

بانک باشد. اگر در املاک خالصه است، مجاناً به بانک واگذار می‌شود؛ و اگر از املاک اربابی است، اعم از دایر و بایر، قرار آن را بانک می‌دهد.

مدت امتیاز ۹۹ سال بود و توافق شد که اگر سود ویژه کمپانی از صدی پانزده بگذرد، نصف مازاد را به ایران بپردازد.^۱

امتیاز راه آهن از جلفا به تبریز و مضافات آن، با راهی از تبریز بکنار دریاچه ارومیه با تفویض معادن طرفین راه تا ده فرسنگ حریم: این امتیاز در سال ۱۳۳۱ قمری در موقع تعطیل مجلس، به بانک استقراضی روس داده شد. ناگفته نماند که «راههای شوسه از انزلی به تهران و از قزوین به همدان، با تمام اراضی و ابنیه، واثان متعلق به راههای مذکوره، طبق بند الف فصل ده عهدنامه سوت هشتم اسفند ۱۲۹۹ شمسی ایران و اتحاد جماهیر شوروی، به مالکیت قطعی ایران درآمد.»^۲

ادوارد براون که از سال ۱۸۸۷ تا ۱۸۸۸ یعنی تقریباً در پایان قرن نوزدهم، در یکی از تاریکترین دورانهای تاریخی، از طریق ترکیه به ایران مسافرت کرده و مدت یک سال در مملکت ما بسر برده است، بخوبی مختصات راهها، اخلاق مکارها، وضع سمانسراها

وضع راهها و وسایل ارتباطی در پایان قرن نوزدهم

و جنبه‌های خوب و بد مسافرت را با امکانات آن دوران توصیف می‌کند. وی ضمن گفتگو از مسافرت خود در ترکیه، می‌نویسد: «... یک چارپادار ارمنی موسوم به وارطان، چون مسیحی بود، بیش از دیگران انتظار داشت که پیشنهاد او مورد قبول واقع شود. ولی ما نمی‌توانستیم پیشنهاد او را بپذیریم، زیرا برای هر یک اسب و قاطر قا تبریز پنج لیره عثمانی کرایه می‌خواست. یک گاریچی ایرانی می‌گفت که مسافرت با اسب و قاطر خیلی تولید زحمت می‌کند و اگر موافقت کنید من حاضرم، باگاری خود شما را به ایران ببرم.

من بی‌میل نبودم که باگاری مسافرت کنم؛ اما مدیر، مرا منصرف کرد و گفت شما نمی‌دانید که تکان‌گاری چقدر زحمت‌آور است، و از آن گذشته، در هر لحظه ممکن است چرخ‌گاری بشکند و یا بجهتی دیگر، از حرکت بازماند و اگر من بجای شما باشم، هرگز باگاری مسافرت نمی‌کنم؛ زیرا خود من بک مرتبه باگاری مسافرت کردم و بعد توبه نمودم که هرگز باگاری سفر نکنم.

مدیر راست می‌گفت و چند روز بعد که ما بطرف ایران می‌رفتیم، دیدیم که چگونه یک گاری وسط رودخانه‌ای، از حرکت بازمانده و گاریچی و مسافرتین، آن را رها کرده و رفته بودند. بالاخره برای اینکه به گفتگو خاتمه بدهیم و از شر چارپادارها راحت شویم، بایک چارپادار ایرانی موسوم به «فراش» اینطور قرار گذاشتیم که پنج اسب از قرار اسبی دولیره عثمانی تا تبریز از او کرایه کنیم، و نیز برای هر مسافر دو سبیدیه بپردازیم و او در عرض ۱۲ روز ما را به تبریز برساند و ما نیز حق داشته باشیم که در هر نقطه از راه که مایل بودیم، دو روز توقف نماییم. قول قرار داده شد و ما هم پیش کرایه معمولی را به فراش پرداختیم و به تصور خود

۱. رک: همان ص ۳۵۸.

۲. مجموعه قرائن (۱۳۵۱ هـ)، جزوه شماره ۲ وزارت خارجه، ص ۸۸.

از شر جروبحث خلاص شدیم، غافل از اینکه تازه اول گفتگوست؛ زیرا چارپادارهای ترک و ایرانی به اتاق ما ریختند و شروع به بدگویی از فراش کردند. و متفق العقیده بودند که فراش آدمی است دروغگو و دزد. اسواال ما را بسرقت خواهد برد، و فرار خواهد کرد و ما را در بیابان سرگردان خواهد گذاشت.

بالاخره، با مداخله و توصیه کنسول ایران «فراش» رهسپار تبریز شد و رفتار او در طول مسافرت، بقدری رضایت بخشی بود که وقتی به تبریز رسیدیم، تصمیم گرفتیم که دوباره، مالهای او را برای مسافرت به تهران کرایه کنیم... در مشرق زمین، اولین روز مسافرت، همواره روز مهی است؛ زیرا نه فقط باید با دوستان وداع کرد بلکه عده ای از آنها مسافر را بدرقه می کنند و مسافر، در حالی که گرفتار تهیه وسایل حرکت است، باید متوجه پذیرایی دوستان و آشنایان هم باشد.^۱

براون در سطور بعد، می نویسد: «وقتی که از قصبه کردنشین حرکت کردیم، وارد فلات مسطحی شدیم که صدها شتر در آن مشغول چرا بودند و کاروانیان عدلهای مال التجاره را در کنار هم گذاشته و یک دایره بزرگ تشکیل داده بودند و خود در وسط آن استراحت می کردند. زیرا رسم کاروانهایی که شتردار هستند این است که روزها مسافرت نمی کنند، و همین که خورشید غروب کرد و حرارت تخفیف یافت، شروع به حرکت می نمایند. راه پیمایی در شب، طوری برای اینگونه کاروانیان عادت شده که حتی در فصل پاییز و زمستان که هوا سرد است شبها راه پیمایی می نمایند.»^۲

براون در دوازدهم نوامبر، پس از عبور از قزل اوزن، به سه کاروان برسی خورد «که هر یک به ترتیب ۱۰۲ و ۷۲ و ۳۹ شتر داشت، و کاروانیان به تبریز مال التجاره حمل می کردند. من در آن روزه هنگام تماشای شترها متوجه شدم که این جانور، حیوانی ستین و زیبا و باوقار است، و وقتی که به آهستگی سر کوچک خود را به طرف راست و چپ متوجه می نماید، انسان نمی تواند از تحسین خودداری نماید.»^۳

براون در صفحات بعد، از ماجرای سفر خود از تهران به اصفهان یاد می کند و از اخلاق و عادات نیک و بد چارپاداران ایران سخن می گوید: «...بالاخره جوانی از قریه «گز» نزدیک اصفهان که سدرأس مال داشت و جوانی خوش بنیه و خنده رو بود موافقت کرد که دوازده یا سیزده روزه، ما را به اصفهان ببرد و در عوض، ده تومان از ما بگیرد؛ و نیز موافقت شد که در بین راه، یک روز درقم و یک روز در کاشان بمانیم.»^۴ ولی قبل از حرکت، براون دید که نوکرهای سیزبان او مشغول یک کار غیرعادی هستند «...یکی از آنها آینه ای در دست دارد و دیگری ظرفی پر از آب در دست گرفته و چندگل نرگس روی آن شناور است. دیگری ظرفی پر از آرد و ظرفی پر از شکر پنیر در دست دارد. یک جلد قرآن هم آوردند و اول به من گفتند جلد قرآن را ببوسم و بعد دست مرا به آب و آرد زدند... و مرا از زیر قرآن عبور دادند. من نمی دانم منشا

۱. دك. ادوارد براون، يك سال در میان ایرانیان. ترجمه ذبیح الله منصورى، ص ۵۱ به بعد.

