

قراسواران و ناکارآمدی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار

علی اکبر جعفری^۱

بتول سلیمانی^۲

چکیده

ایران سرزمینی بزرگ با شهرها و راه‌های ارتباطی زیاد و متنوعی است. در طول تاریخ، تمام تلاش حاکمان ایرانی، کنترل و تسلط بر راه‌ها و جاده‌های این کشور بوده است. لازمه این امر، داشتن ارتش منظم و گسترده‌ای بوده تا همه چیز را تحت کنترل حکومت قرار دهد. تأمین امنیت جاده‌ها و راه‌های ایران در مقابل دزدان و راهزنان از زمان صفویان عمده‌تر در دست سربازان محلی به نام قراسواران بود. دوره قاجار نیز قراسواران با همان کارکرد قبلی فعالیت داشتند، این عده که معمولاً از میان عشایر و افراد محلی انتخاب می‌شدند، به حفظ امنیت جاده‌ها و راه‌های پرخطر همت می‌گماشتند. این سربازان که موجب و جیره کافی دریافت نمی‌کردند و لباس رسمی سربازان را نیز نداشتند، از جایگاه و ارزش پایین‌تری نسبت به دیگر سربازان ارتش برخوردار بودند. این موضوع با عوامل دیگر، همواره موجب ناکارآمدی عملکرد این نیروهای مؤثر در تأمین امنیت داخلی می‌شد، مسئله‌ای که در نهایت در توسعه نیافتگی اقتصادی ایران دوره قاجاری مؤثر بود. بر این اساس، این پژوهش ضمن بررسی عملکرد قراسواران، به بررسی علل ناکارآمدی آنها در تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجاریه پرداخته است.

کلید واژگان: ایران، اقوام، جاده‌ها، امنیت، بازرگانی، قراسواران، عشایر.

Qarasavaran and Inefficiency in Security Arrangement of Roads and Routes in Qajar Era

A. A. Jafari¹

B. Soleimani²

Abstract

Iran is considered to be a wide land with numerous cities and roads. Throughout history, Iranian rulers have endeavored to maintain their control and dominance over the roads and routes in this country. Such purpose required a regular and standing army in order to control all affairs. Generally, from Safavid era, Iran security arrangement of roads and routes against thieves and bandits was completed by local soldiers i.e. Qarasavaran. In Qajar era, Qarasavaran were regarded to fulfil their task like before. They were selected among nomads and indigenous people to protect the security of perilous roads and routes. However, not only they were deprived of having enough rations and military uniform but also they were considered to be in lower position compared to army soldiers. All these reasons led to the incompetence of such influential groups in security arrangement of roads and routes and subsequently, had effect on Iran economic underdevelopment in Qajar era. This study investigates the performance of Qarasavaran and the reasons of their inefficiency in security arrangement of roads and routes in Qajar era.

Keywords: Iran, Tribes, Roads, Security, Commercial, Qarasavaran, Nomads.

1 - Associate Professor of History Department , Isfahan university
2 - M.A, History Of Iran in Islamic Era, Isfahan university

a. jafari2348@yahoo.com
f.Soleimany1812@gmail.com



مقدمه

یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در ایران، از دیرباز تاکنون، تجارت و بازرگانی بوده است. این فعالیت‌ها در زمان صفویه از رونق بیشتری برخوردار شد. در این دوره، برقراری امنیت در جاده‌ها، از اولویت‌های اصلی حکومت برای رونق تجارت محسوب می‌شد، لذا شاه عباس برای این منظور، سوارانی از افراد محلی و عشایر هر منطقه با نام قراسوار را به خدمت گرفت. وظیفه قراسواران، حفظ امنیت راه‌ها و جاده‌های ارتباطی از وجود هر گونه دزدی و یاغی‌گری بود. قراسواران تا زمان قاجار نیز تنها تأمین‌کننده امنیت جاده‌های ایران به شمار می‌رفتند. اما کارآیی آنان به تدریج به دلیل عدم برقراری نظم و امنیت در دستگاه‌های مربوط و تنزل جایگاه این عده و بی‌توجهی به آن‌ها تا حدود زیادی کاهش یافت. قراسواران که باید ناجی کاروان‌ها و قوافل می‌بودند، گاهی خود مخل امنیت جاده‌ها و شریک دزدان می‌شدند و به غارت اموال مردم می‌پرداختند. این موضوع باعث نگرانی و شکایت مال باخته‌ها به حاکمان منطقه می‌گشت؛ اما به رغم آنکه لذا در اکثر موارد، خاطیان تنبیه می‌شدند ولی تعداد این راهزنی‌ها آنقدر زیاد بود که بسیاری از آن‌ها مورد غفلت و بی‌توجهی واقع می‌شدند.

با تشکیل دولت قاجار، تأمین امنیت جاده‌ها مورد توجه پادشاهان و کارگزاران این دولت قرار گرفت. اگرچه در زمان‌های مختلفی از حاکمیت این سلسله، با فرارز و فرودهایی روبرو بود. در زمان ناصرالدین شاه، سخت‌گیری زیادی نسبت به دزدی و غارت اموال در راه‌ها توسط قراسواران انجام می‌گرفت. سفرنامه نویسان و سیاحان خارجی که در آن دوره به ایران مسافرت کرده‌اند، اشاره زیادی به وجود قراسواران در جاده‌ها نمی‌کنند و منابع ایرانی نیز در این زمینه سکوت کرده‌اند. در نتیجه به نظر می‌آید قراسواران، تنها در مناطق حساسی که دزدی و غارت بیشتری صورت می‌گرفت، حضور داشته‌اند. بر این اساس، این پژوهش با هدف بررسی کارکرد و سپس علل ناکارآمدی و حذف قراسواران، قصد آن دارد تا به این سؤال‌ها پاسخ گوید که: قراسواران چه نقشی در تأمین امنیت داخلی در دوره قاجار داشتند؟ علل ناکارآمدی و حذف قراسواران از سیستم امنیتی و دفاعی داخلی در ایران در سال‌های پایانی دوره قاجار چه بود؟ بررسی به عمل نشان می‌دهد این سربازها از جیره و مواجب کمی

برخوردار بودند، لباس و سلاح کافی و مناسبی نداشتند و حتی در مواردی، با هجوم یاغیان روبرو می‌شدند. بعد از پیروزی انقلاب مشروطه، قانون مدّونی در مورد قراسواران تدوین شد و آنان زیر نظر وزارت داخله قرار گرفتند. با تشکیل امنیه دولتی و جایگزینی آن به جای نظمیّه سابق، عده‌ای از جوانان، طی یک دوره آموزشی، جایگزین قراسواران شدند و این سازمان ریشه‌دار و تاریخی، حذف و به مرور به فراموشی سپرده شد. لذا فرضیه اصلی پژوهش این است که: «قراسواران به دلیل تنزل تدریجی جایگاه و موقعیت خود در دوره قاجار و نیز تأثیر مهمی که دولت‌های خارجی داشتند و سپس به دلیل ضوابط قانونی جدید در دوران مشروطه، از سیستم دفاعی ایران حذف شدند». با عنایت به اهمیت عملکرد این نیروها در تأمین امنیت راه‌ها و سپس و ناکارآمدی‌اش در انجام وظایف خویش، این پژوهش، فراز و فرود و عملکرد و موجودیت قراسواران را در دوره قاجار مورد بررسی و واکاوی قرار داده است. با توجه به ناکافی بودن منابع در این زمینه، و در نتیجه، عدم شناخت صحیح و کافی از این نیروهای امنیتی در این دوران و دوران پیش از آن، می‌توان گفت این پژوهش با نتایج حاصله، پیش درآمدی برای پژوهش بیشتر پیرامون این موضوع است. لذا اذعان می‌نماید این پژوهش تنها به بررسی عملکرد و عدم کارایی این نیروها در بخشی از دوران قاجار پرداخته است. این موضوع در پژوهش‌های جدید نیز مورد غفلت واقع شده است به گونه‌ای که حتی در آثاری که مشخصاً به موضوع ارتش و ساختارهای آن در دوره قاجار می‌پردازد از جمله سیفی (۱۳۶۲) و قائم مقامی (۱۳۵۵) و نیز تمرکز کامل و جامعی بر قراسواران صورت نپذیرفته است.

