

# گیلان نامه

مجموعه مقالات گیلان‌شناسی

جلد دوم



\* احمد اداره‌پی گیلانی \* محمد الطافی \* محمد بالاری  
\* افشنین پرتسو \* فریدون پوررضا \* رحیم چراوی \* ابوالفتح حکیمیان  
\* رضا رضمازاده لنگروندی \* محمد روشن \* عزت‌الله‌زرندیان \* سادق سجانی  
\* احمد سوار رخش \* هارون شفیقی‌هنبرانی \* احمد شکریه \* اسحاق شعبانی  
\* ایرج صراف \* رحیم صفاری \* هوشنگ میاسی \* ابراهیم غفاری  
\* مصطفی فرضی‌پور ماجیانی \* ملی فروخی \* رضا مدنی \* محمدولی مظفری  
\* علینقی منزوی \* سید مسعود منوری \* ابراهیم نام \* محمد هنی

پژوهش

م. پ. جكتاجی

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
	مقدمه
پنج	
۱	کبریت‌سازی در گیلان / احمد اداره‌چی گیلانی
۱۵	سنديوق بولاکی / محمد الطافی
۲۹	گزارش سلیمان خان مهندس از راههای گیلان / مهندس محمد باقری
۴۱	«یهودی کاسه» تحقیقی درباره یهودیان سیاهکل / افشنین پرتو
۶۳	یادداشت‌های پراکنده درباره موسیقی فولکلوریک گیلان / فریدون پور رضا
۷۹	خورشیدخانم، سراینده چند قطعه شعر فولکلوریک / رحیم چراگی
۹۳	دیلم و دیلمان در تاریخ و منابع کهن ایران / دکتر ابوالفتح حکیمیان
۱۰۱	جنبیش مرداویج گیلی / رضا رضازاده لنگرودی
۱۱۵	کمیته ستار در مشروطیت گیلان / محمد روشن
۱۳۷	لغات و اصطلاحات گیلکی در توتونکاری / عزت‌الله زرندیان
۱۵۳	خان احمدخان گیلانی / صادق سجادی
۱۶۱	عناصر ممتاز در تصوف رایج در گیلان / احمد موارد رخش
۱۸۱	تالش / هارون شفیقی عنبرانی
۱۸۹	رأزی در تاریخ مشروطیت / احمد شکریه
۱۹۵	یعقوب شهنازی استاد موسیقی / سرهنگ اسحاق شهنازی
۲۰۵	طاس لغزنه، مشکلات دستور گیلکی / دکتر ایرج صراف
۲۱۷	نوق تغذیه در گیلان / رحیم صفاری

# گزارش سلیمان خان مهندس از راههای گیلان

## مهندس محمد باقری

آنچه در پی می‌آید گزارش تهیه شده توسط شخصی به نام سلیمان خان مهندس است که در سال ۱۲۹۸ قمری در مورد راههای بین قزوین و گیلان و پیمودن مسیر از منجیل به زنجان و از آنجا به ماسوله و رشت نوشته شده است.

نسخه خطی این گزارش در اختیار کتابخانه دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران بوده و سپس به کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران منتقال یافته و در آنجا چزو «نسخه های خطی کتابخانه دانشکده حقوق» به شماره (۳۲۵-ج) فهرست شده است. مشخصات این دستنوشت به قرار زین است:

«راپورت گردش در کوهستانات مابین قزوین و گیلان...»

به خط نستعلیق، پایان سده ۱۳

کاشف فرنگی، جلد تیماج سبز مقوایی تازه

۱۰ برق ۱۳۵ × ۲۱ × ۱۳ سانتی متر، ۱۳ سطر ۹۵ × ۱۴ سانتی متر

سلیمان خان مهندس فرزند حکیم داود از شاگردان مدرسه دارالفنون در رشت مهندسی بود و پس از فراغت از تحصیل چندین سال در مدرسه خلیفه مترجم و بعد معلم ریاضی دارالفنون بود. وی در سال ۱۲۱۶ قمری درگذشت. پسر او حکیم داود از ارامنه ایران و از اطباء بود که در سال ۱۲۶۸ قمری در تهران درگذشت.

