

آگه ز رنج بادیه واپس ماندگان
 هر کس که در این کاروان، فهمد زبان عشق را
 رحمت راهها: در شرح حال امیر نظام گروسی، سی خوانیم که وی «در سنه ۱۳۸۹، مراجعت به دارالخلافه نمود. به مرتبه امیر تومانی نایل، به وزارت فواید عامه منصوب. و از لوازم این بشغل، به تسطیح راه صعب المسلك لاریجان تا بلده آمل مأمور شدند، و در مدت دو سال، در تسویه و تسطیح این راه اهتمامات لازمه بعمل آورده و راهی بدان سختی و صعوبت که عبور پیاده نیز در آنجا بدشواری بود، بطوری که کالسکه و عراده با کمال سهولت حرکت نماید، ساخته و آراسته گردانیدند؛ و بعد از فراغت از این امر، معززاً محترماً مقیم دربار همایون، و همه وقت حاضر شورای دولتی بودند.»^۲

مرکوب ناساز: امیر نظام در وصف مرکوبی ناسرغوب، چنین داد سخن می دهد:
 «به هر نهری که می رسید به احتمال این که صاحبش حاجت به غسل از تماسی دارد، یکمرتبه در آب می خوابید و بمحض این که چشمش به یک سر بالای می افتاد، بملاحظه این که راکبش را خستگی و رنجی برسد، مثل میخ بر زمین دوخته می شد و قدم از قدم بر نداشتند به زبان حال، می گفت:

گر به مغزم زنی و گردنیم
 که من از جای خود نمی جنبم.»^۳

حیوانات اهلی و وحشی در ایران: به نظر ملکم، نیکوترین و پر فایده ترین حیوانات اهلی ایران شتر، استر و اسب است. گاو فقط برای زراعت در ایران بکار می رود و بسیار نیست. در مملکت خشک و کم محصول ایران، شتر بر همه جانوران دیگر ترجیح دارد. این حیوان در عهد ملکم (دوران سلطنت فتحعلی شاه) در مناطق جنوبی مخصوصاً در خراسان و سواحل خلیج فارس بهترین وسیله حمل و نقل بوده. در خراسان غالباً شتر سرمایه اشخاص دولتمند است. در سایر نقاط ایران، از قاطر که حیوانی پر قدرت و متحمل است، استفاده فراوان می کنند؛ مخصوصاً در مناطق صعب و کوهستانی از این حیوان بیشتر استفاده می شود.

انواع اسب نیز در ایران مورد استفاده قرار می گیرد. در ۱۸۰۰ میلادی که ملکم در ایران بود، مردی پاکت کاغذ را با یک اسب ترکمانی شش روزه از شیراز به تهران آورد. قیمت اسب، بر حسب نوع آن، از سی تومان تا دویست تومان تغییر می کند. با اینکه تأمین غذا و بعضی از البسه مردم ایران فقط از گوشت و پشم گوسفند میسور است، کشاورزان ایران دقت کافی در راه اصلاح نژاد و تربیت این حیوان نشان نمی دهند.

سگ اگرچه در مذهب اسلام ناپاک و نجس است، لکن بسبب صفات حسنه که در این جانور با وفاست، در ایران مانند سایر بلاد، به رفاقت بنی نوع انسان اختصاص یافته است. سگان، شبان رسه، پاسبان خیمه، رفیق شکار و یار غار ایشانند. در ایران که بیشتر آن بیابان قفر است، جانوران وحشی چون شیر، گرگ، شغال، روباه، خرگوش، گورخر، گوسفند وحشی و

۱. مهدی-سهیلی (کرد آورده)، گنج غزل.

۲. منشآت امیر نظام حسنعلی خان گروسی، ص ۸.

۳. همان، ص ۶۰.

بزکوهی و آهو و انواع طیور در آن دیده می‌شود.^۱

مکتوبی از اعتمادالدوله به عضدالملک: مخدوما، از قراری که می‌شنوم، حالت و

اوضاع مشهد و رفتار مباشرین خیلی بد شده است، و اکثر حرکات

مردم را شما مطلع نمی‌شوید، و بعضی را که مخبر می‌شوید از

کثرت حجب و حیایی که دارید معانت نمی‌نماید. حاجی شهباز،

وضع راهها در عهد ناصرالدین شاه

مکاری تویسرکانی که از مشهد آمده بود، تفصیلی از رفتار میرزا رضاقلی خان گرکچی، که

مال کرایه کردن برای حمل قورخانه را به او محول داشته‌اید، حکایت می‌کرد که مال

مکاری و مترددین را می‌گیرد. اگر ضرور ندارد، تعارفی از صاحب مال می‌گیرد و مالش

را می‌دهد. مثل اینکه خود حاجی شهباز، ۲۴ سال داشته است، میرزا رضاقلی گرفته است و

سه روز نگاه داشته، بعد ۲ تومان از حاجی شهباز گرفته و مالهای او را داده است. و هر کدام

را برای حمل قورخانه لازم دارند، مالی هفت هزار و پانصد کرایه قرار می‌دهند. هر اشرفی

هزار دینار کسر دارد، و هر تومان هزار دینار صرف دارد. هر مالی پنج هزار و پانصد عاید

مکاری بیچاره می‌شود، و باز ده روز باید راه برود و در آن راهها هم که آذوقه نیست، گاه وجو

مال خودشان را باید از مشهد بردارند و به این زحمت و سرارت بروند و برگشتن آنها هم

تفصیلی دارد که خدمت نواب و الاحسام السلطنه نوشته‌ام.

این یک راه مداخل و اسباب تاخت و تاز میرزا رضاقلی است، و شما از روی عدم

اطلاع برمی‌دارید و می‌نویسید که اسسال گمرک عمل نکرده است، و ضرر دارد؛ و همچنین

کلاتر هم با میرزا رضاقلی شریک و رفیق است، و اینگونه حرکات و تعدیات در شهر

می‌کنند و الواط و اشرار و مفسدین که از شهر رفته بودند، همینکه حلم و حوصله شما را

شنیدند و حجب و شرم حضور شما را دیدند، باز در شهر جمع شدند و بنای هرزگی و

شرابخوری را گذاشته‌اند، و شما بهیچوجه در مقام تنبیه و سیاست اشرار بر نمی‌آید. اغتشاش

راهها و حول وحوش شهرها هم، که خودتان تفصیلی نوشته بودید که بطرزی مغشوش

است که محمد صالح خان سرکرده را با سواره‌اش یکمترتبه اسیر کرده‌اند، به این جهات، لازم

دانستم یک نفر آدمی را که جنبه نوکری داشته باشد و بتواند اشرار و مفسدین را تنبیه کند، آنجا

بفرستم که در خدمت شما باشد و به دستورالعمل شما رفتار کند. فکر کردم اگر آدم بزرگی

بفرستم شاید بطوری که باید، تمکین از شما نکند و اسباب بیستی کار شما شود؛ لهذا

عالیجاه حاجی شکرالله خان سرهنگ توپخانه را که آدم خودم است و معروف شما هم هست،

فرستادم که در پهلوی شما باشد و در معنی، آقا چماقلوی شما باشد و به فرمایش و دستورالعمل

شماره برود و اشرار را تنبیه کند، و راهها را نظم بدهد و نگذارد در راهها و شهر اغتشاش و

بینظمی روی بدهد. انشاءالله تعالی می‌باید کمال اهتمام نمایید و رفع این اغتشاش شهر و

راهها را بکنید و هر کس را مستحق تنبیه و سیاست می‌دانید، به عالیجاه مشارالیه دستورالعمل

بدهید تنبیه کند، و تا هنگام سراجعت نواب والا مواظب باشید بینظمی و اغتشاش در شهر

و اطراف روی ندهد.^۱ - فی شهر ذی حجه ۱۲۷۲ (سهر بیضی اعتمادالدوله پشت صفحه).

