

پژوهش در تاریخ، سال سیزدهم، شماره ۳۴، بهار و تابستان ۱۴۰۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۵/۱۲

تأثیر ثبات یا ضعف حکومت صفوی بر امنیت راه‌ها و عملکرد نظام راهداری

مریم شاه‌حسینی^۱

چکیده

این مقاله نگاهی به وضعیت راه‌ها و نظام راهداری از آغاز تا پایان عصر صفوی دارد. در پاسخ به این سؤال که ثبات یا ضعف حکومت مرکزی چه تأثیری بر امنیت راه‌ها و عملکرد نظام راهداری در این دوره داشته است، این فرضیه مطرح می‌شود که چون در این دوره، به‌ویژه از زمان شاه عباس اول صفوی، سیاست تسهیل امور تجاری در رأس برنامه‌های حکومت قرار داشت، توجه به ساخت و تعمیر راه‌های بازرگانی و کاروان‌رو و تأمین امنیت آن بیش از پیش در اولویت بوده است. این پژوهش با روش بررسی تاریخی و رویکرد تبیینی-تحلیلی و با بهره‌گیری از متون تاریخی و برخی سفرنامه‌های این دوره انجام شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که تأمین امنیت راه‌ها دغدغه اصلی حکومت مرکزی برای رونق تجاری و توسعه اقتصادی ایران بوده است. از این‌رو، افرادی به‌عنوان راهدار در طول مسیرها و شاهبندر در ورودی بنادر منصوب می‌شدند که عملکردشان همواره متأثر از ثبات یا ضعف حکومت مرکزی بوده است و علاوه بر تأمین امنیت و محافظت از مسافران و تجار، عوارضی را از آن‌ها دریافت می‌کردند و به‌مثابه واسطه میان حکومت و مسافران بودند

واژگان کلیدی: راهداران، عصر صفوی، نظام راهداری، شاهبندر، راه‌ها.

مقدمه

در اوایل حکومت صفویه، به جهت آنکه شاهان نخستین درگیر اختلافات داخلی و هجوم و دست‌اندازی همسایگانی همچون ازبکان و عثمانی‌ها به کشور بودند، چندان مجالی برای توجه به راه‌ها و بهبود امنیت آن نداشتند. با جلوس شاه عباس اول دوره درخشانی در رونق راه‌ها، به‌ویژه ایجاد تأسیسات بین‌راهی نظیر کاروانسراها و آب‌انبارها و پل‌ها، و تأمین امنیت آن‌ها آغاز شد. او پس از دفع حملات ازبکان و عثمانی‌ها از مرزهای شرقی و غربی کشور، علاقه‌مند بود تا بتواند درآمدی را که ترکان عثمانی از حمل‌ونقل کالاهای ایرانی، به‌ویژه ابریشم، به‌دست می‌آوردند، در انحصار خود درآورد. ازاین‌رو، برای پیوند قلمرو ایران به مسیرهای اصلی تجارت جهانی و منطقه‌ای ساخت و در نتیجه محافظت و تأمین امنیت راه‌ها، حتی مسیرهای فرعی سراسر کشور، ضرورت یافت. به بیان دیگر، توسعه و رونق تجارت در سطح کلان مستلزم توجه به سه عامل کلیدی جذب سرمایه، تأمین امنیت و گسترش راه‌های ارتباطی بود و با این نگرش، شاه عباس اول دستور داد تا راه‌های خراب و قدیمی تعمیر شود و راهسازی در سراسر کشور توسعه یابد. بسیاری از این راه‌ها در دوران قبل از پادشاهی او و به‌ویژه پیش از روی کار آمدن صفویه احداث شده بود، ولی به لحاظ توجه جدی شاه عباس اول به امر راهسازی و تأمین امنیت آن اقداماتی از این دست را به او نسبت می‌دهند البته نباید از نظر دور داشت که شاهان قبل از او فرصتی برای محافظت از راه‌ها و رونق آن نداشتند. شاه عباس اول برای تأمین نیازهای معیشتی مسافران و تاجران داخلی و خارجی شبکه وسیعی از کاروانسراها و آب‌انبارها را در تمامی راه‌ها، به‌ویژه مسیرهای واصل اصفهان به منطقه خلیج فارس، به‌عنوان شاهراه تجارت خارجی ایران، ایجاد کرد و با تدابیری سنجیده امنیت مسیرهای تجاری را تضمین نمود و با هدف جذب سرمایه‌های تجار خارجی تسهیلاتی را برایشان در نظر گرفت. در دوره مورد نظر، یک رابطه دو سویه میان حکومت مرکزی و تجار برقرار بود. تاجران، علاوه‌بر انجام فعالیت‌های بازرگانی، در مواردی به‌عنوان فرستاده و مشاور سیاسی، هدایای مختلفی را میان شاهان صفوی و خارجی مبادله می‌کردند و از سوی دیگر، به حکومت صفوی برای تأمین امنیت در طول سفر و حفظ جان و مال خویش نیازمند بودند

از نظر بررسی پیشینه تحقیق، تنها مقاله‌ای با عنوان «راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده»^۱ تألیف شده است. نویسندگان در این مقاله به‌طور دقیق و جزئی اهمیت راهداری در عصر صفوی و میزان و نحوه اخذ عوارض راهداری از کالاهای مختلف را شرح داده است. مقاله دیگر تألیف جان امرسون با عنوان «Rahdars and Their Tolls in Safavid and Afsharid Iran»^۲ است. در این مقاله، نویسندگان با شرح مختصری از ثبات یا ضعف حکومت مرکزی در دوره صفوی، سعی داشته‌اند ضمن اشاره دقیق به حضور چشمگیر راهداران و راهدارخانه‌ها در سراسر کشور، میزان اخذ عوارض راهداری از هر بار کاروان و به‌ویژه از تاجران شرکت‌های هند شرقی هلند و انگلیس را با جزئیات بیان کنند. در پایان نیز تنها به شروع دوباره فعالیت نظام راهداری در دوران افشاریه، پس از حملات افغان‌ها و احیای مجدد حکومت صفوی توسط نادرقلی، اشاره کرده است که به دلیل

۱. مقصودعلی صادقی (۱۳۷۸). «راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده»، زبان و ادبیات فارسی (دانشگاه تبریز)، ش ۱۷۱.

۲. John Emerson (1987). Rahdars and Their Tolls in Safavid and Afsharid Iran, Journal of the Economic and Social History of the Orient: Vol. 30, No. 3.

نامنی‌های داخلی و جنگ‌های مستمر ایران با همسایگان، اعتبار و کارآیی گذشته را نیافت. تفاوت پژوهش حاضر با پژوهش‌های نامبرده در این است که سعی دارد وضعیت راه‌های کاروانی را از نظر امنیتی بررسی کند و به تأثیر ثبات یا ضعف حکومت مرکزی بر عملکرد نظام راهداری و به تبع آن، رونق یا رکود تجارت بپردازد

۲. تدابیر حکومت صفوی جهت تأمین امنیت راه‌ها تا سلطنت شاه عباس اول

در عهد شاه اسماعیل اول، به دلیل بروز مشکلات مربوط به برقراری حکومت و دفع مدعیان سلطنت و نیز حملات همسایگان خارجی، ازبکان و عثمانی‌ها، ثبات سیاسی پایدار و مستمری در کشور حاکم نبود و در نقاط دور و نزدیک کشور، خطر حمله دزدان و راهزنان، کاروان‌ها را تهدید می‌کرد؛ به طوری که آنتونیو تن‌ریرو،^۱ که در سال ۱۵۲۳م/۹۳۰ق و در اواخر پادشاهی شاه اسماعیل اول به ایران سفر کرده بود، درباره وجود ناامنی در برخی راه‌ها سخن گفته است. او به وجود قلعه صخره‌ای در محدوده لار و در امتداد رودخانه فسا اشاره کرده است که ساکنانش آن را برای مقابله با خطر تهاجم راهزنان بنا کرده بودند تا در زمان وقوع حادثه از خود دفاع و محافظت کنند.^۲ در دوران پادشاهی شاه تهماسب اول، اقدامات جدی برای تأمین امنیت مسافران و کاروان‌ها در برابر راهزنان انجام شد. در آیین شاه تهماسب، بند پنجاه‌وسه در این باره چنین آمده است: «در امنیت طرق و شوارع حسب الوقوع کوشیده، قدم به قدم از طرق ممالک محروسه نیک و بد بر مذمت حکام و کخدایان است، باید پیروی دزدان و راهزنان نموده، چه در شوارع و چه در معمورها، از کیسه‌بر و شب‌دزد و رباینده اثر نگذاشته براندازند.»^۳ در واقع، هرچه حاکمیت دولت صفوی تثبیت می‌شد، امنیت و ثبات نیز نمود بارزتری می‌یافت. از زمان شاه تهماسب اول تا زمان جلوس شاه عباس اول، با وجود آنکه حکومت صفوی تا حدی در شرایط سیاسی آرامی به سر می‌برد، اما بروز درگیری‌های داخلی و نابسامانی و آشفتگی اوضاع کشور موجب غفلت حکومت مرکزی از برقراری امنیت در راه‌ها شد و این وضعیت، تأثیر جدی بر حفظ و صیانت اموال تجار و سیاحان خارجی داشت

