

ایران در دوره ناصرالدین شاه

سفرنامه تحلیلی از سال‌های ۱۸۸۲-۱۸۸۸

ترجمه موسی عبداللہی، سارا خردمند

میسسل روستم



ایران در دورهٔ ناصرالدین شاه

این کتاب با کاغذ کتاب سبک یا بالکی (Bulky Paper) فرآورده کشورهای اروپایی، چاپ شده و در فرآیند تولید آن، هیچ گونه آسیبی به محیط زیست نرسیده است، و مطالعه با آن لذت بخش تر است.



سرشناسه:	میسلم، روستم
عنوان و نام پدیدآور:	ایران در دوره ناصرالدین شاه (سفرنامه تحلیلی از سال های ۱۸۸۸ - ۱۸۸۲) / میسلم روستم؛ ترجمه موسی عبداللهی، سارا خرد.
مشخصات نشر:	تهران: انتشارات مروارید، ۱۴۰۱.
مشخصات ظاهری:	۲۶۶ ص؛ ۱۳/۵ × ۲۱/۵ س.م.
شابک:	978-622-324-072-0
وضعیت فهرست نویسی:	فیا
یادداشت:	عنوان اصلی: Persia при Наср-Эдин-Шахе с 1882 по 1888 г
موضوع:	ناصرالدین قاجار، شاه ایران، ۱۲۴۷ - ۱۳۱۳ ق.
موضوع:	Nasir al-Din Shah, Shah of Iran, 1831-1896
موضوع:	سفرنامه ها / Traveler's writings
موضوع:	ایران - تاریخ - قاجاریان، ۱۱۹۳ - ۱۳۴۴ ق
شناسه افزوده:	Iran - History - Qajars, 1779 - 1925
شناسه افزوده:	عبداللهی، موسی، ۱۳۶۴ -، مترجم.
رده بندی کنگره:	خردمند، سارا، ۱۳۷۲ -، مترجم
رده بندی دیویی:	DSR ۱۳۷۰
شماره کتابشناسی ملی:	۹۵۵/۰۷۴۵۰۹۲
	۹۱۳۶۹۳۷

ایران در دوره ناصرالدین شاه

سفرنامه تحلیلی از سال‌های ۱۸۸۲-۱۸۸۸

میسلم روستم

ترجمه از زبان روسی:

موسی عبداللہی

(عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبائی)

سارا خردمند



اقتضایات فرارید

۱۹۵۰۰۰ تومان

فهرست

۷	 سخن مترجمان
۱۳	 پیش‌گفتار
۱۵	 یادداشت اول: مسیر دریای خزر تا تهران
۳۵	 یادداشت دوم: پایتخت ایران، تهران
۵۵	 یادداشت سوم: ایرانی و زندگی او
۷۱	 یادداشت چهارم: بانوان در ایران
۸۳	 یادداشت پنجم: ناصرالدین‌شاه
۹۷	 یادداشت ششم
۱۱۱	 یادداشت هفتم: «سلام» (رژه شاه)
۱۲۱	 یادداشت هشتم: حاکمان و مجازات در ایران
۱۳۵	 یادداشت نهم: «تماشا» و تفریحات همگانی ایرانی
۱۵۱	 یادداشت دهم: «تعزیه»، نمایش‌های مذهبی مقدس
۱۶۹	 یادداشت یازدهم: پیاده‌نظام ایرانی
۱۸۵	 یادداشت دوازدهم: توپخانه
۱۹۵	 یادداشت سیزدهم: سواره‌نظام
۲۰۷	 یادداشت چهاردهم: تیپ ایرانی قزاق
۲۲۵	 یادداشت پانزدهم: مکان‌های جالب اطراف پایتخت
۲۴۷	 یادداشت شانزدهم: درباره هر چیزی

سخن مترجمان

سفرنامه‌ها و یادداشت‌های مسافران خارجی از سفرهایشان به ایران از جنبه‌های گوناگون به خصوص در مطالعات تاریخی و اجتماعی بسیار مهم هستند. سفرنامه‌های فراوانی از سیاحان، فرستادگان دولتی و تجار خارجی در خصوص شرایط ایران منتشر شده است. انتشار این سفرنامه‌ها سابقه طولانی دارد و بسیاری از آن‌ها دارای ارزش علمی مهمی هستند و اطلاعات ارزشمندی را در مورد جنبه‌های خاصی از زندگی مردم ایران ارائه می‌دهند. جرج کرزن، شرق‌شناس مشهور بریتانیایی در کتاب *ایران و قضیه ایران* می‌نویسد: کمتر کشوری در دنیا مثل ایران وجود دارد که مسافران کمتری به آن سفر کرده باشند و آثار و کتاب‌های زیادی درباره آن نوشته شده باشد.

تاریخ انتشار سفرنامه‌های سیاحان خارجی به خصوص اروپایی از سفرشان به ایران به گذشته‌های بسیار دور باز می‌گردد ولی در عصر صفوی و با قدرت گرفتن حکومت ایران و شکوفایی اقتصادی کشور، بر حجم سفرهای اروپایی‌ها به ایران افزوده شد. ممکن است این سؤال مطرح شود که دلیل توجه فراوان اروپایی‌ها به ایران در عصر صفویه چه

بوده است؟ بسیاری از محققان بر این باورند که اصلی‌ترین دلیل توجه اروپایی‌ها به ایران؛ موقعیت جغرافیایی این کشور بود. خلیج فارس، که در آن زمان در دست پرتغالی‌ها بود، در دوره شاه عباس (۱۵۷۸-۱۶۲۹) به کنترل انگلیسی‌ها درآمد. از سوی دیگر ایران به‌عنوان یک کشور ترانزیتی برای تجارت با هند برای اروپایی‌ها بسیار مهم بود.

در بین افرادی که به ایران سفر می‌کردند، گروه‌های مختلفی وجود داشتند. برخی از این افراد، مأموران حکومتی بودند که ضمن سفر به ایران، در خصوص وضعیت کشور، بافت اجتماعی، ویژگی‌های فرهنگی، توان نظامی ایران گزارش‌هایی برای دولت‌های خود ارسال می‌کردند. در میان خارجی‌هایی که به ایران سفر کردند، ناخدایان کشتی، تجار و بازرگانان و ماجراجویانی نیز دیده می‌شوند که به طور اتفاقی به ایران آمده بودند. آن‌ها در هیچ برنامه تحقیقی یا مأموریت‌های ویژه‌ای شرکت نداشتند. بسیاری از آن‌ها از روی کنجکاوی، جست‌وجوی منفعت مادی، بازار برای کالاهای خود یا برای ماجراجویی، شهرت و عطش ثروت افسانه‌ای رهسپار سفر ایران شده بودند. معمولاً سفرنامه‌هایی که از سوی این افراد نگاشته شده است به دلیل توقف کوتاه مدت نگارنده در بنادر و از آنجایی که فرصت کافی برای آشنایی با مردم محلی نداشتند و زبان محلی را نمی‌دانستند، حاوی قضاوت و درک نسبتاً سطحی از آداب، رفتار و کردار ساکنین محلی است.

سفرنامه‌ها به دلیل ثبت و ضبط ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی دوره‌ای که سفر در آن انجام شده است، هم از لحاظ تاریخی اهمیت دارند و هم از لحاظ اجتماعی. در واقع سفرنامه‌ها با هدف تاریخ‌نگاری نگاشته نشده‌اند و معمولاً نگارنده توجه چندانی به وقایع تاریخی ندارد و براساس حوزه علایق خود، وقایع فرهنگی، اجتماعی، ویژگی‌های مقصد و مردم آن سرزمین را ثبت کرده است. در میان سفرنامه‌های موجود درباره اوضاع فرهنگی، تاریخی و اجتماعی ایران، سفرنامه‌های عصر قاجار از جایگاه

شاخصی برخوردارند. آهنگ دگرگونی و تغییرات در این دوره از تاریخ ایران به واسطه ارتباطات تنگاتنگی که دربار ایران با اروپاییان پیدا کرده بود، سرعت بیشتری گرفت. اثر حاضر، ترجمه کتاب *ایران در زمان ناصرالدین شاه* نوشته میسل روستم است. این اثر مستقیماً از زبان روسی به فارسی برگردانده شده است و مترجمان تلاش کرده‌اند تا حد امکان به سبک نوشتاری اصل اثر وفادار بمانند. نگارنده این کتاب با توجه به حضور شش ساله خود در ایران تصویری روشن با جزئیات دقیق از بسیاری از عرصه‌های زندگی سیاسی، اجتماعی و فرهنگی ایران در دوران حکومت ناصرالدین قاجار ارائه می‌دهد. البته باید توجه داشت که در بسیاری از سفرنامه‌ها ممکن است غرض‌ورزی و ناآگاهی نویسنده به ارائه اطلاعات نادرست در خصوص مسائل مختلف منجر شود و به همین دلیل، استفاده از سفرنامه‌ها باید در کنار سایر مدارک و اسناد تاریخی آن دوره صورت پذیرد و در همه شرایط از طریق مقایسه اطلاعات این سفرنامه‌ها با سایر فکت‌های تاریخی، صحت آن‌ها مورد آزمون قرار گیرد.