در مورد آبادی خرزان که در این گزارش چند بار نامش آمده و زمانی راه اصلی قزوین به رشت از آنجا می‌گذشت، جا دارد اشاره کنیم که منوچهرخان معتمدالدوله کاروانسرایی در آن ساخته بود که بقدمها مشروطه خواهان هنگام حرکت از گیلان به هم قزوین و تهران به سرکردگی پیغمبر خان، پس از کشتن ناصرخان پسر غیاث نظام

۱- نقل باختصار از «شرح رجال ایران»، مهدی جامداد، انتشارات زوار، تهران ۱۳۵۰ (جلد ۵ صفحه ۱۱۳).

رئيس ایل غیاثوند در یوز باشی چای به خرzan رفتند و یک ماه در کاروانسرای آنجا توقف کردند تا دستور حرکت برسد (سال ۱۳۲۷ قمری). فرماندهی بردا معمتم الدوله نیز که در کتاب خود به نام «هدایة السبیل و کنایة الدلیل» کردن خرzan را توصیف کرده، در بازگشت از سفر مکه مسجدی در آبادی خرzan بنا نهاده است (سال ۱۲۹۳ قمری).

- مسین گردش سلیمان خان مهندس روی نقشه‌ها با خطچین نشان داده است.  
در بازنویسی این متن موأَزَد زیر منتظر شده است:
- ۱- ضبط پاره‌ای از اسمی جایها درست نبود که به همان صورت آورده شده و درست آن داخل کروشه نوشته شده است.
- ۲- چنه کلمه برای تکمیل جمله بندیها داخل کروشه افزوده شده است.
- ۳- در چند مورد املای کلمات در پانویس اصلاح شده است.
- ۴- نقطه‌گذاری که در متن نبود افزوده شده است.
- ۵- متن در اصل یکسره نوشته شده بود که در اینجا پاراگراف بندی شده است.
- ۶- شروع صفحات متن اصلی با علامت (/) مشخص شده است.
- ۷- رسم الخط مطابق آنچه امروز رایج است تغییر یافته است.

\*\*\*

راپورت گردش در کوهستانات مابین قزوین و گیلان که حسب الامن  
خانزاد سلیمان مهندس [که] مأمور بود بهجهت انتخاب راه شویه،  
معروض می‌دارد بتاریخ بیست و پنجم جمادی الثانی ۱۲۹۸.

\*\*\*

### / تفصیل راهها و امتدادات مختلفه در کوهستانات مابین قزوین و گیلان

راه خرzan که اول دفعه عبور شد راهی است کوهستانی واقع مابین چاپارخانه مزرعه و چاپارخانه پاچنار، چون از مزرعه بگذرند تا نیم فرسخ راه‌خاکی و نزدیکیهای پایی گردنه مخلوط با سنگهای مست و کاه با تخته سنگهای بزرگ می‌باشد. از آن حدود به بعد رو به فراز تنگ می‌رود و گاه مسطح تا نزدیکیهای قله و در خود قله راه صاف و بی‌عیب موجود است تا رسید به خود ده بغردان.

در این نقطه راه از ابتدای فراز تا به ده خرzan چند نقطه بهزحمت به جهت عبور قافله دیده می‌شود. علاوه بر آن قریب به نیم فرسخ باثلاق سخت موجود است

- ۲- این دو نقطه از کتاب «مینودر» یا «باب الجنة قزوین»، سید محمدعلی گلریز، انتشارات دانشگاه تبران، ۱۳۳۷ گرفته شده و زحمت ترسیم آن را برای این مقاله آقای علی‌اصغر شباب کشیده‌اند.
- ۳- در متن: باطلاق.

ولی امتدادات صاحب نشیب ملایم با عرض کافی نیز دیده می‌شود. چون از ده خزان بگذرند، راه رو به نشیب گاه تند و کمتر ملایم، با تلاق کمتر و راه خشک تا نزدیکیهای پاچنار نشیب خیلی تند می‌شود که عبور آن خالی از زحمت نیست. تمام این راه از مزرعه‌ای پاچنار چهار فرسخ است و تفصیل قطعات آن در فرد جداگانه عرض شده که بعضی خوب و بعضی محتاج جزئی تصرفند / و بعضی متروک و در هوض آنها باید راه دیگر اختیار نمود و چون به جهت رفع نشیب و فراز تند باید راه را به سمت یمین و یسار بلکه در گرد تپه‌ها پیچانید، لهذا بر طول جاده حالیه افزوده و به پنج فرسخ خواهد رسید. از وضع این راه چنان استنباط می‌شود که جاده طبیعی نیست بلکه به مرور رفع بعضی از سختیهای آن شده مثلاً الان راهی است اغلب جاما عریض و خالی از خطر افتادن سیل و رود و غیره.