لارنس چاپمن،^۴ بازرگان انگلیسی و یکی از اعضای هیأت تجاری آرتور ادواردز^۵ که در سال ۱۵۶۷م/۹۴۶ق و در زمان شاه تهماسب اول به ایران آمده بود، درباره ناامنی در کشور و خطراتی که جان مسافران را تهدید می‌کرد، چنین گفته است «سفر در این مملکت فقط شامل بدبختی و ناآرامی و نبود شهرک‌ها و روستاهایی نیست که شب را بتوان در آن آمید و حوائج را برطرف کرد، بلکه کمبود آب نیز گاهی در سه روزه سفر، حتی قطره‌ای برای نوشیدن انسان و چهارپایان، پیدا نمی‌شود و حملات قطاع‌الطریق از خدا بی‌خبر، که قتل ما را بر خود فرض می‌دانند، مزید بر علت است. به‌راستی، اگر انسان در انگلیس

1. Antonio Tenreyero

۲ رونالد بیشاپ اسمیت (۱۳۸۶). نخستین فرستادگان پرتغال به دربار شاه اسماعیل صفوی، ترجمه حسن زنگنه، تهران: به‌دید، ص ۸۹.

۳ محمدتقی دانش‌پژوه، (۱۳۵۱). آیین شاه تهماسب، بررسی‌های تاریخی، س. ۷، ش. ۱، ص ۱۳۶.

4. Lawrence Chapman

5 Arthur Edwards

گدایی کند، بهتر از آن است که در ایران به امر تجارت مشغول باشد.»^۱

۳. شاه عباس اول و برقراری امنیت در راه‌ها با هدف رونق تجارت

دوران پادشاهی شاه عباس اول نقطه اوج و شکوفایی ایران در همه عرصه‌ها بود. شاه صفوی امنیت راه‌ها و جاده‌ها را مهمترین عامل برای گسترش روابط با کشورهای اروپایی می‌دانست و از این رو برای ایجاد ثبات و امنیت داخلی اهمیت خاصی قائل بود. دلیل این مدعا قول اسکندر بیگ ترکمان است که می‌گوید

«چون معظم امور سلطنت، استقامت مملکت و امنیت طرق است و در ممالک ایران، این شیوه مفقود گشته، تردد و آمدوشد خلیق به‌غایت دشوار شده بود. آن حضرت در بدایت حال، متوجه رفع این اختلال گشته، تحقیق کردند که در هر ولایتی، معظم قاطعان طریق چه جماعت‌اند، همت بر افنا و اعدام این طبقه گماشته در اندک زمانی اکثر سرداران این گروه را به حسن سعی و تدبیر بدست آوردند. بعضی را که در میانه ایشان از این قبیل بی‌دولتان بودند، رأی دوربینش مصلحت‌اندیشی کرده از سیاست ایشان گذشته، به ملاطفت گوناگون مطمئن خاطر ساختند و ایشان در ازای این عطوفت و جان‌بخشی در مقام خدمتکاری و استرضاء خاطر اشرف درآمده، راه خطا را گذاشته به مسلک انقیاد و فرمان‌پذیری درآمدند و بعضی دیگر را بی‌ملاحظه به شحنة سیاست سپرده، خلیق را از شر آن طایفه آسودگی بخشودند و این معنی موجب امنیت طرق گشته، تجار و سوداگران از اطراف و اکفاف عالم به ممالک محروسه تردد و آمدوشد آغاز نهادند.»^۲

شاه عباس اول از آغاز سلطنت با جدیت تمام برای امنیت راه‌های ایران تلاش کرد، به طوری که مسافران می‌توانستند بدون آنکه اسلحه‌ای به همراه داشته باشند، در نقاط مختلف کشور رفت‌وآمد کنند و از این رو، ایران برای مسافران خارجی محلی امن و آرام بوده است.^۳ پیتر دلاواله،^۴ که در سال ۱۶۲۱/۱۰۳۱ق در ایران حضور داشت، در این باره می‌گوید

«امروز نقاط ایران همه‌جا آباد و پرجمعیت و برای مسافرت مطمئن است و از دستبرد راهزنان که در ترکیه انسان دائماً گرفتار آن است خبری نیست. برعکس، اگر از فردی چیزی ربوده شود، در سرزمینی که دزدی واقع شده، حاکم باید عین مال یا قیمت آن را تأیید کند و ارزش کالا از طرف شخصی که خسارت به او وارد آمده است با قید قسم تعیین می‌شود.»^۵

امنیت و آرامشی که با پیگیری شاه عباس اول در کشور برقرار شد، به حدی بود که خود شاه بدون قراول و نگهبانان خاصه

۱. آلفونس گابریل، (۱۳۸۴). تحقیقات جغرافیایی درباره ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری (خواجه‌نوریان)، تصحیح هومان خواجه نوری، تهران: ابن سینا، پاورقی صص ۸۴-۸۵؛ جمعی از نویسندگان، (۱۳۸۰). تاریخ ایران دوره صفویان، ترجمه یعقوب آژند، تهران: امیرکبیر، ج ۶، ص ۲۲۶.

۲. اسکندر بیگ ترکمان، (۱۳۸۲). تاریخ عالم‌آرای عباسی، تحقیق و تصحیح ایرج افشار، تهران: امیرکبیر، ج ۳، ص ۱۱۰۴.

۳. آنتونی شرلی، (۱۳۵۷). سفرنامه برادران شرلی در زمان شاه عباس کبیر، ترجمه آنونس، با مقدمه و توضیحات دکتر محمد آیین، تهران: کتابخانه منوچهری، ص ۸۳.

4. Petri de Lavale

5. پیتر دلاواله، (۱۳۷۰). سفرنامه پیتر دلاواله (بخش مربوط به ایران)، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران: علمی-فرهنگی، ص ۲۸.

و فقط با همراهی پانزده تا بیست و پنج نفر در راه‌ها رفت و آمد می‌کرد یا به شکار می‌رفت.^۱ علاوه بر ایجاد امنیت داخلی در کشور، شاه عباس اول اقداماتی در زمینه تجارت خارجی و تأمین امنیت برای خارجیان کرد که حاکی از تدبیر او در این زمینه است. به همین منظور، شاه صفوی به محب‌علی بیگ خزانه‌دار و خطاب به مستحفظان راه‌های کشور چنین دستور داد «چون در باب تجار و مترددین مقرر است که احدی مانع تردد ایشان نشده، به هر جا بخواهند تردد نمایند که به فراغت خاطر به دعاگویی دوام دولت قاهره مشغول گردند و به درویشی و کسب خود قیام داشته باشند، به خصوص سوداگران فرنگی که در هر کجا بوده باشند و خواهند به این صوب آیند، بی‌دغدغه به فراغت حال و خاطر جمع، روانه این صوب شوند و در هر باب مدد و همراهی که در باب ایشان باید نمود، از خود راضی کنند و نوعی نمایند که به فراغت خاطر تردد نمایند که باعث شکوه و شکایت مردم نباشند.»^۲