۲. همان، ص ۵۶ (به اختصار).

۳. همان، ص ۸۵ (به اختصار).

۴. همان، ص ۱۵۳.

این رسم از کجاست. کاروان ما سبکبار بود و لذا با سرعت راه‌پیمایی می‌کردیم.

براون در صفحات بعد، از یکی از کاروانسراهای دوره صفویه، یاد می‌کند و در وصف آن می‌نویسد: «تا امروز سمرت نشده و درها و پنجره‌های اولیه آن، مدت‌مدیدی است که از بین رفته؛ معذک انسان مجذوب استحکام بنا و زیبایی نقشه و وسعت فکر و مال‌اندیشی زمامداران دوره صفویه می‌شود. بعضی از این کاروانسراها بقدری بزرگ است که می‌تواند حتی هزارها مسافر را در خود جا دهد. تا انسان در بیابانهای ایران مسافرت نکند، نمی‌تواند به‌ارزش این ابنیه که در عین حال مانند یک قلعه جنگی می‌تواند در قبال دزدان احتمالی پایداری کند، پی ببرد. به همان اندازه که برای اتاقها و آب انبار دقت بکار رفته برای اصطبل هم دقت کرده‌اند که وسیع و هوادار باشد. من برای دیدن سقف کاروانسرا بالای آن رفتم و دیدم که با آجرهای بزرگ و خیلی محکم ساخته شده و دیگر اینگونه آجرهای بزرگ را در ایران نمی‌سازند.»^۱

براون، که از ۱۸۸۷ تا ۱۸۸۸ میلادی یعنی مدت یک سال در ایران مسافرت کرده است، راجع به دروازه‌های تهران می‌نویسد: «دروازه‌های واقع در شمال و مشرق عبارت است از دروازه بهجت‌آباد و دروازه دولت و دروازه شمیران؛ و در بین مشرق و جنوب دروازه‌های ذیل واقع شده است: دروازه دوشان‌تپه، دروازه دولاب، دروازه مشهد؛ و بین جنوب و مغرب دروازه‌های زیر می‌باشد: دروازه شاه‌عبدالعظیم، دروازه غار دروازه‌نو؛ و بین مغرب و شمال این دروازه‌ها قرار دارد: دروازه گمرگ، دروازه قزوین دروازه اسب‌دوانی. باید متوجه بود که نام این دروازه‌ها متناسب با شهرها و اماکنی است که جاده دروازه به آنها وصل می‌شود.»^۲

براون در ایامی که عازم تهران بود، در یک فرسخی تهران، در قهوه‌خانه‌ای کنار جاده برای صرف چای توقف می‌کند. در این موقع «حاجی صفرگنت، که اگر تأخیر کنیم، دروازه‌های تهران بسته می‌شود. با وجود عجله‌ای که بخرج دادیم، باز هنگامی به شهر رسیدیم که دروازه بسته بود؛ و من هرچه اصرار کردم دروازه‌بان، دروازه را باز نکرد و لذا به‌خشم درآسدم، و آنچه را که در کرمان از شیخ ابراهیم یاد گرفته بودم به دروازه‌بان گفتم.

البته این بدگویی من در خور سرزنش بود ولی کسانی که نهصد کیلومتر با اسب چاپاری در جاده‌های ایران حرکت کرده‌اند، می‌دانند که مسافر وقتی به مقصد رسید چقدر خسته است و چگونه احتیاج به استراحت و خواب دارد و ما هم نمی‌توانستیم تا صبح عقب دروازه بمانیم. خوشبختانه، دروازه شاه‌عبدالعظیم برای بازگشت زایرین از قصبه مزبور باز بود و ما ساعت ۸/۵ بعد از ظهر، هفتم سپتامبر وارد تهران شدیم، و بعد از عبور از بازار، در مهمانخانه منزل کردیم، و حاجی صفر رفت که به‌خانه و خویشاوندان خود سر بزند.»^۳

راه‌آهن

از آغاز رفت‌وآمد ایرانیان به اروپا، وسایل موتوری و راه‌آهن، توجه آنان را بخود جلب می‌کرد؛ زیرا آسایش و تندی سفر با راه‌آهن هیچ قابل مقایسه با سفر بوسیله اسب و قاطر و کجاوه نبود. از این رو انشاء راه‌آهن، در شمار

۱. همان، ص ۱۶۳.

۲. همان، ص ۹۷.

۳. همان، ص ۴۸۳.

نخستین آرزوهای همه ایرانیان پیشرو درآمد. اما رقابت روس و انگلیس و نگرانی شدید آنان از توسعه اقتصادی و رشد فرهنگی و آشنا شدن ایرانیان به مظاهر گوناگون تمدن غرب، راه را بر این آرزوی دیرین می‌بست. لرد کرزن گناه را نخست به گردن روسان انداخته و می‌گوید: «ننگ برسیاستمداران ایران»^۱. اما این جز تلاش برای تبرئه امپریالیسم بریتانیا نیست. سرمایه‌داران ایران و روس و انگلیس و دیگر کشورها برای تأمین منافع خود و حمل و نقل کالاها، در این راه بسیار کوشیدند؛ اما سوء نیت دو کشور استعماری و غفلت و فساد زمامداران ایران، پیوسته مانع کار بود. لرد کرزن می‌گوید: «اگر نامه‌های بسیاری که میان سفارتخانه‌ها در تهران و پایتختهای اروپا بویژه لندن و پترسبورگ مبادله شده یک‌جا گردآورند، چنان انبوه و سنگین است که تنها برای سوزاندن آنها یک هفته وقت لازم است»^۲.

اکنون برخی از مهم‌ترین امتیازهایی را که در این راه، شاهان قاجار داده‌اند، فهرست‌وار نام می‌بریم.

نخستین بار در ۱۲۵۱ خورشیدی، امتیاز ساختن راه‌آهن در سراسر کشور به رویتز داده شد. این امتیاز پس از ۱۰ ماه לנוگشت در سال ۱۲۵۲ خورشیدی امتیاز راه‌آهن جلفا به تبریز به یک افسر روس داده شد؛ اما چون در ۵ سال نخست قدمی در این راه، برنداشت، امتیازش از درجه اعتبار افتاد.^۳

در سال ۱۲۵۸ خورشیدی، به شرکت پارسی الئون^۴ امتیاز راه‌آهن تهران- رشت داده شد؛ اما چون قرار بود، هفت درصد سرمایه را ایران بپردازد و نپرداخت، این امتیاز هم بی‌اثر گشت.