با وجود این در این راه سه عیب بزرگ موجود است: اولاً، در بعضی امتدادات نشیب و فراز تند که اسباب زحمت عابرین است. ثانیاً، قریب به نیم فرسخ آنچنان با تلاق مستعدی است که به جزئی رطوبت تا نیم زرع عمق کل می‌شود. ثالثاً، زمستان سخت از کثرت برف و کولاک و شدت بادهای تند به طوری است که اغلب راهها مسدود و یا عبور آن پرخطر است.

عیب اول که نشیب و فراز پاشد مخصوص است به جهت جمیع راههای طبیعی و کوهستانی و مقصود از راهسازی رفع همین فقره است که باید جاده را ترک نموده به واسطه اسباب و علم تسویه و تراز، راه دیگر به نشیب و فراز دلغواه پیدا کرد.

/ عیب دوم رفع خواهد شد ناچار به واسطه سنگتغشیهای مکرر. اما عیب سوم؟ که سختی زمستان پاشد، چون در فاصله معینی این حالت بروز کند نه در تمام راه، پس اولاً ممکن است آن قطعه معین از راه [را] تنیز داده از سمت زیردست که معروف به قشلاق است عبور داد و یا آنکه در همان امتداد چند قراولخانه نزدیک به هم ساخته شود تا در زمستان مواطلب و همواره مشغول پاک کردن جاده باشند و خود قراولخانه‌ها یک نوع پناهگاهی باشد به جهت عابرین. برآورد مخارج این راه در فرد جداگانه عرض شده.

### راه تونیان

راه تونیان که در پشت راه خزان واقع است از پاچنار ابتدا شد در کنار رودخانه‌ای که از دره ملاعلی جاری است، ممتد می‌باشد و در ابتدای دره ناچار از همان رودخانه بگذرد که پل لازم دارد و بعد گاه در خاک و گاه در سنگ، گاه همکف با رودخانه در زمینهای زراعتی و گاه در موضع بلند و مرتفع، همچنان صاحب نشیب/

و فراز ملایم حرکت کند. بعد از یک فرسخ، تقریباً در برابر ده ملاعنه، داخل دره [ای] می‌شود معروف به دره توپیان و در ابتدا از آب کمی می‌گذرد متعلق به همان دره، و رو به فراز می‌گذرد تا به پای گردنه معروف به گردنه توپیان می‌رسد. در روی این تپه سنگی که در ابتدا سست و بعد مرکب از سنگهای سخت است، بالا رود، ولی به یک نشیب تندی که در تمام خرزان نقطه‌ای حتی به این تندی یافت نمی‌شود. اگرچه از پای گردنه الی قله نیم فرسخ بیشتر نمی‌شود، ولی صاحب سه عیب بزرگ است: اولاً، خود جاده چنان تند است که یک ذرع آن به کار شوese نمی‌آید و باید تمام را ترک کنده جاده جدیدی اختیار کرد. ثانیاً چون تپه کم عرض و بی‌دامنه است، ممکن نیست امتداد جاده را به طور دلخواه پیچانید تا نشیب کمتر شود. ثالثاً آنکه این تپه منحصر به فرد واقع شده و تپه دیگر نیست که به جای آن اختیار شود، مگر کوههای بسیار مرفوع سنگی. چون از گردنه بگذرند، گاه سنگی و گاه خاکی، در بغل کوه با نشیب ملایم و گاه تند ولی در سنگهای بسیار سخت تا نیم فرسخ به باغات توپیان مانده، تا الی خود توپیان جاده بسیار افسوش واقع مابین کوههای مرفوع و دره‌های عمیق کم عرض به نشیب ممتد می‌باشد و قریب به هزار / ذرع مجبوراً از دامنه رشته‌کوهی می‌گذرد که در حالت ریزش است و قطعات بزرگ و کوچک زیاد از قله کوه به دامنه افتاده و قطعات چند در حالت سقوط واقعند. البته این ریزش کمال صدمه را دارد به جهت جاده که ناچار مابین این کوه و دره عمیق واقع است و تا نیم فرسخ دیگر [که] از توپیان بگذرند، جاده همین قسم پرنشیب و سنگی است تا بعد به زمین هموار و خاکی رسد و یک فرسخ و نیم تا مزرعه، جاده در زمین صاف و ملایم ممتد می‌باشد و این قطعه صاف و خاکی باتلاق و کل چسبان بسیار سختی دارد. برآورد خارج این راه نیز در فرد [جاداگانه] عرض شده.