گفتنی است حکومت مرکزی برای سرکوب دزدان و راهزنان و کنترل آن‌ها مجازات‌های سنگینی را تعیین کرده بود که بسیاری از سفرنامه‌ها به آن اشاره کرده‌اند. دلاواله در بازدیدی که از شهر لار داشت، به تعداد زیادی ستون‌های مدور ساخته شده از سنگ برخورد که در محلی نسبتاً دور از خانه‌های شهر واقع بود و به هنگام مجازات دزدان و راهزنان، آن‌ها را زنده‌زنده در این ستون‌ها می‌گذاشتند و به این ترتیب، تنبیه می‌شدند.^۳ جملی کاری^۴ درباره مجازات راهزنان می‌گوید «راهزنان را هم با قساوت و بی‌رحمی و بدون امید شفاعت مجازات می‌کنند و به طرق مختلف از پای درمی‌آورند. تنبیه و مجازات متداول این است که دو پای راهزن را به جهاز شتری می‌بندند و سینه و شکم او را از بالا به پائین چاک می‌زنند و برای عبرت بینندگان شتر را در تمام محلات و چهارسوهای شهر می‌گردانند یا سر راهزن را از سوراخ تنگ دیواری به در می‌کنند، به طوری که سر در یک طرف و بدن در سوی دیگر دیوار بماند و قادر به حرکت نباشد و برای مسخره، چپقی نیز در دهان او می‌گذارند تا به این ترتیب تعذیب و کشته شود. بعضی اوقات هم با دنبه داغ گوسفند تمام اعضای بدن راهزن را می‌سوزانند یا در هر گذری، یکی از اعضای بدن او را مثله می‌کنند. کفرهای گوناگون دیگری نیز برای مجازات راهزنان معمول است که با بیان یک‌یک آن‌ها موی بر بدن انسان راست می‌شود.»^۵ البته در مواردی نیز حکومت صفوی در مجازات دزدان و راهزنان تخفیف قائل می‌شد و از توان نظامی‌شان در ضربه زدن به دشمن و به‌ویژه مقابله با تهاجم ترکان عثمانی بهره می‌برد و در صورتی که دزدان، لیاقت و شجاعت خود را نشان می‌دادند، شاه آن‌ها را عفو می‌کرد.^۶

۱. ویلم فلور، (۱۳۵۶). اولین سفرای ایران و هلند، ترجمه داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری، ص ۱۰۸.

۲. نصرالله فلسفی، (۱۳۴۶). زندگانی شاه عباس اول، تهران: دانشگاه تهران، ج ۳، ضمیمه ۲.

۳. پیتر دلاواله، (۱۳۸۰). سفرنامه پیتر دلاواله، ترجمه محمود بهفروزی، تهران: قطره، ج ۲، ص ۱۱۶۷.

4. Gemelli Carreri

۵. جملی کاری، (۱۳۴۸). سفرنامه جملی کاری، ترجمه عباس نخجویی و عبدالعلی کارنگ، [بی‌جا]: نشر اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی با همکاری فرانکلین، صص ۱۳۸-۱۳۷ و ز.ک: کاری، همان، صص ۳۹۱-۳۸۹.

۶. دلاواله، همان، ج ۱، ص ۸۰۷.

از جمله تسهیلات حکومتی که برای تجار خارجی در نظر گرفته شد، معافیت آن‌ها از پرداخت عوارض راهداری بود. شاه عباس اول، به منظور کاهش نفوذ پرتغالی‌ها در جنوب و تضعیف عثمانی‌ها در غرب کشور، امتیازاتی را برای تجار کمپانی‌های انگلستان و هلند قائل شد. به موجب قراردادی، تجار شرکت هند شرقی انگلیس از یک دوم عایدات گمرکی بندرعباس برخوردار شدند و از پرداخت حقوق گمرکی و عوارض معاف شدند.^۱ همچنین هلندی‌ها طبق فرمانی که از شاه عباس اول دریافت کرده بودند، کلیه کالاهای تجاری و نقدینه‌شان از پرداخت هرگونه عوارض و حقوق گمرکی منع شد.^۲ در واقع، اهتمام حکومت صفوی به تجار خارجی تا حدی بود که بازرگانان بومی برای چاره‌اندیشی در موضوع دخالت مقامات محلی در تجارت خود به آن‌ها متوسل می‌شدند، چون از نفوذ مالی و پایگاه اجتماعی خوبی برخوردار بودند.^۳

۴. تلاش جانشینان شاه عباس اول برای حفظ امنیت راه‌ها

در دوران جانشینان شاه عباس اول، معافیت تجار خارجی از عوارض راهداری همچنان ادامه داشت. برای نمونه، هیأتی فرانسوی به رهبری ژون شر،^۴ که در عهد شاه سلیمان صفوی به اصفهان آمده بود، به موجب فرمان شاه عباس دوم از پرداخت هرگونه حقوق گمرکی معاف شد و اجازه یافت تا در هر نقطه از کشور و بدون هیچ‌گونه ممانعتی رفت‌وآمد کند.^۵ در این دوران، امنیت راه‌ها به دلیل وقوع جنگ‌ها و آشوب‌های داخلی رفته‌رفته رو به ضعف نهاد. راهداران در اجرای مقررات مربوط به راه کوتاهی کردند و در شهرها، مقامات محلی مسئول نیز در انجام وظایف خود سهل‌انگاری نمودند و جان و مال مردم را در مقابل اخذ رشوه در معرض خطرات جدی قرار دادند.^۶ آندره دولیه^۷ داند، که در سال ۱۶۶۴م/۱۰۷۵ق و اواخر سلطنت شاه عباس دوم به ایران سفر کرده بود، امنیت راه‌ها و مسیرهای ارتباطی را برای مسافران حیرت‌انگیز دانسته است،^۸ اما مطالب موجود در دیگر سفرنامه‌های این دوره حکایت از وجود ناامنی در کشور و شروع ضعف شاهان صفوی دارد. شاردن از به دام افتادن یک کاروان مهم تجاری در توقفگاه شهری چرون (چرون)، واقع در مسیر اصفهان و لار به شیراز، خبر می‌دهد که راهزنان بخش زیادی از لباس‌های مخصوص کمپانی هند شرقی فرانسه، به ارزشی برابر با بیش از شانزده تومان ضرب

۱. جمعی از نویسندگان، همان، ج ۶، ص ۳۴۰.

۲. مارتین سانسون، (۱۳۴۶). سفرنامه سانسون، ترجمه تقی تفضلی، [بی‌جا]: ابن سینا، ص ۱۸۶.

۳. رودلف پ متی، (۱۳۸۷). اقتصاد و سیاست خارجی عصر صفوی، ترجمه حسن زندیه، تهران: حوزه و دانشگاه، ص ۱۴۷.

4. Jon chere

۵. ژان شاردن، (۱۳۷۲). سفرنامه شاردن، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس، ج ۵، صص ۱۸۳۷-۱۸۳۶.

۶. محمدتقی احسانی، (۱۳۸۱). یادای از کاروانسراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران، تهران: امیرکبیر، ص ۱۱۰.

7. Andre Daulier Delandes

۸. آندره دولیه دلاند، (۱۳۵۵). زیبایی‌های ایران، ترجمه محسن صبا، تهران: انجمن دوستداران کتاب، ص ۷.

تبریز، را غارت کردند.^۱ به گفته او، چنانچه مالی از کسی سرقت می‌شد، چون در دستگاه حکومت کسی نبود که از حش دفاع کند، فرد ناچار بود از یافتن مال از دست رفته صرف نظر کند.^۲

در عهد شاه سلیمان، جانشین شاه عباس دوم، نیز راهداران و مأموران حکومتی از شرایط جامعه سوء استفاده می‌کردند و به بهانه‌ها و عناوین مختلف از بازرگانان ارضی اخاذی می‌کردند، هرچند به موجب فرمان شاه عباس اول از پرداخت حقوق گمرکی و راهداری، علاوه بر میزان تعیین شده، معاف بودند.^۳ در چنین اوضاعی، با وجود حضور راهداران در مسیرهای ارتباطی، آنان دیگر همانند زمان شاه عباس اول مسئولیت‌پذیر نبودند و کارآیی گذشته را نداشتند و در صورتی که تعدادشان بیش از مسافران می‌شد، خودشان اموال افراد را به غارت می‌بردند.^۴

چگونگی بروز این وضعیت بدان سبب بود که حکومت، عوارض حاصل از راهداری را به مأموران راهدار اجاره داده بود و این مسئله تبدیل به عامل مهمی برای پرخاشگری و تندخویی آن‌ها شده بود. به این ترتیب، راهداران و حکام ولایات، که مسئول حفاظت از جان و مال مسافران بودند، برای یافتن مال دزدی یا راهزن و سارق، حدود یک‌پنجم اموال را (گاهی کمتر یا بیشتر) به‌عنوان مزد خود برمی‌داشتند و اگر در این امر موفق نمی‌شدند، به بهانه یافتن آن به برخی افراد روستا یا محلی که دزدی در آن رخ داد، مظنون می‌شدند و چندان برای مردم مزاحمت ایجاد می‌کردند تا دو سه برابر اموال دزدیده شده را به دست آورند. ^۵ لاکهارت به نقل از پیل لوکا،^۶ که در سال‌های ۱۱۱۲-۱۱۱۱ق/۱۷۰۱-۱۷۰۰م و در زمان شاه سلطان حسین در ایران حضور داشت، از بدرفتاری راهداران و مأموران راه سخن گفته است

«برای آنکه به شما هتاک نشود، باید همیشه فحش و ناسزا بگویید و اسلحه در دست داشته باشید... شاه عده‌ای را در خدمت خود نگاه می‌داشت که به قلع و قمع دزدان بپردازند. این اشخاص بعد از آن که دزدان را به قتل می‌رساندند، سرهای آنان را به حضور شاه می‌بردند تا پاداش خود را دریافت دارند. همچنین برای به‌دست آوردن انعام، مردگانی را که به‌تازگی مدفون شده بودند، از گور بیرون می‌آوردند و سر آنان را به‌عنوان سر دزدان به دربار می‌بردند. اتفاقاً تقلب این اشخاص کشف شد، زیرا یکی از سرهایی را که به این طریق به حضور شاه آوردند، سر غلامی بود که به خدمت یک نفر فرانسوی به نام ژورد، جواهرساز پادشاه، درآمده بود. کسی که این حيله را به کار برده بود، به چوب فلک بسته شد.»^۷

۱. شاردن، همان، ج ۲، ص ۶۷۶.