راهداری و امنیت راه‌ها در ایران پیش از قاجار

از دوران باستان، آثاری که دالّ بر وجود نیروی مسلح اختصاصی جهت تأمین امنیت جاده‌ها در ایران بنماید، باقی نمانده است؛ اما با عنایت به این که در زمان داریوش اول به موضوع جاده‌ها و احداث راه‌های مهمی چون راه شاهی توجه می‌شد، وجود چاپارخانه‌ها و امکانات رفاهی برای سربازان و کاروانیان را می‌توان تصدیق کرد (گرشویچ، ۱۳۸۵: ۴۵). قاعدتاً در همین راستا، تدابیر امنیتی نیز اندیشیده شده بود. در دوران اسلامی نیز حفظ امنیت جاده‌ها و مسائل راهداری در ایران مورد توجه حکومت‌ها بود. کاربرد کلمات باژ، باژگاه،

باژبان و امثال آن و وجود میل‌های مشخص کننده مسیر راه‌ها، بر وجود شبکه‌ای از راهداران مسلح و مأموران تأمینات در قرون اولیه اسلامی حکایت می‌نماید (معطوفی، ۱۳۸۲: ۱۰۷۳). در زمان سامانیان به دلیل شرایط اجتماعی و اقتصادی حاکم در شرق ایران به تأمین امنیت و ایجاد امنیه توجه زیادی شد (پرل، ۱۳۸۷: ۱۸۹). در این دوره، در بخارا، دیوانی به نام «دیوان احتساب» وجود داشت که یکی از وظایف آن، تأمین و حفظ امنیت راه‌ها در جهت جلوگیری از سرقت کاروان‌های تجاری بود (هروی، ۱۳۸۸: ۹۶-۹۴).

این اثیر به نمونه‌های جالبی درباره راهداران عصر سلجوقی اشاره می‌کند و می‌نویسد: «در عهد برکیارق، مسئولیت امنیت راه‌ها به روستائیان هم واگذار می‌گردید. با روستائیان هر ناحیه شرط شده بود هر گاه کاروانیان مورد دستبرد واقع گردند، همه مردم آن ناحیه باید تاوان مال را بدهند، به همین سبب، روستائیان با رسیدن کاروان به منطقه آن‌ها، بلافاصله به امر نگهبانی همت می‌گماشتند» (این اثیر، بی‌تا، ج ۱۱: ۱۲۴). در جریان حمله مغولان به ایران، وضعیت امنیت جاده‌ها با اشکال و بحران اساسی روبرو گردید. این مسئله، تأثیر زیادی بر فعالیت‌های تجاری و بازرگانی داشت لذا در دولت ایلخانی، تلاش برای تأمین امنیت راه‌ها، جدی‌تر شد؛ به گونه‌ای که به ویژه در زمان ایلخانان مسلمان و مشخصاً غازان خان، به شدت مورد توجه قرار گرفت و تأمین امنیت و ثبات راه‌ها در رأس تمامی برنامه‌های او قرار داشت (رضوی، ۱۳۸۸: ۲۵۴). در زمان تیمور و به دستور او، کاروانسراها و چاپارخانه‌هایی ایجاد شد که اگر در بین راه، پیکی دچار مشکلی می‌شد، وظیفه هر رهگذر بود که اسب خود را به پیک بخشد (کلاویخو، ۱۳۶۶: ۱۸۵). حتی گفته شده تیمور مأمورانی را برای حفظ جان مسافران و مال‌التجاره آن‌ها قرار داده بود که به نام قراسواران خوانده می‌شدند (میرجعفری، ۱۳۸۵: ۲۱۸).

در دوره صفویان به ویژه از زمان شاه عباس اول به دلیل موقعیت جدید دولت صفوی در عرصه جهانی و علاقه‌ای که او به تجارت و توسعه آن داشت، به احداث جاده‌ها و کاروانسراها و پل‌های متعدد توجه زیادی شد. این امر، باعث برقراری امنیت بالایی در جاده‌ها شد. کمپفر در این مورد می‌نویسد: «راهداران برای اولین بار از طرف شاه عباس اول برای برقراری امنیت جاده‌ها و عبور و مرور به کار منصوب گردیدند تا دزدان را کشف کنند.

سرانجام در نیمه دوم عصر صفویه، راهداری را به راهدارها اجاره دادند و بر حسب موقع محلی، تعدادی از راهداران را تحت فرمان یک رئیس درآوردند» (کمپفر، ۱۳۶۶: ۱۴۶-۱۵۱). دیگر سیاحان اروپایی نیز که در این دوره به ایران آمده‌اند، از نظم و امنیت کامل راه‌های ایران در سفرنامه‌های خود سخن گفته‌اند. اولتاریوس تأکید می‌نماید علاوه بر وجود امنیت در راه‌های ایران، ادب و نزاکت مأمورین و راهداران ایرانی به مراتب بهتر از همتایان روسی آن‌ها بوده است (اولتاریوس، ۱۳۶۹: ۸۱۲). تاورنیه نیز از سرعت کشف اموال مسروقه در بین راه‌ها یا کاروانسراها که توسط راهداران صورت گرفته بود، سخن گفته و آنان را مورد تمجید و تحسین قرار داده است (تاورنیه، ۱۳۶۹: ۳۰۸). در این دوره، برای «راهداری غیر نظامی» از واژه ترکی «قراسواران» به معنای «سپاهی رونده» یا «سرباز در حرکت» استفاده می‌شد که وظیفه آن‌ها محافظت از راه‌ها و راهداری‌ها بود (انوری، ۱۳۸۲، ج ۲: ۱۷۰۷). این عنوان در آن دوره، فقط در محاورات عمومی استفاده می‌شد و در متون، از آن به عنوان راهداری یاد شده است. از زمان سلطنت شاه سلیمان و شاه سلطان حسین، کم‌کم قصور و فتوری در تأمین امنیت راه‌ها رخ داد. راهداران در تأمین امنیت راه‌ها، بسیار سهل‌انگاری می‌کردند و مقررات و قوانین را مورد سوء استفاده شخصی قرار می‌دادند. این امر به ویژه در زمان وقوع درگیری‌ها و آشوب‌های داخلی، که از میزان امنیت در راه‌ها کاسته می‌شد و مقامات مسئول در شهرها نیز در انجام وظایف خویش کوتاهی نموده و سوءاستفاده می‌کردند و جان و مال مردم را در مقابل اخذ رشوه، در معرض خطرات زیادی قرار می‌دادند، شدت می‌یافت (سانسون، ۱۳۷۷: ۱۲۵). حمله غلزایی‌های قندهار به اصفهان در سال ۱۱۳۴ هـ ق و سقوط این شهر در محرم سال بعد و پایان یافتن عمر سیاسی این سلسله، موجب از بین رفتن امنیت و تشدید ناامنی در راه‌های کشور نیز شد.

در دوره افشار و زند، مسئله تأمین امنیت جاده‌ها نه به شکل قبل، اما کم و بیش مورد نظر حاکمان قرار داشت. بخشی از مهم‌ترین اقدامات نادر، دقیقاً در راستای مسائل جاده‌ها و راه‌ها بود به گونه‌ای که مهم‌ترین دغدغه داخلی او، تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها بوده است (شعبانی، ۱۳۷۷، ج ۱: ۳۴۲-۳۳۶). بر اساس آنچه فرانکلین به آن اشاره دارد، کریم خان زند نیز تا حدود زیادی به این مسئله توجه داشته است: «از دلایل مهم پرداختن به مسئله امنیت

کشور و راه‌ها و گذرگاه‌های داخلی و خارجی کشور، به دلیل اهمیت بازرگانی است. او (کریم خان) در طول حکومت خود، غارت و راهزنی در جاده را منفور می‌دانست و با آن به شدت مبارزه می‌کرد. وی به منظور دایر کردن یک نیروی انتظامی ممتاز کوشید. جنایتکاران و خطاکاران را به شدت تنبیه کرد و مجازات‌های سختی را برای برقرای امنیت ایجاد کرد» (فرانکلین، ۱۳۵۸: ۹۰). درگیری‌های متعدد جانشینان کریم خان تا تشکیل دولت قاجاریه، وخامت و فقدان امنیت راه‌ها را به همراه داشت. به گفته ژوبر، ایرانیان علاقه چندانی به مسافرت‌های دریایی نداشتند و ترجیح می‌دادند از جاده‌های لم یزرع و بیابانی ناامن استفاده کنند. او درباره مسافرت در راه‌های ایران می‌نویسد: «باید بار کم و بدون لوازم فریبنده حمل کرد زیرا علاوه بر طمع راهزنان، طمع برخی از ساکنان شهرها را هم به خود متوجه می‌کند» (ژوبر، ۱۳۴۷: ۳۲۳-۳۶۷).

