

## راهزنی در جاده‌های ایالت اصفهان و اتباع بیگانه

دکتر مرتضی نورائی \*

### چکیده

ناامنی به‌عنوان یکی از شاخصه‌های مهم موانع توسعه در ایران است. این شاخصه‌ها به‌ویژه در دو دهه اول قرن بیستم که کشور دچار بحرانهای مختلف می‌شود، نمودی آشکارتر دارد. مشروطیت، کودتا و جنگ جهانی اول از جمله بحرانهای مسجلی هستند که روال حیات اجتماعی ایران را تحت تأثیر قرار دادند. انعکاس چنین شرایطی در زندگی اقتصادی - اجتماعی چیزی جز ناامنی نبود، اما نمودهای متفاوتی دارد که در این مقاله به نوع راهزنی آن می‌پردازیم. راهزنی در واقع حیطه وسیعی در جغرافیای سیاسی ایران دارد که برای معین کردن تحقیق تنها به جاده‌های ایالت اصفهان پرداخته شده است. همچنین به دلیل رشد روزافزون آمد و شد اتباع بیگانه در این زمان میزان خسارتها و درگیری‌های آنها با راهزنان مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد.<sup>(۱)</sup>

### واژه‌های کلیدی

مشروطیت، جنگ جهانی اول، کودتا، راهها، واردات و صادرات، اصفهان، بختیاری، قشقایی، قبایل.

## مقدمه

این تحقیق بر آن است که برخی از چشم‌اندازهای ناامنی در دوره میانی مشروطیت تا کودتای رضاخان را در ابعاد محلی آن مورد ارزیابی و تحلیل قرار می‌دهد. فرایند عناصر و عوامل ناامنی به‌گونه‌ای است که می‌توان در یک نگاه کلی از دوره مورد بحث انتظار داشت. اما مورخ بر آن است که در کوچه پس‌کوچه‌های اسناد با واقعیت‌هایی آشنا شود که در نگاه کلی کمتر می‌توان ابعاد و عمق آن‌را دریافت.

یکی از شاخصه‌های ناامنی، سرقت و راهزنی است. مجموعه عواملی که موجبات تعرض به اموال دیگران را فراهم می‌کند می‌تواند در دوره‌های مختلف، سازوکارهای متفاوتی داشته باشد. برای تمرکز بیشتر در موضوع مقاله، صرفاً به نوع تعرض در بیرون از شهر پرداخته‌ایم، چرا که به نظر می‌رسد شکل، ترکیب و نوع سرقت و حرم در بیرون شهر با درون آن تفاوت‌هایی دارد. افزون بر این منابع موجود شرح گویاتری از وضعیت راه‌ها دارند. این به دلیل آن است که از یک‌سو سهم دولت‌های بیگانه در تجارت و خواه‌ناخواه محموله‌های جاری در جاده‌ها رو به افزایش و گسترش بود، از این‌رو دغدغه‌های آنها و اتباع ایشان موضوعی است که کم و بیش در یادداشتهای کنسول‌های دول خارجی آمده است. از سوی دیگر حیطه اقتدار حکومت مرکزی خارج از شهرها کمرنگ‌تر بود. بدین صورت اگر چه آگاهی‌های ما از داخل شهرها، حتی تهران گویای سرقت‌های بسیاری است، ولی در این مورد واکنش حکومت مرکزی در شهرها شدیدتر از خارج آنها بود. هر چند سعی در پنهان‌سازی سرقت‌ها موجبات سردرگمی تحقیق را ایجاد می‌کرد. گو اینکه مؤلفه‌های شهری در این راستا بیانگر نوعی پیچیدگی است که در همه حال طالب گفتار دیگری می‌باشد.

جاده‌ها، نظام امنیتی ایالت اصفهان، کالاهای تجاری - سرقتی، شرح و تفصیل و چگونگی ناامنی جاده‌ها، از جمله عنوانهایی است که در این پژوهش به آنها پرداخته شده است. پیش از ورود به بحث بی‌فایده نیست به منابع اصلی مورد استفاده تحقیق اشاره شود. باید گفت که فضای کلی بحث تحت تأثیر منابع مشروح زیر خواهد بود و در زمینه‌هایی که به‌طور مستقیم ارجاعی داده نشده، به دلیل تواتر خبر در بیشتر اسناد و گستردگی وضعیت مورد اشاره می‌باشد که در متون، اسناد متعدد وجود دارد. به بیان دیگر روح حاکم بر این مطالب نتیجه بررسی و مطالعه حجم وسیعی از اسناد است که

با مراجعه به پوشه‌های گفته شده در پایین شکل گرفته است. به‌طور عمده این نوشته تحت تأثیر سه گروه منبع و سند است: اول اسناد کارگزاری‌های وزارت امور خارجه است، به‌ویژه زمانی که یک طرف مسأله - مال‌باختگان - از اتباع خارجی بودند، ناگزیر دعاوی آنان به محاکم کارگزاری‌ها ارجاع می‌شد. تعداد محکمه‌های این کارگزاری‌ها در اوایل قرن بیستم بیش از سی و شش مورد گفته شده که بیشتر مراکز ایالات و ولایات را پوشش می‌داد. کارگزاران ناگزیر از گزارش چند و چون و جزئیات مآووقع در حیطة مسؤولیت خود به وزارت امور خارجه بودند. مجموع این گزارشها که تعداد اسناد زیادی است در مرکز اسناد دیپلماسی وزارت امور خارجه و سازمان اسناد ملی ایران موجود است. گروه دیگر اسناد پوشهٔ FOY۴۸ وزارت امور خارجهٔ بریتانیا است. (24) این پوشهٔ بسیار عظیم و حاوی گزارشهای روزانه، ماهانه و سالانهٔ کنسول‌های انگلیس و نمایندگی‌های آنها به شکل محرمانه یا اداری است. این گزارشها از جمله در برگیرندهٔ حجم سرقت‌ها از اتباع بریتانیا است که در بیشتر سالهای پس از مشروطیت به‌طور دقیق بها، محل و تاریخ آن را در جدول‌های منظم مشخص می‌کند. مجموعهٔ این اسناد در مرکز اسناد ملی انگلستان (Public Record Office (PRO) نگهداری می‌شود.<sup>(۳)</sup>

شایان توجه است که در ارجاعات به اسناد و پوشهٔ ۲۴۸ به این نکته توجه شده است که خواننده بتواند سهل‌تر پیگیر وقایع باشد. از این‌رو آن دسته از وقایع که در چکیدهٔ گزارشهای کنسولی آمده مطابقت داده شد. در این انطباق می‌توان از اثر مهم Iran Political Diaries (IPD) در چهارده جلد برحسب سالهای اشاره شده استفاده کرد (21/vol4,5,6,14). در آخر مجموعهٔ روزنامه‌های انجمن مقدس ملی اصفهان، ارگان انجمن ایالتی این شهر (۱۳۳۰-۱۳۲۴ ق. ۱۹۱۲-۱۹۰۶ م) است. این روزنامه با درج اخبار پی‌درپی ناامنی‌ها و راهزنی‌ها در جاده‌های اصفهان، نشان می‌دهد که رژیم نوپای مشروطه دچار چه ددرسهایی بوده است. راهکارهایی که این روزنامه در نتیجهٔ جلسه‌های اعضای انجمن ایالتی اعلام می‌دارد محل توجه است. گو اینکه همچنین بیانگر و ترسیم‌کنندهٔ گفتمان دورهٔ مورد بحث می‌باشد. اعلام خیر سرقت‌ها در این روزنامه و واکنش‌ها و سیاستگذاری‌های حکمران شهر و مسؤولان رسمی تا حدودی در این روزنامه قابل پیگیری است.<sup>(۳)</sup> اما در سایر مراحل، اخبار ریزتر و اصلی و تفصیلی را باید در منابع کارگزاری‌ها و پوشهٔ ۲۴۸ جست‌وجو کرد.

## کلام نخست

سرقت یک ناهنجاری اجتماعی است که به چگونگی تقسیم ثروت و قدرت در جامعه مربوط می‌باشد (22/ p.633). اگر چه عناصر دخیل در این مسأله اجتماعی، مستقیم یا غیرمستقیم در هر دوره‌ای دارای شاخصه‌های متفاوتی است، ولی آنچه که مسلم است صرف‌نظر از روان‌شناسی اجتماعی سرقت به توزیع ثروت و فرصت‌های حرفه‌ای نیز بسیار مربوط می‌باشد. جامعه مورد بحث در ربع اول قرن بیستم دارای همه دلایل و نمادهای فقر و انگیزه‌های ابراز آن در قالب سرقت بود که ریشه در گذشته‌های دور و نزدیک نیز دارد. این وضعیت چیزی است که از ابتدای قرن نوزدهم نظر هر مسافری را که به ایران می‌آمد جلب می‌کرد و آنها را از مشروعیت چنان وضعیتی متعجب می‌ساخت. نزد قبایل و ساکنان خارج از شهرها که بیش از هفتاد و پنج درصد از جمعیت ایران را تشکیل می‌دادند، علاقه فراوانی به راهزنی، غارت، چپاول و گرفتن غنیمت وجود داشته است. چنین حالی به‌ویژه در زمانهای سستی قدرت مرکزی و آشوب‌های موسمی، رشد قابل ملاحظه‌ای داشت. نبودن نیروهای سازمان‌یافته، دولت را ناگزیر از بهره‌گیری از قوه عشایر برای حفظ امنیت می‌کرد، اما این نیز خود از اسباب شر می‌شد. چنانکه برخی از راهزنان بنام مانند نایب حسین کاشی، به دلیل این سازوکار حاکم بر جامعه قاجاری، مسؤلیت حفظ امنیت جاده‌ها را به‌عهده می‌گرفتند و صاحب القاب هم می‌شدند.<sup>(۴)</sup> در این حال قطب‌هایی از جرم تشکیل می‌یافت که می‌توانست جذاب بسیاری از اشراف باشد. از سوی دیگر در این سازوکار مفهوم جرم استحاله می‌یافت و اموال غارتی مباح می‌شد. اطلاق عنوان غارتی به اجناس مسروقه جای تأمل دارد. شاید هدف غارت، نوعی گوشمالی افراد، روستا، منطقه یا شهر بود که از سوی عناصر قبیله‌ای یا حکومتی صورت می‌گرفت که مجریان آن چندان مورد پیگرد نبودند و بهره‌ای نیز از اموال به حکمران یا کانون‌های رسمی قدرت می‌رسید. بنابراین در یک بافت فرهنگی پیچیده و رو به تغییر در دوره مورد بحث، سازوکار سرقت دارای مؤلفه‌هایی فراتر از یک ناهنجاری نیز می‌توانست باشد. سرقت و حجم آن بیانگر سطح ناامنی اجتماعی است که در سراسر دوره قاجار وجود داشته، اما در طلیعه قرن بیستم به حرکت‌های اجتماعی متواتر نظیر مشروطیت و پیامدهای آن و جنگ جهانی اول به نحو چشمگیرتری خودنمایی می‌کند تا جایی که منجر به طرح دو نظریه قابل تأمل گردیده است: اول اینکه ناامنی در این سطح و به‌طور طولانی همه لایه‌های اجتماعی را تحت

تأثیر قرار داده و درونی شده است. جامعه قاجاری از این جهت جامعه‌ای لرزان و متزلزل بود که هرگونه سرمایه‌گذاری اعم از فرهنگی یا اقتصادی در آن جایی نداشته و بدین صورت عزم جمعی (public attempt) که یکی از نیازهای گذار به توسعه و صنعتی شدن است در جامعه ایران شکل نگرفته است. بنابراین ناامنی به‌عنوان یکی از موانع اصلی توسعه مطرح می‌گردد که در همان زمان هم بسیاری از متفکران ایرانی را برای خروج از چنان وضعیتی به فکر واداشت و سرانجام اندیشه دولت مقتدر را به کرسی نشاند و قاجارها را از تخت به زیر کشید (۱۰ / ص ۸۵-۶).

