

شود، در سرزمینی که دزدی واقع شده حاکم باید عین مال یا قیمت آن را تأدیه کند؛ و ارزش کالا از طرف شخصی که خسارت به او وارد آمده با قید قسم، تعیین می‌شود.<sup>۱</sup>

پیترو در سفرنامه خود، از بازارهای اصفهان تعجید می‌کند و می‌نویسد: «همه آنها بزرگ و عالی و مساوی و منظم و دارای معماری فوق‌العاده خوبی هستند. و بعلاوه، در آن، امتعه و کالا از هر نوع بحد وفور وجود دارد، و دالانها را طوری تقسیم‌بندی کرده‌اند که هر قسمتی به‌مناهی تخصیص یافته، و این امر موجب تسهیل امر داد و ستد را فراهم آورده است. کاروانسرا نیز بحد لزوم برای خارجیان وجود دارد و همه آنها بزرگ و دارای ساختمان نسبتاً خوب و تزئینات مناسب هستند؛ و چنین بنظر می‌رسد که علاوه بر شاه اشخاص دیگر نیز مساعی خود را در راه بهبود وضع آنها صرف می‌کنند.»<sup>۲</sup> پیترو ضمن توصیف شگفتیهای میدان شاه، از دو جایگاهی که هر روز هنگام غروب آفتاب در آنجا تقاره می‌زدند، سخن می‌گوید و می‌نویسد، در آنجا دو آهنک جنگی ایرانی و ترک می‌خواندند که به گوش خوش می‌آمد و با وجود بزرگی میدان در همه جا طنین می‌افکند.<sup>۳</sup>

پیترو در مکتوب چهارم خود، بار دیگر، از کاروانسراهای ایران سخن می‌گوید. به‌نظر او، کاروانسراهای ایران شبیه صومعه‌های اروپاییان است، «یعنی در وسط آن حیاطی است که دورتا دورش را اتاقهای متعددی فراگرفته و بدون پرداختن هیچگونه کرایه بهایی، می‌توان در آن سکنی‌گریزید. حتی اگر کسی یک سال هم در آنجا بماند، لازم نیست وجهی از این بابت بپردازد؛ منتهی در کاروانسراهای داخل شهر که دارای اتاقهای مجهز به قفل و کلید است و بیشتر برای نگهداری نال‌التجاره مورد استفاده قرار می‌گیرد، فقط مبلغ مختصری بابت حق حفاظت مطالبه می‌کنند، ولی در عین حال، باید بگویم بکلی خالی است و هر کس زودتر از راه رسید آنها را اشغال می‌کند و هر چقدر بخواهد آنجا می‌ماند و کسی نمی‌تواند متعرض او شود.»<sup>۴</sup>

سازوبرگ سفر: پیترو دلاواله پس از چندی اقامت در اصفهان، تصمیم می‌گیرد در رکاب شاه حرکت کند. وی سازوبرگ سفر خود را چنین بیان می‌کند: «باید نه‌تنها چادر بلکه تمام لوازم و وسایل زندگی و چارپایان کافی برای سواری و حمل کجاوه داشته باشم؛ چون شاه هر لحظه ممکن است فرمان حرکت بدهد و در این صورت نه‌وقتیی برای خرید کالسکه خواهد بود نه‌فرستی برای کرایه کردن آن، و—بعلاوه، این اشیاء و حیوانات پس از خرید، همیشه به‌من تعلق خواهند داشت. برای این مقصود، هفت شتر بارکش خریداری کرده‌ام که نمی‌دانم باتوجه به کثرت باروبنده، برای من کافی خواهند بود یا خیر. شترهای ایرانی از شترهای مصر و عربستان و ترکیه قوی‌تر هستند. تعداد اسبهای خریداری شده چهار رأس است. بعداً اسبان سواری و جنگی خوب را از اردوگاه تهیه خواهم کرد. منتظرم لباس و پتو و زین و برگهایی را که دستور داده‌ام به‌من تحویل دهند.»<sup>۵</sup>

۱. همان. ص ۲۸. ۲. همان. ص ۳۷.

۳. همان. ص ۳۹.

۴. همان. ص ۱۲۴-۱۲۳.

۵. همان. ص ۹۱ (به اختصار).

وضع راهها: «شاهعباس برای اجرای نقشه‌های نظامی و اقتصادی خود، به تعمیر راههای قدیم و احداث راههای جدید همت گماشت و مراکز و نقاط مناسبی برای توقف چابهارها تعیین نمود و بموازات این اقدامات، بسختی باراهزنان و دزدان بمبارزه برخاست؛ و به این ترتیب، در دوران حکومت او، سوداگران و جهانگردان و مسافران و زوار با خیالی آسوده سفر می‌کردند و نامه‌ها و کالاها به مقصد می‌رسید.» در اواسط دوران سلطنت شاهعباس، نامه‌ای که یکی از رهبانان فرقه برهنه پای کرملی در اصفهان می‌نوشت، فقط بعد از ۲۰ روزه، به دست رهبان دیگری که در جزیره هرمز اقامت داشت می‌رسید؛ به این معنی که چابهار مسافت ششصد میل یا متجاوز از ۹۰ کیلومتری با سرعت تقریباً ۴ کیلومتر در روز می‌پیمود؛ و این بمراتب، سریعتر از سرویس پستی ایران در همین راه، در اثنای ۲۰ ساله اول سده بیستم بود.

کار ساختمان کاروانسراها با سرعت شگفت‌انگیزی آغاز گردید، و شبکه منظمی جمیع مراکز فعالیت بازرگانان را به یکدیگر متصل ساخت. این کاروانسراها بقدری مفید و مغتنم بود که در اندک مدتی، طرف توجه سوداگران و مسافران قرار گرفت، و با احداث آنها تردد کاروانها و کار تجارت بطرز محسوسی، افزایش یافت. اصولاً کاروانسرای شاه عباس، بمراتب، وسیعتر و مجللتر از کاروانسراهایی بود که آن موقع در ایران ساخته می‌شد. از آنجمله است کاروانسرای گز در هیجده کیلومتری اصفهان، در کاروانسرای مادر شاه، مشهور به سرای فتحیه، در خود اصفهان، پایای کاروانسراسازی، احداث آب انبارها و مساجد لازم آمد.<sup>۱</sup>

در یکی از نامه‌هایی که شاهعباس به عبداللهخان اوزبک نوشته، وی را به عدل و احسان و اقدام به فعالیت‌های عمرانی دعوت می‌کند، و مخصوصاً پیشنهاد می‌کند که در راه حفظ جان و مال حجاج که قصد زیارت بیت‌الله‌الحرام را دارند، توجه مخصوص مبذول دارد. «سردم آن دیار را امر فرمایند که هر کس از وضع و شریف و رعیت و سپاهی، اراده طواف مکه معظمه و مدینه مشرفه داشته باشند، بلاذغدغه احرام بسته متوجه شوند که در ممالک محروسه آزار و مضرتی بدیشان نمی‌رسد. تجار و مترددین نیز بفرأغت خاطر، آمد شد نمایند که بجهت عداوت و کدورت طرفین، احدی را یارای آن نیست که حجاج بیت‌الله‌الحرام و زوار مدینه و تجار و مترددین را مانع گشته آزار نمایند. بدینجهت، رفعت پناه، محمدقلی بیگ ایشک آقاسی خاصه شریفه را رواته خدمت فرموده به اعلام این مقدمات که باعث ثواب دارین است، مبادرت نمودیم. اگر کلفت و کدودت را منظور فرموده مضمون «گه صلح صلح و که جنگ جنگ» ملحوظ خاطر انور بوده باشد، ثواب آن به روزگار فرخنده آثار ایشان و ما عاید خواهد گشت.»<sup>۲</sup>

به طوری که از سفرنامه سیاحان خارجی برمی‌آید، در دوره شاهعباس، بیش از پیش، در راه تعمیر راهها و تأسیس کاروانسراها و تأمین آذوقه مسافرین سعی و تلاش شده است. «بعضی فواصل را که در آن روزگار، سیاحان خارجی طی کرده‌اند بدین شرح می‌توان دید: از تبریز تا اصفهان را کادوان ۲۴ دوزه می‌آمد؛ از گرگان تا اصفهان ۱۲ دوزه؛ و از بندر ریگ تا

۱. تاریخ سیاسی و اجتماعی ایران، پیشین، ص ۲۱۶-۲۱۵ (به اختصار).