یکی از درآمدهای دولت‌ها قبل از قاجار، عوارض راهداری بود که مسافران کاروان‌ها ملزم به پرداخت آن در طول راه‌ها بودند. برای اینکه کسی از پرداخت این عوارض راه، فرار نکند، ایستگاه‌های وصول عوارض را در تقاطع رودخانه‌ها، راه‌ها یا کنار چهار راه‌ها و پل‌ها مستقر می‌ساختند. در برابر وصول این عوارض، راهداران، مسئول حفاظت توشه و لوازم مسافران و محموله‌های بازرگانان، شناخته شده و از این نظر درمقابل حاکم محل حوزه مأموریت خود پاسخ‌گو بودند (آل یاسین، ۱۳۷۱: ۱۱۴).

بر اساس آنچه ذکر شد، راهداری و حفاظت از جاده‌ها، یک وظیفه اصلی دولت‌ها در ایران بوده است. راهداران در این دوره طولانی، با نام‌های متفاوتی شناخته می‌شدند و از خزانه کشور مواجب اندکی نیز دریافت می‌نمودند. در تبیین این تغییر نام‌ها می‌توان از دوران صفویه به بعد اشاره کرد. در آغاز دوره صفویان از گروهی نظامی یاد شده که مسئولیت تأمین امنیت راه‌ها و حفظ انتظامات سپاهیان را در زمان اردوگشی بر عهده داشتند و به آنان «نسقچی لر» می‌گفتند. این سمت بعد از صفویان از میان رفت و این عنوان جای خود را به دیگران داد (بیانی، ۱۳۵۳: ۷۵). در واقع یادآوری این نکته ضروری است که نسقچیان در این دوره فقط در قشون و فعالیت‌های نظامی عمل می‌کردند و برای امور مشابه ولی غیر نظامی، یعنی «تغاول» و «تنغاولی» که از قدیم وجود داشت، اصطلاح‌های «راهدار» و

«راهداری» به کار رفته است. حتی در پاره‌ای از اسناد، اصطلاح‌های «باژ/باج» و «گذربان» نیز دیده شده است (قائم مقامی، ۱۳۵۵: ۱۱).

وضعیت راهداران یا قراسواران و وضعیت جاده‌های ایران از تشکیل دولت قاجار تا آغاز پادشاهی ناصرالدین شاه

تشکیل دولت قاجاریه و سپس درگیری‌های این دولت با روسیه و نیازمندی جامعه آن زمان به وجود نیرویی که با شورش‌ها و مدعیان داخلی و نیز با حملات روس‌ها مبارزه کند، توجه به نیروهای محافظ راه‌ها و جاده‌ها را به خود معطوف می‌نمود. لذا به‌رغم اهتمام شاهان اولیه قاجار به تأمین امنیت راه‌ها، تحولی در آنچه از پیش موجود بود، صورت نپذیرفت. در برخی از اسناد دوره قاجار، واژه‌ای به نام «قراسوران» دیده می‌شود که نباید با قراسواری اشتباه گرفته شود. قراسوران، نوعی خراج بود که معمولاً از قراء و روستاها می‌گرفتند (معین، ۱۳۸۴، ج ۲: ۲۶۵۲). گزارشی از اوایل انقلاب مشروطه توسط صدراعظم به ایالت شیراز شده که نشان می‌دهد در برخی از موارد، واژه «قراسوار» با «قراسور» اشتباه گرفته می‌شد: «تا زمانی که با صولت الدوله قراری داده شود پنجاه نفر سوار برای قراسورانی راه بوشهر به کارون تعیین بگردد. بنابر گزارشاتی در اصفهان و بوشهر، سرقت‌های زیادی روی داده است» (بشیری، ۱۳۶۲، ج ۲: ۵۳۵).

از آغاز پادشاهی قاجارها و به دلیل گسترش سفرهای جنگی آقا محمدخان و تلاش او برای کنترل و تسلط بر کل ایران، توجه خاصی به قراسواران نبود اما با وجود این، راه‌ها و جاده‌های ایران از امنیت نسبی برخوردار بودند. با توجه به آنچه اولیویه در سفرنامه‌اش بیان کرده، در زمان آقامحمدخان، ایران جاده‌های امنی داشته است. اولیویه می‌نویسد آنان در طول سفر خود، بیمی از راهزنان و دزدان بین راهی نداشته‌اند. به گفته او، بعد از موفقیت آقامحمدخان در حذف مدعیان و مخالفان و تأسیس سلسله قاجاریه، سفر به تمام ایران به آسودگی ممکن بود. در همه جاده‌ها و کاروانسراها «قراسواران» مستحفظ، در کمال سختی حضور داشته‌اند زیرا به این امر واقف بودند که اگر شخصی در اثنای راه گرفتار دزد و راهزنی گردد، اغماض و بخشودگی از سوی شاه قاجار در کار نخواهد بود (اولیویه، ۱۳۷۱: ۴۱). این

در حالی بود که در آغاز فعالیت‌های آقامحمدخان برای دستیابی به قدرت، وضعیت امنیتی داخل ایران به شدت کاهش یافته و ناامنی کاملاً مشهود بود.

در زمان فتحعلی شاه نیز جاده‌ها از امنیت نسبی برخوردار بودند به گونه‌ای که مورد تأکید کسانی است که به ایران سفر کرده‌اند. این امر در ابتدا ناشی از موفقیت شاه جدید در غلبه بر مخالفت‌های داخلی و به ویژه قلع و قمع مدعیان سلطنت بود که اوضاع نسبتاً رو به بهبودی را فراروی دولت قاجار قرار داد و امنیت جاده‌ها و راه‌ها مورد توجه قرار گرفت. این موضوع را «تانکوانی» که از فرانسه به همراه هیئت اعزامی ناپلئون در زمان فتحعلی شاه به ایران آمده، در سفرنامه‌اش تأیید می‌کند. او می‌نویسد در جاده‌های اصلی ایران، دزد و راهزن، بسیار نادر است. از این رو می‌توان با خیال راحت در این امپراتوری سفر کرد. او لباس نیروهای انتظامی ایران را اونیفرم می‌نویسد و مدعی است که بهتر از لباس نیروهای انتظامی عثمانی است. او در ادامه تأکید می‌کند که نیروهای امنیتی راه‌ها توسط واحدی به نام «راهدار» تأمین می‌شود (تانکوانی، ۱۳۸۳: ۲۶۴-۲۶۳). با وجود این، مسائل دیگری و به ویژه جنگ‌های ویرانگری که روسیه بر ایران تحمیل کرد و نتایج و آثار آن، تا دهه‌های بعد به میزان زیادی ناامنی راه‌ها را موجب شد و تجارت و بازرگانی را در معرض تهدید قرار داد و از این رهگذر، رفاه اجتماعی، مفهومی بی‌معنا در دوره قاجاریه بود. بروگش آلمانی که در این دوره دو بار به ایران سفر کرده، معتقد است هوش و استعداد فطری ایرانیان در وطنشان به خاطر عدم توانایی دولت در حفظ امنیت مالی و جانی اتباعش بازدهی نداشته و کشورشان به همین دلیل از امکان توسعه و ترقی و نیز رفاه اجتماعی محروم مانده است (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۲۲). این ناامنی‌ها تا مدت‌های طولانی ادامه یافت به گونه‌ای که در مسیر راه‌ها و تا اواخر زمان ناصرالدین شاه، جاده‌ها و راه‌های ایران امنیت کامل نیافتند، اگرچه گاهی در مقاطعی براساس سیاست‌های برخی از صاحب منصبان حکومتی، آرامش و امنیت نسبی برقرار می‌گشت. این موضوع حتی در روزگار مشروطه و در مناطق مرکزی از جمله اطراف اصفهان و کاشان نیز وجود داشت. راهزنی‌های آشکار در راه‌های مرکزی و به راه انداختن دسته‌های راهزنی توسط برخی نایبان در کاشان، جوزدانی‌ها در اصفهان و غیره درسال‌های پس از مشروطه، حکایت از ضعف و ناکارآمدی نیروهای تأمین کننده امنیت راه‌های داخلی دارد.