استحاله قاجار به پهلوی، همچنین چرخه هرج و مرج - استبداد را مطرح کرد، اما پیش از این، در طول تاریخ ایران، نظر امنیت خواهی در ترجیح بر عدالتخواهی مطرح بود. چنانکه عدالتخواهی در مشروطه و تقاضای عدالتخانه و بعد تأسیس مجلس شورای ملی پدیده‌ای بود که از پی آن انتظار هیجان‌های اجتماعی می‌رفت که می‌توانست منجر به ناامنی شود، اما همان روزها وقتی که این مسأله اگرچه نه در قالب تئوری مطرح گردید، از سوی دست‌اندرکاران مشروطه به‌شدت رد شد. برای مردم پذیرفتنی نبود که ناامنی را از تبعات مشروطه و قانون بدانند، بلکه عوامل مستبد را در جوسازی دخیل دانسته و در قبال پرداخت مالیات مطالبه امنیت دانستند (۱۳ / ص ۱، ش ۳۵ و ش ۳۸، ص ۲).

اصفهان در مرکز جغرافیای سیاسی کشور از این جریان بی‌نصیب نبود. هرج و مرج و ناامنی از پس مشروطیت اوج گرفت. این در حالی بود که این شهر میان چهار راهی بود که مسافران، بازرگانان، سفرا و دیپلمات‌ها به آن وارد یا از آن خارج می‌شدند. جمعیت شهر در این زمان حدود هشتاد هزار نفر برآورد شده که پس از تهران و تبریز در سطح شهرهای درجه دوم مانند مشهد به حساب می‌آمد (51 - 20/ p.249). چنین وضعیتی در یک شهر مرکزی مانند اصفهان می‌توانست تأثیر خود را بر سایر شهرها و مراکز داشته باشد. به‌ویژه با توجه به حجم ترانزیت کالاهای تجاری و جاده‌های این ایالت و ناامنی موجود در آن می‌توان تصور کرد که چنین حالی تأثیرات منفی بر وضع اقتصاد و رفت‌وآمد کلی کشور داشته است.

در گزارش‌های حسینقلی مقصودلو وکیل‌الدوله از استرآباد میان سالهای ۱۳۳۵-۱۳۲۷ ق / ۱۹۱۵ - ۱۹۰۸م به تواتر با واژه‌های متفاوت، اما همسنگ سرقت برخورد می‌کنیم که در هر حال نشان‌دهنده برخی تمایزات نیز می‌باشد. چپاول (۱۹ /

ص ۱۶۴، ۱۷۳، ۱۷۸)، لخت کردن (۱۹ / ص ۶۲، ۹۹)، چاپیدن (۱۹ / ص ۱۴۷)، و بُردن (۱۹ / ص ۱۷۲) از جمله این واژه‌ها هستند که موضوع آنها اعم بود از احشام تا مال و دارایی و لباس مسافران. به‌طور عمده اصطلاح‌های بالا نتیجه اقدامات و عملیات عشایر بود. در حالی که واژه دزدی، بیشتر در نوع شهری آن به کار می‌رفت که مالباخته شاهد چگونگی عمل سارقین نبودند. سرقت‌های شهری نیز به چند دسته از جمله منازل، تجارتخانه‌ها، مغازه‌ها، مؤسسه‌های دولتی و خارجی تقسیم می‌شد. چنانکه در بیرون شهرها و در جاده‌ها نیز سرقت تقسیم‌بندی خاصی داشته است، از جمله دزدی از اشخاص و مسافرین عادی، قافله‌های تجاری، شرکتهای خارجی و محموله‌های دولتی - پستی. معمولاً مهمترین سرقت‌ها چه به لحاظ قیمت و چه از نظر حجم در جاده‌های خارج شهرها اتفاق می‌افتاد. جاده‌هایی که به سمت جنوب و از میان قبایل مختلف لر و عرب می‌گذشت از درصد خطر بالایی برخوردار بود. حرکت‌های بعدی استعمار در باج‌دهی به‌منظور حفظ امنیت تجاری و نفتی خود به بختیاری‌ها و عرب‌ها از همین مسأله نشأت می‌گرفت. دوره‌های ممتد قحطی و وبا عشایر را که تنها پایبند آمال و آرزوهای قبیله خود بودند، به هجوم به جاده‌ها و در بعضی موارد شهرها تشویق می‌کرد. با اقتدار نسبی و دوره‌ای سیستم‌های امنیت شهری به هر روی این جاده‌ها بودند که در معرض هجوم قرار می‌گرفتند. گو اینکه فرهنگ غارتی و غنیمتی چیزی نبود که میان ایل‌ها و قبایل خیلی مذموم باشد، بلکه این بسیار منطقی بود که چیزی را که ندارند از آن خود کنند. این شاخصه در دوره مورد بحث طبیعی بود که همه نسبت به هم و به‌ویژه بیگانگان و محموله‌های آنان چنین احساسی را داشته باشند. به همین دلیل بسیاری از شکایت‌ها در این زمینه به نتیجه نمی‌رسید و شامل فراموشی و گذر زمان می‌گردید. مگر اینکه مالباخته کاملاً توان آن را داشت که به تعبیری دست سارق را در دست قاضی بگذارد یا اینکه از راهکارهای ویژه‌ای اقدام نماید تا مقامات را وادار به پیگیری یا پرداخت غرامت کند.

### جاده‌ها

اصفهان از لحاظ تجاری به‌طور مستقیم با شهرهای تهران، فزوین، رشت، شیراز، اهواز و یزد (20/ p.257) (که جزء این ایالت بودند) به وسیله چند جاده عمده در ارتباط بود. این جاده‌ها عبارت بودند از:

۱- جاده اصفهان - شیراز که به‌طور سنتی راه ارتباط مناطق شمالی و مرکزی به ایالات جنوبی بود و از اصفهان به قمشه (شهرضا) و ایزدخواست و شیراز می‌رفت. طول این جاده حدود پانصد کیلومتر بود (۶ / ص ۵۴).

۲- جاده اصفهان - تهران از راه کاشان و قم که نزدیک ۴۵۲ کیلومتر بود (همان).

۳- جاده اصفهان - یزد از راه نائین که نزدیک به ۳۰۰ کیلومتر بود (همان).

۴- جاده خرمشهر (محمره) - اصفهان که میان جاده‌های دیگر سابقه کمتری داشت از خرمشهر به اهواز از طریق کارون بود. مال‌التجاره‌ها با کشتی از خرمشهر به اهواز و از آنجا با کاروان‌های جاده‌ای به طرف اصفهان در تردد بودند، این مسیر زیر نظر شرکت لینچ و برادران در سال ۱۳۲۷ ق. / ۱۹۰۹ م. ساخته شده بود (21 / vol4, p.420-21). از اهواز به اصفهان مسافتی حدود ۳۴۱ کیلومتر راه بود که از پل گذار می‌گذشت. مجرای ورودی این جاده به شهر اصفهان چندان صریح تعیین نشده است. اما همین قدر می‌شود فهمید که از مناطق بختیاری‌نشین عبور می‌کرد که به همین علت «جاده بختیاری» نامیده می‌شد و احتمالاً از بالای نجف‌آباد به جاده بلوکات ماربین (آتشگاه) منتهی می‌شد و از آنجا به اصفهان می‌رسید (۶ / ص ۵۶۷).

برای کمک به فهم موقعیت جاده‌های اصفهان، با برآوردی نه‌چندان دقیق از منابع موجود، از حدود یازده هزار کیلومتر جاده‌های تجاری خارج شهری تمام کشور، نزدیک به چهارده درصد آن، جاده‌هایی بود که به‌سوی اصفهان یا در ایالت اصفهان بود و سریان تجارت سراسری کشور در آن در حرکت بود (۶ / ص ۶۲-۴۳).

از میان جاده‌های اصفهان جاده بختیاری وضعیت ویژه و استراتژیک داشت. امنیت راه‌های جنوبی به مرکز و سایر نقاط برای تجارت بریتانیا بسیار مهم بود. چنانکه ناامنی سال ۱۳۲۷-۱۳۲۶ ق. / ۱۹۰۹-۱۹۰۸ م. سیاستگذاران بریتانیا را به فکر چاره انداخت. از این‌رو برای جاده شیراز - اصفهان پیشنهاد شد که از یگان هندیان یا از گروه مستخدمین محلی با عنوان غلام - پلیس جاده استفاده شود، اما در کل همه تلاشها بی‌اثر بود. بنابراین تجار انگلیسی راه‌های دیگری برای سهولت تجارت پیشنهاد کردند. آنها واقف بودند که بی‌قانونی و ناسازگاری مسؤلان با یکدیگر و با رؤسای قبایل چنین شرایطی را به‌وجود آورده است. اما بیش از همه با توجه به سهم قبایل در ناامنی آشکار بود که آنان اکنون می‌دانند حکومت ایران برای گوشمالی آنها هیچ‌گونه قدرتی ندارد (20 - 21 / vol4, p.419-20). در این میان شرکت لینچ پیشنهاد ساخت راه اهواز - اصفهان

را در سال ۱۳۲۷ ق. ۱۹۰۹ م. اعلام کرد. این شرکت به سیاستگذاران بریتانیا نشان داده بود که این راه تجاری از جنوب که در تسلط قبایل است بسیار سودمند می‌باشد. چرا که خان‌های بزرگ که خود منافعی در این کار می‌دیدند به باز بودن آن علاقه داشتند. سالهای بعد آشکار شد که این فکر تا چه حد مقرون به صرفه بوده است. چنانکه در سال بعد، حجم تجارت بریتانیا به مناطق مرکزی و شمالی از این جاده به پنج برابر رسید (Ibid, p.420-21). بنابراین سهم راهداری قبایل از یک‌سو و علایم رشد تجارت بریتانیا و بهره‌مندی بازرگانان ایرانی و قوه جذب بازارهای مرکزی - اصفهان، یزد و کاشان از موجبات رونق تجارت و اهمیت این جاده بود.

از دیگر شاخصه‌های جاده‌های مرکزی ایران و اصفهان اینکه آمار نشان می‌دهد که در چهار ماه سرد و پربارش سال - آذر تا فروردین - حجم رفت و آمد جاده‌ها کم می‌شد. چنانکه گفته می‌شود «ایرانیان در این فصل هرگز سفر نمی‌کنند، مگر در شرایط ضروری و خیلی به ندرت». (20/ p.258) دیگر اینکه جاده‌های این ایالت اغلب صاف و راحت و «حتی در نواحی بلند جاده‌ها سر راست» بود که خود به رونق تجارت شهر و ایالت کمک می‌کرد (Ibid).

وسایل حمل و نقل جاده‌ای نیز در این راهها به دلایل جغرافیایی متفاوت بود. گاری‌های حمل و نقل در جاده‌های اصفهان به ترتیب با قاطر، شتر و الاغ به حرکت در می‌آمد. قاطر بیشتر در نواحی بختیاری تربیت می‌شد که حیوانی سخت‌جان در کوهستان است. همچنین در این جاده‌ها از الاغ و شتر در فصل زمستان و بهار استفاده می‌شد، چرا که در تابستان علف و یونجه در این راه بسیار کم به دست می‌آمد. شتر نیز در نواحی کویری ایالت به وفور مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت (6 / ص ۵۶۷ p.255/20).

حرکت گاری‌های پستی به‌طور منظم برنامه‌ریزی شده بود. بار این گاری‌ها اعم از محموله‌های دولتی و غیردولتی یا مسافر بود که نسبتاً دارای نرخ ثابتی بودند. هفته‌ای چهار بار قافله پستی از جاده‌های شمالی به اصفهان وارد یا از این شهر به طرف شمال خارج می‌شد. گاری‌های پستی همچنین هفته‌ای دو بار به طرف جنوب، یزد و کرمان حرکت می‌کردند. در مجموع جاده‌های اصفهان نشان از فعالیت و حیات ممتع تجاری داشت (20/ p.257). گو اینکه مسافران دیگری از جمله عتبات و مکه هم‌ه‌وقت در این جاده‌ها در آمد و شد بودند.



## نظام امنیتی

تأمین امنیت جاده‌ها بر عهده نیروی اندک و غیرکارآمدی بود که توان و کفایت لازم را برای این منظور نداشت. پیشتر اگر سخن از امنیت در جاده‌ها هست، یا ذکری از ناامنی دیده می‌شود در حجم و اندازه سالهای مورد بحث نمی‌باشد که این شاید به دو دلیل عمده باشد. یکی اینکه سازوکار مقاطعه و قبیله‌ای به‌طور نامعینی می‌توانست پاسخگویی حفظ و حراست این راهها باشد. اما از سویی با گسترش مبادلات تجاری و کم و کسری‌های فراوان حاشیه‌نشینان جاده‌ها دیگر آن نظام قدیم نمی‌توانست پاسخگویی مناسبی باشد. دیگر اینکه اخبار سرقت و ناامنی آن‌گونه که از این پس شاهد آن هستیم پیش از این انعکاس نمی‌یافت. اما رفته‌رفته از این پس به‌ویژه روزنامه‌های محلی پس از مشروطیت به نحو مطلوبی - هر چند بسیار کلی - به انعکاس آن برای چیزی که بعداً افکار عمومی خوانده شد، پرداختند.