بطور اجمال، از سال ۱۲۶۳ تا سال ۱۳۰۴ که راه‌آهن سرتاسری ایران به همت و سرمایه‌سردم و مراقبت رضاشاه صورت عمل گرفت به ترتیب بوآتال فرانسوی، دولت روسیه، و بانک روس و تنی چند از سرمایه‌داران روس و یک شرکت آلمانی و دولتین آلمان و روس، بموجب قراردادهایی، به گرفتن امتیاز راه‌آهن توفیق یافتند؛ ولی در نتیجه سوء نیت دو همسایه شمالی و جنوبی، و بی‌کفایتی زمامداران، این قرارداد عملی و اجرا نشد.

سرپرسی سایکس، برای صیانت هندوستان از دست‌اندازی روسها، می‌گفت بیابانهای ایران نباید آباد گردد و هرگز نباید روسها با راه‌آهن به آبهای جنوب پیوندند؛ درحالیکه کرزن با انشاء راه‌آهن موافق بود.

الکساندر خودزکو، ضمن توصیف راههای بازرگانی رشت در قرن نوزدهم، می‌نویسد: «چارپاداران، ۶۳ فرسنگ فاصله بیان رشت تا ساری را دست‌کم در ۱۳ روز طی می‌کنند. راه شنی ساحلی البته گاهی موجب بروز کوفتگی در حیوانات باربر می‌شود ولی این کوفتگی هرگز با صدمه‌ای که راههای پرگل ولای بخش پست گیلان به حیوانات وارد می‌سازد قابل مقایسه

۱. ایران و قضیه ایران، بیخون، ۱۶، ص ۷۸۰.

۲. دلاک گنج شایگان، پیشین، ص ۸۸.

۳. دلاک گنج شایگان، پیشین، ص ۸۸.

نیست. بهر تقدیر، کمتر اتفاق می افتد که کاروان جز بنظور بیتوته کردن در یکی از آبادیهای همسایه، راه ساحلی را ترک گوید.

کالاهایی که به مقصد تبریز فرستاده می شود، بنویه خود، فاصله میان انزلی تا دهانه گرگانرود از همین حاشیه ساحلی عبور می کنند و از این بعد است که کاروان خط ساحلی را ترک می گوید و از آن فاصله می گیرد تا از سلسله کوههای سجاور خزر عبور کند و از طریق آقاولر، اردبیل، خود را به تبریز برساند.

عبور از کوههای سجاور خزر همه جا با دشواری صورت می گیرد. بهترین گذرگاه در این کوهها راهی است که از رشت به قزوین می رسد، و هم اکنون محل تردد کاروانهاست. این راه بطول ۲۸ فرسنگ از رشت، پس از عبور از دوشنبه بازار، شاقچی، کاروانسرای لات، نقایر، رودبار زیتون، پل سنجیل، کاروانسرای خزران و مزرعه به قزوین می رسد و بی تردید یک راه بزرگ کاروانرو است. قاطر هنگام عبور از کوره راهها می گذرد. در هر قدم، بیم آن می رود که سوار و مرکب و ساز و برگش بیکباره در گل ولای فرو روند.»

نویسنده از هوای ناساعدگیلان سخن می گوید و می نویسد که در این سرزمین، انواع تب، چشم درد و استسقا وجود دارد. بهمین علت، کمتر کسی عمرش به هفتاد می رسد. نویسنده راجع به جمعیت گیلان در سال ۱۸۴۰، می نویسد: «ولایت رشت ۷۵ هزار نفر، لاهیجان ۶۳ هزار نفر، فومن ۵۸ هزار نفر، لنگرود و لشته نشا جمعاً ۲ هزار نفر، را نکوه ۱۴ هزار نفر، گسنگر ۱۲ هزار نفر، تولم ۶ هزار نفر، دیلمان ۳ هزار نفر... شاندرمن ۴ هزار نفر، انزلی ۸۰۰ نفر.» جمعیت دارد.

در دوره تاجاریه، اکثر پلها و کاروانسراهایی که در مسیر راهها در طی قرون ایجاد شده بود، در قرن ۱۸ و ۱۹ بعثت اعمال اولیای امیر ایران رو به ویرانی رفته بود. مسافران اغلب با اسبهای پستی و چابار، از یک ایستگاه پستی تا ایستگاه دیگر می رفتند و در آنجا با تعویض اسب، به راه خود ادامه می دادند. مال التجاره نیز توسط کاروان و چهارپایان به مراکز دوردست فرستاده می شد و خطر حمله دزدان و راهزنان مسافران و کاروانهای تجاری را تهدید می کرد.

از آغاز حکومت پهلوی، اقدام به احداث راههای شوسه گردید و بابکار افتادن ماشین و اتومبیل، تغییرات مهمی در اوضاع اجتماعی و اقتصادی ایران پدید آمد. دولت با استفاده از جاده ها و وسایل جدید، قدرت مرکزی را به دورترین نقاط بسط داد، و امنیت و آرامشی کم نظیر بر سراسر ایران سایه افکند، و جنبش شهریگری (بورژوازی) در ایران زمین آغاز گردید.

وضع جاده ها و راههای اروپا تا قرن دوازدهم و سیزدهم، بسیار ناراحت و اسف انگیز بود. پیرو سو می نویسد: «اولین اقدام برای سنگفرش پاریس در سال ۱۱۸۵، به امر فیلیپ آگوست انجام گرفت که در نتیجه وضع رقت انگیز و تنفر آور کوچه ها، اجرای آن برنامه را لازم دیده بود. در واقع، همه مردم زیاده و

۱. سرزمین گیلان، بهمن، ص ۵۷-۵۶ (باعتبار).

۲. همان، ص ۸۰ (باعتبار).

خاکروبه‌های خود را آزادانه در کوجه‌ها خالی می‌کردند و شاه حتی از قصر خود (محل فعلی کاخ دادگستری پاریس) از بوی عفونت آن خفه می‌شد.

اولین کالسکه واقعی که برای امپراتور فردریک سوم ساخته شده بود فقط در سال ۱۴۷۴ براه افتاد. و این «ارابه لرزان» در واقع صندوق بزرگی بود که بوسیلهٔ تسمه‌هایی، آن را به چهارچوبی که برچرخها قرار داشت آویخته بودند؛ و سرعت چندانی نداشت. مخصوصاً این ارابه‌ها موقع پیچیدن و تغییر جهت، ناچار بود حرکات پیچیده‌ی انجام دهد. بهترین وسایل نقلیه در آن روزگار، روزی ۴ تا ۶ کیلومتر بیشتر نمی‌پیمود.^۱

انقلاب صنعتی اروپا و افزایش تولید و لزوم توزیع آنها، احتیاج به داشتن راه را ظاهر ساخت، و از اوایل قرن نوزدهم، راهسازی بطرز «ساکادام» که پوشانیدن جاده‌ها با سنگ و کوبیدن آنها و سپس تسطیح و هموارکردن باشد، تا حدی رواج یافت؛ ولی چون مهمترین وسیلهٔ نقلیهٔ قرن ۱۹ میلادی راه‌آهن بود، در امر راهسازی پیشرفتی حاصل نشد. پس از اختراع اتومبیل، انقلابی در راهسازی ظهور کرد. امروز راههای اسفالت شده در اغلب کشورهای جهان فراوان است.^۲

آزادی کشتیرانی در رود کارون از دیرباز، مورد علاقهٔ انگلیسیان بود **تلاش اجانب در راه تسخیر راههای آبی** تا بالاخره ناصرالدین‌شاه و امین‌السلطان در آبانماه ۱۲۶۷ فرمان آزادی کشتیرانی در رود کارون را صادر کردند.