قراسواران در این دوران و همچون دهه‌های قبل، مراقب امنیت و مسیر جاده‌های ایران نبوده‌اند چنانچه در بسیاری از موارد، موجبات دردسر را برای کاروانیان و دولت ایجاد می‌کردند. در برخی از اسناد، اشاره شده که تعداد این قراسواران به اندازه‌ای کاهش یافت که از عهده امنیت جاده‌ها بر نمی‌آمدند به ویژه که حفظ امنیت راه‌ها در قسمت‌های مهمی از کشور، به علت وجود خان‌های متنفذ محلی و ایلات و عشایر ساده لوح و احتمالاً گرسنه، از حدود توانایی عده‌ای معدود قراسواران خارج بوده است (اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۳۴۵/۲۲۸). مسلح بودن قراسواران نیز کارساز نبوده و آن‌ها توسط راهزنانی غارت می‌شدند. به نظر می‌رسد در این شرایط در اکثر واقع از وجود قراسواران خبری نبود. اینکه در برخی از زمان‌ها در همین دوره، کاروانیان، برای حفظ و نگهداری از کاروان، سواران مسلح همراه می‌برده‌اند، نشانگر نقش کمرنگ قراسواران در آن دوره است (بروگش، ۱۳۶۸: ۱۳۰۰).

قراسواران که وظیفه حفظ و حراست از راه‌ها و تأمین امنیت کاروان‌ها را بر عهده داشتند و این امر می‌توانست گامی مهم در پیشرفت تجارت و بازرگانی و در نتیجه تأمین رفاه اجتماعی ایران گردد، متأسفانه دیگر کارایی لازم را نداشتند. راه‌ها و جاده‌های ایران که همیشه با خطر ناامنی روبرو بوده و این مسئله، نه تنها بازرگانی بلکه حتی مسافرت‌های عادی را هم با مشکل مواجه می‌کرد، در این شرایط، با فشار و بحران بیشتری روبرو بود. قراسواران هم به جای برقراری امنیت، در برخی موارد بر شدت این ناامنی دامن می‌زدند (اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۹۹۳/۸۴۴). ناکارآمدی قراسواران در تأمین امنیت و بحران‌زایی آن‌ها در مناطق و قلمرو زندگی خویش، نمود مشخصی در اسناد بازمانده از دوره قاجار و در اشارات منابع دارد که در ادامه به برخی از آن‌ها پرداخته می‌شود.

سردرگمی و دل شکستگی مأموران گرسنه و ناتوانی در تأمین امنیت راه‌ها، در دوره قاجار در اخبار ناامنی‌ها و راهزنی‌ها دیده می‌شود. در یکی از این گزارش‌ها آمده است: «دزدان در راه، سرها را می‌بریدند، اموال بازرگانان را می‌زدند، به روستاها حمله می‌نمودند و گاو و گوسفند روستائیان را می‌بردند. دولت قاجار نیز عقلش نمی‌رسید یا پول نداشت و نمی‌توانست پاسگاهی با چند مأمور مسلح در آن جا بگذارد و شرارت‌ها را پایان دهد. آنان از لخت کردن افسران و سربازان مأمور حفاظت راه‌ها هم ابایی نداشتند. در چنین وضعی، حال

و روز آن سوار مسلح وامانده را محسّم کنید که می‌دید بالانشینان در سایه سلاح او، می‌دزدند و می‌برند و می‌خورند و از پرداخت جیره و مواجب و علیق اسبش هم مضایقه می‌کنند و شکایتش هم به جایی نمی‌رسد و با این همه، مجبور است که در زیر آفتاب سوزان و برف و بوران زمستان در گردنه‌ها، شب و روز کشیک بکشد و خودش هم مورد هجوم قرار گیرد. او نیز هم‌رنگ جماعت می‌شد و از رهگذران، اخاذی می‌نمود. خود با دزدان همدست می‌شد یا دزدان را فراری می‌داد. قراسواران‌هایی که مأمور نظم راه تبریز، بودند رعیت‌ها را کتک زده و پول آن‌ها را بردند» (ضرغام، ۱۳۶۹: ۳۵). هم‌چنین باید گفت قراسواران معابر و شوارع نیز شریک دزد و رفیق قافله بوده‌اند و با این حساب، آنچه از کیسه دیوان به اسم مواجب و جیره هدر می‌رفت، بی‌ثمر بلکه منتج ضرر بوده است (افشار، ۱۳۸۰: ۱۵۳).

قراسواران به دلیل نداشتن امکانات کافی و نداشتن لباس مناسب و با جیره و مواجب اندک، نه تنها مورد هجوم راهزنان واقع شده، بلکه در برخی موارد، خود دست به غارت اموال کاروانیان و تجّار می‌زدند. البته برخی از آن‌ها بعد از شکایت افراد، توسط دستگاه‌های مزبور مورد بازخواست قرار می‌گرفتند. به حاکمان گوشزد می‌شد که باید تکالیف خود را در قبال نظم قراسواران به نحو شایسته به انجام برسانند و شوارع و معابر قوافل را از خاشاک وجود دزد برانند. در برخی موارد گزارش شده برای آن که خود قراسواران مرتکب سرقت نشوند یا شریک سارق نگردند، التزام سخت از قراسواران گرفته شود (آدمیت، ۱۳۵۶: ۴۶۱). این قراسواران با این کیفیت پایین عملکرد، در اکثر موارد، کارآیی لازم را برای تأمین امنیت راه‌ها نداشتند، اما در بسیاری از مناطق، هم چون سدّی در برابر هجوم راهزنان و دزدان بوده‌اند.

قراسواران در همه راه‌ها و جاده‌ها حضور قاطع و محکمی نداشتند بلکه دولت به دلیل کمبود بودجه، تنها در مواردی که ناامنی جاده‌ها بیشتر بوده، از حضور قراسواران استفاده می‌نمود. احتمالاً به همین دلیل در اکثر متون و یا سفرنامه‌های دوره قاجار، نامی از قراسواران به عنوان محافظان و برقرار کنندگان امنیت جاده‌ها برده نمی‌شود. تنها پولاک، از چهار منطقه یاد می‌کند که از نظر ناامنی، اهمیت فوق‌العاده‌ای داشتند و حضور قراسواران در

آن مناطق، چشم‌گیر بود. این چهار منطقه عبارت بودند از: ۱- قسمتی از مشهد (که به نظر می‌آید جنوب آن باشد) ۲- حول و حوش استرآباد ۳- نواحی کوچک واقع در جنوب غربی ایران که کردها، بختیاری‌ها و لرها در کوه‌های آن مأمن داشتند. ۴- بعضی از مناطق کردستان (پولاک، بی‌تا: ۳۴۱). به گفته او، سنگ‌های طبیعی نیز در منطقه بختیاری وجود داشت به نام «دز» که کمینگاه خوبی برای راهزنان و یاغیان بود و اکثر کاروان‌ها در همین گردنه‌ها دست به سرقت می‌زدند (پولاک، بی‌تا: ۳۱۴).

قراسواران و امنیت راه‌ها در عصر ناصری

پنجاه سال پادشاهی ناصرالدین شاه را به‌رغم همه نواقص و کاستی‌ها، درمقایسه با دوران قبل از آن، می‌توان دوره شاخصی در پیشرفت‌های اساسی در کل ایران خصوصاً در امر امنیت راه‌ها و جاده‌ها، و به تبع آن امنیت در بازرگانی و تجارت دانست. به گفته اروپاییان، در اوایل دوران پادشاهی ناصرالدین شاه، راهزنی و سرقت به اوج خود رسیده بود. در جاده‌های خارج از شهرها مخصوصاً در راه‌های خراسان و نیز اصفهان به بوشهر، کسی جرأت عبور و مرور نداشت. اما به تدریج آن چنان امنیت برقرار شد که کمتر کشوری در مشرق زمین به اندازه ایران امنیت داشت؛ اگرچه کردستان همچنان ناامن بود. در نواحی بختیاری نیز از پیش از این دوره عبور و مرور آسان نبود زیرا عشایر، همگی مسلح بودند و راهزنان این منطقه هر جا دستشان می‌رسید، از غارت اموال مردم ابائی نداشتند (بنجامین، ۱۳۶۹: ۳۵۰). ناگفته نماند عشایر بختیاری و کردها، همیشه و همه آن‌ها عامل ناامنی نبوده‌اند به گونه‌ای که در موارد متعددی، روسای قراسواران آن مناطق، ایلیاتی‌های تحت امر خود را به عنوان سرباز قراسوار به خدمت می‌گرفتند و از خزانه دولتی به آنان موجب پرداخت می‌شد. اینان نشان شیر و خورشید را بر کلاه تخم مرغی خویش نصب کرده، سلاح و فشنگی با خود حمل می‌کردند. هر فردی که با کاروان یا تنها مسافرت می‌کرد، لازم بود مسلح باشد و از جان و مال خود حفاظت کند. این موضوع را ویلز انگلیسی که در زمان ناصرالدین شاه به همراه یک هیئت سه نفری به ایران آمد، به صراحت بیان می‌کند. او می‌نویسد که به دلیل بروز قحطی و گرسنگی، راهزنی افزایش یافته و جاده‌ها برای کاروان‌ها و مسافران ناامن است. لذا او با خود اسلحه‌ای حمل می‌کرد تا از دستبرد یاغیان در امان باشد (ویلز، ۱۳۶۸:

۳۰۰). ناصرالدین شاه به راهنمایی میرزا تقی‌خان امیرکبیر دستور ساختن قراول خانه‌ها یا پاسدار خانه‌هایی را در همه شهرهای بزرگ صادر کرد. در هر یک از قراول خانه‌ها، عده‌ای نگهبان یا قراول از افواجی که در پادگان‌های شهرها بودند، به کار گماشته می‌شدند (فلور، ۱۳۶۶: ۳۶).