راههای اروپا، نه تنها در دوران قرون وسطی بلکه در آغاز قرون جدید نیز، هموار و رضایت بخش نبود. در سراسر اروپا، بعضی از راههای رومی که یادگار دوران قدرت امپراتوری رومیان است، از عهد کهن تا روزگار ما، همچنان باقی است. برای ساختن این راهها بردگان و زحمتکشان آنقدر خاک را می‌کنند تا به زمین سخت برسند و سپس با استفاده از آهنک و قطعاتی از سنگهای مکعب شکل و ساروج، جاده‌هایی محکم و بادوام بوجود می‌آوردند. عرض این جاده‌ها از ۱۰ الی ۲۰ پا تجاوز نمی‌کرد. اولین راه در ۳۱۱ قبل از میلاد بین روم و کاپو^۲ درست شد، و بعدها این فعالیت دنبال گردید و از شهر تاریخی روم، به کلیه ممالک دست نشانده، ۲۹ راه بزرگ ساخته شد و از برکت کار مداوم بردگان، نه تنها شهرهای مهم ایتالیا بهم مرتبط گردید بلکه روم با شهرهای مهم کشورگلی، انگلستان، آلمان، اسپانیا، آسیای صغیر، عربستان و افریقای شمالی مرتبط گردید و به این ترتیب در عهد کهن، حکومت روم موفق گردید ۹ هزار کیلومتر راه بسازد و برای نخستین بار، در اروپا شبکه مرتبی برای حمل و نقل بار و مسافر ایجاد نماید که به قول پیروسو، از هر حیث با آنچه در ابتدای قرن گذشته در اروپا معمول بود برابری می‌کرد. هر کس گذرنامه‌ای در دست داشت، می‌توانست در کالسکه‌های پستی بنشیند. و عیناً مانند سرویسهای دلجان اروپایی در قرن نوزدهم، این کالسکه‌ها، منزل بمنزل، پستی و اسبهای خود را عوض می‌کردند. ولی جاده‌های اروپایی حتی تا قرن هیجدهم، صورت خوبی نداشت. «اگر لویی چهاردهم تصمیم به مسافرت می‌گرفت، بلافاصله کولبر دستور می‌داد، با تعجیل بسیار، جاده‌هایی را که سوکب پادشاهی می‌بایست از آن عبور کند آماده حرکت کالسکه‌ها سازند. باید هر چه زودتر مواضع فرو رفته و گودالها را با ریگ و سنگ پر کنند و اگر ریگ و سنگ در محل نایاب است به این منظور، چوب و خاک بکار برند. یگانه وسیله حمل و نقل که بکمک آن می‌توانستند از این نوع موانع و ناراحتیها اجتراز کنند، این بود که بر پشت اسب سوار شوند. لیکن مسلماً در سواردی که مردم مجبور بودند با خانواده خود مسافرت کنند، می‌بایست رضا به قضا دهند و با کالسکه مسافرت کنند... و در سال ۱۵۵۱، روزی ۲۵ کیلومتر مسافت طی کنند.»

اما کالسکه هم نایاب بود، و در سال ۱۶۵۸ رویهمرفته ۱۰ کالسکه در پاریس وجود داشت. با وجود آنکه در ساختمان کالسکه‌ها اصلاحات بعمل آورده بودند، باز هم استحکام آنها باز یچیه دست اندازهای عمیق جاده‌ها یا فی‌المثل سنگهایی بود که از وسط راه سر در می‌آوردند. گذشته از آن، امنیت و سلامت مسافران این کالسکه‌ها همواره در معرض تهدید راهزنانی بود که در گوشه جنگلها، تپانچه در دست، کمین می‌کردند و منتظر فرصت بودند.»^۲

۱. دك: مجلة بردسيهای تاريخی. سال پنجم، شماره ۳، ص ۲۹۱. پیوسته.

۳. تاریخ صنایع و اختراعات، پیشین. ص ۲۱۶-۲۱۵ (با اختصار).

برای مردم عادی، یعنی طبقه متوسط و محروم، استفاده از کالسکه‌ها که تجملیت‌ترین وسایل حمل و نقل بود، امکان‌پذیر نبود؛ لذا ناگزیر بودند که از وسایل حمل و نقل عمومی یعنی دلیجانها استفاده کنند. دلیجان عبارت از دستگاه عظیم و وزینی بود که بوسیله چندین اسب کشیده می‌شد و بعلت هموار نبودن جاده‌ها و نداشتن فنر و نشمنگاه نرم و مجهز، مسافرت با این وسیله سخت دشوار بود.

ادموند فارال، ضمن توصیف زندگی روزمره فرانسویان در عصر سن‌لویی، از زبان یک شاعر فرانسوی قرن سیزدهم میلادی، مشکلات و خطرات گوناگونی را که مسافری با آن مواجه می‌شدند توصیف می‌کند: «همینکه مسافری به کاروانسرا یا مهمانخانه نزدیک می‌شد، فوراً دلالتها به سراغ او می‌آمدند و از شهر و دیار او می‌پرسیدند. برای فریب دادن او، خود را همشهری او معرفی می‌کردند، و چند تن از سنیورها و شخصیت‌های محلی را نام می‌بردند. وقتی که مسافر تازه وارد را کاملاً فریب دادند او را به محل مورد نظر می‌بردند.

همانندار برخلاف مواعید قبلی، نه محل مناسبی در اختیار مسافر می‌گذاشت و نه خوراک و مشروبات خوبی به او می‌داد، و غالباً همینکه مسافر خسته و کوفته به خواب راحت می‌رفت، تمام اثاثه و دارایی او را بسرقت می‌برد؛ بطوریکه مسافر بیچاره صبح که برمی‌خواست خود را بدبخت و پاکبخته احساس می‌کرد. این، وضع مسافرینی بود که پیاده می‌رفتند. آنها که با اسب سفر می‌کردند با دشواریهای بیشتری مواجه می‌شدند؛ زیرا از مسافر اسب دار در مهمانخانه‌ها پول بیشتری مطالبه می‌کردند؛ علوفه و جو اسب او را می‌زدیدند و گاه حیوان را معیوب می‌کردند تا صاحب آن مجبور شود آن را بفروشد و حیوان دیگری خریداری نماید.»^۱