۲. همانجا، ص ۱۳۴۷.

۳. مرتضی راوندی، (۱۳۸۲). تاریخ اجتماعی ایران، تهران: نگاه، ج ۸، بخش ۲، ص ۸۹.

۴. لارنس لاکهارت، (۱۳۸۳). انقراض سلسله صفویه، ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی، تهران: علمی-فرهنگی، صص ۲۸-۳۷.

۵. شاردن، ج ۲، ص ۱۳۴۷.

6. Paul Lucas

۷. لاکهارت، همان، ص ۳۸.

۵. امنیت راه‌ها و نظام راهداری در پایان عصر صفوی

در زمان سلطنت شاه سلطان حسین و به دنبال زوال تدریجی قدرت سیاسی حکومت مرکزی، امنیت داخلی که تجارخانه‌های کمپانی‌های خارجی وابستگی جدی به آن داشتند، کاهش یافت و کم‌کم تجارت رکود یافت. از سویی، به دلیل ضعف قدرت مرکزی، اعراب قبایل مختلف ساکن در نواحی ساحلی خلیج فارس داعیه استقلال‌طلبی سر دادند و به راهزنی و غارت اموال کشتی‌های حاضر در خلیج فارس پرداختند و در مواردی هم درگیر اختلافات داخلی میان خود شدند که این مسئله نیز بر وخامت اوضاع منطقه افزود، به طوری که اغلب مانع هرگونه فعالیت تجاری در سواحل جنوبی ایران شد. به این ترتیب، در حین اینکه با هم در جنگ بودند، بسیاری از بنادر منطقه را از پرداخت عوارض معمول، محروم می‌کردند.^۱ آبه کاره،^۲ که در سال ۱۱۰۸/۱۶۹۹ق در ایران حضور داشت، در این باره می‌گوید

«اعراب کیلو یا نخیلو بسیار بی‌رحم و وحشی هستند. آن‌ها هرگز نمی‌خواهند رعیت ایرانیان باشند و اجازه نمی‌دهند که هیچ ایرانی بر آنان حکومت کند یا حقی را طلب کند. پیش از این، پادشاه قدرتمند ایران، شاه عباس اول، آن‌ها را شکست داد و در میان خانه‌ها و چادرهایشان، قلعه‌ای ساخت و حاکم و پادگانی با پنجاه مرد برای چندین سال در آنجا نگه داشت. اعراب کیلو عادت نکرده بودند این چنین دست‌نشانده یا تابع کسی باشند. آن‌ها تصمیم گرفتند این بردگی را براندازند و آزادی‌شان را دوباره به دست آورند. آن‌ها این نقشه را پنهان داشتند و آن را بسیار خوب اجرا کردند، به طوری که یک شب قلعه را با ماشین‌هایی، که آن‌ها را از تفنگ‌های ایرانیان حفظ می‌کرده است، محاصره کردند و به قلعه حمله بردند و بر آن تسلط یافتند و همه را بدون استثنا سر بریدند. قلعه را خراب کردند و تنها دو برج مدور، دو دیوار و یک در بزرگ از سنگ تراش رو به دریا باقی ماند. پس از آن به جزایر و مناطق اطراف ساحل عقب نشستند. شاه صفوی قادر به تنبیه خودسری آنان نبود، زیرا نمی‌دانست اعراب مزبور را کجا می‌تواند پیدا کند.»^۳ او در جایی دیگر می‌گوید: «طوایف لنگه، چارک، چپرو، نخیلو، عسلو، شیلو، کنگان، بردستان، جزیره نخیلو، ریشهر، بوشهر، بندر ریگ و خارک همگی درگیر جنگ داخلی با یکدیگر بودند و بیش از هفت هزار کشتی تجهیز کرده بودند که تمامی دریا از خلیج فارس تا بصره را کنترل می‌کردند. از این رو، دریا بسیار مخاطره‌آمیز بود، زیرا این طوایف زمانی که دیگران را می‌دیدند، به آن‌ها امان نمی‌دادند. این طوایف بیشتر از طریق راهزنی زندگی می‌کردند و قدرت شاه ایران را به تمسخر می‌گرفتند و تنها قدرت شیخ‌شان را به رسمیت می‌شناختند که خودشان دزدان بزرگی اند.»^۴

توضیحات آبه کاره درباره میزان تجهیزات این طوایف تا حدی اغراق‌آمیز است، ولی به خوبی اوضاع آشفتگی و پر از هرج‌ومرج این دوران را بازتاب داده است. در چنین اوضاعی، نظام راهداری، هیچ‌گاه کارآیی گذشته را نیافت، به طوری که در

۱. بارتملی آبه کاره، (۱۳۸۷). سفرنامه آبه کاره در ایران، ترجمه احمد بازمانگان خمیری، تهران: گلگشت، صص ۱۱۸-۱۱۷.

2. Abbe Carre

۳. همان، صص ۴۱-۴۰.

۴. همان، ص ۱۱۰.

زمان شاه سلطان حسین و به دنبال حمله افغان‌ها به اصفهان، اوضاع راه‌ها ناامن‌تر شد. از سوی دیگر در منطقه خلیج فارس، حملات اعراب به جزایر، از جمله بحرین و قشم و لارک، و اشغال برخی از آن‌ها بر ناامنی سواحل جنوبی ایران افزود.^۱ در این شرایط، لطفعلی‌خان، والی فارس، شروع به سرکوب طوایف کرد و در تلاش بود تا بتواند با کمک پرتغالی‌ها اوضاع بحرین را آرام کند و آنجا را به تصرف ایران درآورد که در نهایت با پرداخت رشوه به امام مسقط این امر تحقق یافت و بحرین به ایران بازگردانده شد.^۲ کروسینسکی^۳ دربارهٔ بی‌نتیجه بودن درخواست لطفعلی‌خان از پرتغالی‌ها و چگونگی بازگرداندن بحرین چنین گفته است

«بالأخره به سمت بحرین سفری شد، چون تدارک و آذوقه به جزیره خواستند کشید، کشتی نداشتند. از دولت پرتغال سفینه به اجرت خواستند و آن مبلغی خطیر می‌شد و قریب به پنجاه‌هزار نفر لشکر قزلباش نزدیک بندرعباس رسیدند و در ساحل بحر آرمیدند. قیودان و دریاداران دولت پرتغال، کشتی‌ها را آوردند و در کنار دریا صف کشیدند و اجرت آن را خواستند. لطفعلی‌خان فکر کرد و گفت این قدر وجه به دولت پرتغال دادن برای اجرت کشتی صلاح دولت شاه نیست و بحرین به این قدر وجه نمی‌ارزد. این زر را به مهمی از این واجب‌تر صرف باید کرد و اگر همین وجه را به امام مسقط دهیم، بحرین را به ما پس خواهد داد. اصلح صلح است.»^۴

علاوه‌بر نواحی ساحلی خلیج فارس، ناامنی‌های ناشی از سقوط اصفهان و حملات افغان‌ها در بر هم خوردن ثبات و آرامش در راه‌های کاروانی و توقفگاه‌های واقع در آن تأثیر زیادی داشت. برای نمونه، حزین لاهیجی در توصیف اوضاع ولایت فارس به دنبال حمله افغان‌ها می‌گوید

«اشرف و افغانه شکسته و بد حال به اصفهان درآمده آنچه داشتند و توانستند از خزاین و اموال بر بسته، همگی به مملکت فارس که در تصرف ایشان بود، به اضطراب روانه شدند. اجامرهٔ ایشان که فرصتی داشتند، دست به غارت بازارها که خالی بود انداخته، در هم شکستند و هر که را در شهر و خارج شهر خزیده یافتند، به قتل آوردند...»^۵

او همچنین وضعیت شهر لار را بعد از حمله افغان‌ها چنین توصیف می‌کند:

«در آن حدود هم استقامتی نبود، مملکت خراب و ضوابط و قوانین ملکی در آن چند ساله ایام فترت همه از هم ریخته و پادشاه صاحب اقتدار و با تدبیر و رائی بایست که تا مدتی به اموال هر قصبه و قریه محال بپردازد و به صعوبت تمام ملک را

۱. تادئوس یودا کروسینسکی، (۱۳۶۳). سفرنامه کروسینسکی، ترجمه عبدالرزاق دنبلی، تصحیح مریم میراحمدی، تهران: توس، پاورقی ص ۴۴.