این کار بر روسها گران آمد. پرنس دالگوروکی، شتابزده، از مرخصی برگشت و براین عمل شاه اعتراض کرد. شاه چون ناگزیر بود از خاک روسیه به اروپا برود، ناچار در ۱۲۶۷ خورشیدی، محرمانه تعهدنامه‌ای در ۶ ماده امضا کرد:

۱) سرداب‌انزلی و رودهایی که بدان روان است برای کشتیرانی تجارته روسها آزاد است.

۲) همان آزادی برای همهٔ رودهایی که از ایران به دریای خزر می‌ریزد، تأمین می‌شود.
۳) دولت ایران اسکله‌ها و انبارهای لازم را در کنار مرداب خواهد ساخت که به روسها کرایه دهد. اگر دولت یا بازرگانان ایران آنها را نساختند، بازرگانان روس آزادند که خود اقدام کنند.

۴) ایران اجازهٔ ساختن راه شومس از پیر بازار تا تهران را خواهد داد.
۵) به کمپانی راه آذربایجان اجازه داده خواهد شد که راه جلفا به تبریز و تبریز به اوجاق را به پایان رسانیده و راه آستارا به اردبیل را بسازد.

۶) ایران به روسها اجازه می‌دهد که راههای آهن «به هر جا» که بخواهند، طبق قرارنامهٔ دیگری، بسازند. تا پنج سال، ایران امتیاز احداث راه‌آهن را به کشور دیگری نخواهد داد.^۳

۱. تاریخ صنایع و اختراعات، هیشین، ص ۱۲۲.

۲. دایرةالمعارف فادسی، هیشین، ماده «راه جاده».

۳. عصر پیغمبری یا تاریخ امتیازات در ایران، هیشین، ص ۳۲۲.

شاه، که سراسر ایران را ملوک طلق خود و نوکران خویش می‌پنداشت، بدون کمترین شرم و آزرسی، در برابر دو قدرت بزرگ سر تسلیم فرود می‌آورد و برای عیاشی و خوشگذرانی خود، از آنان قرض می‌کرد. شاه قاجار برای سوسین سفر فرنگ، چهل هزار لیره برای مدت ۱۰ سال باریج صدی شش، از بانک شاهنشاهی وام‌گرفت و در ۱۲ شعبان ۱۳۰۶ راهی اروپا گشت.

اعتمادالسلطنه در روزنامه خاطرات خود، درباره ولخرجیهای این سفر، چنین نوشته است: دوشنبه ۱۴ ذیحجه ۱۳۰۶ - در ایالت باد آلمان، «وقت ناهار، خدمت شاه بودم. امین‌السلطان جمع و خرج این سفر را عرض می‌کرد. ۱۷۰ هزار تومان از روتر و لیانازوف اجاره شیل گرفته شده. تمام خرج شده مگر ده هزار تومان که باقی است... تعجب در این است که این پول معلوم نیست چه شده. تنها ۲ هزار تومان انعامات باشد و ۳ هزار تومان ابدیاعات. همه جا که مهمان بودیم، نه اسلحه خریده شد و نه هیچ چیز.»^۱

لرد کرزن می‌نویسد: «نمایندگان سرمایه‌داران اروپا برای گرفتن امتیازات، مانند سورولخ، به تهران هجوم آورده‌اند. معروف است که عده زیادی در تهران می‌خواستند امتیازاتی از قبیل کارخانه قند، شیشه، تلفون، چراغ برق، ایجاد تاکستان و غیره بدست آورند. شاه نیز حاضر است موافقت نماید؛ چون که مبلغ کلی، به حساب شخص شاه داده می‌شود.»^۲

اعتمادالسلطنه ضمن وقایع ۲۷ شوال ۱۳۰۵ قمری، می‌نویسد: «حسین شیرازی معروف که دزد راهزن قهاری است، ما بین تهران و قم و ساوه، راهزنی و آدمکشی می‌کند. اعتضادالسلطنه، حاکم قم، او را با سه چهار نفر از دستیارانش گرفته تهران فرستاده بود، حضور شاه‌آوردند. بندگان همایون به او فرمودند از قتل تو می‌گذرم، مشروط بر این که تفصیل دزدی و آدمکشی چندین ساله خودت را مفصل بنویسی او هم متعهد شد.»^۳

امنیت راهها

ناصرالدین شاه پس از مراجعت از سفر دوم اروپا (۱۸۷۷ میلادی / ۱۲۹۴ قمری) بر آن شد که برای ایران، راه شوسه ایجاد کند. اول، راه تهران به قزوین و تهران به قم کمابیش اصلاح شد. در سال ۱۸۸۳ (۱۳۰۰ قمری) که انگلیسیها امتیاز کشتیرانی در روی رود کارون را بدست آوردند، به فکر افتادند از راه خرم - آباد - بروجرد - سلطان‌آباد - قم به تهران، یک راه شوسه داشته باشند؛ و چون خودشان نمی‌توانستند مستقیماً اقدام کنند، یحیی‌خان مشیرالدوله را وادار نمودند امتیاز شوسه نمودن این راه را بمدت ۶ سال، از ناصرالدین‌شاه بگیرد. لرد کرزن می‌نویسد: حال بانک شاهنشاهی در صدد است که راه محمره به تهران را بصورت یک راه شوسه درست و حسابی درآورد.^۴

راههای ارتباطی

۱. روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، پیشین. ص ۶۵۷ (به اعتماد).
۲. تاریخ امتیازات، پیشین. ص ۲۲۷.
۳. روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، پیشین. ص ۵۷۰.
۴. رک: تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس (دقرن ۱۹)، پیشین. ج ۴، ص ۱۵۲۵-۱۵۲۴.

وضع راههای بین تهران و اصفهان: «روز پنجشنبه ۲۹ شعبان، پست تهران که به اصفهان می‌آمده، در خالدآباد پنج نفر سوار از طرف نایب حسین می‌رسند، گاری را توقیف می‌نمایند؛ صبح جمعه نایب حسین و پسرهایش با پنجاه سوار آمده مرادبیک، غلام پست، را کتک زیاد می‌زنند. تذکره پست را از او می‌گیرند... هر چه درگاری بوده تحویل می‌گیرند؛ شش صندوق مال التجاره که سه صندوق آن محمل، و سه صندوق اسباب خرازی از قبیل ساعت طلا و نقره و پوتین و غیره، و یک لنگه ابریشم و هشت هزار و پانصد تومان پول نقد اسانت، و یک بسته لیره... و شش نفر زوار سرتشین آن را لخت می‌نمایند و کاغذهای پست را می‌سوزانند و سیزده اسب‌گاری را که در خالدآباد بوده می‌برند.»^۱ این گزارش در صفحه ۶ شماره ۳۰ سال پنجم روزنامه انجمن اصفهان در رمضان ۱۳۲۹ قمری درج شده است.