این بود شرح مختصری از وضع عمومی راهها و وسایل حمل و نقل در اروپا. اکنون بیمناسبت نیست وضع بحر پیمایی و سیر تکاملی کشتیرانی را در غرب نیز مورد مطالعه قرار دهیم. بعقیده پیرروسو، احتمال دارد که کشتی مدتها قبل از ارایه اختراع شده باشد؛ زیرا تهیه قایق بوسیله ایجاد حفره‌ای در داخل تنه درخت، بمراتب سهلتر از ساختن ارایه است که ایجاد محور چرخ و خود چرخهای آن خالی از اشکال نیست. علاوه بر این، راههای دریایی غالباً خیلی کوتاهتر و عملیتر از راههای زمینی است. استفاده از کشتی را نمی‌توان به قوم یا ملت مخصوصی منسوب کرد. مدارک تاریخی نشان می‌دهد که مصریان قایق‌هایی می‌ساختند که بوسیله عده‌ای پاروژن حرکت می‌کرد. مزدم فنیقی قایق گوشه‌دار مصری را اصلاح کردند؛ طول کشتی به‌یست متر بالغ شد. فنیقیها که هم صنعتگر هم بازرگان، هم دریانورد و هم راهزن دریایی بودند، بوسیله این کشتیهای تکامل یافته، در سراسر مدیترانه بحرکت درآمدند و بالاخره پس از عبور از اقیانوس اطلس، با مردم جنوب غربی انگلستان، روابط تجاری برقرار کردند. فنیقیها با استفاده از جهت اصلی وزش باد، با اینکه قطبنا و نقشه دریایی نداشتند، بکمک ستارگان آسمان، سمت حرکت خود را تشخیص می‌دادند. پس از چند قرن، یونانیها در دوران عظمت خود، با استفاده از تجارب فنیقیها،

۱. محسن فروری، زندگی (دوره ددعصر سن‌لویی)، پیشین، (قبل از انتشار).

کشتیهای بزرگتری ساختند که گاهی طول آنها از چهل متر تجاوز می کرد. بالاخره عظیمترین کشتیهای عهد عتیق، به فرمان هیرون دوم پادشاه اسکندریه، به دریا انداخته شد. این کشتی حجمی برابر پنجهزار بشکه داشت و غیر از مسافرین خود ۳۹۰۰ تن بار اضافی حمل می کرد و غیر از ۶۰۰ نفر کارگری که همراه داشت، همواره سیصدتن از جنگجویان از آن مراقبت می کردند. این کشتی با این قدرت و تجهیزات، فاصله بین اسکندریه و سیراکوز را در ۶ تا ۷ روز می پیمود.

اکنون که از سیر تکاملی کشتیرانی در دنیای قدیم اجمالاً آگاه شدیم، وضع دریا - نوردی را در دوره قرون وسطی، مطالعه می کنیم.

سیادت بر دریا: پیرروسو می گوید: «خوب است که در ابتدای قرن چهاردهم میلادی، یک نظر اجمالی و کلی بر فعالیت تجارتنی بیندازیم که رواج فلزات با شدت بسیار در پیشرفت آن مؤثر واقع شده بود.

نیروی دریایی اروپاییان در قرون وسطی

در این هنگام، اروپا مطلقاً صورت مجموعه ساکنی را نداشت و بعکس همچون لانه مورچه ای بود که در هر سوی آن حرکات و جریانات فراوان برقرار بود. حتی می توان مدعی شد که همه کس به «درد حرکت» مبتلا شده بود: در تمام طول جاده های اروپا رهبانان، شوالیه ها، جوانانی که از خانواده های بزرگ بودند، ماجراجویان و تجار دریایی زیارت یا رسیدن به فلان بازار مکاره یا اجتماع مردان جنگی حرکت می کردند. همراه با حرکت افراد، انتقال مال التجاره نیز انجام می گرفت. بر روی جاده هایی که هنوز کاملاً شکل راه به خود نگرفته بود، کاروانهای حیوانات که مواد غذایی حمل می کردند دیده می شدند. مصنوعات سنگین تر و دست و پاگیر، غالباً از روی آب، اعم از طریق دریایی یا رودخانه ای حمل می شد. بجای حالت رکود و توقیفی که قبل از سال هزار میلادی در جامعه اروپایی غربی دیده می شد، اکنون در تمام این قاره، حالت هیجان و حرکات شدیدی بوجود آمده بود که ضمن آن، مکرر، مردان جنگی و سوداگران با یکدیگر برخورد می کردند.

در میان اینها، فن تجارت صورت تشکیلاتی به خود گرفت. در نزد لمبارها انواع سفته و برات برای دادوستد معمول گردید و هندیها و بلژیکیها در زمان جنگهای صد ساله راهها و قواعد تجارت بین المللی را بنیان گذارند. اینطرف و آنطرف، اولین تجار ثروتمند مؤسسات صنعتی را تحت اداره خود درآوردند و پیشقدم تشکیلات سرمایه داری شدند. از رفت و آمد مداوم کشتیها، فن تجارت نتیجه شد و این فن بنوبه خود، ثروت و سرمایه داری را ایجاد کرد. اما هنوز از این لحاظ اروپا بمراتب از مشرق زمین عقب تر بود؛ زیرا در تمام طول امپراتوری وسیع سلطان مغول، قویلی، دستگاه اداری و تجاری سهمی مشغول بکار بود که از حیث اهمیت و عظمت، قابل مقایسه با دستگاه اروپایی نبود: در طول تمام جاده های، این امپراتوری، به فواصل معین و منظم، مراکزی تأسیس شده بود که مسافرین می توانستند در آنها اسب و راننده و منزل و غذا به دست آورند. می گویند که در بعضی از این مراکز، در آن

واحد، تا حدود چهارصد حیوان سواری یا بارکش موجود بود. پیغامهای فوری بوسیله سواران بادپا انتقال می یافت.

اروپا می بایست زحمات بسیار بکشد تا عقب ماندگی خود را نسبت به آسیا جبران سازد و برخلاف آنچه که ممکن است به تصور بسیاری از اشخاص درآید، راه دریایی برای امر تجارت، بعراتب، مطمئنتر و کم خرجتر از راه زمینی بوده است.

با وجود اینکه دزدان دریایی فراوان بودند، باز هم مال التجاره و راههای دریایی کمتر در خطر هجوم راهزنان قرار می گرفت.

قوه محرک کشتیها، یعنی باد، قیمتی نداشت و به ممت حاصل می شد و مال التجاره ای که ممکن بود حمل کرد بعراتب بیش از آن بود که می توانستند بر دوش کاروانی از استران قرار دهند. قسمت اعظم جنگجویان صلیبی از راه دریا عازم شدند و نیز حمل و نقل دریایی بود که ثروت بیکرانی نصیب شهرهای ژن^۱ و ونیز کرد.

در حدود سال هزار میلادی، وایکینگها (ساکنین بومی شبه جزیره اسکاندیناوی) در حالی که بر کشتیهای سریع السیر خود سوار بودند، ناگهان در یکی از نقاط اروپا ظاهر می شدند و با سرعت بیمانندی، هجوم می آوردند و حتی تا قلب فرانسه را غارت می کردند و ناپدید می شدند؛ و چون در فن دریانوردی بیهمتا بودند، بی آنکه صدمه ای ببینند باز می گشتند.