۲. اسناد نامه‌های تاریخی اجتماعی دوزه صفویه، پیشین، ص ۲۶۲ (به اختصار).

کازرون ۶ روزه؛ و از کازرون تا شیراز ۵ روزه. علیقلی خان، حاکم شیراز، اغلب این راهها را ساخته، کوه را تراشیده و بعضی جاها بواسطه یک پل، دوکوه را بهم اتصال داده است [تاورنیه، ص ۲۷۵].

از شیراز تا اصفهان ۹ روز راه است؛ از کرمان به اصفهان با اسب، کمتر از ۲۵ روز راه نیست. چیزی که در این راه خشک بی آب و علف مایه تسلی خاطر هست فقط این است که هر شب برای سکونت، مسافر به یک کادوانسرا و آب انباد می رسد. اغلب این منازل و راحتگاهها زمان قلیلی است که به همت محمد علی بیگ، ناظر رئیس دربار شاه و خزانه، آباد شده اند [تاورنیه، ص ۲۸۹].

از هرمز تا کرمان ۲۲ روز راه است، و بعضی جاها پیچ و خمها دارد که راه نیمساعته پیاده را باید در ۴ ساعت، سواره پیمود. از بندرعباس تا لار ۷ تا ۸ روز راه است؛ از سنندج تا همدان ۳ روز، و از همدان تا اصفهان ۹ روزه با اسب و ۱۸ روزه با کاروان باید آمد. خود شاهعباس راه اصفهان تا مشهد را ۲۸ روزه پیاده رفت. و البته این راه راه تجارته نبوده ولی بالاخره، شاه هر روزی حدود ۶ فرسنگ پیاده می رفت.<sup>۱</sup>

«بعضی جادهها را به دستور شاهعباس، سنگفرش کردند. می گویند، شاهعباس ۹۹۹ کاروانسرا ساخت.» تاورنیه در باب کاروانسرای شاه صفی در تبریز، می نویسد: «کاروانسرای شاه صفی در منزل اول تبریز بسیار وسیع و راحت است، و یک صد مسافر با اسبها و مراکب می توانند در آنجا منزل نمایند. در تمام خاک ایران، خصوصاً از تبریز تا اصفهان و از آنجا تا هرمز، در مسافتهای معین، کاروانسراهای عالی دیده می شود. [ص ۱۲۲].»<sup>۲</sup> این کاروانسراها گاهی موقوفات عمده نیز داشته است. شاردن گوید: کادوانسرای شاهی قدیم ۲۵۰ حجره و یک حوض بزرگ و درختان عظیم دارد.<sup>۳</sup>

جامعترین توصیف از کاروانسراهای عهد صفویه بوسیله تاورنیه بعمل آمده است. او می گوید: «کاروانسراها تقریباً مثل محوطه دیرها و معمولاً یک طبقه هستند؛ بنای دو طبقه خیلی بندرت دیده می شود. یک در بزرگ مدخل آن است، و در سه ضلع دیگر، وسط، یک تالار یا یک اتاق بزرگ ساخته شده که مخصوص است برای سکونت محترمین. در دو طرف تالار وسط، حجرات و اتاقهای کوچک قرار دارد که هرکس یکی از آنها را اختیار می کند. این حجرات، دوسه پا از زمین حیاط مرتفعتر و در یک خط بنا شده اند؛ و طویله ها در عقب و پشت اتاقها هستند. گاهی طویله ها هم مثل اتاقها برای سکونت مناسب است. اغلب مسافرین در زمستان، بیشتر مایلند در طویله ها اقامت کنند؛ چه از حجرات معمولی گرمتر است. از حجرات کاروانسرا یک پنجره بسوی آخر باز می شود. حجرات کاروانسرا بدون فرش، و تهیه لوازم زندگی، رختخواب و لوازم طبخی به عهده مسافر است. مسافرین می توانند مایحتاج زندگی را، به قیمت مناسب، از کاروانسرا دارها خریداری نمایند. در بیابانها بابت کرایه حجره،

۱. دک، سیاست و اقتصاد عصر صفوی، پیشین، ص ۹۹.

۲. به نقل از همان، ص ۱۰۳.

۳. سیاحتنامه شاردن، پیشین، ص ۳۳، ص ۳۶.

چیزی از مسافر نمی‌گیرند؛ ولی در شهرها از هر مسافر وجه مختصری دریافت می‌کنند.

در کاروانسرا پیش از یکصد سوار نمی‌توانند سکنی گزینند. احدی نمی‌تواند بزور حجره‌ای را که دیگری برای خود انتخاب کرده از او بگیرد. در کاروانسراها بین غنی و فقیر امتیازی نیست. شب، در کاروانسرا را می‌بندند و کاروانسرادار مسؤول همه‌چیز است، وعده‌ای را برای مراقبت و پاسبانی می‌گمارد.

وضع کاروانسراها در ایران بهتر از عثمانی است. کسانی که با کاروان مسافرت می‌کنند، از امنیت بیشتری برخوردارند. ولی این نوع مسافرت بکندی انجام می‌شود. راهی که یک دسته زبده سوار در یک روز طی می‌کنند، قافله قاطر در دو روز و شتر در ۴ روز طی می‌نماید. تجار از میان خود یک رئیس اختیار می‌کنند که او را کاروان‌باشی می‌نامند. تعیین ساعت حرکت و اتراق و رفع اختلافات میان مسافران و تقریباً حکومت کاروان به عهده کاروان‌باشی است. [ص ۹۰۳].<sup>۱</sup>

بطوریکه تاورنیه و دیگر سیاحان نوشته‌اند، دولت در راه تأمین امنیت راهها سعی فراوان می‌کرد. حکام مسؤول سرعت کالاها بودند، و از روی ثبت دفتر تاجر و قسمی که یاد می‌کرد، ناگزیر بودند غرامت او را بپردازند. در عالم آرای عباسی، صفحه ۱۱۰۶ آمده است: «مال هر کس از تاجر و مترددین سکنه هر بلاد که دزد و حرامی ببرد، بی‌روی نموده پیدا کرده به صاحب رسانند، والا خود از عهده برون آیند؛ و این قاعده را در کل ممالک مستمر ساختند.»<sup>۲</sup>

برای حفظ راهها مبلغی بعنوان راهداری می‌پرداختند. تاورنیه می‌نویسد: «در سرند، ۱۳ عباسی برای هر بار شتری به نام راهداری می‌گرفتند که معادل چهارراکو بود [ص ۱۱۰].» در چنین موقعیت ممتازی بود که «قوافل تجارت ابریشم که گاهی به هشتصد نهصد شتر می‌رسید، از اردبیل می‌گذشت [ص ۱۳۸].»<sup>۳</sup>

— در زمان قدرت شاه عباسی کبیر، چنانکه اشاره شد، وضع راهها رضایت بخش بود، ولی بعد از مرگ این پادشاه، اندک‌اندک، آثار ناامنی و بی‌ثباتی در سراسر کشور آشکار شد. لاکهارت می‌نویسد: «یکی از علائم ضعیف شدن قدرت پادشاه، ناامنی راههای کاروانی بود (زیرا به معنی جدید راهی وجود نداشت). اگر چه جهانگرد فرانسوی به نام آندره دولیه‌دلاند<sup>۴</sup> که در اواخر سلطنت شاه‌عباس ثانی در ایران بود، نوشته است که امنیت کامل در آن راهها حکمفرما بود؛ ولی سایر جهانگردان اروپایی چنین عقیده‌ای نداشتند. درست است که در آن ایام، اشخاصی به نام داهداد وجود داشت، ولی این اشخاص مأموران گستاخ و بی‌ثربیتی بودند، و اگر عده آنها از مسافران بیشتر بود، اموال کسانی را که می‌بایستی محافظت کنند به باد غارت می‌دادند.