### تحقیق مابین راه خرزان و راه توپیان

فاصله مابین مزرعه و پاچنار از راه خرزان کمتر است از فاصله مابین همان دو نقطه، ولی از راه توپیان. سختی زمستان خرزان در این قله نیز موجود است، چون ده توپیان و ده خرزان به یک فرسخ فاصله، در مقابل هم، در شرقی شربی یکدیگر و تقریباً در یک دایره صغیره چهارگانی واقعند. اما نشیب و فراز راه توپیان اگرچه به حسب فاصله کم، ولی سخت و بلکه فلاج ناپذیر، [و] وضع جاده همه‌جا کم عرض [است] که پس از مخارج زیاد تواند صاحب عرض خرزان شود. علاوه بر این، باتلاق این راه بیشتر و عیب بزرگ اینکه قریب به یک فرسخ در رودخانه ممتد می‌باشد و همیشه در خطر سیل خواهد بود.

نسبت مخارج این دو راه نیز در فره ظاهر است.

### راه دره ملاعلی یا راه بکنندی

از مزرعه تا بکنندی یا از قزوین به یلآباد و بکنندی همچو راه خاکی و ملائم و حوب بدون عیب باطل و غیره [است].

از بکنندی<sup>۵</sup> که بگذرند، به دو راه ممکن است خود را به دره ملاعلی رسانند. اولاً، تا نیم فرسخ خاکی حرکت کرده داخل دره یا مسیل کم عرض می‌شوند که در اغلب جاهای یک ذرع و یک ذرع [و] نیم عرض دارد و واقع مابین کوههای منتهی سنتی [است] که از طرفین آثار سیل ظاهر [است]. همین قسم نیم فرسخ حرکت کند، و روی هم از بکنندی یک فرسخ است تا محل تلاقی یا دره ملاعلی یا با رودخانه [ای] که در ابتدای خاک طارم و از جلو [ی] یوزباشچای می‌گذرد. اما راه دیگر جاده عبور و منور نیست، مگر تیرهای تلگراف را در آن سمت نصب کرده‌اند و این / راه در مقابل بکنندی بر روی تپه بالا رود و بعد داخل دره شود که تلاقی کند دره ملاعلی را، تقریباً یک فرسخ پایین‌تر از محل تلاقی جاده اول.

در هر حال چون داخل دره شود، جاده حالیه در فاصله زیادی همکف با رودخانه [است] و مکرر داخل رودخانه شده به سمت پیمین و یسار حرکت می‌کند و بعد در دامنه کوهها و تپه‌های غربی متند می‌باشد تا به ده ملاعلی رسد. از اینجا یک فرسخ تا پاچنار راهی است مشترک مابین این راه و راه تونیان که سابق ذکر شد. از ملاحظه این جبال و تپه‌ها، همچو در فاصله‌های تقریب به هم آثار سیل ظاهر و اسباب خرابی جاده فرام [است].

مهندسين اروپائي که در اين اواخر به جهت طرح راه آهن و پيدا کردن امتداد آن مأمور بودند، سه نقطه را مبدأ کار خود قرار دادند و فی الواقع بسيار خوب انتخابی است و آن اين است که از منجبل گذشته، رو به تهران داخل دره ارden شدند و چون به پشت یوزباشچای رسیدند، بهواسطه توپل خيالي خود را از کوه گذرانide به دره ملاعلی [رسیده] و از آنجا بهواسطه پل خيالي نيز گذشته و بهواسطه توپل دیگر از تحت کوههای منتهی دره بکنندی رسیدند و از آنجا به بعد راه خاکی هموار و خوب است / اين امتداد در نقشه نموده شد و از آن رو بهتر ظاهر می‌شود ولی خیالات آنها با مقصود شوشه موافقت نکند.

برآورد مخارج راه بکنندی و دره ملاعلی نيز در فرد ظاهر است.