نیروی دریایی جنگی، بخصوص، از کشتیهای تشکیل می شد که با کمک پارو حرکت می کردند و بنابراین، اهمیت چندانی به وزش باد نمی دادند. بعکس، ناوگان تجارتهی که می بایست فضای وسیعی را به حمل مال التجاره اختصاص دهد، از بادبان استفاده می کرد. طول این کشتیها هیچوقت از ۳۶ متر تجاوز نمی کرد و بر آنها بادبانهای کار گذاشته شده بود که به بادبان لاتن معروف بودند و شکل مثلث داشتند. کم کم، طی قرن چهاردهم میلادی جرأت کردند و دکل دومی بر کشتی افزودند و در حدود سال ۱۵۰۰، دکل سومی نیز نصب نمودند و در همین اوقات بود که روشهای بحر پیمایی اقوام نورمان را از نزدیک مورد مطالعه قرار دادند. طبق قانون کشتیرانی، برای هر دو نفر، فضایی معادل یک متر و هشتاد و دو سانتیمتر در ۲۵ سانتیمتر در نظر گرفته می شد و هنگام شب، برای استراحت، می بایست در خلاف جهت یکدیگر بخوابند؛ بطوریکه سر یکی محاذی پای دیگری قرار گیرد. هنگام روز، مجبور بودند بار و بسته و پتوهای خود را به دیواره های کشتی بیاویزند که مانع عبور و مرور نگردد. فقط مقدار کمی گوشت بی چربی با خود حمل می کردند و میزان غذا بسیار کم بود، و ماهی نمکسود و حبوبات و سبزیهای خشک اساس آن را تشکیل می داد. حشرات بیشمار همه جا می لولیدند، و رفع بدبوییترین و لازمترین احتیاجات، مسأله بزرگ و غم انگیزی بود. وقتی که هوا بد بود و مجبور می شدند که تمام منفذها را مسدود کنند، هوای داخل کشتی متعفن و خفه کننده می گردید.^۲

«وقتی که ساحل دریا از نظر محو می‌شود، مسلماً دیگر دریانوردی با وسایل تجربی حرکت در امتداد ساحل امکان‌پذیر نیست و باید از روشهای علمی استفاده کرد. اگر ملاحان برای مسافرت‌های دور دست خود راهنمای بزرگی همچون قطب‌نما در دست نداشتند، هرگز جرأت دور شدن از سواحل دریاها را نمی‌کردند.

دریانوردی در قرون وسطی و قطب‌نما

با ذکر نام قطب‌نما بار دیگر با اختراعی مواجه می‌شویم که تا پیدایش مدارک مخالفی، کشور چین می‌تواند اولویت در اختراع آن را به خود منسوب سازد. چنانکه مشهور است حتی در زمان سلطنت «چین»^۱ (۴۱۹-۲۶۵ میلادی) در این مملکت، برای یافتن سمت جنوب از عقربه مغناطیسی در «ارابه‌های مغناطیسی» استفاده کرده بودند؛ و آن عبارت از ارابه‌ای بود که مجسمه کوچکی بر آن قرار داشت که می‌توانست در حول محور قائمی حرکت کند و در داخل آن آهنربایی تعبیه کرده بودند بطوریکه آدمک مزبور تحت تأثیر آن بطور خودکار همواره متوجه سمت جنوب می‌شد.

اولین بار که در مدارک موجود اروپایی از قطب‌نما گفتگویی می‌شود مربوط به سال ۱۲۰۰ میلادی برای کشور فرانسه، ۱۲۰۷ برای انگلستان، و ۱۲۱۳ برای ایسلند است. این قطب‌نما کاملاً بدوی بود و از پرکاهی تشکیل می‌شد. عقربه مغناطیسی بر آن قرار داشت و مجموعه آنها را روی تشتک آبی می‌گذاشتند.

در سال ۱۲۶۹، اصلاح عمده‌ای، بوسیله پی‌پردوماریکور^۲ در آن بعمل آمد، عقربه مغناطیسی را بر محوری قرار داد و مجموعه آنها را در جعبه‌ای گذاشت و روی آن سرپوش شفافی قرار داد. این سرپوش دارای درجات و تقسیم بندی‌هایی بود. در واقع، اکتشاف قطب‌نما دوران مسافرت‌های بزرگ دریایی را افتتاح کرد.^۳

در فرانسه، از آغاز قرن هیجدهم، در مقام بازرسی و ترمیم راهها و ساختن جاده‌های عریض برآمدند. جاده‌های مهم ۶۰ قدم و راههای دیگر از ۳۶ تا ۴۸ قدم عرض داشت. در سال ۱۷۱۶، دانیل ترودن^۴ مددسه مشهور پلها و جاده‌ها را تأسیس کرد، و مهندسی که بتدریج از این مدرسه بیرون آمدند، در راه اصلاح جاده‌ها تلاش کردند. در سال ۱۷۳۷، نگاهداری جاده‌های مملکت به دهقانان تحویل می‌گردید، و هر دهقان موظف بود که در ظرف سال، ۳۰ دوز بیگاری کند.

در سال ۱۷۷۶، تورگو بیگاری دهقانان را لغو کرد و مهندسی مجبور شدند که به ابداع روشهای تازه پردازند. برای بهتر شدن وضع راهها پس از پی‌کنی، آنها را با قطعات سنگ مفروش می‌کردند و بعداً با پتک و غلتکهای سنگین، حتی المقدور، آنها را صاف و هموار می‌ساختند. با این حال، این جاده‌ها با راههای کنونی قابل قیاس نبود.

طبق توصیف یونگ، یک ثلث از عرض این جاده‌ها قابل کالسکه‌رانی بود؛ ثلث دوم

1. Tsin 2. Pierre de Maricourt

۳. تاریخ صنایع و اختراعات، پیشین، ص ۱۵۶-۱۵۲ (۴مختصم).

4. D. Trudaine

آن عموماً ناصاف و ناهموار و بالاخره ثلث آخری از علف پوشیده بود. در بدو سلطنت ناپلئون، سی هزار کیلومتر جاده در فرانسه وجود داشت، و حال آنکه مثلاً در کشور اسپانیا فقط شش هزار کیلومتر جاده داشتند.

یونگ که از جاده‌های فرانسه به نیکی یاد می‌کند، از خرابی وضع راههای انگلستان شکایت می‌کند و معتقد است که مسافری آن سرزمین ممکن است در اثر ناهمواری راهها سرگردن یا دست و پای خود را از دست بدهند. در این ایام که هنوز دستگاههای حمل و نقل موتوری بوجود نیامده بود، بنابه حکایت یونگ، چندسال قبل از انقلاب فرانسه، در جریان طی ۶ کیلومتر مسافت بر روی جاده‌های فرانسه، وی یک درشکه یک‌اسبه و یک دوجین‌گاری و ارابه‌های مختلف و چند زن پیر که سوار الاغ بوده‌اند دید و بس.

در این ایام، بهترین وسایل حمل و نقل در اروپا دلیجان بود. دلیجان ارابه سنگینی بود که وزن آن به ۵ تن می‌رسید و معمولاً آن را به رنگهای درخشان و مخصوصاً رنگ زرد منقوش می‌کردند. در داخل این دستگاه، چندین نیمکت یا اتاقک کوچک نصب می‌شد که رویهم پانزده نفر در آن جا می‌گرفتند. کشش دلیجان بوسیله ۵ اسب بعمل می‌آمد، و راننده آن که کلاه آبی رنگ بر سر داشت، سعی می‌کرد که با حداکثر سرعت حرکت کند. هنگامی که دلیجان وارد دهکده‌ای می‌شد، غریب‌شینه‌ها و سروسدای زنگوله‌ها و آهن‌آلات ارابه و فحش و ناسازی که راننده نثار اسبها می‌کرد، انقلابی در دهکده بوجود می‌آورد. مردم بیکاره و کودکان بسوی آن می‌آمدند، پنجره‌خانه‌ها باز می‌شد، و بیوه‌زنان گوشه‌نشین و زنان خاله‌دار به تماشا می‌آمدند، و دختران جوانی که حدیث سبک‌ها را انجام می‌دادند و گونه‌های قرمز داشتند، خندان و خوشحال، به استقبال مسافران می‌رفتند.