کتاب *ایران در زمان ناصرالدین شاه* به صورت یادداشت‌های میسل روستم در موضوعات مختلف نگاشته شده است. نگارنده کتاب خود را از شرح مسیر سفر به ایران آغاز می‌کند و در یادداشت اول، احساس اولیه خود از حضور در ایران، شهرهای شمال ایران؛ مسیر سفر تا تهران و جاده‌های ایران در این دوره را تصویر می‌کند. یادداشت دوم روستم به توصیف شهر تهران اختصاص دارد. نگارنده در این فصل با ذکر جزئیاتی دقیق وضعیت شهر تهران، نحوه تأمین آب، وضعیت اشتغال مردم شهر، وضعیت خیابان‌ها و بازار را توصیف می‌کند. این توصیف دقیق با ذکر جزئیات می‌تواند به پژوهشگران در مطالعات فرهنگی - اجتماعی دوره ناصری تاریخ ایران کمک شایانی کند. یادداشت سوم به برداشت میسل روستم از ظاهر، شخصیت، خلق‌و‌خو، رسوم و عادات روزانه ایرانی‌ها اختصاص دارد. آنچه نویسنده در این بخش آورده است، نظرات شخصی

او در مورد ایرانی‌هاست که باید در کنار سایر اسناد تاریخی آن دوره مورد صحت‌سنجی قرار گیرد. یادداشت چهارم روستم به بانوان و زنان ایرانی اختصاص دارد. او در این یادداشت به صورت دقیق به سنت‌های تربیتی بانوان؛ رسوم خواستگاری و عروسی؛ فعالیت‌های زنان در خانه و اجتماع، ظاهر بانوان و مسئله چندهمسری در ایران پرداخته است. یادداشت پنجم به شخص ناصرالدین‌شاه اختصاص یافته است و در این یادداشت نگارنده به توصیف شخصیت شاه، نوع پوشش، روحیات شاه و مراسم‌های رسمی دیدار با شاه پرداخته است. روستم در این بخش به نوعی تحلیلی روانشناسانه از ناصرالدین‌شاه ارائه می‌دهد. روستم معتقد است که شاه ایران بر این باور بود که او اصلاح‌طلبی بزرگ است و تلاش داشت تا به پتر کبیر شبیه باشد. یادداشت ششم به حکمرانی ناصرالدین‌شاه، پسران او، همسران او و نیز تشریح روند زندگی در اندرونی شاه ایران اختصاص یافته است. روستم در این بخش برداشت خود از گرایش سیاسی جانشینان ناصرالدین‌شاه را نیز بیان می‌کند. برای مثال او معتقد است که ظل‌السلطان پسر بزرگ ناصرالدین شاه ضدروس و طرفدار انگلیس بوده است. نگارنده در این بخش تلاش کرده است تا تصویری روشن از اندرونی شاه ایران و نقش اندرونی در روند کشورداری نیز ارائه کند. یادداشت هفتم در مورد «سلام» یا رژه شاه است. در این بخش با ذکر جزئیات از نگاه روستم، مراسم «سلام» و نوع رفتار نظامیان و مردم ایران در این مراسم تشریح شده است. در این بخش حضور مشاوران خارجی و تلاش‌های ناصرالدین‌شاه برای ایجاد تغییرات (اگر چه به صورت ظاهری) کاملاً محسوس است. یادداشت هشتم که به نوع حکومت، وزارتخانه‌ها، دادگستری، مجازات مجرمان و چند نکته دیگر اختصاص دارد می‌تواند اطلاعات ارزشمندی را در مطالعات تاریخ سیاسی- اجتماعی این دوره زمانی ایران در اختیار محققین قرار دهد. در این بخش نمادهایی از تغییرات در ایران از جمله ایجاد وزارتخانه به سبک اروپا دیده می‌شود، اما به نظر روستم این

وزارتخانه‌ها بیشتر تصویری از وزارت هستند و عملاً چندان کارآمد نیستند. یادداشت نهم به زندگی اجتماعی و تفریحات ایرانی‌ها در این دوره اختصاص یافته است. در این بخش اطلاعات جذابی دربارهٔ مراسم رقص، نمایش و موسیقی در عهد ناصری در اختیار خواننده قرار می‌گیرد. یادداشت دهم به مراسم مذهبی این دوره می‌پردازد. یکی از مراسمی که برای روستم بسیار جالب توجه بوده است و او به صورت مفصل به آن پرداخته است، مراسم «تعزیه» است. در این بخش تصویری روشن از فضای مذهبی کشور از دیدگاه روستم برای خواننده ترسیم می‌شود. یادداشت یازدهم در مورد ارتش ایران؛ زندگی و حقوق سربازان؛ پوشش، تسلیحات، درجه‌ها و مقررات نظامی ایران در این دوره است. روستم در این بخش به بیان مشکلات ارتش ایران از جمله فساد گسترده در ارتش می‌پردازد و به عقیدهٔ او، آنچه تحت عنوان اصلاح و تجهیز ارتش توسط شاه و دربار تبلیغ می‌شود فقط ظاهرسازی است و در عمل چیزی تغییر نکرده است. فصل دوازدهم نیز به ساختار ارتش و واحد توپخانه اختصاص یافته است. در این بخش تصویر روشنی از ساختار نیروهای توپخانهٔ ایران و انواع آن ارائه شده است. یادداشت سیزدهم نیز به سواره‌نظام ارتش شاهنشاهی اختصاص یافته است و شامل اطلاعاتی در مورد ترکیب سواره‌نظام، لباس فرم و درجات این واحد نظامی است. یادداشت چهاردهم به تیپ ایرانی قزاق و تأسیس آن از سوی مشاوران روسی می‌پردازد. در یادداشت پانزدهم روستم به تشریح مکان‌های دیدنی اطراف تهران دورهٔ ناصری می‌پردازد. یادداشت شانزدهم شامل بحث‌های جذابی مانند حضور مشاوران خارجی در ایران؛ نوع تفریحات اروپایی‌ها در تهران؛ تجارت ایران با روسیه و انگلستان و دیگر کشورها است.

نگاهی گذرا به یادداشت‌های میسل روستم نشان می‌دهد که اطلاعات کتاب او می‌تواند اطلاعات بسیار جامع و دقیقی را در خصوص جنبه‌های گوناگون زندگی سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و مذهبی ایران در دورهٔ

ناصری در اختیار محققان و علاقه‌مندان قرار دهد. امیدواریم ترجمه این اثر به زبان فارسی برای شناخت تاریخ ایران مفید باشد. بر خود وظیفه می‌دانیم از کمک‌های دوست ارجمند و فرهیخته جناب آقای دکتر مسعود فرهمندفر که با مشورت‌ها و مساعدت‌های خود به مترجمان در انتشار این اثر یاری رساندند قدردانی نماییم.

با تقدیم احترام فراوان
موسی عبداللهی - سارا خردمند

پیش‌گفتار

امیدوارم خواننده مرا ببخشد، همان‌طور که خداوند این بندهٔ مخلصش را به‌خاطر ناقص‌بودن توصیفاتِی که در دفترهای یادداشت‌م می‌نوشتم می‌بخشد چراکه در سال‌های خیلی دور نگاشته شده‌اند و در نتیجه کاملاً واضح است که بسیاری از چیزها را فراموش کرده‌ام.

دو چیز مرا به نگارش این توصیفات ترغیب کرد:

نخست این‌که در سال جاری باید مقام ناصرالدین «شاهنشاه» (یعنی شاه شاهان) - که من شش سال تحت لوای او بر فرش لطف و رحمتش نشسته بودم - در پنجاه‌سالگی پادشاهی موفقیت‌آمیزش از سوی ملت مؤمن گرامی داشته می‌شد، اگر یک فرد خبیث وی را نکشته بود.

دوم این‌که پرسش‌های فراوان افراد کنجکاو دربارهٔ ایران مرا مطمئن کرد که در همه‌جا تصور خیلی مبهمی دربارهٔ ایران وجود دارد.