<sup>۵</sup>- اين گفته درست نیست و خط واصل بین این دو آبادی مطابق نقشه در امتداد جنوب غربی به شمال شرقی است.

## تحقیق مابین سه راه خرزان، تونیان و دره ملاعلی

راه خاکی و سنگلاخ دره ملاعلی از آن دو راه بیشتر [و] سختی زمستان در دو گردنه اول [است]، اما در دره ملاعلی به قدر همان برف، بارانهای سخت می‌بارد در مدت طویل، به طوری که عابرین شدت برف را ترجیح دهند بر بارانها و حالات سیل آن دره.

طول راه جدید الاحادث در سنگهای سخت و سست، تقریباً در هر سه راه مساوی است، ولی در خرzan چون اغلب جاده هریض است و منتهی دو ذرع عرض دیگر لازم دارد و در دو راه دیگر چون جاده موجود نیست و یا مشوش است، باید جاده با عرض کافی از بغل کوهها طرح گرد و ساخت. خرابی و خطر سیل در خرzan به هیچ وجه موجود نیست و حال آنکه در دو راه دیگر بدون پلهای متعدد و سدهای محکم، صاحب راه نمی‌توان شد. / چون از این سه راه که در پشت سر هم در دنباله کوه البرز واقع بودند فراغت حاصل شد، از پاچنار به سمت منجیل حرکت لازم آمد. این جاده هم‌جا صاحب نشیب ملایم است، کاه خاکی و کاه سنگی، از گردنه کوچک معروف به گردنه بالا‌بالا گذشته به منجیل می‌رسد. برآورده مخارج این چهار فرسخ در فرد ظاهر است.

### از منجیل به طارم و سلطانیه

از رو دخانه شاهرود، بامداد آب بازان گذشته تا کلچ<sup>۶</sup> که دو فرسخ است، راه ابتداء خوب و خاکی و بعد مخلوط با سنگهای سست و کاه سخت [است]. اما چون از کلچ بگذرند، ابتداء گردنه سنگی و راه سخت می‌شود، صاحب نشیب و فراز تن و در بعضی نقاط جاده ناچار از میان دو کوه مرتفع به عرض یک ذرع می‌گذرد. ولی کاه کاه راه خاکی و امتدادات هموار و ملایم به قدر رفع خستگی پیدا می‌شود. خلاصه از سازیزی تن و گذشته به سیردان که حاکم نشین خاک طارم است،

می‌رسد. / از سیردان چون حرکت کنند، راه گردنه شامادشت [شامدشت یا شمدشت] در پیش است. این گردنه سخت‌ترین گردنه‌ها به نظر می‌آید، صاحب نشیب و فراز بسیار تن، هم‌جا سنگلاخ و قله آن هنوز در برف مستور [است] که به زحمت عبور می‌شود.

به این سختی به ماهان [ماهین] می‌رسد، و از آنجا از گردنه آق‌زیوه باید عبور

کرد. این گردنۀ نسبت به گردنۀ سابق الذکر جادۀ صاف و خوبی است، اگرچه در بعضی امتدادات جاماهای سخت نیز موجود است. چون از گردنۀ بگذرند به دره [ای] افتند و بعد از طی آن دره، به صحرای سلطانیه و خود سلطانیه رستند.

### از سلطانیه به زنجان و از راه ماسوله<sup>۷</sup> به رشت

مراجمعت از این راه چون به نظر خیلی سخت بود و علاوه بر این، چون معصود تجسس در راههای مختلفه بود، لهذا به زنجان رفته و از تحقیقات و اطلاعاتی که از کدخدایان و ریش‌سفیدان هن د حاصل شده بود، و از تطبیق اقوال آنها چنان ظاهر شد که راه ماسوله بهترین راههای واصل مابین زنجان و رشت می‌باشد.

لهذا به مت توهم [توم]<sup>۸</sup> و از رودخانه قزل‌اوزن<sup>۹</sup> بمواسطه یک نوع اسباب معروف / به کلک گذشت، از کیزلندهست [جزلاندشت]، نوکیان، ماسوله، فومن عبور گرده به رشت رسیدم. در خصوص شرح این راه از گردنۀ توهم [توم] الی جمعه‌بازار لولمان که [در] یک فرسخی فومن است و طولاً قریب شانزده فرسخ است، همین‌قدر بعد از محاسبه و تفکر زیاد به جراحت عرض می‌نماید که انشاء‌الله بعد از اینکه از همت بلند حضرت اقدس شمیریاری روحنا فداء تمام راهها و معابر ایران راه‌آهن کشیده شد، آن وقت باید به خیال شوسة راه ماسوله افتاد.