در همه حال اگر چه شواهد ما از وضعیت نیروهای انتظامی و نظامی شهر محدود است، اما می‌توان تصویری از آن داشت که به فهم مطلب کمک می‌کند. نیروهای نظامی که امنیت شهر و جاده‌های اطراف آن را در سال ۱۳۱۸ ق. / ۱۹۰۰ م به عهده داشتند، عبارت بودند از سه دسته توپخانه، سواره، و پیاده نظام (20/ p.255).

اسمی	رسمی	توزیع
۱۰۰ نفر	۵۰ نفر	توپخانه
۲۰۰ نفر	۱۰۰ نفر	سواره
۸۰۰ نفر	۴۰۰ نفر	پیاده

این قالب و عدد نیروهای امنیتی به‌ویژه شکل رسمی و اسمی آن چگونه می‌توانست پاسخگویی امنیت مسافران جاده‌های طولانی این ایالت باشد؟ در سال ۱۳۲۵ ق. / ۱۹۰۷ م. سه گردان نیرو به این گروه اضافه شد. گردان جلالی که اسماً هزار نفر بود، ولی رسماً دویست نفر در استخدام و آماده به کار داشت. این نیروی جدید به تواتر به امنیت جاده شیراز جایگزین نیروهای قبلی می‌شد (*Ibid*). همچنین گفته می‌شود که در این سالها حدود ۶۰۰ تنگ در اصفهان نگهداری می‌شد که بسیاری از آنها خراب و غیرقابل استفاده بود (*Ibid*).

پس از انقلاب مشروطه پیوسته ناامنی و حراست از جان و مال مردم به‌عنوان مسأله‌ای اصلی و حاد دست به گریبان مسئولان بود. دیگر آنکه دست کم مردم تجربه نوعی اعتراض را داشتند. می‌دانستند حقوقی به آنها تعلق می‌گیرد. مذاکرات انجمن ایالتی اصفهان و بحث‌های ممتد کارگزاران آن درباره این مسأله شایان توجه است. ادبیات و محتوای تلگراف‌های زیر یکی به شاه و دیگری به مجلس شورای ملی درباره وخامت اوضاع اصفهان و ناامنی‌های موجود قابل تأمل است: «حضور محترم اعلیحضرت اقدس شهریار خلدالله ملکه و سلطانه عرضه می‌دارد، مدتی است طرق و شوارع اصفهان مغشوش به نوعی که احدی مأمون نیست و قدرت عبور ندارد و حتی آنکه حمل اجناس بالمره متروک شد و یکصد و پنجاه نفر در نظام‌آباد خیمه زده و مشغول قتل و غارت و اطراف در کمال ناامنی و به همین واسطه اصفهان هم ناامنی حاصل است...» (۱۳ / س ۱، ش ۳۷، ص ۸). تواتر چنین اخباری که در تمامی اسناد منعکس است نشان از وضعیت حساس و ناامنی دارد که جان و مال مردم را زیر فشار قرار داده بود.

نتیجه همه اقدامات از این پس تا تشکیل ژاندارمری توسط مجلس دوم در سال ۱۳۲۹ق/۱۹۱۰م (۱۸ / ص ۲۳۹) تأمین بودجه‌های موسمی برای قرار و مدار با نیروهای داوطلب و عشایری است. نیروهای بختیاری که ایفاگر پاره‌ای نقش‌ها در حوادث مشروطیت بودند، در این زمان به‌عنوان اهرمی برای مقابله با نیروهای مستبد و یاغی به کار می‌رفتند. در اصفهان والی شهر ناگزیر از به‌کارگیری آنها برای اعاده نظم و امنیت بود. اگر چه خود این نیروها به‌عنوان معظلی پیوسته دست به‌دست راهزنان داده و از اجناس غارتی بهره می‌بردند که در ادامه به این مطلب خواهیم پرداخت، اما به نظر می‌رسد که چاره‌ای جز این نیز نبود.

زمانی برای تأمین جاده‌ها و به دلیل نبود پستوانه مالی پیشنهاد شد که از خود عابرین خرج تفنگچی برای امنیت آنها گرفته شود (۱۳ / س ۱، ش ۴۶، ص ۵). ولی بعداً در سال ۱۳۲۵ق/۱۹۰۷م. هزینه سالانه امنیت راههای اصفهان در انجمن ایالتی شهر برآورد و اعلام گردید. در این اعلامیه آمده است که برای حفاظت و امنیت راهها مبلغ ۷۶۴۷ تومان به بختیاری‌ها و به سقف این مبلغ هزار تومان به والی قمشه پرداخت گردید. راههای اصفهان در این قرارداد اعم از گاری‌رو یا مال‌رو عبارت بودند از: از اصفهان الی قم از خط گاری و خط مکاری، از اصفهان الی اول خاک خونسار از چاله‌سیاه و قهیز و کرون، از اصفهان الی خاک یزد از خط گاری و مکاری، گردنه گاوپسه و آب‌نیل و حفاظت جاده‌ها از قمشه به بعد تا ایزدخواست و شیراز به عهده

والی قمشه بود (۱۳ / س ۲، ش ۲۳ و ش ۲۵، ص ۴). با تخصیص بودجه بالا از سوی انجمن ایالتی مذاکرات با بختیاری‌ها و والی اصفهان آغاز شد.

پس از کش و قوس‌های بسیار حکومت اصفهان ناگزیر از بستن قراردادی با بختیاری‌ها برای حراست جاده‌ها گردید. چرا که این نیروی عشایری تنها نیروی کم و بیش منسجم و کارآمدی بودند که دست کم ادعای ایجاد امنیت داشت و زمانی که وجوهات آن می‌رسید کاری می‌کرد. در این قرارداد آنها متعهد شدند «اگر دیناری از کسی برده شد از عهده برآیند». اما همان زمان این قرار و مدار مورد نقد قرار گرفت. نویسنده با قسم به حرمت روزنامه‌نگاری نکته‌ای را برجسته می‌سازد که به هر روی می‌بایست مورد توجه دو طرف قرارداد قرار می‌گرفت: «این قرارداد موقتی که با حضرات بختیاری داده‌اند و برحسب معمول زیاده هم قرارداد نموده‌اند، فقط از برای تأمین طرق و شوارع نقص کلی دارد و آن این است که این شش‌ماهه که هوا سرد است و لشکر سرما بر سر تاخته و ایل‌ها به این جهت سرازیر نیستند، محقق است سرقت کمتر می‌شود، ولی چه عرض کنم فردا که این شش‌ماه گذشت و اول سرطان و خوشی هواست آن وقت است که دزدان از گوشه و انزوا بیرون تاخته و مثل مور و ملخ هجوم می‌آورند چه باید کرد معلوم می‌شود حسابش دیگر با کرام‌الکاتبین خواهد بود، خدا را زین معما پرده بردار». (۱۳ / س ۲، ش ۶، ص ۷).

میزان سرقت‌ها اگر چه ارتباط مستقیمی با حجم آمد و شد در جاده‌ها داشته، ولی آمد و شد نیز در دوره خاص خود تحت تأثیر عواملی کم و زیاد می‌شد. آن‌گونه که در بالا آمد فصل‌های مختلف سال از جمله عوامل مهمی بودند که مسأله حرکت در جاده‌ها و امنیت آن‌را متأثر می‌کرد. از اواخر پاییز تا پایان فصل سرما و بارندگی عموماً فصل کند مبادلات بود. به همین دلیل با ارزیابی یکساله‌ای از پرونده سرقت‌ها (۱۳۲۸ ق/۱۹۱۰م) می‌بینیم که راهزنی از ماه دوم بهار به بعد رشد بیشتری داشته، یعنی تعداد و حجم آن با شروع فصل حرکت قافله‌ها روند رو به افزایشی را نشان می‌دهد. اگرچه این فصول (بهار و تابستان) فصل کاری روستاییان و عشایر هم بود، ولی توفیق طعمه‌یابی دسته‌های راهزن به دلیل تردد زیاد جاده‌ها بیشتر می‌شد. از این‌رو خطرپذیری آمد و شد نیز به همین میزان افزایش می‌یافت. در حالی که در فصل‌های کم‌کاری (پاییز و زمستان) که انتظار می‌رود هجوم برای غارتی زیاد باشد، به دلیل کاهش آمد و شد کاروان‌های تجاری - زیارتی میزان بهره‌مندی راهزنان کمتر می‌شد (20/ p.258). چنانکه احتمال می‌رود فعالیت اقتصادی شهرها نیز کمتر شده و نیروهای امنیتی که به‌طور فصلی به کار گمارده می‌شدند مرخص می‌گردیدند. این چیزی بود که از دید سران

بختیاری پنهان نبود. از این‌رو قرار و مدار دو سال پیش آنها با حکومت اصفهان باعث ایجاد کار در فصل بیکاری ایلیاتی‌ها می‌شد. اما همه این قرار و مدارها نیز نمی‌توانست منجر به ایجاد امنیت کامل یا لازم شود، به طوری که قافله‌ها سر به سلامت برده و بدون دستبرد به مقصد برسند. رقابت منفی خان‌های بویراحمدی و قشقایی با بختیاری‌ها، که ضمانت جاده‌ها را به‌عهده داشتند، از اسباب عمده دیگر ناامنی بود (۱۳ / س ۳، ش ۴، ص ۱). حتی نیروهای داوطلب نیز که برای امنیت راهها اعزام می‌شدند، به دلیل ناهماهنگی و ناآشنایی با جاده‌ها و سایر مسائل «خود از اسباب اغتشاش» و ناامنی می‌شدند (21/ vol4, p.345, MS / no.10).

شروع به کار رسمی نیروهای ژاندارمری از سال ۱۳۳۰ ق/ ۱۹۱۱ م. با آن تعداد کم و کارشکنی‌های بسیار نمی‌توانست پاسخگوی وضعیت موجود باشد. به‌ویژه که این سالها، سالهای «قدرت بختیاری» بود (۳ / ص ۱۸-۳۱۵) و بختیاری‌ها در کابینه‌ها این نیروی تازه‌وارد را رقیبی برای توان نظامی خود می‌دانستند و در کابینه‌های پیش از جنگ پیوسته اصحاب این ایل قدرت می‌یافتند و اسباب ناکارآمدی و کارشکنی را برای نظام حکومتی فراهم می‌کردند. این یا به دلیل منافع ایلی آنها بود یا اینکه احتمالاً با روس‌ها سر و سری داشتند (۳ / ص ۲۴-۳۲۳).

جنگ جهانی خواه ناخواه شرایط ناامنی را در ایران و منطقه مورد بحث تشدید کرد. اما از آن پس نیز تا زمان کودتا این نیرو به عنوان بهترین نیروی نظامی در بازگشت امنیت نقشی ویژه داشت (۱۸ / ص ۲۵۹). رشد ناامنی و حضور نیروهای رقیب در سالهای جنگ جهانی اول به‌ویژه بریتانیا را بر آن داشت تا برای حفظ منافع در نواحی زیر نفوذ خود تمهیداتی بیندیشد و در نهایت در سال ۱۳۳۳ ق/ ۱۹۱۵ م. پلیس جنوب ایران (SPR) را تشکیل داد. طی سالهای ۱۳۳۴-۲۷ ق/ ۱۹۱۶-۱۹ م حیطه کاری این نیرو حتی به مناطق شمالی اصفهان تا کاشان رسید؛ رویارویی و سرکوبی نایب حسین کاشی و پسرانش از جمله ماشاءالله‌خان، رضا جوزانی (در اطراف اصفهان و فلاورجان) و علی‌نقی‌خان (در جاده خونسار) در ایالت اصفهان از اقدامات پلیس جنوب بود. گفته می‌شود این راهزنان مشهور معمولاً پیوندهای نزدیک تجاری یا سیاسی با اعیان و اشراف و حکام و کلانترها داشتند که این موجب کارشکنی و اسباب پایداری ناامنی‌ها می‌شد (۱۵ / ص ۴۳-۱۴۲). اگرچه حضور نیروی تحت امر استعمارچندان خوشایند نبود، اما هرگونه مبارزه علیه آنان نیز به‌عنوان مبارزه ضد استعماری نمی‌توانست تلقی شود. چنانکه برخوردهای راهزنان قشقایی با پلیس جنوب هنوز نمی‌تواند آنها را به‌عنوان مبارزان استقلال‌میهن تصویر کند (۹).