در زمان لویی فیلیپ (۱۸۵۰-۱۷۷۳) باربری و مسافربری با دلیجان رونق داشت. در آن زمان، در کشور فرانسه ۹۴۰۰ کادواسترا برای توقف و مال عوض کردن پستها و پذیرایی مسافران وجود داشت، و دلیجانهای پستی در هر سال ۶ میلیون فرسنگ مسافت طی می‌کردند. از شهرهای بزرگ، مانند پاریس و بوردو و لیون، هر روز کالسکه‌ای به شهرهای مجاور می‌رفت.

در انگلستان، هر روز بطور متوسط، سیصد ارابه پست و مسافربری بحرکت درمی‌آمد، و مسافتی معادل ۱ هزار کیلومتر راه را طی می‌کرد.

در روسیه، مؤسسات حمل و نقل تحت نظر دولت اداره می‌شد و وضع مرتبی داشت. مسافرین می‌توانستند در محل‌های تعیین شده کالسکه‌ها یا ارابه‌هایی که روی برف می‌لغزیدند اجاره کنند. این ایستگاهها از هر جهت منظم بود.

در پایان نیمه اول قرن نوزدهم، یعنی زمانی که اولین راه‌آنها در سمالک اروپایی و امریکایی گسترده می‌شدند، سرعت انواع دلیجان در اثر اصلاحات اساسی، پیشرفت شایانی کرده بود؛ بطوری که در سال ۱۸۴۸ به ۹/۵ کیلومتر در هر ساعت رسید. سرعت سیر دلیجانهای پستی به ۱۶ کیلومتر در ساعت می‌رسید. اختراع لکوموتیو اساس حمل و نقل و بطور کلی

وضع اجتماعات بشری را دگرگون ساخت. حمل و نقل برخلاف گذشته منظم شد و مسافری می توانستند ساعات ورود و خروج خود را دقیقاً معین کنند. حمل اشیاء سنگین بوسیله راه آهن میسر گردید. دهات دورافتاده در جریان عمومی مدنیت جدید قرار گرفتند. گسترش راه آهن، اهل فن را وادار کرد که در ساختمان طبیعی زمین تغییراتی بدهند و برای عبور ترن از اقصا فاصله، در جسم زمین اعمال جراحی انجام بدهند، و دره و سیلها را با پلهای عظیم نادیده بگیرند. راه آهن نه تنها محصولات مادی بلکه نتایج فکر بشر یعنی کتاب را به دورترین نقاط جهان رسانید. به این ترتیب، می بینیم که در اروپا تا اواسط قرن نوزدهم، وضع راهها اختلاف زیادی با شرق نداشت؛ تنها پس از کشف قوه بخار و استفاده از لکوموتیو، وضع حمل و نقل و مسافرت در خشکی و دریا دگرگون شد.

وضع راهها در عهد ناصرالدین شاه
 رضاقلی میرزا در سفرنامه خود، وضع دلخراش راهها را در اواخر عهد قاجاریه، توصیف می کند: «سلاعلی محمد حراسزاده که دندان خود را چون گرگ گرسنه بجهت آن زوار بیچاره تیز کرده بود... جمعیت الوار را دور کاروانسرا نگاه داشته زوار را گرفته و آن بیچارگان را عریان نمود. هر قدر که ایشان عجز و الحاح بظهور رسانیدند، فایده نبخشید. جمیع اساس و لباس آن جماعت را تمام و کمال، ضبط و تاراج نمود. بیچاره زوار، برهنه و زار، روی به شیراز روان گشتند.»^۱

سفر مکه: رضاقلی میرزا در سفرنامه خود، ضمن توصیف کاروان حاج در راه شام، از ناامنی و بی آبی و دیگر مشکلات این سفر سذھی سخن می گوید و می نویسد که در طی راه، پس از تجسس بسیار، چند گودال آبی به نظر رسید. «چگونه آبی که انسان از شدت تعفن آن آب، از پنجاه قدمی آن عبور نتوانستی کرد. خود اعراب بادیه نشین قوه آشامیدن آن آب را نداشتند. آن شب، الی صبح، احدی آب ننوشید. کار به سرتبه ای رسید که خلق نزدیک به هلاکت رسیدند؛ لابد شده از آن آب آشامیدند — پناه بر خدا که چگونه آبی بود چهار منزل راه آمدیم. تمامی از شترها فرود آمده در تفحص آب برآمدند. پس از تفحص بسیار، قلیل آب بارشی در زمین پستی جمع شده بود و دو شغال در آب افتاده و مردار گشته بودند. چون این حال را خلق مشاهده نمودند، آب را نخورده و مراتب را به عرض جناب آقای سیدنظرالله مازندرانی رسانیدند. جناب ایشان حکم بر خوردن آن آب نجس فرمودند.»^۲

وی در جای دیگر، می نویسد در راه رسیدن به شط فرات، بار دیگر مواجه با بی آبی شدیم. هفت تن با اسبهای خود، در جستجوی آب به این طرف و آن طرف رفتند، و هیچیک مراجعت نکردند. سپس می نویسد: حال تحریر که صبح بیست و نهم است، هنوز آب نرسیده؛ قیامتی در بیچارگان حاج برپاست که نهایت ندارد. تیمور میرزا از تشنگی قریب به هلاکت است. به در هر چادری که بجهت شربت آبی می رود جواب یأس می شنود باری:
 زین تشنگان هنوز به عیوق می رسد فریاد العطش ز بیابان کربلا^۳

۱. سفرنامه رضاقلی میرزانوّه فتحعلی شاه. به کوشش اسفر فرمانفرمای قاجار، ص ۱۴۲-۱۴۱.

۲. همان، ص ۱۹۰-۱۸۹ (به اختصار).

۳. رک: همان، ص ۱۹۳.

رضاقلی میرزا در راه بیروت، از بارندگی فراوان گل و باطلاق و باد و سرما رنج فراوان می برد. «۱ در دوره ناصرالدین شاه، سفارت انگلیس در ۱۶ ربیع الاول ۱۳۰۳ نامۀ مفصلی درباره لزوم احداث جاده جنوب و تأثیر آن در توسعه تجارت از محمره تا تهران و کشتیرانی در رود کارون، به وزارت امور خارجه نوشت و چنین توضیح داد: «اول چیزی که لازم است این است که در همین طرق حالیه طوری ساخته شود که بارکش و عرابه بسهولت بتواند از آن عبور نماید و بدینجهت حمل و نقل متاع زودتر و ارزانتر از حالیه شود... الان باری را که منتهی به پنجاه من به وزن تبریز باشد، بمدت پنجاه روز کرایه خرواری دوازده الی هیجده تومان، از بندر بوشهر به دارالخلافه می توان حمل نمود. اگرچه دور نیست، آن جناب اعتقاد نفرمایند لکن بدیخانه چنین است که از لندن به بوشهر که مسافت راه چند هزار میل است زودتر متاع می رسد تا از بوشهر به تهران که چندصد میل است؛ در صورتی که کرایه این مسافت قلیل سه برابر آن مسافت کثیر است. با این احوال محل تعجب نیست که تجارت رو به تنزل و عمل مالیات این قسم مغشوش و درهم باشد.»