### اطلاعات مهندس خان‌هزاد

بعد از گردش سی و شش روز در کوهستانات و تحقیقات ممکنه، آنچه اطلاع حاصل شده از روی صداقت محض و محض صرف‌جویی دولت که فن خاصه مهندس است، عرض می‌نماید که دلیل و پرهان موجی در دست نیامده به جهت ترجیح میچیزیک از این راهها بر راه خرزان، و برخلاف، از هن حیثیت خرزان را رجحانی است بر سایر راهها.

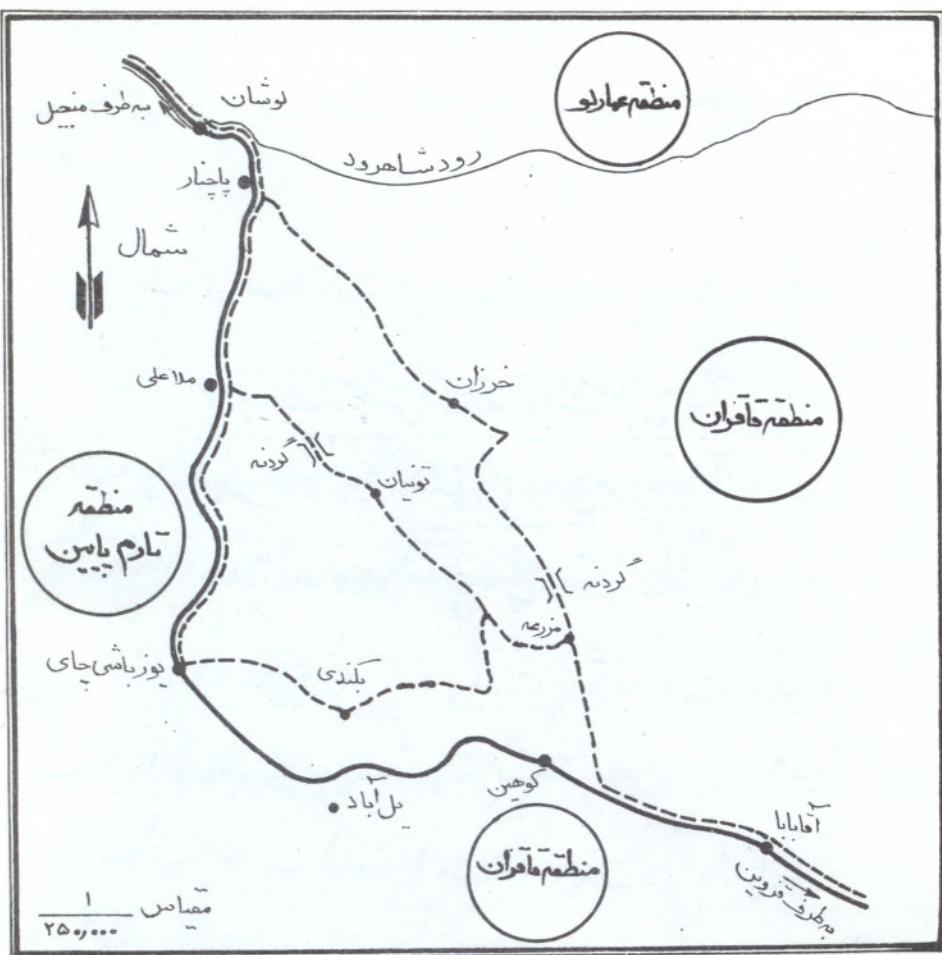
۷- در متن: ماسوله.

۸- در متن: قزل‌اوزن.