### کالاهای تجاری - سرقتی

رشد تجاری و مبادلات کالا در دهه سوم قرن بیستم در آمارهای جسته گریخته ایالت اصفهان مشهود است. با نگاهی به حجم صادرات و واردات شهر اصفهان می‌توان به میزان و اهمیت داد و ستد در بازارهای شهر پی برد. جدولهای سودمند کتاب *الاصفهان* نمایشی گویا از این مطلب دارد (۷ / ص ۱۵۸-۶۸). افزون بر آن آنچه که براساس اسناد کنسولی می‌توان بازسازی کرد، حاوی مطلب قابل توجه دیگری است. اینکه میان این اقلام کدام یک کالای ترانزیت و استراتژیک بوده چیزی است که در مجموعه *claims* یا اسناد دعاوی قابل ملاحظه است.<sup>(۵)</sup>

کالاهای صادراتی و مهم به ترتیب عبارت بودند از: تریاک<sup>(۶)</sup>، کتان، تنباکو، پوست (پرورده)، پوست خام، چرم، خشکبار و کتیرا. اما اجناس وارداتی و ترانزیتی به ترتیب حجم و اهمیت عبارت بودند از: چای، کتان (به اشکال مختلف)، شکر، مواد فلزی (آهن، مس، برنج) نیل، ابریشم، پارچه مخمل، لباس‌های پشمی و روغن چراغ. با توجه به تقسیم‌ها و موافقتنامه‌های سالهای ۱۳۲۵ ق / ۱۹۰۷ م و ۱۳۳۳ ق / ۱۹۱۵ م و علی‌رغم قرار گرفتن ایالت اصفهان در منطقه نفوذ روس‌ها، اتباع بریتانیا از این تجارت سهم بیشتری داشتند. موقعیت جغرافیایی این ایالت در مرکز و نزدیکی آن به مناطق جنوبی موجبات این مسأله را فراهم آورده بود.

این موضوع به دلایل مختلف در حجم واردات و مشارکت اتباع آنها در تجارت این ایالت نسبت به روس‌ها قابل توجه بود. در حالی که روس‌ها مواد تجاری خود را از نواحی شمالی با هزینه زیاد و اسکورت ویژه به اصفهان می‌رساندند، انگلیسی‌ها سعی داشتند از راه دوستی با عوامل ناامنی، امنیت رفت‌وآمد فعال جاده‌ها را حفظ کنند. در همه حال، بریتانیا نزدیک به ۶۵ درصد و روس‌ها ۳۵ درصد تجارت ایالت اصفهان را به خود اختصاص داده بودند (20/ p.250).

مجموعه اسناد دعاوی گویای شرح دیگری از اقلام تجاری - مصرفی نیز هست. تردد قافله‌های تجاری و رشد آن با وجود ناامنی‌های بسیار که به شکل و شمایل آنها در قسمتهای دیگر خواهیم پرداخت، نقطه جذابی برای راهزنان کوچک و بزرگ بود. ذکر نوع اموال مسروقه که اعم از واردات و صادرات می‌باشد، ما را با دسته‌بندی دیگری از کالاها روبه‌رو می‌سازد. به‌طور قطع حجم کالای در تردد در جاده‌ها رابطه مستقیمی با اندازه سرقت آنها داشت. به همین دلیل جدول زیر به ترتیب اندازه (مقدار و بها) از بالا به پایین و همچنین درجه اهمیت از ردیف یک تا چهار دسته‌بندی شده است:

۱۹۲۵-۱۹۰۰م		جدول اقلام سرقتی در جاده‌های ایالت اصفهان				۱۳۴۳-۱۳۱۸ ق	
گروه چهارم		گروه سوم		گروه دوم		گروه اول	
لوازم شخصی	۱	مخمل	۱	قاطر	۱	ترباک	۱
اسلحه	۲	پنبه	۲	الاغ	۲	چای	۲
پول نقد - اسکناس	۳	پارچه	۳	اسب	۳	کبریت	۳
شراب و ورق‌بازی	۴	نخ	۴	شتر	۴	شمع	۴
مأكولات	۵	چرخ خیاطی	۵	گله گوسفند و بز	۵	ادویه‌جات	۵
میوه از باغ (در جاده‌ها)	۶	قالی	۶			نیل	۶
		قماش	۷			کتیرا	۷
		شال کشمیر	۸			اسباب تحریر	۸
		اطلس	۹			قند	۹
		ململ	۱۰			شمش نقره	۱۰
		چیت	۱۱			صمغ	۱۱
		ماهوت	۱۲				
		دبیت مشکی	۱۳				
		فاستونی	۱۴				

منبع: اسناد دعاوی سالهای ۲۵-۱۹۰۰م انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

### جاده‌ها و نا امنی

سارقان بنام، جاده‌های ایالت اصفهان را در تیول خود داشتند. جعفر قلی‌خان چرمینی (چرمهینی) و رضاخان جوزانی منطقه فلاورجان، (۱۱ / ص ۱۲-۱۱۱) حسن‌خان خونساری، گلپایگان و خونسار و نایب حسین کاشی جاده تهران - قم - کاشان، از آن طرف تا یزد و طبس در حیطه امنیت‌زدایی وی بود. نایب حسین و حتی رضا جوزانی به‌عنوان افراد مشروطه‌خواه و حافظ امنیت سر از سر ناتوانی حکومت در آورده و برای خود بارگاهی داشتند (۵ / ص ۵۸-۲۴۳؛ ۱۶ / ص ۷۱). این افراد کارشان یک سرقت ساده نبود. گاه قافله‌هایی با حجم زیاد و با نگهبان‌های دولتی و غیردولتی را لخت می‌کردند که شاید از توان یک نیروی مجهز خارج بود. همچنین از سویی پایداری آنها برای بیش از یک دهه مقابل نیروها و قوای دولتی گویای ارتباط و هماهنگی آنها با

کانون‌های قدرت محلی و حتی در مرکز، تهران، بود. از سوی دیگر همکاریهای فصلی آنها با یکدیگر چنان بود که توان و قدرت حکومت را در این ایالت مستحیل می‌کرد. چنانکه جوزانی و کاشی در سالهای آغازین جنگ جهانی از این دست همکاریها با هم داشتند (MS/no.1 - 21/vol5, p.653,660).

راهزنی‌های بزرگ به‌خصوص از قافله‌های تجاری که پرمحصول‌ترین و شیرین‌ترین نوع غارت بودند با تمهیدات زیادی صورت می‌گرفت. اگر چه این قافله‌ها محافظان و قراولان لازم را داشتند، اما زمانی که آماج حمله حرامیان قرار می‌گرفتند در بیشتر موارد صحنه را برای رقیب ناخوانده خالی می‌کردند. معمولاً طول مدت درگیری سارقین با محافظان جاده‌ها یا قراولان کاروان‌ها کوتاه بود، ولی گاه به دلیل گستردگی عملیات یا بزرگی قافله‌ها رویارویی حتی چند شبانه روز طول می‌کشید (۱۳ / س ۳، ش ۸، ص ۵). این نوع سرقت‌ها دسته‌جمعی بود و به ایل و روستای خاصی منتسب می‌شد. از این‌رو اگر مالباخته و صاحب قافله جزء اتباع بود، کارگزاران نسبتاً راحت‌تر می‌توانستند شکواییه را پیگیری نمایند. در حالی که سرقت‌هایی در مقیاس کوچک‌تر و جزئی‌تر که معمولاً به محل سرقت منتسب می‌شد، برای دادرسی، فرجامی مشکل‌تر داشتند. در مجموع آنچه که از اسناد کارگزاری‌ها بر می‌آید، افزون بر عوامل فردی که محوریت سرقت را رهبری می‌کردند، ایلات نقش پایاتری در این زمینه داشتند. از این‌رو بیشتر سرقت‌هایی که در دوره‌های مورد بحث رخ داد و در محاکم کارگزاری‌ها طرح دعوا شده به ترتیب مربوط به قبایل زیر بوده است.

قشقایی، بهارلو، بویراحمدی، اهالی احمدی و کارم، دره‌شوری، باصری، عرب فریدی، عینالو، آقانوردشتی، ایلات فارس، ایل خمسه و بلوچ‌ها. البته پشت‌بند اینها خود بختیاری‌ها بودند که در دو نقش متضاد، عملاً امنیت و عامل ناامنی‌ها بودند. چنانکه مسافران رهیده از راهزنان می‌گفتند: «ما را بخت یار بود و بختیاری مزاحم نشد». (۵ / ص ۴۶۵).

پس از کودتا و در دوره استبداد صغیر (۱۳۲۷ق/ ۱۹۰۸م) وضعیت امنیت جاده‌ها پیچیده‌تر گردید. تقریباً همه جاده‌های منتهی به شهر ناامن شده و مسافران مورد حمله قرار می‌گرفتند و اموال آنها به غارت می‌رفت. در جاده شیراز، برای مثال دو محموله پستی مورد سرقت قرار گرفت. جاده یزد - اصفهان نیز به همین دلیل ناامن شد، حتی قافله نایب‌الایاله کرمان در این جاده مورد هجوم واقع شد و اموال آن به سرقت رفت.

در جاده یزد - شیراز به کاروان مسیونرهای مسیحی حمله شد و پول خادمین به یغما رفت. گروه مذکور این شانس را داشتند که سواران امنیه سر رسیدند و سارقین توفیق کاملی نیافتند (MS/no.9 - 21/vol4, p.81). در این زمان نیروهای بختیاری برای اعاده امنیت به سرپرستی ضرغام‌السلطنه به کار گمارده شدند (Ibid, p.88, MS/no.11). علی‌رغم این انتصاب یک‌ماه بعد هنوز همه جاده‌های منتهی به شهر ناامن بود. به حدی که بجز راه اصفهان - تهران، تمام راهها در دست سارقان بود و حتی محموله‌های پستی که از مراقبت ویژه‌ای برخوردار بودند، متناوباً غارت می‌شدند (Ibid, MS/no.11). در ماه بعد نیز چنین وضعی ادامه داشت. از جاده بختیاری گزارش شد که قافله‌ها به حرکت درآمدند. در عین حال قراقان موجود در شهر پی‌درپی در دسته‌های بیست نفری برای امنیت و دستگیری راهزنان اعزام می‌گشتند (Ibid, p.4, MS/no.12). جاده اصفهان - تهران نیز به همین صورت بود.

دزدی کاروان‌های مسافران و پست باعث سختی ارزاق و داد و ستد در شهر شد. از این‌رو نیروهای مردمی اعزام شدند. اما آنها خود باعث ناامنی گردیدند. در این زمان سردار اسعد به‌عنوان وزیر داخله امریه‌ای صادر کرد، مبنی بر اینکه همه راهها به عهده بختیاری است. در نتیجه گزارش رسید که جاده‌ها تا حدودی خالی از راهزن است. اگر چه پاره‌ای غارت‌ها در جاده اهواز صورت گرفت، این وضعیت تا حد زیادی مربوط به فرمانده منصوب و اقتدار وی می‌باشد. در این زمان امام قلی‌خان مسزول راه تهران و یزد گردیده، امنیت این راهها تأمین شد. حتی در جاده‌های جنوب، شیراز و اصفهان کاروان‌های بزرگی، با بار ۷۰۰ محموله بدون دردسر به اصفهان رسید. در این زمان تنها گزارشی از یک مورد سرقت در جاده مورچه‌خورت اعلام شد (Ibid, p.345, MS/no.8).