دولت ایران در سال ۱۲۷۵ هجری قمری و اولین بار در نامه ناپلئون سوم به ناصرالدین شاه با سازمان انتظامی نوینی به نام ژاندارمری آشنا گردید. تا آن زمان هنوز قراسواران جایگاه و وظایفی، که بعداً ژاندارمری بر عهده گرفت، را عهده‌دار بودند. باوجود این آشنایی و شکل‌گیری چنین ساختارهایی، باز همچنان قراسواران فعالیت رسمی داشتند. عبدالغفار نجم‌الملک که به امر ناصرالدین شاه برای خوزستان مأموریت یافت، در این مورد می‌نویسد که بین راه شوش به دزفول، با فردی آشنا شده که نامش کریم‌خان بوده است. پیرمرد مسنی بوده با شصت سوار که آن‌ها را قراسوار می‌نامد. او بیان می‌کند که وظیفه آن‌ها، مراقبت از سرحدات بوده و از دیوان اعلا موجب می‌گرفتند (نجم‌الملک، ۱۳۶۲: ۱۲۷). تا این زمان، همچنان قراسوارانی که به خوبی نمی‌توانستند از دزدی جلوگیری کنند، مورد بازخواست قرار می‌گرفتند؛ سندی از این نمونه، در دست است. این سند، تلگرافی از سپهسالار میرزا علی نظام‌الدین به رئیس قراسواران قم است که: «خبر آورده‌اند که در غره این ماه در سه فرسخی قم، پیاده و سواره دزد ریخته‌اند پنجاه شتر اسحق خان و قدری چادر از کسان دیگر برده‌اند، مگر شما مرده‌اید. پس از رسیدن این تلگراف تا ده روز دیگر، عین مال را می‌خواهم پی عذر اگر حرفی دارید، بنویسید» (سپهسالار، ۱۳۷۳: ۳۳۶). در سال‌های پایانی حکومت ناصرالدین شاه، امنیت راه‌ها و شوارع به حکام محلی همان مناطق واگذار گردید تا در صورت بروز سرقت، آن حاکم شخصاً در مقابل سرقت مسئول باشد (آل داوود، ۱۳۷۸: ۱۶۳) با وجود این تدابیر، باز ناامنی‌هایی در برخی جاده‌ها وجود داشت و هر روز شکایات اتباع خارجی و داخلی می‌رسید. در تبیین چرایی این امر باید به کم‌توجهی مستمر به قراسواران و محروم بودن آن‌ها از حداقل‌های نیازهای زندگی اشاره کرد؛ موضوعی که از پیش از دوره ناصری وجود داشت و در این سال‌ها رایج شدت یافته بود. این وضعیت تا سال‌های پس از مشروطه همچنان ادامه داشت. در سندی که از سال ۱۲۸۲ هجری قمری درباره جیره و

مواجه قشون قراسوار آمده است، اشاره می‌کند که دستور داده شده تا همه سواران هر منطقه را به صف کرده و جیره آنان را یک به یک به خودشان بپردازند (سند شماره ۱، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۳۰). طی سفر دوم شاه به فرنگ، در اتریش درباره تشکیل پلیس در ایران مذاکراتی صورت گرفت و «کنت دومنت» از اهالی ناپل به این منظور در خدمت دولت ایران قرار گرفت. با آمدن او و تشکیل نیروی پلیس، موقتاً از ایجاد امنیه دولتی صرف نظر گردید و مراقبت روستاها و جاده‌ها کماکان بر عهده قراسواران واگذار گردید. کنت در مقدمه طرح خود برای سر و سامان دادن به ارتش و پلیس ایران نوشته است که کشورهای پهناوری چون ایران که فعلاً فاقد آمار و احصایه خانوادگی هستند، برای آنان تشکیل ژاندارم مقدور نیست. در مملکتی که قریب سه میلیون نفر عشایر مسلح وجود دارد، برای نیروی انتظامی مقدور نیست در مقابل آنان مقاومت کند. پس اکنون عشایر و افراد مذکور، که از طرف حکام و والی‌ها به عنوان قراسواران استخدام و گمارده شده‌اند، کافی و کما فی السابق باید ادامه یابد تا اینکه وضع تغییر یابد و اسلحه عشایر از آنان گرفته شود. او در ادامه این نوید را می‌دهد که در آن وقت، تشکیل ژاندارمری موفقیت‌آمیز است (بیانی، ۱۳۷۵: ۳۴۶). در ۱۶ ذی‌قعدة ۱۲۹۵ هجری قمری، نخستین تابلوی شهربانی تهران بر سر در عمارتی واقع در ابتدای خیابان الماسیه نصب گردید. تابلوی آن «اداره جلیله پلیس دارالخلافه و احتساییه» بود (سیفی، ۱۳۶۲: ۵۴). این مسأله، مقدمه‌ای برای حذف کامل نظام قراسواران بود که پیش از این هم در هر شهر و ناحیه‌ای به نام فرمانده و بزرگشان شناخته می‌شدند؛ مثلاً قراسواران قزوین جمعی آقا باقر بودند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۲۱۱۴)، قراسواران راه قراجه داغ، جمعی عباسعلی بیگ، قراسواران آستارا، جمعی امین الوزراء و قراسواران راه مرند، جمعی لطف الله خان بودند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۵۱۷). این اقدامات نوگرایانه و جدید بدون توجه به ساختارهای از پیش موجود، مقدمه‌ای برای وارد کردن آخرین ضربات بر ساختار قراسواران شد.

مشروطه و سرگذشت قراسواران

درآستانه پیروزی نهضت مشروطیت، ناامنی و هرج و مرج به ویژه در راه‌ها افزایش پیدا کرده بود؛ اگرچه بعد از پیروزی و پس از یک دوره کوتاه آرامش نسبی، این مشکل دوباره و