۲. لاکهارت، همان، ص ۱۰۳.

3. Peter tadeusz juda Krusinski

۴. کروسینسکی، همان، صص ۴۵-۴۴.

۵. شیخ محمدعلی بن ابیطالب ابن عبدالله لاهیجی، (۱۳۵۰). دیوان حزین لاهیجی به ضمیمه تاریخ و سفرنامه حزین لاهیجی، با مقدمه و تصحیح بیژن ترقی، تهران: کتابفروشی خیام، ص ۶۶.

به اصلاح آورد...^۱

به طور کلی، با بر هم خوردن ثبات سیاسی و آرامش در ایران عصر صفوی و به تبع آن بروز بی‌نظمی و هرج و مرج، حکومت مرکزی از برقراری امنیت در راه‌ها و جاده‌ها بازماند و دیگر قادر نبود تسهیلات لازم را برای عبور و مرور مسافران و کاروان‌های تجاری فراهم کند. در نتیجه، شرایط نامساعدی در روند تجارت و فعالیت‌های تجار و مأموران کمپانی‌های هند شرقی انگلیس، فرانسه و هلند به وجود آمد. همچنین ناامنی‌های حاصل از تهاجم افغان‌ها، علاوه بر به خطر انداختن منافع تجاری نمایندگان و سفرای خارجی، جان آن‌ها را تهدید می‌کرد، به طوری که برخی از آن‌ها در جریان اشغال اصفهان در ۱۲ محرم ۱۱۳۵/ق ۲۳ اکتبر ۱۷۲۲م به دست افغان‌ها کشته شدند.^۲

۶. راهداران مسئول تأمین امنیت و اخذ عوارض در راه‌های کاروان‌رو

در طول تاریخ ایران، راهداران همواره با استقرار در راه‌های اصلی و فرعی واسطه حکومت و مسافران و تاجران بودند. در دوره صفوی نیز افرادی به‌عنوان راهدار یا محافظان راه منصوب شدند که حفاظت راه‌ها، تعمیر جاده‌ها و گزارش خرابی آن به مرکز، تأمین امنیت جاده‌ها و کاروانسراها و حفظ جان و مال کاروانیان از حملات راهزنان را برعهده داشتند و از این رو، همواره مسلح بودند.^۳ همچنین فردی، به‌عنوان رئیس، برحسب موقع محلی بر تعداد معینی از راهداران نظارت داشت^۴ که او را شایسته می‌گفتند و او راهداران را استخدام می‌کرد. شایسته کسی بود که کالاهای دزدیده شده هر کس را پس می‌گرفت یا بهای آن‌ها را به طور کامل به صاحبانش می‌پرداخت.^۵ راهداران به طور معمول در فواصل معین از یکدیگر بر سر گردنه‌ها، در میانه کویر، کنار پل‌ها و محل جریان رودخانه‌ها و گذرگاه‌های مهم و نیز در نزدیکی مرزهای ایالتی یا در کنار کاروانسراها مستقر بودند.^۶ دلاواله در سفرنامه‌اش، از استقرار یک ایستگاه راهداری در قصبه چلنگون، در مسیر میناب به طارم، خبر می‌دهد که فرمانده دسته راهداران در غیاب مأمورانش، با نهایت احترام اسباب و اثاثیه او را بازرسی کرد و بدون باز کردن صندوق‌ها و بسته‌هایش، به او و همراهانش اجازه حرکت داد و فقط به گرفتن مبلغی اندک (حدود چهار عباسی)، به‌عنوان حق راهداری، از ایشان بسنده

۱. همان، ص ۷۱.

۲. راجر سیوری، (۱۳۷۹). ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: مرکز، ص ۱۲۳.

۳. سیبلا شوستر والس، (۱۳۶۴). ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپاییان، ترجمه غلامرضا ورهرام، تهران: امیرکبیر، ص ۳۳؛ انگلبرت کمپفر،

(۱۳۳۳). سفرنامه کمپفر، ترجمه کی‌کائوس جهاندار، تهران: شرکت سهامی خوارزمی، ص ۱۶۶؛ کورنلیس دو بروین، (۱۳۱۵). یک سفرنامه سودمند (۲)،

ترجمه نصرالله فلسفی، مهر، س ۴، ش ۸، ص ۷۷۹.

4. Emerson, Ibid, P. 319

5. Showbundes

6. John Fryer, (1915-1905). A new account of East India and Persia being nine years Travels (1681-1672). London: Vol. 2, P. 205.

7. Emerson, Ibid.

کرد.^۱ همچنین در جایی دیگر، از استقرار تعدادی ایستگاه‌های راهداری سخن گفته که به هنگام عبور از مسیر میناب به طارم، به آن‌ها برخورد است.^۲

ژان تونو،^۳ سیاح فرانسوی که در سال ۱۶۶۴م/۱۰۷۵ق و در اواخر سلطنت شاه عباس دوم به ایران آمده بود، نیز به وجود یک خانه راهدار در نزدیکی بندرعباس اشاره داشته که راهداران به محض ورود، کاروانیان را به گمرک‌خانه می‌بردند تا کالاهایشان را تفتیش کنند.^۴ ژان شاردن^۵ نیز به هنگام گم شدن در مسیر لار به بندرعباس، به گروهی راهدار اشاره کرده که سردهته راهداران، به محض اطلاع از موضوع گم شدن او، دو تن از مأموران را با او همراه کرد تا او را به منزلگاه مورد نظرش برسانند.^۶ با توجه به آنچه گفته شد، می‌توان دریافت که رویارویی مسافران و تجار خارجی با راهداران اجتناب‌ناپذیر بوده و در همه‌جا احتمال برخورد با آن‌ها وجود داشته و تلاش مسافران برای برخورد نکردن با آن‌ها ناممکن بوده است. راهداران تقریباً همه افراد منطقه تحت مأموریت خود را می‌شناختند، از این رو، هر کس را که به تنهایی سفر می‌کرد یا شخصی که احتمال رهن بودنش می‌رفت، متوقف می‌کردند. آن‌ها موظف بودند با دقت عمل و احتیاط کافی مانع عبور و مرور افراد به طور مخفیانه و ناشناس شوند، چون در غیر این صورت شغل خود را از دست می‌دادند و در این موارد، حکمرانان محلی مجبور به جبران کوتاهی آن‌ها می‌شدند.^۷ دلیل این مدعا گزارش تونو است که از جاده اصلی بغداد به ایران سفر نکرده بود و از کاروان خود جا مانده بود. مأموران گمرک او را متوقف کردند و به او اجازه مسافرت ندادند، زیرا گمان کردند که او جاسوس است. بالأخره بعد از شهادت سرپرست کاروان، عبور او از مرز میسر شد.^۸

به طور کلی، راهداران به عنوان پایین‌ترین سلسله مراتب اداری در حکومت مرکزی بودند که مسافرت‌ها از طریق آن‌ها کنترل می‌شد و واسطه میان مسافران اروپایی و دستگاه اداری بودند. آن‌ها راه‌ها را زیر نظر داشتند و در موقع بروز دزدی، حیوانات بارکش و کالاها و اسباب و لوازم دزدی را به صاحبان اصلی‌شان بازمی‌گرداندند و در غیر این صورت، مجبور بودند طبق قانون بهای آن را بپردازند. نکته مهم اینکه راهداران قبل از جستجوی مال مسروقه، ثلث آن را به عنوان مزد خود در نظر می‌گرفتند.^۹

۱. دلاواله، همان، ج ۲، ص ۱۱۲۴.

۲. همانجا، ص ۱۱۲۵.