«در ۱۶ اکتبر ۱۹۱۰ (۱۱ شوال ۱۳۲۸) دولت انگلیس اولتیماتومی به دولت ایران فرستاد که بموجب آن، اگر در ظرف مدت سه ماه، امنیت راههای جنوب ایران که بزعیم دولت انگلیس بواسطه قبایل غارتگر سلب شده بود دوباره برقرار نگردد، خود دولت انگلیس برای محافظت راههای مذکور، قشونی در تحت فرماندهی صاحب‌منصبان انگلیسی بکار خواهد گماشت.»^۲

وسایل مسافرت در عهد فاصالدین شاه: یحیی دولت‌آبادی، ضمن شرح مسافرت خود از تهران به اصفهان، می‌نویسد: «باید دانست که سفر کردن محترمانه در مملکت ما، در این وقت، سه صورت دارد: یکی سفر باشتاب است که در راههای دور بر اسبهای پست دولتی سوار می‌شوند و روزی چند فرسخ راه می‌روند و در هر چهار فرسخ، اسب را عوض می‌نمایند؛ و گاهی در این اواخر، بزرگان در راههای شوسه و هموار، در کالسکه و درشکه خویش می‌نشینند و اسب پست آنها را به منزل می‌رساند و یا از خود، اسب به‌منزلها فرستاده عوض می‌نمایند. این قسم مسافرت گرچه سریعترین مسافرتهاست، ولی خرجش زیاد است و برای اینکه بر اسب سوار می‌شوند، زحمت بسیار دارد.

دوم، سفر با مکاریان است که بر اسب و استر سوار می‌شوند و یا در کجاوه و محمل می‌نشینند. و گاهی در راههای دور کم آب و صحراهای وسیع، کجاوه و محملها را بر شتر می‌بندند. اینگونه مسافرت بیشتر اختصاص دارد به کسانی که با اهل و عیال سفر می‌نمایند؛ خرج و زحمتش کمتر و طول مدتش از همه بیشتر است.

سیم، مسافرتهاى خصوصی است که یک شخص برای خود و بستگانش ترتیب می‌دهد، یا چندکس با هم همسفر می‌شوند. هر یک، مرکوب مخصوص و اسباب سفر مختصری همراه دارند. در فصلهای خوش، تفنن‌کنان روزی چند ساعت، صبح و عصر و گاهی شبهای مهتاب، را حرکت می‌کنند و هر کجا بخواهند اتراق می‌نمایند. این بهترین اقسام سفر است، و مسافری می‌توانند در ضمن، خوشگذرانی هم داشته باشند.»^۳

۱. تاریخ اجتماعی کاشان، پیشین (حاشیه). ص ۲۷۶.

۲. کشف تلبیس یاد دویی و نیرنگ انگلیس. ص ۶۴.

۳. حیات یحیی، پیشین. ج ۱، ص ۶۸-۶۸.

وضع راهها در عصر وثوق الدوله: یحیی دولت‌آبادی ظاهراً در کابینه وثوق الدوله در حدود سال (۱۳۳۷ قمری) بعد از سی سال دوری از اصفهان، بار دیگر عازم اصفهان می‌شود. وی خصوصیات راه تهران به اصفهان را چنین توصیف می‌کند: «راه تهران - اصفهان از راه رود شده است، و من با ازابه یکی از دوستان، مسافرت می‌کنم. اوضاع راه از این قرار است: از تهران تا چند فرسخی کاشان، راهبانان دولتی در کارند اما مثل این است که نباشند...

از آنجا تا نزدیک مورچه‌خورت، یا ده دوازده فرسخی اصفهان، حکومت و راهداری و همه چیز در دست مأمورین سردار جنگ، ماشاءالله‌خان پسر نایب‌حسین کاشانی است که به دولت یاغی است؛ مالیات می‌گیرد، باج راه دریافت می‌کند، حکومت مستقل دارد. نظم و امنیت هم، بظاهر، برقرار است و این حدود از حدودی که به‌دست دولتیان اداره می‌شود بهتر اداره می‌شود...

یک حکومت کوچک دیگر، همعهد و پیمان با حکومت کاشان، باز در میان هست، و آن حکومت یکی از خوانین مورچه‌خورتی است که راه را اداره می‌کند و باج راه مخصوص می‌گیرد و اعتنایی به حکومت اصفهان ندارد.

خلاصه وارد کاشان می‌شویم. در سرحد حکومت کاشان، مأمورین کاشانی، ما را متوقف و تحقیقات می‌کنند، هویت ما را می‌پرسند و این که از کجا آمده و کجا می‌رویم و برای چه کار مسافرت کرده‌ایم و کجا منزل خواهیم کرد. بدیهی است که این برای گزارش دادن به سردار جنگ است که بدانند کی به کاشان وارد شده و کی خارج گشته است، و هم از عایدات راه آگاه بوده باشد.

خلاصه به اصفهان می‌رسیم. اصفهان تا زمان کمی پیش از این، با وجود یک حاکم بی‌حال از طرف دولت، اختیاراتش در دست یاغیان جوزانی بود که هنوز هم جنوب این شهر در تحت قدرت آنهاست. رضاخان و جعفرقلی‌خان که از مردم آنجا هستند، به دولت یاغی شده‌اند و از مسافرین باج راه می‌گیرند و قتنه‌جویان شهری هم با آنها بی‌رابطه نمی‌باشند.^۱

راههای ارتباطی آمده، می‌نویسد: «در ایران، جاده شوسه‌ای وجود ندارد که شایسته ازابه‌رانی باشد. یکی از جاده‌ها جاده انزلی و رشت، و تهران است که با دست سهندسین روسی ایجاد شده، و هر کس در آن رفت و آمد کند مجبور است باج سنگینی به روسها بپردازد. پس از آن، جاده قم به تهران است که چند سال قبل، یک کمپانی انگلیسی آن را ایجاد کرد و چاپارخانه‌ها و کاروانسراهایی هم در طول راه ساخت. اکنون این راه در دست دولت ایران است و نگاهداری و مواظبت آن کاملاً متروک شده است.

دولت ایران چند سالی است که به فکر شوسه کردن راه تهران به مشهد افتاده است. قطعات مختلفی از این راه را به خیال خود، درست کرده‌اند ولی قابل استفاده نیست.»^۲

۱. حیات یحیی، پیشین، ج ۴، ص ۱۱۱-۱۱۰.

۲. سفرنامه از خراسان تا بختیاری، پیشین، ص ۱۶-۱۷.