وضع راهها  
در اواخر  
عهد صفویه

۱. به نقل از: سیاست و اقتصاد عصر صفوی، پیشین، ۱۰۸-۱۰۶.

۲. همان، ص ۱۰۹.

۳. همان، ص ۱۱۰-۱۰۹.

پهللوکا که در سالهای ۱۷۰۰ و ۱۷۰۱ در ایران بود، از بدرقتاری آنها شکایت می‌کند و می‌گوید: «برای آنکه به‌شما هتاکمی نشود، باید همیشه فحش و ناسزا بگویند و اسلحه در دست داشته باشید. جهانگرد مذکور می‌نویسد، شاه عده‌ای را در خدمت خود نگاه می‌داشت که به قلع و قمع دزدان پردازند. این اشخاص بعد از آنکه دزدان را بقتل می‌رسانیدند، سرهای آنان را به‌حضور شاه می‌بردند تا پادشاه خود را دریافت دارند. همچنین برای بدست آوردن انعام، مردگانی را که بتازگی مدفون شده بودند از گور بیرون می‌آوردند و سر آنان را بعنوان سر دزدان به‌دربار می‌بردند.»<sup>۲</sup>

نقاش هلندی، کرنلیوس دوپروین<sup>۳</sup>، هنگامی که در اواخر ۱۷۰۳، به اصفهان رسید، فوراً با اوضاع آشنا شد و در باره شاه نوشت: «پادشاه شیفته و فریفته زنان و پابند شهوت و هرزگی شده است، و توجهی به امور مملکت ندارد. در نتیجه رفتار ناپسند او، عدل و داد از کشور رخت بر بسته و هرج و مرج و شرارت و فساد رایج شده است. بهمین علت، در راههایی که سابقاً امن بود اکنون دزد و داهزن می‌بینیم»<sup>۴</sup>. این گزارشها بخوبی نتایج شوم حکومت فردی را آشکار می‌کند و نشان می‌دهد که در ایران سازمان و تشکیلات ثابتی برای تأمین آسایش عمومی وجود نداشت. با حکومت افراد لایق، آسایش نسبی برقرار می‌شد و با سرگ آنها آشفتگی آشکار می‌گردید فریزر درباره راههای مازندران، چنین می‌نویسد: «هیچ ناحیه‌ای ندیده‌ام که از نظر نظامی مثل این ایالات غیر قابل عبور باشد. در این نواحی، راه ساخته شده بجز راهی که سابقاً شاه‌عباس ساخته است وجود ندارد، و آن هم چنان از بین رفته است که باید راهنمایی برای پیدا کردن آن با خود برد.»<sup>۵</sup>

تاورنیه، بتفصیل، از خصوصیات راههای ایران سخن می‌گوید: در راهها، دزدان غالباً بطور دسته جمعی، هجوم می‌کنند؛ بنابراین باید کاروانباشی یعنی رئیس کاروان کاملاً مراقب باشد. انتخاب کاروانباشی با مسافری است؛ اگر اکثر مسافری ترک باشند، کاروانباشی از بین ترکها، و اگر اکثریت مسافری کاروان را ارامنه یا ایرانیان تشکیل دهند، رئیس قافله ارمنی یا ایرانی خواهد بود (انتخابات آزاد و دموکراتیک!).

کاروان بر دو قسم است: یکی شتری است که زیاده‌تر معمول است بجهت آنکه ارزانتر است؛ چه شتر کمخرج و بارکش است و بعضی از شترها بار سه اسب، بعضی بار چهار پنج اسب را می‌برند. در میان کاروان شتری، اسب و قاطر هم هست، زیرا سواری شتر ناراحت است برخلاف یرتمه. یک قسم دیگر کاروان، فقط اسبی است. اگر بخواهد اسب بگیرد، در میان کاروان اسب و یابوی کرایه هم یافت می‌شود. در مشرق زمین، منازل بین راه را باید یکفنس پیمود؛ خواه با کاروان، خواه زبده سوار یا تنها؛ اما منازل بین راه مختلف است: یک

1. P. Lucas

۲. تاریخ صفویه، پیشین، ص ۴۹ به بعد.

3. C. de Bruyn

۳. تاریخ صفویه، پیشین، ص ۵۲.

5. Fraser

۶. تاریخ صفویه، پیشین، ص ۲۸۴.

روز ده ساعت و یکروز ۱۲ ساعت. و علت این اختلاف پیدانشدن آب است. در تابستان، برای فرار از حرارت سوزان آفتاب، کاروانها در شب حرکت می کنند و عدهای نیز برای آنکه روز به منزل برسند و فرصت انجام کارهای لازم را—داشته باشند، حرکت کاروان را در شب ترجیح می دهند. اگر کاروانی غروب به منزل برسد، فرصت کافی برای چادر زدن تهیه آذوقه و طبخ غذا نخواهد بود.

در کاروانهای شتری، گاه دزدان زبردست یک یا چند شتر را از قافله می ربایند و دنباله طناب را وصل می کنند. و چون به پای شتر نمی توان نعل کوبید، سروصدایی براه نمی افتد. در مسافرتهای شبانه، مسافری برای اینکه مغلوب خواب نشوند، به کشیدن توتون، خواندن آواز و نواختن نی می پردازند. با این حال، گاهی نزدیک صبح، چنان خواب غلبه می کند که از اسب بزیر می افتند و از شدت خواب، ملققت نمی شوند. تک سوارها گاهی جلو می روند و در جای مناسبی می خوابند و عنان اسب را در بازوی خود می گذارند تا کاروان برسد و آنها را بیدار کنند. کاروان در جایی اردو می زند که به آب نزدیک باشد. وقتی که آفتاب غروب می کند، چاووشها که مردمی فقیر هستند به پاسبانی و حراست مشغول می شوند و به مردم اعلام خطر می کنند. هر وقت کاروانباشی بگوید، چاووشها فریاد می کنند که مردم اسبها را زین کرده آماده حرکت باشند. مردم نیز فوراً آماده می شوند. در منازلی که دزدگاه و خطرناک است، به چاووشها مبلغی بابت حفظ و حراست کالاها اجرت می دهند. مسافری هنگام حرکت، باید خود را بسبک آن مملکتی که بطرف آن می روند، ملبس نمایند؛ اگر در خاک عثمانی است، بسبک عثمانی، و اگر در خاک ایران است، بپرز ایران؛ والا اسباب خنده و تمسخر می شوند و ممکن است حکام ولایات آنان را متهم به جاسوسی کنند.