3. Jean Thevenot

4. Monfieur Thevenot, 1689, The Travels of Monfieur de Thevenot in to Levant, London: P. 135.

5. Jean Chardin

۶. شاردن، همان، ج ۴، ص ۱۲۰.

7. Emerson, Ibid, P. 319.

۸. شوستر والسی، همان، ص ۳۳.

۹. کمپفر، همان، ص ۱۶۶؛ دوپروین، همان، ص ۷۷۹.

این وظیفه که راهدار یا حاکم موظف به عودت مال مسروقه به صاحبان‌شان بود، به موجب فرمان شاه عباس اول برای ممانعت از پرخاشگری و ترکنازی‌شان به آن‌ها محول شده بود.^۱ اگر دزد به هنگام وقوع دزدی از شهر خارج می‌شد، مأموران حاضر در محل به راهداران نزدیک در مسیرها خبر می‌دادند و به آن‌ها تأکید می‌کردند که هرچه زودتر دزدان را دستگیر کنند. این مأموران در کلیه نقاط، شهرها و روستاها و کاروانسراها، و هر جایی که آب بود، حضور داشتند و به محض اطلاع از دزدی، همه راهداران آن محدوده را تا شانزده فرسنگ خبر می‌دادند و شرح آن را صورت‌جلسه می‌کردند.^۲

در صورتی که راهداران دزد را نمی‌یافتند، حاکم آن محل از روی دفتر ثبت تاجر و سوگندی که یاد می‌کرد، غرامت او را می‌پرداخت و در این موارد، حکام محلی در جلب رضایت تاجران و مسافران و یافتن مال دزدی تلاش زیادی می‌کردند تا مبادا وقتی که به پایتخت (اصفهان) رسیدند، نزد شاه تظلم‌خواهی کنند. ژان باتیست تاورنیه،^۳ که در دوران سه تن از شاهان صفوی (شاه صفی اول و شاه عباس دوم و شاه سلیمان) در ایران حضور داشت، این موضوع را به خوبی تجربه کرده بود. او در جریان بازگشت خود از هندوستان به اصفهان، به هنگام اقامت در کاروانسرای به نام مشهد، واقع در خاک جهرم و در مسیر لار به شیراز، دو بار داری‌اش به سرقت رفت. او به محض اطلاع از دزدی، نزد حاکم جهرم شکایت کرد و حاکم آنجا پس از مشاهده دفتر ثبت او و شهادت تجار دیگر به وقوع سرقت، قیمت اجناس دزدیده شده را به او پرداخت.^۴ در صورتی که فردی آشنا از همراهان مسافر از او سرقت می‌کرد، راهداران و حکام محلی و داروغه شهرها در یافتن مال مسروقه و جبران خسارت هیچ مسئولیت و تعهدی نداشتند و این مسئله به بی‌احتیاطی خود فرد مربوط می‌شد که به درستی امانت و صداقت همراهانش را نسنجیده بود.^۵

نکته دیگر اینکه راهداران، علاوه بر تأمین امنیت جاده‌ها، مأمور گرفتن حق راهداری نیز بودند که این مالیات و عوارض در ازای تأمین امنیت جان و مال مسافران از آن‌ها اخذ می‌شد.^۶ به این ترتیب، آن‌ها با برپایی ایستگاه‌های وصول عوارض راهداری مانع فرار برخی از مسافران و کاروان‌ها از پرداخت آن می‌شدند.^۷ شاردن در مسیر حرکت به بندرعباس، در محل کنترل پرچین، واقع در مسیر اصفهان به مهبیار، درباره موقعیت مکانی این گنل و حضور راهداران در آنجا چنین گفته است

«در طرف راست، راه به سوی دشتی خرم پیش می‌رود و دیده اصفهانک در سمت چپ جاده است. این ده قریب کمتر از نیم فرسنگ درازا و باغ‌های پر میوه و کشتزارهای وسیع دارد. پس از پیمودن پنج فرسنگ راه، در آن دشت پهناور و خرم به کوهی رسیدیم که آن را گنل پرچین می‌نامند. این کوه از آن جهت این نام را یافته که راهی که از آن می‌گذرد، تنگ و پر پیچ‌وخم و

۱. کمپفر، همانجا.

۲. شاردن، همان، ج ۴، ص ۱۳۴۸

3. Jean Baptist Tavernier

۴. ژان باتیست تاورنیه، (۱۳۶۳). سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، [بی‌جا]: کتابفروشی تأیید اصفهان و کتابخانه سنایی، صص ۶۱۱-۶۱۰.

۵. دلاواله، همان، ص ۴۳۲.

۶. کمپفر، همان، ص ۱۶۵.

۷. احسانی، همان، ص ۱۰۸.

همانند پله است. این کوه بلند نیست، اما راهی که از آن می‌گذرد چنان است که راحت نمی‌توان از آن عبور کرد، به‌ویژه برای چهارپایانی که بار حمل می‌کنند، دشوار گذر است. مسافران در مدخل این راه به راهداران می‌رسند. راهداران هم موظف به ایمن نگاه داشتن راه هستند و هم مأمور گرفتن حق راهداری... اروپاییان، مخصوصاً شرکت‌های خارجی و کسانی که گذرنامه مخصوص از شاه دارند، از پرداخت عوارض راهداری معاف‌اند.^۱

به گفته او تا قبل از سلطنت دو پادشاه اخیر و در زمان شاه عباس اول، هنگام ورود و خروج مسافران و حمل مال‌التجاره به کشور، از مسافران عوارض راهداری نمی‌گرفتند، اما در زمان جانشینان او از کلیه مال‌التجاره‌هایی که در داخل کشور حمل‌ونقل می‌شد، عوارض راهداری مطالبه می‌کردند و به طور جدی مانع حمل اجناس قاچاق می‌شدند، به‌ویژه آنکه راهداران با دقت خاصی اموال و کالاهای تجار را بازرسی می‌کردند تا طلا از پایتخت به هندوستان حمل نشود، زیرا قاچاق طلا سود زیادی را به همراه داشت.^۲ حکومت صفوی این عوارض و مالیات راهداری را جهت پرداخت حقوق راهداران، کنترل رفت و آمدها و برپایی برج‌های نگهبانی و تعمیر و ساخت راه‌ها مصرف می‌کرد.^۳ همچنین بهای کالاهای ریوده شده و خسارت اجناسی را که راهدار نمی‌یافت، از محل همین عوارض می‌پرداخت.^۴ علاوه بر این، به راهداران اجازه می‌داد تا برحسب هر حیوان بارکش مبلغی جزئی به‌عنوان راهداری دریافت کنند.^۵

بنا به گفته تاورنیه، راهداران از بار شتر بیش از بار قاطر و از بار قاطر بیش از بار یابو و از بار یابو بیش از بار الاغ عوارض راهداری می‌گرفتند، ولی از بار خوردنی‌ها چیزی دریافت نمی‌کردند.^۶ آنچه شاردن درباره معیار وصول عوارض راهداری مطرح کرده، مؤید گفته‌های تاورنیه است و فقط به این نکته اشاره دارد که راهداران کاری به نوع کالاها و محموله نداشتند، مگر آنکه مطمئن می‌شدند که جنس قاچاق حمل می‌شود.^۷

با گذشت زمان بر میزان عوارض راهداری افزوده شد، به طوری که عواید آن مخصوص خزانه سلطنتی شد.^۸ با افزایش میزان این عوارض عادت بر آن شد که عواید راهداری را به راهداران اجازه دهند. برای نمونه، حق جمع‌آوری عوارض راهداری در مسیر اصفهان به مهیار را دو تن از مخلصان مالیاتی، به‌عنوان راهدارباشی بناهای محمدعلی بیگ، برادر ملک‌التجار اصفهان، و

۱. شاردن، همان، ج ۴، ص ۱۳۶۰.

۲. همانجا، صص ۱۳۶۲-۱۳۶۰.

۳. تاورنیه، همان، ص ۶۱۰؛ دوپروین، همان، ص ۷۷۹.

4. Fryer, Vol. 2, P. 161.

۵. کمپفر، همان، ص ۱۶۵.

۶. تاورنیه، همانجا.

۷. شاردن، همانجا.

۸. کمپفر، همان، ص ۱۶۵.