با شدت بیشتری ادامه یافت. از جاده‌ها خصوصاً استرآباد شکایت‌هایی زیاد در این زمینه ارسال می‌گردید. لذا بعد از پیروزی مشروطه و در سال ۱۳۲۵ هجری قمری، طبق قانون تشکیل انجمن‌های ایالات و ولایات که در ۱۴ ذیقعدۀ این سال به تصویب مجلس رسید، قشون، نظمیه، ضبطیه و قراسواران تابع وزارت داخله (کشور) شدند و حراست از داخل کوهستان‌ها با ادارات ضبطیه و حراست از راه‌ها بر عهده قراسواران قرار گرفت (سند شماره ۴، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۲۸۵/۴۰). بعضی از مفاد این قانون درباره وظایف قراسواران بود از جمله اینکه: «وظیفه قراسواران حفظ و حراست از راه‌ها و وقایع امنیت طرق و شوارع است. هم چنین آنان مکلفند اقدامات لازم را به جهت جلوگیری از جنجال و جنایت به عمل آورند و همین طور حدود و اقدامات اداره قراسواران، حفظ راه‌ها و ساختمان‌ها و عماراتی است که بر سر راه‌ها واقع شده‌اند» (اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۷۹/۵۵۵۰). در سال ۱۳۲۷ هجری قمری و در کابینه سپهدار اعظم، توجه ویژه‌ای به موضوع قراسواران و جایگزین آن‌ها شد. بدین ترتیب سازمان نوینی به نام «امنیه دولت» به ریاست سردار بهادر بختیاری به وجود آمد. سپس عده‌ای از جوانان استخدام شدند تا پس از طی یک دوره آموزش شش ماه، جانشین قراسواران‌های محلی گردند. با وجود این، قراسواران تا چند سال بعد از این زمان هم وجود داشتند. وجود و فعالیت آنان حتی تا سال ۱۳۳۵ هجری قمری هم در گزارش‌های سندی دیده می‌شود (سندهای شماره ۳ و ۲، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۹۶۱۳/۴۸۷۰ - ۱۸۹۲۶/۴۶۸۵)؛ اگرچه به شدت مورد بی‌مهری و حتی اتهام قرار گرفته بودند. امین الدوله در خاطرات خود، قراسواران را شریک دزدان دانسته و از مائورمالت ایتالیایی، که سال‌ها قبل به ایران آمده بود و سمت صاحب منصبی سواران را بر عهده داشت، خواست لیست درستی از درآمدها و نیازهای سربازان مسلح ارتش و قراسواران فراهم کند (امین الدوله، ۱۳۴۱: ۲۵۷) پس از این تاریخ، کم‌کم قراسواری از بین رفته و ژاندارمی رسماً جایگزین آن‌ها گشت. در نامه‌ای که توسط وزارت امور خارجه عثمانی در سال ۱۳۳۲ هجری قمری به سفیر ایران ارسال گردیده، از ناامنی راه‌های تجاری غرب شکایت شده و اعلام می‌نماید با توجه به اینکه عشایر سنجابی و کلهر در این منطقه، ناامنی ایجاد می‌کنند،

از مکاریان^۱ و تجار عثمانی، باج قراسورانی، باتوجه به منسوخ شدن آن، دریافت می‌دارند. (سندهای شماره ۱۳ و ۹ و ۸، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۳۴۵/۲۲۸ ۱۳۴۵/۱۵۸۳° -۸۸۳۷/۱۵۸۳-۷۸۰۹/۸۴۲). این مسأله در آن زمان بارها توسط سفارت عثمانی به ایران گوشزد شد. حتی در یک مورد، دولت عثمانی اعلام نموده که حاضر است تعدادی سوار مسلح به داخل مرزهای ایران برای محافظت و همراهی مکاریان و تجار خود ارسال نماید (سند شماره ۱۲، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۹۹۳/۸۴۴). در یک مورد، دولت عثمانی از دولت ایران می‌خواهد فوجی از نیروهای ژاندارم خود را برای برقراری امنیت و ثبات به منطقه کرمانشاهان اعزام نماید و تأکید می‌کند که این ژاندارم‌ها باید قادر باشند علاوه بر برقراری نظم و امنیت راه‌ها و قوافل، عشایر منطقه را نیز کنترل نموده و از باج خواهی آنان جلوگیری به عمل آورند. (سند شماره ۷، اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۳۰) در ادامه‌ی این گونه شکایت‌ها، دولت عثمانی از دولت ایران خواستار برگرداندن باج‌های گرفته شده از تجار است (سند شماره ۶، اسناد آرشیو ملی ایران، ۸۹۸۳/۹۴۴). تضعیف و از بین رفتن تدریجی قراسواران، خلاء امنیتی شدیداً در راه‌های تجاری شرق و غرب ایران ایجاد نمود اما ژاندارم‌ها هم مثل قراسواران در برقراری امنیت موفق نبودند چنانچه در سال ۱۳۴۲ هجری قمری نیز شکایت‌های دولت عثمانی از گرفتن باج از مکاریان و تجار تبعه‌ی خود کماکان ادامه داشت و از ایران درخواست استفاده از نیروهای قزاق برای برقراری امنیت در مناطق غرب را داشتند (سند شماره ۵، اسناد آرشیو ملی ایران، ۵۵۵۰/۱۷۹). این گزارش‌ها حاکی از آن است که به‌رغم از بین رفتن یا ناکارآمد شدن قراسواران، اما باج‌گیری و دریافت مالیاتی به نام «قراسورانی» که بی‌ارتباط با ساختار پیشین قراسواران نبود، همچنان بهانه‌ای برای اجحاف بر مسافران بوده است.

براین اساس، قوای نظامی سنتی و ریشه‌دار قراسواران در سال‌های پایانی قاجاریه از بین رفت بدون آنکه از تجربیات و موفقیت‌های آن‌ها در تقویت نیروهای جایگزین استفاده شود. گویا سرنوشت چنین بوده که با پایان یافتن حکومت‌های مبتنی بر نظام ایلی، هر آنچه

۱ - خرنده، کرایه دهند: کسی که خر و اسب و یابو کرایه می‌دهد، کسی که الاغ و قاطر برای بردن بار و یا مسافر کرایه می‌دهد به او چاروادار هم می‌گویند (دهخدا، ۱۳۷۳: ۲۱۳۷۳).

متعلق به آن‌ها بوده نیز در سایه شرایط جدید تغییر نماید. اما از یک نکته نیز نباید غافل شد و آن، اینکه وجود یک نیروی نظامی ایرانی که قدرتمندانه به دفاع از امنیت و کیان ایران بپردازد، اگر چه مورد توجه کامل دولتمردان داخلی نبود، به نوعی با مخالفت دولت‌های بیگانه نیز همراه بود. تیموری با اشاره به این مورد، تأکید می‌کند هدف از تشکیل یک قشون ایرانی (قزاق‌ها) برای روس در ایران تنها به جهت تخریب بنای قراسواران ایرانی و مرزهای ملی بوده است. «دولت روس از ابتدای ورود نظم به قشون نظامی در ایران در عهد فتحعلی شاه تا امروز همه وقت در هر جا برای جلوگیری از پیدا کردن قشون ملی کارشکنی کرده و به انواع دسایس چنگ زده است». او در ادامه متذکر می‌شود که علت به هم خوردن روابط و مناسبات با انگلیسی‌ها به جهت تعلیم و تربیت سربازان در ایران در زمان عباس میرزا و نیز فعالیت هیئت معلمین اتریشی در این زمینه بوده است. او به هم خوردن توافقات در این زمینه، را از دسایس روس‌ها می‌نویسد. او همچنین علت از هم‌پاشیدگی قوای نظامی تحت امر ظل السلطان را نیز از دسایس شاهزاده دالگورکی و تحریک امین السلطان برشمرده است. در ادامه بیان می‌کند که روس‌ها، مورگان شوستر آمریکایی را عزل کرده و قوای قراسواران را از هم‌پاشیده‌اند (تیموری، ۱۳۳۲: ۳۱۲). براساس این گفته تیموری، شاید بتوان دخالت و کارشکنی روس‌ها را در عدم سازماندهی منظم قشون نظامی و نیز تضعیف و ناکارآمدی قراسواران پذیرفت. زیرا روس‌ها برای تسلط بر ایران، به ایرانی فاقد داشته‌های ملی و یا ایرانی وابسته نیاز داشتند. باتوجه به سابقه تاریخی دخالت روس‌ها در امور ایران خصوصاً در زمان قاجار، می‌توان در کنار بی‌کفایتی کارگزاران ایرانی، کارشکنی روس‌ها و دخالت خارجی‌ها را در تضعیف قراسواران پذیرفت، اگرچه در این میان، سهم دولتمردان داخلی و دستگاه حکومت قاجاری به ویژه موقعیت ضعیف آن‌ها در ایالات و ولایات بیشتر بوده است.