بنابراین، خودم را به خطر می‌اندازم و با توصیفات خویش، خواننده را با ایرانی آشنا می‌سازم که از سال ۱۸۸۲ تا سال ۱۸۸۸ در آن‌جا اقامت داشتم. به لطف الطاف شاه (انشاءالله روح او در بهشت همنشین حضرت محمد [ص] باشد) جوایز و پاداش‌های او قبلاً به من اعطا شده است و

بنابراین من نمی‌توانم انگیزه‌ای برای تملق‌گویی از ایران در توصیفاتم داشته باشم. برخلاف افراد بسیاری که برای گرفتن جایزه و نشان، چاپلوسی می‌کردند، من تلاش می‌کنم عین حقیقتی را که در طول شش سال در ایران دیدم و شنیدم برای خواننده شرح دهم. در این توصیفات از ناصرالدین شاه به‌عنوان یک فرد زنده سخن گفته می‌شود چراکه این یادداشت‌ها پیش از مرگ او نوشته شده است.

میسِل - روستم

یادداشت اول: مسیر دریای خزر تا تهران

سفر با کشتی بخار - نخستین آشنایی با ایرانیان - مشهدسر (نام قدیم بابلسر) -
مسیر مشهدسر تا تهران - دماوند - جاده شاه از رشت به تهران - شهر قزوین -
ایستگاه‌ها - ساریان‌ها - وسایل حمل‌ونقل - پیشامدی برای خانواده و وسایلم -
کلیاتی در مورد جاده‌های ایران

در سال ۱۸۸۲ مجبور شدم به پایتخت ایران یعنی تهران بروم. هشت نفر دیگر نیز همراه من بودند. ما تصمیم گرفتیم با کشتی از باکو به بندر انزلی برویم و در آنجا با کاروان، از میان کوه‌ها، از رشت به تهران برویم. اما به قول معروف «انسان تصووراتی دارد هرچند تعیین‌کننده اصلی خداوند است.» برای ما هم این‌گونه شد. سوار کشتی که بودیم، اضطراب بر ما مستولی شده بود. از این رو، کاپیتان کشتی آقای و. ک. کنستانتین نتوانست ما را به کرجی‌ها (قایق‌های محلی) منتقل کند تا به ساحل انزلی برسیم، بلکه فقط چند دقیقه در مقابل انزلی به دور از ساحل در دریا توقف کرد، سپس دورتر شد و ما را در محل بعدی یعنی «مشهدسر» پیاده کرد، جایی که فکرش را هم نمی‌کردیم به آنجا برویم.

این مسافرت در نخستین آشنایی با ایرانیان به ما لذت زیادی بخشید هرچند این کاملاً به نفع آنان نبود. ذکر این نکته ضروری است که من در اتاق درجه یک کشتی بودم و خدمتکارم در اتاق درجه دو بود. خورجین‌هایم کنار تخت او قرار داشتند. من تمام مایحتاج سفرم را درون خورجین‌هایم گذاشته بودم. در اتاق درجه دو نیز دو نفر ایرانی بودند که ظاهراً بسیار شایسته‌ای داشتند. صبح روز دومی که در کشتی بودیم خدمتکارم اعلام کرد زمانی که او خواب بود کسی از میان خورجین‌هایم چهار بطری مشروب کاختین، چهار بطری لیموناد، یک شیشه ترشی و یک حولهٔ پشمی علامت‌دار را دزدیده است. من بلادرنگ موضوع سرقت را به کاپیتان کشتی اطلاع دادم و زمانی که او می‌خواست تمام مسافران را تفتیش کند، از میان مسافران پیرمردی به نام «دیژوانی» اعلام کرد شب‌هنگام دیده بود که آن دو نفر ایرانی که قبلاً ذکر شد آن بطری‌ها را زیر نظر داشتند. به همین خاطر، کاپیتان از آن ایرانی که بزرگ‌تر بود خواست وسایل خود را باز کند. در ابتدا آن ایرانی از این‌که آنان به یک سرهنگ اتهام سرقت زده بودند، بسیار عصبانی شد. اما بعداً به اصرار ما وسایلش را باز کردند و تمام وسایلی را که گم کرده بودم در آن‌جا پیدا شد. سپس سرهنگ ایرانی خود را خوار کرد و شروع کرد به پوزش خواستن از من. ولی خدمتکار من، که به درجهٔ بالای او توجهی نداشت بلکه به او به چشم یک دزد نگاه می‌کرد، با مشت‌های کوبنده از او پذیرایی کرد. سرهنگ فقط خواستار این بود که ما در تهران راجع به او چیزی نگوییم. صورت‌جلسهٔ کاپیتان کشتی آقای و. ک. کنستانتین به تاریخ ۲۶ سپتامبر ۱۸۸۲ نزد من قرار دارد و در آن قید شده که آقای سرهنگ میرعبدل قاسم خان حاجی میرصادق اوغلی یعنی سرهنگ ارتش ایران سارق بوده است. این صورت‌جلسه گواهی بر این امر است که اتفاقی را که نقل کردم واقعیت دارد و خیال‌پردازی نیست.

ادامهٔ ماجرای سفرم را تعریف می‌کنم. از دور از تماشای کاخ شاه در انزلی لذت می‌بردیم. اگرچه آن دفعه به خواست روزگار قسمت نشد در

آنجا پیاده شویم، ما در کشتی به سمت بندر بعدی یا به عبارت دقیق‌تر مستقیماً به سمت شهر بعدی یعنی «مشهدسر» به راه خود ادامه دادیم، همان جایی که کشتی‌ها توقف می‌کنند و همان جایی که کاپیتان به ما وعده داده بود ما را پیاده کند. ما سرانجام در ساعت سه بعدازظهر مشهدسر را دیدیم و از این‌که دیگر از شر دریازدگی خلاص می‌شویم بسیار خوشحال بودیم. کشتی در مقابل شهری توقف کرد که حدود دو کیلومتر از ساحل فاصله داشت و ما را از طریق کرجی (نوعی از قایق‌های محلی بزرگ) به ساحل منتقل کردند.

شهر مشهدسر در استان حاصلخیز ایران به نام «مازندران» قرار دارد. این استان به طول حدود دویست و پنجاه کیلومتر و به عرض حدود پنجاه کیلومتر در ساحل دریای خزر امتداد می‌یابد. این استان پر بار است: از این استان برنج، میوه‌های خشک، نخ پنبه، نیشکر، گردو و غیره صادر می‌کنند، و حتی گفته می‌شود که در آنجا منابع معدنی و نفت وجود دارد ولی مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد. اصلی‌ترین شهر این استان شهر ساری است. از مشهدسر تا تهران حتی جاده آسفالت وجود ندارد و این راه را فقط سوار بر اسب می‌توان پیمود. به همین علت روز بعد «چاروا دارها» (ساربانان) را با قاطرها و اسب‌هایشان تا تهران در ازای دو تومان یعنی شش روبل و شصت و چهار کوپک کرایه کردیم. مسیر را می‌توان در عرض شش تا هشت روز پیمود. اما گاهی به علت ریزش برف در دامنه دماوند این راه کاملاً عبورناپذیر می‌شود. در مشهدسر به یک نماینده تجاری بسیار خوش‌رفتار برخوردیم که با محبت فراوان ما را پذیرفت. در مشهدسر مسئول گمرکی وجود دارد که حق گمرک را به صلاح‌دید خود دریافت می‌کند زیرا اداره گمرک توسط دولت در انحصار قرار داده می‌شد. اما او مزاحم ما نشد. روز بعد با کاروان به سمت تهران حرکت کردیم ولی با وضع روحی بسیار آشفته زیرا در روسیه به ما هشدار داده بودند که مسیر تهران به سبب وجود راهزنان ناامن است، و به ما توصیه کرده بودند تا دندان مسلح شویم و

می گفتند که گویا به خاطر عدم امنیت، سربازان ما را اسکورت خواهند کرد. بی تردید ما ناامید بودیم و در مشهدسر نیز از این اسکورت هیچ خبری نشد. مطمئن بودیم که تا تهران هیچ گونه ارتش نظامی نخواهیم دید، و در واقع در مسیر هفت روزه فقط یک سرباز را با چوب دستی اش دیدیم که ظاهراً برای یک مرخصی کوتاه مدت به سمت خانه اش می رفت. کاروان ما متشکل بود از بیش از بیست اسب سواری و باری با «چاروادار» های پیاده یعنی ساربانان که هر کدام سه اسب داشتند. یک کارگزار انگلیسی با همسرش که چهره بسیار زشتی داشت و خدمتکارش که تمام راه از سرگیجه رنج می برد و برای همین به او لقب «کتس» داده بودند، نیز به ما ملحق شدند.