حسن قلی بیگ، اجاره کرده بودند.^۱ در برخی موارد نیز بخشی از جاده‌ها را در ازای بهره‌ ثابتی به راهداران اجاره می‌دادند.^۲

۷. شاه‌بندر مسئول تأمین امنیت و اخذ عوارض در ورودی بنادر

شاهان صفوی برای تأمین امنیت در سرحدات و محافظت از آن‌ها در برابر دشمنان دستجاتی را در آن نقاط مستقر کردند تا از عواید املاک شاه و عواید اموالی که شاه ضبط و ثبت کرده بود، مقرری دریافت کنند.^۳ این افراد، که وظیفه محافظت از راه‌های عمومی را برعهده داشتند، از هر بار مال‌التجاره بدون آنکه آن را باز کنند و محتوی آن را بازرسی نمایند، پنج سل می‌گرفتند.^۴ به گفته جملی کاری: «در سرحد ایران، تشریفات گمرکی و باز کردن و تفتیش بار و بنه مسافران مرسوم نیست، ولی هر مسافری در خور شأن خود هدیه‌ای به مأموران می‌دهد.»^۵

از آنجایی که قسمت عمده عواید گمرک ایران از خلیج فارس در جنوب و گیلان در شمال، که محل خروج ابریشم از کشور بود، وصول می‌شد، حفظ امنیت در سواحل شمال و جنوب ایران اهمیت زیادی داشت. با توجه به اطلاعات موجود در سفرنامه‌ها، ظاهراً گمرکات راه‌های کشور و نیز نواحی جنوبی تا شاهیندرها تحت فرمان رئیس گمرک ساحلی در بندرعباس بود که از جهتی تابع اداره خالصجات بود و به آن‌ها اجاره می‌پرداخت.^۶

شاهیندرها نیز مسئول گمرک دریایی یا رئیس بندر بودند که از درباریان به شمار می‌رفتند و در صورتی که در پایتخت حضور داشتند، می‌بایست در مهمانی‌های دربار شرکت می‌کردند.^۷ شاهیندر منصبی قدیمی بود که قدمت آن به دوره ساسانیان بازمی‌گردد. پیش از صفویه، حاکم هرموز، که بر تمام خلیج فارس فرمانروایی داشت، مقام شاهیندری داشت و به همین دلیل پادشاه هرموز خوانده می‌شد و از لحاظ سیاسی تابع حاکم لار بود.^۸

او موظف بود عواید گمرکی بندر را بدون دخل و تصرف، با اسناد لازم و دفاتر مربوطه محاسبه کند و به مستوفی خاصه تحویل دهد، به همین دلیل حقوق او مقطوع بود.^۹ تاورنیه درباره وظایف شاهیندر می‌گوید: «شاهیندر، که به منزله ملک‌التجار

1. Emerson, Ibid, P. 319

۲. شوستر والس، همان، ص ۳۳.

۳. سانسون، همان، صص ۱۴۲-۱۴۰.

۴. همان، ص ۱۲۵.

۵. کاری، همان، ص ۴.

۶. شوستر والس، همانجا.

۷. کمپفر، همان، ص ۱۰۶.

۸. رحیم‌زاده صفوی، (۱۳۴۱). شرح جنگ‌ها و تاریخ زندگانی شاه اسماعیل صفوی، به اهتمام یوسف پورصفوی، [بی‌جا]: کتابفروشی خیام، ص ۲۰۸.

۹. کمپفر، همان، ۱۰۶؛ دوپروین، همان، ص ۷۷۹.

ما است، در میان تجار و اصناف، قیمت کالاها [پارچه‌ها] را سرشکن می‌کند.^۱

مقام شاهبندری، علاوه بر اعتباری که داشت، مقرری زیادی را برای صاحب آن فراهم می‌کرد. او در سمت خود پیوسته باقی نبود، بلکه برای مدت یک سال از سوی شاه به این مقام منصوب می‌شد و با پایان سال این سمت به فرد دیگری واگذار می‌شد.^۲ در اواخر عصر صفوی، شاهبندرها تا مدت زیادی در مقام خود باقی ماندند، به طوری که هفت تا هشت سال در این سمت بودند.^۳ در این زمان، آن‌ها معمولاً درآمدی را به زور و بدون پرداخت عوارض، از فرمانده و ناخدا به ازای هر بازرگان، به منظور اجازه عبور کالاهای خصوصی‌شان می‌گرفتند و اگر باری برای خشکی نبود، شخص شاهبندر آن‌ها را مجبور می‌کرد تا به جای آن، هدیه خوبی به او بدهند و در صورت عدم توافق میان شاهبندر و ناخدا در این باره، هیچ بازرگانی اجازه پیاده شدن در خشکی را نداشت.^۴

مارتین سانسون،^۵ که در سال ۱۶۸۳/م ۱۰۹۴ق و در دوره شاه سلیمان صفوی به ایران سفر کرده بود، به موضوع اجاره دادن گمرک خلیج فارس به شاهبندر اشاره کرده است. به گفته او گمرک بندرعباس، بندر کنگ (کنگان)، بندر ریگ و جزیره بحرین به قیمت شصت و پنج تومان معادل دومیلیون و نهصد و بیست و پنج هزار لیره به شاهبندر اجاره داده می‌شد،^۶ به طوری که هر ساله از بندرعباس حدود هزار تومان (یکصد و هفتاد هزار تالر) نصیب مستوفی‌گری خاصه می‌شد. در این زمان، عواید گمرکی بندر کنگ نیز بسیار کمتر از این مقدار بود و مداخل بندر ریگ هم به دلیل عمق کم آن و ناممکن بودن توقف کشتی‌های تجاری از همه کمتر می‌شد.^۷ توضیحاتی که آبه کاره درباره مقام شاهبندر بیان کرده، به خوبی جایگاه این منصب را در نظام راهداری عصر صفوی نشان می‌دهد

«شاهبندر مسئول ثبت و بستن مالیات بر تمامی کالاهایی بود که به بنادر وارد می‌شد. به ظاهر زیر نظر حاکم بود، ولی در عمل تنها به دربار پاسخگو بود و به طور مستقیم از آنجا دستور می‌گرفت. همیشه تعدادی تفنگچی زیر فرمان او بودند که در مواقع مقتضی دستوراتش را اجرا می‌کردند. تا دوره شاه عباس دوم، این یک منصب حکومتی بود، ولی از این دوره به بعد، شاهد اجاره دادن آن هستیم.»^۸

۱. تاورنیه، همان، ص ۵۰۴.

۲. کمپفر، همانجا.

۳. دویریون، همان، ص ۷۷۹.

۴. آبه کاره، همان، صص ۸۸-۸۷.

۵. سانسون، همان، ص ۱۳۴.

۶. کمپفر، همان، ص ۱۱۵.

۸. همان، ص ۵۷.

۸. نتیجه

در یک جمع‌بندی می‌توان گفت اکثر سفرنامه‌نویسان در لابه‌لای دیده‌ها و شنیده‌هایشان به طور دقیق، اما گذرا از استقرار پایگاه‌های راهداری در منازل کاروانی یا برخورد با راهداران در طول راه‌ها و نیز شاهبندرها در نواحی ساحلی سخن گفته‌اند. با توجه به یافته‌های پژوهش، تأثیر ثبات یا ضعف حکومت مرکزی بر امنیت راه‌ها و عملکرد نظام راهداری از زوایای زیر بدین شرح است

اول؛ در دوران قبل از پادشاهی شاه عباس اول و به‌ویژه پیش از روی کار آمدن صفویه، تأمین امنیت در راه‌ها برای رونق تجارت و برقراری آرامش در سراسر کشور در اولویت بوده است، ولی در دوران شاه عباس اول شاهد اجرای منظم و فراگیر این سیاست هستیم

دوم؛ در عهد شاهان نخستین صفوی، به دلیل اختلافات داخلی و درگیری در مرزهای شرقی و غربی و در نتیجه بر هم خوردن نسبی ثبات سیاسی، توجه چندانی به رونق و بهبود راه‌ها نشده است؛ اما در دوران شاه عباس اول، ثبات سیاسی پایدار و مستمری حاکم شد و برای رونق بازرگانی بین‌المللی و به انحصار درآوردن تجارت ابریشم، اهتمام ویژه‌ای به راهسازی و ایجاد تأسیسات بین‌راهی، اعم از کاروانسراها و آب‌انبارها و پل‌ها، یا ترمیم و بهبود آن شده است، به طوری که نسبت به دوران قبل و بعد از خود متمایز می‌شود. در زمان جانشینان شاه عباس اول همین سیاست دنبال شد، اما رفته‌رفته با ضعف حکومت مرکزی و روی کار آمدن شاه سلطان حسین و در اثنای حمله افغان‌ها به اصفهان تا قدرت‌نمایی نادرقلی افشار و آغاز حکومت افشاریه، بی‌نظمی و هرج و مرج سراسر کشور را فرا گرفت. از این رو، نظام راهداری همانند دیگر نهادها متأثر از ضعف و رکود سیاسی عملکرد و کارآیی پیشین را نداشت، به طوری که راهداران و حاکمان محلی در انجام وظایف خود مسئولیت‌پذیر نبودند و جان و مال مردم و مسافران را در ازای دریافت رشوه تهدید می‌کردند و خودشان اموال آن‌ها را به غارت می‌بردند. شاهبندرها نیز معمولاً برای صدور مجوز عبور کالاها از فرمانده و ناخدا اخاذی می‌کردند