اگر کسی بخواهد عمامه بگذارد، باید سر خود را بتراند؛ زیرا روی مو عمامه بند نمی شود و لیز می خورد. اما در خصوص ریش، هرکس ریشش بلندتر باشد، در خاک عثمانی محترمتراست ولی در ایران، ریش را می تراشند، و سبیل هرچه بلندتر و کلفتتر باشد، قشنگتر و گرامیتر است. من یک قاچوچی شاه ایران را دیدم، سبیلش بقدری بلند بود که می توانست در پشت گردن گره نماید. به این مناسبت، مواجیش دو مقابل شده بود. برای مسافرتهای طولانی، بردن مشک آب و حمل مقداری بیسکویت و برنج، ضروری است؛ زیرا در غالب منازل، تخم مرغ، جوجه و نان تازه و علیق چهارپایان بدست می آید. علاوه بر این، یک چادر با لوازم آن و لحاف و تشک برای خود و جل و بند برای اسبها نیز از واجبات است. وقتی که کاروان به نزدیک منزل می رسد، بازرگانان زودتر می روند تا جای مرتفع و مناسبی برای انداختن بارها پیدا کنند تا اگر باران بیاردا سببی به مال التجاره نرسد. برای حفاظت از باران، روی کالاهای خود نمد یا فرشی می گسترانند. پس از استقرار کاروان، معمولاً گودالی در زمین می کنند و روی آتش، پلو یا غذای دیگری درست می کنند.

تاورنیه می گوید که در مسافرتهای عدیده خود به آسیا و ایران، همواره از کمی آب رنج برده است و گاه چند ساعت برای تهیه آب، معطل می شده، زیرا چاروادارها تا تمام شترها و قاطرها و خرهای خود را سیراب نمی کردند به کسی اجازه نمی دادند که به آب یعنی به چشمه یا چاه یا آب انبار نزدیک شود.

همینکه کاروان متوقف شد، هر کس به کاری مشغول می‌شود؛ یکی به زدن چادر می‌پردازد؛ یکی به کندن زمین برای اجاق، و دیگران برای تهیه هیضم، آب، آذوقه و غلیق و دیگر ضروریات، به سعی و تلاش می‌پردازند. تاورنیه می‌نویسد: یک بار، برای تهیه آب در جنوب ایران، نزاعی شدید در گرفت و یک نفر کشته شد. وی شرح مفصلی از سودمندی قناعت و کمخوراکی شتر می‌نویسد و می‌گوید این حیوان همینکه از زیر بار آزاد شد، به چرا می‌پردازد و مقداری تیغ و خوار می‌خورد و به محل کاروان مراجعت می‌کند. در آنجا دو گلوله نواله که از آرد جو به بزرگی دو مشت تهیه شده به حیوان می‌دهند. در مورد قناعت شتر در آب، می‌نویسد: که یک بار شترهای ما ۹ روز آب نخوردند. زخم و جراحت شتران را با بول و ادرار معالجه می‌کنند.<sup>۱</sup>

یک کاروانرای جالب: شاردن در سفرنامه خود، ضمن گفتگو از بازار «مقصود بیک»، از زیباترین کاروانسراهای اصفهان یعنی «کاروانسرای مقصود عصار» نام می‌برد که به شکل مربع مستطیل بوده و دو طبقه ساختمان داشته است. هر سمت کاروانسرا دارای ۲۴ اتاق دو طبقه فوقانی بود. اتاق وسطی هر ضلع از بقیه اتاقها بزرگتر، و طاق آن مانند مدخل کاروانسرا شریبی و مزین به کاشیهای معرق بوده است. حیاط کاروانسرا سنگفرش بود... و حوض بزرگ فواره‌داری در وسط داشته است. بطوری که شاردن نقل می‌کند، در کتیبه‌های این کاروانسرا کلمات قصاری با کاشی، به شرح زیر، نوشته شده بوده است: «برای مسافر دو چیز لازم است: یکی پول کافی برای رفع نیازمندیهای او و دیگری شمشیر برای حفظ و حراستش. اگر خواهی به مقصود برسی، شب هنگام حرکت کن؛ روز فاش کننده راز و شب راهنمای باوفایی است. تمام روزها پسران یک پدر هستند و همه شبها خواهران یکدیگر. از این روز و شب غیر از آنچه پیشینیان توقع داشتند نخواه.»<sup>۲</sup>

تاورنیه در سفرنامه خود، می‌نویسد: «از کرمان به اصفهان با اسب در حدود ۲۵ روز راه است. هر جا که آب پیدا شود، زمینها حاصلخیز و خوب است؛ اما چون آب کمتر پیدا می‌شود، مسافت دراز در صحرای خشک و بی‌آب و گیاه ملال انگیز است. چیزی که مسافر را تسلی می‌دهد این است که هر شب به یک کاروانسرا و دو آب انبار می‌رسد و می‌تواند در آنجا رفع خستگی کند.»<sup>۳</sup>

### راههای ارتباطی کرمان

کندی حرکت و وسایل نقلیه: تاورنیه سیاح فرانسوی، که در زمان شاه صفی و شاه عباس دوم و شاه سلیمان در ایران بود، می‌نویسد: در سنه ۱۶۵۴ میلادی که از هندوستان برمی‌گشتم، از طریق هرمز به کرمان حرکت کردم و با اسب ۲۷ روزه به آنجا رسیدم. در این فاصله، آب یافت نمی‌شود. به نظر تاورنیه، در ایران، قاطر از سایر چهارپایان برای سواری

۱. سفرنامه تاورنیه، پیشین. ص ۱۹۹ به بعد.

۲. سفرنامه شاردن در قسمت اصفهان. ترجمه سید ابوالقاسم عریضی؛ به نقل از: گنجینه آثار

تاریخی اصفهان، ص ۳۹۴.

۳. زندگی شاه عباس اول، پیشین. ج ۲، ص ۱۰۲.

مناسبت است و بزرگان و اعیان و فنی‌سنان بالا می‌رود، قاطر را بر اسب ترجیح می‌دهند.<sup>۱</sup> کاری در سفرنامه خود، می‌نویسد که در سال ۱۶۹۴، پس از تحمل رنج فراوان، از راه عثمانی به ایران رسیدیم. «در سرحد ایران، تشریفات گمرکی و باز کردن و تفتیش بار و بند مسافران مرسوم است، ولی هر مسافری در خورشان خود، هدیه‌ای به مأموران می‌دهد.»<sup>۲</sup> وی ضمن توصیف یکی از دهات، می‌نویسد: «وسیلۀ نقلیۀ اهالی دهکده غالباً گاوهای پالانداری است که برای حمل و نقل بارها، بخصوص حمل نمک سفید»<sup>۳</sup> بکار می‌رود. وی، مانند تاورنیه، می‌نویسد: «خطر راههای ایران براتب، کمتر از عثمانی بود.»<sup>۴</sup> ولی کاری از طمع ورزی راهدارها شکایت می‌کند و می‌نویسد: «اینان می‌خواستند از من و پردومینیک برای کاتولیک بودنمان، پول بیشتری بگیرند. ولی من در مقابل این بیحسابی و زورگویی، مجبور شدم که تپانچه خود را از کمر بیرون کشم و تهدیدشان کنم. آخر، دست از گریبان من برداشتند و بهریش پردومینیک چسبیدند، تا اینکه تپانچه دیگرم را به او دادم، و مخصوصاً توصیه کردم در صورت ضرورت، شلیک کند. در مقابل این مقاومت، مجبور شدند بهمان مقرری تفری یک عباسی، قناعت کنند.»<sup>۵</sup>