اما چنین حالی ثبات و دوامی نداشت و ناگهان جاده‌ها دچار غارت مجدد شده و ناامنی حاکم می‌گردید. این بار به‌ویژه ناهماهنگی‌ها در مرکز حکومت بر سر کابینه و عزل و نصب‌های تازه، عامل چنین وضعیتی بود. در جاده شیراز کاروانی بزرگ غارت شد و اخبار رسید که حرامیان همچنان در جاده کمین کرده‌اند (ibid, p.388). با ادامه ناامنی در جاده‌های اصفهان، صمصام‌السلطنه از سوی دو کنسولگری روس و انگلیس تحت فشار قرار گرفت تا اقدامی عاجل انجام دهد. اما وی چنین توان و نیرویی نداشت. بیشتر امیدها به ریزش برف بود تا اثر ایلیاتی‌ها (شاهسون‌ها) را از جاده‌ها کم



کند (Ibid, p.391). در حالی که در مورد جاده بختیاری باید گفت، به دلیل مذاکرات مقامات بریتانیا و بختیاری‌ها کم و بیش باز بود و راهزنی به نسبت در آن کمتر اتفاق می‌افتاد (21/vol5, p.7,13,21,26,62). این شرایط نشان‌دهنده اعمال قدرت مقامات بریتانیا در منطقه و همکاری خان‌های بختیاری با آنهاست اگر رقبای آنها قشاقی‌ها گاه و بی‌گاه این آرامش را بر هم می‌زدند، اما مقام ایلخانی توانایی اعمال نفوذ و قدرت لازم را داشت تا امنیت را تضمین کند (21/vol4, p.394-439).

از این زمان است که نایب حسین کاشی و پسرانش به‌عنوان حرامی و راه‌بند در صحنه جاده تهران - اصفهان ظهور یافتند و موجبات شرارت، ناامنی و غارت اموال مسافران و تجار را برای یازده سال بعد فراهم می‌کردند. به همین مناسبت بختیاری‌ها در اصفهان اجتماعی داشتند تا برای سرکوبی وی اقدام کنند (21/vol5, p.72-3,78-MS/no.1). اگر چه در مأموریت‌های مکرر آنها خود نیز از اسباب ناامنی می‌گشتند، ولی نایب حسین به هر روی از آنها واهمه داشت و در بسیاری از موارد صحنه را ترک می‌کرد و فراری می‌شد. در همه حال از آنچه که انتظار می‌رفت تنها امنیت محدودی حاصل می‌شد و همیشه این دغدغه وجود داشت که مسافر و مالش سالم به مقصد نرسند. پیروزیهای موضعی بختیاری‌ها علیه نایب حسین به دلیل عدم پیگیری تا نتیجه نهایی ثمربخش نبود (Ibid, p.331, MS/no.1). داستان ارتباط این راهزن بنام با مرکز و افراد بسیار با نفوذ مطول و مفصل است. وی اخبار هرگونه نقل و انتقال نظامی - تجاری را از مرکز داشت و همیشه با آمادگی نسبی وارد کارزار غارت می‌شد.

انعکاس ناامنی‌های شهر خود از اسباب دلآوری دزدان جاده‌ها بود. در تابستان ۱۳۳۱ ق/ ۱۹۱۳ م حدود ۱۲۰ نفر سارق مسلح در سیجان در ضلع جنوبی شهر اصفهان همه شب در زد و خورد با امنیه بودند. اگر چه والی شهر همه نیروهای امنیه را بدین منظور بسیج کرده بود، ولی عملیات چندان موفقیت‌آمیز نبود. این اخبار شهر باعث شجاعت دزدان جاده‌ها می‌شد تا جایی که کنسول‌های روس و انگلیس تلاش ناموفقی برای اعزام نیروهای محلی خود با کاروان‌های تجاری داشتند و نتیجه مطلوبی حاصل نمی‌شد (21/ibid, p.536).

برخوردهای سیاسی و طیف‌های رقیب شهر نیز عامل دیگری برای رشد فزاینده ناامنی به‌ویژه در خارج از شهر بود. حکمران جدید شهر و جناح او، صمصام‌السلطنه با کارگزاران، حاج‌آقا نجفی و طیف عوام، دو کنسولگری و حمایت‌های آنها از گروه‌های

مورد علاقه همه و همه موجبات هرج و مرج شهر را فراهم می‌نمود. همین زمان ۱۳۳۱ق/ ۱۹۱۳ م کنسول بریتانیا ضمن گزارش رقابتهای موجود در شهر وضعیت جاده‌ها را بسیار تأسفبار خواند (*Ibid* / p.602).

با آمدن سردار اشجع امنیت نسبی بر شهر حاکم شد که موجب روانی رفت‌وآمد کاروانهای تجاری از تهران و قزوین با کالاهای روسی و از اهواز و شیراز با کالاهای انگلیسی گردید. نکته جالب اینکه به ویژه در ناحیه آباده بر سر راه شیراز - اصفهان هیچ‌کس متعرض قافله‌ها نمی‌شد. چرا که این‌بار قبیله بویراحمدی مسؤولیت اسکورت و حفاظت کاروان‌ها را بر عهده گرفت که گفته می‌شود از پس آن به‌خوبی برمی‌آمد. رئیس این طایفه، ملا قباد افراد خود را از هرگونه باجگیری و فشار منع کرده بود (*23/ no.1, ibid* / p.505). در این فصل از سال ۱۳۳۱ ق/ ۱۹۱۳ م یعنی در بهار نوعی پایداری در امنیت جاده‌ها به‌وجود آمد. بخشی از این پایداری نیز ناشی از همکاری حکمران شهر با کرنلیس (Kornelis)، مسؤول امور مالیات و گمرک اصفهان بود. چرا که جریان کاروانهای تجاری در جاده‌های منتهی به شهر میزان درآمد شهر را خارج از مالیات‌های سالانه بالا می‌برد. به این دلیل کرنلیس در پرداخت حقوق کارمندان و سایر امور شهر از جمله تأمین بودجه نیروی امنیتی برای جاده‌ها مشکلی نداشت (*ibid* / p.508).

اما اینکه امنیت ایجاد شده توسط بویراحمدی‌ها تا چه میزان پابرجا بود؟ نکته‌ای حایز اهمیت است. در اوایل تابستان همین سال گزارش شد که قافله تجاری بزرگی با ۱۹۸ بار قاطر و محموله پوست متعلق به اتباع روس نزدیکی ایزدخواست در راه شیراز - اصفهان را این طایفه زده‌اند. اگر چه کلانتر ایزدخواست موفق به پس‌گیری این محموله گردید (*Ibid*, p.516, MS / no.1)، ولی این قابل تصور است که شاید با طایفه بویراحمدی تنها برای حراست قافله‌های تجاری بریتانیا هماهنگی شده بود. چنانکه فرم حرکت قافله‌های تجاری روس‌ها بر این منوال بود که پیوسته با نیروهای قزاق خود محافظت می‌شدند. همکاری حکمران و مسؤول امور مالی دیری نپایید و رفته‌رفته در پرداخت مستمری امنیه وقفه ایجاد گردید. شرایط آرام شهر بر هم خورد که این زمینه‌ساز ناامنی مجدد شد. گفته می‌شود در حالی که حقوق امنیه از سوی حکومت مرکزی پرداخت می‌شد، این حکمران شهر بود که مقدار زیادی از آن را به امور شخصی اختصاص می‌داد (*Ibid*, p.525).

حضور نیروهای ژاندارمری با وجود کارشکنی‌های بختیاری‌ها، موجب پاره‌ای مشکلات برای راهزنان می‌شد و از این‌رو برخی خوشنامی‌ها به حساب ژاندارمری نوشته می‌شد. بنابراین همیشه راهزنی فرجام یکسانی نداشت و گاه کاروان‌زنی آنها را دچار دردسر می‌کرد و انتظارات همیشگی آنان را برآورده نمی‌ساخت. در راه قم، عباس‌نامی که از راهزنان بنام منطقه بود به قافله ژاندارمری حمله کرد که در نتیجه وی و چهار نفر از اصحابش و سه تن از افراد ژاندارمری کشته و رئیس قشون ژاندارمری، ماژور مولر (Moller) اندکی زخمی شد (21/vol6, p.621).

در این میان آغاز جنگ جهانی اول در ۱۳۳۲ ق/ ۱۹۱۴ م مشکلی دیگر بر معضلات ایران افزود. در این دوره چهارساله به نسبت، درباره موضوع ناامنی جاده‌ها اخبار اندکی در دست است، اما می‌توان تصور کرد که شرایط موجد ناامنی نه تنها در این مدت ماندگار بود، بلکه مجموعه عوامل دیگری مانند حضور کانون‌های متعدد بیگانه و گروه‌های سیاسی مدافع آنها خود بر ناامنی و ناپایداری اوضاع دامن می‌زد. والی اصفهان برای پاکسازی و باز نگه داشتن جاده‌ها تلاش‌های نه‌چندان موفق را آغاز نمود، اما سارقین حرفه‌ای به‌عنوان عناصر کارشکن توان وی را به تحلیل می‌بردند.

از سوی دیگر به دلیل بودجه ناچیز و عدم پرداخت حقوق حتی نیروهای بختیاری نه تنها توان جلوگیری از راهزنی‌های ممتد را نداشتند، بلکه وفاداری آنها نیز محل تردید بود. حتی پس از پایان جنگ بزرگ هم وضعیت به همین منوال بود. حلقه محاصره حرمیان شهر را در فشار قرار داده بود. هزار دره (هزار تپه) تخت‌فولاد نزدیک اصفهان نیز محل اختفای آنها شده بود. از این‌رو والی از نیروهای تحت امر انگلیس خواست که وی را در این امر یاری دهند.

نیروی حکومت هندوستان به نام نیروی پلیس جنوب (تشکیل ۱۳۳۳ ق/ ۱۹۱۵ م) که توانسته بودند در کرمان و شیراز امنیت را برقرار کنند به کمک وی آمدند (Ibid, p.820, MS/ no.24). آخرین پادگان آنها در آباده مستقر شده بود. از این‌رو بخشی از نیروی پلیس جنوب به فرماندهی سرهنگ فراسر (Fraser) به یاری سردار جنگ، حکمران اصفهان، آمده و حمله وسیعی را به مرکز راهزنان اصفهان از قهدریجان آغاز کردند. عملیات موفقیت‌آمیز بود. در اواسط تابستان ۱۳۳۷ ق/ ۱۹۱۹ م پنجاه راهزن کشته و دویست نفر از آنها دستگیر و زندانی شدند. رهبران آنان رضا جوزانی و جعفرقلی چرمینی نیز چند روز بعد دستگیر شدند. جعفرقلی به دلیل جراحات وارده

درگذشت. بقیه سر دسته‌های آنها هم متواری شده و گروه‌هایی از آنان به ماشاءالله‌خان کاشی راهزن مشهور پیوستند (*Ibid*, p.824, MS / no.25). رضا جوزانی نیز دو ماه بعد از دستگیری در ملاعام اعدام شد (*Ibid*.p.826, MS / no.27). سه ماه بعد همین سرنوشت برای نایب‌ان کاشان، ماشاءالله‌خان کاشی، رقم خورد. نیروهای ژاندارمری پس از احضار وی به تهران توانستند افراد او را خلع سلاح و در نهایت حکم اعدام را بر وی جاری کنند. (۱۳۲۷ ق / ۱۹۱۹ م) بلافاصله خود نایب و بقیه دار و دسته‌اش را قلع و قمع کردند. بدین ترتیب یاغی بزرگ کویر و خاندانش پس از پنجاه سال سرکوب شدند (۱۷ / ص ۲۰۷).

شرایط پس از جنگ تا حدود چهار سال کم و بیش حکمفرما بود. هیچ کس در مقابل راهزنان امنیت نداشت. حتی در اواخر تابستان سال ۱۳۳۸ ق / ۱۹۲۰ م زمانی که پرنس ارفع<sup>(۷)</sup> برای سفر اروپا از اصفهان راهی بوشهر بود، در میان راه قشقای‌ها اموال او را غارت کردند و یک بازرگان زرتشتی همراه وی را نیز کشتند (*Ibid*.p.846, MS / no.1). حجم آمد و شد در جاده‌ها به حداقل رسید و مبادلات تجاری از هر نوع به نحو چشمگیری کاهش یافت. کمبود بودجه و اوضاع لرزان سیاسی همان امنیت نیم‌بند را هم از میان برد. آمد و شد و تجارت خارجی و داد و ستد اتباع نیز چیز قابل ذکری نبود (*Ibid*.p.180, MS / no.1, vol6, 21).