نخستین راهپیمایی ما تا شهر «بارفروش» (نام قدیم بابل) بود جایی که یک نماینده روسی به نام یوسف بک را پیدا کردیم که به سبک اروپایی زندگی می کرد و بسیار از ما دلجویی کرد. این شهر کثیف و کوچک بود، با این حال تقریباً در همه حیاطها درختان لیمو و پرتقال کاشته شده بود. به علت نبود ایستگاه در این مسیر مجبور شدیم بقیه راه را به دستور «چاروادارها» توقف کنیم. بعد از چند بار رفتن از این مسیر می توانم به هموطنانم که می خواهند به آنجا بروند توصیه کنم در روستاهای زیر توقف کنند: آراماته، شانگیلیدی، رینه و آخا. اما به هیچ وجه در روستای کاتاپوشه که متعلق به یکی از نزدیکان شاه به نام سیف الملک است توقف نکنند زیرا او از همه اروپاییان بیزار است و به اروپاییان حتی اجازه اقامت شبانه را در روستای خود نمی دهد. من شوربختانه این مسئله را خودم تجربه کردم زیرا به لطف آن مهمان نوازی، مجبور شدم با همسر و دو فرزندم شب را زیر آسمان بگذرانیم و به زوزه شغال هایی که در اطراف مان بودند گوش دهیم زیرا ساکنان آنجا به طور مستقیم اعلام کردند که «خان» اجازه پذیرفتن «فرنگی ها» (اروپاییان) را نمی دهد و حتی برای این که ما در آن روستا نمائیم به سمت ما سنگ پرتاب می کردند.

راه ما از دریا در ابتدا از میان بوته زارها و نیزارها و سپس از طریق

شالیزارهای باتلاقی امتداد می‌یافت، و در روز سوم از میان جنگل‌های عجیبی عبور کردیم که در آن‌ها بوته‌های عظیم انار وحشی، نارنج وحشی (پرتقال تلخ)، گردو و میوه‌های دیگر یافت می‌شد. شما از طریق این جنگل به سمت کوهی می‌روید که هفت‌هزار متر بالاتر از سطح دریاست و از آن‌جا سراسیمی به سمت دماوند شروع می‌شود که قلّه برف‌پوش آن از نزدیک از یک طرف نمایان است و ۲۱۵۰۰ متر ارتفاع دارد.

دماوند همیشه به سبب قلّه برف‌پوش خود، به‌ویژه هنگام طلوع و غروب خورشید، دلرباست: در این مواقع منظره‌ای حیرت‌انگیز ایجاد می‌شود. به نظر من ترسیم همه رنگ‌های ایجادشده بر روی کاغذ ناممکن است: بالای کوه برف است، دامنه کوه سبز است و رودخانه دارد. من شخصاً هرگز به قلّه دماوند صعود نکردم. اما خدمتکار من این هدف را داشت که صعود کند و از آن‌جا از تماشای مناظر لذت ببرد اما متأسفانه به علت مه غلیظ موفق نشد چیزی را تماشا کند و به گفته او، آن بالا بوی نم می‌دهد و اکسیژن بسیار کم و بالارفتن بسیار دشوار است.

از دماوند تا تهران جاده سنگلاخ است و تقریباً هیچ گونه گیاهی ندارد. از کنار جاده تا روستای رینه، رودخانه جریان دارد اما در ادامه رودخانه هم وجود ندارد و کاملاً منظره خشک و خشنی دیده می‌شود. نزدیک رینه بر روی صخره‌ای در همان جاده، تمثال تراشیده‌شده عظیمی را از شاه و ملازمانش مشاهده کردیم. در سراسر این راه به سمت دماوند هیچ کس حمایت‌مان نکرد. بنابراین، غالباً مجبور بودیم جاهای خطرناک را پیاده برویم و وسایل را پیاده و با دست حمل کنیم. نرسیده به تهران در حدود دوازده کیلومتری، کاخ شاه به نام سرخه حصار قرار دارد و از آن‌جا می‌توان از طریق جاده شنی با کالسکه تا تهران رفت. اما ما از بالا به راه‌مان ادامه دادیم.

مسافرت‌مان بدون هیچ حادثه‌ای پیش می‌رفت و روی هم رفته برای ما جذاب بود. ما مجبور می‌شدیم شب را در روستاها و در کاروانسراها بگذرانیم یعنی در مسافرخانه‌هایی که نه تنها مبلمان، بلکه حتی پنجره و غالباً

در هم نداشتند: دیوارهای عریان مسقف با زمین خاکی و البته انبوهی از کک. هر جا که می خواستیم می توانستیم مستقر شویم. مجبور بودیم بر روزنه پنجره ها و درها فرش آویزان کنیم و روی وسایل یا زمین بخوابیم. من یک بار مجبور شدم با خانواده ام روی طاقچه ای بخوابم که بر روی دیوار آن فرش آویزان کرده بودم، و در پهلوی ما بوی متعفن قاطران و اسبان احساس می شد. در کل، وسایل رفاهی کم بود. ما کنسرو، تخم مرغ، مرغ و نوعی شیر ترش را می خوردیم که تقریباً همه جا پیدا می شد.

سفر برایمان کسل کننده نبود: آن خانم انگلیسی که با خدمتکارش همراه مان می آمد، ما را بسیار سرگرم می کرد. خدمتکارش در تمام مدت فریاد می زد و بلندبلند گریه و شکایت می کرد و اربابش دائماً از دست او عصبانی می شد و در عین حال هر دقیقه به دنبال فرصتی بود که به خود پودر بزند و سرخاب بمالد و همچنین سر شوهرش که معلوم بود زن ذلیل است داد بزند. زوج بسیار جالبی بودند: خانم به طور ناشایستی تندخو با هیכלی نامتناسب بود. اما شوهرش یک مرد انگلیسی آرام و بسیار مهربان بود و هیچ کاری را بدون اجازه همسر خود انجام نمی داد.

ما سرانجام در روز هشتم به تهران، پایتخت شاه شاهان «شاهنشاه» رسیدیم. البته پیش تر سیاهی شهر را در حدود هجده کیلومتری از جانب کوه ها مشاهده کرده بودیم. این پایتخت بر روی جلگه قرار دارد. در تهران نزد هموطن خود توقف کردیم و باخبر شدیم که او تلگرام ما را از مشهدسر، که نه روز قبل فرستاده بودیم، دریافت نکرده است. بعد از یک ساعت و نیم، درحالی که داشتیم غذا می خوردیم، یکی از «چاروادار»های خودمان را دیدیم که وارد شد و تلگرام ما را که حاوی خبر رسیدن مان بود پس از هشت روز به او داد. ما همه در بهت و حیرت بودیم. معلوم شد چون تلگرافخانه از مشهدسر تا تهران خراب شده بود و کارمند تلگرافخانه به تعمیر سریع آن امیدی نداشت و نیز از تلگرام هایی که با حروف فرانسوی ولی به زبان روسی نوشته شده اند سر در نمی آورد، او تلگرام را همراه با

چارواداری که ما را به سمت هموطنان همراهی می کرد فرستاد. آیا این حقیقت ندارد که پیام تلگرافی فوری عالی و مقررات محشر از بدو ورود ما به ایران خودش را نشان داده است؟

قبل از این که به جزئیاتی درباره وسایل حمل و نقل در جاده های ایران و توصیف «چاروادارها» پردازم، اجازه می خواهم مسیر دیگری را نیز شرح دهم. راه دریا تا تهران از طریق شهر رشت از مسیر به اصطلاح «جاده شاه» هم میسر است، جاده ای که بعدها من هم مجبور شدم از این جاده رفت و آمد کنم: جاده ای که اکنون گفته می شود برای عبور وسایل چرخدار مناسب است ولی در زمان من جاده بسیار بدی بود و فقط به درد رفت و آمد با قاطر یا اسب می خورد، با وجود این که خود شاه نیز معمولاً از طریق این جاده به روسیه می رفت. بسیاری این جاده را (که بعدها یک و نیم برابر عریض تر شد) ترجیح می دهند، به دو دلیل: نخست این که «منزل» دارد یعنی ایستگاه هایی دارد، و دوم این که تقریباً از نیمه راه می توان با کالسکه در مدت ۱۲ - ۱۴ ساعت از تهران به قزوین رفت.

اما من به همان توصیفم می پردازم. کشتی از دریا به خود شهر انزلی نزدیک نمی شود. بلکه در محلی دور توقف می کند و شما را از آن جا با «کرجی ها» یا با کشتی بخار دودکله تا ساحل می برند. شما از روی کشتی می توانید ساختمانی مرتفع در ساحل و حصارهای خاکی را مشاهده کنید. این کاخ شاه و استحکامات مرزی با پادگانی بیست، سی نفره و چهار توپ است. اما این چه جور پادگانی است؟! آه خدای من! من از دیدن آن حیرت زده شدم. «سربازان» لباس آبی پوشیده بودند. آنان لباس رسمی نظامی رنگ و رو رفته ای با دوخت اتریشی و سردوشی های قرمز باز شده به تن داشتند که کاملاً نامتناسب وصل شده بودند. شلوارهایشان کوتاه بود و ساق پای شان در بالای کفش لخت. آنان شکل های مختلفی از «کلاه» ایرانی به سر داشتند، به تفنگ های پیستونی مسلح بودند، و افسرشان به شمشیری مسلح بود که در غلاف فلزی جای می گرفت و خودش هم ظاهر بسیار نامناسبی

داشت. زمانی که ما برای بازدید از استحکامات وارد شدیم، سربازان طبق فرمان به زحمت سلام نظامی دادند اما قبل از آن سیمای فلاکت بار و خنده داری داشتند که باعث شد ما بی اختیار لبخند بزنیم. از چهار توپ، دو توپ بدون ارباب بودن و مستقیماً روی زمین روی خاکریز قرار داشت. احتمالاً آن‌ها فقط برای ترساندن دشمن بود و مسلماً همه از همان مدل قدیمی بود.