کاری، مکرر، از بیرحمی و زورگویی محافظان راهها شکایت می‌کند و می‌نویسد: برای عزیمت از نخجوان به اصفهان، «دو رأس اسب خوب، رأسی ده عباسی برای یک‌ماه: یکی برای خود و دیگری برای نوکرم، کرایه کردم. پس از طی ۲۹ میل راه در عرض نه ساعت متوالی، روز چهارشنبه، به جلفا رسیدیم. در این قسمت، مسافران مجبور بودند با قایقی از رود بگذرند. کرایه عبور از رود ارس برای هر مسافر با اسب نیم عباسی است که توسط راهدار-های نخجوان اخذ و در مقابل آن قبضی داده می‌شود که در ساحل مقابل باید ارائه نمود، والا کرایه عبور را دوباره مطالبه می‌کنند. در این محل، ویرانه‌هایی از پل قدیمی مشهود است که گویا در یکی از جنگها بوسیله یکی از سلاطین ایران، ویران گردیده است.»<sup>۶</sup>

کاری ضمن توصیف مسافرت خود، بار دیگر، از مظالم راهدارها شکایت می‌کند و می‌نویسد: «چهار میل به‌مرند مانده، ما باز هم به یک دسته راهدار بیرحمت‌تر از دزدگردنه گرفتار شدیم (مخصوصاً به فرنگیها خیلی کم‌اعتنایی، بیرحمتی و حتی هتاک می‌کنند). بدون حساب، هرچه ایشان بخواهند می‌گیرند. هر کدام نیز چماق درازی مثل نجبا بدست دارند. برای تفتیش و گمرک بار و بند، هیچ قانون و حسابی در میان نیست، مثلاً برای لوازم ضروری یک مسافر با اسباب و مال التجاره بسیار قیمتی، کمترین فرقی در میان نیست. علیهذا مبلغ ۵ عباسی که وجه گرانی است، برای هر رأس اسب و مسافر دریافت می‌شود. تازه اگر این راهدارها بتوانند تمام دارایی مسافر بیچاره را از دستش بگیرند و لخت و برهنه راه بیندازند،

۱. سفرنامه تاورنیه، پیشین. ص ۱۱۳-۱۱۲.

۲. سفرنامه جملی کاردی، ترجمه عباس عبدالملکی کاردک، ص ۴.

۳. همان. ص ۱. نسجوانی.

۴. همان. ص ۱۲.

۵. همان. ص ۱۹ (به اختصار).



نه تنها مضایقه ندارند، ممنون هم نیستند.<sup>۱</sup>

کارری در جای دیگر می‌نویسد: «میسوینرهای فرانسوی که با نهایت مهربانی از من پذیرایی می‌کردند، همیشه سرا از جیب‌برهای زبردستی که در کوچه‌ها و بازار تبریز هستند برحذر می‌داشتند و می‌گفتند که با احتیاط تمام، از اسوا و جیبهای خود حفاظت کنم. و همچنین توصیه می‌کردند کاری نکنم که به‌گیر راهدارها و مأمورینی بیفتم که حقوقی از دولت دریافت نمی‌دارند، و برای مردم و مسافران خارجی، دردسر و اشکال می‌تراشند و به بهانه‌ای آنها را جریمه می‌کنند؛ چنانکه روزی از من بیچاره بدون دلیل و مجوزی پنج عباسی گرفتند.»<sup>۲</sup>

کارری در سفرنامه خود، مجموعاً از وضع راهها و جاده‌های ایران رضایت دارد و می‌نویسد: «در سراسر جاده‌های ایران، کاروانسراهای مجهز و خوبی بنا شده که تقریباً چهار میل از هم فاصله دارند.»<sup>۳</sup> در جای دیگر، چنین اظهارنظر می‌کند: «کاروانسراها تا حدی راحت و بعضی دو طبقه هستند.»<sup>۴</sup>

کارری ضمن مسافرت به شیراز، از ایژدخواست می‌گذرد و در عرض ۱۲ ساعت، ۳۲ میل طی طریق می‌کند و در مورد این خط سیر، می‌نویسد: «راهی مخوف و پر از راهزن بود. هنگام طلوع فجر، به کاروانسرای دهکده رسیدیم، اما چون پر از مسافر بود ناچار به خانه ویرانه‌ای پناه بردیم، در واقع طویله بود؛ بین چهارپایان، به‌استراحت پرداختیم. بزرگترین رنج سفر این بود که شب راه می‌رفتم و روز با مکسها دست بگیربان می‌شدیم. غم دیگری نداشتیم؛ وسایل زندگی از هر لحاظ فراوان بود.»<sup>۵</sup>

کارری در عرض چندساعتی که ناچار به توقف گردید، با تعجب ناظر آمد و رفت قافله‌ها و کاروانهایی بود که با قریب پانصد اسب و قاطر از جاده می‌گذشتند. وی می‌نویسد: «راهی دایر و پرمسافر بود. مسافرین همه از این جاده می‌گذرند.»<sup>۶</sup> کارری می‌نویسد: ضمن حرکت بسوی شیراز، «سرا سه دزد را دیدم که راه زده آدم کشته و به‌دست سربازان خان دستگیر و به‌چوب بسته شده بودند. تعذیبی می‌دیدند که نظیر آن را در شرح حال بردگان گناهکار روم قدیم می‌توان دید.»<sup>۷</sup>

کارری در آخرین روزهای مسافرت خود، برای حمل بیماری، کجاوه‌ای از لار کرابه می‌کند. وی می‌نویسد: «کجاوه را بر روی شتر یا قاطر می‌بندند و زن و بچه یا پیرو بیمار را در آن می‌نشانند.»<sup>۸</sup>

کارری در جای دیگری از سفرنامه خود، از سوء سیاست شاه یاد می‌کند و می‌نویسد: «اهالی میانه از کثرت مالیاتی که شاه بر آنها بسته، به‌ستوه آمده و از روی ناچاری، میانه را

۱. همان، ص ۱۹.

۲. همان، ص ۳۱.

۳. همان، ص ۳۹.

۴. همان، ص ۵۴.

۵. همان، ص ۱۷۴.

۶. همان، ص ۱۹.

۸. همان، ص ۱۹۳.

ترك کرده و در راهها بدراهزنی پرداخته‌اند.»<sup>۱</sup>

اسبهای سلطنتی: بهترین و زیباترین وسیله نقلیه قدیم اسب بود. کاروری در سفرنامه خود، مختصات اسبهای سلطنتی را چنین توصیف می‌کند: «اسبهای بسیار خوب با میخ طولیه و آخورهای زرین، همه‌جا به چشم می‌خورد. در پای پاره‌ای از اسبان، حلقه‌های زرینی نیز وجود داشت. دیروقت بود از تماشای همه اسبها منصرف شدم، گفتند در حدود ۱۰۰ اسب اصیل در این طولیه‌ها وجود دارد، و همیشه دو رأس از آنها زین کرده و آماده در مقابل کاخ شاه بنویت، نگهداری می‌شود. علاوه بر شاه، زنان حرم و خواجه سرایان و درباریان نیز برای سواری از آنها استفاده می‌کنند.»<sup>۲</sup>

### نظری کلی بوضع کشور

در دوران قدرت شاه‌عباس کبیر، چنانکه در جلد دوم یادآور شدیم، امنیتی کم‌نظیر در سراسر ایران وجود داشت، و آثار سیاست داهیانۀ این مرد، کمابیش تا اواخر سلطنت شاه‌عباس دوم مشهود بود. از عهد شاه سلیمان به بعد، بنیان امنیت و آرامشی که از برکت مراقبت و دلسوزی مداوم شاه‌عباس پدید آمده بود متزلزل گردید. بی‌حالی و میکساری شاه سلیمان و فساد و عیاشی شاه سلطان حسین، زندگی اقتصادی و اجتماعی مردم ایران زمین را به تباهی و انحطاط سوق داد.