نتیجه

باتوجه به آنچه بیان شد، قراسواران در دوره قاجار، سربازان و نیروهای عشایر محلی مناطق بودند که مسئولیت تأمین راه‌ها و جاده‌ها را برعهده داشتند و از دولت وقت، مواجب دریافت می‌کردند. در زمان‌هایی که قحطی و گرسنگی و شاید طمّاعی، بر این سربازان و

روسای آنان غلبه می‌کرد، اموال و جان و مال کاروانیان توسط همین قراسواران غارت می‌شد. عدم دریافت جیره و مواجب کافی، عدم دریافت حقوق و مزد پیوسته همچون نیروهای نظامی، قرار نگرفتن آن‌ها در ردیف ارتش و نیروهای نظامی از یکسو و طمع و خوی سرکشی روسای آن‌ها، مهم‌ترین دلایل داخلی تبدیل شدن این نیروهای تأمین‌کننده امنیت، به گروه‌های بحران‌آفرین و برهم‌زننده امنیت در دوره قاجار شد. این مسأله به ویژه در زمان ضعف دولت مرکزی یا بحران‌های مهم داخلی کاملاً مشهود بود. روسای این سواران عموماً طمّاع و بعضاً به دلیل خوی غارتگری، نمی‌توانستند یا نمی‌خواستند سربازان تحت امرشان را از غارت اموال مردم بر حذر دارند و این گونه بود که کاروانیان را تهدید می‌کردند و یا در عوض حراست از اموال و جانشان، باج می‌گرفتند. یکی دیگر از دلایل عدم کارایی قراسواران، نبودن راه‌ها و جاده‌های مناسب و کوهستانی بودن برخی از راه‌ها بود که حضور همیشگی قراسواران در این راه‌ها را مشکل می‌کرد. این سربازان بی‌پناه مجبور بودند بدون هیچ‌گونه دل‌خوشی، در گرما و سرما به امر نگهبانی از جاده‌های سخت بپردازند. همچنین کارشکنی بیگانگان به ویژه روس‌ها که از آغاز دوره قاجار در امر سازماندهی قراسواران ایرانی مشکلاتی را ایجاد کرده بودند، همراه با تشکیل نیروهای نظامی جدید وابسته به بیگانگان در این راستا نقش داشته‌اند. به این دلایل، تجارت و بازرگانی پر رونق و مؤثر در اقتصاد ملی که مستلزم داشتن راه‌های ارتباطی امن بود، حتی تا اواخر قاجار نیز هرگز محقق نشد. ناامنی، بی‌خبری، غارت در کنار فقدان راه‌های مناسب، از ویژگی‌های ساختار داخلی ایران بود و این امر، تسلط دولت مرکزی بر تمام نقاط کشور را ناممکن می‌ساخت. این مسئله در نهایت مهم‌ترین پیامدی که به همراه داشت، توسعه نیافتگی عصر قاجاری بود، مشکلی که مسائل متعدد و از همه مهم‌تر، وابستگی شدید ایران را در زمینه اقتصاد و معیشت به دنبال داشت.

منابع و مأخذ

اسناد

- آرشیو ملی ایران، ۵۵۵۰/۱۷۹
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۸۹۸۳/۹۴۴
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۷۱۳۴/۲۴۰
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۸۴۴۱/۹۳۳
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۷۸۰۹/۸۴۲
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۸۸۳۷/۱۵۸۳
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۳۴۵/۲۲۸
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۸۹۲۶/۴۶۸۵
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۹۶۱۳/۴۸۷۰
- اسناد آرشیو ملی ایران، ۱۲۸۵/۴۰
- اسناد آرشیو ملی ایران، بی شماره

منابع

- آدمیت، فریدون (۱۳۵۶)، *افکار اجتماعی و سیاسی و اقتصادی در آثار منتشر نشده قاجار*، تهران، انتشارات آگاه.
- آل داوود، علی (۱۳۷۸)، *دوسفرنامه از جنوب*، تهران، انتشارات امیر کبیر.
- آل یاسین، کاظم (۱۳۷۱)، *تاریخ مالیات از آغاز تا امروز*، اصفهان، انتشارات مشعل.
- ابن اثیر، عزالدین علی (بی تا)، *الکامل فی تاریخ*، جلد یازدهم، ترجمه عباس خلیلی، تهران، مؤسسه مطبوعات.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان (۱۳۶۷)، *تاریخ منتظم ناصری*، جلد اول و سوم، تهران، انتشارات دنیای کتاب.
- امین الدوله، علی (۱۳۴۱)، *خاطرات سیاسی امین الدوله*، به کوشش حافظ فرمانفرمائیان، (بی جا)، شرکت سهامی کتاب‌های ایران.
- انوری، حسن (۱۳۸۲)، *فرهنگ فشرده سخن*، جلد دوم، تهران، انتشارات سخن.
- افشار، ایرج (۱۳۸۰)، *دفتر تاریخ و مجموعه اسناد و منابع تاریخی*، تهران، بنیاد موقوفات

- محمود افشار.
- اولیویه، مسیو (۱۳۷۱)، *سفرنامه اولیویه*، جلد اول، ترجمه محمد طاهر میرزا، تهران، انتشارات اطلاعات.
 - اولناریوس، آدام (۱۳۶۹)، *سفرنامه آدام اولناریوس*، ترجمه محمد حسین کرد بچه، انتشارات کتاب برای همه.
 - بروگش، هنریش (۱۳۶۸)، *سفری به دربار سلطان صاحبقران*، ترجمه حسین کرد بچه، تهران، انتشارات اطلاعات.
 - بروگش، هنریش (۱۳۷۴)، *در سرزمین آفتاب*، ترجمه مجید جلیوند، (بی‌جا)، نشر مرکز.
 - بشیری، احمد (۱۳۶۲)، *کتاب آبی: گزارش‌های محرمانه وزارت امور خارجه انگلیس درباره انقلاب مشروطه ایران*، تهران انتشارات نشر نو، چاپ دوم.
 - بنجامین، ساموئل (۱۳۶۹)، *سفرنامه بنجامین*، ترجمه: حسین کرد بچه، (بی‌جا)، سازمان انتشارات سازمان اسناد.
 - بیانی، شیرین (۱۳۷۵)، *پنجاه سال تاریخ ایران در دوره ناصری*، جلد سوم، (بی‌جا)، نشر علم.
 - بیانی، خان بابا (۱۳۵۳)، *تاریخ نظامی ایران در دوره صفویه*، تهران، انتشارات ستاد بزرگ ارتشداران.
 - پرل، ج. آ (۱۳۸۷)، *تاریخ کمبریج*، جلد پنجم، ترجمه حسن انوشه، تهران، انتشارات امیرکبیر، چاپ هفتم.
 - پولاک، ادوارد (بی‌تا)، *سفرنامه پولاک*، ترجمه کیکاووس جهانداری، (بی‌جا)، انتشارات خوارزمی.
 - تانکوانی، زی، ام (۱۳۸۳)، *نامه‌هایی درباره ایران و ترکیه آسیا*، ترجمه علی اصغر سعیدی، (بی‌جا)، نشر چشمه.
 - تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۹)، *سفرنامه تاورنیه*، تصحیح حمید شیرانی، (بی‌جا)، انتشارات کتابخانه سنائی، چاپ چهارم.
 - تکمیل همایون، ناصر (۱۳۷۶)، *تحولات قشون در تاریخ معاصر ایران*، جلد اول، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
 - تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲)، *عصر بی‌خبری*، تهران، چاپ اقبال.
 - دهخدا، علی اکبر (۱۳۳۹)، *لغت‌نامه*، جلد‌های ۵، ۱۱، ۱۴، زیر نظر محمد معین، انتشارات

- دانشگاه تهران.
- رضوی، سیدابوالفضل (۱۳۸۸)، *شهر، سیاست و اقتصاد در عهد ایلخانان*، تهران، امیرکبیر.
 - ژوبر، پی. ام (۱۳۴۷) *مسافرت به ارمنستان و ایران*، ترجمه محمود مصاحب، تبریز، کتابفروشی چهره.
 - سانسون (۱۳۷۷)، *سفرنامه سانسون*، ترجمه محمد مهیار، اصفهان، (بی‌نا).
 - سپهسالار، میرزااحسین خان (۱۳۷۳)، *حکومت سایه‌ها*، به کوشش محمدرضا عباسی، تهران، انتشارات سازمان اسناد ملی ایران.
 - سیفی، مرتضی (۱۳۶۲)، *نظم و نظمیة در دوره قاجاریه*، انتشارات سیاولی.
 - شعبانی، رضا (۱۳۷۷)، *تاریخ اجتماعی ایران در عصر افشاریه*، ج اول، تهران، نشر قومس.
 - شمیم، علی اصغر (۱۳۸۷)، *ایران در دوره سلطنت قاجار*، جلد اول، تهران، انتشارات بهزاد.
 - ضرغام، شهریار (۱۳۶۹)، *گزارش‌های تلگرافی آخرین سال‌های عصر ناصرالدین شاه*، تهران، انتشارات شهریار ضرغام.
 - فرانکلین، ویلیام (۱۳۵۸)، *مشاهدات سفر از بنگال به ایران*، ترجمه محسن جاویدان، انتشارات دانشگاه تهران.
 - فلور، ویلم (۱۳۶۶)، *جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار*، جلد اول، ترجمه ابولقاسم سری، تهران، انتشارات توس.
 - قائم مقامی، جهانگیر (۱۳۵۵)، *تاریخ ژاندارمری ایران*، تهران اداره روابط عمومی ژاندارمری کشور.
 - کرزن، جرج (۱۳۷۳)، *ایران و قضیه ایران*، جلد دوم، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، (بی‌جا)، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم.
 - کلاویخو، گنزاله دوروی (۱۳۶۶) *سفرنامه کلاویخو*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم.
 - کمپفر، انگلبرت (۱۳۶۰)، *سفرنامه کمپفر به ایران*، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران انتشارات خوارزمی، چاپ دوم.
 - گرشویچ، ایلیا (۱۳۸۵)، *تاریخ ایران دوره هخامنشیان*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات وزارت فرهنگ.
 - معطوفی، اسدالله (۱۳۸۲)، *تاریخ چهار هزارساله ارتش ایران*، تهران، انتشارات ایمان.