در اوایل سال ۱۳۴۰ ق / ۱۹۲۲ م با قدرت‌یابی وزیر جنگ در نظام امنیتی کشور و لاجرم منطقه اصفهان تغییرات اساسی رخ داد. این تغییرات هم کمی بود و هم کیفی. چنانکه تأثیرات آن در جاده‌ها و ایجاد نظم و ثبات، از آن پس چشمگیر است. نیروهای غیررسمی عشایری و مردمی برکنار شدند و بعد از آن تنها امنیه‌ها برای راهداری اعزام می‌گشتند. دستورات جدید مبنی بر تشکیل هنگ‌های ویژه صادر و بدین منظور دو هنگ (فوج) پیاده و سواره و یک هنگ توپخانه تشکیل گردید. از مرکز ۲۰۰۰ تومان بودجه تنخواه افزون بر هزینه‌های قبلی ارسال شد. این همچنین برای آن بود که بودجه لازم برای پرداخت به موقع مستمری نیروهای نظامی در دسترس باشد (*Ibid*.p.200,210, MS / no.1). البته این بدین معنی نیست که جاده‌ها کاملاً امن شده بود، اما در هر حال اقدامات مؤثر واقع شد. تهیه نقشه‌های جاده‌ها از جمله نشان‌دهنده وضعیت پاسگاه‌های نظامی و حضور امنیه بود که همچنین در این زمان به روند ایجاد امنیت کمک بسیاری می‌کرد (*Ibid*.p.260, MS / no.1).

سه ماه بعد، افزون بر بودجه ۲۴۰۰۰ تومانی مقرر برای امنیت ایالت، قرار شد روزانه هزار تومان برای متفرقات نیز هزینه شود. به دلیل نبود پول مقرر گردید که در قبال بدهی مقدار ۱۲۰۰۰ لول تریاک به دست‌اندرکاران امنیت تحویل داده شود. این چنین تمهیداتی باعث روانی کاروانهای عادی و تجارتی در جاده‌ها شد. جاده‌هایی که سالهای جنگ و ناامنی مسافران کمتری داشت، رفته‌رفته رونق خود را باز می‌یافت. هر از گاهی کاروانهای تجاری مورد دستبرد واقع می‌شد (Ibid.p.305, MS / no.1). اما دیگر برای راهزنان درصد خطرپذیری بالا بود.

\* \* \* \*

با نگاهی به مطالب مشروح بالا حجم اقوام درگیر و راهزن و گزارشهای مکرر دزدی در راهها شاید نوعی رقابت اجتماعی البته در قالب منفی تلقی شود. کشمکش اقوام فروتر با بهره‌مندان که سایر عوامل مانند عدم ثبات سیاسی، ورشکستگی اقتصادی، جنگ و قحطی می‌تواند زمینه‌ساز این دست ناهنجاری‌ها باشد. نباید فراموش کرد این اندازه از اخبار سرقت‌ها تنها مربوط به اتباع بریتانیاست که به‌ویژه از ابتدای قرن بیستم کم و بیش به دقت ثبت شد، به این رقم باید دزدی‌هایی که از سایر اتباع و نیز ایرانیان می‌شده را هم اضافه کرد. بنابراین می‌توان تصور نمود چیزی حدود سه برابر این رقم جرم از نوع سرقت در راههای ایالت وجود داشته که از یک سوم آن تا حدودی اطلاع داریم. به همین دلیل تصور این است که افزون بر عوامل بالا دلایل دیگری نیز می‌توانسته زمینه‌ساز چنین وضعی بوده باشد.

از سوی دیگر عقیده بر این است که عدم رشد اقتصادی پایدار این باور را میان مردم به‌وجود می‌آورد که تنها با «محروم کردن دیگران» می‌توان به دارایی و بهره‌مندی دست یافت (۱ / ص ۳۴). اگر چه به نظر می‌رسد که اندوخته آن‌چنانی نبود که به‌عنوان ثروت ملی توزیع شود، ولی همان نیز بسیار ناعادلانه تقسیم می‌شد. این وضع موجبات رشک سایرین را فراهم می‌کرد. به‌ویژه که چنین وضعی میان قبایل ایجاد حق هم می‌نمود. آنها شاهد بودند که اتفاقاتی رخ داد که تعداد مسافران جاده‌ها روز به‌روز افزایش می‌یابد، مسافرانی که «امتعه» رنگارنگی داشتند. اینها زوار ساده‌مشهد و کربلا نبودند، بلکه از هند و چین و روس و جاهایی می‌آمدند که بارشان رنگین‌تر بود. به هر روی منطبق ایلی حکم می‌کرد که به نحو مقتضی از این نمذ کلاهی برگیرند. در این دوره شاهد پاره‌ای هجوم‌ها از سوی قبایل به روستاها نیز هستیم. اما در این زمان این

گفته که «بر روابط قبایل با روستاها جنگ دیرپایی حاکم بود» (۱ / ص ۳۵) چندان نمی‌تواند مصداق بارزی داشته باشد. چرا که حاشیه‌نشینان متوجه بودند که این جاده‌ها هستند که برکت غارت و ارزش هجوم دارند. گو اینکه تمایلات یکجانشینی از اواخر دهه دوم قرن بیستم از جمله به دلیل منابع نفت کم و بیش در ایلات خودنمایی می‌کرد و به همین دلیل رفته‌رفته روابط کم و بیش حسنه‌ای با روستاها پایه‌ریزی می‌شد.

از عوامل دیگر ناپایداری امنیت، افزون بر همه عمر کوتاه حکومت‌های مرکزی و محلی و نبود مرجع قابلی برای رسیدگی به این امر بود. تغییر زود به‌زود مسئولان شهری و کوتاه بودن دوره مسئولیت آنها از اسباب عدم ثبات سیاسی - اجتماعی بود. این چیزی نبود که از دید قلم به‌دستان آن زمان پنهان باشد. چنانکه عزل و نصب کم‌دوام والیان ایالت اصفهان همان وقت این‌گونه تفسیر و ارزیابی شد تا «آمدند شناسایی پیدا کنند و سر رشته به‌دست آورند که باز تغییر پیدا شد. باز من‌باب تغییر حکومت بسا فسادها که روی نمایند» (۱۳ / س ۱، ش ۲۴، ص ۲). این وضع زمانی پیچیده‌تر می‌گشت که والیان ناتوان مأمور ایالتی به این وسعت می‌شدند. زمانی که نیرالدوله در اصفهان حاکم شد کار و بار شهر و حومه آن مختل گردید. چنانکه سیدحسن مدرس عضو انجمن ایالتی گفت «ایالت کبری نیرالدوله هیچ کاری از ایشان پیش نمی‌رود. نه نظم داخل شهر و نه خارج را از عهده برمی‌آید چه خبر است؟ غیرت کجاست؟ این مردم را تمام لخت کرده‌اند.» وی ادامه داد که راهزنان آزاد هستند و کسی متعرض آنها نمی‌شود. مسئول رسیدگی به این امور کسی جز والی نیست که آن هم توان لازم برای این کار را ندارد (۱۳ / س ۱، ش ۴۱، ص ۷).

پیش از انقلاب مشروطیت و سراسر دوره قاجار چنین وضعی وجود داشت (۱۲/ ج ۵، ص ۱۸۸ و ۳۶۰، ۲۲-۲۱). اما تفاوت در این است که از آن پس به دلیل پاره‌ای مشارکت‌های مردم و تعدد منابع خبری رفته‌رفته نوعی آگاهی عمومی نسبت به ناامنی‌ها و ابعاد آن به‌وجود آمد که از جمله روزنامه‌ها و سخنرانی‌ها از اسباب آن بودند. تغییر گفتمان و ظهور مؤسسه‌های جدید این توهم را به‌وجود آورده بود که مرجع خاصی برای رسیدگی نیست و هر هرج و مرجی لقب مشروطه می‌گرفت و این وضعیت دست کم تا زمان تأسیس ژاندارمری ادامه یافت. چرا که منبع مالی، اداری و حقوقی معینی پاسخگوی این مسأله نبود. مدرس به‌عنوان یکی از اعضای انجمن ایالتی شهر گفت: «عن‌قریب اصفهان هم مثل سایر بلاد می‌شود برای آنکه مجازات نیست. آیا در قانون

مشروطه است که مجازات نباشد؟ (۱۳ / س ۲، ش ۱، ص ۷) یا در جای دیگر بیان کرد «علت اغتشاشات این مدت تمام من باب عدم مجازات بوده...» (۱۳ / س ۲، ش ۶، ص ۳). نکته اینکه برای ایجاد امنیت تلاشهایی از سوی اعضای انجمن صورت می‌گرفت این کوششها اعم از تلگراف‌هایی است که به دربار و مجلس و سایر دست‌اندرکاران حکومتی ارسال می‌کردند. اما راه عملی و مهمتر از همه تأمین بودجه‌ای بود که بدین منظور باید صورت می‌گرفت. در این زمینه حتی حکمی صادر شد که «در این‌گونه مصارف فوریه که پیش می‌آید اگر شما باید ده هزار تومان قرض کرده قرض کنید ولو تنزیل هم بدهید تا انجام کارها داده شود.» و از وزیر داخله خواسته شد که «شما ضمانت نمایید به اداره بانک یا جهانبان یا جمشیدیان» تا در صورت نیاز از آنها قرض گرفته شود. البته این فعالیت‌ها همه موضعی بود و ناامنی سراسر دوره مورد بحث همچنان بیداد می‌کرد.

## دعاوی

آنچه که مسلم است وسعت منطقه مورد بحث و تعدد سرقت و به نسبت شاکیان بی‌شمار آن مرجع خاصی برای پاسخگویی کامل نداشت. بودجه ضعیف که نمی‌توانست نیروی خاصی را به نحو مطلوب تجهیز کند، چگونه می‌توانست نظام رسیدگی به خواست مال‌باختگان را هدایت نماید؟ اما در عین حال چنانکه گذشت، بخش عمده‌ای از اموالی که در جاده‌ها در حال آمد و شد بود مربوط به بازرگانان خارجی می‌شد. در نتیجه این یکی از پایه‌های اساسی دعاوی مربوط به این‌گونه مسافران بود. از نیمه دوم قرن نوزدهم مؤسسه‌هایی برای رسیدگی به دعاوی بیگانگان رفته‌رفته در بیشتر شهرهای ایران دایر شد که با عنوان کارگزاری تحت نظارت وزارت امور خارجه و کنسول‌های دول کامله‌الوداد به رتق و فتق امور بیگانگان می‌پرداخت. از سوی دیگر این نکته جای تأمل دارد که این مؤسسه‌ها در ارتباط با عناصر خارجی در داخل، دارای نظام و کارکرد متفاوتی از نوع مشابه آن در امور ایرانیان بود. دقیقاً در مقابل میهمانان (خوانده یا ناخوانده) به رسم و ذوق شخصی رفتار می‌کردند؛ یعنی پذیرایی و ادب سرلوحه کار بود. این در حالی بود که نسبت به اعضای خانواده رفتار متفاوتی وجود داشت. افزون بر این مؤسسه‌هایی مانند پست، تلگراف، بانک، گمرک و وزارت امور خارجه که خود به‌عنوان مجاری ورودی فرهنگ دیگران بودند

به مراتب کارکردی ثابت‌تر و روشن‌تر از سایر مؤسسه‌ها داشتند. اگر این مسأله را در زمینه شیوه نظم و نسق رسیدگی به جرم در نظر بگیریم در می‌یابیم که دست کم نظام محاکم شرعی و عرفی آن دوره نسبت به نظام کارگزاری‌ها و چگونگی حل و فصل دعاوی اتباع به مراتب ناتوان، ناچیز و متفاوت بود.

کارگزاری‌ها نسبت به مسائل محوله تا حدود زیادی احساس مسؤولیت کرده و در به فرجام رسانیدن شکواییه‌ها و اجرای عدالت نسبتاً موفق بودند. در حالی که محاکم محلی در شبکه ارتباطات خود، مسائل این دست از دعاوی مردم معمولی را در اجمال می‌گذاشتند. از سوی دیگر عدم وجود قانونی یک‌دست و مؤثر و مجریان کارآزموده باعث تشدید این مسأله بود. اما کارگزاری‌ها بنا بر قواعد خاصی که در آیین‌نامه حقوقی کم و بیش معین آورده بودند رفتار می‌کردند. از این رو برای بیگانگان این مهم نبود که بر نظام قضایی حقوقی ما چه فرم و قاعده‌ای حکمفرماست. بلکه مهم آن بود که در مقابل آنها به‌ویژه درباره دعاوی اتباع خود سیستمی پاسخگو و مسؤول وجود داشته باشد. چنانکه هرگونه سهل‌انگاری در زمینه دعاوی اتباع منجر به بازخواست شدید وزیر از کارگزاری مربوط می‌شد. چرا که خود «مقام منیع وزارت» درباره هرگونه سهل‌انگاری مورد بازخواست مستقیم سفارتخانه‌ها و بیگانگان قرار می‌گرفت.