«در دوره نادر، مادام که جنون مال‌اندوزی و آدمکشی بر او چیره نشده بود، مردم از امنیت نسبی برخوردار بودند. با قتل نادر، بار دیگر، آشفتگیها و جنگهای فتوادی برای کسب قدرت تا روی کار آمدن کریم‌خان زند، ادامه یافت و فعالیت‌های بازرگانی تا حدی تعطیل شد. در دوره کریم‌خان، بار دیگر، جنبشهای تجاری آغاز شد ولی این دوره نیز کوتاه بود و تنها پس از استقرار حکومت آغا محمدخان قاجار و جانشینان او، امنیت نسبی راهها در ایران استقرار یافت. و این امنیت ناقص تا روی کار آمدن حکومت پهلوی و سرکوبی قطعی اشرار و ایلات و عشایر، دوام یافت. از دوره رضاشاه درائر مبارزه با قدرت فتوادلها، امنیت و تمرکزی بی‌سابقه، توأم با استبداد مطلق در ایران پدید آمد و زمینه تا حدی برای فعالیت‌های اقتصادی فراهم گردید.»<sup>۳</sup>

از اواخر عهد صفویه تا روی کار آمدن نادر، راهها ناامن بود. در عهد نادر، راهها تا حدی امن گردید ولی با مرگ او، بار دیگر ناامنی آغاز شد. طیب نادر شاه می‌نویسد: در عهد نادر، بسیار نادر اتفاق می‌افتاد که انسان، با امنیت و بی‌مزاحمت، سفر کند. اگر مسافر در راه با مسورین سلطان یا بزرگان دولت روبرو می‌شد و اسب ایشان خسته و رنجور بود، اسب مسافر را بزور می‌گرفتند و اسب علیل خود را به او می‌داند، و از این رو بود که تجار ژردمند نیز عموماً در کادوان سوادخر می‌شدند.<sup>۴</sup>

در سال ۱۱۴۷ هجری قمری که نادر می‌خواست از راه سیستان به افغانستان برود،

۱. همان، ص ۳۱.

۲. همان، ص ۱۱۴.

۳. رك: مجله پردسیهای تاریخی، سال هفتم، شماره [مسلل] ۲۸، ص ۱۲۱، به بعد.

۴. رك: نامه‌های طیب نادرشاه. ترجمه علی اسفندیاری، به اهتمام حبیب پنهانی، ص ۲۲.

هنگامی که از صحراهای جنوب خراسان عبور می‌کرد، او و همراهانش در صحرا بر اثر طوفان ماسه، گم شدند و ذخیرهٔ ایشان به اتمام رسید. امیرحسین، حکمران طبرس، خود به اتفاق چند هیئت که سوارشتران جمازه بودند، با آذوقه و آب، به جستجوی نادر پرداختند و سرانجام، به‌وی و همراهانش در حالی که از فرط گرما و تشنگی از حال رفته بودند، رسیدند. امیرحسین به هر یک از آنها یک جرعه آب داد و گفت با این حال که شما دارید، اگر زیاد آب بنوشید تلف خواهید شد و حرکت هم برای شما خوب نیست و باید لااقل یک روز استراحت نمایید. امیرحسین هرربع ساعت، یک مرتبه، دو جرعه آب به نادر می‌داد تا اینکه پس از چند ساعت، تشنگی نادر تسکین پیدا کرد. سپس برای همه غذای گرم آماده کردند.<sup>۱</sup>

از مرگ نادر تا روی کار آمدن کریم‌خان زند، امنیت و آرامش حقیقی در ایران وجود نداشت فقط در دوران کوتاه قدرت او، مردم نفس راحتی کشیدند.

با مرگ کریم‌خان زند، بار دیگر، اغتشاش و ناامنی در ایران سایه افکند. سران عشایر و ایلات که به‌عصیان و غارت خوگرفته بودند، به آرامش و امنیت نسبی که در دوران زمامداری کریم‌خان حاصل شده بود پایان دادند. آغا محمدخان پس از آنکه زمام امور را در دست گرفت، درصدد ایجاد امنیت در سراسر ایران برآمد و چون سردی سختگیر و شقی بود، در دوران قدرت او نظم و آرامش در سراسر کشور پدید آمد. سرجان ملکم در تاریخ خود، به‌امنیت نسبی دوران او اشاره می‌کند. در زمان سلطنت جانشینانش، امنیت راهها از چیزهایی بود که مردم بسیار آرزو می‌کردند. این کار به‌عهدهٔ ماسورانی بود که (اهداد خوانده می‌شدند و به‌قول موریه<sup>۲</sup> (همان کسی که کتاب حاجی بابا را به او نسبت می‌دهند) بطور کلی، راهداران ماسوریت خود را چنان با خشونت انجام می‌دهند و چنان از مردم اخاذی می‌کنند که همهٔ مسافران به آنان لعنت و نفرین می‌فرستند... آنها کمتر می‌توانند راهها را حفظ و حراست کنند، زیرا پاسگاههای آنان چندان از هم دور است که نمی‌توانند بسرعت باهم ارتباط پیدا کنند، اما عموماً با وضع مملکت کاملاً آشنا هستند و شاید خود با دزدان هم‌دستند و اگر بخواهند، می‌توانند لانهٔ آنان را کشف کنند.»<sup>۳</sup>

از طرف دیگر، تان‌کنی<sup>۴</sup> چیزی در مذمت راهداران اوایل قرن نوزدهم نمی‌گوید و می‌نویسد: «در ایران، راهزن بسیار کمیاب است و امنیت راهها به‌عهدهٔ سپاهیان است که آنان را راهدار می‌خوانند؛ درغین راهداری، عوارض گمرکی و شهری را وصول می‌کنند و دسته‌هایی از این راهداران، در فواصل معین دیده می‌شوند که آنان را به‌پاسپانی گماشته‌اند تا بتوانند در مواقع خطر به‌هم یاری کنند. مسافرانی را که مظنون باشند، بدقت تفتیش می‌کنند و بسیار مایلند که وظایف خود را بخوبی انجام دهند؛ زیرا در محلی که امنیت آنجا به‌آنان سپرده شده اگر دزدی و راهزنی روی دهد، هر یک از راهداران شخصاً مسؤول

۱. رک: خواجه تاجدار، پیشین، ص ۱۲۲.

2. Morier

۳. داستان درمین سفر به ایران ص ۶۹ پیوسته.

4. Tancogne

است.<sup>۱</sup>

ژویر که در زمان فتحعلی شاه به ایران مسافرت کرده، طرز مسافرت در ایران را چنین توصیف می‌کند: ... مسافرت در مشرق زمین، معمولاً با اسب انجام می‌گیرد و شتر را فقط برای حمل مال التجاره و سایر محمولات به کار می‌برند. تخت روان که نوعی ارابه است، در عین حال که خطرناک است و ناراحت، برای حمل بیماران مورد استفاده قرار می‌گیرد. بهترین طرز مسافرت رفتن با کاروانیان است. در این کاروانها، افراد از هر سنخ و به هر سال وجود دارد. اطفال خردسال دیده می‌شوند که آنها را در کجاوه‌ای بسته به پشت شتر حمل می‌کنند و زنانی دوك به دست، در حالی که به رسیدن پشم اشتغال دارند، افسار شتر را گرفته راه می‌برند. تجار با اسب حرکت می‌کنند، ولی آبی از مال التجاره و کالای خود منفک نمی‌شوند. در اویش و فترا و دیگر مسافران پیاده راه می‌سپزند. پس از رسیدن به محل توقف، مسافران برای به دست آوردن آب، هیمه، علوفه و دیگر ضروریات، به این سو و آن سو می‌شتابند. بارها را بر زمین می‌گذارند و چادرها برپا می‌شود. بدون گذاشتن دیده بان و مراقب، به خواب می‌روند، و گاه در اثر غوغا و ازدحام و سوء تفاهمی، اسلحه بکار می‌برند و افراد کاروان مجروح می‌شوند.