- معین، محمد (۱۳۸۴)، فرهنگ معین، جلد دوم، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- میرجعفری، حسین (۱۳۸۵)، تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در دوره تیموریان و ترکمانان، تهران و اصفهان، سمت و دانشگاه اصفهان، چاپ پنجم.
- نجم‌الملک، عبد الغفار (۱۳۶۲)، سفرنامه خوزستان، تهران، مؤسسه مطبوعات علمی، چاپ دوم.
- ورهرام، غلامرضا (۱۳۶۶)، تاریخ سیاسی و اجتماعی ایران عصر زند، تهران، انتشارات معین.
- ویلز، گرین (۱۳۶۸)، ایران در یک قرن پیش، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، (بی‌جا)، انتشارات اقبال.



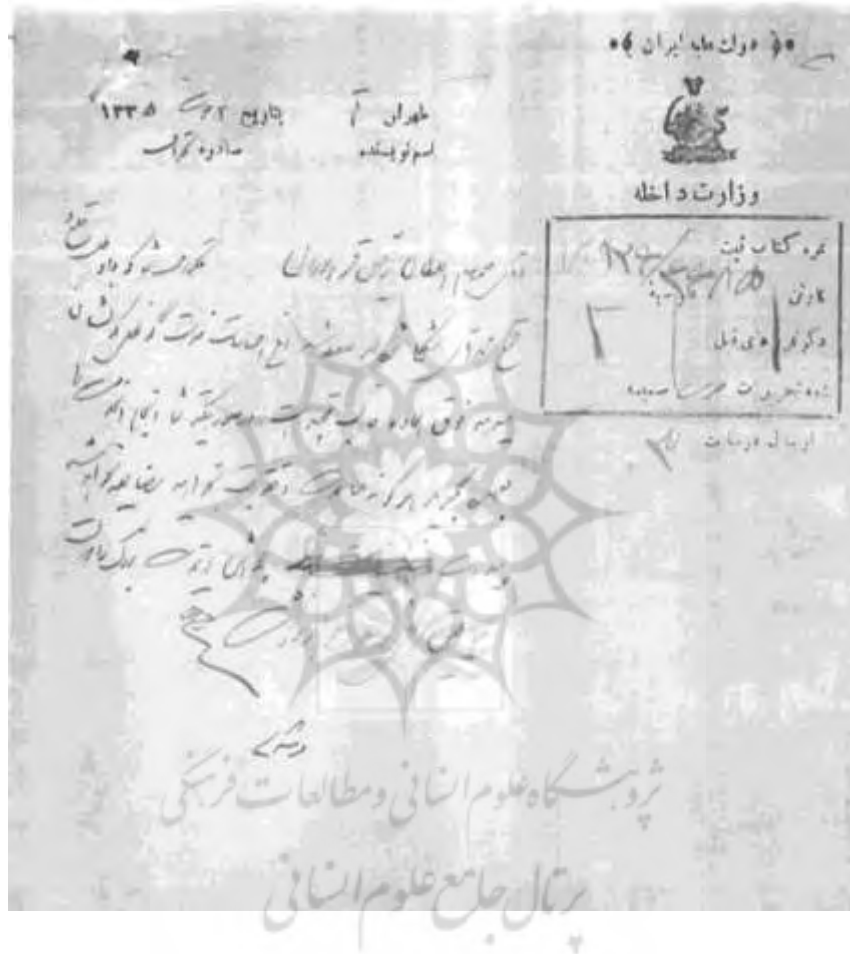
پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

پیوستها

سند شماره ۱



سند شماره ۲



سند شماره ۳



سند شماره ۴

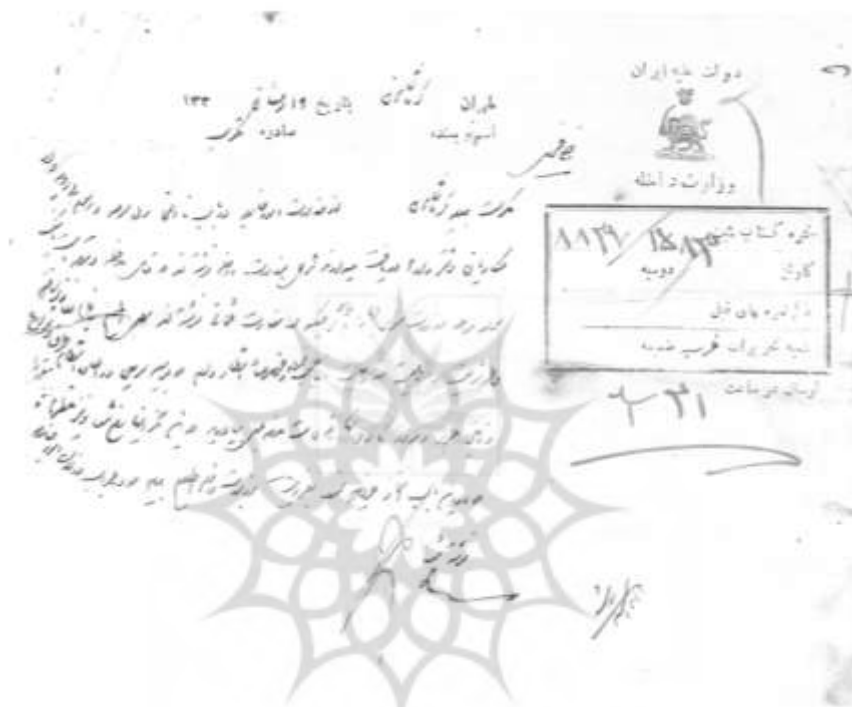


سند شماره ۵



The image shows a historical document with Persian script. In the top right corner, there is a small illustration of a building or monument, possibly a shrine or a government building, with the text 'وزارت امور خارجه' (Ministry of Foreign Affairs) and 'شماره ۵' (Number 5) below it. The main body of the document contains several paragraphs of handwritten text in Persian. A large, intricate watermark seal is visible in the center of the page, featuring a star-like or floral design. At the bottom of the document, there is a large, stylized title in Persian: 'پروژه نگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی' (Project of Humanities and Cultural Studies) and 'پرتال جامع علوم انسانی' (Integrated Portal of Humanities).

سند شماره ۹



پرويشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی

سند شماره ۱۰

دوازدهم علیه ایران

وزارت دانش

مطبعان گنجینه تاریخ ۱۳۳۵
اسم نویسنده: ... شماره کتاب: ...

شماره کتاب ثبت	۹۸۵۷
کتاب	۱۱۱۵
ذکر نموده‌های قایل	
شبهه تحریرات مغرب ضمیمه	
ارسال در ساعت	۱۶

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

سند شماره ۱۱



وزارت معی و علم

اناره

سوال

موضوعه

نمبر

اینجانب محتاج به باشد تمام وصال بر اوست که در این احوال از هر جهت بر وجه
 در سند در تحقیق و معارف و در این راه که از اوست فیله و باقی است
 در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است
 طرف آن که در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است
 نظیر در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است
 خبر در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است
 فیله آن که در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است
 فیله آن که در این راه که از اوست فیله و باقی است در این راه که از اوست فیله و باقی است

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی

سند شماره ۱۲



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

سند شماره ۱۳

دولت علیه ايران
وزارت داخله

طریق اگانه ترویج ۲۲ خرداد ۱۲۸۳
مقام ناچار

شماره کتاب است	۱۶۸۳
تاریخ	۱۲۸۳
موضوع	کتابخانه
محل	کتابخانه عالی قیصر
محل	کتابخانه عالی قیصر
محل	کتابخانه عالی قیصر

این سند در خصوص...

پرویشگاه علوم انسانی
پرتال جامع علوم انسانی