاه هم در سفرنامه عراق عجم گفته که این کاروانسرا از زمان‌های قدیم بوده و آن جا را از قصد خراب کردند و الا محال است خود به خودی خراب شود، تمام بنا از سنگ و آهک است (اعتماد السلطنه و ناصرالدین شاه، ۱۳۸۷: ۱۵۶). طبق منابع عصر قاجار این کاروانسرا محلی خطرناک بود و هر زمان شورش رخ می‌داد این جا محل دزدها و کمینگاه برای راهزن‌ها بود.

۲. کاروانسرای فتحعلی شاه

طبق نوشته سفرنامه سیف‌الدوله این کاروانسرا در زمان فتحعلی شاه قاجار ساخته شد که هدف اصلی برای استفاده کاروانیان بود (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴: ۲۸۱). گویا یکی از رجال عهد قاجار به نام آقا کمال این ساختمان را در مسیر عتبات

انبارهای یخی



- بیکر، ال. اچ. جغرافیا و تاریخ (پیوند مرزها). ترجمه مرتضی گودرزی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام، ۱۳۹۲.
- بیگ محمدی، حسن. مقدمه‌ای بر جغرافیای تاریخی ایران. اصفهان: دانشگاه اصفهان، ۱۳۷۷.
- باولویچ، م. تریا، ایرانسکی. سه مقاله درباره انقلاب مشروطیت ایران. ترجمه م. هوشیار، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی، ۱۳۵۷.
- پیرنیا، محمدکریم، کرامت‌الله، افسر. راه و رباط. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین، ۱۳۷۰.
- دوروششوار، کنت ژولین. خاطرات سفر ایران. ترجمه مهرا توکلی. تهران: نشرنی، ۱۳۷۸.
- رازی، امین احمد. هفت اقلیم. ج ۳. تصحیح محمد رضا طاهری (حسرت). تهران: سروش، ۱۳۷۸.
- سلطان محمد میرزا قاجار (سیف الدوله). سفرنامه سیف الدوله، تهران: نشر نی، ۱۳۶۴.
- سیرو، ماکسیم. کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه. ترجمه عیسی بهنام. قاهره: انتشارات انجمن فرانسوی شرق شناسی در قاهره، ۱۹۴۹.
- شجاعی، سپیده. «مروری بر گذشته تاریخی رباط کریم». robotnews.ir، ۲۱ مرداد ۱۳۹۳.
- شهرهای ایران شهر. ج ۵. پژوهش گروهی بنیاد ایران شناسی. مدیریت طرح محمد رضا نصیری. تدوین نهایی حسن حبیبی. تهران: بنیاد ایران شناسی، ۱۳۹۱.
- فخرالملک، ابوالحسن خان. سفرنامه ابوالحسن خان فخرالملک اردلان به عتبات. به کوشش محمد رضا عباسی. تهران: انتشارات سازمان اسناد ملی ایران، ۱۳۷۲.
- فرهنگ آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران. ج ۳۸. تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۷۰.
- قربانی، نعیمه. «کاروانسرای رباط کریم». رشد آموزش تاریخ، ش ۸ (زمستان ۱۳۸۰).
- کرزن، جرج ناتیل. ایران و قضیه ایران. ج ۱ و ۲. ترجمه علی وحید مازندرانی. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۰.
- کریمان، حسین. ری باستان. ج ۲. تهران: انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۴۹.
- کنت دوسرسی. ایران در ۱۸۳۹-۱۸۴۰م (۱۲۵۵-۱۲۵۶ ق). ترجمه احسان اشراقی. تهران: سخن، ۱۳۹۰.
- کیایی، محمدیوسف. فهرست کاروانسراهای ایران. ج ۱. تهران: سازمان ملی حفظ آثار باستانی ایران، ۱۳۶۲.
- گلگه، لئونار. «مبانی نظری جغرافیای تاریخی، درک تاریخی در جغرافیا، یک رویداد آرمان‌گرا». کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، فورددین ۱۳۷۹.
- لسترنج، گی. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
- مادام دیولوفوا. سفرنامه دیولوفوا، ایران و کلد. ترجمه فره وش. تهران: خیام، ۱۳۲۲.
- مافی، حسین قلی خان نظام‌السلطنه. خاطرات و اسناد نظام السلطنه مافی. محقق معصومه مافی و منصوره اتحادیه و سیروس سعدونیان و جمشید رام پیشه. تهران: نشر تاریخ ایران، ۱۳۶۲.
- مستوفی قزوینی، حمدالله. نزه القلوب. تصحیح گای لسترنج. تهران: دنیای کتاب، بی تا.
- مستوفی، عبدالله. شرح زندگانی من با تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه. ج ۲. تهران: زوار، ۱۳۷۱.
- مهدوی، مسعود. «مفهوم جغرافیای تاریخی». مجله علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۳۷۰.
- مهدوی، مسعود و علی احمدی. «جغرافیای فرهنگی: تبیین نظری و روش‌شناختی کاربرد در مطالعات فرهنگی». نامه پژوهش فرهنگی، سال ۱۲، ش ۱۳ (بهار ۱۳۹۰).
- ناصرالدین شاه. سفرنامه عتبات. به کوشش ایرج افشار. تهران: انتشارات فردوسی و عطار، ۱۳۶۳.
- هادی زاده کاخکی، سعید. کاروانسرا در ایران. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۹۳.
- mike Heffernan, history.ac.uk /makinghistory /resources /articles /historical-geography.html.
- the editors of encyclopedia britanica, Britannica.com /science /historical_geography, 2016 /5 /3.