در اینجا شرح چگونگی رسیدگی به دعاوی اتباع می‌تواند در روشن کردن موقعیت و نقش اداره کارگزاری به‌عنوان رابط حقوقی - کیفری مفید باشد. معمولاً مال‌باختگان خارجی به دلیل ناآشنایی با دستگاه قضایی ایران یا عدم پیگیری و رسیدگی به شکایتهای آنان توسط مقامات محلی، شرح مواقع را به کنسول خود در هر شهر می‌نوشتند. کنسول مسأله را به کارگزار اعلام می‌کرد و کارگزار نیز خود واقعه را به‌طور مستقیم یا از طریق وزارت داخله (با توجه به موضوع دعوی) به حکمران اطلاع می‌داد و خواستار پاسخ می‌شد. اما از آنجا که در سالهای مورد بحث حوادثی مانند مشروطیت، کودتا و استبداد صغیر، التیماتوم روس و جنگ جهانی رخ داد، این روال دچار افت و خیز فراوان گردید. چنانکه رسیدگی به مجموعه اخبار و اسناد سرقت اموال اتباع در شهر و خارج آن با عنوان «دعاوی مُعینه» مطرح می‌شد. یعنی مجموعه دعاوی که کالا یا مبلغ مسروقه و مکان و زمان سرقت از سوی مال‌باخته و کنسول مشخص شده بود. افزون بر این با توجه به مکان واقعه و تا حدودی نحوه وقوع آن می‌بایست راهزنان معرفی شده باشند (21/vol5, p.319). شایان توجه است که این روش اقامه دعوی پس



از مشروطه و شکل‌گیری عدلیه و با آمدن مورگان شوستر در سال ۱۳۲۸ ق / ۱۹۱۰ م و پاره‌ای اصلاحات اقتصادی وی شکل رسمی‌تر و معین‌تری به‌خود گرفت. اندازه‌گیری غرامت و برآورد میزان دستبرد به‌طور معین در گزارش سالانه ۱۳۲۹ ق / ۱۹۱۱ م آمده است. چنانکه برای اولین بار در گزارش‌های این سال اشاره شد که در سرقت ماه بهمن اسفند / فوریه حدود ۴۰۰۰ لیره از مال‌التجاره بانک در حبیب‌آباد اصفهان میان راه یزد به سرقت رفت که بیشتر آن بازپس گرفته شد. در همین ماه محموله شرکت برادران کی و هایکوک (Messrs Kay and Heycock) توسط پنج مرد در جاده بختیاری به سرقت رفت که بهای آن حدود ۱۲۰ لیره برآورد شده بود (Ibid / p.72-3).

نوع دیگر اقامه دعوا «دعای مستقیم» بود که در این صورت شاکی اگر چه جزء اتباع بیگانه بود، ولی خود مستقیماً شکایتش را بدون واسطه کنسول یا نماینده آن به کارگزاری ارائه می‌داد. این دست از دعای که منفرد است یا به دلیل نفوذ فرد یا آشکار بودن مجرم سهل‌ترین نوع اقامه شکایت بود. دیگر «دعای جدید» بود. در هر پرونده افزون بر دعای قبلی، کنسولگری پیرو اتفاقات و درخواست‌های واقعه اخیر دعای جدیدی را مطرح می‌کرد و رقم خسارت‌های آنها را تعیین می‌نمود. این مسأله عدد رو به تزاید و تصاعدی را در جدول‌های دعای نشان می‌دهد. اما عنوان «دعای مقرر» به مجموعه‌ای از دعای اطلاق می‌گردید که حکم آنها صادر و مبلغ آن چه توسط مجرم و چه توسط کارگزاری پرداخت و قضیه حل و فصل شده بود. در اصطلاح اسناد کنسولی برای، این نوع اسناد واژه *Settled* به کار رفته است.

گروه آخر، دعای معوقه بود که پیوسته بر آنها اصرار می‌شد و در حالی که سالهای سال از شکایات اولیه آنها می‌گذشت نه اتباع موضوع را فراموش می‌کردند و نه کارگزار و والی توان تسویه حساب آنها را داشتند. اینها مجموعه درخواست‌هایی بود که میان سالهای ۱۳۲۳ - ۱۳۱۱ ق / ۱۹۰۵ - ۱۸۹۴ م همچنان بلا تکلیف مانده بود. در این مجموعه پاره‌ای دعای با عنوان‌های جزئی از جمله غیرقابل اثبات، ارجاع به عدلیه، ارجاع به حکومت، پرداخت غرامت و اعلام مجازات ثبت شده بود. دعای معوقه خود از معضلات امور کشور بود. مجموعه این شکایت‌ها که در قالب جدول‌های طولانی موجود می‌باشد، منعکس‌کننده سال، محل، نوع، حجم و مقدار و همچنین اطلاعاتی درباره سارق (قبیله، لر و عرب) است و در برخی موارد نیز نام راهزن یا راهزنان در آنها ذکر گردیده است. شکل این جدولها در سالهای مختلف تغییر نموده و ستون‌هایی

به مجموعه اطلاعات ارسالی اضافه شده است. دقت مطالب این اسناد کم و بیش قابل توجه می‌باشد. چرا که حتی تاریخ اعلام سرقت به کنسول و ارسال آن به کارگزاری (اعلام به کارگزاری) در این دسته اسناد ذکر شده است. این مجموعه اسناد به‌طور پراکنده و حجیم در پوشه‌های دعاوی، کارگزاری و اتباع در مرکز اسناد دیپلماسی وزارت خارجه موجود می‌باشد. اما شکل دیگر این اسناد که کم و بیش محتوای آن با اسناد یاد شده مشابهت دارد، در FO 248 (اسناد کنسولی) PRO موجود است. معمولاً نوع گزارشهای کارگزاری و کنسولی مشابه است و تنها در تاریخهای میلادی و قمری و زبان نگارش اختلاف دارند.

در سال ۱۳۳۰ ق/ ۱۹۱۲ م پس از مکاتبات سفیر بریتانیا و اعمال فشارهای مستقیم وی، کارگزار اصفهان در این مورد که چرا برای درخواست‌ها و دعاوی اتباع انگلیس، به‌ویژه در زمینه تسویه حساب مال‌باختگان اقدامی صورت نداده، توسط وزیر امور خارجه بازخواست شد. کارگزار در پاسخ استدلال کرد که اولاً مجموعه این دعاوی ابزاری است که بدان وسیله کنسول، حکومت اصفهان را زیر فشار قرار می‌دهد. از این‌رو وی از مقام وزارت خواست که سازوکاری برای رفع این فشارها بیندیشد. دیگر اینکه سارقین مطرح شده در دعاوی غالباً از ایلاتی هستند که از حوزه‌های حکمرانی اصفهان خارج هستند. کارگزار به نقل از حکومت اضافه کرد که «چگونه ممکن است که سرقتی که چند سال قبل قشقای یا کهگیلویه یا بختیاری و غیره کردند، امروز من به‌دست آورده یا غرامت بگیرم یا به چنین سرقت‌هایی که مدتی قبل در شهر اصفهان می‌شده و سارق آن را نتوانسته‌اند بشناسند، امروز کی می‌توان اخذ غرامت نمود». کارگزار استدلال والی شهر را صحیح دانست اما تأکید کرد که کنسول قانع نشده و پیوسته از وی می‌خواهد و تهدید می‌کند که دولت متبوع او از دولت ایران بازخواست خواهد کرد.<sup>(۸)</sup>

افزون بر این، در همین زمینه در مجموعه اسناد دعاوی و جدولهای تنظیم‌یافته از سوی کارگزار برای تعداد زیادی از پرونده‌ها در قسمت توضیحات ذکر شده که این «سرقت‌ها که راجع به چندین سال قبل است به هر یک از حکام اظهار می‌شود می‌گویند چون متعلق به سابق است و سارق آنها غیرمعلوم، ممکن نیست نه عین آنها را مسترد نمود و نه غرامت گرفت و هم نظر به اینکه حکام سلف دفتری نداشته، لذا شرح اقدامات از این بابت‌ها ثبت و ضبط نمی‌باشد. هیچ نمی‌توان [...] قیاس کرد که سابقاً

چه اقدامی شده یا مظنون چه کسی بوده؟ بر این لحاظ استرداد اموال یا غرامت خواست آنها غیرممکن است».<sup>(۹)</sup> لازم به یادآوری است که در این مجموعه دعاوی ۶۷ پرونده میان سالهای ۱۳۲۹-۱۳۲۲ ق/ ۱۰-۱۹۰۴م مطرح شده که بیش از نیمی از آن بلا تکلیف مانده و به مجموعه درخواست‌های سالهای بعد نیز اضافه گردیده است.

نکته قابل توجه اینکه در بسیاری از موارد ادعای مال‌باختگان بیشتر از اصل مال بود. این موارد در اصل گزارش کنسول‌های بریتانیا به زبان انگلیسی وجود دارد. در مقایسه با اسناد کارگزاری، گاه رأی دادگاه تا نصف ارزش ادعای ثبت شده قبلی کاهش نشان می‌دهد. (Claim reduced) این نظر نهایی که در محکمه اتباع اقامه می‌شد، مورد توافق کارگزار و کنسول یا نماینده وی بود. در این صورت افراد مال‌باخته ناگزیر از پذیرش رقم غرامت اعلام شده بودند.<sup>(۱۰)</sup> از این مطلب در اسناد فارسی کارگزاری کمتر ذکری به میان می‌آید. برای مثال، ادعای شرکت زیگلر (Zieglerand Co) مبنی بر خسارتی به مبلغ ۳۹۴۰۰ قران در ماه اسفند - فروردین ۱۳۱۱ ش / مارس ۱۹۱۳ م، به مبلغ ۱۱۵۸۶ تقلیل یافت و سرانجام پرداخت گردید و پرونده مختومه اعلام شد. اما در صورتی که محکمه به توافق نمی‌رسید دعوا به محکمه استیناف وزارت خارجه کشیده می‌شد.

این جدولها همچنین حاوی نکات سودمند دیگری است. از جمله در نامه کنسول جنرال مورخ ۱۴ صفر ۱۳۳۱ ق/ ۲۲ ژانویه ۱۹۱۳ م به وزیر امور خارجه ایران اعلام شد باید به سرنوشت دعاوی به‌طور جدی رسیدگی شود. چرا که «مساعی مأمورین قونسولگری انگلیس به جایی نرسید.» و از وی خواست در این مورد دستورات لازم را صادر نماید. در جدول‌های ضمیمه مبلغ دعاوی چهارده شهر ذکر شده است. از بررسی نسبت حجم دعاوی - اعم از سرقت یا سایر مسائل شهرهای مزبور در سالهای ۱۳۳۱-۱۳۲۹ ق / ۱۹۱۳-۱۹۱۱م آشکار می‌شود که اصفهان با مبلغ ۱۴۵۳۴ لیره بدهی به دولت بریتانیا، پس از شیراز در ردیف دوم قرار داشته است.

جمع کل بدهی دولت ایران در این سالها ۱۰۸۹۳۱ لیره بوده است (23/ Fo248). این موضوع همچنین نشان‌دهنده آن است که جاده‌های جنوبی کشور چه به لحاظ حجم رفت‌وآمد و چه از نظر مبادلات کالا و آمد و شد مسافران نسبت به سایر ایالات مرکزی و شمالی اهمیت بیشتری داشته است.