نیکلسن شارژ، دافرا انگلیس در تهران، ضمن نامۀ مزبور، در تقویت استدلال خود، می گوید: «پول در ایران بی نهایت کم و تجارت رو به نقصان و انحطاط است. بنابراین خیلی لازم است که نزدیکتر و سهلترین راه در جایی که حاصلخیزترین اقطاع مملکتی است، باز کرد و جای شبهه نیست که بهترین طرق راه محمره به تهران است که از شوشتر و دزفول و خرم آباد و بروجرد و سلطان آباد و قم می گذرد؛ و در هیچ راه دیگر، فواید این راه متصور نیست؛ و از بروجرد، شعبات دیگر از این راه می توان منشعب کرد و به کرمانشاهان و همدان برد.»^۲ نیکلسن در دنباله این نامه از لزوم کشتیرانی در روی کارون نیز سخن گفته است: «چرا راضی نمی شوند بعضی این منازل دور و دراز، استعهه بقوسط کشتی حمل به اهواز و شوشتر شود؟»^۳

طرز مسافرت: برای آنکه خوانندگان بهتر و بیشتر به نحوه های مسافرت در ایران (قبل از رواج وسایل نقلیه موتوری) واقف گردند، سطری چند از کتاب مخزن الوقایع تألیف سرابی را عیناً نقل می کنیم: «روز دوشنبه یازدهم شهر ذی قعدة الحرام سنه یکهزار و دو بیست و هفتاد و دو هجری، جناب ایلچی کبیر (سفیر کبیر) معظم الیه، هنگام عصر در نیاوران شمیران، از حضور مهر ظهور حضرت اقدس نللل اللهی روحانفاده، برخصمی حاصل نموده منزل اول را قریه کن نمودند و تا روز جمعه نیز بجهت ناتمامی بعضی کارهای خود و اجزای سفارت در قریه مزبوره متوقف شدند. مقرب الخاقان آقا اسماعیل، پیشخدمت خاصه سلام، از حضور مبارک همایون ماسور به احوالپرسی جناب ایلچی کبیر بوده به کن آمد و بعضی از صاحبمنصبان سفارت کبری نیز همراه مسیو نیکلا، مترجم اول سفارت فرانسه، از شهر آمده ملحق گردیدند. یوم شنبه ۱۶ شهر مزبور، از قریه مذکور حرکت نموده بواسطه ناخوشی و بای

۱. رک: همان. ص ۲۵۲.

۲. فریدون آدمیت، فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت ایران. ص ۱۶۵-۱۶۴.

۳. رک: همان. ص ۱۶۶.

قزوین، از راه علی‌شاه عوض که مشهور به علی‌شهباز است روانه شدند. در قریه مزبور، حاج آقا محمد سلک‌التجار قزوین وارد شده و کاغذی نیز از مقرب‌الخاقان حسنعلی‌خان خوبی که وزیر قزوین بود، رسانید که ناخوشی قزوین بالمره رفع شده و راه خارج ابهر شوره‌زار و هوای غیرسالمی دارد؛ جناب ایلیچی از راه قزوین، تشریف بیاورند.

جناب معظم‌الیه نیز دعوت او را قبول نموده، به ملاحظه شوره‌زار بودن آن راه، و ضایع گردیدن پاهای اسبان شاهی — که برسم ارمغان به اعلیحضرت امپراتور فرانسه می‌بردند — بنا گذاشتند که از راه قزوین روانه شوند. بعضی از تجار و معتبرین قزوین به استقبال آمده و بعضی تعارفات از قبیل قند و چایی و حلویات همراه خود آورده بودند؛ حسب‌الفرمایش جناب ایلیچی، تقسیم برصاحب‌منصبان سفارت و به‌عالیجابه بسینونیکلا و سیوفکتی^۱ گردید، و از آنجا فردا سوار شده وارد شهر شدند. چادرهای سفارت را در مقابل دروازه رشت زده بودند. تا چهار ساعت از شب گذشته، حضرات معروضه در خدمت جناب ایلیچی کبیر بودند. فردا نیز جمعی از اعیان و اشراف و علما و سادات ذوی‌العز و الاحترام به دیدن آمدند و تعارفات معقولی از شهر آورده بودند؛ تقسیم به اجزای سفارت گردید.^۲

درباره انعام و مجازات چپار: «چپار که وارد شد باید ان‌شاءالله تعالی، از امروز که ۲۱ ربیع‌الثانی است تا ۱۶ روز برحسب قراری که داده شد، به‌اسلامبول نزد شما بیاید و معطل نشود و در اینجا هشتاد تومان عوض خرج و کرایه عرض راه تا آنجا داده شد. اگر در ۱۶ روز به آنجا آمد و پاکتهای مسولی را بی‌عیب و صحیح و سالم، بعون‌الله تعالی رسانید، ده تومان شما به او انعام می‌دهید و پنج روز هم او را در آنجا نگه می‌دارید؛ زیاده اذن ندارد بماند. جواب کاغذها را زود به او داده روانه خواهید کرد و همین نوشته را هم به او خواهید داد و خواهید نوشت که در سرهمان وعده به آنجا وارد شده است. همین که ان‌شاءالله تعالی به اینجا وارد شد، هم به او ده تومان انعام خواهیم داد، والا شانزده روزه به آنجا وارد نشود، صدتا چوب به او باید بزنید. بعد از آمدن اینجا من هم به او صد تاجوب خواهیم زد. اینها در صورتی است که بی‌سبب و بی‌جهت معطل شود. اگر خودش اهتمام در زود رسیدن به آنجا نماید لکن بجهت واپور (کشتی) در طرابوزان معطل شود و از حافظ آقا کاغذ داشته باشد، معذور است. لکن باز باید هرچه ممکن است در زود رسیدن نزد شما ساعی باشد پسی ۲۱ شهر ربیع‌الثانی ۱۲۷۳.»^۳

و سائل تقلیناً سریع: ضمن مجموعه اسناد مدارک فرخ‌خان امین‌الدوله، نامه‌ای است حاکی از این که موسیویوره وزیر مختار دولت فرانسه، بجای آنکه ۱۰ تا ۱۶ روزه از تهران به تبریز برود، با یک کالسکه از کالسکه‌های دیوانی، این مسافت را ۸ روزه طی می‌کند.^۴ فکر راه‌آهن سرتا سری: در نامه‌ای که میرزا ملکم‌خان به معین‌الملک، سفیر ایران

۱. Fochetti

۲. مخزن الوقایع، پیشین. ص ۷-۶ (به اختصار).

۳. مجموعه اسناد و مدارک فرخ‌خان امین‌الدوله (مریوطیه سالهای ۱۲۴۹ تا ۱۲۷۳). قسمت اول، به

کوشش کریم اسفندیار قدرت‌الله‌روشنی (زعفرانلو)، ص ۱۹۵-۱۹۴.

۴. دک، همان. ص ۱۲۳.