سوم؛ رشد و شکوفایی بازرگانی در دو بعد داخلی و خارجی یکی از ویژگی‌های برجسته صفویه بوده است و از آن جایی که تأمین امنیت راه‌ها شاخصه مهمی در رونق و بهبودی آن به شمار می‌رود، راهداران در طول مسیرها و شاهبندرها در ورودی بنادر منصوب می‌شدند. همچنین حکام محلی موظف به همراهی با آن‌ها برای اجرای وظایف خود بودند و علاوه بر تأمین امنیت و محافظت از مسافران و تجار، عوارضی را از آن‌ها دریافت می‌کردند و از این رو، واسطه حکومت و مسافران بودند. البته در مواردی، حکومت مرکزی جهت ارائه تسهیلات به تجار خارجی، آن‌ها را از پرداخت این عوارض معاف می‌کرد

چهارم؛ راهداران و شاهبندرها یکی از پایین‌ترین مقام‌ها در نظام دیوانی عصر صفوی به شمار می‌رفتند، اما مهم‌ترین کارآیی را در تأمین امنیت برعهده داشتند و به‌عنوان زیرمجموعه دستگاه اداری، به‌نوعی بر نحوه مبادلات و حمل‌ونقل بازرگانی نظارت

می‌کردند و به این ترتیب، روند تجارت را در مسیرهای کاروانی تحت کنترل داشتند

با توجه به آنچه گفته شد، کارآیی نظام راهداری همواره متأثر از ثبات یا ضعف حکومت مرکزی بوده است، یعنی راهداران و شاهبندرها تا زمانی که ثبات سیاسی حاکم بود، مسئول تأمین امنیت کاروان‌های تجاری و محافظت از آن‌ها در برابر حملات راهزنان بودند و امنیت جانی و مالی کاروانیان را با یاری حکام محلی، از ابتدا تا انتهای مسیر، تأمین می‌کردند. اما در دوران ضعف و بی‌ثباتی سیاسی، از انجام مسئولیت خود شانه خالی کرده و همانند دزدان و راهزنان به غارت اموال کاروان‌ها می‌پرداختند

فهرست مراجع

آبه‌کاره، بارتلمی (۱۳۸۷). سفرنامه آبه کاره در ایران، ترجمه احمد بازماندگان خمیری، تهران: گلگشت.
احسانی، محمدتقی، (۱۳۸۱). یادی از کاروانسراها و رباطها و کاروان‌ها در ایران، تهران: امیرکبیر.
ترکمان، اسکندریگ، (۱۳۸۲). تاریخ عالم‌آرای عباسی، تصحیح و تحقیق ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.
اسمیت، رونالد بیشاب، (۱۳۸۶). نخستین فرستادگان پرتغال به دربار شاه اسماعیل صفوی، ترجمه حسن زنگنه، تهران:

به دید

پ. متی، رودلف، (۱۳۸۷). اقتصاد و سیاست خارجی عصر صفوی، ترجمه حسن زندیه، تهران: حوزه و دانشگاه.
تاورنیه، ژان باتیست، (۱۳۶۳). سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، [بی‌جا]: کتابفروشی تأیید اصفهان و کتابخانه

سنایی

جمعی از نویسندگان، (۱۳۸۰). تاریخ ایران دوره صفویان، ترجمه یعقوب آژند، تهران: امیرکبیر.
دانش‌پژوه، محمدتقی، (۱۳۵۱). آیین شاه تهماسب، بررسی‌های تاریخی، س ۷، ش ۱.
دلاواله، پیتر، (۱۳۷۰). سفرنامه پیتر دلاواله (بخش مربوط به ایران)، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران: علمی-فرهنگی.
دلاواله، پیتر، (۱۳۸۰). سفرنامه پیتر دلاواله، ترجمه محمود بهفروزی، تهران: قطره.
دوبروین، کورنلیس، (۱۳۱۵). یک سفرنامه سودمند (۲)، ترجمه نصرالله فلسفی، مهر، س ۴، ش ۸.
دولیه دلاند، آندره، (۱۳۵۵). زیبایی‌های ایران، ترجمه محسن صبا، تهران: انجمن دوستداران کتاب.
راوندی، مرتضی، (۱۳۸۲). تاریخ اجتماعی ایران، تهران: نگاه.

صفوی، رحیم‌زاده (۱۳۴۱). شرح جنگ‌ها و تاریخ زندگانی شاه اسماعیل صفوی، به اهتمام یوسف پورصفوی، [بی‌جا]:

کتابفروشی خیام

سانسون، مارتین، (۱۳۴۶). سفرنامه سانسون، ترجمه تقی تفضلی، [بی‌جا]: ابن سینا.

سیوری، راجر، (۱۳۸۹). ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیز، تهران: مرکز.

شاردن، ژان، (۱۳۷۲). سفرنامه شاردن، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس.

شرلی، آنتونی، (۱۳۵۷). سفرنامه برادران شرلی در زمان شاه عباس کبیر، ترجمه آوانس، با مقدمه و توضیحات دکتر

محمد آیین، تهران: کتابخانه منوچهری

شوستر والس، سیلا، (۱۳۶۴). ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپاییان، ترجمه غلامرضا ورهرام، تهران: امیرکبیر.

کروسینسکی، تادئوس یودا، (۱۳۶۳). سفرنامه کروسینسکی، ترجمه عبدالرزاق دنبلی، تصحیح مریم میراحمدی، تهران:

توس

فلسفی، نصرالله، (۱۳۴۶). زندگانی شاه عباس اول، تهران: دانشگاه تهران.

فلور، ویلم، (۱۳۵۶). اولین سفرای ایران و هلند، ترجمه داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری.

کاری، جملی، (۱۳۴۸). سفرنامه جملی کاری، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، [بی‌جا]: نشر اداره کل

فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی با همکاری فرانکلین

کمپفر، انگلرت، (۱۳۶۳). سفرنامه کمپفر، ترجمه کیکاوس جهانداری، تهران: شرکت سهامی خوارزمی.

گابریل، آلفونس، (۱۳۴۸). تحقیقات جغرافیایی درباره ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری (خواجه‌نوریان)، تصحیح

هومان خواجه نوری، تهران: ابن سینا

لاکهارت، لارنس، (۱۳۸۳). انقراض سلسله صفویه، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، تهران: علمی-فرهنگی.

لاهیجی، شیخ محمدعلی بن ابیطالب ابن عبدالله، (۱۳۵۰). دیوان حزین لاهیجی به ضمیمه تاریخ و سفرنامه حزین

لاهیجی، با مقدمه و تصحیح بیژن ترقی، تهران: کتابفروشی خیام

Emerson. John, (1987). *Rahdars and Their Tolls in Safavid and Afsharid Iran*, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*: Vol. 30, No. 3.

Fryer. John, (1915-1905). *A new account of East India and Persia being nine years Travels (1681-1672)*, London.

Thevenot, Monfieur, (1689). *The Travels of Monfieur de Thevenot in to Levant*, London.

The influence of the stability or weakness of the Safavid government on road safety and road system performance

Abstract

This article looks at the state of roads and the road system from the beginning to the end of the Safavid era. In response to the question of what effect the stability or weakness of the central government had on the safety of the roads and the performance of the road system in this period, the hypothesis is raised that because in this period, especially since the time of Shah Abbas I Safavid, the policy of facilitating commercial affairs was at the top. The plans of the government were in place, paying attention to the construction and repair of trade and caravan routes and ensuring their security has been a priority more than before. This research was done with the historical method and explanation-analytical approach and using historical texts and some travelogues of this period. The findings of the research show that ensuring the security of the roads has been the main concern of the central government for the commercial prosperity and economic development of Iran. Therefore, people were appointed as highwaymen along the routes and in Shahbandar at the entrance of the ports, whose performance was always affected by the stability or weakness of the central government, and in addition to providing security and protection to travelers and merchants, they received fees from them and as intermediaries they were between the government and the passengers.

Keywords:

Roads, Safavid period, road system, Shahbandar, roads.