از نکات دیگر دارای اهمیت اینکه این دسته از اسناد، طیف وسیع مال‌باختگان افراد حقوقی و حقیقی مانند میسیونرهای مذهبی، شرکتهای خارجی، دیپلمات‌ها، مقامات لشکری و کشوری و سیاحان را شامل می‌شد. میان این گروههای متنوع شرکتهای تجاری بیشترین خسارت را متحمل می‌شدند چرا که در همه حال بیشترین آمد و شد را با مقدار زیاد محموله‌های تجاری داشتند.<sup>(۱۱)</sup>

نکته آخر اینکه درباره فرجام اموال سرقتی چندان اطلاعی وجود ندارد. اما می‌توان تصور کرد که مواد مصرفی میان راهزنان تقسیم می‌شد و به مصرف می‌رسید. برخی اشیاء و اموال تجارتمندی نیز که کارایی چندانی برای زندگی آنان نداشت به بازارها راه می‌یافت که پاره‌ای از متهمین از همین طریق شناسایی می‌شدند. در همه حال همدستان راهزنان در شهر و بازار بودند تا اموال غنیمتی را به پول نزدیک کنند. در گزارشی شنیدنی از حاجی حسن تقی، یکی از دزدان و راهزنان بنام اصفهان، آمده که پس از «ده دوازده سال» سرقت که اموال بسیاری را به یغما برده بود یکی از همدستان او دستگیر شد و در اعترافات خود از حاجی باقر تاجر معروف به روغنی نام برد و اظهار کرد «اموال مسروقه به توسط او در ولایات به فروش می‌رسد». پس از آن نظمیة دستور دستگیری وی را صادر نمود. در خانه او اموال زیادی یافت شد که مربوط به دوره‌های مختلف بود (۱۴ / س ۳، ش ۸، ص ۶). از سوی دیگر در اسناد کارگزاری گزارشها و شکایتهای مشروحی از کنسول‌های بریتانیا منعکس شده که درباره فرجام اموال اطلاعاتی به دست می‌دهد. کنسول انگلیس در بوشهر به وزارت خارجه ایران یادآور گردید که علی‌رغم وجود اموال سرقتی و شخص متهم در حیطه کارگزاری به دلیل نبود نیروی پلیس در این شهر، مجرم موفق به فرار می‌شود. وی معتقد است از این نظر نمی‌توان مقامات محلی را سرزنش کرد.<sup>(۱۲)</sup>

### کلام آخر

چنانکه به‌طور مشروح بیان شد، یک دوره طولانی رواج راهزنی و ناامنی در جاده‌های ایالت اصفهان، از نتایج آشفتگی‌های سیاسی و پیامد آن برهم‌خوردگی اجتماعی- اقتصادی می‌باشد. در این راستا چیزی که بسیار چشمگیر است نقش قبایل در این دست‌اندازی‌هاست. قبایل پیش از این، سرنوشت سلطنت‌ها و سلسله‌های بسیاری را رقم

زده بودند، اما با تغییر گفتمان حاکم بر ایران و جهان دیگر توان گسترده‌ی رویارویی با حکومت، اگر چه از نوع ضعیف آن را نداشتند. از سوی دیگر این قبایل ضعف را لمس کرده بودند، ولی سازوکار لازم برای واژگونی آنها مهیا نشده بود. افزون بر این، از جهتی دیگر شاید این زمان راهزنی نوعی وسیله برای اعلام نارضایتی و ارتزاق آنها بود. عدم کارآیی نظام اداره‌کننده موجود، ناکافی بودن رقم و حجم پاسخگویی بدین‌منظور، هر فرد مسلحی را به سمت راههای کوتاه و راحت معاش تشویق می‌کرد.

با تمرکز بودجه و نظارت کافی در امنیت از سال ۱۲۹۹ش / ۱۹۲۱م رفته‌رفته اوضاع تثبیت شد و جرم از نوع راهزنی، که یک چند گمان مورخان را بر آن می‌برد که نهادینه شده و مشروعیت یافته است، رو به افول نهاد. از این‌رو نیروی مسلح مایه بازگشت امنیت تلقی شد. اما پرسش باقی‌مانده این است که سرنوشت این اقشار که راه و معاش را در این مسیر یافته بودند چه شد؟ به‌طور مسلم همه مشکلات اجتماعی حل و فصل نشده بود. یعنی بازسازی امنیت از جنبه نظامی صورت گرفته و سایر جنبه‌های اخلاقی - معیشتی آن که نیاز به زمان و اراده بیشتری داشت، نادیده انگاشته شد.

نکته‌ای که می‌توان در اینجا برای تحقیقات آینده برجسته کرد، این است که پس از فرجام‌یابی دوره مورد بحث و استحاله آن در دوره جدید، این خلیل عظیم سارقان کجا رفتند؟ آیا شرایط کار و بهره اقتصادی به یکباره شکوفا شد؟ یا اینکه همه یکسره ترسیدند و به دنبال شغل با شرافتی رفتند؟ و دیگر پرسشهایی از این دست پاسخ روشن و آشکاری ندارند. اما می‌توان حدس زد که فشار نظامی دوره امنیت، در واقع افزون بر منکوب کردن آنها این گروهها را به داخل قشرها و لایه‌های پایین شهر راند. از این پس رفته‌رفته با رشد شهرنشینی و پاره‌ای قطب‌های کارگری، حاشیه‌نشینی و مهاجرت روستاییان و عشایر به شهرها گسترش یافته و موج می‌گیرد. دسته‌های بیکاران، مزاحمین و گرسنگان ناچار راهی شهرها شده و چون پیش از این جرم را تجربه کرده‌اند، استعداد خود را در جهت اهداف قدرت‌های سیاسی بهتر به کار برده و قدرت‌های سیاسی نیز آنها را به عنوان اهرم‌های فشار در استخدام خود می‌گیرند. اندک‌اندک قشر لمپن در شهرهای بزرگ شکل گرفته و از آن پس در گردونه سیاست حوادث شهری را می‌آفرینند.

### پی‌نوشت

- ۱- مقاله مستخرج از طرح پژوهشی شماره ۸۰۱۰۲۷ دانشگاه اصفهان.
- ۲- مجموعه گرانمایی از این اسناد و جدول‌های دعاوی را خانم پروفسور ونسا مارتین از دانشگاه رویال هالوی لندن ارسال داشته‌اند که بدین وسیله از ایشان تشکر و قدردانی می‌شود.
- ۳- مجموعه این روزنامه به همت دکتر لقمان دهقان نیری و مهدی مهرعلیزاده بازیابی و تنظیم شده است.
- ۴- لقب «نایب» برای حسین کاشی از همین القاب است
- ۵- گزارشهای سالانه کنسول‌های شهرهای مختلف ایران مذکور در FO ۲۴۸ تحت عنوان Claims برای هر سال محاسبه گردیده، همچنین در برخی موارد ترجمه آنها که به کارگزاری‌ها ارسال گردیده در پوشه دعاوی اسناد قدیمه وزارت امور خارجه موجود می‌باشد.
- ۶- درباره تریاک باید گفت زراعت آن از سال ۱۳۳۰ ق/ ۱۹۱۲۱ م رو به افول گذاشت. اما تا آخر دوره مورد بحث همچنان به عنوان محصول اصلی در صدر جدول صادرات بود.
- ۷- میرزا رضاخان ارفع‌الدوله از رجال نامی وزارت امور خارجه بود که به دلیل خدمات و تلاش‌هایش در دوره سلطنت مظفرالدین شاه موفق به دریافت لقب پرنس و امیرنویان در سال ۱۹۰۰ شد. وی در همه سفرهای خارجی این پادشاه در سالهای ۱۹۰۰، ۱۹۰۲ و ۱۹۰۵ وی را همراهی می‌کرد (۸ / ص ۲۳).
- ۸- صورت دعاوی سفارت انگلیس، ۲۱ دسامبر ۱۹۱۲، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۱۱، ۱۳۳۲ ق. و نیز جدول انواع دعاوی، پوشه دعاوی و کارگزاری، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۱۱، ۱۳۳۳ ق.
- ۹- نامه‌های مبادله شده میان کارگزاری خارجه اصفهان با وزارت امور خارجه و کنسولگری بریتانیا در اصفهان و سفارت بریتانیا در تهران، پوشه کارگزاری اصفهان، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۴، ۱۳۳۰ ق.
- ۱۰- ملفوفه اول مراسله نمرة ۳۲۲ مورخ ۲۴ دسمبر ۱۹۱۰ مطابق ۱۹ رمضان ۱۳۲۸ از جنرال قونسولگری به کارگزاری محترم، پوشه دعاوی و محاکمات، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۱۱، ۱۳۲۹ ق.
- ۱۱- نامه کنسول بریتانیا به وزارت امور خارجه و فهرست دعاوی ۱۹۱۲-۱۹۱۱ به انضمام ترجمه آن در دارالترجمه وزارت امور خارجه، ۲۲ ژانویه ۱۹۱۳، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۴۹، ۱۳۳۰ ق.
- ۱۲- گزارش سفارت انگلیس به دیوان محاکمات وزارت امور خارجه، پوشه کارگزاری و دعاوی، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ک ۳، پ ۴۸، ۱۳۳۰ ق.

## منابع

- ۱- آبراهامیان، یرواند. *ایران بین دو انقلاب*، ترجمه احمد گل محمدی و محمدابراهیم فتاحی، نشر نی، تهران، ۱۳۷۷.
- ۲- آنت، کلود. *مسافرت در ایران و خاطراتی از آن در سالهای ۱۹۱۰-۱۹۰۹*، ترجمه و تلخیص مهشید وحیدنیا، (مندرج در منبع ۵).
- ۳- آوری، پیتر. *تاریخ معاصر ایران*، ۳ جلد، ج ۱، ترجمه رفیعی مهرآبادی، انتشارات عطائی، تهران، ۱۳۷۷.
- ۴- بقائی، باقر. «خاطراتی از نایب حسین و ماشالله کاشی»، مندرج در *خاطرات سیاسی و تاریخی* (منبع ۵).
- ۵- جمالزاده، سید محمدعلی و دیگران. *خاطرات سیاسی و تاریخی*، انتشارات فردوسی، تهران، ۱۳۶۲.
- ۶- جمالزاده، محمدعلی. *گنج شنایگان*، انتشارات کتاب تهران، تهران، ۱۳۶۲.
- ۷- جناب، میرسیدعلی. *الاصفهان*، به اهتمام عباس نصر، شهرداری اصفهان، اصفهان، ۱۳۷۱.
- ۸- چرچیل، ج. پ. *فرهنگ رجال تاجار*، ترجمه غلامحسین میرزاصالح، انتشارات زرین، تهران، ۱۳۶۹.
- ۹- حاجی قربانی ابهری، حسین. *یادبودی از دلیرمرد فراموش شده ایل قشقایی بهمین*، ندای ابهر، تهران، ۱۳۸۲.
- ۱۰- حسن‌زاده، اسماعیل. «گفتمان هویت ملی در تاریخنگاری کسروی»، *فصلنامه مطالعات ملی*، سال چهارم، ش ۱۴، ۱۳۸۱.
- ۱۱- دولت‌آبادی، یحیی. *حیات یحیی*، ج ۴، انتشارات عطار، ج ۶، تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۲- راوندی، مرتضی. *تاریخ اجتماعی ایران*، ج ۵، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۴۷.
- ۱۳- روزنامه *انجمن مقدس ملی اصفهان*، سال اول، دوم و سوم (۱۳۲۴ تا ۱۳۲۹ ه.ق).
- ۱۴- روزنامه *زاینده‌رود*، سال سوم، ش ۸، ۱۴ ربیع‌الاول ۱۳۲۹.
- ۱۵- سفیری، فلوریدا. *پلیس جنوب ایران*، ترجمه منصوره اتحادیه و منصوره جعفری فشارکی، نشر تاریخ ایران، تهران، ۱۳۶۴.
- ۱۶- علیان، علی. *آشنایی با منطقه لنجانان*، انتشارات نقش خورشید، اصفهان، ۱۳۷۷.
- ۱۷- کاتوزیان، محمدعلی. *اقتصاد سیاسی ایران از مشروطیت تا پایان رضاشاه*، ترجمه محمدرضا نفیسی، پاپیروس، تهران، ۱۳۶۸.
- ۱۸- کرونین، استفانی. «ژاندارمری دولتی و جنگ بزرگ در ایران»، مندرج در *کتاب ایران و جنگ جهانی اول*، به کوشش صفا اخوان، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، تهران، ۱۳۸۰.
- ۱۹- مقصدلو و کیل‌الدوله، حسینقلی. *مخابرات استرآباد*، ج ۱، به کوشش ایرج افشار، نشر تاریخ، تهران، ۱۳۶۳.

- 20 - Adamec, L. *Historical gazetteer of Iran*, vol. 4, Austria: 1981.
- 21 - Burrell, R. M. *Iran political diaries (IPD)*, vol. 4, 5, 6, 14 National Archive Edition, London: 1997.
- 22 - Haralanbous, M. *Sociology themes and perspectives*, 3<sup>rd</sup> ed., Collins Educational, London: 1990.
- 23 - FO 248, British Legation, Tehran, Claim for the year 1914, Public Record Office.