در اسلامبول، نوشته، از لزوم انشای راه آهن بین آناتولی و ایران و هند، سخن می گوید و می نویسد: «جنابعالی خوب مطلع هستید که در این اوقات بجهت راه آناتولی از جانب دولت انگلیس، اهتمامات و اقدامات کلی بعمل می آید میان طرحهای متعدد که محل گفتگو شده، طرح سررولند ماکدونالد استیفانسون مسلماً از همه بهتر و سهلتر و به حال شرق، مناسبتر است... در معنی، مرکز این مذاکرات در خدمت جنابعالی خواهد بود. هیچ نوع تقویت و راهنمایی را از او دریغ نفرمایید... در راه آهنی که باید از آناتولی و از ایران تا هند برود، مداخله و شراکت جنابعالی از جمله وظایف دولتی خواهد بود... سالهاست که هم جنابعالی و هم بنده، مشغول این مسأله راه آهن هستیم. چنانکه تصدیق خواهید فرمود، مسلماً بیعیب تر از طرح این شخص طرحی بمیان نخواهد آمد. دقایق مطلب را بطورهای پخته که شیوه معروف جنابعالی است به حضرات باعالی درست حالی بفرمایید... نکته ای باید در آنجا درست حالی کرد، این است که سررولند ماکدونالد استیفانسون انگلیسی صرف است، یعنی آدم درست و حرفش حرف ولی ساده و قطعی. از طول و تفصیل و از آن معظلیهایی که شیوه اولیای دول مشرق است خیلی ببری است؛ لهذا باید مواظبت و التفات مخصوصی کرد که وکیل او را در آنجا زیاد معطل نکنند... ۱۶ شهر ذی القعدة الحرام ۱۲۹۵ - سلکم.»^۱ از تهران تا تبریز: کنت دوگوبینو هنگام مراجعت به فرانسه، می نویسد: از تهران تا تبریز را با پست، در ظرف هفت روز می توان طی کرد، ولی در بهار و تابستان که هوا مساعد و خوب است، با عوض کردن اسب، این راه را در ظرف چهار روز ممکن است طی کرد. ولی چون اکنون زمستان است، تصور نمی کنم زودتر از هفت روز بتوان این راه را طی کرد.^۲

فرانسوی دیگری به نام فوریه، ضمن توصیف مسافرت خود از رشت به بندر ماسی، از بدی راه بین اسماعیل آباد و خزران سخن می گوید: «تاکنون چقدر قافله ها که بین اسماعیل آباد و خزران از میان رفته اند و دره ها از استخوان آنها پر شده. طوفان و بوران که در زمستان در این قسمت زیاد است راه را کور می کند و حیوانات و غابرینی که راه را رگم کنند، به تدریج پراز برف فرو می افتند.»^۳ فوریه از وضع چاپارخانه پانچار به بدی یاد می کند، و می نویسد، آنقدر خراب و کثیف بود که من ترجیح دادم شب را در بالای بام یخوابم، و درباره چاپارخانه منجیل می نویسد: اتاقی که من در آن سکنی گزیدم، پر بود از یادگارهای مختلفی که بعضی شعف انگیز و برخی حزن آور بود. مسافری که از بیرون رفتن از ایران چندان متأثر نبوده، مضمون ابیات ذیل را یادداشت کرده است: «خوشا به حال کسانی که از اینجا می روند. خدا رحم کند به احوال آنها که به اینجا می آیند و روزگار به داد آنها برسد که در اینجا می مانند.» دیگری چنین نوشته: «ایران حکم بهشت را دارد اما برای بی شعوران.» این یادگارها بعضی به یونانی است بعضی به ایتالیایی؛ عده ای هم به اسلامبولی و بیش از همه به انگلیسی.^۴

۱. یکصد و پنجاه سند تاریخی از جلاایریان تا پهلوی (دوره قاجار)، پیشین، ص ۲۴۳-۲۴۲ (به اختصار).

۲. ذک: سه سال در دوازده ایران، پیشین، ص ۱۱۵.

۳. سه سال در دوازده ایران، پیشین، ص ۳۰۴.

۴. رک همان، ص ۳۰۶-۳۰۵.

مسافرت در ایران

برای آنکه خوانندگان به مشکلات سفر در ایران در حدود صد سال پیش واقف گردند، کافی است که سفرنامه حاج پیرزاده را مورد مطالعه قرار دهند. حاجی ضمن «ذکر وقایع اتفاقیه، از حضرت عبدالعظیم الی معصومه قم» از رنجها و مشقاتی که در این سفر کوتاه تحمل کرده است، سخن می گوید و از جمله می نویسد: «میرزا عبدالوهاب در روی یابوی مفرش حقیر نشسته بود، چند قدم که داخل آب رودخانه شد، پای یابو در گل فرو رفته، در میان آب خوابید بطوری که گوشهای یابو از آب بیرون بود. مکاریها میرزا عبدالوهاب را از آب بیرون آورده و بکنار بردند، و بعد از آن رفتند که یابو را از آب بیرون بیاورند، ممکن نمی شد. چون آب زیاد در جوف مفرش رفته بود و مفرش سنگین شده بود، نمی شد یابو را حرکت داد. عاقبت ریسمان مفرش را در توی آب پاره کرده مفرش را بیرون آورده و بعد، بزمحت زیاد، چند نفر از مکاریها در آب رفته یابو را از آب بیرون آوردند. ولی اسباب و مخلفات ورخوت و کتاب و پوستین کلا خراب و ضایع شده بود.»^۱

وصفی از یک «مکاری» پرکار: در سفرنامه حاجی پیرزاده چنین می خوانیم: «مکاری که از طهران از او مال و قاطر کرایه شده، مشهدی علی اکبر قمی بود که صاحب دوازده قاطر بود، و یک چشم او نابینا بود، و یک پسری به همراه داشت که سن او هشت سال بود و نام او باباحسن، و از طهران تا به قم، و اصفهان تا به شیراز، پیاده دامن قبا و پاچه زیر جامه خود به کمر زده، به همراه قافله، از همه بهتر و خوبتر و زیادتر حرکت می کرد و در راه، او را خواب نمی برد و ترس و واهمه از راه نداشت و اگر بارکج می شد راست می کرد و خنده رو، و خوش صحبت و شیرین بود. هر قدر پدر او اصرار می کرد که او را سوار کند، می گفت: خسته نشده ام که سوار شوم و با پدرش بطور رفاقت حرکت می کرد و وقتی که به منزل می رسید و بارها را بجای خود می گذاشتند، قاطرها را برداشته در صحرا و جای زراعت و چمن می چرانید و نهار را نان خالی و بی خورش صرف می نمود و ابتدا اظهار انزجار و ترسویی نمی کرد و همیشه شاد و متبسم بود و کمربند زنجیری در کمر داشت و صورت او از آفتاب سوخته و برشته شده بود.»^۲

وضع «شاطر»ها در کشور مصر: حاجی پیرزاده در سفرنامه خود، از کار دشوار شاطرها در مصر سخن می گوید؛ از جمله می نویسد: «اعیان و اشراف خارجه و داخله در کالسکه خود باید یک نفر یا دو نفر شاطر نگهدارند که با پای برهنه، بهمان تندی که اسبهای کالسکه راه می روند، آن شاطرها نیز بدون ولباس آنها یک پیراهن سفید بلند است.»^۳

مهم کردن راه: یکی از مشکلات سفر در دوره قرون وسطی و قرون جدید، در مسالک شرق نزدیک، نبودن جاده های هموار و منظم و فقدان وسایل زندگی بود. رضاقلی میرزا در سفرنامه خود، مناظر گوناگونی از بدبختیها و محرومیت های مسافرین بیان می کند؛ از جمله ضمن توصیف کاروان حاج در راه شام، چنین می نویسد: «در آن شدت سرما و کثرت باران و بیابان نابلد

۱. سفرنامه حاجی پیرزاده، پیشین، ۱۳، ۶۰.

۲. همان، ص ۲۹.

۳. سفرنامه حاجی پیرزاده، پیشین، ۱۳، ص ۱۸۲.