کاروانیان روزانه، پنج الی شش فرسخ، راه طی می‌کنند. فترا در عقب کاروان حرکت می‌کنند و اغلب با صدقه و احسان دیگران، اعاشه می‌کنند. ژویر ضمن بیان مسافرت درباریان به اردوی سلطانی، می‌نویسد: «در میان این جمعیت مختلف الشکل و گوناگون، زنانی دیده می‌شدند که یا در تخت روان سربسته نشسته و یا در پالکیه‌هایی که به طرفین شتری بسته بود جای گرفته بودند. عده‌ای از زنان هم، مانند مردان، سوار بر اسب حرکت می‌کردند. دسته اخیر چادر سفید بزرگی بر سر کشیده بودند بطوریکه از دور مانند اشباح جلوه می‌کردند.»<sup>۲</sup>

سرهنگ دروویل، درباره راههای ایران در عهد فتحعلی‌شاه، چنین می‌نویسد: «ایران فاقد راههای شوسه می‌باشد، و ایرانیان برای حمل بار و بونه، فقط از شتر و استر استفاده می‌کنند. اما در چند سال اخیر، توپخانه واقعی منظمی که با اسب کشیده می‌شود، جانشین توپهای کم قدرت سابق یا زنبورکها شده و به سرعت و توسعه شاهراهها پرداخته‌اند. جاده‌های وسیع غالباً به جبهه‌های جنگ ختم می‌شود.»<sup>۳</sup>

مطالعه سفرنامه سولتیکف، که در عهد محمدشاه قاجار از روسیه به ایران آمده است، مشکلات مسافرت را تا قبل از تعمیر وسایل جدید موتوری بخوبی نشان می‌دهد. او با اینکه مأموریت رسمی داشت، در طول مسافرت، بیداری، گرسنگی و ناراحتیهای گوناگونی تحمل کرده است. وی ضمن توصیف مسافرت خود در حدود قفقاز، می‌نویسد: «در حالت ناامیدی، بیجان افتاده بودم؛ و در حالتی که خود را در روی تختخواب یا بهتر بگویم بستری پاره انداختم، بیهوش، تا پاسی

### وضع راهها در عهد قاجاریه

۱. دك، مالك و زارع در ایران، پیشین. (متن و حاشیه) ص ۲۵۹-۲۵۸.

۲. دك، ژویر، مسافرت به ازبکستان و ایران. ترجمه محمود هدایت، ص ۳۴۶ و ۳۴۷ (به اختصار).

۳. سفرنامه دروویل، پیشین. ص ۱۱ (به اختصار).

از روز گذشته، روی آن ماندیم. اسبها را یراق کرده بودند، سرا بجانب تفلیس آوردند.

در ایستگاه بعدی، همان داستان تکرار شد؛ اسبی نبود، مجبور شدم پنج ساعت در اتاقی خالی بمانم. بالاخره وسایل ادامه راه را بدست آوردم و بزودی تفلیس را از دور مشاهده نمودم، ولی افسوس! چقدر به تفلیسی که در عالم خیال می‌پروراندم شباهت کمی داشت! این تنها اثرگرستگی، گرما و تمام ناراحتیهایی که از آن رنج برده بودم نبود.<sup>۱</sup>

سولتیکف ضمن توصیف مسافرت خود از تفلیس به ارس، در وصف اتاق خواب خود، می‌نویسد: «من با اضطراب کامل متوجه شده بودم که سقف اتاق پر از تار عنکبوت است و در این باره قبل از آنکه به رختخواب بروم، با نوکر باوفای خود مشورت کردم. فکر کردم که نخستین ضربه جارو آنها را در سراسر خانه پراکنده خواهد ساخت. از ترس آنکه مبادا آنها بیدار شوند بدون صدا خوابیدم. اما با وجود بجا آوردن این احتیاط، در میان خواب، یک قطره مایع سردی روی دستم چکید! آیا زهر رتیل است؟»<sup>۲</sup>

سولتیکف و همراهان پس از فرسنگها طی طریق، قبل از رسیدن به ایروان، به خانه‌ای می‌رسند که از لحاظ آرایش و تزیینات جالب بود، ولی آسایش و راحتی مسافر را تأمین نمی‌کرد: «اتاقی که مرا بدان راهنمایی کردند، باعث تعجب مطبوعی شد. دیوارهای پوشیده از رنگ و روغن به‌سبک ایران، از طلاکاری و گل‌وبوته برق می‌زد. بخاری در یک هلال زیبا فرومی‌رفت و یک پنجره بزرگ و منقش از جامهای شیشه رنگی، تقریباً تمام وسعت یک دیوار این مسکن زیبا را می‌گرفت. با این حال، باستثنای این تجمل زیبا که تنها برای چشم بود، این عمارت ابدأ راحت نبود.»<sup>۳</sup>

سولتیکف در آغاز زمستان از تهران بجانب روسیه حرکت می‌کند. در برگشت نیز، وی با مشکلات فراوانی روبرو می‌شود. در خرم دره، بزودت هوا زیاد می‌شود. در خانه‌ای که مسکن گزیده بود «درهای اتاقها بزحمت جفت می‌شد و سوراخهایی که در دیوارها کرده بودند بجای پنجره بود، بطوریکه با وجود آتش زیادی که در بخاری شعله می‌زد، و نمدهایی که بوسیله آنها کوشش کرده بودند سوراخها را ببندند، و با وجود پوستین عالی خودم، نتوانستم خود را نه از باد و نه از سرما حفظ کنم. شمعها خاموش می‌شد و دود اتاق را پر می‌کرد.

فردا صبح این خبر ناگوار به من رسید که باد غفلتاً بعدی شدید شده و برف بقدری فراوان است که تمام آثار راه از بین رفته. مصمم شدم که همراهان خود و اسبها و اثاثه را رها کنم و بقیه راه را بهمراهی یک مہتر ارمنی، با اسبهای پست بروم. باین ترتیب، چهار دوز می‌توانستم به تبریز برسم. چنانکه می‌خواستم با وسایل مسافرت معمولی این راه را بروم می‌بایست این راه را پانزده دوز یا بیشتر طی کنم. راههایی که در تابستان یک ساعته می‌توان رفت، غالباً در زمستان یک روز تمام لازم است. در قفقاز هر آن بیم آن بود کالسکه سفری می‌رفت که با ده یا ۱۲ اسب و چند جفت گاو کشیده می‌شد و سی تا چهل سرد آن را نگهداری

۱. مسافرت به ایران، پیشین. ص ۳۵-۳۴ (به اختصار).

۲. همان. ص ۴۳.

۳. همان. ص ۵۰.

می کردند، در ته پرتگاه بیفتد. خود من در یک سورتمه که با پوست درخت ساخته شده بود و شش اسب آن را می کشیدند، می رقصم.»<sup>۱</sup>

وضعی از یک کاروانسرا در عهد محمدشاه قاجار: سولتیکف پس از ورود به ناحیه عراق (اراک)، به کاروانسرای قدم می گذارد که از سنگ تراش ساخته شده ولی در حال خرابی است.