سلیمان خان مهندس

(عکس از کتاب رجال ایران، جلد ۵)

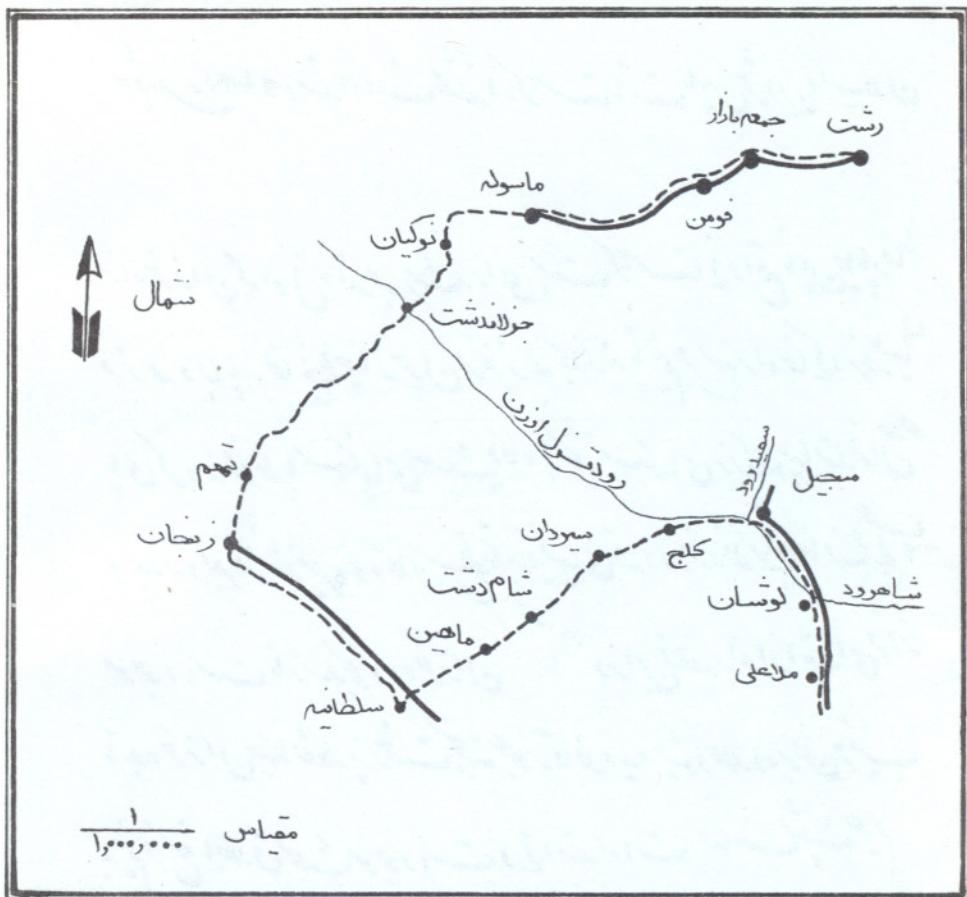


نقشه شماره ۱

۱۱ پورت کردش در که هست نات پنجه دین بود  
که حب الدین خان زاد سیلان محمد سلیمان موسوی بود که به احباب  
راه شدته معروض بیدار و تباریخ پست خیم خا در تاریخ ۱۲۹۸

تفصید راه ها و امداد ادات محلقه ذر کو هسته ایت ماین فروین و کیلدن

راه خرزان که او ل دفعه عبور شد راهی است که هسته ای واقع ماین چا پر خانه  
مرز عده و چا پر خانه پاچار چون از مرز عده بگذرند تا نیم فرسخ راه خاکی و ترددی بهای  
پایی کردند خطوط با سکنهای سرت و کاه با چجه سکنهای بزرگ پیش از آن حدود  
به بعد رو بفر از شد میرود و کاه سطح تا نزدیکی قله و در خود قله راه صاف چیزی  
موجود است تا رسیدن بخود و خرزان در این قطعه راه از ابتدای فراز  
تا پایه خرزان چند نقطه پر رحمت بجهة عبور فاصله دیده میشود علاوه بر آن قریب  
به نیم فرسخ با طلاق سخت موجود است ولی امداد ادات صاحب شب علیم  
با عرض کافی نیز دیده میشود چون از پایه خرزان بگذرند راه رو ب شب که شد  
و کمتر علیم با طلاق کمتر و راه خشک تا نزدیکی های پاچار شبی خیلی شد میشود که عبور  
آن خالی از رحمت نیست تمام این راه از مرز عده الی پاچار چچ رفرسخ است  
و تفصید قطعات آن در فرد جد اکانه عرض شده که بعضی خوب و بعضی تمحاج خوب نظر



نقشه شماره ۲