و غربت و گرسنگی و لباسهای آسیخته درگل، و خوف از اعراب و اسبهای مانده و خستگی چهل منزل راه و بیخوابی سه شبانه روز و ناامید بودن از آبادی، سبحان الله، حالی دست داد که تقریری نیست. باری قرار بر آن دادیم که هریک قریب یک میدان از یکدیگر دور شده و متصل به یکدیگر آواز نموده که گم نشویم. از آن سمت که تیمور میرزا روان شد، قریب یک میدان که رفت، آواز زنگی به گوشش آمد. اندکی به صدای زنگ پیش رفت، دید گله گوسفندی می باشد. فریاد نمود، از چوپان آن گله تحقیق نمودیم. راهنمایی کرد. باز مجدداً گم شدیم نمی دانستیم کجا می رویم. اسب ها مانده؛ در این شب، پیاده شده هرساعتی نیم فرسنگ راه طی نمودیم تا شش ساعت از شب گذشته به اول چادر اعراب رسیدیم.»^۱

هدایت، هنگام مراجعت از آلمان، چنین می نویسد: «حرکت با اسب چاپارخانه پس از عادت به راه آهن و کالسکه، طاقت فرماست. راست گفته اند:

از سختی پالان چه دم شرح که ساتحت مجروح چنان گشته که مافوق ندارد
سکندری رفتن اسبهای چاپارخانه اسری عادی است. فقط در منزل اول موحش بود، بعد اسری مسلم، و تسلیم شدیم. این امر کلی که اسب هم راه می رود در اسبهای چاپارخانه مسلم نیست؛ بعضی راه نمی روند باید آنها را کشید.

ورود به تبریز ابداً بدان نمی ماند که شخص به شهر بزرگی ورود کرده است؛ کوچه ها تنگ، پیچاییچ؛ مدتی باید بین دو دیوارگی عبور کرد تا شخص به مرکز برسد. از تبریز تا تهران جز کوه و دره خشک و بدی راه و نبودن آذوقه چیزی در یادداشتهای من نیست.

کاروانسراهای عباسی، خبر از سراقبتی می دهد که شایسته دولت پیدار است، و همه خراب که لازمه دولت غافل است. گرما در نهایت است. اسب از سر جای خودش حرکت نمی کند. نوکری که همراه بود جلو اسب را می کشید و شاگرد چاپار از عقب شلاق می زد. بالاخره اسب را رها کرده پیاده نیم فرسخی طی شد تا به چاپارخانه رسیدیم.»^۲

سرجان سلکم و لرد کرزن و ژنرال سرپرسی سایکس هریک در کتاب خود، از وضع نامطلوب و ناامنی راههای ایران در عهد قاجاریه، مطالبی نوشته اند، و زبانه های اقتصادی این وضع را به دولت متبوع خود، و به دولت ایران یادآور شده اند. آرتونیکلسن، کاردار بریتانیا، در نامه ای که به سال ۱۲۶۴ خورشیدی به ناصرالملک نوشته، می گوید: بار از لندن به بوشهر زودتر می رسد تا از بوشهر به دارالخلافه؛ و کرایه باد از بوشهر به تهران سه برابر از لندن به بوشهر است.

بار خرواری ۱۲ تا ۱۸ تومان در مدت پنجاه روز، از بوشهر به تهران می رسد. اما اگر راه شومسه دایر شود، بار را می توان خروادی ۶ تومان در ۱۵ روز از جنوب به دارالخلافه رسانید. سپس چنین اضافه می کند: «با این حال، تعجب نیست که تجارت رو به تنزل و کار مالیات این قسم درهم و آشفته است. پول در ایران بینهایت کم و تجارت رو به انحطاط است. بهترین راهها راه محمره به تهران است که از شوشتر و دزفول و خرم آباد و بروجرد و سلطان آباد

۱. سفرنامه رضاقلی میرزا نوه فتحعلی شاه، پیشین، ص ۲۱۲-۲۱۱ (به اختصار).

۲. خاطرات و خطرات، پیشین، ص ۳۱-۳۰ (به اختصار).

و قم می‌گذرد.

سپس کاردار توضیح داده که هزینه احداث راه از خرمشهر (محرره) به تهران در حدود پنجاه هزار تومان است و در سال نخست، بیست درصد درآمد بهره‌برداری خواهد شد. و در سالهای بعد، سود از این هم افزون خواهد گشت.^۱

لرد کرزن، پس از ستایش بسیار از راه و راهسازی آشکارا می‌گوید: «از جهات سیاسی بعضی از این راهها مساعد به حال مصالح بریتانیاست و بعضی دیگر مناسب قصد و خیال دولت روس.»^۲

پس از گفتگوها و فشار بسیار، سرانجام در سال ۱۲۶۸ خورشیدی، امتیاز احداث این راه و بهره‌برداری از آن برای ۶۰ سال به میرزایحیی‌خان شیرالدوله اعطا گشت. سهم ایران ۲ درصد از سود ویژه تعیین شد.

این امتیاز از شیرالدوله با چند واسطه، سرانجام به کمپانی انگلیسی «لینچ و برادران» منتقل گشت و در ۱۱ عقرب ۱۳۰۰ لغو شد.

دوشادوش انگلیسیها، روسهای تزاری در راه کسب امتیازات تلاش می‌کردند و در ذیحجه ۱۳۱۰، امتیاز ساختن راه عراده‌رو از قزوین تا ساحل خلیج انزلی را بدست آوردند. مدت امتیاز ۹۹ سال بود. شرکت در این مدت، می‌توانست از بار و مسافران باج راه بگیرد و اگر سود ویژه‌اش از ۱۲ درصد افزون شود، نیمی را به ایران بدهد. این راه ساخته شد.^۳

در رجب ۱۳۱۳، دولت ساختن راه قزوین الی تهران را مطابق شرایط امتیاز نامچنه قزوین و انزلی، به کمپانی راه انزلی و قزوین داد.

کمپانی متعهد شد که از سهام شرکت ۷۵٪ سهم به امین‌السلطان صدراعظم و ۳۰٪ سهم به سعدالسلطنه بدهد.

بموجب امتیاز دیگری، امتیاز ساختن راه قزوین به همدان، به کمپانی سابق‌الذکر داده شد. راه قزوین، انزلی باهمان شرطها به کمپانی تفویض گشت. درآمد کمپانی از باج راهها در سال ۱۲۸۹ هجری شمسی (۱۹۱۰ میلادی) به ۴۶۶۷۱ منات، تقریباً معادل ۲۶۰۰۰ تومان رسید.^۴

«در آوریل ۱۹۰۲ که ایران برای دومین بار از روسیه وام گرفت روسها امتیاز ساختن راه قزوین به تبریز را برای بانک استقراضی روس به ایران تحویل کردند.»^۵

در ماده نهم امتیاز نامه راه شوسه تبریز، چنین آمده است: امتیاز مخصوص به بانک داده می‌شود که معدن ذغال سنگ و نفت که در ده فرسخ از دوطرف راه واقع باشد، متعلق به

۱. رک: عصر بیخبری (با تاریخ امتیازات در ایران)، پیشین. ص ۲۲۹-۲۲۸.

۲. جرج. ن. کرزن، ایران و قضیه ایران. ج ۱، ص ۶۲۲.

۳. ب. لیکنین، ایرانی که من شناختم. ام. ترجمه علی محمد فروزش، ص ۱۱۲.

۴. رک: گنج شایگان. پیشین. ص ۱۰۱.

۵. رک: عصر بیخبری، (با تاریخ امتیازات در ایران)، پیشین. ص ۳۵۵.