در کاخ شاه تقریباً هیچ مبلمانی یافت نمی‌شد و کاخ ظاهراً متروک بود. از انزلی تا «پیربازار» دوباره شما را با قایق در مدت یک ساعت و نیم می‌برند؛ گاهی با بادبان از طریق خلیج و گاهی از طریق رودخانه‌ای به پهنای سه، چهار ساژن (۸۶۴-۶۴۸ سانتی متر) با تسمه.

در خلیج نی فراوان است و حواصیل‌ها از میان آن‌ها به طرز زیبایی سر بیرون می‌آورند و پرندگان بسیار کوچک با رنگ‌های روشن از گونه مرغ مگس‌خوار از مکانی به مکان دیگر پرواز می‌کنند. همچنین، در رودخانه مار و لاک‌پشت فراوان است. لاک‌پشت‌ها بدون ترسیدن از شما از رودخانه بیرون می‌آیند و خود را در ساحل گرم می‌کنند، یا این‌که دنبال قایق شما شنا می‌کنند. سرانجام شما به «پیربازار» می‌رسید. شما اکنون وارد استان گیلان شده‌اید (گیلان یعنی باتلاقی). این استان در طول ساحل در حدود صد و هفتاد کیلومتر و به عرض حدود شصت کیلومتر امتداد می‌یابد. جاده از «پیربازار» در ابتدا مستقیم به سمت جنوب و از شهر «منجیل» به سمت جنوب شرقی تا تهران امتداد می‌یابد.

پیربازار شهر نیست و حتی آن را نمی‌توان شهرک نامید: این مکان به عبارت صحیح‌تر نمایندگی تجاری با انبارهای فراوان است. این‌جا از دحام فوق‌العاده‌ای وجود دارد. قایق‌ها صدها نفر را بارگیری می‌کنند و بار خود را تخلیه می‌کنند. بارها از جمله برنج، میوه‌های خشک و غیره به کشتی‌ها منتقل می‌شوند. شما می‌توانید مسیر پیربازار تا تهران را به میل خود از چهار روز تا دوازده روز بپیمایید. در حالت اول شما ناچارید با اسب بروید، با

اسب‌های بد، و تغییر اسب‌ها به روش «چاپاری» یعنی به روش پیک‌ها. و در حالت دوم «با چاروادارها» یعنی با کاروان. روش اول را فقط نامه‌رسان‌های جوان برای انجام مأموریت برمی‌گزینند، زیرا اولاً این راه بسیار خسته‌کننده است و ثانیاً بسیار نامناسب و حتی گاهی خطرناک. اسب‌ها در چاپارخانه‌ها همیشه خسته و کوفته‌اند و به‌زحمت پاهای شکسته خود را حرکت می‌دهند. برای همین هم شما باید جرئت بسیار داشته باشید تا این راه را انتخاب کنید. من مواردی را سراغ دارم که این‌گونه سوارکاران مجبور می‌شدند درست در وسط چاپارخانه اسبان‌شان را رها کنند و تا چاپارخانه بعدی پیاده بروند زیرا اسبان واقعاً از پا می‌افتادند و دیگر نمی‌توانستند جلوتر بروند. اما درباره ساختار چاپارخانه‌ها و نگهداری آن‌ها بعداً سخن می‌گویم. پس از خروج از «پیربازار» با کاروان، شما فقط دو ساعت مسیر را طی می‌کنید تا به شهر رشت برسید، جایی که حتماً شب می‌مانید زیرا آن‌جا کنسول روسی مهربانی زندگی می‌کند که از شما استقبال می‌کند و به شما خوراک می‌دهد، حتی اگر خودش خانه نباشد. چاروادارها خانه او را می‌شناسند و بدون این‌که از شما سؤال کنند، با وجود این‌که آن‌جا کنسول انگلیسی هم وجود دارد، مستقیماً شما را به خانه کنسول روسی می‌برند. شهر رشت همانند تمام شهرهای آسیا خیابان‌هایی باریک و کثیف با انبوهی از دکان‌ها و بازارهایی دارد که مملو از افراد کثیفی هستند که با کنجکاوی به مسافران «فرنگی» یعنی اروپاییان نگاه می‌کنند. بازرگانی ظاهراً زمانی رونق می‌گیرد که قرارداد ترانزیت کالاهایی که قسمت بیشترشان کالاهای روسی هستند برای ما بسته شد. شهر چندین بار آتش گرفت ولی همان‌طور که معلوم است آتش‌سوزی‌ها به زینت شهر کمک کردند زیرا به‌واسطه حریق، بسیاری از زباله‌ها و بناهای پوسیده از بین رفتند. شما احتمالاً در روز بعد تمایل دارید کمی زودتر حرکت کنید. اما به خود زحمت ندهید. چون چاروادارها زودتر از ساعت ۹ یا ۱۰ صبح حیوانات را برایتان نمی‌آورند. آن‌ها در خارج شدن از شهر تنبل هستند. به‌محض این‌که شما از دروازه

خارج شوید، فقیران و درویشان شما را محاصره می کنند و درخواست صدقه می کنند. تعداد زیاد آنها شما را حیرت زده می کند. دورتر، بیرون از شهر، در کنار جاده در صفی طولانی حدود دو کیلومتر همه جذامی هایی می نشینند که حق ورود به شهر را ندارند. آنها بینی ندارند و چهره هایی ترسناک دارند. با صدایی تودماغی شما را بدرقه می کنند و تقاضای صدقه می کنند و داستان شان را با کاسه دراز می کنند تا صدقه بگیرند. آنان همان جا در کپه های برپاشده کوچک در کنار جاده، شب را سپری می کنند. آن قدر منظره غم انگیزی دارد که شما عجله می کنید تا سریع تر عبور کنید. اولین روز سفر از رشت تا ایستگاه قدوم راه مستقیم است و دور تا دور آن درختان توت قرار دارد و در امتداد مسیر نیز رودخانه سفیدرود جریان دارد که نسبتاً عریض است و با سرعت جریان دارد. شما حوالی ساعت ۵ به ایستگاه می رسید و دیگر چاروادارها نمی آیند. یعنی شما فقط چهار فرسخ پیموده اید. صبح روز بعد خود چاروادارها شما را زود بیدار می کنند چراکه راهپیمایی پنج فرسخی در پیش است و قسمت بیشتر آن از روی کوه است یعنی مثل لاک پشت راه می روید. مسیر خوش منظره است: از کنار جاده سفیدرود جریان دارد. در طرف دیگر کوه عظیمی به نام درفک کوه دیده می شود که پوشیده از جنگل است. مسیر شما هم از میان جنگل می گذرد. در ادامه مسیر به جایی می رسید که آرامگاه امامزاده هاشم است. نزدیک ساعت ۵ بعد از ظهر شما در ایستگاه رودبار هستید. این جا باید خوب استراحت کنید زیرا در روز بعد تا شهر منجیل تمام مسیر از روی کوه می گذرد و شما از ساعت ۶ صبح تا ۶ عصر باید خود را به زحمت راه ببرید. اما با وجود همه این موارد، به رغم خستگی و جاده وحشتناک و نامساعدی که این جا توسط «سفیدرود» شسته می شود، وقتی که پای پیاده از صخره ها و گودال ها عبور می کنید و وسایل تان را خودتان با دست حمل می کنید، از تماشای مناظر بیشه های زیتون و بوته های انار لذت می برید و نیز از تماشای سفیدرود که این جا وسیع تر و سریع تر جریان دارد. در ادامه باید