مسافرت زنان: هانری رنه دالمانی می‌نویسد: «با اینکه در ایران، مسافرت دشوار و جاده‌ها هم خراب است، زنان زیاد مسافرت می‌کنند. بهترین و راحت‌ترین وسیله مسافرت زنان، کجاوه است که بر پشت قاطر می‌بندند، و زنان در آن می‌نشینند. یک نوع وسیله دیگری هم هست که آن را تخت‌دان می‌گویند، و شاهزاده خانمها با آن مسافرت می‌نمایند. تخت روان یک واگن کوچک چوبی است که از جلو و عقب به قاطر بسته می‌شود.»^۱

مؤلف در جای دیگر از کتاب خود، از مسافرت زنان متوسط‌الحال و فقیر سخن می‌گوید و می‌نویسد: «عده زنان زائر هم کمتر از مردان نیست. زنان بر روی پالان‌الاعها نشسته و اغلب بچه‌ای هم در جلو خود نشانده‌اند، و کودک شیرخواری هم در بغل دارند و در زیرپای آنها خورجینی است که لوازم سفر در آن جا دارد.»^۲

در شرح حال ناظم‌الاسلام، نویسنده تاریخ پیداری ایرانیان، می‌خوانیم که وی پس از استقرار مشروطیت در حدود سال ۱۳۳۰ قمری، بکلی از مرکز قطع علاقه کرد و راه کرمان پیش‌گرفت در آن ایام «طرق و شوارع مغشوش، و هیچ راهی از دزدان و راهزنان در امان نبود و علاوه، برای مسافرت، وسیله و مرکوبی جز همان وسایل و سارکب قدیم نبود و طی مراحل سیار و راهی دور و دراز، از تهران تا کرمان، با چنان وسایل و بیم دزد، بسیار متعسر بود و حقیقت «السفر قطعة من السقر» را هر آن، مجسم می‌نمود. در اول خاك کرمان و آخر خاك یزد، نزدیک قلعه شمش، گرفتار دزدان فارسی‌گردیدند و مختصر اسوال ایشان را راهزنان بردند.

در این وقت، تمام هم ناظم‌الاسلام مصروف به حفظ اوراقی بود که در پیرامون تاریخ مشروطیت نوشته بود. دزدان خیال می‌کردند که آن اوراق دسته اسکناس است ولی چون اوراق را دیدند به‌وی تسلیم کردند.»^۳

کرایه مسافرت: هانری رنه دالمانی ضمن گفتگو از حق‌العبور از رشت به تهران، می‌نویسد: «مقدار باری که هر مسافر می‌تواند با خود ببرد، ۵/۵ من شاه است که تقریباً ۱۶/۴۵ کیلوگرم می‌شود، و برای اضافه بار از هر یک من شاه، پنجقران علاوه می‌گیرند. وزن بارگاری ۵ من شاه تعیین شده است.»

۱. همان، ص ۳۲۲.

۲. همان، ص ۶۳۸.

۳. تاریخ پیداری ایرانیان، بهمن ج ۱ (ده‌پاچه)، ص «ص» (به اختصار).

در سال ۱۹۰۷ مخارج راهداری و کرایه مسافرت مطابق جدول زیر بود:

راهداری	کرایه درشکه	تعداد		وسایل نقلیه
		مسافر	اسب	
قران ۵۹/۵	۶۳۲ قران و ۶ شاهی	۳ یا ۴	۴	کالسکه
» ۵۹/۵	» » » ۵۸۲	۲	۴	کالسکه کوچک
» ۵۹/۵	» » » ۵۴۲	۲ تا ۳	۴	درشکه بزرگ
» ۵۹/۵	» » » ۴۲۷	۱	۳	درشکه کوچک
» ۷۰	» » » ۵۲۲	۴	۴	گاری
» ۱۰	» » » ۱۰۱	۲ تا ۳	۳	تاراناس

مهمانخانه‌ها: «ایران، از لحاظ نداشتن وسایل آسایش و مهمانخانه‌های قابل سکونت، مشهور است. دو یا سه مهمانخانه در پایتخت این کشور وجود دارد ولی مسافر اروپایی مردد است که آنها را برای اقامت به دوستانش توصیه کند. یکی از این مهمانخانه‌ها در قزوین، یکی در اصفهان، و دیگری در همدان می‌باشد. غیر از این، در سراسر ایران، محل دیگری که بتوان نام مهمانخانه یا مسافرخانه بر آن اطلاق کرد، یافت نمی‌شود. — چون مسافر رختخواب و غالباً غذای خود را نیز با خود حمل می‌کند، برای تعیین موقع صرف غذا آزادی کامل دارد.»^۲

وضع راهها در عهد صدارت عین‌الدوله (سلطان عبدالحمید): از دوران صدارت عین‌الدوله، اسنادی در دست است که از مظالم مأمورین دیوانی و راهزنی و غارت اشراک حکایت می‌کند. در این نامه‌ها که عموماً بدون تاریخ و خطاب به «جناب مستطاب اجل اکرم افخم، آقبای وزیر مخصوص دام اقباله» نوشته شده است از جمله چنین می‌خوانیم: «...یک نفر مازیاری را در یک فرسخی برازجان مقتول ساخته‌اند و از قرار معلوم، قاتل آقاخان پسر میرزا علی‌خان ضابط سابق برازجان بوده است. همچنین علی‌یار نام که از طایفه بابری برازجان و سالهاست که در کوه کیکان مشغول راهزنی و شہارت است، دو بیست رأس گوسفند اهالی برازجان را به غارت برده است، و نیز در این راه سببین شیراز و بوشهر، تفنگچیان کنار تخته، نهایت بیعدالتی را نسبت به قوافل و عابرین نموده و از خود تلگرافچی که از آنجا عبور می‌کرده است، وجهی مطالبه کرده‌اند، و بزور یک پتو که هفت تومان قیمت داشته، از او گرفته‌اند. همچنین ۱۰ رأس قاطر مکاریان دوانی که بار برنج و انار داشته و جو حمل می‌کرده، تفنگچیان ملا منصور در کنار تخته، گرفته بسرقت برده‌اند. حسب الامر، مقرر گردید که تفصیل این فقره چیست و چرا باید تفنگچیان اینطور با مردم سلوک نمایند.

۱. سفرنامه از خراسان تا بختیاری، پیشین، ص ۱۱۳۶—۱۱۳۵.

۲. سفرنامه فرد (چهارده)، پیشین، ص ۹۴.

البته قاتل مازیاری حتماً دستگیر کرده علی باز را هم هر جا هست حتماً گرفتار کرده آنچه را از مردم برده است مسترد و عاید داشته و از تنگچییان کنار تخته هم مؤاخذه شدید نموده، آنچه را هم که از قوافل و غیره گرفته‌اند استرداد نموده، سرتکبین قتل و سرقت را هم محبوس داشته مراتب را اطلاع دهید، به‌عرض برسد و حکم لازم در سیاست و تنبیه آنها صادر شود — سلطان عبدالحمید.^۱

در نامه بدون تاریخ دیگری، عین‌الدوله برحسب امر شاهنشاه، بوسیله تلگراف، به عموم حکام ولایات دستور می‌دهد که کارها را تفکیک کنند: «کلیه امورات مرجوعه به دفترخانه مبارکه را از تظلمات ارباب حقوق و صورت حقوق متوفیات و استعدای برقراری درحق ورثه، بلااستثنا، آنچه راجع به کشوری است مستقیماً به وزارت جلیله مالیه و آنچه راجع به لشکری است مستقیماً به وزارت جلیله جنگ، اظهار و جواب را از وزارت مزبوره بخواهند.»^۲