به لحاظ اهمیت ارتباطی رباط کریم به ساوه و برقراری ارتباط شرق و غرب از ارزش فراوانی برخوردار بوده است. به طوری که پیش از احداث سیلاب تنها راه ارتباطی بین کاروانسرای شدن آب رودخانه سیلاب تنها راه ارتباطی بین کاروانسرای حاج کمال واقع در رباط کریم و قلعه سنگی در غرب و راه ارتباطی به ساوه بود (شهرهای ایران شهر، ۱۳۹۱: ۸۲/۵). مصالح به کاررفته در پل شامل سنگ، آجر، گچ، شفته آهک و ساروج بود.

۴. انبارهای یخی

برای تهیه یخ در فصول تابستان و زمستان از چند قرن گذشته در برخی مناطق کشور انبارهای یخ ابداع و ساخته می‌شد تا یخ مورد نیاز ساکنین این مناطق از این طریق تامین شوند. این مناطق بیشتر در دوره قاجاریه و زندیه ساخته شد و در رباط کریم برای تامین یخ این منطقه و کاروانیان، سه انبار یخی برای فصول مختلف وجود داشت که در اصطلاح محلی به یخچال معروف بودند. این انبارها تا حدود سی سال پیش استفاده می‌شد که با آمدن یخچال‌های برقی این انبارها غیر قابل استفاده شدند (سپیده شجاعی، ۲۱ مرداد ۱۳۹۳).

نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر به بررسی جغرافیای تاریخی منطقه رباط کریم پرداخته شد. رباط کریم از دوران‌های گذشته به دلیل قرار داشتن در مسیر جاده ابریشم و راه زیارتی خراسان به بغداد اهمیت ویژه‌ای داشت. از دوره قاجاریه به دلیل انتخاب تهران به عنوان پایتخت و مرکز حکومتی، مردم برای رفع نیازهای مالی خود متوجه تهران شدند، بنابراین مردم مناطق جنوبی کشور ناچار به عبور از جاده تهران- ساوه بودند. همچنین مردمی که قصد رفتن به عتبات را داشتند از این مسیر استفاده کرده و از تهران به رباط کریم، ساوه، همدان، کرمانشاه تا عراق می‌رفتند. بنابراین موقعیت جغرافیایی منطقه تاثیر زیادی در اهمیت ارتباطی منطقه داشت. از سوی دیگر وجود کاروانسرا و استراحتگاه هم بر رفت و آمد افزود. چون کاروانسرای سنگی با قدمت هزارساله متروکه شده بود برای راحتی حال مسافران کاروانسرای دیگری به همت خواجه کمال از درباریان فتحعلی شاه ساخته شد. هر چند طی مسیر پس از رباط کریم با سختی‌ها و مشکلات خاصی همراه بود.

منابع

- ابن حوقل. صورة الارض. تصحیح جعفر شعار. تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۶.
- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. مراه البلدان. ج ۱. به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۶۷.
- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان و ناصرالدین شاه قاجار. سفرنامه عراق عجم به ضمیمه تاریخ و جغرافیای راه عراق عجم. تصحیح میرهاشم محدث. تهران: اطلاعات، ۱۳۸۷.
- بروگش، هینریش. سفری به دربار سلطان صاحبقران. ترجمه مهندس کردیچه. تهران: اطلاعات، ۱۳۶۸.