از روی پل سنگی قدیمی بسیار طویل عبور کنید. کنار پایه‌های پل در همان آب، تیرهای چوبی همانند سدی شناور قرار داده شده‌اند و از روی آن بارهای شما را بدون امید به استحکام پل قدیمی عبور می‌دهند. شما با عبور از روی پل از سفیدرود دور می‌شوید و به شهر منجیل می‌رسید، جایی که ایستگاهش کمی راحت‌تر است، جایی که می‌توان حتی مشروب به دست آورد. این ایستگاه را به‌خاطر اتفاق زیر به‌خوبی به یاد دارم: من پس از این که رسیدم، اتاقی را در آن‌جا گرفتم و به‌محض این که با خانواده‌ام مستقر شدم، یک نظامی ایرانی تفنگدار آمد و گفت که اتاق را ترک کنم زیرا فرماندار گیلان، که «شاهزاده» سابق بود، به این‌جا می‌آید و به این اتاق نیاز دارد. من به او پاسخ دادم که فرماندار راحت‌تر از من که خارجی هستم می‌تواند جایی را پیدا کند و به همین خاطر به او خبر دهید که من از ایستگاه نمی‌روم. سپس آن نظامی را بیرون کردم و خودم به‌بالکن رفتم. جایی که «شاهزاده» با مسافر سواره خداحافظی می‌کرد. او بسیار با محبت به من پاسخ داد و در خانه کناری توقف کرد. در حیاط آن‌جا محاکمه یکی از مجرمان را برگزار کرد: او به جلاد دستور داد هر دو گوش فرد محکوم را ببرد به‌خاطر این که او به خودش اجازه داده بود پنهانی وارد اندرونی خانه بیگانه شود، یعنی قسمتی از خانه که مخصوص بانوان است. من شخصاً این آدم بدبخت را دیدم که کنار دیوار در خیابان بدون گوش افتاده بود و زنانی که خویشاوند او بودند برای او گریه‌و‌زاری می‌کردند و جامه می‌دریدند. جلاد و «فراش‌ها» (خدمتکاران)، با خفتان‌های قرمز و چوب‌دستی، همیشه فرماندار را در اعمال قدرت و اجرای دستورات همراهی می‌کنند.

روز بعد، راه شما از منجیل به سمت جنوب شرقی و به سمت قلعه کوه خارزان تغییر می‌کند. این کوه ۵۲۰۰ متر ارتفاع دارد و پشت آن روستایی به همین نام وجود دارد. این روستا به وزیر هنر که ارمنی است و نامش جهانگیر خان است تعلق دارد و همه در این‌جا نزد «کدخداه‌ها» یعنی بزرگان روستا توقف می‌کنند. صعود به روستا سخت است و در این روز حدود

یازده ساعت پیاده روی لازم است، یعنی نزدیک به شش فرسخ. اما پس از رسیدن به آن جا می توانید احساس پیروزی کنید. فردا سراسیمه بسیار خوش منظره ای آغاز می شود، اما دیگر گیاهی وجود ندارد. همه جا فقط صخره است، با عقاب هایی که بر فراز آن صخره ها پرواز می کنند و اگر شما به حرف چاروادارها گوش نکنید فردا همراه با کاروان به شهر قزوین می رسید. اگرچه آنان به شما پیشنهاد می دهند در آق بابا یا در روستای ماتسره توقف کنید که مشهور است به داشتن ساس های سمی که به صورت انبوه در همه جا می خزند. چاروادارها اطمینان می دهند که اگر در ماتسره کمی خاک بخوریم، ساس ها دیگر ما را نمی گزند حتی اگر هنگام خواب از تمام جهات به شما چسبیده باشند. با تردید نسبت به این مسئله که می دانم خرافات است، اگرچه شخصاً مطمئن بودم که ساس ها چاروادارها را نمی گزند، به همه توصیه می کنم که در ماتسره توقف نکنند زیرا موردی را می شناسم که یک مرد فرانسوی در ماتسره گرفتار ساس گزیدگی شد و در بستر بیماری افتاد و یک سال تمام تب داشت.

از ایستگاه آق بابا می توان کالسکه گرفت و تا قزوین رفت. جاده خوب است، ولی معمولاً با همراهی کاروان به قزوین می روند. از آن جا چاروادارها را مرخص می کنند که همگی با بارها طی پنج روز به تهران بروند و خودشان با کالسکه می روند. از قزوین تا تهران جاده عالی است، و شما را از شش ایستگاه در طی ۱۱-۱۲ ساعت به سرعت می گذرانند. همچنین، از قزوین تا تهران چیزی شبیه به خط ارتباط پستی وجود دارد، همانند چیزی که ما در جاده نظامی - گرجی، در کالسکه سه اسبه روسی، در کالسکه هایی که در ایستگاه های پست تعویض می شوند و در کالسکه های عظیم قدیمی ناقوس دار داریم. شاه هنگام عبور از جاده نظامی - گرجی خیلی از کالسکه سه اسبه ما خوشش آمد و مرد ارمنی را که از کالسکه سه اسبه در جاده نظامی - گرجی نگهداری می کرد فراخواند و به او مأموریت داد که در ممالک تحت فرمانروایی او، از پایتخت تا قزوین، همانند آن خط ارتباطی را ایجاد

کند. پس از چنین جاده خشک و خشنی از طریق خارزان، وقتی که گاری چهارچرخ وطنی ما را با کمان و گوی‌های زنگ‌دار می‌بینید، بی‌اختیار شگفت‌زده می‌شوید. اما متأسفانه همه به‌طور کثیف و نامرتب نگهداری می‌شوند: اسب‌های غیراهلی بی‌مقدمه از ایستگاه با سرعت راه می‌افتند و شما را تا زمانی که خودشان خسته نشده‌اند با سرعت می‌برند. بنابراین، غالباً فجایی رخ می‌دهد. خود من و همسرم به‌طور مشابه به بیرون پرت شدیم، اما به لطف خداوند سالم ماندیم و فقط ترسیدیم. سورچی‌ها دل‌شان به حال اسب‌ها نمی‌سوزد و اگر به آنان وعده «انعام» خوب یعنی هدیه بدهید با سرعتی وحشتناک شما را عبور می‌دهند.

شهر قزوین در میانه راه تهران و رشت قرار دارد. قزوین شهری نسبتاً وسیع و تمیز است که در آن شما به ساختمان‌های مهم، ایستگاه پست و حتی به هتلی کثیف (ولی ساخته‌شده به سبک اروپایی) نیز برمی‌خورید. زمین‌های اطراف شهر حاصلخیز است و به همین دلیل تجارت رونق دارد. در قزوین قلعه‌ای تاریخی و حتی پادگانی نیز وجود دارد. در زمان من آن‌جا اقامتگاه فرماندار چهارده ساله‌ای بود که پسر مشیرالدوله بود ولی همیشه در تهران بود و یک گروه از ایرانیان زرتشتی و حیل‌گر آن‌جا را اداره می‌کردند. شهر پرجمعیت است. شهر قزوین در تاریخ ایران به این خاطر شهرت دارد که زمانی که ناصرالدین‌شاه پس از مرگ پدرش برای حکمرانی به تهران می‌رفت نمی‌خواستند او را به شهر راه بدهند. وی اکنون در سال ۱۸۹۶ فوت شده است. در قزوین جاده دیگری هم وجود دارد که از طریق جلفا و تبریز از مرز روسیه به تهران امتداد می‌یابد. چون از آن جاده تردد نکرده‌ام، نمی‌توانم درباره‌اش این‌جا چیزی بگویم. فقط به یک چیز می‌توانم اشاره کنم و آن این‌که این جاده به مراتب طولی‌تر از جاده‌هایی است که پیش‌تر توصیف کردم، و برای رفت‌وآمد نیز مناسب‌تر است زیرا سرتاسر مسیرش برای عبور کالسکه مناسب است و اصلاً نیازی به رفتن از طریق دریا نیست. باید بگویم که مسیر قزوین تا تهران یکنواخت است. همه‌جا جلگه‌های

عریان وجود دارد و به ندرت روستاهایی به چشم می‌خورند و نیز مقبره‌های مقدس «امام‌زاده»‌های مختلف که تعدادشان در ایران زیاد است. پس از توصیف جاده، که از دریای خزر تا پایتخت ایران امتداد می‌یابد، باید ایستگاه‌ها و وسایل نقلیه را نیز توصیف کنم، تا بلکه تعریف دقیق‌تری ارائه دهم و این فصل را به پایان رسانم.

همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، در جاده مشهدسر تا قزوین ایستگاهی وجود ندارد. هر جا که خدا بخواهد شب را می‌گذرانند: در روستاها، خرابه‌ها، کاروانسراها یا روی زمین، جایی که حداقل برای حیوانات بارکش علوفه پیدا شود. در جاده «پیر بازار» از راه رشت تا قزوین هم ایستگاه‌هایی ساخته شده که به فارسی «منزل» نام دارند. اما چه جور ایستگاه‌هایی هستند! بیشتر یک جور حیاط‌های بزرگ با طویله و آخور. در بالای دروازه و طویله‌ها سه یا چهار اتاق تعبیه شده اما هیچ نشانی از مبلمان در آن‌ها نیست و حتی غالباً پنجره‌های شکسته دارند. زمینش معمولی است و آن‌قدر خوب صاف شده است که شما دقیقاً می‌بینید چه کسی از اطراف دروازه عبور می‌کند. اتاق‌ها هیچ‌وقت تمیز نمی‌شود و پر از حشرات است. کنار این ایستگاه، مراقب یا صحیح‌تر نگهبانی وجود دارد که به محض ورود شما علائم توجه خاص به شما را بروز می‌دهد. اما به شما توصیه می‌کنم که او را از خود دور کنید زیرا او ولگردی است که ابایی ندارد اموال شما را غارت کند. همین اتفاق برای من در ایستگاه «قدوم» رخ داد. آن مراقب، پس از آن‌که فرصتی به دست آورد، کیف پول و جاکشایی خدمتکارم را دزدید و همه را در طویله پنهان کرد. اگرچه بعداً مجبور شد اموال مسروقه را پس دهد زیرا خدمتکار من فهمید به غیر از او کس دیگری در اتاق نبوده است و در نتیجه او را مجبور کرد وسایل را پس دهد. روز بعد، هنگام خروج از «منزل‌ها»، دیگر او را ندیدیم. نزد این مراقبان فقط سمآوری بیش از حد کثیف، تخم‌مرغ و نان پیدا می‌شود و دیگر هیچ. به ندرت مرغ هم می‌فروشند. اما در قبال هر چه می‌فروشد مبلغ هنگفتی دریافت می‌کنند. در هر کدام از این ایستگاه‌ها تعداد

مشخصی اسب سواری برای مسافران «چاپاری» تعبیه شده است، یعنی نه برای مسافران با کاروان، بلکه برای نامه‌رسان‌ها. اما از آن‌جا که این پستخانه در انحصار قرار دارد و دولت به آن توجهی ندارد، می‌توانید فقط سه یا چهار اسب پیدا کنید: اسب‌هایی کاملاً بی‌جان، با بدن‌هایی که به دلیل کتک خون‌آلود شده است. جای تعجب دارد که آن‌ها چطور هنوز می‌توانند پاهایشان را حرکت دهند. همان‌طور که پیش‌تر گفتم، غالباً اسب‌سوار مجبور می‌شود این اسب بد را رها کند و تا ایستگاه پیاده برود و هیچ‌کس از این موضوع شکایتی ندارد. در ضمن، به شکایت شما هیچ‌گونه توجهی نمی‌شود و در هر حال، به‌ازای هر «فرسخ»، از شما یک «قران» (۳۲ کوپک) می‌گیرند. غالباً در ایستگاه‌ها اصلاً اسبی وجود ندارد و اگر مسافری در آن‌جا نباشد، گاهی باید یک شبانه‌روز منتظر بمانید تا نگهبان برای شما یک اسب بد بیاورد. برای استراحت شبانه نباید هزینه‌ای را پرداخت کنید و به نگهبان فقط «انعام» می‌دهید. از شهر قزوین تا تهران با ایستگاه‌های تقریباً اروپایی مواجه می‌شوید. آن‌ها به مراتب تمیزتر نگهداری می‌شوند. اتاقک‌های گرم با مبلمان و تختخواب‌های نرم و البته حشراتی دارند که وجودشان اجتناب‌ناپذیر است. همانند همه چاپارخانه‌های ما، بوفه‌های کوچکی هم وجود دارد که محصولات مشکوک و نگران‌کننده و سماوری کیف دارند و دیگر نگهبانی وجود ندارد. اما گویا کدخداهای مراقب تمام‌عیاری دارد که به سرنشینان شما اجازه مرخصی می‌دهند و در قبال آن هزینه فوق‌العاده زیادی را دریافت می‌کنند. به‌طور مثال، برای استفاده از کالسکه از قزوین تا تهران در مدت دوازده ساعت از من سی‌ودو تومان گرفتند که تقریباً معادل صد روبل است و در ازای استفاده از درشکه دوچرخ دونفره در همان جاده دوازده تومان یعنی نزدیک به سی‌وهفت روبل گرفتند.

چاروادارها طبقه اجتماعی جداگانه‌ای را تشکیل می‌دهند، اما قشری بسیار شریف هستند. اگر شما چیزی از وسایل‌تان را به آنان بسپارید، بعید است اعتماد شما را خدشه‌دار کنند و حتماً آن‌ها را طبق دستور شما به

مقصد می‌رسانند. در شهرهای بزرگ «کاروان‌باشی»‌هایی وجود دارند، یعنی رؤسای «چاروادارها»، که از حیوانات باری شخصی نگهداری می‌کنند و در قبال همه «چاروادار»‌های خود مسئولیت دارند. آن‌ها شرایط حمل‌ونقل را برایتان فراهم می‌کنند و حتی اگر کاروان بزرگ باشد، خودشان آن را همراهی می‌کنند. با وجود این، باید به خاطر داشت که شما با یک ایرانی سروکار دارید یعنی با فردی که قصد دارد از شما که «فرنگی» و اروپایی هستید هرچه بیشتر چیزی «بکند». او نمی‌خواهد هیچ توجهی به علایق و رفاه شما داشته باشد. اولاً آنان برای اجرت تهران تا پیربازار از راه رشت، به‌ازای هر حیوان باری از شما پنجاه قران یعنی نزدیک به شانزده روبل طلب می‌کنند و سپس اگر ببینند که شما تسلیم نمی‌شوید و این مبلغ را پرداخت نمی‌کنید، با توجه به زمان سال، یعنی بسته به وضعیت جاده، با ۲۵ - ۳۵ قران هم کنار می‌آیند. ثانیاً «کاروان‌باشی» تلاش می‌کند شما را فریب دهد و به شما پیشنهاد می‌دهد که با «قاطر» نروید، بلکه با اسب‌های او بروید اما اگر شما با تجربه باشید مسلماً زیر بار حرف او نمی‌روید زیرا «قاطر» بسیار قوی‌تر از اسب است و تا چهل و دو باتمان^۱ بار را تحمل می‌کند. یعنی تا شش و نیم پوط (هر پوط معادل ۳۸.۱۶ کیلوگرم است) ولی اسب نمی‌تواند این سنگینی را در کوه‌ها تحمل کند. علاوه بر آن، «قاطر» نسبت به اسب با سرعت و قدرت بیشتری راه می‌رود. حیوانات بومی نظیر اسب و قاطر بسیار پرقامت هستند و خودشان بسیار خوب مسیرشان را در کوه‌ها از میان کوره‌راه‌ها و فرورفتگی‌ها انتخاب می‌کنند. آن‌ها هدایت نمی‌شوند بلکه خودشان از پشت سر یکدیگر حرکت می‌کنند و به کسی وابسته نیستند و «چاروادارها» به‌ندرت فقط سرشان داد می‌کشند و بارهایشان را مرتب می‌کنند. در جلوی این صف حیوانات، همیشه حیوانی که با تجربه‌تر است

۱. واحد وزن به آذری است.

حرکت می‌کند که ممکن است اسب یا قاطر باشد. این حیوان «هدایت‌کننده» بیشتر از حیوانات دیگر آراسته شده است و آن‌قدر عاقل است که همیشه مستقیماً از فرمان چاروادار اطاعت می‌کند. در این حیوانات عادت بدی شکل گرفته است که همیشه درست از کنار بریدگی حرکت می‌کنند و نه از وسط راه. در نتیجه احتمال دارد که بارهایشان به برآمدگی صخره برخورد کنند. از نگاه شما این مسافرت بسیار خطرناک به نظر می‌رسد، اما چاروادارها به این مسئله توجه نمی‌کنند. شما در طی مسیر غالباً در اطراف بریدگی، استخوان‌ها و اجساد اسبان و قاطرانی را می‌بینید که پرندگان وحشی با لذت از آن‌ها تغذیه می‌کنند. چاروادارها زین‌های خودشان را عرضه می‌کنند، اما این زین‌ها بسیار نامناسب‌اند، و پالان نام دارند. آن‌ها پر از کاه هستند و بسیار بزرگ‌اند. توصیه می‌کنم هنگام مسافرت، زین‌های خودتان را داشته باشید. برای حمل و نقل خانواده، «کاروان‌باشی» به شما «تخت روان» یا «کجاوه» را پیشنهاد می‌کند. هر دوی این کالسکه‌ها برای اروپاییان بسیار نامناسب‌اند، اما ایرانیان از آن‌ها بسیار راضی‌اند. «تخت روان» صندوقی بسیار بزرگ است که در دو طرف خود در و پنجره دارد و بر روی دو چوب‌قطور قلابدار قرار گرفته است که از زین‌های قاطرها آویزان می‌شود. بنابراین، دو قاطر به اصطلاح وزن تخت روان را همانند برانکارد حمل می‌کنند. برای داخل شدن در آن، نردبان کوچکی قرار داده می‌شود که در هنگام سفر جمع می‌شود. این وسیله نقلیه به این خاطر نامناسب است که وقتی یکی از قاطرها پایش گیر می‌کند، محورها یعنی چوب‌ها را تکان می‌دهد و به زمین ضربه می‌زند. و شما می‌ترسید که زبان خود را گاز بگیرید یا بر اثر ضربه، ورمی در سرتان ایجاد شود. برای این نوع «تخت روان» دو جفت قاطر قرار داده می‌شود که در طی مسیر به نوبت باهم تعویض می‌شوند. گاهی برای زیبایی، شال‌هایی را از این تخت‌های روان آویزان می‌کنند. وسیله نقلیه دیگر، که کجاوه نام دارد، بر دو نوع است: روباز و سرپوشیده، و هر دوی آن‌ها به نظر من بسیار نامناسب و خطرناک‌اند. برای