در نامه بدون تاریخ دیگری، چنین می‌خوانیم: «... شب نوزدهم محرم، کریم‌خان بوبر احمدی و اسدخان با وی، با جمعیت زیادی، به محل رستم که جزومسفی است، ریخته چهل نفر از اهالی رستم را کشته و جمعی را زخم‌دار کرده و عبدالرضاخان مباشر آنجا را گرفته برده، مقدار کلی اموال آنها را غارت کرده، قلعه و برجهایی که محل مستحفظ بوده است تصرف کرده‌اند. وقوع این قضیه در خاکپای جواهرآسای مبارک، محل تعجب گردید؛ مقرر فرمودند، چندی قبل هم کریم‌خان سرتکب این حرکات شد؛ «محل رستم» را غارت کرده و چند نفر را هم بقتل رسانیده بود، که مقرر گردید حتماً او را دستگیر کرده به‌سزا برسانند؛ حالا هم این راپورت و تلگراف رسیده است. چه اقدامی در این باب کرده‌اید؟ البته سریعاً مأمورین مخصوص فرستاده، اقدامات سریع، بعمل آورده حتماً و بلاعذر، کریم‌خان را دستگیر کرده آنچه را که از محل رستم بغارت برده است تمام و کمال، گرفته رد کرده در خصوص مقتولین هم، خون بست نموده دیه خراجات را گرفته رد کرده، طایفه بوبر احمد را از خاک رستم و محل مستحفظین خارج نموده، عبدالرضاخان مباشر را که گرفته برده‌اند، مستخلص ساخته تقویت لازم را در حفظ نظم مسسلی یا سشارالیه فرموده، مستحفظی که برای آنجا رسوم و معمول است معین کرده، در دستگیری کریم‌خان سعی و جفا دینج نموده نتیجه اقدامات را زود اطلاع دهید به‌عرض برسد — سلطان عبدالحمید.»^۳

در نامه دیگر که بدون تاریخ است، عین‌الدوله به وزیر مخصوص، می‌نویسد که به‌قرار اطلاع واصله، «... سارقین و اشرار فارس، بازنای شرارت و تاخت و تاز به‌حدود یزد گذاشته متعرض عابرین و قوافل می‌شوند و از جمله دو قافله را در حدود یزد زده و غارت کرده‌اند. تنگچیهای مستحفظین خالك یزد، آنها را تعاقب کرده اموال مسروقه را گرفته رد، و یک نفر از تنگچیها را هم سارقین، به‌ضرب گلوله، مقتول کرده‌اند. زود اقدام کنید که اعاده نظم آن حدود بوجه اکمل فراهم آید — سلطان عبدالحمید (عین‌الدوله).»^۴

۱. دك. مجله پرسشهای تاریخی. سال پنجم. شماره ۶، ص ۱۵۶.

۲. همان، ص ۱۵۸.

۳. همان، ص ۱۵۸.

۴. دك. همان، ص ۱۶۱.

قهوه‌خانه: در مسیر بعضی از جاده‌های کاروان‌رو در ایران، قهوه‌خانه‌های کوچکی واقع شده که بعضی از مسافران آنها را بهتر از بناهای بینظیر و آثار مهم تاریخی بخاطر می‌سپارند. در این مؤسسات که مسافر را به گرمی می‌پذیرند، پیوسته، سایه بان و سماوری جوشان برای تهیه یک فنجان چای و معمولاً مقداری تخم‌مرغ آماده است تا آنها را بمیل مسافر، هرگاه مشکل پسند باشد، آب پز یا نیمرو کنند و توأم با نان محلی در دسترس او قرار دهند. پهلویه پهلوی این قهوه‌خانه‌ها، درخت وجوی آبی است که معلوم نیست از کجا سرچشمه گرفته است. آب این جویهای کوچک با همان وضع اسرارآمیزی که نمایان می‌شوند در فضا ناپدید می‌گردند. قهوه‌خانه ممکن است یک کلبه محقر باشد یا درون یک درخت جای داشته باشد یا در آستانه یک کاروانسرای بزرگ واقع شده باشد. فاصله این قهوه‌خانه‌ها معمولاً یک منزل راه بوسیله اسب و قاطر یا الاغ از مقصد است. تا چند سال قبل، زوار در آغاز مسافت طولانی و خطرناک خود، صحنه‌های وداع را در این قهوه‌خانه‌ها ترتیب می‌دادند، و در همین اماکن بود که حاجیها پس از اینکه از سفر مشهد و کربلا و مکه سلامت باز می‌گشتند، سیلی از درودهای فراوان به آنان نثار می‌شد.^۱

چناره‌ای، راهزن معروف: کاساکوفسکی در دفتر خاطرات خود، عباس خان چناره‌ای را ستهورترین راهزن ایرانی می‌خواند و می‌نویسد: وی یکی از سران ایل افشار همدان بود. در ابتدا صادقانه خدمت می‌نمود. کامران میرزا وزیر جنگ، او را به تهران فرا خواند که دهات تیول او را ضبط کند. او نیز مقاومت کرد و دستجات قشون را تارومار کرد. بالاخره اسیر نظام حاکم همدان با او کنار آمد و قرار شد چناره‌ای از راهزنی دست بکشد و دولت هم او را بدریاست قمرسوارانهای^۲ همدان منصوب کرد. ولی فقط سه ماه به او حقوق دادند. در این موقع، چناره‌ای اطلاع حاصل نمود که امیر نظام تصمیم دارد به نام یاغی او را دستگیر و مقید به زنجیر، به تهران گسیل دارد. ناچار به سفارت انگلیس پناه برد و گفت، اگر امان دارد بماند والا برگردد. سفیر انگلیس محلی در اختیار او گذاشت و جریان را به اطلاع شاه رسانید، و شاه سواقت کرد او در تهران بماند و املاک او به‌خالصه منتقل گردد؛ در عوض، دو پارچه ده در اطراف تهران، به وی بدهند.^۳

رابینودر کتابی که بنام «بازندگان و استرآباد» در حدود نیم قرن پیش نوشته، از راههای دشوار و مشکلات مسافرت در این قسمت از ایران سخن می‌گوید؛ از جمله می‌نویسد: از کوره راههای این منطقه جز اهالی محل کسی اطلاع ندارد. درختان خاردار و گیاههای خرنده و راههای تنگ و پرپیچ و خم و باتلاقها و جنگلهای فراوان به هیچکس جز اهالی محل، اجازه نمی‌دهد که از این مناطق سرسبز و خطرناک عبور نمایند «ولی افراد بلد بومی شکافی را که مانند سوراخ خرگوش است، از میان حصار یافته و از آنجا راهی نشان می‌دهند که ابتدا چندان آشکار نیست و مثل ماری در میان بیشه‌ها پیش رفته و رفته رفته،

۱. سفرنامه فرد (چهاردهم) پیشین. ص ۱۱۴ (به اختصار).

۲. فرسودان عبارت از دسته‌های سواری بود که برای حراست جاده‌ها گماشته می‌شدند.

۳. رک: خاطرات کلنل کاساکوفسکی، پیشین. ص ۲۳-۲۱.