«در آنجا از دری هلالی شکل که به حیاطی باز می شد، وارد شدیم. در انتهای یک پلکان تاریک و مارپیچ، ایوانی بود که چند در که پرده های منقش رنگارنگ داشت، بر آن باز می شد. پس از مشاهده منزل موقتی که برای من تهیه کرده بودند، نتوانستم از اظهار عدم رضایت به مهماندار خویش خودداری کنم. رئیس کاروانسرا که پیرمردی با چهره مکروه بود، اظهار داشت که برای جا دادن به ما، تمام دخترهای جوان پنج خانواده مختلف را در یک البار مجاور این اتاقها جمع کرده است.

در آن زمان که تصور می کردم مالک آن منزل هستم، برای آنکه قبل از خوابیدن چیزی بخوانم شععی روشن کرده بودم. ناگهان با تعجب بسیار مشاهده کردم دیوار مرطوبی که در مجاور آن نشسته ام، حرکت می کند. خطای باصره نبود؛ تعداد بیشماری حشرات ترسناک بودند. وحشتزده مدتی میخکوب در سر جای خود ماندم ولی بزودی بر ترس غلبه کردم. بکمک دستها از پلکان تاریک پرتگاه مانند گذشتم. پای من به اشخاصی که آنجا خوابیده بودند می خورد و سگهایی که همسایگان را نگاهداری می کردند با عوعو خود مرا تعقیب می کردند.

## ۱

سپیده دم مهماندار و صاحب کاروانسرا با عجله پسوی ما آمدند تا ثابت کنند اتافی که از آن شکایت داشتیم بسیار عالی است و گفتند خود شاه عباس چندین بار آنجا خوابیده است. این امر مرا قانع نکرد. وضع من در دهکده های کوچک و فقیری، که دو شب بعد به آنجا رسیدم، تا حدی بهتر بود. بالاخره پس از تحمل انواع خستگی به زنجان رسیدیم»<sup>۲</sup>

حاجی بابا اصفهانی، طرز مسافرت و وضع کاروانها را در حدود ۱۰۰ سال قبل، چنین توصیف می کند: «کاروان در اوایل بهار حرکت می کرد. ما هم بتدارک سفر پرداختیم. عثمان آغا برای خود قاطری خرید تنومند و یورغه و برای بنده یابویی که علاوه بر من، قبل منقل و آبداری و خرت و پرت من هم در ترکیبندش بود. غلامی هم داشت که هم تراش بود و هم آشپز و هم مأمور بار کردن و پایین آوردن بنه. استری هم برای او کرایه کرد که علاوه بر او، مفرش، لحاف و دوشک وقالی و آشپزخانه را هم بر او حمل کردیم. بر استر دیگری نیز یک جفت یخدان بار کردیم که هست و نیست ارباب همه در آن بود.

همینکه کاروان حاضر شد، سرشماری کردند و معلوم گردید که عبارت است از دویست نفر شتر و پانصد رأس اسب و استر که همه حامل امتعه گرانبهای عراق بودند. اعضای کاروان از بازرگانان و نوکرها و گماشتگان و چارپاداران و یتیم و چاروادار، کم و بیش،

۱. همان. ص ۱۰۹-۱۰۸ (به اختصار).

۲. همان. ص ۶۳-۶۲ (به اختصار).

به ۱۵۰ نفر می‌رسید. در حدود پنجاه نفر هم زوار امام رضا همراه قافله بودند. در این قبیل مواقع، براق و اسلحه از واجبات است. حتی عثمان آغا براق کرد؛ تفنگی بلند از چپ بر است به‌شانه، بغلطاقی ساغری در زیر بغل، کیسه کمری با دبه‌های ساچمه و باروت و کیفهای چرمین و شاخ دهنه و وزنه و گلوله‌دان همه در میان، دو پیشتو با شمشیری سرکج در کمر، غرق سلاح شد. غلام سیاه نیز شمشیر نیم‌شکسته‌ای و تفنگ بی‌چخماق دست و پا کرده میاهی لشکر گردید.

بدون هیچ چشم زخمی، به‌تهران رسیدیم. برای استراحت خود و چارپایان و هم بمنظور اینکه بر همراهان بیفزاییم، ده روز در آنجا لنگ کردیم. می‌دانستیم که منازل خطرناک پر دور نیست و قبیله‌ای از ترکمانان یاغی راه مشهد را بریده‌اند. اول، بیابانی نمکزار و از آب‌و گیاه بی‌آثار نمودار گردید. چمن بیابان خشک و سوزانی را با منازل کوتاه پیمودیم. هر وقت به آبادی نزدیک می‌شدیم یا به قافله‌ای برسی‌خوردیم، چاوشان پیشاپیش می‌تاختند و با گلپانگهای جانگزا، دوالها را به نقارهایی که از قریوسهای زین اسبان آویخته بودند می‌نواختند و غنغله برپا می‌ساختند. در میان کاروانیان، روز همه روز، صحبتی که در میان بود همان حدیث ترکمانان بود.

به دل‌گرمی عدت یاران و کثرت کاروانیان و با اسیدی که به مبارکی و میمنت نیت‌زوار رضا داشتیم، مدام، دم از سردی و لاف سردانگی می‌زدیم و به‌زبان حال، می‌گفتیم: بگذار تا ببیند. بخدا اگر هزاران هزار باشند، بیاری امام رضا، یکی از آنها سرزنده به‌گور نخواهند برد... افسوس که عاقبت آنچه‌آنهمه از آن‌سی‌ترسیدیم برسرمان آمد؛ اولاً صدای تفنگی چند بلند شد و بلافاصله بعد از آن، گردوغبار زمین و زمان را تیره و تار ساخت. پاره‌ای گریختند و جمعی از پا در آمدند. گروهی بی‌صدا گریه می‌کردند و دسته‌ای فغان و فریاد بلند ساختند که یا امام غریب به‌فریاد غریبان برس. چاروادارها تنگ حیوانات را پاره کردند و بارها را به‌زمین ریختند و سوار حیوانات شده پا بفرار گذاشتند. ما نیز صیغه تسلیم را جاری ساختیم. بنای تاراج را گذاشتند و چند دقیقه بعد، خود را مالک اسوال و نفوس بسیار دیدند.<sup>۱</sup>

کاروانسرا: حاجی بابا اصفهانی وضع عمومی یک کاروانسرا را چنین توصیف می‌کند: «لنگه‌های بار جنس بازرگانان در این سوی و آن سوی به‌زمین افتاده بود. درهر گوشه، استرو شتر و چاروادارها و مسافرین و اشخاص بسیار دیگری با لباسهای رنگارنگ، های‌وهوی کنان، سرگرم صحبت و اختلاط بودند. پاره‌ای چون سردگان روی زمین دراز کشیده و مشغول تماشای رفت و آمد مردم بودند و گروه دیگر، بیخیال، با کفشهای پاشنه تخته‌ای بروی سنگ فرش‌تند تند در حرکت و گفت و شنود بودند. صورتها همه غمناک و درهم، سرها همه پر از سودا و معامله و حساب بنظر می‌آمد.»<sup>۲</sup>

در این غزل طبیب اصفهانی، به مختصات راهها و مشکلات مسافرین اشاره شده است: منزل بسی دور و به‌پا، مارا شکسته‌خارها و اماندگان را مهلتی، ای کاروانسالارها

۱. حاجی بابای اصفهانی. پیشین. ص ۱۳-۲ (به اختصار).

۲. همان.