این که متوجه شوید چه چیزی است، دو لانه بزرگ سگ تصور کنید که دیواره جلویی ندارند و بالایش از جنس کتانی است که بر روی حلقه‌های چوبی قرار دارد و هر دوی آن‌ها به هم مرتبط‌اند. لانه‌ها بدین ترتیب بر روی «پالان» یعنی زین باری قرار دارند. این هم از «کجاوه»ی شما. در هریک از این لانه‌ها یک خانم می‌نشیند و گاهی یک بچه هم به همراه دارد و حتماً باید در هر دوی آن‌ها بنشینند، وگرنه تعادل ایجاد نمی‌شود و زین سقوط می‌کند. در صورتی که یک لانه از لانه دیگر سبک‌تر باشد، چاروادارها برای ایجاد تعادل به آن سنگ می‌بندند. به نظر من، سفر با آن‌ها بسیار ناخوشایند است. اولاً در تمام مدت مجبورید دو زانو بنشینید. ثانیاً احساس می‌کنید روی هوا هستید، مخصوصاً زمانی که قاطر شما را در آن لانه از روی لبه پرتگاه عبور می‌دهد. این حادثه برای من رخ داد. من داشتم با خانواده‌ام می‌رفتم و در یک طرف از «کجاوه» همسرم و در طرف دیگر دایه با بچه نشسته بود. ما مجبور شدیم از طریق پل کوچک بدون نرده‌ای که دو تیر چوبی داشت از روی برکه‌ای در صخره عبور کنیم که عرضش چهار ساژن بود (هر ساژن ۲.۱۳ متر است). من به جلو حرکت کردم و توقف کردم. چاروادار در پشت سرم قاطر را با کجاوه هدایت می‌کرد و ناگهان دیدم که قاطر بر روی چوب‌های خیس لیز خورد و به روی سینه افتاد و طوری نشست که چهار پایش بر روی چوب بود و کجاوه بر روی برکه معلق شد. وحشت مرا تصور کنید...، اما چاروادارها دستپاچه نشدند. از روبه‌رو و از پشت سر به سمت قاطر حمله‌ور شدند و شروع کردند به فشردن او به چوب‌ها، برای این که در آب دست‌وپا نزنند. زمانی که من موفق شدم از بالا خانواده‌ام را از کجاوه بیرون بیاورم و آنان را منتقل کنم، قاطر را کشان‌کشان به خشکی بردند و آن‌جا او را بلند کردند. اگر چاروادارها نمی‌توانستند این کار را انجام دهند و قاطر در آب شروع به دست‌وپازدن می‌کرد، الان دیگر خانواده من زنده نبودند. به جهت زیاد بودن چنین فجایعی، لازم است هنگام کرایه، با «کاروان‌باشی» توافق کنید که حتماً برای هر دو، سه حیوان

یک ساربان قرار دهد. اگر شما به توافق نرسید، او به مصلحت خود به ازای هر هفت، هشت قاطر، یک راهنما و ساریان را به شما می‌دهد. آنگاه باید در انتظار مصائب زیادی باشید. چاروادارها انسان‌های بی‌اعتنا و تبلی هستند و به همین دلیل اگر وسایل شما پس از افتادن در آب بشکند یا از بین برود، با خونسردی نگاه خواهند کرد. اگر یکی از حیوانات هم از پرتگاه بیفتد، آن‌ها دقیقاً همان‌طور با خونسردی نگاه می‌کنند. آن‌ها فقط می‌گویند: «خدا می‌دونه»، یعنی «فقط پروردگار آگاه است که چرا این اتفاق افتاد». برای این که چاروادارها از شما حرف‌شنوی داشته باشند و با ملاحظه باشند، باید حتماً دشنام‌دادن به فارسی را به‌خوبی یاد بگیرید. آنگاه آنان با احترام زیاد به شما نگاه می‌کنند. این اتفاق برای من رخ داد. یک بار من به همراه خانواده‌ام داشتم با کاروان از تهران می‌رفتم. در مسیر رودخانه سفیدرود ما به همراه همسرم توقف کردیم تا چیزی بخوریم؛ برای همین، وسایل و کجاوه را که دخترمان در آن بود به جلو فرستادیم، به امید این که به آن‌ها برسد. اما درست در زمان غذاخوردن‌مان، یک ایرانی می‌آید و می‌گوید دیده است که از کاروان ما یک قاطر در رودخانه سفیدرود افتاد و تلف شد. من نگران دخترم شدم و دیوانه‌وار خودم را پیاده به کاروان رساندم (به‌خاطر جاده نامناسب، امکان سواره به تاخت رفتن وجود ندارد). اما خدا را شکر کجاوه دخترم را دیدم که سالم است و چاروادارها داد و فریاد راه انداخته بودند و دشنام می‌دادند. آنان جریان سفیدرود را تماشا می‌کردند جایی که من یکی از گران‌بهاترین بارهایم را که در آن تقریباً دو هزار وسیله بود دیدم که همراه با اسب در جریان قوی آب شناور بود. اسب هرچه در آب تلاش می‌کرد، نمی‌توانست خود را به ساحل برساند. آب داشت او را می‌برد. چاروادارها در پاسخ به خواهش‌های مصرانه من برای نجات بار گفتند هیچ کاری نمی‌توانند انجام دهند زیرا جریان آب بسیار قوی است. من از طریق ساحل خودم را به اسب در حال شنا رساندم. بخت با من یار بود و دو تاتار که بر روی سنگ‌های ساحل نشسته بودند، این را دیدند و پیشنهاد دادند که من به

آنان یک تومان (سه روبل و سی و دو کوپک) بدهم تا وسایلم را نجات دهند. من اعلام کردم اگر وسایل را نجات دهند، دو تومان هم می‌دهم. سپس خیلی زود لباس خود را درآوردند، چاقو به دهان گرفتند و به سمت اسب هجوم بردند. من تمام این مدت در ساحل می‌دویدم. آنان خیلی زود اسب در حال شنا را گرفتند و بار بسته‌شده به آن را بردند و به ساحل کشاندند. وسایل کاملاً خیس و خراب شده بود. اسب با جریان آب، زنده به ساحل مقابل رسید. فقط یک «پالان» یعنی زین حصیری را آب برد اما بی‌حیایی و گستاخی چاروادارها را تصور کنید. وقتی که سفر تمام شد، آنان درخواست کردند هزینه آن «پالان» را، که به دلیل قصور خودشان از دست رفته بود، من پرداخت کنم. معلوم شد که اسب از صاف‌ترین و هموارترین مکان به آب افتاد. او می‌خواست آب بنوشد و بارش باعث شد که در آب بیفتد و چاروادارها در طول این مدت با بی‌توجهی نگاه می‌کردند.

در پایان این یادداشت باید بگویم که جاده‌های توصیف‌شده اصولاً خیلی بد اداره می‌شوند و مسافرت در آن‌ها سخت است، مخصوصاً در بهار، زمانی که آب‌شدن برف‌ها شروع می‌شود و گل‌ولای ایجاد می‌شود، و همچنین در پاییز. گفته می‌شود که دولت مبالغ زیادی را به جاده‌ها اختصاص می‌دهد، اما با نگاه به آن‌ها می‌توان در این موضوع شک کرد. شما می‌توانید بابت مخاطراتی از قبیل راهزنی و غارت خاطر جمع باشید: بیشتر امکان دارد اموال شما را در ایستگاه غارت کنند تا این‌که در جاده به شما دستبرد بزنند. شما هیچ اثری از حراست یا پاسگاه‌های نظامی در هیچ جایی نمی‌بینید. غالباً با کاروانی کامل که دارای بارهایی کوچک و چندین ساربان است روبه‌رو می‌شوید که هیچ‌گونه اسکورتی ندارد و اگر برسید که چه چیزی را حمل می‌کنند، به شما پاسخ می‌دهند که شمش‌های «نقره» را به ضرابخانه می‌برند. من این امنیت را به سنگینی مجازاتی نسبت می‌دهم که فرمانداران بدون هیچ‌گونه محاکمه‌ای، بلکه با تصمیم کوتاه و سریع خود، بر راهزنان اعمال می‌کنند.