پهنای آن زیاد می‌شود. در هر صورت، عبور از آنها خالی از اشکال نخواهد بود. مسافر باید از میان‌گل و آب لغزان که در آن اسب او ممکن است درغلند، ترسان عبور کند. مسافر ناگزیر است در میان‌گل و آب که تا زیر تنگ اسبش را گرفته است، مسافت طولانی را طی کند و با این تفصیل، اگر جان سلامت برده باشد، پس از سیر خطرناکی، به محله یا قریه‌ای وارد می‌شود.^۱

راههای ایران
محمدعلی جمالزاده، در سال ۱۳۳۵ قمری، دربارهٔ مشخصات راههای ایران، چنین می‌نویسد: در شمال ایران سه راه است:

(۱) خط آهنی که از تفلیس می‌آید تا جلفا که سرحد مابین ایران و روسیه است، و از اواخر سال ۱۳۳۴ قمری، این خط تا تبریز امتداد داده شده و از مغرب تا بنادر بحر احمر و از مشرق تا باکو پیش می‌رود، و از طریق راه‌آهنهای روسیه، به اروپا مرتبط می‌شود.
(۲) راههای دریایی که بوسیلهٔ کشتیهای روسی از باکو منظمآً به انزلی و بنادر دیگر جنوبی دریای خزر می‌آیند.

(۳) خط آهنی است که از کراسنودسک^۲، واقع در ساحل شرقی بحر خزر، شروع می‌شود و به عشق‌آباد می‌رسد. از آن پس، ممکن است با کاروان از راه قوچان و مشهد، به نقاط مختلف ایران مسافرت کرد.

از طرف جنوب، راههایی که ایران را با خارج مربوط می‌کند، تماماً بحری است و همواره کشتیهای انگلیسی، آلمانی و روسی با بنادر جنوبی ایران از راه دریای عمان رفت و آمد دارند.

از طرف مغرب، دو راه مهم هست: یکی راهی که از بندر طبریزون (ترابوزان) در ساحل دریای سیاه، و ارز روم به بایزید (سرحد ایران و عثمانی) می‌آید و از راه خوی به تبریز و از آنجا به دیگر راههای ایران مرتبط می‌شود. دیگری راهی است که از بصره به بغداد و از بغداد به خانتین و از آنجا از راه قصر شیرین و کرمانشاه، داخل ایران می‌گردد.

از طرف مشرق، مهم‌ترین راه راهی است که از هرات به باجگیران (سرحد ایران و افغانستان) آمده و از آنجا از راه تربت حیدریه، بداخل ایران می‌رود.^۳

راههای داخلی ایران
(۱) راه ترابوزان - تبریز - تهران: فاصلهٔ ترابوزان - تبریز تقریباً ۱۸۳ فرسنگ (۱۱۰ کیلومتر) و از بایزید به تهران قریب ۱۳۶ فرسنگ است. و این فاصله را در تابستان ۵ روزه و در زمستان

۶ روزه می‌توان پیمود.

قیمت: برای واردات اگر عدل باشد ۲/۸ تومان هر قنطار ۷۶ منی؛ و اگر صندوق باشد ۵ تا ۶ تومان بیشتر از قیمت عدل برای قنطار. برای صادرات، از ۸ تا ۱۰ تومان هر بار شتر ۸۰ منی.

۱. ل. دابینو، مازندران و استرآباد. ترجمهٔ غلامعلی وحید مازندرانی، ص ۲۳-۳۱ (به اختصار).

2. Krasnowodsk

۳. دکه گنج شایگان، پیشین. ص ۴۶-۴۵.

در خاک ایران، راه از خوی تا تبریز و از تبریز تا تهران، درشکه‌رو است. از ترابوزان تا تبریز را مسافر می‌تواند ۲۰ روزه با اسب طی نماید و قیمت کرایهٔ اسب ۲۰ تومان است.

راه تبریز به تهران: فاصلهٔ این راه تقریباً ۱۰ فرسنگ است و با اسب این فاصله را ۲۰ تا ۳۰ روزه، با شتر ۴ روزه، می‌توان طی کرد. قیمت بار با قاطر و اسب ۵ قران برای هر من (۱۲۸۰ مثقال)، و با شتر ۳ قران برای هر من است. و باگاری ۳/۵ قران برای هر من باید پرداخت.

رویه‌رفته، مال‌التجاره می‌تواند در مدت ۲/۵ ماه تا سه ماه، از ترابوزان به تهران برسد و قیمت کرایهٔ صد من تبریز آن از ۷/۵ تا ۸ تومان می‌شود.

از تبریز به تهران، پستی که مسافر بگیرد و در هر منزل اسب حاضر داشته باشد نیست، ولی درشکه‌های شخصی هست که ۱۰ روزه مسافر را از تبریز به تهران می‌رساند و وجه کرایهٔ آنها عموماً ۱۰۰ تومان است. ولی اگر مسافر بخواهد زودتر به تهران برسد، راه تبریز به جلفا و تفلیس و بادکوبه و انزلی و رشت و تهران ترجیح دارد. خرج این راه زیادتر از راه مستقیم تبریز به تهران نیست و مسافر را چهار پنج روزه به مقصد می‌رساند.^۱

سپس آقای جمالزاده مختصات راه‌های دیگر ایران را از جلفا به تبریز و از جلفا به اورمیه (رضائیه) و راه آستارا به تبریز و راه انزلی (پهلوی) به تهران و از مشهد سر به تهران و راه بندر جز به تهران و راه عشق‌آباد به مشهد و راه دوشک به مشهد و راه قوچان به سبزوار و راه نصرت‌آباد (سیستان) به مشهد و راه بندرعباس - کرمان - یزد و راه بوشهر به تهران و دیگر راه‌های ایران را بتفصیل، توصیف می‌کند^۲ و در پایان می‌گوید: «راه‌های مزبور فقط از نقطه نظر تجارت و حمل و نقل مال‌التجاره نوشته شده، والا برای مسافر و سیاح اکنون تقریباً در تمام راه‌هایی که ذکر شد، دلیجان و درشکه و کالسکه‌های پستی و غیره هست که رویه‌رفته سه بار تندتر از کاروان مسافر را به نقطهٔ مقصود می‌رساند. و بعلاوه، چند رشته راه شومس هم از چند سال به این طرف، ساخته شده؛ از جمله: ۱) راه انزلی به تهران از راه رشت و قزوین، و از قزوین به همدان ۲) راه تهران به قم و سلطان‌آباد ۳) راه بختیاری (محدره و شوشتر و اصفهان»^۳

راجع به وسایل حمل و نقل مال‌التجاره از اروپا به ایران و برعکس، در سال ۱۳۳۵ قمری، مؤلف گنج شایگان، چنین می‌نویسد: «بهترین راه حمل مال‌التجاره از اروپا به ایران (به استثنای نقاط جنوبی ایران) روسیه است، و تا حوالی سال ۱۳۰۰ قمری هم، مال‌التجاره از همین راه به ایران می‌آمد و یا از ایران به اروپا می‌رفت؛ ولی در آن تاریخ، دولت روسیه عبور مال‌التجاره (ترانزیت) را از خاک خود منع کرد؛ و اگر مال‌التجاره‌ای می‌خواست به ایران بیاید، مجبور بود یک دفعه در روسیه گمرک بدهد و یک دفعه هم در ایران؛ و وجه این دوگمرک تقریباً ۱۰ درصد مال‌التجاره بود، و قیمت مال‌التجاره‌ای که به ایران می‌رسید، از این بابت، بسیار گران می‌شد و مشتری پیدا نمی‌نمود. ناچار بازرگانان کالای خود را از ترابوزان

۱. دك. همان، ص ۴۶.

۲. دك. همان، ص ۵۲-۴۶.

۳. همان، ص ۵۸.